
ZIENSWIJZENNOTA

Chw-bestemmingsplan 1221

INHOUDSOPGAVE

<i>Hoofdstuk 1. Inleiding</i>	4
<i>Hoofdstuk 2. Aanleiding</i>	5
<i>Hoofdstuk 3. Zienswijzen</i>	10
1. Zienswijze reclamant 1	10
Conclusie zienswijze	17
2. Zienswijze reclamant 2	18
Conclusie zienswijze	26
3. Zienswijze reclamant 3	28
Conclusie zienswijze	34
4. Zienswijze reclamant 4	35
Conclusie zienswijze	39
5. Zienswijze reclamant 5	40
Conclusie zienswijze	42
6. Zienswijze reclamant 6	43
Conclusie zienswijze	44
7. Zienswijze reclamant 7	45
Conclusie zienswijze	55
8. Zienswijze reclamant 8	57
Conclusie zienswijze	60
9. Zienswijze reclamant 9	61
Conclusie zienswijze	66
10. Zienswijze reclamant 10	67
Conclusie zienswijze	67
11. Zienswijze reclamant 11	68
Conclusie zienswijze	123
12. Zienswijze reclamant 12	125
Conclusie zienswijze	130
13. Zienswijze reclamant 13	131
Conclusie zienswijze	131
14. Zienswijze reclamant 14	132
Conclusie zienswijze	132
15. Zienswijze reclamant 15	133
Conclusie zienswijze	138
16. Zienswijze reclamant 16	140
Conclusie zienswijze	143
17. Zienswijze reclamant 17	144
Conclusie zienswijze	145
18. Zienswijze reclamant 18	146
Conclusie zienswijze	147
19. Zienswijze reclamant 19	148
Conclusie zienswijze	149
20. Zienswijze reclamant 20	150
Conclusie zienswijze	150
21. Zienswijze reclamant 21	151
Conclusie zienswijze	151
22. Zienswijze reclamant 22	152
Conclusie zienswijze	152

Hoofdstuk 1. Inleiding

Algemeen

De Gebiedsagenda 1221 (vastgesteld d.d. 27 januari 2021) en het 'Beeldkwaliteitsplan+ Ontwikkellocaties 1221' (vastgesteld d.d. 8 december 2021) bieden een gezamenlijk toekomstperspectief met korte en lange termijn opgaven om het woon,- werk-, en leefklimaat van het plangebied 1221 te versterken. Om de opgaven juridisch te borgen is dit nieuwe, innoverende Chw-bestemmingsplan 1221 opgesteld. Een Chw-bestemmingsplan is een plan op basis van de Crisis- en herstelwet.

Het plan heeft van 25 februari tot en met 7 april 2022 ter inzage gelegen. In die periode zijn 22 brieven met zienswijzen (reacties) ingediend. De zienswijzen gaan over uiteenlopende onderwerpen, zoals bouwhoogten, samenhang en verbinding, MER-rapportage, groen, parkeren, beeldkwaliteitsplan, gezonde leefomgeving, gebiedspaspoorten en over cumulatieve effecten van alle activiteiten in het gebied.

21 zienswijzen zijn op tijd ingediend en ontvankelijk. Eén van deze zienswijze betreft een mondelinge zienswijze. Gedurende de periode van ter inzage legging is een inloopbijeenkomst in de Geus georganiseerd. Gedurende deze inloopbijeenkomst is een mondelinge reactie gegeven. 1 zienswijze is buiten de ter inzageperiode ingediend. Die zienswijze is 21 april 2022 ingediend. Deze zienswijze is niet ontvankelijk.

De 22 brieven met zienswijzen zijn in deze nota opgenomen. Verschillende zienswijzen hebben gebruik gemaakt van een bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording. De zienswijzen 12, 13, 14 en 15 hebben gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In de beantwoording van deze zienswijzen is, in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota, ervoor gekozen deze zienswijzen niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording, maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11.

De zienswijzen 17, 18 en 19 hebben ook gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. Echter, bepaalde onderdelen en afbeeldingen zijn niet opgenomen in deze bijlage bij deze zienswijzen. De onderdelen die wel zijn opgenomen, zijn gelijk aan de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijzen niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording, maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11.

Uitleg opbouw nota

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

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de inhoud van het Chw-bestemmingsplan toegelicht. Deze toelichting werkt verduidelijkend voor de ingediende zienswijzen. In hoofdstuk 3 zijn de ingekomen zienswijzen (bijna woordelijk) opgenomen en beoordeeld.

Hoofdstuk 2. Aanleiding

Het postcodegebied 1221 staat aan de vooravond van een transformatie. Het gebied, dat haar identiteit ontleent aan het industriële verleden, de kleinschaligheid van buurten, functiemenging en diversiteit, wordt op diverse locaties ontwikkeld tot een meer centrum stedelijk milieu met een hoge omgevingskwaliteit, passend in de omgeving. Hiervoor is, middels een open planproces met bewoners en alle stakeholders, de Gebiedsagenda 1221 opgesteld. Naast de concrete opgaven, zijn ook drie resterende dilemma's in beeld gebracht in de gebiedsagenda. Het gaat om de dilemma's 'bouwhoogte versus inpassing', 'bebouwingsdichtheid versus parkeernormen' en 'vergroenen/spelen/ontmoeten versus ruimte voor de auto'. Om deze dilemma's op te lossen is het 'Beeldkwaliteitsplan+ Ontwikkellocaties 1221 Hilversum' (hierna: Beeldkwaliteitsplan+) opgesteld. Het Beeldkwaliteitsplan+ is het beleidskader waarin de bouwcontouren, functies en bouwhoogtes zijn vastgelegd.

Om de opgaven juridisch te borgen is dit nieuwe, innoverende Chw-bestemmingsplan 1221 opgesteld. Het plangebied is op grond van de Crisis- en herstelwet aangemerkt als innovatief experiment en als ontwikkelingsgebied, waardoor geëxperimenteerd kan worden met een bredere reikwijdte van het bestemmingsplan in opmaat naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de introductie van het omgevingsplan. Dit wordt een Chw-bestemmingsplan-plus met verbrede reikwijdte (hierna: Chw-bestemmingsplan) genoemd. Op deze manier heeft het bestemmingsplan al meer het karakter van een omgevingsplan, een meer integraal plan voor alle aspecten van de fysieke leefomgeving. Met het Chw-bestemmingsplan experimenteert de gemeente op het gebied van flexibiliteit, integraliteit en samenwerking en brengt de gemeente een organische gebiedsontwikkeling tot stand. Het Chw-bestemmingsplan dient als integraal kader voor alle ontwikkelingen en bevat tegelijkertijd regels voor het behoud van de bestaande gebouwen die geen onderdeel zijn van ontwikkelingen. De komende jaren wordt gebied 1221 op geleidelijke en organische wijze verder ontwikkeld met als doel om het woon-, werk-, en leefklimaat te versterken.

Participatie

Bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en de zogenoemde gebiedspaspoorten¹ heeft een intensief proces plaatsgevonden, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente een open en transparant de dialoog zijn aangegaan. Deze documenten vormen de basis voor het Chw-bestemmingsplan 1221. Naast deze participatie is het ontwerpbestemmingsplan nog voor de duur van 6 weken ter inzage gelegd. In die periode kon iedereen een reactie geven op het plan. Voor de uitleg van het Chw-bestemmingsplan 1221 is een video gemaakt, deze is getoond op de website www.1221.hilversum.nl. Gedurende de periode van ter inzage legging is daarnaast een inloopbijeenkomst (9 maart) in de Geus georganiseerd. Hier kon men vragen stellen over het Chw-bestemmingsplan 1221.

Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan

Een Chw-bestemmingsplan is een plan op basis van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk om dergelijke ontwikkelingen/projecten aan te wijzen als experiment, waardoor er afgeweken mag worden van bepaalde regelgeving om duurzame, innovatieve ontwikkelingen toch mogelijk te maken. Artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet benoemt onderdelen waar in dit plan gebruik van gemaakt mag worden. In het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn de volgende onderdelen gebruikt. Er zijn regels opgesteld ten behoeve van het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Het Chw-bestemmingsplan kent een planhorizon van twintig jaar in plaats van tien jaar. De mogelijkheid om woningen te realiseren is op deze manier geregeld tot aan 2030 en tot aan 2040. Tevens zijn enkele regels opgenomen uit gemeentelijke verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. De doelgroepenverordening is daar een

¹ Het gebiedspaspoort geeft een beeld van de uitgangspunten en geeft een principeverbeelding van mogelijke planvorming.

goed voorbeeld van. Het plan wijkt af van de standaard vergelijkbare bestemmingsplannen. Het Chw-bestemmingsplan ziet er qua vormgeving heel anders uit dan de 'oude' bestemmingsplannen. Er wordt niet gedacht vanuit bestemmingen, maar vanuit activiteiten. Er is gebruik gemaakt van het zogenoemde Casco van de VNG. Dit betreft een nieuwe opbouw van een ruimtelijk plan, dat bedoeld is als mogelijke inhoudsopgave van het omgevingsplan. De activiteiten zijn juridisch relevante handelingen in de fysieke leefomgeving, welke worden gekoppeld aan een werkingsgebied. Het verplichte kostenverhaal wordt vooruitgeschoven naar de omgevingsvergunning voor het bouwen (via anterieure overeenkomst te koppelen aan de omgevingsvergunningen die in de loop van de komende periode worden verleend voor ontwikkelingen). Het Chw-bestemmingsplan bevat indieningsvereisten voor de aanvraag omgevingsvergunning ten aanzien van het beoogde gebruik voor de fysieke leefomgeving. Het Chw-bestemmingsplan biedt een kader voor ontwikkelingen die op dit moment nog niet concreet zijn. De afweging voor deze ontwikkelingen vindt voor een deel plaats ten tijde van de beoordeling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning. Uitnodigingsplanologie is het uitgangspunt; het Chw-bestemmingsplan vormt het kader waarbinnen initiatiefnemers plannen kunnen ontwikkelen die bijdragen aan de ambities van de Gebiedsagenda. Daarnaast is het Chw-bestemmingsplan een pilot om te oefenen met het opstellen van een plan in de geest van de Omgevingswet.

Rechtszekerheid

Een nadeel van het Chw-bestemmingsplan 1221 is dat op het moment van vaststellen van het plan niet voor 100 % zeker is wat in het gebied op welke plek precies zal worden gebouwd. De rechtszekerheid is daardoor minder dan bij een gewoon bestemmingsplan. Niettemin is wel duidelijk welke kant het op gaat in 1221. Dat geven de Gebiedsagenda en het Beeldkwaliteitsplan+ aan. Ook in de regels van het Chw-bestemmingsplan zijn randvoorwaarden (maximale hoogten en/of m²) opgenomen. Dat zijn randvoorwaarden waaraan de ontwikkelingen moeten voldoen. Dat is inherent aan een bestemmingsplan dat meer ruimte biedt voor toekomstige ontwikkelingen.

Voordeel van dit Chw-bestemmingsplan is dat via uitnodigingsplanologie binnen de kaders en participatie verder ontwikkeld kan worden. Men weet wat de kaders zijn, nog niet de details. Die komen later. Vaak is helemaal vastleggen van een ontwikkeling ook niet mogelijk, zeker niet voor een periode van 20 jaar.

Het Chw-bestemmingsplan 1221

De Gebiedsagenda en het Beeldkwaliteitsplan+ bieden een gezamenlijk toekomstperspectief met korte en lange termijn opgaven om het woon-, werk-, leefklimaat van het plangebied 1221 te versterken. De exacte invulling van het plangebied, wat én wanneer ontwikkeld gaat worden, is - zoals gezegd - nog niet volledig bekend. Uitnodigingsplanologie staat dan ook centraal in het Chw-bestemmingsplan. In de traditionele ruimtelijke ordening wordt in het bestemmingsplan beschreven welk gebruik is toegestaan op een bepaalde plek. Dit ligt vast voor de komende tien jaar. Voor verder kijken dan die planperiode is in het bestemmingsplan geen ruimte. Er kan niet worden geanticipeerd op nog niet te voorziene ontwikkelingen en innovaties. Met uitnodigingsplanologie wordt het systeem volledig omgedraaid. Niet van te voren limitatief benoemen wat mag en wat niet, maar juist niets op voorhand uitsluiten, maar wel binnen bepaalde kaders. Bij uitnodigingsplanologie bepalen overheden op hoofdlijnen waar ruimtelijk wel of geen veranderingen gewenst zijn met het oog op lange termijn prognoses en te beschermen waarden. Het is planologie waarbij overheden zich uitnodigend en faciliterend opstellen tegenover initiatiefnemers. Dat vergt een andere houding van alle spelers in het veld. Inwoners en ondernemers zijn aan zet. De wetgever laat met de toekomstige Omgevingswet zien de behoefte te hebben deze ontstane praktijk door te vertalen in wetgeving. Bij de ontwikkeling van gebieden en plaatsen moet door de overheid niet het eindbeeld worden vastgelegd, maar veel meer de gewenste ontwikkelrichting op basis van een visie voor een gebied. Verschillende invullingen, uitvoeringen en inrichtingen moeten mogelijk zijn.

De visie en de ontwikkelrichting voor het plangebied 1221 zijn vastgelegd in de Gebiedsagenda 1221 en het Beeldkwaliteitsplan+ (incl. gebiedspaspoorten). Dit Chw-bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologisch kader voor plangebied 1221 waarin de doelen van de Gebiedsagenda 1221 en het

Beeldkwaliteitsplan+ zijn vertaald. Uitnodigingsplanologie is echter geen vrijbrief voor de initiatiefnemers. Een initiatiefnemer kan met een plan komen dat wordt voorgelegd aan omgeving en bevoegd gezag. Dit voornemen tot een ontwikkeling wordt getoetst aan kaders.

Algemene regels

In het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 werden 1.800 nieuwe woningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplangebied. Echter, de locatie Bruisend Hart is ook gelegen in het postcodegebied 1221 en maakt onderdeel uit van deze 1.800 nieuwe woningen. Op de locatie Bruisend Hart wordt rekening gehouden met 250 nieuwe woningen, maar het maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplangebied. In het plangebied van Chw-bestemmingsplan 1221 kunnen dus maximaal 1.550 nieuwe woningen worden gerealiseerd. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast.

In het bestemmingsplangebied kunnen tot 2030 maximaal 1.150 zelfstandige woningen worden gerealiseerd. Dit Chw-bestemmingsplan kent echter een planhorizon van 20 jaar. De mogelijke ontwikkelingen na 2030 zijn nog niet bekend. Om 1221 na 2030 niet op slot te zetten en in lijn met de gedachte van uitnodigingsplanologie zijn in het Chw-bestemmingsplan maximaal 1.550 nieuwe woningen tot 2040 mogelijk ten opzichte van het huidige woningaantal. Dit betreft een maximaal programma en hoeft niet volledig te worden benut. Een deel van deze woningen wordt binnen de nu bekende ontwikkellocaties gerealiseerd. De overige woningen worden verdeeld over het plangebied. De exacte invulling van het gebied, wat én wanneer ontwikkeld gaat worden, is nog niet goed bekend. Aan de ontwikkeling van de nieuwe woningen zijn de voorwaarden gekoppeld dat van de maximaal 1.550 woningen er niet minder dan 33% sociaal en niet minder dan 50% middelduur mag worden ontwikkeld.

Consolidatiegebieden, moderniseringsgebieden en ontwikkellocaties

Op basis van de Gebiedsagenda en het Beeldkwaliteitsplan+ zijn verschillende typen gebieden te onderscheiden in het plangebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in consolidatiegebieden, moderniseringsgebieden en ontwikkellocaties.

De consolidatiegebieden binnen het bestemmingsplan zijn gebieden waar consolidatie van de bestaande situatie primair het uitgangspunt is. De huidige inrichting en de bestaande structureren worden in stand gehouden en er zijn geen ingrijpende vernieuwingen voorzien. De consolidatiegebieden bestaan uit de bestaande woonwijken Geuzenbuurt, Elektrobuurt, Kleine Driftbuurt en Villa Industria. Binnen de consolidatiegebieden is het niet wenselijk om nieuwe meervoudige bewoning toe te staan. In deze gebieden is sprake van een te grote woon- en adressen dichtheid (overconcentratie), aantasting van het woongenot en kwaliteit. Binnen deze consolidatiegebieden is nieuwe meervoudige bewoning dan ook uitgesloten. Dat geldt ook voor appartementengebouwen (appartementen mogen niet worden gebruikt en/of verbouwd voor meervoudige bewoning)

De moderniseringsgebieden zijn gebieden waar vernieuwing en menging van functies centraal staat. Veranderingen zijn mogelijk, met het oog op het behoud van de kwaliteit. Wonen, werken en leven moeten naast elkaar bestaan. De moderniseringsgebieden bevinden zich met name langs de toegangswegen en bestaan uit de Larenseweg, de Minckelersstraat en de Spoorzone. Naar de toekomst toe wordt een fijnmazige vermenging tussen werk en wonen mogelijk. In deze gebieden wordt ruimte geboden aan voorzieningen en werk. Ontwikkelingen hebben een maximale bouwhoogte van 15 meter, dit zijn maximaal 5 bouwlagen. Binnen de moderniseringsgebieden liggen over het algemeen de grotere gemengde functies. Het ligt dan ook voor de hand dat er binnen de moderniseringsgebieden meer ruimte is, onder voorwaarden, ten aanzien van herbestemming en transformatie. Het Chw-bestemmingsplan bevat voor deze gebieden regels voor het toestaan, onder voorwaarden, van nieuwe meervoudige bewoning. Binnen de moderniseringsgebieden liggen ontwikkellocaties en hiervoor zijn de gebiedspaspoorten opgesteld. Dit zijn gebieden waar een ingrijpende verandering in hoofdfuncties gewenst is en ook al plannen voor ontwikkeld worden. De gebieden worden (her)ontwikkeld tot centrum

stedelijk woon- en werkgebieden met een hoge omgevingskwaliteit. Voor de locaties Hunkemöller, Venetapark, Van Son, Wybertjesfabriek, Grote Sigarenfabriek, Zuiderweg/Lijsterweg en Korte Noorderweg zijn gebiedspaspoorten opgesteld. Voor de gebiedspaspoorten gelden in beginsel dezelfde regels als voor moderniseringsgebieden. Aanvullend hierop gelden voor bouwactiviteiten de regels die zijn opgenomen in de gebiedspaspoorten. Voor andere nieuwe grotere (meer dan 11 woningen en/of meer dan 500 m² bvo werkfuncties) ontwikkelingen dient een eerst gebiedspaspoort door de raad te worden vastgesteld.

Omgevingswaarden

Om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven zijn twee omgevingswaarden opgenomen in het Chw-bestemmingsplan. De omgevingswaarde 'Groene pleinen' speelt in op het prachtproject 'Groene Loper' en gaat om het vergroenen van de pleinen. Voor het prachtproject 'Spelen en Ontmoeten' is de omgevingswaarde 'Speelvoorzieningen' opgenomen. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de leefomgeving en de gezondheid in het gebied 1221, zoals omschreven in de gemeentelijke omgevingsdoelen.

Met omgevingswaarden draagt de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouders op om enkele specifiek benoemde kwaliteiten te bereiken en in stand te houden. Dit draagt bij aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en ondersteunen ze bij het zorgen voor een goede omgevingskwaliteit. Daarnaast zijn voor de ontwikkellocaties (en eventueel nieuwe ontwikkellocaties) kaders vastgelegd om gezondheid te bevorderen. Deze kaders zijn vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan+. Er is bijvoorbeeld vastgelegd dat 60% van de ontwikkellocatie ten minste onverhard (en dus groen of blauw) moet worden ingericht. Daarnaast moet per 150 m² open ruimte 1 boom worden aangeplant. Bomen en groen zorgen met schaduw en een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam microklimaat, wat hittestress kan voorkomen. De openbare ruimte moet daarnaast publiek toegankelijk zijn en primair zijn ingericht voor de voetganger en de fietser. Collectieve inbandige fietsenstallingen worden daarbij geadviseerd. Hoogteverschillen moeten zo veel mogelijk worden overbrugd, zodat beperkingen voor mensen die slecht ter been zijn worden geminimaliseerd. Hierbij moet rekeningen worden gehouden met hellingbanen, zodat dit ook geschikt is voor fietsers, wandelwagens en andersvaliden. Met behulp van deze eisen wordt fysiek de mogelijkheid geboden om te kunnen bewegen, spelen en ontmoeten, wat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving.

Gebiedsanalyse

Door de gebiedsanalyse is aangetoond dat er in het Chw-bestemmingsplan 1221 geen onoverkomelijke belemmeringen zijn, die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan. Aangetoond is welke aandachtspunten er in het plangebied zijn en voor welke aspecten er geen knelpunten worden verwacht. Voor de aandachtspunten geluid, stikstof en externe veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Voor nieuwe geluidsgevoelige functies is een besluit hogere grenswaarden geluid genomen. Voor die aspecten waar in eerste instantie geen knelpunten worden verwacht is bepaald dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader onderzoek dienen aan te leveren. Dit is vastgelegd in de regels van het Chw-bestemmingsplan.

Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de gemeente over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Niet ieder plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig. Dat hangt dus af van de vraag of sprake is van 'belangrijke' nadelige gevolgen voor het milieu. Bij sommige plannen of besluiten is niet meteen duidelijk of sprake kan zijn van die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In deze grensgevallen moet eerst worden beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plicht. Dat was het geval bij het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarom is beoordeeld of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden door de realisatie van het plan. Dat onderzoek (Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling van 15-07-2022) heeft geleid tot de conclusie dat er geen verplichting is om een milieueffectrapportage te maken en in procedure te brengen.

Uiteraard zijn de milieugevolgen die het plan tot gevolg hebben in beeld gebracht (in dezelfde beoordeling). Gezien de beperkte effecten en de in het bestemmingsplan geborgde maatregelen wordt verwacht dat geen sprake zal zijn van belangrijk nadelige effecten. Aangezien de onderzoeken naar stikstof, akoestiek en externe veiligheid zijn geactualiseerd, is de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling ook geactualiseerd;

Beleidskaders

Na het ter inzage leggen van het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 zijn twee relevante beleidskaders vastgesteld. Het gaat over de beleidskaders Structuurvisie Bruisend Hart en Gebiedspaspoort Korte Noorderweg. Deze nieuwe beleidskaders zijn opgenomen in de toelichting, regels en verbeelding van het Chw-bestemmingsplan.

Structuurvisie Bruisend Hart

De structuurvisie Bruisend Hart is vastgesteld (d.d. 9 juni 2022) en geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rondom het Oosterspoorplein plaatsvinden. Van het Oosterspoorplein en omgeving wil de gemeente een fijne, levendige en veilige plek maken: het Bruisend Hart van Hilversum-Oost.

De daadwerkelijke ontwikkeling van het Bruisend Hart is een proces, waarbij het plan in stappen steeds gedetailleerder wordt uitgewerkt, met ook bij elke stap passende participatievormen. Het Bruisend Hart maakt onderdeel uit van het postcodegebied 1221, maar maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het Chw-bestemmingsplan 1221. Na het opstellen van het stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplan zal een bestemmingsplan/omgevingsplan moeten worden opgesteld voor het Bruisend Hart. Vanwege de nabije ligging zijn de verschillende milieueffecten (o.a. verkeer/geluid/externe veiligheid/stikstof) voor de ontwikkellocaties wel in cumulatie met het Bruisend Hart beschouwd.

Gebiedspaspoort Korte Noorderweg

Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is door de gemeenteraad vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het 'Beeldkwaliteitsplan+ Ontwikkellocaties 1221 Hilversum'. In het Gebiedspaspoort is een kaart opgenomen met randvoorwaarden ten aanzien van het maximaal bouwvlak, maximale bouwhoogten en maximaal bouwvolumes. Bij de beoordeling van het bouwplan Korte Noorderweg gebruikt de gemeente het Beeldkwaliteitsplan+ en het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg als toetsingskader. In het Chw-bestemmingsplan is de ontwikkellocatie opgenomen als een apart werkingsgebied, waarbij een dynamische verwijzing is gemaakt naar de randvoorwaarden uit het Beeldkwaliteitsplan+ en het Gebiedspaspoort.

Hoofdstuk 3. Zienswijzen

1. Zienswijze reclamant 1

Note: bij deze zienswijze is gebruik gemaakt van beeldmateriaal (Indicatieve 3D-impressie en Grafische impressie hoofdgebouw), voor de volledige weergave verwijzen we naar de originele zienswijze. Het beeldmateriaal heeft geen invloed op de beantwoording van de zienswijze.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet, althans zal voorzien, in de komst van een appartementencomplex in de oude Van Son inkt- en verffabriek. Hoewel het de gemeente Hilversum siert dat het actief wil bijdragen aan de woningnood, schiet het plan zoals deze nu voorligt op verscheidene punten ernstig tekort. Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig opgesteld, niet doordacht en ook de motivering ontbreekt.

In het navolgende zullen de concrete bezwaren tegen specifieke onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan worden genoemd en nader toegelicht. Daaruit kan echter niet worden afgeleid dat tegen de overige delen van het ontwerpbestemmingsplan geen bezwaren bestaan.

1. Participatie

Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan betreft een zogeheten bestemmingsplan verbrede reikwijdte. Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte is, als bekend, een voorloper op het omgevingsplan. Participatie krijgt onder de Omgevingswet en bij het opstellen van het omgevingsplan bijzondere aandacht. Het aspect van participatie komt ook terug in bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte.

Gelet op het belang van participatie bij planontwikkelingen die dusdanig veel flexibiliteit bieden (en daarmee dus in een bepaalde mate afbreuk doen aan rechtszekerheid) is het betreurenswaardig om te zien dat bij de totstandkoming van voorliggend ontwerpbestemmingsplan geen aandacht is besteed aan het participatie aspect. Alvorens ik inga op de inhoudelijke argumenten, zal ik eerst kort weergeven hoe ik kennis heb mogen nemen van het ontwerpbestemmingsplan en de daarmee (in de toekomst) mogelijk gemaakte projecten.

In de tweede week van februari kreeg ik een nietszeggende ongeadresseerde huis-aan-huis brief van “De Wijde Blik”. Deze brief bleek – zo heb ik achteraf moeten vernemen van mijn buurman – belangrijke informatie over de herontwikkeling van het Van Son terrein. Het betrof immers een uitnodiging voor een slotbijeenkomst op woensdag 16 februari 2022 om “de definitieve uitkomsten van eerdere bijeenkomsten met buurtbewoners in november en december 2021 over de herontwikkeling van de “Van Son Terrein” te presenteren”.

Als direct omwonenden, met een woning op minder dan 25 meter gelegen van de Van Son fabriek, ben ik op geen enkele manier betrokken geweest bij de totstandkoming van de plannen die dit bestemmingsplan en het integraal bijbehorende beeldkwaliteitsplan. Ook ben ik, en zover ik kan nagaan geen enkele andere bewoner aangrenzend aan het hoofdgebouw van het Van Son terrein, op generlei wijze door de gemeente geïnformeerd, uitgenodigd of anderzijds betrokken bij informatiebijeenkomsten of participatieronden met betrekking tot de plannen rondom het Van Son Terrein.

Tijdens de voorlichting over het bestemmingsplan op woensdag 9 maart heeft een ambtenaar van de gemeente Hilversum, mij geadviseerd contact op te nemen met de Ambtelijk Projectleider opdat ik betrokken kon worden bij de participatie. Gezien het vergevorderde stadium waarin de planvorming zich bevond (de besluitvorming heeft reeds plaatsgevonden), zou dit echter geen soelaas bieden en zouden mijn bezwaren niet meer (kunnen) worden betrokken bij de planvorming, dan wel projectvorming.

Hoewel de Crisis- en herstelwet (hierna: “Chw”) geen participatie-eis kent waar in dit geval expliciet een beroep op kan worden gedaan, moet alsnog geconcludeerd worden dat in dit geval sprake is van een motiveringsgebrek, dan wel dat het plan onzorgvuldig tot stand is gekomen, nu geen sprake is geweest van enige participatie met direct omwonenden en zij niet, althans summierlijk geïnformeerd zijn over het ontwerpbestemmingsplan. Dit betekent dat het plan in strijd met artikel 3:4 en artikel 3:46 Algemene wet bestuursrecht (hierna: “Awb”) tot stand is gekomen. Herstel van deze gebreken is – nu het kwaad in feite al geschiedt is – mijns inziens niet meer mogelijk.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur is het niet eens met de opmerking dat bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan geen aandacht is besteed aan participatie. Het bestemmingsplan is het sluitstuk van alle producten die de afgelopen jaren zijn gemaakt. Over de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en de gebiedspaspoorten is uitgebreid geparticipeerd.

Op vele momenten heeft participatie plaatsgevonden over de locatie Van Son. Voor de locatie is het gebiedspaspoort Van Son opgesteld. Het gebiedspaspoort maakt onderdeel uit van het Beeldkwaliteitsplan+ (vastgesteld door de gemeenteraad op d.d. 8 december 2021).

De gebiedsagenda en het daarvoor doorlopen gebiedsproces vormden het startpunt voor de participatie rond het Beeldkwaliteitsplan+. De supervisor heeft sinds september 2019 tal van gesprekken gevoerd met bewoners en ontwikkelende partijen over projecten en specifieke ontwikkellocaties. Dit zijn doorlopende processen waarop voor de participatie voor dit beeldkwaliteitsplan+ is aangesloten. In het proces tot aan het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan+ zijn twee aanvullende participatieronden geweest.

In de tweede ronde is het ontwerp Beeldkwaliteitsplan+ ter inzage gelegd. Dit heeft betrokkenen de gelegenheid gegeven een formele reactie in te dienen op een uitgewerkt plan in tekst en beeld. Het ontwerp heeft, mede vanwege de zomerperiode, gedurende een langere periode dan gebruikelijk (15 juli tot en met 15 september, totaal 9 weken) ter inzage gelegen. Het ontwerp is heel breed onder de aandacht gebracht, via de lokale krant, video, huis aan huis flyers, websites, nieuwsbrieven, posters en heeft gelegen op het Stadskantoor, maar ook bij De Geus en VONK in de Wijk. Verder zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, bij De Geus en VONK, waarin onder andere met de supervisor Spoorzone kon worden gesproken over het BKP. Van deze mogelijkheid hebben 50 bewoners gebruikgemaakt. In totaal zijn 161 reacties ontvangen van bewoners, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties, eigenaren en ontwikkelende partijen.

Ten aanzien van de ontwikkeling van het Van Son-terrein hebben eind 2021 en begin 2022 meerdere participatiemomenten plaatsgevonden. De startbijeenkomst voor deze fase vond plaats in de avond op 4 november 2021. Deze bijeenkomst vond plaats in het hoofdgebouw op het terrein van Van Son. Tijdens deze sessie konden buurtbewoners en geïnteresseerden meer informatie krijgen over de eerste ontwerp van de ontwikkelaar. Ook konden de aanwezigen vragen stellen en suggesties achterlaten die al dan niet zijn verwerkt in het ontwerp.

De tweede sessie, of tussenbijeenkomst, vond plaats in de avond op 14 december 2021. Vanwege de toen geldende coronamaatregelen vond deze bijeenkomst digitaal plaats. Tijdens deze bijeenkomst zijn de vragen en opmerkingen die tijdens de startbijeenkomst zijn gesteld behandeld. Ook zijn de aanpassingen in het ontwerp naar aanleiding van de eerste bijeenkomst toegelicht.

De slotbijeenkomst vond plaats op 16 februari 2022. Deze bijeenkomst vond wederom fysiek plaats in het hoofdgebouw van Van Son. Tijdens deze bijeenkomst konden buurtbewoners en geïnteresseerden nog vragen stellen over het ontwerp en opmerkingen meegeven voor de verdere uitwerking. Deze bijeenkomst betekent de afronding van de eerste fase van participatie in de planvorming. De inhoud van de bijeenkomsten kan worden nagelezen via de site van de ontwikkelaar: <https://vansonterrein.nl/>

Daarnaast was de ontwikkelaar ook aanwezig op “De dag van 1221”. Tijdens deze bijeenkomst op 6 november 2021 konden buurtbewoners en geïnteresseerden meer informatie krijgen over alle ontwikkelingen in de wijk. De ontwikkelaar en architect van het plan voor het Van Son-terrein waren daarbij de hele middag aanwezig om vragen over het plan te beantwoorden. Momenteel ligt er een ontwerp en heeft de gemeente met de initiatiefnemer een intentieovereenkomst getekend. In de vervolgfase zal het plan verder worden uitgewerkt en wordt er wederom geparticipeerd.

Bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en de gebiedspaspoorten heeft een intensief proces plaatsgevonden, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente open en transparant de dialoog zijn aangegaan. Deze documenten vormen de basis voor het Chw-bestemmingsplan 1221. Naast deze participatie over in feite de inhoud van het bestemmingsplan zijn bewoners en anderen ook betrokken bij bestemmingsplanproces. Het ontwerpbestemmingsplan heeft voor de duur van 6 weken ter inzage gelegen. In die periode kon iedereen een reactie geven op het plan. Voor de ter inzagelegging is een video gemaakt en op de website (www.1221.hilversum.nl) getoond waarin het proces en het Chw-bestemmingsplan 1221 is toegelicht. Gedurende de periode van ter inzagelegging is een inloopbijeenkomst (9 maart) in de Geus georganiseerd. Hier heeft men vragen kunnen stellen over het Chw-bestemmingsplan 1221.

2. Beeldkwaliteitsplan

Bij het ontwerpbestemmingsplan is een Beeldkwaliteitsplan+ 1221 Hilversum (hierna: "Beeldkwaliteitsplan") gevoegd. In dit Beeldkwaliteitsplan zijn uitgangspunten opgenomen voor de inrichting van het plangebied. Nu het Beeldkwaliteitsplan integraal onderdeel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan staat dit plan ook nu ter beoordeling.

Het Beeldkwaliteitsplan bevat conform artikel 11.11 van de bestemmingsplanregels (aanvullende) regels voor gebruiksactiviteiten ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone- Gebruiksactiviteiten gebiedspaspoort Van Son'. Deze aanvullende eisen zijn – behoudens een paar genoemde bouwhoogtes – niet terug te vinden in het Beeldkwaliteitsplan. Het Beeldkwaliteitsplan bevat een prachtige uiteenzetting van de geschiedenis van het Van Son terrein en ambigu geformuleerde vergezichten, maar enige andere juridisch bindende beleidsregels ontbreken geheel.

In artikel 12.11 van de bestemmingsplanregels wordt aangegeven dat aanvullend op de bouwactiviteiten genoemd in artikel 12.7, een omgevingsvergunning kan worden verleend voor activiteiten die voldoen aan het gebiedspaspoort Van Son zoals neergelegd in het Beeldkwaliteitsplan. Nu er vrijwel geen juridische eisen zijn neergelegd in het Beeldkwaliteitsplan en de formulering van dit artikel imperatief is betekent dit dat – zonder nadere toetsing aan de eisen van de goede ruimtelijke ordening en andere juridisch bindende regels zoals deze normaliter zouden zijn neergelegd in het Beeldkwaliteitsplan – een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het ontwerpbestemmingsplan bevat immers geen andere inhoudelijke normen waaraan getoetst dient te worden, behoudens de toets aan het Beeldkwaliteitsplan.

Reactie gemeente

Artikel 11.11 van het Chw-bestemmingsplan 1221 gaat over gebruiksactiviteiten voor de locatie Van Son. Deze regels zijn aanvullend op de regels die staan in artikel 11.7. In artikel 11.7 staan regels over het (bestaande) gebruik van het terrein (11.7.2) en regels over toekomstig gebruik (11.7.3). In artikel 11.7.1 staat waar het gebruik aan moet bijdragen (oogmerk). Artikel 12.11 gaat over bouwactiviteiten. Deze regels zijn aanvullend op de regels die staan in artikel 12.7. In artikel 12.7 staan regels over bouwen en hebben een relatie met de gebruiksregels die in artikel 11.7 staan.

Artikelen 11.11 en 12.11 geven dus regels voor het gebruik en het bouwen en zijn daarmee gewaarborgd. Aanvullend op die regels en in afwijking van bepaalde bouwregels mag op de locatie Van Son ontwikkeld worden. Daarbij moet worden voldaan aan het Gebiedspaspoort Van Son. Daarnaast zijn algemene criteria opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan+. Deze algemene criteria gaan bijvoorbeeld over hoeveel vierkante meter open publieke ruimte op een ontwikkellocatie gerealiseerd moet worden. Er worden ook eisen gesteld ten aanzien van het gebruik, beeld, klimaatadaptatie en duurzaamheid. Ook zijn regels opgenomen over het parkeren op de locatie Van Son.

Daarnaast sluit een dergelijke verwijzing specifieke initiatieven in. Zodra een Beeldkwaliteitsplan bekend is – en in overeenstemming is vastgesteld met een projectontwikkelaar – zullen vrijwel geen andere initiatieven meer (kunnen) voldoen aan eisen neergelegd in het Beeldkwaliteitsplan, waardoor alleen specifieke projecten vergund zullen worden. Dit is tevens in strijd met de geest van het recent gewezen Didam-arrest.

Door deze verwijzingen naar het Beeldkwaliteitsplan in het ontwerpbestemmingsplan wordt dermate grote afbreuk gedaan aan de rechtszekerheid. Omwonenden worden in dat geval geconfronteerd met gemakkelijk vergunbare projecten.

Reactie gemeente

Eind november 2021 bepaalde de Hoge Raad in het Didam-arrest dat overheden de verkoop van onroerend goed – waaronder ook grond – niet langer via een-op-een transacties met een marktpartij mogen afwikkelen. Andere gegadigden moeten kunnen meedingen.

De Hoge Raad stelt dat overheden voor de verkoop van vastgoed en grond een toetsbare en onafhankelijke selectieprocedure moeten volgen. Alleen als er maar één serieuze kandidaat is, mag onderhands worden verkocht. Ook moeten overheden de beoogde verkoop publiekelijk bekendmaken. Deze verplichtingen volgen uit het gelijkheidsbeginsel, waar overheidslichamen aan gebonden zijn, aldus de Hoge Raad. Overheden moeten marktpartijen gelijke kansen bieden. Dat arrest heeft gevolg voor gebiedsontwikkelingen indien de gemeente als grondeigenaar de grond en de ontwikkeling wil aanbieden aan een marktpartij.

In het plangebied zijn alle gronden (en opstallen) die ontwikkeld kunnen worden in particulier eigendom. De gemeente verkoopt dus geen grond. Het Didamarrest is daarom niet van toepassing op deze ontwikkeling(en).

In het plangebied ontwikkelen de partijen de locaties die daarvoor in aanmerking komen. De gemeente heeft daarvoor in samenspraak met bewoners en stakeholders de kaders gegeven in de Gebiedsagenda 1221 en het Beeldkwaliteitsplan+. Via gebiedspaspoorten worden de kaders verder nog ingevuld. Die gebiedspaspoorten zijn en worden in samenspraak met bewoners (de omgeving van de ontwikkeling) opgesteld. De gemeente stelt vervolgens deze vast. De gemeente ontwikkelt zelf niet. De gemeente is het niet eens met reclamant dat dit in strijd zou zijn met de geest van het zogenoemde Didamarrest. Dat arrest gaat bovendien over iets anders.

Tenslotte wordt verwezen naar de inleiding waarin is ingegaan op het aspect rechtszekerheid.

3. Strijd met goede ruimtelijke ordening

Het ontwerpbestemmingsplan en het Beeldkwaliteitsplan zijn daarnaast geheel in strijd met de goede ruimtelijke ordening. Het ontwerpbestemmingsplan en het Beeldkwaliteitsplan laten door middel van een grafische impressie de bouw van acht appartementen in het bestaande hoofdgebouw met een hoofdgebouw overstijgend glazen gebouw op of achter het hoofdgebouw met nog eens vier appartementen toe. Deze appartementen en deze op-, hoogbouw zijn gelegen minder dan 25 meter van mijn woning. Niet alleen levert dit strijd op met artikel 5:50 BW en wordt er onevenredig inbreuk gemaakt op de privacy van mij en anderen omwonenden, het toestaan van dergelijke projecten is daarnaast in strijd met de goede ruimtelijke ordening. Ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet rekening worden gehouden met eventuele overlast van overburen en schending van privacy. De appartementen zullen direct en duidelijk uitzicht hebben op mijn slaapkamers, de tuin en de woonkamer.

Ook aspecten als vermindering van zonuren, licht- en geluidhinder alsmede verkeerhinder dienen te worden betrokken bij de totstandkoming van een dergelijk ontwerpbestemmingsplan. Zorgvuldig vastgestelde rapporten en onderzoeken ontbreken hier, terwijl het ontwerpbestemmingsplan woningbouw initiatieven wel mogelijk zal maken.

Ook anderszins schiet de onderbouwing van de keuze voor de bestemmingen tekort. Zoals hierboven aangegeven bevatten de onderzoeken en het Beeldkwaliteitsplan die aan dit ontwerpplan ten grondslag ligt veel open eindjes ten grondslag (bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend geluid, externe veiligheid, zon), terwijl een groot aantal conclusies en aanbevelingen die uit deze onderzoeken voortvloeien niet in het plan zijn opgenomen, of wel in het plan zijn opgenomen maar afhankelijk zijn gesteld van nadere besluitvorming, hetgeen niet is toegestaan, dan wel om andere redenen niet juist naar het plan zijn vertaald.

Het verdient opmerking dat het realiseren van woningen gewoonweg mogelijk is zonder dat ernstige inbreuk wordt gemaakt op de privacy van de direct omwonenden, bijvoorbeeld door af te zien van het mogelijk maken van balkons en geen glazen hoog-, opbouw met dergelijke bouwhoogtes toe te staan.

Reactie gemeente

Het hoofdgebouw op de locatie Van Son staat al vele jaren op de huidige plek en zicht op de omliggende woningen is al deze tijd mogelijk geweest. Verschil is dat het hoofdgebouw in de toekomst een woonfunctie zal hebben in plaats van een werkfunctie. De ontwikkelaar is aan het onderzoeken hoe de privacy van zowel de nieuwe bewoners en de huidige bewoners aan de Lorentzweg gewaarborgd blijft.

Om te beoordelen of er sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy moet worden gekeken naar het Burgerlijk wetboek, naar boek 5 (het zogenoemde burennrecht). Op basis van artikel 50 van boek 5 dient bijvoorbeeld de afstand tot een naastgelegen erf twee meter te bedragen wanneer het gaat om zicht op eigendom van de burenn. Dit betekent dat wanneer de afstand groter is dan twee meter er geen sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy. Ontwikkellende partijen zijn gehouden aan het Burgerlijk wetboek.

Op sommige plekken in het gebied kan door nieuwe bebouwing de lichtinval veranderen. Over het algemeen zal door de beperkingen in hoogtes dat niet tot situaties leiden die onacceptabel zijn. Niettemin zal bij de verder uitwerking van de ontwikkelingen rekening moeten houden met lichtinval en bezonning op naburige percelen. Dat kan bijvoorbeeld door het doen van schaduwonderzoeken. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet daarbij nagaan of er sprake is van onrechtmatige hinder door schaduwval. Of sprake is van onrechtmatige hinder wordt ook bepaald door het Burennrecht. Artikel 37 van boek 5 van het Burgerlijk wetboek zegt daarover: De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun.

Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstellwet kan bij een Chw-bestemmingsplan een deel van de onderzoeken vooruitgeschoven worden naar de vergunningverlening. In het Chw-bestemmingsplan moet echter wel worden aangetoond dat het plan uitvoerbaar is. Met behulp van een gebiedsanalyse is daarom in beeld gebracht welke aandachtspunten er zijn in het postcodegebied 1221. Voor die aspecten waar in eerste instantie geen aandachtspunten gelden, is bepaald dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader onderzoek dienen aan te leveren. De onderzoeksplicht is als regel in het Chw-bestemmingsplan opgenomen. Voor de aandachtspunten binnen het plangebied, te weten geluid, stikstof, externe en veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn alle omgevingsaspecten inzichtelijk gemaakt. De beoordeling van de omgevingsaspecten (Identiteit, wonen en werken, leefbaarheid, ontmoeten en spelen, groen en duurzaamheid en verkeer, verbinding en parkeren) zijn opgebouwd aan de hand van de thema's uit de Gebiedsagenda 1221. Uit dit hoofdstuk blijkt dat voor de relevante aspecten sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Onderwerpen zoals bezonning, licht en geluidhinder en verkeershinder worden voor de Van Son locatie nog uitgewerkt in het zogenoemde Locatie Ontwikkel Plan (LOP). Hierin zal de ontwikkelaar een verdere uitwerking maken van het ontwerp. Momenteel ligt er een eerste ontwerp waar een bezonningstudie en enkele zichtlijnen deel van uitmaken. De zichtlijnen en privacy, vooral tussen de appartementen van het hoofdgebouw en de bestaande woningen aan de Lorentzweg, zijn nadrukkelijke aandachtspunten voor de ontwikkelaar en zijn tijdens de participatiebijeenkomsten uitvoerig behandeld. De informatie met betrekking tot o.a. bezonning en privacy voor het huidige ontwerp zijn te vinden op de site van de ontwikkelaar: <https://vansonterrein.nl/>. Om te beoordelen of er sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy moet - zoals gezegd - worden gekeken naar het Burgerlijk wetboek, naar boek 5 (het burenhoudrecht).

Daarnaast wil ik niet onbenoemd laten dat het Beeldkwaliteitsplan en derhalve ook in het bestemmingsplan bepaalde nuanceringspunten zijn weggelaten. In het Beeldkwaliteitsplan is aangegeven dat 60% van het Van Son terrein bebouwd is met gebouwen tot 20 meter hoog. Het Centrale hoofdgebouw is op zijn hoogste punt wellicht 20 meter hoog (het is het hoogste gebouw!), maar de rest van het hoofdgebouw en alle andere gebouwen, zijn (veel) lager dan 20 meter. Het hoogste gedeelte van het hoofdgebouw is maar 1/3 van het totale gebouw, de rest 2/3 van het gebouw is lager. Op deze manier legitimeert de raad de ontwerpers de gehele hoogte gelijk te trekken en boven op het lagere gedeelte van het hoofdgebouw 4 additionele appartementen in een glazen opbouw te realiseren (Bijlage 1).

Door expliciet de werkelijke waarden niet correct te specificeren, wordt de indruk gewekt dat het gehele gebouw 20 meter hoog is. Dit is niet het geval. Op deze manier wordt in het Beeldkwaliteitsplan feiten ambigu gepresenteerd om zodoende alle vrijheid aan architecten, projectontwikkelaars en andere belanghebbende te geven om een eigen invulling aan het plan te geven en maximale bouwhoogtes te bereiken. Het Beeldkwaliteitsplan, maar ook de directe verwijzing naar dit plan in het ontwerpbestemmingsplan geeft geen terechte weergave van de werkelijkheid en om die is het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig voorbereid.

Reactie gemeente

In het Beeldkwaliteitsplan+ is een locatiebeschrijving opgenomen waarin is aangegeven dat de bouwwerken een bouwhoogte hebben tot 20 meter. Er staat niet beschreven dat alle bouwwerken een bouwhoogte hebben van 20 meter. In het gebiedspaspoort Van Son (paragraaf 4.4) is een indicatieve weergave van de stedenbouwkundige opzet van de locatie opgenomen. Daarin is duidelijk aangegeven waar welke bouwhoogten gelden. Het bestaande hoofdgebouw kent een maximale bouwhoogte van 20 meter. De bouwwerken daar omheen kennen een lagere bouwhoogte. In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is alleen de maximale bouwhoogte aangegeven. Het gemeentebestuur is het met reclamant eens dat dit onduidelijkheden oplevert. De regels van de bouwactiviteiten van de gebiedspaspoorten zijn in het Chw-bestemmingsplan hierop aangepast.

Tot slot is ten onrechte geen laddertoets uitgevoerd voor de te realiseren woningen die zullen worden toegestaan op grond van voorliggend bestemmingsplan. Indien sprake is van een stedelijke ontwikkeling moet worden voldaan aan de eisen zoals neergelegd in het Besluit omgevingsrecht. Nu geen laddertoets is uitgevoerd, is derhalve niet aangetoond dat sprake is van een actuele regionale behoefte. Dat er vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening geen ongewenste leegstand zal optreden is ontoereikend om te bepalen of er een actuele regionale behoefte is.

Reactie gemeente

In het Besluit ruimtelijke ordening is de Ladder voor duurzame verstedelijking in artikel 3.1.6 Bro opgenomen (hierna: de Ladder). De Ladder is van toepassing op ieder bouwplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het doel van de Ladder is om ongewenste leegstand te voorkomen en zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik te stimuleren. Bij ruimtelijke besluiten moet daarom

worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. In artikel 14 van de regels is geregeld dat voor het gebruik of bouwen van meer dan 11 woningen of meer dan 500 m² bruto vloeroppervlak aan andere activiteiten (aansluitend bij het begrip 'de nieuwe stedelijke ontwikkeling' uit het Besluit ruimtelijke ordening) een onderbouwing moet worden aangeleverd en dat is voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en een veilige en gezonde leefomgeving. Onder deze onderbouwing wordt ook een onderbouwing van de Ladder verstaan.

In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 6.3.1) is de ladder voor duurzame verstedelijking beschreven voor de totale ontwikkeling. Op basis van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland, de regio Gooi en Vechtstreek en de gemeente Hilversum is kwantitatief en kwalitatief aangetoond dat er in het postcodegebied 1221 behoefte is aan maximaal 1.800 woningen (incl. 250 nieuwe woningen in het Bruisend Hart) tot 2040, die binnenstedelijk worden mogelijk gemaakt. In het plangebied kunnen tot 2030 maximaal 1.150 zelfstandige woningen worden gerealiseerd. Een deel van deze woningen wordt binnen de nu bekende ontwikkellocaties gerealiseerd. Dit Chw-bestemmingsplan kent echter een planhorizon van 20 jaar. De mogelijke ontwikkelingen na 2030 zijn nog niet bekend. Om 1221 na 2030 niet op slot te zetten en in lijn met de gedachte van uitnodigingsplanologie zijn in het plangebied 1221 maximaal 1.550 woningen tot 2040 mogelijk ten opzichte van het huidige woningaantal. Dit betreft een maximaal programma en hoeft niet volledig te worden benut. De exacte invulling van het plangebied, wat én wanneer ontwikkeld gaat worden, is nog niet bekend. Om de kwalitatieve behoefte aan sociale en middeldure woningen te borgen zijn in de regels van het bestemmingsplan de percentages sociale huurwoningen en middeldure woningen, zoals die in de Woonvisie staan, opgenomen. Via de doelgroepenverordeningen, die ook is opgenomen in de regels, wordt gewaarborgd dat de sociale en middeldure huurwoningen 25 jaar als zodanig in stand worden gehouden.

4. Parkeren

Het ontwerpbestemmingsplan bevat onvoldoende specifieke regels over parkeren. Het ontbreken van dergelijke regels is in strijd met de goede ruimtelijke ordening. In het Beeldkwaliteitsplan wordt daarnaast alleen in algemene zin maar niet specifiek gesproken of op het terrein van Van Son onder het maaiveld geparkeerd kan worden. op. Dat betekent dat parkeren door bewoners op de openbare weg zal plaatsvinden. Op de Kleine Drift en Lorentzweg is al een ernstig tekort aan parkeerplaatsen. De parkeerdruk is al zeer groot en zal exponentieel toenemen met alle overlast van dien. Het ontwerpbestemmingsplan waarborgt niet, althans onvoldoende, dat aan de parkeernormen zal worden voldaan.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur is het niet eens met de opmerking dat het bestemmingsplan onvoldoende specifieke regels over parkeren bevat. In tegendeel. In de regels behorende bij het bestemmingsplan zijn bijvoorbeeld gebruiksactiviteiten (artikel 11) en bouwactiviteiten (artikel 12) geregeld, daarin zijn oogmerken opgenomen die aangeven dat de regels zijn gesteld met het oog op het bereiken en in stand houden van een goed woon- en leefklimaat. Dit wordt mede bereikt om aan de parkeernormen te voldoen. Op meerdere plekken in de regels (zie o.a. artikel 12.2.1 onder e.) behorende bij het bestemmingsplan is expliciet geregeld dat er bij nieuwe activiteiten moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de nota Parkeernormen Hilversum 2017 en de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten of diens opvolger. Er is hiermee gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing naar het parkeerbeleid van de gemeente om ten alle tijden te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe activiteiten. Deze toetsing vindt plaats bij de omgevingsvergunningverlening. Elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond te realiseren. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen. In het coalitieakkoord 2022-2026

heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

5. Conclusie

Dit ontwerpbestemmingsplan, met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan, zal bij realisatie ernstige en onrechtmatige hinder zorgen bij direct omwonenden door schending van privacy, significante toename van geluids-, licht-, en verkeershinder. Noch in het bestemmingsplan noch in het Beeldkwaliteitsplan zijn maatregelen opgenomen om de overlast voor omwonenden te verkleinen en een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te waarborgen.

Ik verzoek u raad primair om af te zien van de vaststelling van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. Indien uw raad desalniettemin wenst vast te stellen, verzoeken wij subsidiair om deze zienswijze bij uw besluitvorming te betrekken en het plan in ieder geval te wijzigen in overeenstemming met de zienswijze, concreet inhoudende dat de bouwhoogtes geen glazen opbouw of andere hoogbouw mogelijk zullen maken, dat afgezien wordt van het realiseren van balkons aan het hoofdgebouw en dat er maatregelen genomen worden om overlast voor omwonenden te verkleinen zoals het planten van grote bomen.

Ik behoud mij het recht voor om deze zienswijze aan te vullen en/of te wijzigen. Ik ga ervan uit – en verzoek u zo nodig – dat ik over het vervolg van de procedure (blijvend) zal worden geïnformeerd.

Reactie gemeente

De gemeente is het niet eens met de conclusie dat het Chw-bestemmingsplan 1221 in combinatie met het Beeldkwaliteitsplan+ met de gebiedspaspoorten bij realisatie ernstige en onrechtmatige hinder voor direct omwonenden veroorzaken door schending van privacy, significante toename van geluids-, licht- en verkeershinder.

Om te beoordelen of er sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy of licht inval moet - zoals aangegeven - worden gekeken naar het Burgerlijk wetboek, naar boek 5 en 6.

Zoals uit de beoordeling van de milieugevolgen blijkt (Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling), heeft het onderzoek naar die effecten zich primair gericht op de mogelijke effecten vanuit het plan op de omgeving. Er is weliswaar een toename van geluidshinder maar deze leidt niet tot onacceptabele of ernstige niveaus voor de nieuwbouw. Voor nieuwbouw zijn wel hogere waardes vastgesteld. Daarbij zijn de normen (de maximale waarden en voorwaarden) die de wet (de Wet geluidshinder) stelt aangehouden. De nieuwbouw – met name aan de zijde van het spoor – zorgt er overigens voor dat een ‘geluidsscherm’ wordt gerealiseerd wat gunstiger is voor bestaande woningen achter dat ‘scherm’.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassing van het bestemmingsplan, te weten:

- *de regels in het Chw-bestemmingsplan ten aanzien van de maximale bouwhoogte zijn aangepast. Naast de maximale bouwhoogte is aangegeven dat de maximale bouwhoogte lager is als dit is aangegeven in het gebiedspaspoort.*

2. Zienswijze reclamant 2

Inleiding

In de publicatie van de Staatscourant 05-07-2019, 36712 is de spoorzone 1221 aangewezen als Ontwikkelingsgebied voor de komende 10 jaar met de volgende toelichting:

De gemeente Hilversum wil de omgevingskwaliteit van de Spoorzone (postcodegebied 1221) versterken. Daarbij wordt onder andere ingezet op een betere gezondheid onder bewoners en het bestendig maken van de wijk tegen de gevolgen van klimaatverandering. Duurzaamheid staat centraal en kan naast de versterkte omgevingskwaliteit tot uiting komen in onder andere het stimuleren van duurzame energie, circulaire economie en het aardgasvrij maken van gebouwen. Bovendien kan met de transformatie van het gebied de bouw van 500 tot 1.000 woningen worden gerealiseerd. De gemeente kiest voor een werkwijze die vooruitloopt op de Omgevingswet. Er wordt ingezet op een geleidelijke en organische ontwikkeling, waarbij bewoners en bedrijven worden gevraagd zelf initiatief te nemen. Om dit type ontwikkeling mogelijk is te maken is het van belang om tijdelijk af te kunnen wijken van grenswaarden, bijvoorbeeld geluidsnormen in de Wet geluidhinder. De aanwijzing als ontwikkelingsgebied maakt het mogelijk om de milieugebruiksruimte te optimaliseren, omdat tijdelijk van bepaalde milieunormen kan worden afgeweken als is aangetoond en gewaarborgd in het bestemmingsplan dat binnen tien jaar weer aan de geldende normen kan worden voldaan.

Algemeen

Na het bestemmingsplan te hebben gelezen kunnen we niet anders dan concluderen dat in het proces om tot dit bestemmingsplan te komen de “woonvisie” volledig prioriteit heeft gekregen. Dit terwijl er nog veel onduidelijk blijft omtrent het verbeteren van de omgevingskwaliteit, gezondheid en de gevolgen van de klimaatverandering in 1221. Het aantal woningen voor dit gebied is fors hoger 1150 (tot 2030) en 1800 (tot 2040) dan bij het aanwijzen van het ontwikkelgebied is aangegeven (500-1000 woningen).

Helaas is voor de omgevingswaarde niet meer opgenomen dan (minimaal) zes groene pleinen en een 90% dekkend netwerk speeltoestellen (in 2030). De ambitie voor de omgevingswaarde zijn teleurstellend en hadden echt wel ambitieuzer gemogen. Bijvoorbeeld de groene loper die in de gebiedsagenda is beschreven als groene verbinding door de wijk is niet als omgevingswaarde opgenomen. Helaas wordt op geen enkele manier (zowel in het bestemmingsplan als in het BKP+) duidelijk hoe geborgd wordt dat de wijk beter bestendig is tegen de gevolgen van klimaatverandering en hittestress. De hittestress is voor de wijk Oost al aanzienlijk slechter dan de rest van Hilversum (zie de omgevingsfoto Hilversum).

<https://www.hilversum.nl/dsresource?objectid=ec7ce53a-1c86-44b2-8b3a-3a1c9dc63274>

Reactie gemeente

Bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en de gebiedspaspoorten heeft een intensief proces plaatsgevonden, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente open en transparant de dialoog zijn aangegaan. Deze documenten vormen de basis voor het Chw-bestemmingsplan 1221. De Gebiedsagenda 1221 en het Beeldkwaliteitsplan+ zijn uitgangspunt bij het opstellen van dit Chw-bestemmingsplan 1221 en bieden een gezamenlijk toekomstperspectief met korte en lange termijn opgaven om het woon-, werk- en leefklimaat van het plangebied 1221 te versterken. Binnen het thema Wonen en Werken (Gebiedsagenda 1221) is inderdaad bepaald dat de behoefte aan nieuwe woningen groot is. In het plangebied kunnen tot 2030 maximaal 1.150 zelfstandige nieuwe woningen worden gerealiseerd. De Gebiedsagenda 1221 heeft een horizon tot 2030. Dit Chw-bestemmingsplan kent een planhorizon van 20 jaar. De mogelijke ontwikkelingen na 2030 zijn nog niet bekend. Om 1221 na 2030 niet op slot te zetten en in lijn met de gedachte van uitnodigingsplanologie zijn in het Chw-

bestemmingsplan maximaal 1.550 (samen met Bruisend Hart zijn dat 1.800 woningen) woningen tot 2040 mogelijk ten opzichte van het huidige woningaantal. Dit betreft een maximaal programma en hoeft niet volledig te worden benut.

In het ontwerp Chw-bestemmingsplan werden 1.800 nieuwe woningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplangebied. Echter, de locatie Bruisend Hart is ook gelegen in het postcodegebied 1221 en maakt onderdeel uit van deze 1.800 nieuwe woningen. Op de locatie Bruisend Hart wordt rekening gehouden met 250 nieuwe woningen. In het plangebied van Chw-bestemmingsplan 1221 kunnen dus maximaal 1.550 nieuwe woningen worden gerealiseerd. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast.

De eisen vanuit de Woonvisie met betrekking tot woningcategorieën maken onderdeel uit van de Gebiedsagenda en zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Dit betekent minimaal 33% sociale huur en 50% middeldure segment en de overige 17% kan worden ingevuld binnen de vrije sector.

Voor de beoordeling van een gezonde leefomgeving is geen vast wettelijk kader beschikbaar. Ten aanzien van een gezonde leefomgeving besteedt het Chw-bestemmingsplan 1221 expliciet aandacht aan de aspecten groen en bewegen. Zo zijn in het Chw-bestemmingsplan twee omgevingswaarden opgenomen om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de leefomgeving en de gezondheid in het gebied 1221, zoals omschreven in de gemeentelijke omgevingsdoelen. De omgevingswaarde 'Groene pleinen' speelt in op het prachtproject 'Groene Loper' en gaat om het vergroenen van de pleinen. Voor het prachtproject 'Spelen en Ontmoeten' is de omgevingswaarde 'Speelvoorzieningen' opgenomen. Met omgevingswaarden draagt de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouders op om enkele specifiek benoemde kwaliteiten te bereiken en in stand te houden. Dit draagt bij aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en ondersteunen ze bij het zorgen voor een goede omgevingskwaliteit. Gezien de beperkte ontwikkelruimte in 1221 zijn voor de ontwikkellocaties (en eventueel nieuwe ontwikkellocaties) kaders vastgelegd om gezondheid te bevorderen. Deze kaders zijn vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan+, behorende bij het bestemmingsplan. In de kaders is bijvoorbeeld vastgelegd dat 60% van de ontwikkellocatie ten minste onverhard (en dus groen of blauw) moet worden ingericht. Daarnaast moet per 150 m² open ruimte 1 boom worden aangeplant. Bomen en groen zorgen met schaduw en een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam microklimaat, wat hittestress kan voorkomen. De openbare ruimte moet daarnaast publiek toegankelijk zijn en primair zijn ingericht voor de voetganger en de fietser. Collectieve inbandige fietsenstallingen worden daarbij geadviseerd. Hoogteverschillen moeten zo veel mogelijk worden overbrugd, zodat beperkingen voor mensen die slecht ter been zijn worden geminimaliseerd. Hierbij moet rekeningen worden gehouden met hellingbanen, zodat dit ook geschikt is voor fietsers, wandelwagens en andersvaliden. Met behulp van deze eisen wordt fysiek de mogelijkheid geboden om te kunnen bewegen, spelen en ontmoeten, wat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. De paragraaf in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan is aangepast op basis van het bovenstaande. Op deze wijze wordt duidelijker inzichtelijk gemaakt hoe omgegaan wordt met het aspect gezondheid.

We delen de visie van de gemeente dat er in 1221 kansen zijn om versteende en soms ook verwaarloosde gebieden te verbeteren en dat er daarbij ruimte is voor nieuwe woningen. Tevens zijn we positief over de aandacht die er is voor de openbare ruimte, groen en het parkeren beneden maaiveld.

Reactie gemeente

Het is fijn te horen dat reclamant positief is over ruimte voor nieuwe woningen, openbare ruimte, groen en het parkeren beneden maaiveld.

Waarbij we wel de kanttekening plaatsen dat onduidelijk is of dit bestemmingsplan nu echt tot substantieel meer groen in heel 1221 gaat leiden, daarvoor is waarschijnlijk meer regie en investering vanuit de gemeente nodig.

Reactie gemeente

Het postcodegebied 1221 is momenteel een wijk met relatief weinig groen. Een van de ambities vanuit de Gebiedsagenda 1221 betreft het groener maken van de wijk, te realiseren via het project Groene Loper. Hiervoor is een budget opgenomen in de gemeentelijk begroting. Samen met bewoners uit 1221 werkt de gemeente aan verschillende maatregelen die dit project vormgeven. De Groene Loper richt zich op zowel de openbare ruimte als de tuinen van bewoners. Daarnaast dragen ontwikkelaars bij aan de vergroeningsopgave bij de planuitwerking voor hun locaties. Op verschillende plekken in de wijk zijn een aantal pleinen aangepakt en daarmee vergroend. Het bestemmingsplan maakt dit allemaal mogelijk.

Middels de gebiedspaspoorten is er al meer duidelijkheid over de concrete ontwikkelingen in 1221 echter door in te zetten op geleidelijke en organische ontwikkeling is er ook nog veel onduidelijk. Helaas is het voor ons bijna onmogelijk om middels het nu gepresenteerde bestemmingsplan een beeld te vormen van de mogelijke ontwikkelingen in 1221 en de gevolgen voor het gehele gebied en de huidige bewoners. We maken ons zorgen dat dit bestemmingsplan de projectontwikkelaars erg veel ruimte biedt om 1221 “vol te bouwen” en dat we de komende 20 jaar veel hinder ondervinden van alle bouwactiviteiten. Deze zorg wordt versterkt doordat projectontwikkelaars interesse hebben getoond om woningen op de Hoge Larenseweg op te kopen voor herontwikkeling. Het kan toch niet de bedoeling zijn van deze pilot met de omgevingswet dat er herontwikkelingsprojecten in de Geuzenbuurt of andere consolidatiegebieden worden toegestaan?

Reactie gemeente

In de inleiding van deze zienswijzennota is ingegaan op de functie van het bestemmingsplan en is aangegeven dat uitnodigingsplanologie één van de uitgangspunten is. Maar dat betekent niet dat alles mogelijk is. Ontwikkende partijen kunnen 1221 niet ongelimiteerd volbouwen. In het plan kunnen tot 2030 maximaal 1.150 zelfstandige woningen worden gerealiseerd. Een deel van deze woningen wordt binnen de nu bekende ontwikkellocaties gerealiseerd. Het Chw-bestemmingsplan kent echter een planhorizon van 20 jaar. De mogelijke ontwikkelingen na 2030 zijn nog niet bekend. Om 1221 na 2030 niet op slot te zetten en in lijn met de gedachte van uitnodigingsplanologie zijn in het plangebied 1221 maximaal 1.550 woningen tot 2040 mogelijk ten opzichte van het huidige woningaantal. Dit betreft een maximaal programma en hoeft niet volledig te worden benut. De exacte invulling van het plangebied, wat én wanneer ontwikkeld gaat worden, is nog niet bekend. In de woonbuurten (consolidatiegebieden) Geuzenbuurt, Electrobuurt, Kleine Driftbuurt en Villa Industria is in het Chw-bestemmingsplan minder ruimte voor ontwikkelingen mogelijk gemaakt dan langs de toegangswegen en het spoor (moderniseringsgebieden). Binnen de moderniseringsgebieden zijn de tot nu bekende ontwikkellocaties gelegen. Dit zijn de grotere ontwikkelingen binnen het postcodegebied 1221 en daarvoor zijn diverse gebiedspaspoorten vastgesteld.

Vragen en Opmerkingen Bestemmingsplan

Het is onduidelijk hoe de grens is bepaald tussen moderniseringsgebied en consolidatiegebied. In het moderniseringsgebied spoorzone zijn ook veel percelen opgenomen die niet in de huidige plannen zitten of op de website 1221 zijn genoemd (bv FNV gebouw, parkeerplaats Simon Stevinweg, de kringloper, etc.)

Reactie gemeente

De consolidatiegebieden binnen 1221 zijn gebieden waar consolidatie (behouden) van de bestaande situatie primair het uitgangspunt is. De huidige inrichting en de bestaande structuren worden in stand gehouden en er zijn geen ingrijpende vernieuwingen voorzien. De consolidatiegebieden bestaan uit de bestaande woonwijken Geuzenbuurt, Elektrobuurt, Kleine Driftbuurt en Villa Industria.

De moderniseringsgebieden zijn gebieden waar vernieuwing en menging van functies centraal staat. Veranderingen zijn mogelijk, met het oog op het behoud van de kwaliteit. Wonen, werken en leven moeten naast elkaar bestaan. De moderniseringsgebieden bevinden zich met name langs de toegangswegen en bestaan uit de Larenseweg, de Minckelersstraat en de Spoorzone. Naar de toekomst toe wordt een fijnmazige vermenging tussen werk en wonen mogelijk. In deze gebieden wordt ruimte geboden aan voorzieningen en werk. Binnen de moderniseringsgebieden liggen over het algemeen de grotere gemengde functies. Het ligt dan ook voor de hand dat er binnen de moderniseringsgebieden meer ruimte is, onder voorwaarden, ten aanzien van herbestemming en transformatie.

Het is op voorhand niet te zeggen aan welke nieuwe ontwikkelingen in de moderniseringsgebieden de gemeente wel of niet gaat meewerken. Voor de nu bekende ontwikkellocaties zijn gebiedspaspoorten opgesteld. Voor grotere ontwikkellocaties waar de planvorming nog niet is gestart, zal op een later moment een gebiedspaspoort moeten worden opgesteld. Dit is een indieningsvereiste bij een aanvraag om een omgevingsvergunning. Een gebiedspaspoort wordt vastgesteld door de gemeenteraad en participatie is hierbij een vereiste.

We zouden graag zien dat de moderniseringsgebieden in dit bestemmingsplan beperkt blijven tot de huidige plannen /ontwikkellocaties. Met de volgende argumenten:

- Het totaal aantal woningen in de huidige plannen is nu al circa 1100 woningen (bron: raadscommissie 17 nov 2021). Dus ongeveer het maximaal aantal tot 2030
- de spoorzone 1221 is aangewezen als Ontwikkelingsgebied voor de komende 10 jaar en dus niet tot 2040
- De omgevingswet wordt (waarschijnlijk) binnenkort ingevoerd en de omgevingsvisie voor heel Hilversum 2040 zal nog middels participatie moeten worden vastgesteld. Daarna zouden pas plannen voor 2030-2040 in het omgevingsplan moeten worden opgenomen.

Reactie gemeente

In het Chw-bestemmingsplan kunnen in het plangebied 1221 tot 2030 maximaal 1.150 zelfstandige woningen worden gerealiseerd. Een deel van deze woningen wordt binnen de nu bekende ontwikkellocaties gerealiseerd. Het Chw-bestemmingsplan kent een planhorizon van 20 jaar. Maar de mogelijke ontwikkelingen na 2030 zijn nog niet bekend. Om het postcodegebied 1221 na 2030 niet op slot te zetten en in lijn met de gedachte van uitnodigingsplanologie zijn in het Chw-bestemmingsplan daarom maximaal 1.550 (samen met Bruisend Hart zijn dat 1.800) nieuwe woningen tot 2040 mogelijk gemaakt ten opzichte van het huidige woningaantal. De 400 (1.550 – 1.150) nieuwe woningen betreft een maximaal programma en hoeft niet volledig te worden benut. Voor grotere ontwikkellocaties waar de planvorming nog niet is gestart, zal op een later moment een gebiedspaspoort moeten worden opgesteld. Het gebiedspaspoort wordt door de gemeenteraad vastgesteld en participatie maakt daar onderdeel van uit.

In het ontwerp Chw-bestemmingsplan werden 1.800 nieuwe woningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplangebied. Op de locatie Bruisend Hart wordt rekening gehouden met 250 nieuwe woningen, deze locatie maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplangebied. In het bestemmingsplangebied van Chw-bestemmingsplan 1221 kunnen dus maximaal 1.550 nieuwe woningen worden gerealiseerd. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast.

Tevens zouden wij graag willen weten hoe eventuele planschade voor de huidige bewoners met betrekking tot dit Chw bestemmingsplan wordt afgehandeld. Is dit vergelijkbaar met een normaal bestemmingsplan of zijn hier andere regels voor? (Omgevingswet of Huidige regelgeving)?

Onder de bewoners is veel zorgen over de bouwhoogtes en de gevolgen voor zonlicht en privacy. In het BKP+ is aangegeven dat Bezonningsstudies van het nieuw te plaatsen blok dienen aan te tonen dat er zeer beperkt nadelig effect optreedt qua bezonning van naastgelegen bebouwing en tuinen. Met betrekking tot privacy kunnen we echter geen regels of richtlijnen vinden in het BKP+ of bestemmingsplan. Kan een dergelijke regel ook voor privacy worden opgenomen? Of de gevolgen van verlies aan privacy te beperken door (groene) erfafscheiding (haag/ heg / bomen) waar mogelijk?

Reactie gemeente

Het afhandelen van eventuele verzoeken om planschade is niet anders dan bij een normaal bestemmingsplan. Planschade onder de Crisis- en herstelwet is wel anders geregeld als het plan is aangemeld voor artikel 7w van het Besluit uitvoering Chw, maar het Chw-bestemmingsplan is daarvoor niet aangemeld.

Om te beoordelen of er sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy moet worden gekeken naar het Burgerlijk wetboek, naar boek 5 (het burennrecht). Op basis van artikel 50 van boek 5 dient bijvoorbeeld de afstand tot een naastgelegen erf twee meter te bedragen wanneer het gaat om zicht op eigendom van de burenn. Dit betekent dat wanneer de afstand groter is dan twee meter er geen sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy. Ontwikkende partijen zijn gehouden aan het Burgerlijk wetboek.

Groen BKP/bestemmingsplan

In het BKP+ is opgenomen: Ten minste 40% van het eigen kavel van de ontwikkellocatie wordt als open publieke ruimte ingericht. Ten minste 60% van deze ruimte wordt onverhard (en dus groen of blauw) ingericht.

In het bestemmingsplan is opgenomen voor bouwhoogten > 25m: de grotere hoogte wordt gecompenseerd door op het perceel minimaal 1.000 m² openbaar toegankelijk groen te ontwikkelen;

Is deze regel m.b.t. groen in het bestemmingsplan bedoeld als additioneel groen bovenop de 60% onverhard die in het BKP+ wordt gesteld?

Blijft de open publieke ruimte gedurende de levensduur open publieke ruimte en wie is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud?

Reactie gemeente

Nee, het openbaar toegankelijk groen van minimaal 1.000 m² is gekoppeld aan de hogere bouwhoogte en komt niet bovenop de 60% onverhard. Wat overgaat naar de gemeente blijft openbaar, wat bijvoorbeeld in een Vereniging van Eigenaren (VvE) wordt ondergebracht in principe ook (contractueel vastgelegd), tenzij er sprake is van andere afspraken. Het beheer en onderhoud ligt bij de gemeente als de grond overgaat naar de gemeente.

Milieu effect rapportage Het college van B&W heeft besloten om geen milieueffectrapport voor het Chw-bestemmingsplan 1221 op te stellen. Dit besluit lijkt tegenstrijdig met het rapport van SWECO in bijlage 6 aangezien er wel nadelige effecten zijn op het gebied van o.a. geluid en externe veiligheid . In

dit rapport wordt verwezen naar geborgde maatregelen in het bestemmingsplan om deze effecten te beperken. Deze maatregelen zijn ons inziens niet of niet duidelijk beschreven in het bestemmingsplan.

Is aangetoond en gewaarborgd in het bestemmingsplan dat binnen tien jaar weer aan de geldende normen kan worden voldaan?

Reactie gemeente

In de inleiding van deze zienswijzennota is ingegaan op de milieueffectrapportage. Op basis van de aanmeldingsnotitie van Sweco heeft het college van B&W inderdaad besloten om geen milieueffectrapport (MER) op te stellen, omdat het voornemen geen belangrijk nadelige gevolgen heeft op het milieu. Een volledig rapport en mer-procedure is daarom niet nodig. Wel zijn de gevolgen van het plan voor het milieu beoordeeld.

De m.e.r.-beoordeling richt zich in eerste instantie primair op de mogelijke effecten vanuit het planvoornemen op de omgeving, niet andersom. Deze effecten zijn beperkt.

De verkeersaantrekkende werking door het plan, zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van minder dan 1,5 dB. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar zal zijn. De toename van geluidhinder is daarom beperkt.

De toename van het groepsrisico is geen effect dat impact heeft op de omgeving en de bestaande omwonenden. Hun risico neemt immers niet toe.

De genoemde maatregelen in de aanmeldingsnotitie/beoordeling zijn als volgt geborgd in het bestemmingsplan. In artikel 14 van het bestemmingsplan zijn aanvullende indieningsvereisten bij een omgevingsvergunningaanvraag opgenomen voor gebruik- en bouwactiviteiten. In dit artikel is geregeld dat voor een nieuwe ontwikkeling een onderbouwing moet worden aangeleverd waarin staat dat een gezonde, fysieke leefomgeving (met of zonder maatregelen) is gewaarborgd. Als dit op voorhand niet kan worden gewaarborgd, dienen aanvullende onderzoeksrapporten dit aan te tonen voor onder andere de aspecten archeologie, bodem, natuur en diersoorten, bedrijven en milieuzonering, geluid, externe veiligheid en water. In deze onderzoeksrapporten worden maatregelen onderzocht en aangedragen. Maatregelen ten aanzien van verkeer en parkeren zijn geborgd door het moeten indienen van een mobiliteitsplan en maatregelen ten aanzien van natuurinclusief bouwen zijn geborgd door het moeten indienen van een realisatieplan. Voor externe veiligheid is geregeld dat, in ieder geval voor het gebied nabij het spoor, de aanvrager een deskundig rapport overlegt aan het college van burgemeester en wethouders. In dit rapport moet zijn aangetoond dat de veiligheid van personen en goederen duurzaam en voldoende is gewaarborgd, al dan niet door het treffen van veiligheidsmaatregelen. Ook voor geluid is geregeld in artikel 14 dat een aanvullend deskundig rapport dient aan te tonen dat sprake is van een gezonde, fysieke leefomgeving.

In het besluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is een aanvullende voorwaarde gesteld ten aanzien van geluid. Bij de omgevingsvergunningaanvraag dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd waarin wordt aangetoond wat de geluidsbelasting op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming (bijvoorbeeld een nieuwe woning) is en dat het maximale binnenniveau in geluidsgevoelige ruimtes (in de woningen) volgens het bouwbesluit niet wordt overschreden.

Op basis van artikel 2.2 van de Crisis- en herstelwet kan een gebied voor maximaal tien jaar worden aangewezen als ontwikkelingsgebied. Op grond hiervan kan tijdelijk worden afgeweken van grenswaarden (Wet geluidhinder/Activiteitenbesluit) om de organische ontwikkeling mogelijk te maken. Deze mogelijkheid bleek niet meer nodig te zijn voor de ontwikkelingen in het bestemmingsplan, daarom is geen gebruik gemaakt van artikel 2.2. van de Crisis en herstelwet. Er hoeft dan ook niet te worden aangetoond dat binnen tien jaar aan de geldende normen wordt voldaan.

Gebiedspaspoort KNW Het gebiedspaspoort KNW is vastgesteld door de gemeenteraad en we nemen aan dat het nu ook onderdeel van het bestemmingsplan/BKP+. Het is ons opgevallen dat perceel 4149 (zie pijl) binnen de kavelgrens van het gebiedspaspoort KNW valt (laatste versie van het gebiedspaspoort). Daarom zouden we graag de volgende vragen bevestigd zien.

1. We gaan ervan uit dat in het LOP meer duidelijkheid komt met betrekking tot de invulling van dit perceel 4149 in het gebiedspaspoort KNW aangezien het nu een wit vlak is,
2. en dat hier geen appartementen of kantoren kunnen worden gebouwd (alleen in het binnengebied zoals aangegeven in geel in het gebiedspaspoort)
3. Zijn deze aannames juist of is er een andere interpretatie mogelijk ?

Reactie gemeente

Ja, het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+ (d.d. 10 december 2021) en zal overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten worden opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221.

Het perceel 4149 maakt geen onderdeel uit van het vastgestelde gebiedspaspoort Korte Noorderweg. Alleen de gronden binnen het gebiedspaspoort Korte Noorderweg kunnen ontwikkeld worden binnen de kaders van het gebiedspaspoort. Als de gronden buiten het gebiedspaspoort ontwikkeld worden, gelden hier andere regels voor. Het perceel 4149 is gelegen in het moderniseringsgebied Spoorzone.

Wordt bij het opstellen van het LOP door middel van participatie met bewoners de verdere plannen vormgegeven?

Reactie gemeente

Ja, het uitwerken van het planvoorstel naar een Locatie-ontwikkelplan (LOP) gebeurt in afstemming met de buurt, ook in de daaropvolgende fase van het voorlopig ontwerp.

Besluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder

Artikel 110a lid 5 Wgh stelt dat er pas hogere waarden kunnen worden vastgesteld als bron- en overdrachtsmaatregelen worden getroffen tenzij de maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als er sprake is van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard;

Waarom zijn er voor de spoorzone geen bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen, bijvoorbeeld (mini)geluidscherm en/of raildempers. Dit zou voor zowel de huidige als de toekomstige bewoners een betere oplossing zijn dan het verhogen van de grenswaarde. In het rapport geluid (bijlage2) wordt gesteld dat *een dergelijk scherm zorgt wel voor geluidreductie maar over het algemeen alleen op de onderste drie bouwlagen*. Dit lijkt ons eerder een argument om niet hoger te bouwen dan een argument om de grenswaarde te verhogen. Daarnaast is de huidige bebouwing vaak niet hoger dan drie bouwlagen. In onze zienswijze in het BKP+ hebben we eerder aangegeven *Het spoor wordt gezien als een (visuele)barrière. Het is een van de opgaven van de gebiedsagenda om de verbinding met het centrum te verbeteren. Hoogbouw langs het spoor zal deze barrière alleen maar verder versterken. Daarnaast zullen hierdoor meer bewoners langs het spoor wonen en last krijgen van geluid en trillingshinder van het spoor.* De tekst in het BKP+ is hierop aangepast maar de ontwikkelplannen zijn echter niet wezenlijk veranderd.

Daarnaast is niet duidelijk van welke specifieke bezwaren van stedenbouwkundig aard sprake is. We reizen regelmatig met de trein van Hilversum naar Amsterdam en het is ons opgevallen dat er in Bussum

veel geluidschermen zijn geplaatst met groene begroeiing. Dit lijkt ons prima toepasbaar in de spoorzone Hilversum.

Tevens wordt in de omgevingsfoto van Hilversum gesteld dat *Hilversum is bezig met het saneren van locaties met te veel spoorweglawaaï, door onder andere het plaatsen van geluidschermen langs het spoor. Er zijn nog enkele resterende saneringslocaties die de komende jaren worden aangepakt.* De ontwikkelingen die nu gaan plaatsvinden in de spoorzone is toch het uitgelezen moment om echt werk te maken van het reduceren van het spoorweglawaaï.

Daarnaast wordt de maximale grenswaarde hoofdspoor in het “aanvullingsbesluit omgevingswet” verlaagd van 68 naar 65db (55db standaardwaarde). Waarom wordt deze grenswaarde (65db) niet gehanteerd in dit hogere grenswaarde besluit?

Reactie gemeente

In de huidige situatie ligt de wijk op veel plaatsen met de rug naar het spoor. Met de ontwikkelingen van het postcodegebied 1221 ontstaat er voor Hilversum de kans om de stad nadrukkelijker richting het spoor een entree te geven. Daarom zijn juist de plekken aan het spoor ook de plekken waar een grotere mate van vrijheid en bouwhoogte is gegeven. Dichter bij de bestaande wijk is de bebouwing lager, dicht bij het spoor is de bouwhoogte op een beperkt aantal plekken (Korte Noorderweg, Hunkemöller en Veneta) juist wat hoger.

De meeste ontwikkellocaties zijn op dit moment verrommelde, verlaten en verouderdere bedrijfslocatie waar de sociale controle en het gevoel van veiligheid juist te wensen laat.

De geschiedenis van Hilversum laat zien dat inbreiding goed mogelijk is met behoud van de kwaliteiten van menselijke maat, afwisseling, kleinschaligheid en licht en ruimte. Zie hiervoor de eerdere transformatie van bijvoorbeeld het Slachthuisterrein, Villa Industria en het Lucent-terrein.

Het akoestisch onderzoek (Sweco, d.d. 20 januari 2021) ten behoeve van het ontwerp Chw-bestemmingsplan is opgesteld op basis van de gebiedspaspoorten uit het concept Beeldkwaliteitsplan+. Hierin was per ontwikkellocatie het aantal bouwlagen ingeschat. Op basis van deze inschatting is in het akoestisch onderzoek voor een bepaalde bouwhoogte gekozen. In het definitieve Beeldkwaliteitsplan+ zijn concrete bouwhoogtes (in meters) voor de ontwikkellocaties beschreven. Daarnaast zijn bouwvlakken opgenomen, waardoor niet meer tot aan de rand van de ontwikkellocatie (tegen het spoor aan) hoeft te worden gemeten. Aangezien de afmetingen in het vastgestelde Beeldkwaliteitsplan+ geconcretiseerd zijn, zijn de ontwikkellocaties opnieuw doorgerekend met de juiste uitgangspunten. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen lager liggen en dat de maximale ontheffingswaarde niet (meer) wordt overstegen. Er is nog steeds sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde en om die reden worden hogere waarden vastgesteld. Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hierop aangepast en wordt gewijzigd vastgesteld.

Geluidhinder voor omwonenden door wegverkeer en spoorwegverkeer is in het akoestisch onderzoek cumulatief beschouwd. Er is gerekend volgens het wettelijk vastgestelde Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte software pakket Geomilieu is een compleet model en houdt rekening met geluidreflecties.

Geluiduitstraling of trillingen tijdens bouwwerkzaamheden worden tot slot bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag getoetst. Hierbij moet worden voldaan aan de eisen vanuit het Bouwbesluit. Als er al sprake is van cumulatie met wegverkeerslawaaï of spoorwegverkeerslawaaï, is dit slechts van tijdelijke aard.

Het is een feit dat er meer bewoners langs het spoor komen te wonen met de daarbij behorende aspecten. Door de ontwikkeling zal de trillingshinder niet toenemen, aangezien er door deze ontwikkeling niet meer treinen gaan rijden. Ten onrechte is het aspect ‘trillingen’ niet eerder

beschouwd in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan. Voor dit aspect is aanvullend een beschouwing gedaan naar de sectorale wet- en regelgeving, het beleid en de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het planvoornemen. De beschouwing is verwerkt in paragraaf 6.4.4. van de toelichting. Daarnaast is in artikel 14 van de regels bepaald dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader trillingsonderzoek dienen aan te leveren. Ook is met een voorwaardelijke verplichting in artikel 12 bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden.

Dat de gemeente Bussum een andere keuze heeft gemaakt zit hem ook in dat het spoor langs de achtertuinen van de bewoners ligt. In Hilversum is dat anders. Veelal ligt het spoor langs wegen en voortuinen van bewoners.

De gemeenteraad van de gemeente Hilversum heeft in het verleden zich al uitgesproken tegen het plaatsen van hoge geluidsschermen langs het spoor. Deze zijn stedenbouwkundig niet wenselijk omdat deze voor een visuele barrière zorgt tussen de wijken aan beide kanten van het spoor. Daarom heeft de gemeente Hilversum i.h.k.v. de sanering van het spoor het verzoek bij het ministerie ingediend om minischermen te plaatsen daar waar het nodig is en kan. De pilot aan de Mussenstraat is daar een voorbeeld van.

Het klopt dat in het Aanvullingsbesluit Omgevingswet staat dat de grenswaarde voor nieuwbouwwoningen van 68 dB naar 65 dB gaat. Deze regel gaat pas in als de Omgevingswet van kracht wordt. Vooralsnog is dat 1 januari 2023. Tot die tijd zal de gemeente zich moeten houden aan de huidige wetgeving.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- in het ontwerp Chw-bestemmingsplan werden 1.800 nieuwe woningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplangebied. Echter, de locatie Bruisend Hart is ook gelegen in het postcodegebied 1221 en maakt onderdeel uit van deze 1.800 nieuwe woningen. Op de locatie Bruisend Hart wordt rekening gehouden met 250 nieuwe woningen. In het plangebied van Chw-bestemmingsplan 1221 kunnen dus maximaal 1.550 nieuwe woningen worden gerealiseerd. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;
- het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;
- het akoestisch onderzoek (d.d. 11 augustus 2022) is aangepast op basis van het definitieve Beeldkwaliteitsplan+. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen lager liggen en dat de maximale ontheffingswaarde niet (meer) wordt overstegen. Er is sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hierop aangepast en wordt gewijzigd vastgesteld;
- het aspect 'trillingen' is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. In artikel 12 is bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. Er is een beknopte beschouwing toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.4;

- *de paragraaf ten aanzien van het aspect gezondheid is in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan nader toegelicht aangepast. Hierdoor is duidelijker inzichtelijk gemaakt hoe omgegaan wordt met de verscheidende effecten in het plangebied.*

3. Zienswijze reclamant 3

Ik vraag allereerst uw aandacht voor alle verschillende plannen en termen die tot nu toe voorbij zijn gekomen. Ik heb het geheel als ondoorzichtig en onnavolgbaar ervaren.

Ik heb grote vraagtekens bij de wir war van plannen, termen en aanpassingen.

Het heeft voor mij als bewoner niet bijgedragen aan een helder en goed te volgen traject. Voor mij als burger zonder enige kennis van de materie zie ik door de bomen het bos niet meer.

Dit had beter en transparanter gekund.

Daarnaast heb ik bij meerdere betrokken medewerkers van de Gemeente op verschillende momenten om verheldering gevraagd voor onze specifieke individuele situatie, helaas heb ik de ervaring dat werkers naar elkaar wijzen, daarnaast heb ik geen concrete antwoorden op mijn vragen ontvangen.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur vindt het vervelend te horen dat reclamant het geheel als ondoorzichtig en onnavolgbaar heeft ervaren. De gemeente heeft toch echt getracht een zorgvuldig proces te doorlopen door eerst een intensief participatieproces te doorlopen bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente open en transparant de dialoog zijn aangegaan. De bedoeling was en is daarbij ook om zoveel mogelijk vragen van bewoners te beantwoorden. Vervolgens is het Beeldkwaliteitsplan+ inclusief de gebiedspaspoorten opgesteld met de daarbij behorende participatie. Deze documenten vormen de basis voor het Chw-bestemmingsplan 1221.

Het is mij tevens opgevallen dat ik geen antwoorden heb ontvangen op de vragen in mijn zienswijze van afgelopen zomer. De schriftelijke reactie was: de Korte Noorder Weg is uit het beeldkwaliteitsplan gehaald. Hierbij vraag ik nadrukkelijk alsnog reactie op vragen op het beeldkwaliteitsplan plus.

Reactie gemeente

Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). Dit gebiedspaspoort kan daarom nu ook onderdeel worden van het Chw-bestemmingsplan.

Betreffende het bestemmingsplan vraag ik uw aandacht voor de 4 onderstaande punten:

1. Gezondheid:
2. Verdichting
3. Parkeernorm
4. Leefomgeving en Geluid

1 Gezondheid:

Door de verschillende wijzigingen en aanpassingen is het voor het voor mij zeer onduidelijk welke (milieueffect)rapportage op welke deel van het gebied van toepassing is.

Reactie gemeente

De milieuonderzoeken en de m.e.r.-beoordeling die zijn opgenomen in het Chw-bestemmingsplan gelden voor het gehele plangebied.

Hierdoor kun je niet stellen dat er sprake is van een goed onderbouwd effect op de “gezonde levensstijl” van de burger.

Reactie gemeente

Door het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ met de gebiedspaspoorten, de gebiedsanalyse, de onderzoeken en de aanmeldingsnotitie (beoordeling milieugevolgen) is op vele momenten gekeken naar het benutten van de fysieke leefomgeving en de gevolgen daarvan. Middels een gebiedsanalyse is in het Chw-bestemmingsplan 1221 onderbouwd en aangetoond welke aandachtspunten er in het plangebied zijn en voor welke aspecten er wel of geen knelpunten worden verwacht. Voor de aandachtspunten geluid, stikstof en externe veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Deze gebiedsanalyse en onderzoeken zijn gericht op milieuaspecten in het postcodegebied en hebben aangetoond dat er geen onoverkomelijke belemmeringen zijn, die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan.

Naast deze aspecten is in het Chw-bestemmingsplan ook aandacht geschonken aan het aspect gezondheid. Sommige aspecten hebben impact, maar er zijn ook aspecten te benoemen die een positieve uitwerking hebben. Voor de beoordeling van een gezonde leefomgeving is geen vast wettelijk kader beschikbaar. Ten aanzien van een gezonde leefomgeving besteedt dit Chw-bestemmingsplan 1221 expliciet aandacht aan de aspecten groen en bewegen. De gemeente Hilversum heeft in dit Chw-bestemmingsplan twee omgevingswaarden opgenomen om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de leefomgeving en de gezondheid in het gebied 1221, zoals omschreven in de gemeentelijke omgevingsdoelen. De omgevingswaarde 'Groene pleinen' speelt in op het prachtproject 'Groene Loper' en gaat om het vergroenen van de pleinen. Voor het prachtproject 'Spelen en Ontmoeten' is de omgevingswaarde 'Speelvoorzieningen' opgenomen. Met omgevingswaarden draagt de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouders op om enkele specifiek benoemde kwaliteiten te bereiken en in stand te houden. Dit draagt bij aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. De omgevingswaarden ondersteunen bij het zorgen voor een goede omgevingskwaliteit. Daarnaast zijn voor de ontwikkellocaties (en eventueel nieuwe ontwikkellocaties) kaders vastgelegd om gezondheid te bevorderen. Deze kaders zijn vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan+. In de kaders is bijvoorbeeld vastgelegd dat 60% van de ontwikkellocatie ten minste onverhard (en dus groen of blauw) moet worden ingericht. Daarnaast moet per 150 m² open ruimte 1 boom worden aangeplant. Bomen en groen zorgen met schaduw en een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam microklimaat, wat hittestress kan voorkomen. De openbare ruimte moet daarnaast publiek toegankelijk zijn en primair zijn ingericht voor de voetganger en de fietser. Collectieve inpandige fietsenstallingen worden daarbij geadviseerd. Hoogteverschillen moeten zo veel mogelijk worden overbrugd, zodat beperkingen voor mensen die slecht ter been zijn worden geminimaliseerd. Hierbij moet rekeningen worden gehouden met hellingbanen, zodat dit ook geschikt is voor fietsers, wandelwagens en andersvaliden. Met behulp van deze eisen wordt fysiek de mogelijkheid geboden om te kunnen bewegen, spelen en ontmoeten, wat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. De betreffende paragraaf in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan is aangepast op basis van het bovenstaande. Op deze wijze wordt duidelijker inzichtelijk gemaakt hoe omgegaan wordt met het aspect gezondheid.

2 Verdichting

De huidige bewoning in de Geuzenbuurt is 65/ha.

Deze is op papier verhoogd eerst naar 86/ha, daarna naar 115/ha.

Het nieuwbouwplan KNW nu bevat 276/1,8ha dwz ca 154/ha

Dit is op geen enkele manier afgestemd met mij als direct omwonende, ik maak bezwaar tegen de verdichting en benadruk bij deze dat er door zowel de projectontwikkelaar als de Gemeente geen enkele afstemming of tegemoetkoming heeft plaatsgevonden.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur vindt participatie een belangrijk aspect bij de totstandkoming van ontwikkelingen. Het betrekken van bewoners heeft dan ook vanaf het eerste moment bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221 plaatsgevonden. Het betrekken van bewoners wil niet altijd zeggen dat daardoor ook aan alle wensen kan worden voldaan.

De ontwikkelaar van de Korte Noorderweg heeft vanaf de start van de planvorming de buurt betrokken bij het proces. Zo is er een schouw geweest met de buurt om de wensen van de omgeving te inventariseren. In het voorjaar van 2021 heeft de ontwikkelende partij twee digitale bewonersavonden georganiseerd, respectievelijk over de ambities en uitgangspunten voor de locatie (4 maart 2021) en de stedenbouwkundige visie (16 maart 2021). De reacties van omwonenden op de avonden waren gemengd; men was blij dat er wat gaat gebeuren op de plek, maar een groot deel van de aanwezigen vond de plannen te massaal qua bouwhoogte, positionering en aantal woningen. Op basis hiervan heeft de ontwikkelaar de plannen aangepast en opnieuw gepresenteerd op 7 juni 2021. Hoewel de aanpassingen (lagere bouwblokken richting de Hoge Larenseweg en Buys Ballotstraat) in het plan werden gewaardeerd, bleven bij een deel van de omwonenden zorgen bestaan over de massaliteit van het plan en de bereikbaarheid van het groen.

Op basis van deze zorgen en de ingediende reacties op het Beeldkwaliteitsplan+ heeft de ontwikkelaar in het najaar 2021 de plannen rigoureus aangepast: minder woningen, het openbaar groen meer naar de bestaande bebouwing en de bouwblokken lager en meer naar het midden van het terrein. Dit aangepaste planvoorstel is op 4 en 18 november 2021 besproken met de omwonenden en gepresenteerd tijdens de 'Dag van 1221' op 6 november 2021. Het aangepaste plan kon rekenen op overwegend positieve reacties van de omwonenden, die te spreken waren over zowel het verschuiven van het groen en de bouwblokken als het verlagen van de bouwhoogte en het aantal woningen. Dit is een wezenlijk verschil met de eerste reacties op het oorspronkelijke plan, wat ook heeft geleid tot meer onderling vertrouwen en een verbeterde relatie tussen ontwikkelaar en omwonenden. Op 16 februari 2022 heeft een vervolgssessie plaatsgevonden met de buurt, waar de plannen verder uitgewerkt waren en een toelichting werd gegeven op het vervolgproces. Alle participatiebijeenkomsten en bijbehorende verslagen en notulen zijn terug te vinden op www.geuzenpark.nl

Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. De vaststelling heeft plaatsgevonden tijdens de ter inzage legging (d.d. 25 februari tot en met 7 april 2022) van het ontwerp van het Chw-bestemmingsplan en kon nog niet worden meegenomen.

Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is, zoals eerder aangegeven, vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). De supervisor 1221 heeft in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de

participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Aan dit werkingsgebied zijn regels gekoppeld ten aanzien van maximale bouwhoogte, maximum bebouwd oppervlak en maximaal bruto vloeroppervlak. Het aantal woningen dat binnen deze regels gebouwd kunnen worden, maken geen onderdeel uit van dit Chw-bestemmingsplan. Dit aantal ligt immers nog niet exact vast en zal uitgewerkt worden in het Locatie Ontwikkel Plan (LOP).

3 Parkeernorm

Hilversum heeft een gemiddelde parkeernorm van 1.0 dwz Geuzenbuurt 0,8 en dus een groot gedeelte van Hilversum >2.

De huidige situatie is dat er veel te weinig parkeerplekken zijn in deze buurt, terwijl de gemeente ook hier meerdere malen 2 vergunningen per woning afgeeft.

De Korte Noorderweg biedt , in zijn huidige situatie, een overloop voor dit probleem van parkeervergunninghouders in de buurt. Ook wordt het gebied gedurende de marktdagen veel gebruikt om te parkeren. De gemeente houdt onvoldoende rekening met deze situatie en biedt geen alternatieven.

Alleen al in dit gebied KNW zijn er 152 parkeerplekken, waarvan er slechts 15 voor ons in tact blijven bij de Buys Ballot na de nieuwbouw.

Ik maak ook op dit punt bezwaar en krijg de indruk dat dit niet is doordacht.

Het bestemmingsplan zoals het nu ter inzage heeft gelegen geeft een te grote parkeer druk op de bestaande omliggende bewoning.

Reactie gemeente

Bij elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond te worden opgelost. Dit geldt ook voor de ontwikkellocatie Korte Noorderweg. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen.

Aan het parkeren binnen de ontwikkellocatie/gebiedspaspoort Korte Noorderweg zijn regels verbonden. In de regels behorende bij het bestemmingsplan zijn gebruiksactiviteiten (artikel 11) en bouwactiviteiten (artikel 12) opgenomen waarin oogmerken staan die aangeven dat de regels zijn gesteld met het oog op het bereiken en in stand houden van een goed woon- en leefklimaat. Dit wordt mede bereikt door aan parkeernormen te voldoen. Op meerdere plekken in de regels behorende bij het bestemmingsplan is geregeld dat er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de nota Parkeernormen Hilversum 2017 en de beleidsnotitie parkeernormering OV-knooppunten of diens opvolger. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

4 Leefomgeving en Geluid

Weg-, Spoor-, Vliegtuigverkeer geluidsnorm is en wordt te hoog, boven de door de gemeente gehanteerde maximale norm, die tot mijn verbazing eerst verhoogd is. (zie bijlage)

Het model is incompleet met verkeerde aannames wat betreft de decibels (geluid, trillingen etc).

Cumulatieve effecten voor omwonenden zoals geluid van bestaande verkeer, trillingen gedurende de bouw en de verandering van bedrijven in stedelijke bewoning zijn niet vermeld.

Verder wil en is het niet zo dat per definitie de geluidsoverlast afneemt wanneer je een muur aan huizen langs beide zijde van het spoor bouwt. Het geluid kan getunneld worden door dan ontstane doorgangen en overlast veroorzaken op gebieden die niet voor mogelijk geacht waren. Zgn. geluidsreflectie.

Hier is niet voldoende of niet volledig op onderzocht. Ik verzoek de gemeente dan ook dit alsnog uit te voeren. De veronderstelde redenering van gemeenteamttenaren tijdens inspraakavonden dat er rekening gehouden wordt met hoogte aan de andere kant van het spoor waarbij al als juist wordt aangenomen wat nog bewezen moet worden of er nog niet is.

Reactie gemeente

Allereerst wordt opgemerkt dat het model rekent met het wettelijk vastgestelde Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte software pakket Geomilieu is een compleet model en houdt rekening met geluidreflecties.

Geluidhinder voor omwonenden door wegverkeer en spoorwegverkeer is in het akoestisch onderzoek cumulatief (samen) beschouwd. Geluid afkomstig van vliegverkeer is daar niet in meegenomen, omdat dit gebied (1221) ruim buiten de geluidcontouren van Schiphol en vliegveld Hilversum ligt.

Geluid veroorzaakt door bedrijven is in de gebiedsanalyse in beeld gebracht door richtafstanden. Deze richtafstanden zijn in een contourenkaart in hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt. De ontwikkellocaties liggen buiten de contouren van de bedrijven. Bij de bouw van nieuwe woningen wordt rekening gehouden met de bestaande geluidcontour van de bedrijven. Middels onderzoek moet bij de aanvraag om een omgevingsvergunning worden aangetoond dat sprake is van een veilige en gezonde leefomgeving. De zwaardere bedrijvigheid binnen 1221, met een hoge geluidsuitstraling, worden bovendien op termijn getransformeerd tot woningen en/of lichte bedrijvigheid met een lage geluidsuitstraling.

Geluiduitstraling of trillingen tijdens bouwwerkzaamheden worden tot slot bij de aanvraag om een omgevingsomgeving getoetst. Hierbij moet worden voldaan aan de eisen vanuit het bouwbesluit. Als er al sprake is van cumulatie met wegverkeerslawaai of spoorwegverkeerslawaai, is dit slechts van tijdelijke aard.

Grondsanering in het KNW plan geeft grondwaterverontreiniging aan de huidige omwonenden. Trillingen en stikstof is ook een issue. Het graven van een parkeerkelder kan de grondwaterstroom verleggen.

Mij is niet duidelijk geworden uit alle rapportages die ik heb gelezen dat de gemeente hier voldoende onderzoek naar heeft gedaan en wat de uitkomst hier van is. Graag uw antwoord op deze vraag.

Reactie gemeente

Bij elk nieuw plan dient bij de omgevingsvergunningsaanvraag rekening te worden gehouden met bodem- of grondwaterverontreinigingen. Dit is geborgd, doordat in het Chw-bestemmingsplan 1221 de bouwverordening (zie artikel 4.4.18) als pilot is geïntegreerd. In de bouwverordening wordt onder andere ingegaan op indieningsvereisten voor de omgevingsvergunning bouwen en is een verbod opgenomen voor het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem.

Door de ontwikkelingen in het plangebied zal de trillingshinder niet toenemen, door deze ontwikkelingen gaan er niet meer treinen rijden. Het aspect 'trillingen' is een aspect dat beoordeeld moet worden voor de nieuw te bouwen woningen (nieuwe bewoners) en ten onrechte is dit aspect niet eerder beschouwd in de toelichting van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van aspect 'trillingen' is daarom aanvullend een beschouwing gedaan naar de sectorale wet- en regelgeving, het beleid en de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het planvoornemen. De beschouwing is verwerkt in paragraaf 6.4.4. Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet is het trillingsonderzoek (zelf) doorgeschoven naar de omgevingsvergunningsfase. In artikel 14 van de regels is opgenomen dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader trillingsonderzoek dienen aan te leveren. Ook is met een voorwaardelijke verplichting in artikel 12 bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden.

Bij het opstellen van het ontwerp Chw-bestemmingsplan is (Sweco, 21 januari 2022) een stikstofonderzoek uitgevoerd, welke aantoonst dat het plan niet leidt tot toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar in stikstofgevoelige habitattypen/ leefgebieden. Het stikstofonderzoek is op 14 juli 2022 aangepast, omdat een nieuwe versie van zogenoemde Aeries Calculator (een rekentool) beschikbaar kwam. Uit de nieuwe berekening volgen dezelfde resultaten. Aangetoond is dat stikstof geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet kan bij een Chw-bestemmingsplan een deel van de onderzoeken vooruitgeschoven worden naar de vergunningverlening. In het Chw-bestemmingsplan moet echter wel worden aangetoond dat het plan uitvoerbaar is. Met behulp van een gebiedsanalyse is daarom in beeld gebracht welke aandachtspunten er zijn in het postcodegebied 1221. Voor die aspecten waar in eerste instantie geen aandachtspunten gelden, is bepaald dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader onderzoek dienen aan te leveren. De onderzoeksplicht is als regel in het Chw-bestemmingsplan opgenomen. Voor de aandachtspunten binnen 1221, te weten geluid, stikstof, externe en veiligheid is wel nader onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn alle omgevingsaspecten inzichtelijk gemaakt. De beoordeling van de omgevingsaspecten (identiteit, wonen en werken, leefbaarheid, ontmoeten en spelen, groen en duurzaamheid en verkeer, verbinding en parkeren) zijn opgebouwd aan de hand van de thema's uit de Gebiedsagenda. Uit dit hoofdstuk blijkt dat voor de relevante aspecten sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Per aspect is getoetst aan de sectorale wet- en regelgeving, het beleid en is de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het plan beoordeeld. Alle aspecten in samenhang beziend acht de gemeente het woon- en leefklimaat eveneens aanvaardbaar. De ligging en historische ontwikkeling van het gebied brengen wel enkele bijzondere uitdagingen met zich mee. Zo is sprake van een relatief hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeer en de spoorlijn en brengt het spoor ook risico's op het gebied van externe veiligheid met zich mee. Daar staat tegenover dat het plan voorziet in nieuwe, betaalbare woningen met behoud van werkgelegenheid, de wijk een goede (OV) bereikbaarheid kent, levendig is en voorzieningen op korte afstand aanwezig zijn. Bovendien draagt het plan bij aan verduurzaming en vergroening van de wijk. Ook in de aanmeldingsnotitie/beoordeling milieugevolgen zijn alle aspecten van het plan, die invloed hebben op het milieu, objectief beschouwd, zodat kan worden bepaald of sprake is van belangrijk nadelige gevolgen op het milieu. Het gemeentebestuur heeft op basis van deze aanmeldingsnotitie vastgesteld dat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn op het milieu.

Per 150m² een boom wil zeggen 120 bomen op 1,8 ha grond, En staat totaal niet in verhouding tot bijv het Van Son terrein Korte Noorderweg het dubbele aantal woningen op een gebied dat slecht 0.3 ha groter is.

Reactie gemeente

In paragraaf 3.2 Beeldkwaliteit openbare ruimte (Beeldkwaliteitsplan+, d.d. 10 december 2021) is vastgelegd dat per 150 m² open ruimte (ook bij onderliggende parkeergarages) 1 boom wordt aangeplant. In dezelfde paragraaf is vastgelegd dat ten minste 40% van het eigen kavel van de ontwikkellocatie wordt ingericht als open publieke ruimte. Ten minste 60% van deze ruimte wordt onverhard (en dus groen of blauw) ingericht.

De hoeveelheid bomen die gepland gaan worden op de Van Son locatie is nog niet vastgesteld. Momenteel ligt er voor deze locatie een eerste ontwerp. Dit ontwerp wordt nog verder uitgewerkt in een Locatie-ontwikkelplan. Bij deze uitwerking wordt er ook geparticipeerd met de omgeving.

Onderdeel hiervan is ook een goede inpassing van het groen op het Van Son terrein. Hiervoor is de ontwikkelaar ook in gesprek met buurtbewoners in de werkgroep 'de Groen Loper'. In het vervolgproces zal dus pas duidelijk worden hoeveel bomen er op het Van Son terrein gaan komen.

Tot slot wil ik benadrukken dat de bouwhoogte en dichtheid voor mij onacceptabel zijn, het past niet bij de omliggende bestaande bebouwing en geeft op vele vlakken onnodige druk op de omliggende wijken, zowel verkeerstechnisch, qua drukte voor de wijk en ook op de bovengenoemde vlakken.

Ik verzoek met klem om een reactie op deze en mijn eerdere zienswijze van afgelopen zomer en wil hierbij ook aangeven dat een alternatief plan met een acceptabele bouwhoogte van 2 tot 3 bouwlagen door mij en vermoedelijk vele wijkbewoners gedragen zal worden.

Daarnaast is er nog steeds geen sprake van participatie met mij als bewoner geweest, ik ben toe aan afstemming, tot nu toe worden mij door de projectontwikkelaar slechts plannen door de keel geduwd, dit kan in een moderne Gemeente als Hilversum met weldenkende, hoogopgeleide betrokken niet de bedoeling zijn.

Ik besef me dat de projectontwikkelaar een ander beeld schetst naar de Gemeente en de politieke partijen. Ik heb inmiddels andere ervaringen en vraag me of jullie beseffen wie je op de bewoners af hebt gestuurd. Zo veel bezwaren uit deze wijk over de inhoud en de bedroevende communicatie is een signaal om serieus te nemen.

Reactie gemeente

Onder het kopje '2 Verdichting' van deze zienswijze is hierop ingegaan en is ook aangegeven dat en vooral hoe er participatie heeft plaatsgevonden.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- *het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*
- *het aspect 'trillingen' is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. In artikel 12 is bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. Er is een beknopte beschouwing toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.4;*

4. Zienswijze reclamant 4

Enkele maanden geleden kwam mijn achterbuurman, eigenaar van een nogal gedateerde bedrijfsruimte aan de Hoge Larenseweg 202A, naar mij toe met de vraag of eens wilde kijken naar de plannen die hij had voor de bedrijfsruimte: hij wilde daar namelijk woningen gaan bouwen omdat de bedrijfsruimte toch niet het rendement opleverde dat hij er van had verwacht (evenmin als zijn, in dat pand gevestigde, bouwbedrijfje). Hij had van de gemeente, zo zei hij, een bouwcontour meegekregen waarbinnen hij, als de omwonenden daarmee in konden stemmen, woningen mocht bouwen met twee bouwlagen en een kap.

Ik heb de plannen bekeken en gekeken of deze binnen het bestaande bestemmingsplan pasten. Dat deden ze niet: het bestemmingsplan liet enkel bedrijfsruimte toe met een maximale goothoogte van, naar ik mij herinner, 4 meter en een maximale nokhoogte van 6 meter. Omdat ik niet zat te wachten op achterburen die vanuit hun woonkamer (in zijn plan was de begane grond bestemd voor een bedrijf aan huis en de eerste verdieping en kap als woonruimte) in mijn slaapkamer en tuin zouden gaan kijken, heb ik hem aangegeven niet met de plannen in te zullen stemmen en bezwaar aan te zullen tekenen als hij een verzoek voor een omgevingsvergunning zou indienen.

Nu blijkt er voor dit gebied een nieuw bestemmingsplan in procedure te zijn. De gemeente kennende als immer voortvarend en bereid om een ondernemer alle ruimte te geven om te ondernemen, vermoed ik dat de bouwcontour die door de gemeente aan mijn achterbuurman was afgegeven in overeenstemming zou zijn met het nieuwe bestemmingsplan. Daarmee zou mijn achterbuurman zijn eigendom rendabeler kunnen exploiteren wat natuurlijk altijd goed is voor de economie. En wat goed is voor de economie, is goed voor het algemeen belang en dus goed voor Hilversum en de Hilversummers. Niet waar?

Ik heb het nieuwe bestemmingsplan dus maar eens nagekeken op de mogelijkheden die dit biedt aan mijn achterbuurman om zijn portemonnee te spekken en zo ons algemeen belang te dienen. Wat ik al vermoedde bleek waar: met de gegeven bouwcontour werd geanticipeerd op het nieuwe bestemmingsplan. Volgens dit nieuwe plan is het mogelijk om zijn bedrijfsgebouw te vervangen door een hoofdgebouw met een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale nokhoogte van 10 meter. Het bebouwingspercentage van het hoofdgebouw en het naastgelegen bedrijfsterrein (andere eigenaar) mag maximaal 70% worden.

Reactie gemeente

Voor de locatie Hoge Larenseweg 202a geldt op dit moment het bestemmingsplan Over 't Spoor. De gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor een bedrijf met gebouwen met een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale bouwhoogte van 10 meter. Tevens geldt een maximaal bebouwingspercentage van 70% van het bouwvlak. Binnen deze bestemming is de realisatie van meerder woningen niet toegestaan. De bestaande regels zijn overgenomen in het nieuwe Chw-bestemmingsplan.

Daarnaast ligt de locatie Hoge Larenseweg 202A in het consolidatiegebied Geuzenbuurt van het Chw-bestemmingsplan. Het consolidatiegebied Geuzenbuurt is een gebied waar het behouden van de bestaande situatie primair het uitgangspunt is. De huidige inrichting en de bestaande structureren worden in stand gehouden en er zijn geen ingrijpende vernieuwingen voorzien. Binnen de consolidatiegebieden is het bijvoorbeeld niet wenselijk om nieuwe meervoudige bewoning toe te staan. In deze gebieden is sprake van een te grote woon- en adressen dichtheid (overconcentratie), aantasting van het woongenot en kwaliteit. Binnen deze consolidatiegebieden is daarom nieuwe meervoudige bewoning dan ook uitgesloten.

Of wonen nu is toegestaan op deze plek is echter volstrekt onduidelijk: op de plek zijn maar liefst 7 gebiedsaanduidingen van toepassing en het gebied heeft een enkelbestemming. De relatie tussen de plankaart en de regels wordt nergens duidelijk. Het lijkt mij toe dat de plek de enkelbestemming 'exploiteren van een bedrijf t/m categorie 2' heeft. De regels geven echter geen omschrijving van het

begrip 'enkelbestemming'. Dus mogelijk is wonen toch ook toegestaan. Gezien de ambitie van het plan ligt dit wel in de lijn der verwachting.

Ten aanzien van de gebiedsaanduiding bouwactiviteiten consolidatiegebied Geuzenbuurt wordt aangegeven dat het hoofdgebouw enkel gebouwd mag worden op een locatie waar op de verbeelding met een maatvoeringsvlak een maximale bouwhoogte is aangegeven en het terrein niet meer bebouwd mag worden dan het percentage dat op de verbeelding is aangegeven. Wat die 'verbeelding' is, wordt noch op de plankaart, noch in de regels, noch in de toelichting aangegeven.

Wat ik met de gebiedsaanduidingen 'overige zone - exploitatiegebied, overige zone - gebruiksactiviteiten consolidatiegebied Geuzenbuurt en overige zone -omgevingsvergunning gebruiks- en bouwactiviteiten' aan moet is al helemaal onduidelijk. In de regels vind ik geen specifieke omschrijving van deze termen.

Reactie gemeente

Met het Chw-bestemmingsplan 1221 probeert de gemeente 'in de geest van ' de komende nieuwe Omgevingswet te werken. De Omgevingswet treedt naar verwachting per 1 januari 2023 in werking en dan geldt er voor iedere gemeente 1 omgevingsplan. Op basis van de Crisis- en herstelwet kan de gemeente alvast oefenen met de mogelijkheden van die wet en dat wordt met het Chw-bestemmingsplan gedaan. Dit Chw- bestemmingsplan heeft al meer het karakter van een omgevingsplan.

Een omgevingsplan ziet er anders uit dan een bestemmingsplan, dit geldt ook voor terminologie (termen als gebruiksactiviteiten en bouwactiviteiten). In paragraaf 7.3 van de toelichting zijn de activiteiten en werkingsgebieden uitgelegd. Het werkingsgebied 'overige zone - exploitatiegebied' verwijst naar artikel 13 in de regels, waarin het zogenoemde kostenverhaal van het Chw-bestemmingsplan is opgenomen. In de toelichting is in hoofdstuk 7 beschreven dat in dit artikel het kostenverhaal is vormgegeven. In hoofdstuk 9 is de financiële uitvoerbaarheid beschreven. Het exploitatiegebied is het gebied voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen.

De bekende bestemming 'Bedrijf' in bestemmingsplannen heet in dit Chw-bestemmingsplan de activiteit 'Exploiteren van een bedrijf t/m categorie 2'. In artikel 10.2 is toegelicht wat er onder deze activiteit wordt verstaan. Voor de locatie Hoge Larenseweg 202a is de activiteit 'Exploiteren van een bedrijf t/m categorie 2' toegestaan. De activiteit 'Wonen' is alleen toegestaan als daarvoor een omgevingsvergunning is verleend, zie artikel 11.3.3 Die vergunning wordt in iedere geval niet verleend op plekken waar de activiteit 'Exploiteren van een bedrijf t/m categorie 2' geldt. Deze regel is opgenomen omdat woningen gelegen op een achterterrein niet altijd wenselijk zijn. Deze regel was ook al opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Over 't Spoor.

De verbeelding is de 'plankaart' die wordt getoond op ruimtelijkeplannen.nl. Dit is een digitaal platform met alle bestemmingsplannen en structuurvisies in Nederland.

Ik concludeer, op basis van wat ik begrijp van dit plan, dat achter mijn huis een bedrijfshal mag worden gebouwd met een goothoogte van 6 meter en een bouwhoogte van 10 meter, zolang het grondbeslag, samen met het aangrenzende bedrijfsterrein, niet groter wordt dan 70%. Woningen met een bedrijf aan huis, zoals mijn achterbuurman zou willen, lijken mij niet mogelijk. Maar ook van een uitbreiding van het bedrijfsgebouw zou ik niet echt blij worden, even afgezien van de vraag of er ook maar iemand is die daar brood in ziet.

Volgens mij worden bestemmingsplannen opgesteld om de rechtszekerheid van burgers in het betreffende gebied te waarborgen. Dat was althans de strekking van bestemmingsplannen in het kader van de WRO. Of dit nog steeds zo is bij bestemmingsplannen in het kader van de Chw is mij niet helemaal duidelijk. De term 'crisis' in deze wet is natuurlijk een prima vehikel om de individuele rechtszekerheid even terzijde te stellen, zoals we de afgelopen (corona)periode hebben mogen beleven. Ik ben bang dat mijn rechtszekerheid door dit plan niet wordt gewaarborgd.

Reactie gemeente

De bestaande rechten uit het bestemmingsplan Over 't Spoor zijn een op een overgenomen in dit Chw-bestemmingsplan 1221. Wel worden nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Dat is onder andere het gevolg van de Gebiedsagenda. Over rechtszekerheid van het Chw-bestemmingsplan is in de inleiding ingegaan.

Dat heeft ook te maken met de werkelijk krankzinnige ambitie in dit gebied tot 2040 1800 extra woningen te bouwen en, desondanks, het gemengde karakter van de wijk te handhaven en de groenvoorziening te versterken. Dat lijkt mij op geen enkele manier mogelijk. Ik begrijp dat de woningnood enorm is en dat die de komende jaren zeker niet minder gaat worden maar om in een gebied waar momenteel zo'n 4500 woningen staan de komende 20 jaar nog zo'n 1800 woningen bij te bouwen, levert mijns inziens een volstrekt onleefbare buurt op (maar ja: het is als met de kreeften en de kikkers, als je het water langzaam warmer maakt, merk je niet dat het gaat koken). Blijkbaar moet ruim 1/3 van de lokale woningproductie tot 2030 (zo'n 3000 woningen) in postcodegebied 1221 worden gerealiseerd (ca. 1150 woningen). Dat lijkt me niet bepaald evenwichtig beleid.

Reactie gemeente

Bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ met de gebiedspaspoorten heeft een intensief proces plaatsgevonden, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente een open en transparant de dialoog zijn aangegaan. Deze documenten vormen de basis voor het Chw-bestemmingsplan 1221.

In deze dialoog constateerden de belanghebbenden dat de kwaliteit van de Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt al langere tijd onder druk stond. In de gebiedsagenda zijn gezamenlijke opgaven voor 1221 benoemd en stevige ambities geformuleerd. Verouderde bedrijfslocaties maken plaats voor gemengde woon/werkgebieden, groot vrachtverkeer verdwijnt. Hiervoor in de plaats komt weliswaar een fors aantal woningen, maar ook veel groen en veel nieuwe publieke ruimte. De plannen voor de ontwikkellocaties beschreven in het Beeldkwaliteitsplan+, samen 6 tot 7 hectare groot, voorzien in een toevoeging van circa 3 hectare aan publieke, veelal groene, ruimte. Het alternatief is (verdergaande) verloedering van deze locaties in 1221. In het ontwerp Chw-bestemmingsplan werden 1.800 nieuwe woningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplangebied. Echter, de locatie Bruisend Hart is ook gelegen in het postcodegebied 1221 en maakt onderdeel uit van deze 1.800 nieuwe woningen. Op de locatie Bruisend Hart wordt rekening gehouden met 250 nieuwe woningen. In het plangebied van Chw-bestemmingsplan 1221 kunnen dus maximaal 1.550 nieuwe woningen worden gerealiseerd. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast.

Op basis van de Gebiedsagenda en het Beeldkwaliteitsplan+ zijn verschillende typen gebieden te onderscheiden in het plangebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in consolidatiegebieden, moderniseringsgebieden en ontwikkellocaties. De consolidatiegebieden binnen 1221 zijn gebieden waar consolidatie (behouden) van de bestaande situatie primair het uitgangspunt is. De huidige inrichting en de bestaande structureren worden in stand gehouden en er zijn geen ingrijpende vernieuwingen voorzien. De consolidatiegebieden bestaan uit de bestaande woonwijken Geuzenbuurt, Elektrobuurt, Kleine Driftbuurt en Villa Industria.

De moderniseringsgebieden zijn gebieden waar vernieuwing en menging van functies centraal staat. Veranderingen zijn mogelijk, met het oog op het behoud van de kwaliteit. Wonen, werken en leven moeten naast elkaar bestaan. De moderniseringsgebieden bevinden zich met name langs de toegangswegen en bestaan uit de Larenseweg, de Minckelersstraat en de Spoorzone. Naar de toekomst toe wordt een fijnmazige vermenging tussen werk en wonen mogelijk. In deze gebieden wordt ruimte geboden aan voorzieningen en werk. Ontwikkelingen hebben een maximale bouwhoogte van 15 meter, dit zijn maximaal 5 bouwlagen. Binnen de moderniseringsgebieden

liggen over het algemeen de grotere gemengde functies. Het ligt dan ook voor de hand dat er binnen de moderniseringsgebieden meer ruimte is, onder voorwaarden, ten aanzien van herbestemming en transformatie.

Door het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ met de gebiedspaspoorten, de gebiedsanalyse, de onderzoeken en de aanmeldingsnotitie/beoordeling milieugevolgen is op vele momenten gekeken naar het benutten van de fysieke leefomgeving om te komen tot evenwichtig beleid. Middels een gebiedsanalyse is in het Chw-bestemmingsplan 1221 onderbouwd en aangetoond welke aandachtspunten er in het plangebied zijn en voor welke aspecten er geen knelpunten worden verwacht. Voor de aandachtspunten geluid, stikstof en externe veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Deze gebiedsanalyse en onderzoeken zijn gericht op milieuaspecten in het postcodegebied en hebben aangetoond dat er geen onoverkomelijke belemmeringen zijn, die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan. Naast deze aspecten is in dit bestemmingsplan ook aandacht geschonken aan het aspect gezondheid. Sommige aspecten hebben impact, maar er zijn ook aspecten te benoemen die een positieve uitwerking hebben. In dit Chw-bestemmingsplan is expliciet aandacht besteedt aan de aspecten groen en bewegen. Hiervoor zijn de omgevingswaarden 'groene pleinen' en 'speelvoorzieningen' opgenomen. De gemeente Hilversum heeft met dit Chw-bestemmingsplan twee omgevingswaarden vastgesteld om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de leefomgeving en de gezondheid in het gebied 1221, zoals omschreven in de gemeentelijke omgevingsdoelen. Met omgevingswaarden draagt de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouders op om enkele specifiek benoemde kwaliteiten te bereiken en in stand te houden. Dit draagt bij aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Ook ondersteunen ze bij het zorgen voor een goede omgevingskwaliteit.

Daarbij laten we nog maar even in het midden wat dit voor verkeer en parkeren betekent. Als al die 1800 nieuwe huishoudens hetzelfde gemiddelde autobezit hebben als de huidige bewoners dan komen er nog zo'n 2500 extra auto's bij. Misschien dat we in 2040 al een heel andere oplossing hebben gevonden voor onze mobiliteit maar als er nou één probleem in 1221 speelt dat dringend om een oplossing vraagt, is dat in mijn ogen de overdaad aan geparkeerd blik. Voor dit onderwerp is in het plan geen enkele aandacht: de parkeerverordening biedt blijkbaar voldoende soelaas om deze problemen op te lossen. Verkeersproblemen worden, volgens bijlage 5, al in het geheel niet verwacht. Wat mij volstrekt bezijden de realiteit lijkt. Ik denk dat er op zijn minst een poging moet worden gedaan om, als je dit soort bouwambities hebt, een visie te formuleren op het gebied van mobiliteit. Of meer concreet: hoe krijgen we de bewoners uit de auto? Alleen in een gebied waar het aantal auto's significant wordt beperkt, lijkt een dergelijke verdichting mij mogelijk.

Concluderend is mijn zienswijze dat dit bestemmingsplan volstrekt onrealistisch is, niets doet aan het parkeer- en verkeersprobleem en dat mijn rechtszekerheid door dit plan zeker niet wordt gewaarborgd. Slecht plan dus.

Reactie gemeente

De gemeente Hilversum heeft een visie op het gebied van mobiliteit. Medio april 2021 is de mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld. <https://www.mobiliteitsvisie-hilversum.nl/>. Hierin geeft de gemeente aan een stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit te willen worden. Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 heeft Hilversum gekozen voor het waarborgen van de bereikbaarheid, het bevorderen van de doorstroming en het werken aan een goede leefbaarheid, verkeersveiligheid en een slimmere verdeling van het verkeer, inclusief het stimuleren van deelvervoer. Om deze doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te realiseren wordt de Mobiliteitsvisie verder uitgewerkt aan de hand van de elf deelprojecten die volgen uit de vastgestelde visie. Onder de elf deelprojecten worden ook de thema's verbeterde faciliteiten voor langzaam vervoer (fietsen en wandelen), parkeren en bereikbaarheid meegenomen. Voor gedetailleerde overzicht wordt verwezen naar <https://bouwenaanhilversum.nl/mobiliteit2040/default.aspx>.

Voor het Chw-bestemmingsplan hanteert de gemeente de vastgestelde parkeernormen. Daarnaast heeft de gemeente Hilversum expliciet voor het parkeren rondom OV-knooppunten beleidsregels opgesteld. De Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten (2020) wordt toegelicht in paragraaf 4.4.18 van de toelichting van het Chw-bestemmingsplan. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals postcodegebied 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. Deze notitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van de parkeernormen uit de parkeernota. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm verlaagd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Een van de elementen die kunnen zorgen voor een reductie van het aantal parkeerplaatsen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelauto's en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor nieuwbouw bij de OV-knooppunten dient te worden voldaan aan de 'Fietsparkeercijfers 2019' van de CROW. In het Chw-bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar de Parkeernormering OV-knooppunten, zodat dit toetsingskader kan worden gehanteerd zodra wordt afgeweken van de parkeernormen uit de Parkeernota. Daarmee wordt het autogebruik ontmoedigd en het wandelen en fietsen gestimuleerd. Elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond te realiseren. Hiervoor wordt voor elke ontwikkeling een parkeerbalans opgemaakt. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassing van het bestemmingsplan, te weten:

- in het ontwerp Chw-bestemmingsplan worden 1.800 nieuwe woningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplangebied. Echter, de locatie Bruisend Hart is ook gelegen in het postcodegebied 1221 en maakt onderdeel uit van deze 1.800 nieuwe woningen. Op de locatie Bruisend Hart wordt rekening gehouden met 250 nieuwe woningen. In het plangebied van Chw-bestemmingsplan 1221 kunnen dus maximaal 1.550 nieuwe woningen worden gerealiseerd. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast.

5. Zienswijze reclamant 5

1. Korte Noorderweg

In het Chw-bestemmingsplan is op alle kaartjes de Korte Noorderweg ingetekend als ontwikkellocatie. Het gebiedspaspoort van de Korte Noorderweg ontbreekt echter als bijlage in het Chw-bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. De vaststelling heeft plaatsgevonden tijdens de ter inzage legging (d.d. 25 februari tot en met 7 april 2022) van het ontwerp van het Chw-bestemmingsplan en kon nog niet worden meegenomen. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). Dit gebiedspaspoort kan daarom nu ook onderdeel worden van het Chw-bestemmingsplan. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg wordt als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. Daarnaast zijn de toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 hierop aangepast.

2. Verkeer

De voorgenomen verdichting op de locatie Korte Noorderweg in combinatie met de afsluiting van de Kleine Spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer, leidt tot grote verkeersproblemen. Het Chw-bestemmingsplan anticipeert op de toename van het gebruik van deelauto's, maar dit lijkt vooral wensdenken. Het Chw-bestemmingsplan bevat geen realistische uitwerking van een oplossing voor de toenemende verkeersdruk. De Korte Noorderweg vormt nu een overloop gebied voor parkeerders uit de buurt. Als op de Korte Noorderweg niet meer geparkeerd kan worden, neemt de parkeerdruk op de Geuzenbuurt nog verder toe. Dit tast de leefbaarheid van de buurt aan.

Reactie gemeente

Voor het parkeren rondom OV-knooppunten heeft de gemeente Hilversum expliciet beleidsregels opgesteld, de Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten (2020) wordt toegelicht in paragraaf 4.4.18 van de toelichting van het Chw-bestemmingsplan. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals postcodegebied 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. Deze notitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van de parkeernormen uit de parkeernota. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm verlaagd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Een van de elementen die kunnen zorgen voor een reductie van het aantal parkeerplaatsen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelauto's en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor nieuwbouw bij de OV-knooppunten dient te worden voldaan aan de 'Fietsparkeercijfers 2019' van de CROW. In het Chw-bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar de Parkeernormering OV-knooppunten, zodat dit toetsingskader kan worden gehanteerd zodra wordt afgeweken van de parkeernormen uit de Parkeernota. Daarmee wordt het autogebruik ontmoedigd en het wandelen en fietsen gestimuleerd.

Op meerdere plekken in de regels behorende bij het Chw-bestemmingsplan is opgenomen dat er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de nota Parkeernormen Hilversum 2017 en de beleidsnotitie parkeernormering OV-knooppunten of diens opvolger. Elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond te realiseren. Hiervoor wordt voor elke ontwikkeling een parkeerbalans opgemaakt. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

3. Bouwhoogte

In paragraaf 3.2 wordt de Geuzenbuurt gekarakteriseerd als:

Kenmerkend voor de Geuzenbuurt is de kleinschalige menging van wonen en werken. De buurt wordt gezien als 'een leuke, levendige en eigenzinnige buurt'. Deze menging maakt slim gebruik van het beperkt aantal parkeerplaatsen en creëert werk en leven op straat. De woningen kennen met name één of twee bouwlagen en zijn eventueel uitgevoerd met een kap. De woningen zijn in korte rijen geplaatst langs de lange, enigszins gebogen wegen. De openbare ruimte is veelal verhard en op sommige onderdelen is een kwaliteitsimpuls gewenst.

In paragraaf 5.2 staat:

Nieuwe gebouwen moeten passend zijn binnen de bestaande buurtkwaliteiten, bijzondere gebouwen, met inspiratie vanuit het verleden, vormen hierbij het uitgangspunt

Als nieuwe gebouwen moeten passen binnen bestaande buurtkwaliteiten, kan het niet zo zijn dat op de Korte Noorderweg tot 6 en 8 woonlagen gebouwd mag worden. Zo'n bouwhoogte is op geen enkele manier te rijmen met en in te passen in de huidige bebouwing. Dergelijke bouwhoogtes leiden tot een aantasting van de leefbaarheid van de buurt.

Reactie gemeente

De huidige Korte Noorderweg en omgeving is een bedrijventerrein met afwijkende bouwvormen. Dit is niet een gebied dat kenmerkend is voor de Geuzenbuurt. De Gebiedsagenda 1221) is het uitgangspunt bij het opstellen van dit Chw-bestemmingsplan en biedt een gezamenlijk toekomstperspectief met korte en lange termijn opgaven om het woon-, werk-, leefklimaat van het plangebied 1221 te versterken. Daarin is opgenomen dat alle ontwikkelingen aansluiten qua oppervlakte, structuur en bouwhoogte op de directe omgeving. Ontwikkelingen hebben een maximale bouwhoogte van 12 tot 15 meter. Dit zijn 4 tot 5 bouwlagen. Door de opzet en vormgeving (stedenbouw en architectuur) van gebouwen wordt deze bouwhoogte ervaren als menselijke maat. Een grotere bouwhoogte is alleen mogelijk daar waar extra programma gewenst is én dit programma gecombineerd wordt met een relatief grote en hoogwaardige openbare ruimte. Daarbij kan gedacht worden aan een plein of park dat functioneert op het niveau van de buurt (vanaf zo'n 1.000 m²). De maximale bouwhoogte blijft met 25 meter binnen de kaders van de structuurvisie. Op de locatie Korte Noorderweg is zo'n gebied waar extra programma is gewenst.

Voor het postcodegebied 1221 is - zoals gezegd - het Beeldkwaliteitsplan+ vastgesteld door de gemeenteraad. Het Beeldkwaliteitsplan+ doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor zes ontwikkellocaties. Daaraan is het gebiedspaspoort voor de Korte Noorderweg toegevoegd. De Structuurvisie, de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg maken inzichtelijk dat op deze locatie hogere bouwhoogten zijn in te passen. Het is overigens niet zo dat alle gebouwen een bouwhoogten van 6 tot 8 bouwlagen krijgen. Zo zijn, in overleg met de buurt, een tweetal bouwblokken verlaagd naar respectievelijk maximaal 10 meter en maximaal 13 meter hoogte. Vervolgens zijn er een viertal bouwblokken met een maximale

bouwhoogte van 16 meter. Voor deze zes bouwblokken geldt evenwel de verplichting om in de randen van het bouwblok te werken met setbacks en verlagingen in de bouwhoogte naar respectievelijk maximaal 6 m bouwhoogte en maximaal 9 meter bouwhoogte. Het is juist dat er aan de spoorzijde een tweetal hoogteaccenten mogelijk zijn van respectievelijk maximaal 21 en 25 meter bouwhoogte (dit is conform de eerder vastgestelde maximale bouwhoogte van 25 meter in de Gebiedsagenda 1221). De maximale bouwhoogte van 25 meter langs het spoor komt in de huidige situatie al voor ter plaatse van de beide stationsgebouwen.

4. Groen

De Geuzenbuurt is een van de meest versteende buurten van Hilversum met nagenoeg geen openbaar groen. De sterke verdichting in de plannen voor de Korte Noorderweg is niet te rijmen met de ambitie in het bestemmingsplan om meer groen te realiseren.

Reactie gemeente

De huidige locatie Korte Noorderweg is een ca. 15.000 m² groot, inderdaad sterk versteend en verouderd bedrijventerrein grenzend aan het centrum van Hilversum. Vandaag de dag is ca. 80% van het terrein bebouwd met diverse eenvoudige bedrijfshallen en kent praktisch geen (openbaar) groen. De ontwikkeling van de Korte Noorderweg gaat juist bijdragen aan het realiseren van meer groen in de Geuzenbuurt.

De ontwikkellocatie Korte Noorderweg biedt plaats aan een negental alzijdige gebouwen met een autoluw, publiek toegankelijk en overwegend groen ingerichte omgeving met ruimte voor ontmoeten en spelen. De groene open ruimte biedt zowel in het bouwplan als naar de randen van het bouwplan een meerwaarde voor de omgeving. De verhouding bebouwd-onbebouwd is ca. 40%-60%. Aan de spoorzijde staat één van de gebouwen iets terug op de kavel, waardoor extra groene verblijfsruimte in het straatprofiel van de Noorderweg ontstaat.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassing van het bestemmingsplan, te weten:

- *het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*

6. Zienswijze reclamant 6

1. Zienswijze

Clënten zijn sinds 2011 eigenaar van het pand aan de Professor Kochstraat 49 te Hilversum. Dit pand wordt al sinds 1993 meervoudig bewoond. Daarmee valt dit gebruik onder het overgangsrecht van het geldende bestemmingsplan en is sprake van legaal gebruik.

In voorliggend bestemmingsplan lijkt dit huidige gebruik evenwel niet positief te zijn bestemd. Clënten verzoeken u dit alsnog te doen.

Daarbij wordt er voor alle duidelijkheid op gewezen dat conform vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bestaand legaal gebruik als zodanig in een bestemmingplan dient te worden bestemd. Dit kan alleen anders zijn indien nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. In dat geval kan het bestaande legale gebruik (wederom) onder het overgangsrecht worden gebracht. Maar daarvoor is dan wel vereist dat de raad aannemelijk maakt dat het bestaande legale gebruik binnen de planperiode worden beëindigd. Daarvan is hier geen enkele sprake.

Zie in dit verband o.a. de uitspraak van uw Afdeling van 22 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1658). In die zaak ging het om een bestemmingsplan waarin een bestaand kampeerterrein niet als zodanig was bestemd. De Afdeling overwoog in die zaak:

5.2. In beginsel dient legaal bestaand gebruik als zodanig in het bestemmingsplan te worden

bestemd. Indien nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen, kan uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening daarvan worden afgezien. In dat geval kan het bestaande legale gebruik onder het overgangsrecht worden gebracht, mits de raad aannemelijk maakt dat het gebruik binnen de planperiode wordt beëindigd. Met het overgangsrecht wordt immers beoogd een tijdelijke situatie te overbruggen.

(...)

5.4. (...)

Bij het bestreden plan is aan een deel van de gronden van [appellant] wederom de bestemming "Agrarisch -2" toegekend. Deze bestemming maakt ter plaatse van de gronden van [appellant] waar vóór het bestreden plan het gebruik als camping was toegestaan, geen camping mogelijk. Nu de raad niet aannemelijk heeft gemaakt dat het bestaande legale gebruik als camping binnen de planperiode zal worden beëindigd, heeft hij niet deugdelijk gemotiveerd waarom het gebruik als camping niet als zodanig is bestemd maar onder het gebruiksovergangsrecht van het bestreden plan is gebracht.

Het betoog slaagt.

Clënten verzoeken uw Raad dan ook om het bestaande gebruik in voorliggend bestemmingsplan positief te bestemmen.

Conclusie

Gelet op vorenstaande en nog nader aan te voeren feiten en omstandigheden is de conclusie dat het bestaande legale gebruik van het pand aan de Professor Kochstraat in voorliggend ontwerp bestemmingsplan ten onrechte niet positief is bestemd. Namens cliënten verzoek ik u om dit alsnog te doen.

Reactie gemeente

Het is juist dat het in beginsel alleen aanvaardbaar is om gebruik (voor een tweede maal) onder het overgangsrecht te brengen als de raad aannemelijk maakt dat het gebruik daadwerkelijk binnen de planperiode zal worden beëindigd.

Artikel 10.1, onder c. van de regels bestemt panden voor meervoudige bewoning (en dus positief) voor zover deze als bestaande activiteit kan worden aangemerkt. Meervoudige bewoning is bewoning door meer dan één huishouden, waaronder inwoning en/of huisvesting in verband met mantelzorg niet worden begrepen. Een bestaande activiteit is een activiteit die rechtmatig is aangevangen voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit plan of waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd voor de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan en dat is of wordt vergund op basis van die aanvraag.

Of de meervoudige bewoning aan de Professor Kochstraat 49 een bestaande activiteit is hangt dus af van de vraag of deze rechtmatig aangevangen is.

Volgens vaste jurisprudentie (zie o.a. ECLI:NL:RVS:2018:2319 r.o. 3.2) is het aan degene die zich op een overgangsrecht beroept om te bewijzen dat hij/zij onder het overgangsrecht valt van het vorige bestemmingsplan (of plannen). Reclamant geeft aan dat het pand onder het overgangsrecht valt maar heeft daarvoor nog onvoldoende bewijs geleverd.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

7. Zienswijze reclamant 7

Jammer dat het niet doortastend gedrag (niet lullen maar poetsen) van de door ons gekozen politici resulteert in weer een groot document. Zij horen de belangen van de gemeente en die van bewoners in balans te houden. Helaas is deze balans volledig doorgeslagen naar de gemeente en de commerciële belangen.

Om maar even stil te staan bij de wirwar van documentatie. Vaak binnen hetzelfde document zijn er artikelen, die elkaar tegen spreken of onvolledig zijn. Neem als voorbeeld het Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 van 156 pagina's! Deze chaos van incomplete documentatie is niet meer te volgen, dan wel te begrijpen voor zowel de raadsleden als zeker voor bewoners.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan is inderdaad een omvangrijk document. In dit juridische document dient namelijk veel onderzocht en gemotiveerd te worden. De bijbehorende bijlagen zijn veelal omvangrijke documenten met allerlei achterliggende berekeningen.

Het gemeentebestuur is het niet eens met de stelling dat het Chw-bestemmingsplan een document is dat volledig doorgeslagen is naar de gemeentelijke en commerciële belangen. Het plan is geen vertaling van belangen van louter de gemeente en/of commerciële bedrijven. Het is een document dat een sluitstuk is van een lang proces van overleg en plannen maken. De basis voor het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en de gebiedspaspoorten. Bij het opstellen van deze documenten heeft een intensief proces plaatsgevonden, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente een open en transparant de dialoog zijn aangegaan.

Onderstaand leest u mijn persoonlijke zienswijze op de gepresenteerde ontwerpen van het Chw-bestemmingsplan 1221 en het besluit hogere grenswaarde geluid. De focus ligt wel voor mij op de Geuzenbuurt. De zienswijze is gegroepeerd per argument en waar mogelijk voorzien van bronnen en/of verwijzingen.

Milieu Effect Rapportage (MER) is belangrijk om de gezonde levensstijl van huidige en nieuwe bewoners te monitoren en te waarborgen volgens de Crisis- en Herstelwet.

Is B&W bang voor deze rapportage (aangemeld door Sweco 10-02-2022)?

Wordt er verwacht dat de uitkomst niet in belang van B&W en de commerciële partijen zal zijn en is het daarom van te voren van tafel geveegd?

Reactie gemeente

In de aanleiding van deze zienswijzennota is ingegaan op verplichting om een milieueffectrapportage te maken. Dat is voor het Chw-bestemmingsplan niet noodzakelijk. Het gemeentebestuur is niet bang voor deze rapportage. Het gemeentebestuur is van mening dat milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming moet hebben. De milieugevolgen die het plan tot gevolg hebben zijn in beeld gebracht. Dat is gedaan in de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling. Een notitie die gezien kan worden als een m.e.r.-beoordeling. Gezien de beperkte effecten en de in het bestemmingsplan geborgde maatregelen wordt verwacht dat geen sprake zal zijn van belangrijk nadelige effecten.

Hieronder wordt wat uitgebreider ingegaan op de MER.

In het Besluit m.e.r. geldt voor een aantal activiteiten een zogenoemde m.e.r.-plicht (Bijlage C in het Besluit m.e.r., ook wel C-lijst genoemd). Deze activiteiten worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Voor deze activiteiten dient

altijd een Milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld. Voor andere activiteiten geldt dat zij afhankelijk van de omstandigheden nadelige milieugevolgen kunnen hebben (Besluiten in kolom 4 van Bijlage D in het Besluit m.e.r., ook wel D-lijst genoemd). Voor deze activiteiten geldt een formele m.e.r.-beoordelingsplicht, indien de activiteiten boven een bepaalde drempelwaarde uit komen. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde blijven moet via een 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling worden bepaald of een MER nodig is. Tot slot zijn er activiteiten die weliswaar in de D-lijst worden genoemd, maar waarvoor een plan wordt vastgesteld uit kolom 3. Daarvoor geldt dat een PlanMER moet worden opgesteld.



Met het Chw-bestemmingsplan worden geen activiteiten mogelijk gemaakt die op de C-lijst staan. Op basis hiervan geldt geen rechtstreekse m.e.r.-plicht en hoeft dus vooraf geen MER te worden opgesteld. Met het Chw-bestemmingsplan wordt wel een activiteit mogelijk gemaakt die op de D-lijst staat, namelijk een stedelijk ontwikkelingsproject (activiteit D11.2). Het Chw-bestemmingsplan betreft in het geval een 'besluit' uit kolom 4.

De voorgenomen stedelijke ontwikkeling blijft onder de drempelwaarden uit activiteit D11.2. De drempelwaarden zijn namelijk:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer (1221 is 90 hectare);
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (1221 omvat 1.550 woningen binnen het Chw-bestemmingsplan);
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer (binnen 1221 moet werkgelegenheid behouden blijven).

Dit betekent dat geen formele m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Wel moet via een 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling worden bepaald of een MER nodig is. Hiervoor is door Sweco de aanmeldingsnotitie/beoordeling milieugevolgen opgesteld. Er is gekozen om voor deze aanmeldingsnotitie dezelfde diepgang te hanteren als nodig is voor een 'formele' m.e.r.-beoordeling, omdat de het voornemen net onder de drempelwaarden zit wat betreft hectare, ruim 1.500 woningen omvat en ligt in een gevoelig, dichtbevolkt gebied. Door deze diepgang heeft de gemeente een goede afweging kunnen maken of een MER noodzakelijk is.

De m.e.r.-beoordeling richt zich in eerste instantie primair op de mogelijke effecten vanuit het planvoornemen op de omgeving, niet andersom. Deze effecten zijn beperkt en hoofdzakelijk lokaal van aard. De verkeersaantrekkende werking door het plan, zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van minder dan 1,5 dB. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar zal zijn. De toename van geluidhinder is daarom beperkt. De toename van het groepsrisico is geen effect dat impact heeft op de omgeving en de bestaande omwonenden. Hun risico neemt immers niet toe.

Effecten op eventueel aanwezige beschermde diersoorten kunnen met mitigerende maatregelen voldoende worden beperkt om belangrijk nadelige gevolgen te voorkomen.

Tot slot is de verwachting dat in het plangebied geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn die bij grondwerkzaamheden kunnen worden aangetast. Desondanks kent het bestemmingsplan in een groot deel van het plangebied een dubbelbestemming Waarde – Archeologie.

Het is met name de bestaande omgeving die effect heeft op de toekomstige bewoners van de nieuw te ontwikkelen woningen. De kwaliteit van de leefomgeving is in sommige locaties, met name vanuit het oogpunt van geluid en externe veiligheid, niet hoog. Dit is echter een bestaande situatie. In het Chw-bestemmingsplan worden maatregelen opgenomen om geluidhinder te beperken. Ten aanzien van de toename van het groepsrisico is een verantwoording opgesteld, waarin verschillende maatregelen zijn benoemd om het risico te beperken. Ook voor andere milieuaspecten zijn regelingen in het Chw-bestemmingsplan opgenomen om een veilige en gezonde leefomgeving te waarborgen.

Op basis van de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling heeft het gemeentebestuur geconcludeerd dat er geen (formele) MER hoeft te worden opgesteld.

Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221

Artikel 11 Benutten van de fysieke leefomgeving

11.2.1 Oogmerk:

- “het bereiken en in stand houden van een goed woon- en leefklimaat” MER!
- “behoud en versterking van het bestaande karakter en inrichting, kenmerkend voor de Geuzenbuurt zijn:”

11.2.1.1. “de lange, enigszins gebogen wegen, waarlangs veel lage woningen (1 tot 2 lagen, evt. met kap) in korte rijen staan” 2

11.2.1.5. “nieuwbouw zal in hoogte en volume moeten aansluiten op het bestaande:

- Het voorkomen en beperken van hinder
- Het beschermen van de gezondheid

Alle door jullie zelf geschreven artikelen worden blijkbaar in de wind geslagen.

Zie artikel 11, 12, ook in de toelichting hoofdstuk 3.2.

Valt op dat het woordje tenzij veel gebruikt wordt in de documentaties, waardoor het lijkt of men bij voorbaat komende veranderingen wil indekken.

Reactie gemeente

Met het Chw-bestemminsplan wordt het bestaande karakter en inrichting van de Geuzenbuurt behouden. Op basis van de Gebiedsagenda 1221 en het Beeldkwaliteitsplan+ zijn verschillende typen gebieden te onderscheiden in het plangebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in consolidatiegebieden, moderniseringsgebieden en ontwikkellocaties. De Geuzenbuurt betreft een consolidatiegebied waar consolidatie (behouden) van de bestaande situatie primair het uitgangspunt is. De huidige inrichting en de bestaande structuren worden in stand gehouden en er zijn geen ingrijpende vernieuwingen voorzien.

Door het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ met de gebiedspaspoorten, de gebiedsanalyse, de onderzoeken en de aanmeldingsnotitie/beoordeling milieugevolgen is op vele momenten gekeken naar de fysieke leefomgeving. Middels een gebiedsanalyse is in het Chw-bestemmingsplan 1221 onderbouwd en aangetoond welke aandachtspunten er in het plangebied zijn en voor welke aspecten er geen knelpunten worden verwacht. Voor de aandachtspunten geluid, stikstof en externe veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Deze gebiedsanalyse en onderzoeken zijn gericht op milieuaspecten in het

postcodegebied en hebben aangetoond dat er geen onoverkomelijke belemmeringen zijn, die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan.

Naast deze aspecten is in het Chw-bestemmingsplan ook aandacht geschonken aan het aspect gezondheid. Sommige aspecten hebben impact, maar er zijn ook aspecten te benoemen die een positieve uitwerking hebben. In het Chw-bestemmingsplan is expliciet aandacht besteedt aan de aspecten bewegen en groen. Hiervoor zijn de omgevingswaarden 'groene pleinen' en 'speelvoorzieningen' opgenomen. De gemeente Hilversum heeft met het Chw-bestemmingsplan twee omgevingswaarden vastgesteld om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de leefomgeving en de gezondheid in het postcodegebied 1221, zoals omschreven in de gemeentelijke omgevingsdoelen. De omgevingswaarde 'Groene pleinen' speelt in op het prachtproject 'Groene Loper' en gaat om het vergroenen van de pleinen. Voor het prachtproject 'Spelen en Ontmoeten' is de omgevingswaarde 'Speelvoorzieningen' opgenomen.

Met omgevingswaarden draagt de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouders op om enkele specifiek benoemde kwaliteiten te bereiken en in stand te houden. Dit draagt bij aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Ook ondersteunen ze bij het zorgen voor een goede omgevingskwaliteit. Gezien de beperkte ontwikkelruimte in 1221 zijn voor de ontwikkellocaties en eventueel nieuwe ontwikkellocaties kaders vastgelegd om gezondheid te bevorderen. Deze kaders zijn vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan+. In de kaders is bijvoorbeeld vastgelegd dat 60% van de ontwikkellocatie ten minste onverhard (en dus groen of blauw) moet worden ingericht. Daarnaast moet per 150 m² open ruimte 1 boom worden aangeplant. Bomen en groen zorgen met schaduw en een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam microklimaat, wat hittestress kan voorkomen. De openbare ruimte moet daarnaast publiek toegankelijk zijn en primair zijn ingericht voor de voetganger en de fietser. Collectieve inbandige fietsenstallingen worden daarbij geadviseerd. Hoogteverschillen moeten zo veel mogelijk worden overbrugd, zodat beperkingen voor mensen die slecht ter been zijn worden geminimaliseerd. Hierbij moet rekening worden gehouden met hellingbanen, zodat dit ook geschikt is voor fietsers, wandelwagens en andersvaliden. Met behulp van deze eisen wordt fysiek de mogelijkheid geboden om te kunnen bewegen, spelen en ontmoeten, wat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Het aspect gezondheid is duidelijker in de toelichting van het Chw-bestemmingplan beschreven.

In een **MER** zouden de volgende punten zeker aan de orde komen.

1. Leefomgeving Geluid:

- Ca 40 jaar geleden moesten de woningen aan de Noorderweg gesloopt worden, omdat ze te dicht op het spoor stonden (geluidshinder) en werden deze vervangen door bedrijven. Hilversum is nu intercity stad met een zeer druk bezocht treintraject 24/7. Nu gaan we de boel weer omdraaien en woningen bouwen langs het spoor.
- Weg-, Spoor-, Vliegtuigverkeer geluidsnorm is en wordt te hoog, boven de door de gemeente gehanteerde maximale norm, die ze zelfs eerst verhoogd hebben.
- Het model is incompleet met verkeerde aannames wat betreft de decibels (geluid, trillingen etc). Cumulatieve effecten voor omwonenden zoals geluid van bestaande verkeer, trillingen gedurende de bouw en de verandering van bedrijven in stedelijke bewoning zijn niet vermeld.

Reactie gemeente

Allereerst wordt opgemerkt dat het model rekent met het wettelijk vastgestelde Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte software pakket Geomilieu is een compleet model en houdt rekening met geluidreflecties.

Geluidhinder voor omwonenden door wegverkeer en spoorwegverkeer is in het akoestisch onderzoek cumulatief (samen) beschouwd. Geluid afkomstig van vliegverkeer is daar niet in meegenomen, omdat dit gebied (1221) ruim buiten de geluidcontouren van Schiphol en vliegveld Hilversum ligt.

In het bestemmingsplan zijn inderdaad voor een aantal locaties hogere waarden opgenomen, daarmee is op deze locaties vanuit het oogpunt geluid sprake van een matige tot onvoldoende leefomgevingskwaliteit. Deze leefomgevingskwaliteit is reeds nu in het postcodegebied 1221 aanwezig en wordt slechts beperkt beïnvloed door het plan. De verkeersaantrekkende werking door het plan, zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van minder dan 1,5 dB. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar zal zijn. De beschouwing van een goede ruimtelijke ordening omvat echter meer dan alleen het aspect geluid. Er zijn verschillende omgevingsfactoren die van invloed zijn op de beantwoording van de vraag of sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'. In hoofdstuk 6 van het Chw-bestemmingsplan zijn daarom alle omgevingsaspecten inzichtelijk gemaakt. Alle aspecten in samenhang beziend acht het gemeentebestuur het woon- en leefklimaat aanvaardbaar. De ligging en historische ontwikkeling van het gebied brengen wel enkele bijzondere uitdagingen met zich mee. Zo is sprake van een relatief hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeer en de spoorlijn en brengt het spoor ook risico's op het gebied van externe veiligheid met zich mee. Daar staat tegenover dat het plan voorziet in nieuwe, betaalbare woningen met behoud van werkgelegenheid, de wijk een goede (OV) bereikbaarheid kent, levendig is en voorzieningen op korte afstand aanwezig zijn. Bovendien draagt het plan bij aan verduurzaming en vergroening van de wijk door groene plekken te creëren in de wijk en binnen de ontwikkellocaties.

Geluid veroorzaakt door bedrijven is in de gebiedsanalyse in beeld gebracht door richtafstanden. Deze richtafstanden zijn in een contourenkaart in hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt. De ontwikkellocaties liggen buiten de contouren van de bedrijven. Bij de bouw van nieuwe woningen wordt rekening gehouden met de bestaande geluidcontour van de bedrijven. Middels onderzoek moet bij de aanvraag om een omgevingsvergunning worden aangetoond dat sprake is van een veilige en gezonde leefomgeving. De zwaardere bedrijvigheid binnen 1221, met een hoge geluidsuitstraling, worden bovendien op termijn getransformeerd tot woningen en/of lichte bedrijvigheid met een lage geluidsuitstraling. De 'verandering van bedrijven in stedelijke bewoning' heeft hiermee een positief effect op de leefomgevingskwaliteit.

Geluiduitstraling of trillingen tijdens bouwwerkzaamheden worden tot slot bij de omgevingsvergunning getoetst. Hierbij moet worden voldaan aan de eisen vanuit het Bouwbesluit. Als er al sprake is van cumulatie tijdens bouwwerkzaamheden met wegverkeerslawaaï of spoorwegverkeerslawaaï, is dit slechts van tijdelijke aard.

2. Gezondheid:

- Grondsanering in het Geuzenpark plan geeft grondwaterverontreiniging aan de huidige omwonenden. Trillingen en stikstof is ook een issue. Het graven van een parkeerkelder kan de grondwaterstroom verleggen. Heeft de gemeente daar onderzoek naar gedaan?

Reactie gemeente

De gemeente heeft middels een gebiedsanalyse onderzocht en aangetoond dat er geen onoverkomelijke belemmeringen zijn die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan. In de gebiedsanalyse is aangetoond welke aandachtspunten er in het plangebied zijn en voor welke aspecten er geen knelpunten worden verwacht. Voor de aandachtspunten geluid, stikstof en externe veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Voor nieuwe geluidsgevoelige functies is een besluit hogere grenswaarden geluid genomen. Voor die aspecten waar in eerste instantie geen knelpunten worden verwacht is bepaald dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader onderzoek dienen aan te leveren.

Bij elk nieuw plan dient bij de omgevingsvergunningaanvraag rekening te worden gehouden met bodem- of grondwaterverontreinigingen. Dit is geborgd, doordat in het Chw-bestemmingsplan 1221 de bouwverordening (als pilot) is geïntegreerd. In de bouwverordening wordt onder andere ingegaan op indieningsvereisten voor de omgevingsvergunning bouwen en is een verbod opgenomen voor het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem.

Door de ontwikkelingen in het plangebied zal de trillingshinder niet toenemen, door deze ontwikkelingen gaan er niet meer treinen rijden. Het aspect 'trillingen' is een aspect dat beoordeeld moet worden voor de nieuw te bouwen woningen (nieuwe bewoners) en ten onrechte is dit aspect niet eerder beschouwd in de toelichting van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van aspect 'trillingen' is daarom aanvullend een beschouwing gedaan naar de sectorale wet- en regelgeving, het beleid en de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het planvoornemen. De beschouwing is verwerkt in paragraaf 6.4.4. Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet is het trillingsonderzoek doorgeschoven naar de omgevingsvergunningsfase. In artikel 14 van de regels is opgenomen dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader trillingsonderzoek dienen aan te leveren. Ook is met een voorwaardelijke verplichting in artikel 12 bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. De toelichting, de regels en de verbeelding van het Chw-bestemmingsplan zijn aangepast ten aanzien van het aspect 'trillingen'.

Bij het opstellen van het ontwerp Chw-bestemmingsplan is (Sweco, 21 januari 2022) een stikstofonderzoek uitgevoerd, welke aantoont dat het plan niet leidt tot toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar in stikstofgevoelige habitattypen/ leefgebieden. Het stikstofonderzoek is op 14 juli 2022 aangepast, omdat een nieuwe versie van zogenoemde Aeries Calculator (een rekentool) beschikbaar kwam. Uit de nieuwe berekening volgt dezelfde resultaten. Aangetoond is dat stikstof geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Ook in de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling zijn alle genoemde milieuaspecten objectief beschouwd, zodat het bevoegd gezag kan bepalen of sprake is van belangrijk nadelige gevolgen op het milieu. Het gemeentebestuur heeft op basis van deze aanmeldingsnotitie vastgesteld dat dit niet het geval is.

- Groen voorziening: per 150m² een boom d.w.z. 120 bomen op 1,8 ha grond. Utopie. Deze bomen moeten ook wel 10 jaar oud zijn om bij te kunnen dragen aan een gezondere leefomstandigheid.
- 40% van 1,8ha is 7200m² onbebouwd en daarvan 60% is 4300m² groen!

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur is van mening dat bomen en groen wel kunnen bijdragen aan gezondere leefomstandigheden. Daarvoor zijn omgevingswaarden in het bestemmingsplan en criteria opgenomen in Beeldkwaliteitsplan+. In paragraaf 3.2 Beeldkwaliteit openbare ruimte

(Beeldkwaliteitsplan+, d.d. 10 december 2021) is vastgelegd dat per 150 m² open ruimte (ook bij onderliggende parkeergarages) 1 boom wordt aangeplant. In dezelfde paragraaf is vastgelegd dat ten minste 40% van het eigen kavel van de ontwikkellocatie wordt ingericht als open publieke ruimte. Ten minste 60% van deze ruimte wordt onverhard (en dus groen of blauw) ingericht.

- Hangjongeren, die overlast veroorzaken op het KNW (Korte Noorderweg) terrein aan de kant van de geuzenweg hebben straks i.p.v. beton een fijn grasveld met picknicktafels. Met als gevolg dat ouders eerst moeten zorgen dat er geen spuiten dan wel glaswerk ligt voordat er kinderen kunnen spelen.

Reactie gemeente

Het probleem rondom hangjongeren wordt niet opgelost met het opstellen van een bestemmingsplan. Doordat het gebied nieuwe bewoners krijgt, neemt de sociale controle toe. In de huidige situatie is er juist sprake van een beperkte sociale controle door het type functie, met name in de avonduren.

Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221

Hoofdstuk 6: Beheer en onderhoud

“Dit hoofdstuk wordt niet toegepast in dit plan”. **Wie is er straks verantwoordelijk?**

Reactie gemeente

De openbare ruimte is er voor de inwoners, maar wordt door de gemeente beheerd en onderhouden. Echter, het beheer en onderhoud wordt niet in klassieke bestemmingsplannen geregeld. In dit Chw-bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het zogenoemde Casco van de VNG. Dit is een mogelijke inhoudsopgave van het omgevingsplan. Om de hoofdstukindeling niet aan te passen is ervoor gekozen om de inhoudsopgave te behouden en dit hoofdstuk te voorzien van een toelichtende tekst.

3. Parkeernorm en mobiliteit:

- Hilversum heeft een gemiddelde parkeernorm van 1.0 d.w.z. Geuzenbuurt 0,8 en dus een groot gedeelte van Hilversum van 2. De huidige situatie is dat er veel te weinig parkeerplekken zijn in deze buurt, terwijl de gemeente ook hier meerdere malen 2 vergunningen per woning afgeeft. De Korte Noorderweg biedt, in zijn huidige situatie, een overloop voor dit probleem van
- parkeervergunninghouders in de buurt. Ook wordt het gebied gedurende de marktdagen veel gebruikt om te parkeren. De gemeente houdt onvoldoende rekening met deze situatie en biedt geen alternatieven. Alleen al in dit gebied KNW zijn er 152 parkeerplekken, waarvan er slechts 15 voor ons in tact blijven bij de Buys Ballot na de nieuwbouw.
- Voordeel van deelauto's is niet bewezen. Het gebruik van deelauto's is door Nederlanders nog niet breed geaccepteerd. Dus is voor de komende decennia niet de oplossing.
- 1221 wordt steeds meer afgesloten van de rest van Hilversum door ook de infrastructuur te veranderen voor het autoverkeer met de afsluiting van de kleine spoorbomen en de verbindingsweg Kleine Drift, Zuiderweg richting Beatrixtunnel. Hierdoor wordt het verkeer naar de buitenring gedrukt, die nu al overbelast is.

Reactie gemeente

In april 2021 heeft de gemeenteraad de mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld. <https://www.mobiliteitsvisie-hilversum.nl/>. Hierin geeft de gemeente aan een stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit te willen worden. Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie

2040 heeft Hilversum gekozen voor het waarborgen van de bereikbaarheid, het bevorderen van de doorstroming en het werken aan een goede leefbaarheid, verkeersveiligheid en een slimmere verdeling van het verkeer, inclusief het stimuleren van deelvervoer. Om deze doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te realiseren wordt de Mobiliteitsvisie verder uitgewerkt aan de hand van de elf deelprojecten die volgen uit de vastgestelde visie. Onder de elf deelprojecten worden ook de thema's verbeterde faciliteiten voor langzaam vervoer (fietsen en wandelen), parkeren en bereikbaarheid meegenomen. Voor gedetailleerde overzicht verwijzen wij u naar <https://bouwenaanhilversum.nl/mobiliteit2040/default.aspx>.

De structuurvisie Bruisend Hart is vastgesteld op 9 juni 2022 en geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rond het Oosterspoorplein plaatsvinden. Bij de behandeling van de structuurvisie heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen waarin is bepaald dat de huidige noord-zuid-verbinding (Kleine Drift) dwars over het plein verdwijnt. In plaats daarvan wordt langs het plein een verbinding Larenseweg-Zuiderweg ingericht in de vorm van een autotegast-sstraat. Op termijn wordt in overleg met omwonenden en overige belanghebbenden besproken of het wenselijk en mogelijk is de verbinding voor autoverkeer af te sluiten en zo de verblijfskwaliteit van het plein verder te vergroten.

Het gemeentebestuur deelt de mening niet dat er geen voordelen zijn aan deelauto's. Het gebruik van deelauto's is in Hilversum succesvol. Op meerdere plekken in de regels behorende bij het bestemmingsplan is geregeld dat er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de nota Parkeernormen Hilversum 2017 en de beleidsnotitie parkeernormering OV-knooppunten of diens opvolger. Elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond te realiseren. Hiervoor wordt voor elke ontwikkeling een parkeerbalans opgemaakt. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen.

4. Verdichting:

- De huidige bewoning in de Geuzenbuurt is **65/ha**. Deze is op papier verhoogd eerst naar 86/ha, daarna naar 115/ha. Het nieuwbouwplan KNW nu bevat 276/1,8ha d.w.z. ca **154/ha!** Het plan houdt geen rekening met de bouwstijl van de omringende woningen qua hoogte zoals wel in allerlei documenten steeds vermeld wordt. De voorgestelde verdichting drukt daarmee ook zwaar op de verstening. Zoals ook in het Chw staat o.a. in hoofdstuk 3.2 van de toelichting is "de Geuzenbuurt kleinschalige, leuke, levendige buurt met woningen van een of twee bouwlagen, die eventueel uitgevoerd zijn met een kap". **Pas daar de bouwhoogte op aan!**
- Alle plannen van verstedelijking zijn nu gericht op 1221 (over het spoor) , terwijl er meer gebieden aan te wijzen zijn in Hilversum. Iedereen denkt bij hoogbouw **NIMBY (Not In Mine Back Yard)**.

Reactie gemeente

Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. Het

Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is, als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+, vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) gedurende de ter inzage legging van het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221.

De huidige Korte Noorderweg en omgeving is een bedrijventerrein met afwijkende bouwvormen. Dit is niet een gebied dat kenmerkend is voor de Geuzenbuurt. De Structuurvisie, de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg maken inzichtelijk dat op deze locatie een hogere bouwhoogten zijn in te passen. Het is overigens niet zo dat alle gebouwen een bouwhoogten van 6 tot 8 bouwlagen krijgt. Zo zijn, in overleg met de buurt, een tweetal bouwblokken verlaagd naar respectievelijk maximaal 10 meter en maximaal 13 meter hoogte. Vervolgens zijn er een viertal bouwblokken met een maximale bouwhoogte van 16 meter. Voor deze zes bouwblokken geldt evenwel de verplichting om in de randen van het bouwblok te werken met setbacks en verlagingen in de bouwhoogte naar respectievelijk maximaal 6 meter bouwhoogte en maximaal 9 meter bouwhoogte. Het is juist dat er aan de spoorzijde een tweetal hoogteaccenten mogelijk zijn van respectievelijk maximaal 21 en 25 m bouwhoogte (dit is conform de eerder vastgestelde maximale bouwhoogte van 25 m in de Gebiedsagenda 1221). De maximale bouwhoogte van 25 meter langs het spoor komt in de huidige situatie al voor ter plaatse van de beide stationsgebouwen.

In Hilversum vindt op verschillende plekken binnenstedelijk bouwen plaats. Hilversum is omsloten door een natuurgebied, waarbinnen geen bouw mogelijkheden zijn gelegen. Het realiseren van o.a. woningen voor de volgende generatie dient binnenstedelijk opgelost te worden. Dit betekent in veel gevallen dat hiervoor de ruimte is gelegen in de bouw hoogten.

5. Bouwen voor Leegstand:

- Hilversum heeft het hoogste percentage van Nederland aan leegstaande kantoorgebouwen. Tenzij de projectontwikkelaar bijv. een gezondheidscentrum in de plint gepland heeft, is de kans groot dat hij bouwt voor leegstand.

Reactie gemeente

Het Chw-bestemmingsplan 1221 creëert de planologische kaders voor mogelijke ontwikkelingen. De ontwikkelingsruimte is hoofdzakelijk mogelijk binnen de moderniseringsgebieden. De moderniseringsgebieden zijn gebieden waar vernieuwing en menging van functies centraal staat. Veranderingen zijn mogelijk, met het oog op het behoud van de kwaliteit. Wonen, werken en leven moeten naast elkaar bestaan. De moderniseringsgebieden bevinden zich met name langs de toegangswegen en bestaan uit de Larenseweg, de Minckelersstraat en de Spoorzone. Naar de toekomst toe wordt een fijnmazige vermenging tussen werk en wonen mogelijk. In deze gebieden wordt ruimte geboden aan voorzieningen en werk. Het is aan de markt om te bepalen welke functie daadwerkelijk noodzakelijk is voor realisatie. Op basis van uitnodigingsplanologie worden ontwikkelende partijen uitgedaagd om plannen te realiseren. Bij het opstellen van een Locatie Ontwikkelplan (LOP) dient de behoefte van een functie aangetoond te worden. Het gemeentebestuur is ervan overtuigd dat niemand gebaat is bij het bouwen voor leegstand.

6. Planschade:

- Met het volbouwen van kleine paspoortgebieden in 1221 hebben wij als bewoners recht op een **MER** om een juiste inschatting van de overlast en daardoor afname van een gezonde leefomgeving vast te stellen.

Reactie gemeente

In de aanleiding van deze zienswijzennota is ingegaan op de verplichting of niet van het maken van een milieueffectrapportage. Daarnaast is in deze zienswijze onder het kopje Milieu Effect Rapportage uitgebreider ingegaan op de MER

De milieu- en leefomgevingskwaliteiten zijn in beeld gebracht door in eerste instantie een gebiedsanalyse op te stellen. Met de analyse is aangetoond voor welke aspecten geen knelpunten worden verwacht en welke aandachtspunten er binnen 1221 zijn. Voor de aandachtspunten binnen 1221, te weten geluid, stikstof, externe en veiligheid is vervolgens nader onderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat er ten aanzien van stikstof geen belemmeringen zijn voor het planvoornemen. Ten aanzien van geluid zijn hogere waarden vastgesteld en wordt bij de (indienen van de) omgevingsvergunning gevraagd om een vervolgonderzoek, die aantoont dat (met/zonder maatregelen) sprake is van een voldoende leefklimaat. Voor externe veiligheid wordt ook bij de omgevingsvergunning gevraagd om vervolgonderzoek, die aantoont dat (met/zonder maatregelen) sprake is van een voldoende leefklimaat. De effecten van alle milieuaspecten zijn samengevat in de al genoemde aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordeling, waarin wordt geconcludeerd dat geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen op het milieu en dus geen MER hoeft te worden opgesteld. Effecten die er zijn hebben met name invloed op de nieuwe inwoners van 1221. Onderzoek en maatregelen moeten aantonen dat sprake is van een gezonde, fysieke leefomgeving, voordat deze woningen mogen worden gebouwd.

B&W heeft de plicht om mee te werken aan een gezonde leefomstandigheid voor zijn huidige en nieuwe bewoners.

- **De huidige situatie is dat wij als omwonenden van de HLW (Hoge Larense Weg) 's avonds en in het weekend geen geluidshinder kennen doordat het een bedrijventerrein is.**
- Meerdere bewoners van de Hoge Larenseweg willen weten wat de bestemming is van de **werkplaats van Eerenberg**, die gekocht is door **Prosperity**. Wat gaat er gebeuren met de buiten muren, die op meerdere plekken een erfscheiding vormen. Wat zijn de plannen voor de oprit tussen nr. 8 & 10, waar 3 deuren op uitkomen.
- **Persoonlijk heb ik nu het hele jaar door daglicht. Beneden vanuit mijn huis zie ik de Vitustoren, het Stationsgebouw, een grote boom en BLAUWE LUCHT. Zelfs in de WINTER vanaf 9 uur tot 18 uur zon in mijn tuin. Wat zeker bijdraagt tot een gezonde prettige woonsituatie.**
- Is het mogelijk om het hoek bouw blok (6 woonlagen) aan de HLW kant te verlagen en deze dan toe te voegen aan de blokken die achter het 8 woonlagenblok liggen aan de geuzenwegkant waar alleen bedrijven gevestigd zijn. Kunnen de balkons zo geplaatst worden dat ze geen inkijk hebben op de bestaande bewoning. Als de gemeente hier aan mee kan werken is fijn maar het blijft een taak voor Prosperity.
- Straks krijg ik te maken met veel **geluidsoverlast** en lever ik in op **zonlicht**, maar ook niet te onderschatten op **privacy**. Weg woon genot!
- Wie is er straks verantwoordelijk voor het afhandelen van een planschade die vast gesteld moet worden door een onafhankelijk bureau?

Reactie gemeente

Het Chw-bestemmingsplan 1221 schept de planologische kaders voor het plangebied 1221. De basis hiervoor zijn - zoals gezegd - de Gebiedsagenda 1221 en het Beeldkwaliteitsplan+ (inclusief gebiedspaspoorten). Binnen deze kaders worden op basis van uitnodigingsplanologie de ontwikkelende partijen uitgedaagd om plannen te realiseren. Bij het opstellen van een Locatie-ontwikkelplan (LOP) wordt een ontwikkellocatie gedetailleerd uitgewerkt. Op dat moment wordt gekeken naar buitenmuren, erfafscheidingen, balkons etc. In het bestemmingsplan zijn

procesregels opgenomen ten aanzien van het verlenen van omgevingsvergunningen. Het LOP maakt daar onderdeel van uit.

Om te beoordelen of er sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy moet worden gekeken naar het Burgerlijk wetboek, naar boek 5 (het zogenoemde burennrecht). Op basis van artikel 50 van boek 5 dient bijvoorbeeld de afstand tot een naastgelegen erf twee meter te bedragen wanneer het gaat om zicht op eigendom van de burenn. Dit betekent dat wanneer de afstand groter is dan twee meter er geen sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy. Ontwikkellende partijen zijn gehouden aan het Burgerlijk wetboek.

Op sommige plekken in het gebied kan door nieuwe bebouwing de lichtinval veranderen. Over het algemeen zal door de beperkingen in hoogtes dat niet tot situaties leiden die onacceptabel zijn. Niettemin zal bij de verder uitwerking van de ontwikkelingen ontwikkelaars rekening moeten houden met lichtinval en bezonning op naburige percelen. Dat kan bijvoorbeeld door het doen van schaduwonderzoeken. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet daarbij nagaan of er sprake is van onrechtmatige hinder door schaduwval. Of sprake is van onrechtmatige hinder wordt ook bepaald door het Burennrecht. Artikel 37 van boek 5 van het Burgerlijk wetboek zegt daarover: De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun.

De gemeente is verantwoordelijk voor het afhandelen van de vergoeding van planschade.

Afsluitend

Allereerst wil ik melden dat ik meer groen in de wijk en het opknappen van de buurt toejuich. Als dat alleen maar mogelijk is door hoogbouw, dan hoeft het voor mij niet. Pas de nieuwbouw hoogte aan op de omgeving, zoals de gemeente in vele documenten zelf vermeld.

Dus maximaal 3 tot 4 hoog op goede afstand met balkons die niet gericht zijn op huidige bewoners en tegenover bedrijven de lucht in met 8 bouwlagen.

Op basis van de bovenstaande argumenten, heb ik bezwaar tegen het Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221 en het Ontwerp besluit hogere grenswaarde. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze beiden ontwerpen niet vast te stellen/, namelijk door fragmentarische en onvoldedige en ontbrekende Milieueffectrapportage.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- *het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*
- *het stikstofonderzoek is aangepast, aangezien er een nieuwe versie van Aeries Calculator (de rekentool) beschikbaar is gekomen. Uit de nieuwe berekening volgt dezelfde resultaten. Aangeetoond is dat stikstof geen belemmering vormt voor het planvoornemen;*
- *de toelichting van het Chw-bestemmingsplan en de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling zijn aangepast aan de hand van de nieuwe onderzoeken (stikstof, akoestiek en externe veiligheid). Deze onderzoeken zijn als bijlage bij het Chw-bestemmingsplan toegevoegd.*

- *het aspect 'trillingen' is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. In artikel 12 is bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. Er is een beknopte beschouwing toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.4. De regels en de verbeelding van het Chw-bestemmingsplan zijn ook aangepast ten aanzien van het aspect 'trillingen';*
- *het aspect gezondheid is duidelijker in de toelichting van het Chw-bestemmingplan beschreven.*

8. Zienswijze reclamant 8

Note: bij deze zienswijze is gebruik gemaakt van veel beeldmateriaal, voor de volledige weergave verwijzen we naar de bijlage. Het beeldmateriaal heeft geen invloed op de beantwoording van de zienswijze.

Als bewoners betrokken bij ontwikkellocaties rond Liebergerweg/Zuiderweg, en eerder bij de totstandkoming gebiedsagenda, willen wij graag onze zienswijze kenbaar maken op het ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, hierna te noemen bestemmingsplan.

Werk dat past in de wijk...het ongewijzigd aanhouden van milieucategorie 3

Zo'n 50 jaar geleden zaten er in het gebied rond de Liebergerweg diverse zware bedrijven; Veneta, Polak & Schwartz, Jaarsma, carrosseriebouw, galvaniseerbedrijf, slachthuis ed. Van oudsher ligt de drempel hier dan ook laag en hebben allerlei (onwenselijke) bedrijven zich hier vrij kunnen vestigen / uitgroeien binnen de (grote) ruimte van het bestemmingsplan.

Wat 50 jaar geleden nog 'normaal' was is nu niet meer van deze tijd. Nu voormalig bedrijventerrein nadrukkelijker ook woongebied wordt, de Liebergerweg en Zuiderweg echte woonstraten, is het zaak de norm mbt werk dat past in de wijk strakker te trekken. Het simpelweg aanhouden van milieucategorie 3 kan echt niet meer. Dit is over heel 1221 te verlagen naar categorie 2.

Al in 2018-2019 hebben we ons gericht tegen verkeerde bedrijven in de wijk. Mn (logistieke) bedrijven; veel verkeersbewegingen in en uit, nauwelijks arbeidstoevoeging ter plekke. Toch hebben zich sindsdien nog vrijelijk van deze bedrijven kunnen vestigen. Een voorbeeld aan de Liebergerweg is Hasselt glas. Grote trailers, midden op de weg (blokkade), zetten met de kraan glasborden op de stoep. Kleine vrachtwagens brengen het glas weer naar de klant. Ook autobedrijven komen met trailers de straat in en uit. Dat kan niet meer in een woonstraat. Ander voorbeeld is aan het pleintje Kleine Drift. In samenwerking gemeente-bewoners wordt dit heringericht naar een mooie grotere groene gebruikruimte. Daar wordt vervolgens enorm afbreuk aan gedaan door vestiging van 2 bezorg/afhaalbedrijven (New York Pizza en Sparerib Express) met veel verkeersdruk, onveiligheid en rommel. Het bestemmingsplan werpt geen enkele drempel op tegen toekomstige vestiging van onwenselijke bedrijven in de wijk.

We hebben er voor gepleit een rem te zetten op bedrijven die veel verkeer in de wijk brengen. In de gebiedsagenda is dat overgenomen in het hoofdstuk "Werk dat past in de wijk" (blz 29). De (VNG) Staat van Bedrijfsactiviteiten geeft naast milieucategorieën ook categorieën aan van verkeersaantrekkende werking van bedrijven. Het is zaak ook dit toe te voegen aan het bestemmingsplan en voor het gebied 1221 max categorie 1 toe te staan.

Onze zienswijze is dat in het bestemmingsplan het exploiteren van een bedrijf is toegestaan voor ten hoogste milieucategorie 2 en ten hoogste verkeerscategorie 1.

Als uitzondering op het voorgaande zijn reeds gevestigde bedrijven op basis van oud recht zo nodig op de lijst "toegelaten bedrijven" te plaatsen (sterfhuisconstructie).

Buurtraadpleging is toe te passen bij alle nieuwe uitzonderingen cq toevoegingen aan deze lijst.

Reactie gemeente

Het Chw-bestemmingsplan 1221 heeft betrekking op het plangebied 1221. In deze wijk zijn van oudsher veel bedrijven gevestigd. Het postcodegebied 1221 staat aan de vooravond van een transformatie. Het gebied, wat haar identiteit ontleent aan het industriële verleden, de kleinschaligheid van buurten, functiemenging en diversiteit, wordt op diverse locaties ontwikkeld tot een meer centrum stedelijk milieu met een hoge omgevingskwaliteit, passend in de omgeving. De gemeenteraad heeft de ambitie om deze wijk op een organische wijze te transformeren naar

een levendige gemengde stadswijk waar gewoond en gewerkt wordt. Met het Chw-bestemmingsplan 1221 beoogt de gemeenteraad deze transformatie te faciliteren. Met het oog daarop is gekozen voor een flexibel plan waarin onderscheid is gemaakt tussen regels voor bestaande activiteiten en regels voor nieuwe activiteiten. Door de bestaande activiteiten te regelen wordt rechtszekerheid geboden aan de huidige eigenaren. Met dit Chw-bestemmingsplan 1221 worden, mede op basis van uitnodigingsplanologie, nieuwe activiteiten mogelijk gemaakt. Door nieuwe activiteiten toe te staan worden de eigenaren uitgenodigd om tot een nieuwe ontwikkeling te komen. Op deze wijze wordt er ingezet op een geleidelijke en organische ontwikkeling, waarbij bewoners en bedrijven worden gevraagd zelf initiatief te nemen.

Milieucategorie 3

Voorbeelden van wat zich onder cat. 3 in de wijk kan vestigen:

- *Recovering autobanden*
- *Constructiewerkplaatsen*
- *Smederijen, lasinrichtingen*
- *Galvaniseerbedrijf*
- *Bouwbedrijf met werkplaats*
- *Grth in bouwmaterialen*
- *Autospuit & plaatwerkbedrijf*
- *Benzineservicestation*
- *Autosloperij*
- *groothandel in afval en schroot*
- *Transportbedrijf*
- *Distributiecentrum etc*
- *Slachterij*

Wortel en stok...planschade

Op onze zienswijze kregen we in mondeling contact de toelichting dat de gemeente vooral wil verleiden (wortel) het goede te doen met panden en grond. Ze denkt daarmee het aanscherpen van regels (stok) achterwege te kunnen laten. Daarbij speelt duidelijk mee de vrees dat aanscherpen regels tot claims mbt planschade en hoge kosten kan leiden. Een sterfhuisconstructie zou daarin onvoldoende geruststelling bieden.

Bewoners zijn er niet van overtuigd dat de stok wel achterwege kan blijven. Verleiden vindt plaats door op bedrijventerrein nu ook woningbouw toe te staan, wat aantrekkelijk rendement oplevert. Niettemin zien we bij Liebergerweg-Zuiderweg drie voorbeelden van eigenaren die hun 'eigen ding' willen doen en ontwikkelaars de deur wijzen. Het gaat dan om onwenselijke autohandel en glashandel. Ook om panden die bekend zijn vanwege (eerdere) illegale activiteit. De stok is echt nodig en angst is een slechte raadgever. Een gedegen juridische analyse op risico planschade is een minste vereiste.

Reactie gemeente

Helaas heeft u voorbeelden waarvan u vindt dat dit een onwenselijke situatie betreft. Echter, door op een perceel de huidige activiteit 'Exploiteren van een bedrijf t/m categorie 3' is geen garantie op een onwenselijke situatie. Indien een bedrijf gewoon voldoet aan de categorieën zijn de ruimtelijk relevante milieuaspecten, zoals geluid, geur, stof en gevaar, dan zult u dat waarschijnlijk niet betitelen als onwenselijk. Dit bestemmingsplan is gebaseerd op uitnodigingsplanologie om grondeigenaren te stimuleren om gronden te ontwikkelen.

Vastlegging Consolidatiegebied / Moderniseringsgebied

Het bestemmingsplan wijst gebieden aan die voor modernisering in aanmerking komen. Daar ook ruimte aan bieden, bijv voor woningbouw waar dat voorheen niet het geval was. Daar tegenover staan consolidatiegebieden waar alles bij het oude kan blijven, geen wijziging regels. Schuivend over de kaart vallen er dan ongerijmdheden op.

Bijv dit onaantrekkelijke stuk achterterrein met diamantfabriek, kleine sigarenfabriek en nog wat loodsen en boxen. Consolidatiegebied, geen modernisering, ongewijzigd bedrijfsfunctie. Dat terwijl de kleine sigarenfabriek al omgebouwd wordt naar appartementen. Voor het overige terrein al plannen uitgewerkt waren door een ontwikkelaar.

Idem het Lidl terrein. Stond tot voor kort nog bekend als ontwikkellocatie. Nu consolidatiegebied, geen modernisering.

Onze zienswijze is dat voor voornoemde gebieden de uitnodiging tot modernisering moet blijven bestaan, ze als moderniseringsgebied moeten worden geduïd.

Reactie gemeente

Op basis van de Gebiedsagenda en het Beeldkwaliteitsplan+ zijn verschillende typen gebieden te onderscheiden in het plangebied 1221. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in consolidatiegebieden, moderniseringsgebieden en ontwikkellocaties. De consolidatiegebieden binnen 1221 zijn gebieden waar het behouden van de bestaande situatie primair het uitgangspunt is. In het Beeldkwaliteitsplan+ zijn de ontwikkellocaties nader uitgewerkt. Apart is dat ook gedaan voor de Korte Noorderweg.

Er zijn natuurlijk locaties te benoemen waar wellicht in de toekomst een ontwikkeling wenselijk is. Deze ontwikkelingen kennen we op dit moment nog niet en om deze reden niet opgenomen in de moderniseringsgebieden.

Bestemmingsgebied paspoort Zuiderweg/Lijsterweg I

Onder dit gebied valt ook Zuiderweg 127 (Autobazaar), een pand wat al jaren opvalt door zijn onaantrekkelijkheid. Tot grote onvrede van bewoners doet deze eigenaar echter niet mee aan de ontwikkeling, wil z'n eigen ding doen. Dat waren bedrijfsactiviteiten als autohandel en (illegaal) café, beide tot overlast van de buurt. Hier doet zich de eerdere wortel-stok kwestie voor.

De wortel heeft hier niet geholpen en ook 'koffiedrinken' heeft niets opgeleverd. Er is dus meer nodig, een stok achter de deur; het wegbestemmen van bedrijfsactiviteit in dit paspoortgebied. Dat kan consequenties hebben voor de gemeente...de prijs voor jarenlang geen aandacht besteden aan het gebied.

Onze zienswijze is dat voor het paspoortgebied Zuiderweg/Lijsterweg uitsluitend de functie wonen is toe te staan.

Reactie gemeente

Het perceel Zuiderweg 127 maakt geen onderdeel uit van het Gebiedspaspoort Zuiderweg/Lijsterweg. Dit is een omissie in de verbeelding behorende bij het Chw-bestemmingsplan 1221. De verbeelding is, conform het gebiedspaspoort behorende bij het 'Beeldkwaliteitsplan+ aangepast. Het perceel Zuiderweg 127 is gelegen in het moderniseringsgebied Spoorzone met de daarbij behorende regels ten aanzien van gebruiks- en bouwactiviteiten. De activiteit wonen behoort tot de mogelijkheden. Binnen de kaders worden, op basis van uitnodigingsplanologie, de ontwikkelende partijen uitgedaagd om plannen te realiseren. Bij het opstellen van een Locatie-ontwikkelplan (LOP) wordt een ontwikkellocatie gedetailleerd uitgewerkt.

Bestemmingsgebied paspoort Zuiderweg/Lijsterweg II

Een ander bezwaar van bewoners tegen dit paspoort is het geringe volume aan openbaar groen wat hierin is opgenomen. De algemene norm (hfst 3) in het Beeldkwaliteitsplan is dat tenminste 40% van een ontwikkelkavel als open publieke ruimte is in te richten. In dit plan is dat slechts 26%. Waarom BKP en bestemmingsplan daarin mee gaan is een raadsel. Van de 7 nu bekende ontwikkellocaties is Zuiderweg/Lijsterweg de enige met parkeren op maaiveld. Verstening ten koste van (groene) publieke ruimte. De 6 andere locaties hebben allemaal ondergronds parkeren of parkeren onder verhoogd maaiveld. Als dat op die locaties financieel mogelijk is, waarom bij Zuiderweg/Lijsterweg dan niet. Bewoners hebben dit kenbaar gemaakt tegenover ontwikkelaar en gemeente, hebben er over ingesproken bij het BKP. Antwoorden zijn uitgebleven. We herhalen dit bezwaar bij het bestemmingsplan.

Onze zienswijze is dat het paspoort Zuiderweg/Lijsterweg op het punt van open publieke (groene) ruimte fors en ongemotiveerd afwijkt van de algemene norm in het BKP. Daarmee als kwalitatief onvoldoende is te beschouwen en terug te trekken uit het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Om de kwaliteiten te borgen is specifiek voor de ontwikkellocaties in het plangebied 1221 het Het 'Beeldkwaliteitsplan+ opgesteld. Dit Beeldkwaliteitsplan+ beschrijft, in vervolg op de Gebiedsagenda 1221, de ruimtelijke kaders voor nieuwe ontwikkelingen in 1221. Deze kaders gaan bijvoorbeeld over de samenhang van het geheel, de kwaliteit van de openbare ruimte, over bouwhoogte en over architectuur. Het Beeldkwaliteitsplan+ doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor de verschillende ontwikkellocaties. Dat laatste via gebiedspaspoorten. Specifiek voor de locatie Zuiderweg is het gebiedspaspoort Zuiderweg/Lijsterweg opgesteld, daarin zijn harde randvoorwaarden voor de stedenbouwkundige opzet opgenomen. Kenmerkend voor deze locatie zijn de grondgebonden woningen met op het binnengebied een parkeervoorziening en een groene verbinding tussen de Lijsterweg en de Zuiderweg.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassing van het bestemmingsplan, te weten:

- *het perceel Zuiderweg 127 maakt geen onderdeel uit van het Gebiedspaspoort Zuiderweg/Lijsterweg. Dit is een omissie in de verbeelding behorende bij het Chw-bestemmingsplan 1221. De verbeelding is conform het gebiedspaspoort behorende bij het 'Beeldkwaliteitsplan+ aangepast.*

9. Zienswijze reclamant 9

In het ontwerp bestemmingsplan is geen verwijzing gemaakt naar relevante beleidsdocumenten zoals Mobiliteitsvisie Hilversum, Multimodaal Toekomstbeeld uit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA2021). Deze documenten gaan in op de vervoersontwikkeling op de verschillende netwerken. Hieruit blijkt ook nog een opgave voor de lange termijn. Gezien deze opgave houden wij een strategische reserve aan voor een mogelijk extra perron. Hier heeft ProRail u al over geïnformeerd met onze zienswijze Structuurvisie “Bruisend Hart” die ProRail in december 2021 aan u heeft doen toekomen.

Reactie gemeente

In paragraaf 4.4.16 wordt de Mobiliteitsvisie 2040 toegelicht. De mobiliteit in Hilversum is in beweging. Het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" geeft voor de mobiliteit in Hilversum realistische en haalbare oplossingen, die passen bij Hilversum. Het bevat een slimme brede mix van gefaseerd te nemen maatregelen. De gemeente ziet een toekomst voor 1221 waarin de auto niet meer dominant aanwezig is en er meer ruimte is voor langzaam verkeer. De ontwikkellocaties binnen 1221 bieden hier goede kansen voor door de mogelijkheden van smart mobility te verkennen, deelvervoer te stimuleren en collectief parkeren te bewerkstelligen. In de gebiedspaspoorten, behorende bij het Beeldkwaliteitsplan+ en het Chw-bestemmingsplan zijn criteria opgenomen ten aanzien van verkeer en parkeren. Het klopt dat het gemeentebestuur bij de procedure van de Structuurvisie Bruisend Hart door ProRail geïnformeerd zijn over de ambities van ProRail. Echter, in die zienswijze (ook niet in deze zienswijze) is niet aangegeven hoe groot de ruimteclaim is voor het maken van een eventuele extra perron. Derhalve kan het gemeentebestuur op dit moment geen ruimte reserveren voor de claim. De Structuurvisie Bruisend Hart is vastgesteld en in de komende jaren zal een stedenbouwkundig plan worden opgesteld. Vervolgens zal de locatie een zelfstandige bestemmingsplanprocedure doorlopen. In dit proces zal nader ingegaan worden op de genoemde beleidsdocumenten.

Ontwikkelingen bereikbaarheid

Op basis van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) ziet ProRail voor de spitsuren de volgende mobiliteitsontwikkelingen voor Hilversum tot 2040:

- Rijkswegen: Via de A1 en de A27 wordt het plangebied slechter bereikbaar. De situatie verslechtert op een aantal wegvakken verder naar “beperkte restcapaciteit” of zelfs “weinig/geen restcapaciteit”.
- Spoor reizigerstreinen en station: Op de reizigerstrajecten tussen Hilversum en Amsterdam/Utrecht/Amersfoort zijn er knelpunten voor de reizigerstreinen. Er blijven bij volledige materieelinzet geen reizigers op het perron achter, maar tussen Hilversum en Amsterdam zijn er wel veel staanplaatsen bezet. Op de andere trajecten is de bezetting lager. Voor het station Hilversum worden voor het jaar 2040 transferknelpunten verwacht.

De bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties vanuit het plangebied is in de huidige situatie per auto beter dan met het OV. De auto-bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties wordt tot 2040 per auto echter slechter, maar met het OV beter.

Gezien het bovenstaande ligt het voor de hand om de bereikbaarheid in de toekomst duurzaam te faciliteren, met onder andere een goede bereikbaarheid van station Hilversum.

Reactie gemeente

In april 2021 heeft de gemeente de mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld (<https://www.mobiliteitsvisie-hilversum.nl/>). Hierin geeft de gemeente aan de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit te willen worden. Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 heeft Hilversum gekozen voor het waarborgen van de bereikbaarheid, het bevorderen van de doorstroming en het werken aan een goede leefbaarheid, verkeersveiligheid en een slimmere verdeling van het verkeer, inclusief het stimuleren van deeltvervoer. Om deze doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te realiseren wordt de Mobiliteitsvisie verder uitgewerkt aan de hand van de elf deelprojecten die volgen uit de vastgestelde visie. Onder de elf deelprojecten worden ook de thema's verbeterde van de OV-knooppunten en ketenmobiliteit benoemd.

Ketenmobiliteit is het combineren van verschillende soorten vervoer (zoals bus, trein, scooter, fiets) gedurende je hele reis, van deur tot deur. De hele reis moet comfortabel, goed en snel zijn.

OV-knooppunten (grote stations en bushaltes) moeten daarvoor verbeteren, zodat reizigers snel over kunnen stappen op het andere vervoersmiddel.

ProRail duurzame bereikbaarheid

ProRail ziet met dit bestemmingsplan een goede benutting van kansen voor duurzame bereikbaarheid. Er is voor de 1.150 woningen gekozen voor verdichting nabij het station en er wordt ingezet op deeltvervoer. Dit wordt gecombineerd met een inzet op leefbaarheid, groen en speelruimte.

ProRail verzoekt om met het bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid op de volgende manieren te verbeteren:

1. Nabijheid is de eerste stap in duurzame bereikbaarheid. Hoe dichter de nieuwe woningen bij het station worden gerealiseerd, hoe meer dat bijdraagt aan de duurzame bereikbaarheid. In de plantoelichting zijn meerdere clusters voor ontwikkelingen te zien, sommige liggen wat verder weg van het station. Uit de plantoelichting is niet eenduidig op te maken, wat de achtergrond is van deze keuzes. Is er nabij het station te weinig ruimte voor inbreidingen? Of zijn er andere redenen?

Reactie gemeente

In het Chw-bestemmingsplan zijn 3 moderniseringsgebieden opgenomen, binnen deze gebieden is ruimte voor functiemenging en ontwikkelingen. Dit Chw-bestemmingsplan is gebaseerd op uitnodigingsplanologie om grondeigenaren te stimuleren om gronden te ontwikkelen. De Gemeente Hilversum heeft weinig grondposities om hier actief op te sturen. Het moderniseringsgebied Spoorzone is gelegen langs het spoor en aan het stationsgebied. De moderniseringsgebieden Larenseweg en Minckelersstraat zijn toegangswegen gericht op het stationsgebied.

2. De parkeernorm is niet eenvoudig uit het bestemmingsplan op te maken. Er wordt verwezen naar een extern stuk, waardoor er niet direct een concrete norm is af te leiden. Het verzoek is om in de planregels een concrete norm op te nemen. Overweeg een lagere parkeernorm, tot bijvoorbeeld 0,6. Combineer dit met het faciliteren van nog meer deeltvervoer.
3. In de planregels wordt niet duidelijk voorzien in de parkeerbehoefte van alle (deel-)modaliteiten, zowel nabij het station als in de buurten zelf. Het faciliteren van de "first mile" en "last mile" van de treinreiziger is van belang om de trein onderdeel te maken van een duurzaam bereikbaarheidssysteem. Het verzoek is om dat onderdeel nog nader toe te lichten.

Reactie gemeente

Voor het parkeren rondom OV-knooppunten heeft de gemeente Hilversum expliciet beleidsregels opgesteld, de Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten (2020). Dit wordt toegelicht in paragraaf 4.4.18. van de toelichting van het Chw-bestemmingsplan. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals plangebied 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. Deze notitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van de parkeernormen uit de parkeernota. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm verlaagd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Een van de elementen die kunnen zorgen voor een verlaging van het aantal parkeerplaatsen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelauto's en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor nieuwbouw bij de OV-knooppunten dient te worden voldaan aan de 'Fietsparkeercijfers 2019' van de CROW. In het Chw-bestemmingsplan is een (dynamische) verwijzing opgenomen naar de Parkeernormering OV-knooppunten, zodat dit toetsingskader kan worden gehanteerd zodra wordt afgeweken van de parkeernormen uit de Parkeernota. Daarmee wordt het autogebruik ontmoedigd en het wandelen en fietsen gestimuleerd. In hoofdstuk 7 wordt hier nader op ingegaan. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

4. Bij de duurzame bereikbaarheid speelt niet alleen de trein, maar ook de duurzame bereikbaarheid van het station een rol. De aard en ligging van de plannen brengen met zich mee, dat er goed moet (en kan) worden voorzien in aantrekkelijke en sociaal veilige loop- en fietsroutes naar de stations. De loop- en fietsroutes komen in het bestemmingsplan alleen in de toelichting aan bod. Het verzoek is om hiervoor een regeling op te nemen in de planregels en/of de verbeelding. Heroverweeg daarbij het ontwerp van het klassieke wegprofiel, waar de auto domineert. Faciliteer de lopers en fietsers (met volledig vrijliggende fietspaden) eerst, en pas dan de auto. Dan blijft er ook ruimte over, omdat de auto de grootste gebruiker van openbare ruimte is. Zo heeft Breda een "groene loper" naar het station gefaciliteerd. Dat is een route zonder kruisend autoverkeer.

Reactie gemeente

De door reclamant genoemde punten zijn meegenomen in de (vastgesteld) structuurvisie van het Bruisend Hart. Het Bruisend Hart is een gebied rondom het station. Het gebied Bruisend Hart ligt in het postcodegebied 1221, maar maakt geen onderdeel uit van dit Chw-bestemmingsplan 1221. Nu de structuurvisie is vastgesteld volgt nog een stedenbouwkundig plan. Vervolgens zal een zelfstandige bestemmingsplan/omgevingsplanprocedure moeten worden doorlopen. In het stedenbouwkundig plan zal bijvoorbeeld ingegaan worden op loop- en fietsroute. Ten aanzien van het opstellen van het stedenbouwkundig plan zal participatie plaatsvinden.

5. Voor fietsparkeren ligt er nog een opgave van circa 2.900 plekken ten oosten van het station. Inzet is dat samen met gemeente een plek te geven binnen Bruisend Hart, maar het is niet uitgesloten dat ProRail aan de randen van dat gebied binnen de werking van dit bestemmingsplan toch enige ruimte nodig gaat hebben. Aangezien ProRail dit samen met uw gemeente gaan oppakken, heeft ProRail er vertrouwen in dat uw gemeente en ProRail zullen gaan komen tot de ruimtelijk-functioneel beste oplossing voor reizigers en omwonenden.

Reactie gemeente

Dat vertrouwen is wederzijds.

6. Er wordt gesproken over de radiale verkeersstructuur met weinig tangentiële verbindingen (noord-zuid). Zijn er intenties tangentiële verbindingen toe te voegen? Dit zou met name voor langzaam verkeer en daarmee voor duurzame actieve mobiliteit positief zijn.

De genoemde suggesties hebben samen ook positieve gevolgen voor: leefbaarheid (minder auto's betekent onder andere minder lawaai), duurzaamheid (compacte bouw en minder auto's betekenen minder energieverbruik), kosten nieuwe infra (de bestaande infra wordt beter benut), verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven (energietransitie, klimaatadaptatie, etc.), karakteristiek landschap (als het buitengebied zo min mogelijk wordt bebouwd), alsmede inclusiviteit/brede welvaart (lopen en fietsen kan bijna iedereen, een auto aanschaffen kan niet iedereen).

Reactie gemeente

De genoemde suggesties hebben inderdaad positieve gevolgen voor de leefbaarheid in het postcodegebied 1221. Deze suggesties passen ook binnen het vastgestelde Mobiliteitsvisie 2040 en de Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten (2020) van de gemeente Hilversum. Binnen diverse ontwikkellocaties wordt uitvoering gegeven aan verbindingen tussen de radiale verkeersstructuren voor het langzaam verkeer. In het Beeldkwaliteitsplan+ zijn deze radiale verkeersstructuren opgenomen, zie bijvoorbeeld de verkeerscirculatie bij het gebiedspaspoort Zuiderweg/Lijsterweg.

6.4.2 Externe veiligheid I Plasbrandaandachtsgebied

Volgens het deelrapport Externe Veiligheid (projectnummer: 51001953 d.d. 10-02-2022) wordt er in het Plasbrandaandachtsgebied gebouwd. Een geheel of gedeeltelijk in een plasbrandaandachtsgebied te bouwen bouwwerk dat tevens een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen is, dient te voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in de artikelen 2.5 tot en met 2.9 van de Regeling Bouwbesluit. Daarnaast dienen, overeenkomstig artikel 10 van het Besluit externe veiligheid, in de toelichting bij het bestemmingsplan de redenen worden vermeld die er toe hebben geleid om in dat gebied kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. In de toelichting bij het bestemmingsplan ontbreekt deze motivatie. ProRail verzoekt u deze toe te voegen.

Reactie gemeente

In bijlage behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is het externe veiligheidsrapport toegevoegd. In hoofdstuk 5 'Verantwoording groepsrisico' staan de redenen die ertoe hebben geleid om in het (beperkt) kwetsbare gebied (beperkt) kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare stoffen. Ook is aangegeven dat aanvullende bouwkundige maatregelen zijn voorgeschreven vanuit het Bouwbesluit. In de regels (artikel 14) zijn deze aanvullende maatregelen geborgd (indieningsvereisten).

6.4.4 Geluid

In het bestemmingsplan wordt onder 6.7 opgemerkt Daarmee is nog steeds sprake van een onvoldoende leefomgevingskwaliteit, maar wordt wel voldaan aan de wettelijke normen. De vraag is in hoeverre een "onvoldoende leefomgevingskwaliteit" past binnen een goede ruimtelijke ordening.

Reactie gemeente

In het Chw-bestemmingsplan zijn voor een aantal beperkte locaties hogere waarden opgenomen, daarmee is op deze locaties vanuit het oogpunt geluid sprake van een matige tot onvoldoende

leefomgevingskwaliteit. Deze leefomgevingskwaliteit is ook nu in het postcodegebied 1221 aanwezig en wordt slechts beperkt beïnvloed door het planvoornemen. De verkeersaantrekkende werking door het planvoornemen, zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van minder dan 1,5 dB. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar zal zijn.

De beschouwing van een goede ruimtelijke ordening omvat meer dan alleen het aspect geluid. Er zijn verschillende omgevingsfactoren die van invloed zijn op de beantwoording van de vraag of sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'. In hoofdstuk 6 van het Chw-bestemmingsplan zijn daarom alle omgevingsaspecten inzichtelijk gemaakt. Alle aspecten in samenhang beziend acht de gemeente het woon- en leefklimaat aanvaardbaar. De ligging en historische ontwikkeling van het gebied brengen enkele bijzondere uitdagingen met zich mee. Zo is sprake van een relatief hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeer en de spoorlijn en brengt het spoor ook risico's op het gebied van externe veiligheid met zich mee. Daar staat tegenover dat het plan voorziet in nieuwe, betaalbare woningen met behoud van werkgelegenheid, de wijk een goede (OV) bereikbaarheid kent, levendig is en voorzieningen op korte afstand aanwezig zijn. Bovendien draagt het plan bij aan verduurzaming en vergroening van de wijk door groene plekken te creëren in de wijk en binnen de ontwikkellocaties.

Aspect Trillingen

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerp "Chw bestemmingsplan 1221" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is (zie onder andere <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/>).

ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (<https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/trillingen/>). Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan.

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe zienswijzen kenbaar te maken.

Reactie gemeente

Het is een feit dat er meer bewoners langs het spoor komen te wonen met de daarbij behorende aspecten, maar door de ontwikkelingen in het plangebied zal de trillingshinder niet toenemen. Door deze ontwikkelingen gaan er niet meer treinen rijden. Het aspect 'trillingen' is een aspect dat beoordeeld moet worden voor de nieuw te bouwen woningen (nieuwe bewoners) en ten onrechte is dit aspect niet eerder beschouwd in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan. Ten aanzien van aspect 'trillingen' is daarom aanvullend een beschouwing gedaan naar de sectorale wet- en regelgeving, het beleid en de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het plan. De beschouwing

is verwerkt in paragraaf 6.4.4 van de toelichting. Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet is het trillingsonderzoek doorgeschoven naar de omgevingsvergunningsfase. In artikel 14 van de regels is opgenomen dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader trillingsonderzoek dienen aan te leveren. Ook is met een voorwaardelijke verplichting in artikel 12 bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. De toelichting, de regels en de verbeelding van het Chw-bestemmingsplan zijn aangepast ten aanzien van het aspect 'trillingen'.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- het aspect 'trillingen' is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. In artikel 12 is bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. Er is een beknopte beschouwing toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.4. De regels en de verbeelding van het Chw-bestemmingsplan zijn ook aangepast ten aanzien van het aspect 'trillingen'.*

10. Zienswijze reclamant 10

Note: bij deze zienswijze is gebruik gemaakt van veel beeldmateriaal, voor de volledige weergave verwijzen we naar de bijlage. Het beeldmateriaal heeft geen invloed op de beantwoording van de zienswijze.

In het Ontwerp Chw-bestemmingsplan is de ontwikkellocatie Van Son niet opgenomen conform het vastgestelde Gebiedspaspoort uit het Beeldkwaliteitsplan.

De locatie (het perceel R 1155) waar de fabriek op staat (Kleine Drift 41), zal in de gebiedsaanduiding 'Bouwactiviteiten Gebiedspaspoort Van Son' te worden verruimd tot aan de perceelgrenzen.

Met name de rij woningen langs de Kleine Drift (Kleine Drift 37 t/m 39c) zijn in het Ontwerp bestemmingsplan niet aangeduid als onderdeel van de 'Bouwactiviteiten Gebiedspaspoort Van Son'.

Deze zone is abusievelijk aangeduid met 'Gebiedsaanduiding overige zone - Gebruiksactiviteiten consolidatiegebied Electrobuurt', hetgeen onjuist.

Deze zone langs de Kleine Drift is een onlosmakelijk onderdeel van de Ontwikkellocatie van Son.

Hier komen immers de woningen in het sociale segment, de 765 m2 werkgelegenheid en de hoofdentree naar het groene binnenterrein met woningen.

Ik verzoek u de gehele Ontwikkellocatie Van Son, dus inclusief de rij woningen langs de Kleine Drift, aan te duiden als 'Bouwactiviteiten Gebiedspaspoort Van Son' conform het vastgestelde Gebiedspaspoort, inclusief de daarin aangegeven bouwhoogten.

De Ontwikkellocatie Van Son betreft conform de ondertekende Intentie Overeenkomst Van Son Terrein de volgende percelen:

Hilversum, sectie R,

- nummer 1155, groot 13.235m2
- nummer 1147, groot 142 m2,
- nummer 1148, groot 114 m2,
- nummer 1149, groot 117 m2
- nummer 1150, groot 224 m2,
- nummer 1151, groot 156 m2,
- nummer 1152, groot 79 m2,
- nummer 1153, groot 82 m2,
- nummer 1154, groot 77 m2

Reactie gemeente

Gebiedspaspoorten zijn het uitgangspunt voor de werkingsgebieden in het Chw-bestemmingsplan 1221. De ontwikkellocatie Van Son is niet conform het vastgestelde Gebiedspaspoort Van Son uit het Beeldkwaliteitsplan+ opgenomen. De werkingsgebieden 'overige zone - Gebruiksactiviteiten gebiedspaspoort Van Son' en 'overige zone - Bouwactiviteiten gebiedspaspoort Van Son' zijn conform het vastgestelde gebiedspaspoort Van Son aangepast.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassing van het bestemmingsplan, te weten:

- de verbeelding is conform het Gebiedspaspoort Van Son aangepast.

11. Zienswijze reclamant 11

Als bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid' treft u aan onze zienswijze op "het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

INCOMPLETE STUKKEN

De stukken zijn incompleet: de verbeelding ontbreekt bij de stukken op ruimtelijkeplannen.nl. Bij de stukken die op het stadskantoor ter visie liggen is een verbeelding toegevoegd, maar op zo kleine schaal afgedrukt dat deze zelfs met een loep niet leesbaar is.

Reactie gemeente

De verbeelding maakt welzeker onderdeel uit van het Chw-bestemmingsplan 1221. Het Chw-bestemmingsplan 1221 staat als een volledige versie op ruimtelijkeplannen.nl en is interactief te raadplegen.

Het Chw-bestemmingsplan heeft zijn wettelijke basis in de Crisis- en herstelwet. In het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet dat bij die wet hoort, worden gemeenten aangewezen die mogen afwijken van bepaalde wetten en regels. Zo kan er worden afgeweken van een aantal digitale verplichtingen van het Besluit ruimtelijke ordening. Het Chw-bestemmingsplan ziet er qua vormgeving heel anders uit dan de 'oude' bestemmingsplannen. Er wordt niet gedacht vanuit bestemmingen, maar vanuit activiteiten. Er is gebruik gemaakt van het zogenoemde Casco van de VNG. Dit betreft een nieuwe opbouw van een ruimtelijk plan, dat bedoeld is als mogelijke inhoudsopgave van het omgevingsplan. In de verbeelding wordt gebruik gemaakt van verschillende gearceerde vlakken in plaats van het gebruik van gekleurde vlakken. De leesbaarheid van de gearceerde vlakken laat te wensen over.

MILIEU EFFECT RAPPORTAGE (MER)

Het college van B&W (in het vervolg aangeduid als B&W) besloot dinsdag 15 februari 2022 om geen milieueffectrapport voor het Chw-bestemmingsplan 1221 op te stellen. Het 'waarom niet' is moeilijk te volgen. Want volgens de Crisis- en herstelwet moet wel zekerheid worden verkregen dat de milieunormen in de toekomst wel kunnen worden gehaald. Op basis van verschillende verkeers- en milieurapporten en notities kon B&W concluderen dat belangrijke nadelige milieugevolgen niet uitgesloten kunnen worden. En dus kon B&W redelijkerwijs niet besluiten tot het achterwege laten van een milieueffectrapportage.

Reactie gemeente

In de aanleiding van deze zienswijzennota is ingegaan op verplichting om een milieueffectrapportage te maken. Dat is voor het Chw-bestemmingsplan niet noodzakelijk. De milieugevolgen die het plan tot gevolg hebben zijn in beeld gebracht. Dat is gedaan in de aanmeldnotitie. Een notitie die gezien kan worden als een m.e.r.-beoordeling. Gezien de beperkte effecten en de in het bestemmingsplan geborgde maatregelen wordt verwacht dat geen sprake zal zijn van belangrijk nadelige effecten.

Hieronder wordt wat uitgebreider ingegaan op de MER.

In het Besluit m.e.r. geldt voor een aantal activiteiten een zogenoemde m.e.r.-plicht (Bijlage C in het Besluit m.e.r., ook wel C-lijst genoemd). Deze activiteiten worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Voor deze activiteiten dient altijd een Milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld. Voor andere activiteiten geldt dat zij afhankelijk van de omstandigheden nadelige milieugevolgen kunnen hebben (Besluiten in kolom 4 van Bijlage D in het Besluit m.e.r., ook wel D-lijst genoemd). Voor deze activiteiten geldt een formele m.e.r.-beoordelingsplicht, indien de activiteiten boven een bepaalde drempelwaarde uit komen. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde blijven moet via een 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling worden bepaald of een MER nodig is. Tot slot zijn er activiteiten die weliswaar in de D-

lijst worden genoemd, maar waarvoor een plan wordt vastgesteld uit kolom 3. Daarvoor geldt dat een PlanMER moet worden opgesteld.



Met het Chw-bestemmingsplan worden geen activiteiten mogelijk gemaakt die op de C-lijst staan. Op basis hiervan geldt geen rechtstreekse m.e.r.-plicht en hoeft dus vooraf geen MER te worden opgesteld. Met het Chw-bestemmingsplan wordt wel een activiteit mogelijk gemaakt die op de D-lijst staat, namelijk een stedelijk ontwikkelingsproject (activiteit D11.2). Het Chw-bestemmingsplan betreft in het geval een 'besluit' uit kolom 4.

De voorgenomen stedelijke ontwikkeling blijft onder de drempelwaarden uit activiteit D11.2. De drempelwaarden zijn namelijk:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer (1221 is 90 hectare);
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (1221 omvat 1.550 woningen binnen het Chw-bestemmingsplan);
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer (binnen 1221 moet werkgelegenheid behouden blijven).

Dit betekent dat geen formele m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Wel moet via een 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling worden bepaald of een MER nodig is. Hiervoor is door Sweco de aanmeldingsnotitie/beoordeling milieugevolgen opgesteld. Er is gekozen om voor deze aanmeldingsnotitie dezelfde diepgang te hanteren als nodig is voor een 'formele' m.e.r.-beoordeling, omdat de het voornemen net onder de drempelwaarden zit wat betreft hectare, ruim 1.500 woningen omvat en ligt in een gevoelig, dichtbevolkt gebied. Door deze diepgang heeft de gemeente een goede afweging kunnen maken of een MER noodzakelijk is.

De m.e.r.-beoordeling richt zich in eerste instantie primair op de mogelijke effecten vanuit het planvoornemen op de omgeving, niet andersom. Deze effecten zijn beperkt en hoofdzakelijk lokaal van aard. De verkeersaantrekkende werking door het plan, zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van minder dan 1,5 dB. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar zal zijn. De toename van geluidhinder is daarom beperkt. De toename van het groepsrisico is geen effect dat impact heeft op de omgeving en de bestaande omwonenden. Hun risico neemt immers niet toe.

Effecten op eventueel aanwezige beschermde diersoorten kunnen met mitigerende maatregelen voldoende worden beperkt om belangrijk nadelige gevolgen te voorkomen.

Tot slot is de verwachting dat in het plangebied geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn die bij grondwerkzaamheden kunnen worden aangetast. Desondanks kent het bestemmingsplan in een groot deel van het plangebied een dubbelbestemming Waarde – Archeologie.

Het is met name de bestaande omgeving die effect heeft op de toekomstige bewoners van de nieuw te ontwikkelen woningen. De kwaliteit van de leefomgeving is in sommige ontwikkellocaties, met name vanuit het oogpunt van geluid en externe veiligheid, niet hoog. Dit is echter een bestaande situatie. In het Chw-bestemmingsplan worden maatregelen opgenomen om geluidhinder te

beperken. Ten aanzien van de toename van het groepsrisico is een verantwoording opgesteld, waarin verschillende maatregelen zijn benoemd om het risico te beperken. Ook voor andere milieuaspecten zijn regelingen in het Chw-bestemmingsplan opgenomen om een veilige en gezonde leefomgeving te waarborgen.

Op basis van de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling heeft het gemeentebestuur geconcludeerd dat er geen (formele) MER hoeft te worden opgesteld.

Zo draagt het college bijvoorbeeld kennis van de effecten zoals omschreven in de notitie 'Hilversum 1221 Aanmeldingsnotitie MER-beoordeling', Sweco, 10-02-2022.

Deze Sweco analyse is opgesteld aan de hand van data over bodemverontreiniging, archeologische waarden, monumenten, natuurgebieden, geluidsbelasting, luchtkwaliteit, wettelijke geluidzones, bedrijven en milieuzonering, externe veiligheid en ecologie.

Duidelijk wordt dat de mogelijk cumulatieve effecten van verschillende (milieu)aspecten op alle bewoners (bestaande plus toekomstige) niet zijn gewogen. Als reden wordt genoemd dat door de afstand tussen de verschillende ontwikkellocaties in 1221 cumulatieve effecten zijn uit te sluiten, dan wel wordt aangenomen dat die effecten verwaarloosbaar zijn. Terwijl onder andere juist uit de verkeerskundige effecten blijkt hoe nauw de ontwikkelingen met elkaar samenhangen. En ook Sweco geeft aan dat verkeer gerelateerde effecten “mogelijk een cumulatief effect kunnen hebben”.

B&W kon dus weten dat verkeerskundige aspecten wel degelijk een cumulatief effect kunnen hebben, terwijl cumulatieve milieueffecten niet zijn gewogen voor alle inwoners (nieuw en bestaand).

Reactie gemeente

De verschillende milieueffecten (o.a. verkeer/geluid/externe veiligheid/stikstof) voor de ontwikkellocaties zijn in cumulatie beschouwd. Ook het Bruisend Hart is meegenomen in deze cumulatie, gezien de nabije afstand en dezelfde ontwikkelperiode. In totaal zijn voor plangebied 1221 de milieueffecten doorgerekend van de 1.800 woningen die mogelijk worden gemaakt in het gehele postcodegebied 1221 en de werkgelegenheid die wordt gerealiseerd. In de aanmeldingsnotitie/beoordeling milieugevolgen van Sweco was dit eerder niet helder beschreven, de beschrijving is daarom aangepast.

In hoofdstuk 6 van het Chw-bestemmingsplan zijn alle omgevingsaspecten inzichtelijk gemaakt. De beoordeling van de omgevingsaspecten (Identiteit, wonen en werken, leefbaarheid, ontmoeten en spelen, groen en duurzaamheid en verkeer, verbinding en parkeren) zijn opgebouwd aan de hand van de thema's uit de Gebiedsagenda. Uit dit hoofdstuk blijkt dat voor de relevante aspecten sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Per aspect is de sectorale wet- en regelgeving beschouwd, het beleid en is de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het plan beoordeeld. Alle aspecten in cumulatie beziend acht de gemeente het woon- en leefklimaat eveneens aanvaardbaar. De ligging en historische ontwikkeling van het gebied brengen enkele bijzondere uitdagingen met zich mee. Zo is sprake van een relatief hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeer en de spoorlijn en brengt het spoor ook risico's op het gebied van externe veiligheid met zich mee. Daar staat tegenover dat het plan voorziet in nieuwe, betaalbare woningen met behoud van werkgelegenheid, de wijk een goede (OV) bereikbaarheid kent, levendig is en voorzieningen op korte afstand aanwezig zijn. Bovendien draagt het plan bij aan verduurzaming en vergroening van de wijk door groene plekken te creëren in de wijk en binnen de ontwikkellocaties.

De verkeerskundige effecten zijn cumulatief gewogen in het rapport 'Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 te Hilversum'. In dit onderzoek is het ontwikkelscenario getoetst op zijn verkeerseffecten met behulp van het bestaande verkeersprognosemodel "Hilversum e.o.". Dit verkeersprognosemodel gaat uit van autonome ontwikkelingen in en rond Hilversum, waartoe ook ruimtelijke ontwikkelingen (waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden) behoren. In dit

verkeersprognosemodel zijn de autonome ontwikkeling van het Stationsgebied en de afsluiting van de Kleine Spoorbomen opgenomen. Daarnaast zijn de ontwikkelingsmogelijkheden ter plaatsen van de gebiedspaspoorten Wybertjesfabriek, de Grote Sigarenfabriek, Van Son, de Korte Noorderweg, het Venetapark, Hunkemöller en de Lijsterweg/Zuiderweg doorgerekend. Op deze ontwikkellocaties is een programma voorzien van in totaal 1.150 nieuwe woningen en nieuwe bedrijvigheid tot 2030. Voor werkgelegenheid is het uitgangspunt dat het aantal arbeidsplaatsen behouden blijft. Dit onderzoek heeft, net als het bestemmingsplan, een horizon tot 2040. Dat vraagt een inschatting van het te realiseren programma tot aan 2040. Tot 2040 kunnen er maximaal 1.800 woningen worden gerealiseerd binnen het postcodegebied 1221 ten opzichte van het huidige woningaantal. Hiervan zijn 250 woningen gereserveerd voor het Bruisend hart, een locatie welke niet binnen het bestemmingsplangebied 1221 ligt. Dit betekent dat het Chw-bestemmingsplan maximaal 1.550 woningen mogelijk maakt tot 2040. Het programma van het Bruisend Hart is cumulatief (worst case) opgenomen in het onderzoek. De toelichting en de regels zijn hierop aangepast.

De transformatie van het postcodegebied 1221 in Hilversum, vanuit de daartoe opgestelde Gebiedsagenda, heeft consequenties voor de verkeersstromen in het gebied. Het aantal autoritten neemt toe. Dit leidt tot hogere verkeersintensiteiten op de wegen en straten. Deze toename is berekend met het verkeersprognosemodel en bedraagt op een aantal wegvakken orde van grootte 500 voertuigen per etmaal. De verkeerskundige effecten daarvan zijn beperkt en het is niet te verwachten is dat specifiek de toenames in verkeersintensiteiten zullen leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling in en rond de wijk.

Bovendien wijst Sweco op een toename van het groepsrisico (plus 27%) als aspect van de externe veiligheid binnen het invloedsgebied van de spoorlijn. Zeker waar momenteel het groepsrisico al hoger is dan 1.0 mag van de overheid verwacht worden dat nieuw beleid erop gericht is om minder in plaats van meer mensen bloot te stellen aan dit (rest-)risico. Sweco schrijft dat "de beschouwde risicobronnen kunnen leiden tot ongevallen die onbeheersbaar kunnen blijven." Dus B&W kon weten dat het groepsrisico van de externe veiligheid toeneemt en tot onbeheersbare ongevallen kan leiden.

Reactie gemeente

Door het plan neemt het groepsrisico inderdaad toe en worden meer mensen bloot gesteld aan het externe veiligheidsrisico. Ten aanzien van dit risico is een verantwoording opgesteld, waarin verschillende maatregelen zijn benoemd om het risico te beperken. Deze maatregelen zijn geborgd doordat in het Chw-bestemmingsplan is geregeld dat, in ieder geval voor het gebied nabij het spoor, de aanvrager een deskundig rapport overlegt (bij de aanvraag om omgevingsvergunningen) aan het college van burgemeester en wethouders. In dit rapport moet zijn aangetoond dat de veiligheid van personen en goederen duurzaam en voldoende is gewaarborgd, al dan niet door het treffen van veiligheidsmaatregelen.

Geluid

Sweco schrijft: "De realisatie van woningen in gebieden die een geluidbelasting kennen van boven de maximale ontheffingswaarde schaadt mogelijk de gezondheid van toekomstige bewoners." Sweco concludeert dus dat de leefomgevingskwaliteit onvoldoende is.

Dus B&W kon dus weten dat leefomgevingskwaliteit als onvoldoende wordt bevonden op basis van geluidsbelasting die de maximale ontheffingswaarde overstijgt. En in dit Chw bestemmingsplan staat dat bij 'Aanvragen omgevingsvergunning voor grotere ontwikkelingen' een onderbouwing wordt gevraagd dat een veilige en gezonde fysieke leefomgeving wordt gewaarborgd [Regels, Hoofdstuk 8 Procesregels, Artikel 14 Aanvragen omgevingsvergunning gebruiks- en bouwactiviteiten, 14.2].

En waar de leefomgevingskwaliteit onvoldoende is gewaarborgd, voldoet het 1221 plan niet aan het uitgangspunt "Het plan is om het gebied te ontwikkelen tot een centrum-stedelijk milieu met een hoge

omgevingskwaliteit" [Notitie stikstofdepositie Hilversum 1221]. En omdat dit plan niet voldoet aan het uitgangspunt is het om die reden niet uitvoerbaar. En omdat het niet uitvoerbaar is voldoet het niet aan de eisen aan een Chw-bestemmingsplan. Dat is B&W zonder twijfel bekend.

Bovendien mag worden aangenomen dat B&W kennis heeft van hoe de Rijksoverheid in lijn met kennisinstituten en mondiale organisaties op het gebied van leefbaarheid en gezondheid adviseren en beleidsrichtlijnen formuleren [bijvoorbeeld de NOVI, het RIVM en de WHO].

De minister schrijft op 23 april 2020 aan de Tweede Kamer over Regie en keuzes in het nationaal omgevingsbeleid (NOVI): "Zoals in het ontwerp van de NOVI is verwoord, is de eerste stap bij het nadenken over nieuwe verstedelijkingslocaties altijd het maken van een beeld van de milieu- en leefomgevingskwaliteiten. De nu al bestaande knelpunten op het gebied van omgevingsveiligheid, luchtkwaliteit, geur en geluidsoverlast illustreren het belang hiervan. (...) Na deze eerste stap komt als tweede stap de kwantitatieve en kwalitatieve vraag naar werken/vestigingsklimaat, wonen en voorzieningen in beeld." De gemeente Hilversum werkt ten onrechte met een afwijkende methodiek: zo werd gestart met het bepalen van een fors aantal te bouwen woningen en kantoren, terwijl een volledige MER-rapportage per ontwikkelscenario van bijvoorbeeld 750, 1150 of 1800 woningen ontbreekt. Dat klemmt temeer daar B&W wel degelijk de nodige kennis bezit om wel zorgvuldig tewerk te gaan:

- Kennis over wat de Hilversumse Commissie van Welstand en Monumenten opmerkt ten aanzien van het zogenaamde Beeldkwaliteitsplan plus;
- Kennis over de Tweede Kamer motie Schonis, over onderzoek hoe het WHO-rapport (met richtlijnen en advieswaarden voor omgevingsgeluid) zich verhoudt tot de huidige wet- en regelgeving.

Reactie gemeente

In het akoestisch onderzoek van 21 januari 2021 zijn geluidsberekeningen uitgevoerd voor de ontwikkellocaties binnen 1221. Deze ontwikkellocaties zijn opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan+. Dit Beeldkwaliteitsplan+ bevat de belangrijkste kaders (aantallen, vorm, massa) van de ontwikkellocaties en is dan ook als uitgangspunt gebruikt voor het onderzoek. Ten tijde van de geluidsberekeningen was er alleen een concept versie van het Beeldkwaliteitsplan+ beschikbaar. In dit concept was per ontwikkellocatie het aantal bouwlagen ingeschat en was geen bouwvlak beschikbaar. Op basis van deze informatie is in het akoestisch model een bepaalde bouwhoogte gehanteerd en is gemeten tot aan de rand van de ontwikkellocaties (tegen het spoor aan). Hierdoor was sprake van een hoge geluidbelasting, die de maximale ontheffingswaarde ontstijgt. Inmiddels is het Beeldkwaliteitsplan+ vastgesteld en zijn voor de ontwikkellocaties de bouwvlakken en bouwhoogtes geconcretiseerd.

In het akoestisch onderzoek van 11 augustus 2022 zijn de juiste afmetingen voor de ontwikkellocaties gehanteerd en zijn de geluidsberekeningen opnieuw uitgevoerd. Uit de nieuwe berekening blijkt dat de maximale ontheffingswaarden nergens wordt overschreden. Hierdoor is sprake van een beter woon- en leefklimaat, dan eerder berekend. Dat qua geluid het woon- en leefklimaat niet optimaal is, is niet afhankelijk van het plan. Dit is in de huidige situatie al het geval. Het plan zorgt voor een toename van 1,5 dB geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar is.

De beschouwing van een goede ruimtelijke ordening omvat meer dan alleen het aspect geluid. Er zijn verschillende omgevingsfactoren die van invloed zijn op de beantwoording van de vraag of sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'. In hoofdstuk 6 van het Chw-bestemmingsplan zijn daarom alle omgevingsaspecten inzichtelijk gemaakt. Alle aspecten in samenhang beziend acht het gemeentebestuur het woon- en leefklimaat aanvaardbaar. De ligging en historische ontwikkeling van het gebied brengen wel enkele bijzondere uitdagingen met zich mee. Zo is sprake van een relatief hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeer en de spoorlijn en brengt het spoor ook risico's op het gebied van externe veiligheid met zich mee. Daar staat tegenover dat het plan voorziet in nieuwe, betaalbare woningen met behoud van werkgelegenheid, de wijk een goede (OV)

bereikbaarheid kent, levendig is en voorzieningen op korte afstand aanwezig zijn. Bovendien draagt het plan bij aan verduurzaming en vergroening van de wijk door groene plekken te creëren in de wijk en binnen de ontwikkellocaties.

De milieu- en leefomgevingskwaliteiten zijn in beeld gebracht door in eerste instantie een gebiedsanalyse op te stellen. Met de analyse is aangetoond voor welke aspecten geen knelpunten worden verwacht en welke aandachtspunten er binnen 1221 zijn. Voor de aandachtspunten binnen 1221, te weten geluid, stikstof, externe en veiligheid is vervolgens nader onderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat er ten aanzien van stikstof geen belemmeringen zijn voor het planvoornemen. Ten aanzien van geluid zijn hogere waarden vastgesteld en wordt bij de (indiening van de) omgevingsvergunning gevraagd om een vervolgonderzoek, die aantoont dat (met/zonder maatregelen) sprake is van een voldoende leefklimaat.

Voor externe veiligheid wordt ook bij de omgevingsvergunning gevraagd om vervolgonderzoek, die aantoont dat (met/zonder maatregelen) sprake is van een voldoende leefklimaat.

De effecten van alle milieuaspecten zijn samengevat in de aanmeldingsnotitie/beoordeling milieugevolgen voor de m.e.r.-beoordeling, waarin wordt geconcludeerd dat geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen op het milieu en dus geen MER hoeft te worden opgesteld. Effecten die er zijn hebben met name invloed op de nieuwe inwoners van 1221.

- Kennis uit de Omgevingsfoto gemeente Hilversum [Eindversie okt. 2019], die een analyse bevat ten behoeve van de Omgevingsvisie. Hierin staat dat het Europees Milieuagentschap cijfers verzamelt waaruit blijkt dat 18% van de bewoners in Hilversum wordt blootgesteld aan geluidsniveaus van 55 tot 60 decibel per dag. "Dat maakt Hilversum na Utrecht, in vergelijking met andere gemeenten, de op één na lawaaiigste plek van Nederland."
- Kennis over de mogelijkheid die de Omgevingswet biedt om de norm voor geluid bij te stellen. Het college schreef op 9 maart 2022 dat de raad onder de Omgevingswet kan kiezen voor toepassing van de WHO-normen in Hilversum, maar dat het college dit zou ontraden.

Reactie gemeente

In de Omgevingsfoto van Hilversum december 2019 staat dat Hilversum de op één na lawaaiigste plek is van Nederland. Deze conclusie is echter getrokken op basis van foutieve informatie. Op 21 april 2021 is een update van de omgevingsfoto door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin is deze fout hersteld. In de Atlas leefomgeving kaart staat dat 6 tot 8 procent van de bewoners in Hilversum ernstige geluidshinder ondervindt van het stadsverkeer.

Het college volgt wet- en regelgeving en hanteert de geluidnormen die daarin zijn vastgelegd. De raad kan inderdaad onder de Omgevingswet kiezen voor de WHO-normen in Hilversum. Deze keuze is nog niet gemaakt.

Verkeerslawaaï

Door dit ontwerp bestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarde koerst het college op versnelde vastlegging van een primair op economisch in plaats van gezondheid gebaseerde ontwikkeling. Het brengt de raad en de inwoners van Hilversum onvoldoende in positie om nieuwe beleidsafwegingen op een groot gebied toe te passen. Het sluit niet aan bij de gewijzigde nieuwe inzichten en beleidsuitgangspunten van de Omgevingswet die gezonde leefomgeving centraler stelt dan voorheen.

De analyse van de geluidbelasting in Hilversum is dat deze de komende jaren toeneemt door groei van de mobiliteit (ondanks de groei van elektrisch rijden). Verder worden er door ruimtelijke ontwikkelingen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd die te maken krijgen met geluidhinder. Er zijn echter geen bronmaatregelen in het bestemmingsplan geborgd. Er is alleen ten behoeve van nieuwbouw een hogere grenswaarde opgenomen tot maximaal 68 dB. Terwijl als een hogere waarde wordt toegestaan, dient te worden aangetoond dat het binnen niveau in verblijfsgebieden van geluidgevoelige

bestemmingen niet meer bedraagt dan 33 dB. (Vergelijk de vernietiging van het bestemmingsplan Stationsgebied door de Raad van State).

Voor woningen gelegen binnen een geluidzone is in de Wet geluidhinder een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevel bepaald van 48 dB (Lden), bij uitzondering maximaal te verhogen tot 63 dB. In de regel is dus snelheidsverlaging en/of het toepassen van een 'stiller' wegdek zinvol. Alleen wijst Sweco er op dat "Vanwege het vele optrekkende, remmende en afbuigende verkeer op wegen in binnenstedelijk gebied het toepassen van een stiller wegdek op bezwaren van technische aard stuit. Het wegdek slijt te snel en daarmee zijn de beheer- en onderhoudskosten te hoog." Resteert dus snelheidsverlaging om te voorkomen dat de uitzonering (63 dB) de regel wordt.

Reactie gemeente

In het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is als voorwaarde opgenomen dat bij de omgevingsvergunningaanvraag een akoestisch onderzoek moet worden overlegd, waarin wordt aangetoond dat het maximale binnenniveau in geluidsgevoelige ruimtes in de woningen volgens het Bouwbesluit niet wordt overschreden. Hiermee vindt de akoestische toets naar het binnenniveau wel plaats, maar op een later moment zodra de concrete ontwikkelingen verder zijn uitgewerkt. Een akoestische toets naar het binnenniveau is in deze fase nog niet mogelijk, omdat nog onduidelijk is waar de woningen (en de daarbinnen geluidgevoelige ruimtes) zich exact gaan bevinden.

In het Akoestisch onderzoek van Sweco (22 januari 2022) zijn op de gevels van de planlocaties (Zuiderweg/Lijsterweg, Hunkemöller, Venetapark, Wybertjesfabriek, Grote Sigarenfabriek en Van Son) waarneempunten gelegd op 1,5 meter boven het vloerniveau van de betreffende verdiepingen. In dit geval: 1,5 meter op de eerste verdieping; 4,5 meter op de tweede verdieping; +3,0 meter per extra verdieping. De geluidcontouren zijn bepaald op een immissiehoogte van 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter boven lokaal maaiveld

De metingen zijn afgestemd op de aangenomen maximale bouwhoogte. Maar waarom is dan de maximale bouwhoogte niet correct weergegeven? Zo staat in het BKP+ (dat onderdeel uitmaakt van dit ontwerp bestemmingsplan) 37 meter. Dit klopt bij de Hunkemöller locatie waar op een verhoogd maaiveld 33 meter hoog wordt gebouwd. Maar er zijn nogal wat foutieve inschattingen opgenomen:

Tabel 3-1: Uitgangspunten ontwikkellocatie

Ontwikkellocatie	Aantal woningen	Maximaal gehanteerde hoogte (meter)
Zuiderweg/Lijsterweg	70	15 foutief is 17 m.
Wybertjesfabriek	50	18 foutief is 17 m.
Venetapark	200	25 foutief door verhoogd maaiveld + 3m.
Hunkemöller	300	24 foutief is 33 m, 28 m, 26 m & verhoogd maaiveld + 3m.
Grote Sigarenfabriek	70	18 foutief is 12 m.
Van Son	170	15 foutief is 20 m.
KNW (Geuzenpark)	ontbreekt	ontbreekt

Reactie gemeente

In het akoestisch onderzoek van 20 januari 2021 zijn geluidsberekeningen uitgevoerd voor de ontwikkellocaties binnen 1221. Deze ontwikkellocaties zijn opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan+. Dit Beeldkwaliteitsplan+ bevat de belangrijkste kaders (aantallen, vorm, massa) van de ontwikkellocaties en is dan ook als uitgangspunt gebruikt voor het onderzoek. Ten tijde van de geluidsberekeningen was een concept versie van het Beeldkwaliteitsplan+ beschikbaar. In dit

concept was per ontwikkellocatie het aantal bouwlagen ingeschat en was geen bouwvlak beschikbaar. Op basis van deze informatie is in het akoestisch model een bepaalde bouwhoogte gehanteerd en is gemeten tot aan de rand van de ontwikkellocaties (tegen het spoor aan). Hierdoor was sprake van een hoge geluidbelasting, die de maximale ontheffingswaarde ontstijgt.

Inmiddels is het Beeldkwaliteitsplan+ vastgesteld en zijn voor de ontwikkellocaties de bouwvlakken en bouwhoogtes geconcretiseerd. In het definitieve Beeldkwaliteitsplan+ zijn concrete bouwhoogtes (in meters) voor de ontwikkellocaties beschreven. Daarnaast zijn bouwvlakken opgenomen, waardoor niet meer tot aan de rand van de ontwikkellocatie (tegen het spoor aan) hoeft te worden gemeten. De maximale bouwhoogte van de locatie Hunkemöller bedraagt 33 meter vanaf bestaand maaiveld. De maximale bouwhoogte is inclusief de verhoogde parkeerkelder.

In het akoestisch onderzoek van 11 augustus 2022 (opgenomen als bijlage) zijn de juiste afmetingen voor de ontwikkellocaties gehanteerd en zijn de geluidsberekeningen opnieuw uitgevoerd. Dat qua geluid het woon- en leefklimaat niet optimaal is, is niet afhankelijk van het plan. Dit is in de huidige situatie al het geval. Het plan zorgt voor een toename van 1,5 dB geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar is. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen lager liggen dan in het ontwerp Chw-bestemmingsplan en dat de maximale ontheffingswaarde niet (meer) wordt overstreden. Er is nog wel sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde en om die reden worden hogere grenswaarden vastgesteld. Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hierop aangepast en wordt gewijzigd vastgesteld.

Waarom ontbreekt de Korte Noorderweg ontwikkellocatie? Daar wordt zonder twijfel ook (te) hoog gebouwd.

Reactie gemeente

Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. De vaststelling heeft plaatsgevonden tijdens de ter inzage legging (d.d. 25 februari tot en met 7 april 2022) van het ontwerp van het Chw-bestemmingsplan en kon nog niet worden meegenomen. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). Dit gebiedspaspoort kan daarom nu ook onderdeel worden van het Chw-bestemmingsplan.

Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg wordt als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. Daarnaast zijn de toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 hierop aangepast.

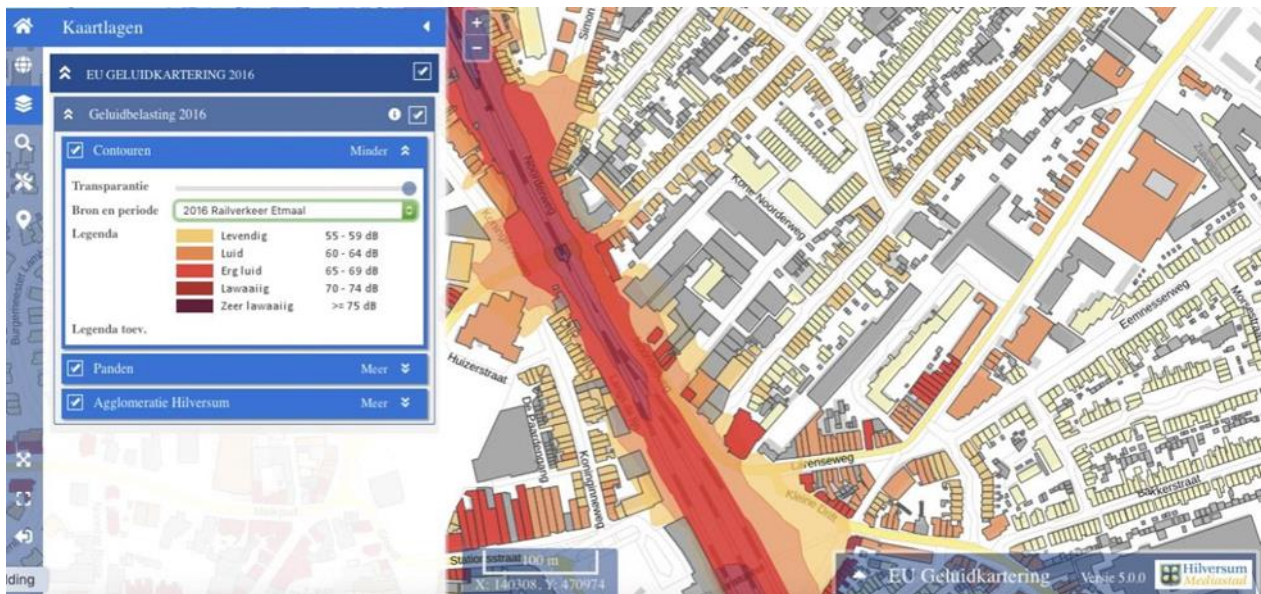
Vliegtuiglawaai

Wat ook ontbreekt is een referentie aan het vliegtuiggeluid.

Te constateren is hoe ook in Hilversum geluidsoverlast van vliegtuigen een rol speelt.

[<https://www.parool.nl/columns-opinie/het-luchtruim-is-al-zo-vol-kunnen-daar-nog-vliegtuigenbij~b230ba71/>].

Luchtvaart vormt een bron van geluid die in beeld komt bij de geluidkaart die als wettelijke verplichting geldt voor de gemeente Hilversum.



De geluidbelasting vanwege railverkeer ligt op de locaties KNW, Venetapark en Zuiderweg/Lijsterweg boven de maximaal te ontheffen waarde. Hiervoor zijn maatregelen noodzakelijk. "Een van de maatregelen kan zijn om de bebouwing binnen de plangebieden verder van het spoor te plaatsen." [Uit: Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling', Sweco, 10-022022]. Dus waar de bewoners aan de Liebergerweg de bouwmassa's zo ver mogelijk richting het spoor willen verplaatsten, drukt dit advies van Sweco die bouwmassa's weer bij het spoor vandaan richting de woonwijk. Kortom, er zijn de nodige urgente geluidsproblemen. Maar de gemeente maakt zich daarvan af door te stellen "Het treffen van maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen stuit op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard." Resteert nog op te merken dat de bijlagen bij 'akoestisch' incompleet zijn.

Reactie gemeente

In het akoestisch onderzoek (Sweco, d.d. 20 januari 2022) ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan zijn geluidsberekeningen uitgevoerd voor de ontwikkellocaties binnen 1221. Deze ontwikkellocaties zijn opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan+. Dit Beeldkwaliteitsplan+ (incl. gebiedspaspoort Korte Noorderweg) bevat de belangrijkste kaders (aantallen, vorm, massa) van de ontwikkellocaties en is dan ook als uitgangspunt gebruikt voor het onderzoek. Ten tijde van de geluidsberekeningen was er alleen een concept versie van het Beeldkwaliteitsplan+ beschikbaar. In dit concept was per ontwikkellocatie het aantal bouwlagen ingeschat en was geen bouwvlak beschikbaar. Op basis van deze informatie is in het akoestisch model de bepaalde bouwhoogte gehanteerd en is gemeten tot aan de rand van de ontwikkellocaties (tegen het spoor aan). Hierdoor was sprake van een hoge geluidbelasting, die de maximale ontheffingswaarde ontstijgt. Inmiddels is het Beeldkwaliteitsplan+ vastgesteld en zijn voor de ontwikkellocaties de bouwvlakken en bouwhoogtes geconcretiseerd. In het akoestisch onderzoek (d.d. 11 augustus 2022) zijn de juiste afmetingen voor de ontwikkellocaties gehanteerd en zijn de geluidsberekeningen opnieuw uitgevoerd. Uit de nieuwe berekening blijkt dat de maximale ontheffingswaarden nergens wordt overschreden. Hierdoor is sprake van een beter woon- en leefklimaat, dan eerder berekend. Wel is nog steeds sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde en om die reden worden hogere grenswaarden vastgesteld. Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hierop aangepast en wordt gewijzigd vastgesteld.

Ook hier geldt dat de beschouwing van een goede ruimtelijke ordening meer omvat dan alleen het aspect geluid. Er zijn daarom - zoals gezegd - verschillende omgevingsfactoren die van invloed zijn op de beantwoording van de vraag of sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'.

Omdat de 'knip Oosterspoorplein' geen vastgesteld beleid was tijdens het opstellen van dit akoestisch onderzoek is deze niet meegenomen. Maar de vraag wanneer je modelmatig meer of minder risico loopt is natuurlijk zeer relevant en zou in de studie moeten zijn meegenomen.

Reactie gemeente

De structuurvisie Bruisend Hart is vastgesteld op 9 juni 2022 en geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rond het Oosterspoorplein plaatsvinden. Hierin staat bijvoorbeeld wat het gewenste karakter van het gebied is. Op welke plekken komt groen en water? Welke fietspaden, wandelpaden en wegen komen er? Waar komen – globaal gezien – de gebouwen en welke functies krijgen ze? Wat wordt publieke ruimte? En waar is plaats voor wonen, werken, winkels en horeca? Voor het antwoord op dergelijke vragen is het nu nog te vroeg. Dat is iets voor de komende jaren. Na de structuurvisie volgt een nadere stedenbouwkundige uitwerking waarbij het gesprek met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen wordt gevoerd. Voor de toetsing van de plannen komen er een beeldkwaliteitsplan en een bestemmingsplan/omgevingsplanwijziging.

Uit onderzoek (Nader onderzoek verkeer bij ontwikkeling Bruisend Hart in Hilversum, d.d. 13-5-2022) bij de structuurvisie blijkt dat – rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in 1221 – een knip voor autoverkeer goed is te realiseren. In dit onderzoek zijn drie varianten onderzocht. De infrastructurele aanpassingen, zoals opgenomen in de drie varianten, hebben consequenties voor de verkeersstromen in het plangebied rond het Bruisend Hart, maar ook daarbuiten. Een deel van het verkeer wordt gedwongen andere routes te kiezen ten gevolge van de beperkingen (een tweetal knips). Het bieden van een nieuwe verbinding, zoals in Variant 2 en Variant 3, biedt daarentegen weer nieuwe mogelijkheden voor (kortste) routes. De beperkingen bieden anderzijds weer kansen en verbeteringen voor de leefbaarheid van het Bruisend Hart. Met het verkeersprognosemodel is berekend, voorspeld, hoe de verkeersstromen wijzigen richting het planjaar 2040, met inbegrip van de ruimtelijke ontwikkelingen in het hele postcodegebied 1221. Op basis van deze wijzigingen is een effectanalyse gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie, kijkend naar diverse aspecten voor alle varianten. Op grond van deze effectbeoordeling is de conclusie getrokken dat alle drie de varianten verkeerskundig haalbaar zijn en op geen enkel aspect leiden tot duidelijk negatieve effecten, met uitzondering van de ruimtelijke inpasbaarheid van Variant 2, waar een nieuwe (brug)verbinding aan de stationszijde van het plein moet worden ingepast.

Bij de behandeling van de structuurvisie heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen waarin is bepaald dat de huidige noord-zuid-verbinding (Kleine Drift) dwars over het plein verdwijnt. In plaats daarvan wordt langs het plein een verbinding Larenseweg-Zuiderweg ingericht in de vorm van een autotegast-sstraat.

Op termijn wordt in overleg met omwonenden en overige belanghebbenden besproken of het wenselijk en mogelijk is de verbinding langs het plein voor autoverkeer af te sluiten en zo de verblijfskwaliteit van het plein verder te vergroten. De besluitvorming over de daadwerkelijke verbinding vindt, na overleg de komende jaren, op een later moment plaats. De daadwerkelijke ontwikkeling en daarmee verbetering van Bruisend Hart is een proces, waarbij we in stappen het plan steeds gedetailleerder uitwerken, met ook bij elke stap passende participatievormen. Het Bruisend Hart maakt weliswaar onderdeel uit van het postcodegebied 1221, maar maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het Chw-bestemmingsplan 1221. Hierboven is aangegeven waarom dat niet kan. Na het opstellen van het stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplan zal een bestemmingsplan/omgevingsplanwijziging moeten worden opgesteld voor het Bruisend Hart.

In de bestemmingsplan-documentatie 1221 ontbreekt informatie over trillingen samenhangend met het transport over het spoor. Dit terwijl vanaf 2018 het rijk het beleidsintensiveringstraject voor trillingen heeft ingezet. De rijksoverheid schrijft op haar website "Gemeenten moeten er rekening mee houden bij de voorbereiding van nieuwe ruimtelijke plannen voor locaties langs het spoor." [<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/maatregelen-overlastomwonenden-spoor>].

ProRail geeft aan dat Nederland het drukst bereden spoorwegnet van Europa heeft. En ProRail heeft een oproep gedaan aan lokale overheden om rekening te houden met hinder voor toekomstige bewoners langs het spoor. Volgens ProRail is het nodig gebouwen op een andere manier te funderen om trillinghinder te voorkomen [<https://www.prorail.nl/nieuws/prorailwaarschuwt-voor-trillingshinder-bij-nieuwbouw-langs-het-spoor>]

Het RIVM geeft aan dat 20% van de mensen veel last van trillingen heeft door reizigerstreinen.

Dat is bijna twee keer zoveel als bleek uit het eerste RIVM-onderzoek van 2013. Ook goederentreinen zorgen voor gezondheidsproblemen. Het aandeel mensen dat daarvan last heeft, bleef tussen 2013 en 2019 stabiel, maar hoog: 40% van de buurtbewoners ervaart ernstige hinder en 20% heeft last van ernstige slaapverstoring [zie <https://www.rivm.nl/trillingenlangs-spoor>]

Kortom er is reden wél aandacht aan trillingen te besteden voor de plannen in 1221. Deze aandacht ontbreekt.

Reactie gemeente

Door de ontwikkelingen in het plangebied zal de trillingshinder niet toenemen, door deze ontwikkelingen gaan er niet meer treinen rijden. Het aspect 'trillingen' is een aspect dat beoordeeld moet worden voor de nieuw te bouwen woningen (nieuwe bewoners) en ten onrechte is dit aspect niet eerder beschouwd in de toelichting van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van aspect 'trillingen' is daarom aanvullend een beschouwing gedaan naar de sectorale wet- en regelgeving, het beleid en de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het planvoornemen. De beschouwing is verwerkt in paragraaf 6.4.4. Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet is het trillingsonderzoek doorgeschoven naar de omgevingsvergunningsfase. In artikel 14 van de regels is opgenomen dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader trillingsonderzoek dienen aan te leveren. Ook is met een voorwaardelijke verplichting in artikel 12 bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. De toelichting, de regels en de verbeelding zijn aangepast ten aanzien van het aspect 'trillingen'.

Lichthinder

In de reactienota bij het BKP+ schrijft het college "Door intensiever gebruik van de ruimte en groei van het aantal inwoners in Hilversum groeit de lichtemissie. Dit kan leiden tot meer overlast, zowel voor natuurgebieden als voor inwoners. Met het inwerking treden van de Omgevingswet verhuizen enkele regels met betrekking tot lichthinder van het Rijk naar gemeenten. Gemeenten moeten afwegen hoe hiermee om te gaan in het omgevingsplan. Dat kan zijn dat de bestaande regels worden gehandhaafd, maar ook dat meer of strengere regels worden opgesteld. Deze afweging wordt naar verwachting in de Omgevingsvisie gemaakt." Als het college al weet dat de lichtemissie toeneemt en kan leiden tot meer overlast voor zowel mens als dier, waarom ontbreekt dan de aandacht daarvoor in de stukken? Er is namelijk wél reden om aandacht aan lichthinder te besteden bij de plannen voor 1221 en niet pas in de Omgevingsvisie. Nu is het moment, in het kader van de MER. Temeer daar B&W zelf stelt: "Dit is geen 'normaal' bestemmingsplan maar een Chw (crisis- en herstelwet) bestemmingsplan-plus met verbrede reikwijdte. Een belangrijk verschil is dat niet slechts regels mogen worden gesteld in het kader van een goede ruimtelijke ordening, maar dat regels betrekking kunnen hebben op de (hele) fysieke leefomgeving waaronder klimaatadaptatie." [uit BKP+ reactienota]. Reden te meer om het aspect lichthinder niet te laten liggen.

Reactie gemeente

In de inleiding van deze zienswijzennota is aangegeven wat voor soort bestemmingsplan het Chw-bestemmingsplan is. Daarin is onder andere aangegeven dat bepaalde onderzoeken niet nu maar pas bij de aanvraag om een omgevingsvergunning (dus bij een concrete invulling) kunnen worden gedaan. Zo zal het lichthinderonderzoek worden doorgeschoven naar de omgevingsvergunningsfase, omdat de ontwikkelingen nu nog niet concreet (of in ieder geval onvoldoende) zijn uitgewerkt. Het lichthinderonderzoek (bezonning) is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. Er is een beknopte beschouwing van lichthinder toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.5.

Bodemverontreiniging

"Naast loodverontreiniging zijn in de bodem diverse andere verontreinigende stoffen aanwezig. Deels zijn dit stoffen waarvan de aanwezigheid en gevolgen al lange tijd in beeld zijn en waarmee rekening gehouden dient te worden bij werkzaamheden in de bodem en bij functiewijziging. Er worden echter ook nog steeds nog niet bekende gevallen van verontreiniging ontdekt." [Uit Omgevingsfoto gemeente Hilversum, 2019]. Aandacht voor bodemverontreiniging mag dus niet ontbreken.

Reactie gemeente

Het aspect bodemverontreiniging ontbreekt niet in Chw-bestemmingsplan 1221. In paragraaf 6.5.1 Bodemkwaliteit is aandacht geschonken aan de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het gebied. In deze paragraaf zijn de bekende bodemverontreinigingen inzichtelijk gemaakt. Aangezien niet alle ontwikkelingen binnen 1221 concreet zijn en er op voorhand geen onoverkoombare belemmeringen worden verwacht, wordt ook hier de onderzoeksplicht doorgeschoven naar de vergunningverlening. Bij een omgevingsvergunning van een concrete ontwikkeling dient bodemonderzoek worden uitgevoerd. Hiervoor is in de procesregels een regeling opgenomen dat initiatiefnemers de milieuhygiënische bodemkwaliteit moeten aantonen bij een omgevingsvergunningaanvraag, bijvoorbeeld middels het overleggen bodemonderzoek. Voor iedere ontwikkeling binnen het gebied zal minstens een historisch bodemonderzoek nodig zijn om aan te tonen of er mogelijk bodemverontreinigingen aanwezig zijn. Hieruit blijkt dan per ontwikkeling of vervolgens een verkennend bodemonderzoek nodig is. Indien uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat er sprake is van een sterk verontreinigde bodem is nader onderzoek noodzakelijk. Uit het nader onderzoek kan blijken dat uiteindelijk een eventuele sanering van de bodem nodig is, waarmee de bodem geschikt wordt gemaakt voor de uit te voeren werkzaamheden en beoogde functie. De eventuele saneringsplicht van reeds aanwezige bodemverontreiniging zal leiden tot een positief effect op de bodemkwaliteit.

Tevens is in het Chw-bestemmingsplan 1221 delen van de bouwverordening geïntegreerd. In het Chw-bestemmingsplan zijn alleen de ruimtelijk relevante regels overgenomen. De bouwverordening blijft voor de overige regels van kracht. In de bouwverordening Hilversum 2009 zijn voorschriften opgenomen met betrekking tot het bouwen, verbouwen, gebruik en slopen van bouwwerken. In de bouwverordening wordt onder andere ingegaan op indieningsvereisten voor de omgevingsvergunning bouwen en is een verbod opgenomen voor het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem.

Fauna

In het plangebied 1221 leven naar verwachting beschermde soorten en kan verstoring of verjaging uit hun huidige leefomgeving plaatsvinden. [Hilversum 1221 Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling, Sweco, 2022]. Ook hieraan dient in de MER-aandacht geschonken te worden.

Reactie gemeente

In de aanleiding en in de beantwoording van deze zienwijze is ingegaan op de noodzaak om een MER te maken. Dat is niet verplicht. Er is wel een milieubeoordeling gemaakt (de aanmeldnotitie/beoordeling milieu).

In paragraaf 6.5.2 Natuur en soorten en in de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling is aandacht geschonken aan de beschermde soorten in het gebied. In de procesregels (artikel 14) is een regeling opgenomen dat initiatiefnemers bij gebruik- en bouwactiviteiten moeten aantonen dat beschermde soorten en gebieden niet worden belemmerd middels een verkennend natuuronderzoek. Op basis hiervan kan een aanvullend natuuronderzoek nodig zijn. Ook kunnen er mitigerende maatregelen nodig zijn om een ontwikkeling mogelijk te maken. Aangezien de ontwikkelingen binnen 1221 nog niet concreet zijn en er op voorhand geen onoverkoombare belemmeringen worden verwacht, wordt de onderzoeksplicht ook doorgeschoven naar de vergunningverlening.

Stikstof

In de notitie voor de toetsing van de stikstofdepositie wordt aangegeven dat de afstand van het plangebied tot op 4,5 kilometer van Natura 2000 gebieden 'groot' is. Echter gelet op het feit dat de rijksoverheid de toestemmingsverlening beziet tot maximaal 25 kilometer ten opzichte van kwetsbare Natura 2000 gebieden is de afstand van 1221 ten opzichte van Natura 2000 juist relatief klein.

Het 'uit de wijk drukken' van verkeer naar de randwegen, almede het (cumulatieve) effect van de plannen dat uitgaat op de stikstofdepositie, en de gewenste bijstelling van de aannamen van de hoeveelheid verkeer op basis van de realiteit (1.0 gemiddeld autobezit, achterblijvende deelmobiliteit) noodzaakt opnieuw te kijken naar de stikstof uitstoot.

Zeker ook omdat het niet alleen gaat om geen nieuwe stikstofuitstoot toe te voegen maar om de bestaande uitstoot te verminderen.

Vergelijk wat de Omgevingsfoto Hilversum uit 2019 hierover zegt: : "Stikstofdepositie speelt op regionale schaal bij het toestaan van ontwikkelingen. Indien in nabijgelegen Natura 2000gebieden met stikstofgevoelige habitat geen afname van de stikstofdepositie kan worden gerealiseerd, betekent dat dat geen (bouw)vergunningen meer kunnen worden afgegeven en dat de regio 'op slot' gaat." Tevens geldt "Zo heeft de natuur in 't Gooi last van de stikstof uit ammoniak. (...) De Hilversumse zandgebieden (heide en bossen) zijn zeer gevoelig voor deze condities. De zandgebieden kennen vergelijkbare ecosystemen als de Veluwe, waar deze als Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. In Hilversum is dit niet het geval, waardoor de zandgebieden niet worden beschermd tegen een toename van stikstofdepositie. Nader onderzoek naar de lokale situatie is daarom gewenst om oorzaken en gevolgen goed in beeld te krijgen en daarmee aan efficiënte maatregelen te kunnen werken." [Uit Omgevingsfoto gemeente Hilversum, 2019]

Reactie gemeente

Bij het opstellen van het ontwerp Chw-bestemmingsplan is (Sweco, 21 januari 2022) een stikstofonderzoek uitgevoerd, welke aantoont dat het plan niet leidt tot toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar in stikstofgevoelige habitattypen/ leefgebieden. Het stikstofonderzoek is op 14 juli 2022 aangepast, omdat een nieuwe versie van zogenoemde Aerius Calculator (een rekentool) beschikbaar kwam. Uit de nieuwe berekening volgt dezelfde resultaten. Aangetoond is dat stikstof geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Houtstook

De grootste lokale CO₂-bronnen waar de Gemeente Hilversum invloed op heeft zijn lokaal verkeer en houtstook in de gemeente [Uit Omgevingsfoto gemeente Hilversum, 2019]. Hoewel het stoken van open haarden en houtkachels en het gebruik van barbecues en vuurkorven als activiteiten niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld is het wel bekend dat het toestaan niet bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Daarom is het nodig te doen wat wél kan, namelijk deze hout(kool)stook als terugkerende activiteit als niet passend aan te merken in het bestemmingsplan. Dit is een concrete bijdrage aan een gezonde leefomgeving die momenteel in dit bestemmingsplan mist. Hopelijk houdt dit geen verband met het antwoord van B&W van 9 maart 2022) op vragen die aansporen tot actie m.b.t. de aanpak van

houtstook, dat voor de milieuthema's luchtkwaliteit en geluid slechts een halve f.t.e. aan ambtelijke capaciteit beschikbaar is. "De noodzaak van extra capaciteit op het gebied van luchtkwaliteit en geluid, evenals de hierbij benodigde handhaving capaciteit om nieuw luchtbeleid effectief te kunnen controleren, is inmiddels structureel" aldus B&W.

Overigens kan om ongewenste hout(skool)stook te bestrijden ook het Bouwbesluit 2012 (art. 7.22) worden ingeroepen. Hierin is vastgelegd dat het verboden is hinderlijke rook, roet of stank te verspreiden. Aandacht voor deze vormen van hinder ontbreekt in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Gemeenten kunnen in bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte regels opnemen over het gebruik van houtkachels. Het oogmerk is dan het beschermen van de gezondheid van omwonenden (en van het milieu). Daarnaast kan de gemeente in de omgevingsvisie het beleid voor houtstook opstellen en in een programma maatregelen vastleggen. Ook kan de gemeente lokale omgevingswaarden voor luchtkwaliteit opstellen. Als de gemeente een lokale omgevingswaarde vaststelt dan zal zij deze zelf moeten monitoren. Het aspect houtstook is niet meegenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221, omdat de Gemeente Hilversum geen beleid heeft omtrent houtstook.

VERKEER

Het aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende BKP is onvoldoende integraal. Neem de verkeersproblematiek en de daarmee samenhangende inrichtingsproblematiek. Dit is voor alle inwoners van essentieel belang. Het BKP noemt het afsluiten van de kleine spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer, en meldt dat er in de wijk 1221 veel minder doorgaand autoverkeer zal zijn.

Maar waar een verkeersader wordt 'doorgeknipt' ontstaat een wond die elders gaat bloeden. In 1221 staan twee mogelijke knippen gepland. Bij goede ruimtelijke ordening weeg je die mee. In dit bestemmingsplan is dat buiten beschouwing gelaten (zie voor de verschillen verderop het overzicht tussen de verkeersrapporten).

Juist ook omdat de Gebiedsagenda meldt "Met de verwachte groei van bewoners en mogelijk ook werknemers in 1221 neemt de mobiliteit naar en binnen de wijk toe. Ook in de directe omgeving wordt veel ontwikkeld. Met de ontwikkelingen op Anna's Hoeve en Philipsterrein neemt het inwonertal in de rest van Oost substantieel toe "

De drie buurten Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt kunnen die groei niet aan. Dit blijkt uit deze passage uit de Gebiedsagenda: "De buitenring kan een dergelijke groei van het autoverkeer aan, maar de verkeersstructuur in de drie buurten, met vaak smalle straten, maakt dat verplaatsing te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer sterk de voorkeur verdient boven de auto." En dan te bedenken dat de bestaande problemen al groot zijn. Zie de inspraakreactie van de bewonersvertegenwoordigers van de Lieberger- en Zuiderweg.

Opgemerkt wordt "(...) dat de jarenlange verkeerschaos en onveiligheid in de Liebergerweg een open zenuw is; gekozen is voor een ontsluiting van alle locaties op de Lieberger- en Zuiderweg; bewoners willen weten waaraan ze toe zijn qua leefbaarheid en toekomstbestendigheid; het gaat om het afknijpen van de verkeersdruk door een lagere parkeernorm op de locatie; sussende geluiden voeden de ongerustheid en boosheid; de verkeersdruk vanwege ontwikkellocaties zou daarom meer aandacht moeten krijgen. [Inspraakreactie vertegenwoordiger bewoners in de Cie 17 nov. 2021]

Reactie gemeente

Ten aanzien van de voorkeur van het openbaar vervoer boven de auto sluit het Chw-bestemmingsplan aan op de Gebiedsagenda 1221. Het plangebied is gelegen naast een OV-knooppunt, dat optimaal benut kan worden. Het plangebied kent een ambitieus programma, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. De beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te

wijken van de parkeernormen uit de parkeernota. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm verlaagd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Een van de elementen die kunnen zorgen voor een reductie van het aantal parkeerplaatsen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelauto's en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor nieuwbouw bij de OV-knooppunten dient te worden voldaan aan de 'Fietsparkeercijfers 2019' van de CROW. In het Chw-bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar de Parkeernormering OV-knooppunten, zodat dit toetsingskader kan worden gehanteerd zodra wordt afgeweken van de parkeernormen uit de Parkeernota. Daarmee wordt het autogebruik ontmoedigd en het wandelen en fietsen gestimuleerd. In hoofdstuk 7 wordt hier nader op ingegaan. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

Met vertrek van het distributiecentrum Hunkemöller (Liebergerweg) neemt het aantal verkeersbewegingen van grote vrachtwagens fors af en zal de jarenlange verkeersdrukke en onveiligheid in de Liebergerweg afnemen. Daar tegenover staan verkeersbewegingen van de nieuwbouw. De buurt heeft aangegeven zich zorgen te maken over de hoeveelheid aan verkeersbewegingen in de Liebergerweg met de komst van de beoogde nieuwbouw en heeft de ontwikkelaar verzocht het autogebruik op de locatie zo veel als mogelijk te beperken om daarmee overlast voor de wijk te beperken. Dit sluit aan op de gebiedsagenda, waar goede fietsparkeervoorzieningen en deelautomobiliteit ook worden benoemd. In het Locatie Ontwikkelplan wordt bij het thema mobiliteit aangegeven door de ontwikkelaar hoe men het autogebruik van de nieuwe bewoners en gebruikers wil beperken, onder andere door in te zetten op deelauto's, goede fietsparkeervoorzieningen. Hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen naar beneden worden bijgesteld. Het parkeren wordt ondergronds opgelost, zowel vanuit de omwonenden als de gemeente als wenselijk geacht op deze plek. Om overlast in de buurt te voorkomen, komen bewoners van de beoogde nieuwbouw straks niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de straat/buurt. Men moet parkeren op het eigen Hunkemöller-terrein in de ondergrondse parkeergarage.

Naast de zorgen over de verkeersbewegingen met de beoogde nieuwbouw in de straat, hebben de omwonenden aangegeven zich zorgen te maken over de inrichting en staat van onderhoud van de straat zelf. Uit onderzoek blijkt dat de beoogde nieuwbouw geen noodzakelijke maatregelen voor de straat zelf met zich meebrengt. Desondanks heeft de ontwikkelaar een substantieel bedrag gereserveerd om bij te dragen aan toekomstige herinrichting van de straat, om hiermee tegemoet te komen aan de wensen vanuit de buurt. Deze toegezegde bijdrage door de ontwikkelaar is tot stand gekomen zonder een (juridische) noodzaak of verplichting en is daarmee uniek in de Hilversumse gebiedsontwikkeling, ook gezien de omvang van de bijdrage.

Over de toekomstige herinrichting van de Liebergerweg moet het gemeentebestuur nog een besluit nemen. Het voorleggen van dit voorstel tot het opknappen van de Liebergerweg wordt als wenselijk geacht door de buurt, gezien de verouderde staat van het wegdek en de onveilige verkeerssituatie door ontbreken van het trottoir op een groot gedeelte van de straat. Hierdoor zijn voetgangers genoodzaakt op de weg te lopen, tussen geparkeerde auto's, met onveilige situaties tot gevolg. Het opknappen van de Liebergerweg biedt ook kansen voor het toevoegen van meer groen en een klimaatadaptieve inrichting, belangrijke ambities vanuit de Gebiedsagenda 1221.

Nieuwe weg

"De doorstroming van het verkeer op de Buitenring-Noord te Hilversum is in de huidige situatie, met name in de spitsperiodes, verre van optimaal. Daarnaast heeft de gemeente Hilversum plannen om het aantal verkeersstromen (gemotoriseerd verkeer) van de spooroverweg Kleine Spoorbomen te verminderen, met als gevolg dat meer gemotoriseerd verkeer van de Buitenring Noord gebruik zal maken." Mag je de doorontwikkelingen binnen 1221 de leefbaarheid op een aangrenzende plek nog meer onder druk zetten?

Vergelijk ook met "(...) op en rondom de wegen in Hilversum een verhoogde concentratie luchtverontreinigende stoffen te zien is. [Uit Omgevingsfoto gemeente Hilversum, 2019]. Deze toename van gemotoriseerd verkeer inclusief op de Buitenring-Noord moet in de MER worden betrokken.

Is een nieuwe weg een oplossing? En over welke nieuwe gaat het? De nieuwe noord-zuid verbinding tussen Noorderweg en Zuiderweg? Of wordt ook verder weggekeken omdat "Voor een deel wordt verkeer buiten de wijk 'gedrukt' naar de gebiedsontsluitingswegen." [Nader onderzoek Bruisend Hart, HaskoningDHV Nederland B.V.]

Is bijvoorbeeld 1221 gekoppeld aan een nieuwe weg op onder de hei? "Voor het Westerheidetracé is een indicatief tracé door de gemeente aangeleverd. (...) ...dit tracé ook substantieel extra verkeer trekt van Bussum richting A1 vice versa (honderden voertuigen op etmaalbasis). (...) ...waar op het meest oostelijke gelegen deel van het Westerheidetracé ruim 6.250 voertuigen per etmaal gaan rijden, bedraagt de afname op het oostelijke deel van de Johannes Geradtsweg 'slechts' 3.300 voertuigen per etmaal." [Verkeerskundige effecten Westerheidetracé Hilversum, HaskoningDHV Nederland B.V., 28 januari 2020].

Het Westerheidetracé moet in de MER betrokken?

Bestaat als alternatief van het Westerheide tracé een actuele studie om het verkeer af te wentelen op de Erfgooiersstraat? Zo ja, moet dit bij de MER worden betrokken.

Ten aanzien van de planontwikkelingen in 1221 stelt Royal Haskoning: "Dit leidt tot hogere verkeersintensiteiten op de wegen en straten. Deze toename is berekend met het verkeersprognosemodel en bedraagt op een aantal wegvakken ordegrrootte 500 voertuigen per etmaal. De grootste toename is voorzien op de Noorderweg – Larenseweg, waar de toename 700 tot 900 voertuigen per etmaal bedraagt. (...) Concluderend kan gesteld worden dat de verkeerskundige effecten van de ontwikkellocaties in de Gebiedsagenda beperkt zijn en dat het niet te verwachten is dat specifiek de toenames in verkeersintensiteiten zullen leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling in en rond de wijk." [Verkeerskundige effecten Chw- bestemmingsplan 1221, definitief rapport, 8 oktober 2021, HaskoningDHV Nederland B.V.] Vergelijking van verschillende verkeersrapporten wettigt twijfel aan de stelligheid van deze conclusie. Die lijkt slechts in één richting te sturen, onder het motto 'niets aan de hand', nog afgezien van de mogelijke gevolgen verder dan de bestaande buitenring noord, zoals voor de Erfgooiersstraat of het Westerheide-tracé. Die twijfel wordt gevoed door een collegebrief n.a.v. het verkeer in Bruisend Hart: "Uit het verkeersonderzoek blijkt dat beide scenario's verkeerskundig haalbaar zijn en het niet zal leiden tot sterke negatieve effecten op Bruisend Hart en de rest van de wijk 1221." [Uit collegebrief 3 februari 2022, Toezeggingen aan de raad verkeersonderzoeken 1221 en Bruisend Hart.]

Sweco schrijft over 'Bruisend Hart': "In het bestemmingsplan Hilversum 1221 is dit gebied niet meegenomen. Voor het Bruisend Hart is namelijk nog niet bekend wat het uiteindelijke programma gaat worden." [Uit: Hilversum 1221, aanmeldingsnotitie MER-beoordeling, 10 febr. 2022]. Voor het verkeer leunt Sweco op het rapport van Royal Haskoning van oktober 2021. Wat zou Sweco zeggen als het die andere verkeersrapporten van Royal Haskoning zou zien? En heeft Sweco bovengenoemde collegebrief gelezen van 3 februari 2022?

Hoe kijkt Royal Haskoning trouwens aan tegen de door de gemeente aangereikte aannamen voor hun verkeersmodel? Gemeente: "Huidige situatie 2019 en referentiesituatie 2040, (...) de aanpassingen van Bruisend hart wel in het model van 1221 toepassen en niet in referentiesituatie 2040." [Uit stukken bij Bruisend Hart verkregen door beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB)]. De relevantie om naar Bruisend Hart te kijken is evident. Het is daarom onjuist om dat niet mee te nemen in het bestemmingsplan 1221.

Reactie gemeente

De doorstroming van het verkeer en de bijbehorende verkeerskundige effecten zijn cumulatief gewogen in het rapport 'Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 te Hilversum'. In dit onderzoek is het ontwikkelscenario getoetst op zijn verkeerseffecten met behulp van het verkeersprognosemodel "Hilversum e.o.". Dit verkeersprognosemodel gaat uit van autonome

ontwikkelingen in en rond Hilversum, waartoe ook ruimtelijke ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden behoren. In dit verkeersprognosemodel zijn de autonome ontwikkeling van het Stationsgebied en de afsluiting van de Kleine Spoorbomen opgenomen. Daarnaast zijn de ontwikkelingsmogelijkheden ter plaatse van de gebiedspaspoorten Wybertjesfabriek, de Grote Sigarenfabriek, Van Son, de Korte Noorderweg, het Venetapark, Hunkemöller en de Lijsterweg/Zuiderweg doorgerekend. Op deze ontwikkellocaties is een programma voorzien van in totaal 1.150 nieuwe woningen en nieuwe bedrijvigheid tot 2030. Voor werkgelegenheid is het uitgangspunt dat het aantal arbeidsplaatsen behouden blijft. Dit onderzoek heeft, net als het bestemmingsplan, een horizon tot 2040. Dat vraagt een inschatting van het te realiseren programma tot aan 2040. Tot 2040 kunnen er maximaal 1.800 woningen worden gerealiseerd binnen het postcodegebied 1221 ten opzichte van het huidige woningaantal. 250 woningen hiervan zijn gereserveerd voor het Bruisend hart, een locatie welke niet binnen het Chw-bestemmingsplan ligt. Dit betekent dat het Chw-bestemmingsplan maximaal 1.550 woningen mogelijk maakt tot 2040. Het programma van het Bruisend Hart is cumulatief (worst case) opgenomen in het onderzoek.

De transformatie van het postcodegebied 1221 in Hilversum, vanuit de daartoe opgestelde Gebiedsagenda, heeft consequenties voor de verkeersstromen in het gebied. Het aantal autoritten neemt toe. Dit leidt tot hogere verkeersintensiteiten op de wegen en straten. Geconcludeerd wordt dat de verkeerskundige effecten van de ontwikkellocaties beperkt zijn en dat het niet te verwachten is dat specifiek de toenames in verkeersintensiteiten zullen leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling in en rond de wijk.

Het Chw-bestemmingsplan 1221 wijzigt geen verkeerssituaties. De (eventuele) keuze voor een nieuwe noord-zuid verbinding vindt plaats middels besluitvorming binnen het project Bruisend Hart. Daar worden alle (milieu)gevolgen in beeld gebracht. De daadwerkelijke ontwikkeling van Bruisend Hart is een apart proces, waarbij het plan in stappen steeds gedetailleerder wordt uitgewerkt, met ook bij elke stap passende participatievormen. Het Bruisend Hart maakt onderdeel uit van het postcodegebied 1221 maar geen onderdeel uit van het plangebied van het Chw-bestemmingsplan 1221. Na het opstellen van het stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplan zal een bestemmingsplan/omgevingsplan moeten worden opgesteld voor het Bruisend Hart. Het Bruisend Hart maakt daarom geen onderdeel uit van het plangebied van het Chw-bestemmingsplan 1221.

Echter, de structuurvisie Bruisend Hart is vastgesteld op 9 juni 2022 en geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rond het Oosterspoorplein plaatsvinden. Hierin staat bijvoorbeeld wat het gewenste karakter van het gebied is. Op welke plekken komt groen en water? Welke fietspaden, wandelpaden en wegen komen er? Waar komen – globaal gezien – de gebouwen en welke functies krijgen ze? Wat wordt publieke ruimte? En waar is plaats voor wonen, werken, winkels en horeca? Voor het antwoord op dergelijke vragen is het nu nog te vroeg. Dat is iets voor de komende jaren. Na de structuurvisie volgt een nadere stedenbouwkundige uitwerking waarbij het gesprek met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen wordt gevoerd. Voor de toetsing van de plannen komen er een beeldkwaliteitsplan en een bestemmingsplan/omgevingsplan.

Uit onderzoek (Nader onderzoek verkeer bij ontwikkeling Bruisend Hart in Hilversum, d.d. 13-5-2022) bij de structuurvisie blijkt dat – rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in 1221 – een knip voor autoverkeer goed is te realiseren. Op grond van een effectbeoordeling kan gesteld worden dat alle drie de varianten verkeerskundig haalbaar zijn en op geen enkel aspect niet leiden tot duidelijk negatieve effecten, met uitzondering van de ruimtelijke inpasbaarheid van Variant 2, waar een nieuwe (brug)verbinding aan de stationszijde van het plein moet worden ingepast.

Bij de behandeling van de structuurvisie heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen waarin is bepaald dat de huidige noord-zuid-verbinding (Kleine Drift) dwars over het plein verdwijnt. In plaats daarvan wordt langs het plein een verbinding Larenseweg-Zuiderweg ingericht in de vorm van een autotegast-sstraat.

Op termijn wordt in overleg met omwonenden en overige belanghebbenden besproken of het wenselijk en mogelijk is de verbinding langs het plein voor autoverkeer af te sluiten en zo de verblijfskwaliteit van het plein verder te vergroten. De besluitvorming over de daadwerkelijke verbinding vindt, na overleg de komende jaren, op een later moment plaats. De daadwerkelijke ontwikkeling en daarmee verbetering van Bruisend Hart is een proces, waarbij we in stappen het plan steeds gedetailleerder uitwerken, met ook bij elke stap passende participatievormen. Het Bruisend Hart maakt onderdeel uit van het postcodegebied 1221 maar geen onderdeel uit van het plangebied van het Chw-bestemmingsplan 1221. Na het opstellen van het stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplan zal een bestemmingsplan/omgevingsplan moeten worden opgesteld voor het Bruisend Hart.

Besluitvorming met betrekking tot het aanleggen van wegen op, onder of langs de Erfgooiersstraat en/of Westerheidetrace maakt onderdeel uit van de uitvoeringsprogramma mobiliteitsvisie 2040 en is geen onderdeel uit van het Chw-bestemmingsplan 1221.

In de genoemde Aanmeldingsnotitie me.r.-beoordeling worden alle gevolgen voor de leefomgeving beoordeeld en meegenomen. In de aanmeldingsnotitie wordt geconcludeerd dat: "Gezien de beperkte effecten en de in het bestemmingsplan geborgde maatregelen zal geen sprake zijn van belangrijk nadelige gevolgen". Het gemeentebestuur onderstreept die conclusie en heeft vastgesteld dat er geen M.E.R-rapportage/procedure hoeft te worden gevolgd. Het Bruisend Hart is in de onderzoeken en in de aanmeldingsnotitie cumulatief beschouwd. Dit is eerder niet goed beschreven. De beschrijving in de aanmeldingsnotitie, het Chw-bestemmingsplan en de onderzoeken is aangepast. De structuurvisie Bruisend Hart is gedurende de ontwerpfase van het Chw-bestemmingsplan vastgesteld. De structuurvisie is als vastgesteld beleidskader opgenomen in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan 1221.

De in het BKP+ (dat deel uitmaakt van het bestemmingsplan) opgenomen ontwikkellocaties zijn als uitgangspunt gebruikt voor het Sweco onderzoek. De ligging van de plannen is worstcase berekend, dus dicht bij de geluidbronnen. De woonverdeling is weergegeven in bijlage 1 Er wordt opgemerkt "De onderzochte situatie kan daarom als worst-case scenario's voor 2030 worden beschouwd." [Rapport bestemmingsplan 1221 Hilversum, akoestisch onderzoek, definitief, Sweco, 20 januari 2022]. Dit 'worstcase' noemen lijkt een voorbarige bewering. Want waar in de gemodelleerde lijnbronnen wordt de ring noord (Johannes Geradtsweg-Den Uyl Plein- N525 - deel Kamerling Onnesweg) één van de meest belangrijke verkeersaders en de toename van het verkeer geanalyseerd? En hoe zorgvuldig is Sweco als het op een kaart een deel van de Minckelersstraat omdoopt in de Professor Kochstraat?

Reactie gemeente

In het akoestisch onderzoek is gerekend volgens het wettelijk vastgestelde Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte software pakket Geomilieu is een compleet model en houdt rekening met geluidreflecties.

Het akoestisch onderzoek (Sweco, d.d. 20 januari 2021) ten behoeve van het ontwerp Chw-bestemmingsplan is opgesteld op basis van de gebiedspaspoorten uit het concept Beeldkwaliteitsplan+. In dit concept was per ontwikkellocatie het aantal bouwlagen ingeschat. Op basis van deze inschatting is in het akoestisch onderzoek voor een bepaalde bouwhoogte gekozen. In het definitieve Beeldkwaliteitsplan+ zijn concrete bouwhoogtes (in meters) voor de ontwikkellocaties beschreven. Daarnaast zijn bouwvlakken opgenomen, waardoor niet meer tot aan de rand van de ontwikkellocatie (tegen het spoor aan) hoeft te worden gemeten. Aangezien de afmetingen in het vastgestelde Beeldkwaliteitsplan+ geconcretiseerd zijn, zijn de

ontwikkellocaties opnieuw doorgerekend met de juiste uitgangspunten. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen lager liggen en dat de maximale ontheffingswaarde niet (meer) wordt overschreden. Er is wel sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde en om die reden worden hogere waarden vastgesteld. Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hierop aangepast en wordt gewijzigd vastgesteld.

Tijdens het uitvoeren van het akoestisch onderzoek hebben de geluidspecialisten bekeken in hoeverre de ring noord relevant was. De geluidbelasting was, door de afscherming van woningen, ruim onder de 48 dB, waardoor deze geluidbelasting niet verder in beeld is gebracht in het akoestisch onderzoek.

Een bron is niet gelijk aan een straatnaam. De professor Kochstraat loopt door in de Minckelersstraat en is daarom als één geluidbron meegenomen in het akoestisch onderzoek. Dit is dus een bewuste actie geweest.



Ook Haskoning DHV signaleert mogelijke problemen:

"Door de substantiële wijzigingen in verkeersstromen vragen een flink aantal wegvakken wel aandacht (en maatregelen) in verband met geluidswetgeving." (...)

"Toename van verkeersgeluid vraagt, gezien de substantiële wijzigingen in verkeersstromen, nadere actie en/of onderzoek, voor Variant 1 op wat meer wegen dan voor Variant 2." (...)

"Vanuit regelgeving is met name de Jacob van Campenlaan – Jan van der Heijdenstraat kritisch." (...)

Reactie gemeente

De realisatie van de 1.800 woningen binnen postcodegebied 1221 (incl. Bruisend Hart) en de verkeersaantrekkende werking die hierdoor veroorzaakt wordt, zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van minder dan 1,5 dB. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar zal zijn. Nader onderzoek is hiervoor niet nodig.

"Gezien de optredende verschillen is er op een aantal wegen straten naar verwachting sprake van toenames van de concentraties van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} 'in betekende mate' op." [Nader onderzoek verkeer bij ontwikkelscenario's Bruisend Hart in Hilversum, HaskoningDHV Nederland B.V, definitief, 14 december 2021]

Reactie gemeente

In paragraaf 6.4.3. Luchtkwaliteit van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de luchtkwaliteit in het plangebied 1221. Hierin staat "Overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn veelal het gevolg van het aantal verkeersbewegingen in een gebied. Op grond van de landelijke regels (Besluit 'niet in betekende mate' (NIBM)) vormen luchtkwaliteitseisen geen belemmeringen voor projecten die niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit". Woningbouwprojecten met minder dan 3.000 woningen met meer dan twee ontsluitingswegen zijn vrijgesteld van toetsing. Binnen plangebied 1221 worden maximaal 1.550 woningen mogelijk gemaakt. Binnen het plangebied bevinden zich meerdere ontsluitingswegen. Hiermee kan het globale plan worden beschouwd als project dat niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Aangezien de ontwikkelingen binnen 1221 nog niet concreet zijn en er op voorhand geen onoverkoombare belemmeringen worden verwacht, wordt een eventueel benodigde onderzoeksplicht doorgeschoven naar de vergunningverlening. In het Chw-bestemmingsplan 1221 is in de procesregels (artikel 14) een regeling opgenomen dat initiatiefnemers moeten aantonen dat een goede luchtkwaliteit wordt gewaarborgd.

Parkeren

Er worden niet realistische aannamen gehanteerd voor het parkeren. We pellen het af. "De heer Voorink (wethouder) complimenteert de heer Van de Weerd met diens maidenspeech en de opmerking dat parkeren niet ten koste van wonen mag gaan. Ook mag sociale woningbouw of woningbouw in het algemeen niet ten koste gaan van leefbaarheid in de wijken. De gemeente heeft belang bij goede betaalbare woningen, maar dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de wijken. Goede ruimtelijke ordening begint met kijken wat een wijk aan kan, ook op het gebied van parkeren. Hij is van mening dat sociale woningbouw nooit ten koste mag gaan van leefbaarheid in de wijken. Het uitgangspunt moet daarom een reële parkeernorm zijn, die is gebaseerd op ervaringscijfers in Hilversum en die bevinden zich aan de bovenkant van het landelijk gemiddelde. Hij vindt dat er altijd maatwerk moet zijn en dat staat ook in de prestatieafspraken met de woningcorporaties. De corporatie heeft ook getekend voor de opmerking dat het gemeentelijk parkeerbeleid uitgangspunt moet zijn voor herontwikkelingslocaties. Je kijkt dus eerst naar de norm en wat op basis daarvan realiseerbaar is. Als goed uitlegbaar is dat een lagere norm rechtvaardiger is, dan kan dat. Een omgekeerde situatie is eerst te kijken wat men aan sociale woningbouw wil hebben en daarna kijken of dat qua parkeren mogelijk is. Dat laatste is in het verleden te veel gebeurd. Op basis van de parkeernorm is te bepalen welk aantal woningen er kan komen. Als maatwerk nodig is past men dat aan." [Uit verslag raadsvergadering 7 juni 2017]

In strijd met de woorden van het college toont de praktijk dat wél eerst wordt gekeken naar de woningbouw: voor 1221 geldt dat de harde hoeveelheid 1150 woningen (kwaniteit voor kwaliteit) sturend is. Zo wordt opgemerkt: "Een aantal vergunningaanvragen voor grote ontwikkelingen in het Stationsgebied en 1221 kan niet wachten op dit vernieuwde beleid zonder vertraging op te lopen." [uit 'Advies over beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten', zonder datum, zonder paginanummer]

In rap tempo, "gezien de noodzaak op zo kort mogelijke termijn aanpassingen in het parkeerbeleid mogelijk te maken", volgt het B&W besluit (16 juni 2020) voor de verlaging van de parkeernorm rond OV-knooppunten. Daarna wordt de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten vastgesteld door B&W (1 december 2020). Het besluit wordt ter advisering voorgelegd aan de commissie. Het besluit wordt niet als raadsbesluit voorgelegd. Omdat het OV-knooppunt wordt gedefinieerd met een straal van 300 meter rond het station vallen grote delen van Hilversum binnen de drie opgesomde OV-knooppuntgebieden (NS-station Mediapark, Hilversum centraal, Hilversum Sportpark). Zo valt het hele centrum binnen dit regime. En dus gaat ook Haskoning voor de parkeernormering in het gebied 1221 uit van een verlaagde parkeernorm voor nieuwbouw, conform de "Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten" (december 2020) van de gemeente.

Twee citaten uit 'Advies over beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten', zonder datum, zonder paginanummer, 2020:

"In het huidige Hilversumse parkeerbeleid wordt gebruik gemaakt van een relatief hoge parkeernorm. Deze hoge parkeernorm maakt de bouw van betaalbare woningen onmogelijk, zorgt voor nog meer drukte

op de Hilversumse wegen en draagt niet direct bij aan (een goede) bereikbaarheid. De huidige parkeernorm levert met name problemen op voor een aantal grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten, die ook ambitieuze programma's kennen op gebieden zoals ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid."

"Echter, is het niet mogelijk enkel de parkeernorm rond de OV-knooppunten te verlagen, zonder dat dit direct invloed heeft op de omliggende gebieden en ontwikkelingen."

Maar "de landelijke trend waarbij autobezit (langzaam) verschuift naar autogebruik is in Hilversum nog niet zichtbaar. (...) De ontwikkeling van deelmobiliteit als alternatief voor autobezit gaat in Hilversum bovendien nog niet erg snel." [Uit: Hilversumse trendstudie 2022-2026, Een lokale vertaling van de landelijke studie van Platform31 naar stedelijke trends en opgaven voor 2022 en verder]. Het gemiddelde aantal personenauto's per huishouden in Hilversum is 1.0 (net als landelijk gemiddelde).

Dit staat in directe tegenstelling tot de bewering van B&W "dat deelauto's in Hilversum werken als een speer". [comissievergadering van 17 november 2021]. En vergeleken met wat Kennisplatform 31 meldt is het dus ook aannemelijk dat het onverstandig collegebeleid is dat zegt "Voor de ontwikkellocaties geldt dat op basis van een mobiliteitsplan, waarin deelauto's en goede fietsparkeervoorzieningen zijn opgenomen, de parkeereis voor een ontwikkellocatie naar beneden kan worden bijgesteld. [Bijlage 2 Reactienota Beeldkwaliteitsplan plus 1221]

Het is dus ook duidelijk dat het gebruiken van andere zonnige aannamen onverstandig is: "Als parkeernorm wordt aangesloten bij de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten. Dit zullen we dan, net als de vorige studie, modelmatig vertalen als 50% minder

verkeersbewegingen." [Uit stukken bij Bruisend Hart verkregen door beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB)]. Bovendien wijkt dit af van wat B&W eerder zei "Het uitgangspunt moet daarom een reële parkeernorm zijn, die is gebaseerd op ervaringscijfers in Hilversum en die bevinden zich aan de bovenkant van het landelijk gemiddelde." Bijstelling conform de realiteit zal zoals aangegeven in verkeerskundige rapporten meer drukte tonen op de Hilversumse wegen. En meer drukte zal tevens meer uitstoot en geluid opleveren dan momenteel verwerkt is in de toetsingsmodellen van 1221 die zijn gebruikt. Maar het is beter de realiteit dan een fictief droombeeld te volgen!

Terzijde kan nog worden opgemerkt dat onduidelijk blijft waar de huidige motorvoertuigen die in de buurten parkeren naar toe moeten voor een parkeerplek als door de aanleg van groen bestaande parkeerplaatsen verdwijnen.

De sterke groei van het aantal woningen leidt tot files tot in de stad, overvol openbaar vervoer, volle fietspaden en allerlei logistieke problemen. Er klinkt de waarschuwing voor vervoersongelijkheid (dwz niet iedereen zal goede toegang hebben tot goede en betaalbare mobiliteit), en niet alleen de leefkwaliteit en bereikbaarheid gaan er sterk op achteruit, ook het klimaat-doel voor CO₂-vermindering wordt bij lange na niet gehaald. De MRA stelt daarover: "Om te beginnen is het noodzakelijk dat we de mobiliteitsgroei afremmen. Ten opzichte van de verwachte groei tot 2040 is een afname van minimaal 20% van die groei nodig. (...) Als we ons mobiliteitsgedrag niet aanpassen en de vervoersvraag blijven faciliteren, dan loopt het mobiliteitssysteem al in 2030" (...) Het is zeker niet alleen een kwestie van het uitbreiden van capaciteit van weg en openbaar vervoer. Sterker nog: het uitbreiden van die capaciteit verschuift juist vaak het probleem. Of het is in sommige situaties niet wenselijk, omdat dit ten koste gaat van openbare ruimte voor spelen, verblijven en groen." [Uit: het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) 2040, MRA, feb. 2022]. Zo krijgt het Hilversumse college ook vanuit de MRA aangereikt waarom een MER nodig is.

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) brengt potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld van de Nederlandse infrastructuur. De NMCA schrijft: "Voor bijna alle spoortrajecten waar een van de Stedelijke Knopen aan gelegen is worden rond 2030 (NMCA-) knelpunten voorzien. Deze ambitie raakt de volgende NMCA-knelpunten en kan een bijdrage leveren aan het oplossen hiervan of juist het knelpunt groter maken: Cluster van wegtrajecten en aansluitingen in Amsterdam (o.a. Ring A10), A1 Amsterdam-Eemnes, A27 Almere-Utrecht, Spoor Amsterdam-Hilversum, Goederenvervoer spoor Duivendrecht-Amersfoort en Oranjesluizen." [pp. 35, 68 Adaptief Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid MRA Versie voor Programmaraad SBaB, NMCA 16 oktober 2019]

Terwijl Hilversum en de regio mikken op heel veel geld voor het spoor (de 'Gooicorridor') is besloten tot kleine bereikbaarheidsmaatregelen voor Hilversum: "Voor deze gebieden wordt een aanpak met kleinere bereikbaarheidsmaatregelen ontwikkeld." [Adaptief ontwikkelpad verstedelijking en bereikbaarheid, MRA, 2019]

En waar de NMCA eerder waarschuwde dat de verstedelijkingsambities ook een schaduwkant kennen in termen van o.a. spoorwegknelpunten waaronder in Hilversum, slaat de MRA inmiddels alarm dat die schaduwkant werkelijkheid dreigt te worden zonder forse bijsturing. Alleen in Hilversum is dit nog niet doorgedrongen. Niet in de mobiliteitsvisie, niet in de economische visie, niet in de woonvisie en zeker niet in dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan bouwt op deels achterhaalde en deels foutieve aannamen. Met incomplete verkeersmodellen en opties voor nieuwe wegen, zonder een gezonde balans met wonen, werken en leefbaarheid.

Reactie gemeente

Met de beleidsnotitie 'Parkeernormering OV-knooppunten' wordt juist beoogd om maatwerk te leveren. Het postcodegebied 1221 staat aan de vooravond van een transformatie, maar moet bereikbaar blijven voor auto en OV. Tegelijk moet rekening gehouden worden met woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied. Om die reden is maatwerk, variatie en flexibiliteit in de parkeernorm nodig. De bestaande ruime parkeernorm is nodig waar de auto het dominante vervoermiddel is en een lage parkeernorm waar het OV dichtbij is. Op deze wijze wordt het gebruik van vervoersmogelijkheden geoptimaliseerd, blijft er ruimte voor woningbouw en wordt de mobiliteitsdruk beperkt. Dit alles om als gemeente aantrekkelijk, bereikbaar en leefbaar te blijven. Het postcodegebied 1221 is gelegen aan een OV-knooppunt, hier wordt gewerkt aan het stimuleren van duurzame vormen van vervoer, zoals het aanleggen van snelle doorfietspaden, extra fietsparkeerplekken op de stations, deelmobiliteit en een nachttrein. Dit sluit aan op de visie op het gebied van mobiliteit.

Medio april 2021 is de mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld. <https://www.mobiliteitsvisie-hilversum.nl/>. Hierin geeft de gemeente aan de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit te willen worden. Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 heeft Hilversum gekozen voor het waarborgen van de bereikbaarheid, het bevorderen van de doorstroming en het werken aan een goede leefbaarheid, verkeersveiligheid en een slimmere verdeling van het verkeer, inclusief het stimuleren van deelvervoer. Om deze doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te realiseren wordt de Mobiliteitsvisie verder uitgewerkt aan de hand van de elf deelprojecten die volgen uit de vastgestelde visie. Onder de elf deelprojecten worden ook de thema's verbeterde faciliteiten voor langzaam vervoer (fietsen en wandelen), parkeren en bereikbaarheid meegenomen.

De beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten (2020) laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van de parkeernormen uit de parkeernota. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm verlaagd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Een van de elementen die kunnen zorgen voor een verlaging van het aantal parkeerplaatsen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelauto's en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor nieuwbouw bij de OV-knooppunten dient te worden voldaan aan de 'Fietsparkeercijfers 2019' van de CROW.

In het Chw-bestemmingsplan is een (dynamische) verwijzing opgenomen naar de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten, zodat dit toetsingskader kan worden gehanteerd zodra wordt afgeweken van de parkeernormen uit de Parkeernota. Daarmee wordt het autogebruik ontmoedigd en het wandelen en fietsen gestimuleerd. Bij elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond gerealiseerd te worden. Hiervoor wordt voor elke ontwikkeling een parkeerbalans opgemaakt. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen. In het coalitieakkoord 2022-2026

heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

Het gemeentebestuur deelt de mening niet dat de verkeersmodellen incompleet zijn. Er wordt gebruikt van state of the art modellen. Deze worden regelmatig doormiddel van verkeerstellingen gekalibreerd en geüpdatet door het daarvoor gespecialiseerd verkeersbureau RHDHV.

Bouwhoogte

Het ontwerp van Tuinstad Hilversum, de meningen van experts, de eigen beleidsdoelstellingen van de gemeente Hilversum en niet in de laatste plaats de voorkeur van de inwoners pleiten voor laagbouw [Verslag participatie Omgevingsvisie].

In de Gebiedsagenda staat als opgave: gezondheid en sociale cohesie. Onderzoek van o.m. Kerry Clare, Jan Gehl en Sjoerd Soeters laat zien dat hoe hoger men woont, hoe minder contact met de openbare ruimte mogelijk is. De grens waarbij nog details zichtbaar zijn en men zich verstaanbaar kan maken ligt op ongeveer vier bouwlagen. Hoe hoger men komt, hoe meer de sociale controle en het gevoel van veiligheid afnemen.

"Belangrijk is dat nieuwe bebouwing en openbare ruimte aansluit op bestaande bebouwing in 1221 zelf, maar bijvoorbeeld ook op bebouwing aan de overzijde van het spoor." [citaat uit raadsvoorstel]

Het gebied 1221 bestaat niet uitsluitend, maar wel in meerderheid uit woningen van één of twee lagen met een kap. Zo is wat je aan gebouwen ziet meestal onder de 10 meter hoog. Die bouwhoogte zou volgens het ontwerp BKP+ verdubbelen tot 20 meter. Er is een trend zichtbaar in de plannen dat de nieuwe maximale bouwhoogten worden gebruikt als nieuwe minimale maten. Dus ook geen aansluiting op de bestaande bebouwing. De ten opzichte van de bestaande bebouwing sterk afwijkende maten wijzigen het karakter van de buurten en wijken. Van intiem naar anoniem. Van licht en lucht naar meer schaduw en gezucht. De plannen die nieuwe hoogten introduceren tonen geen affiniteit met de wijken en buurten. Ze tasten de bestaande kernkwaliteiten aan: de menselijke maat, de kleine korrel, de afwisseling, de kleinschaligheid. Zij leveren geen proeve van kunnen vwb 'goede ruimtelijke ordening'.

Reactie gemeente

Het is correct dat het gebied 1221 niet uitsluitend uit woningen van een of twee lagen met een kap bestaat. De woonbuurten (consolidatiegebieden) Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt worden gekenmerkt door bebouwing van woningen van twee bouwlagen, maar de meeste ontwikkellocaties zijn op dit moment verrommelde, verlaten en verouderde bedrijfsterreinen waar de sociale controle en het gevoel van veiligheid juist te wensen laat. Ontwikkeling van deze locaties is dus wel degelijk een proeve van 'goede ruimtelijke ordening'.

Het gemeentebestuur is het niet eens met de stelling dat het karakter van de hele buurt en wijk verandert als gevolg van deze nieuwe ontwikkelingen. De geschiedenis van Hilversum laat zien dat inbreiding goed mogelijk is met behoud van de kwaliteiten van menselijke maat, korrel, afwisseling, kleinschaligheid en licht en ruimte. Zie hiervoor de eerdere transformatie van bijvoorbeeld het Slachthuisterrein, Villa Industria en het Lucent-terrein.

Het gemeentebestuur is het ook niet eens met de stelling dat de zorgvuldige aansluiting op de bestaande bebouwing ontbreekt. Bij alle ontwikkellocaties zijn in overleg met de buurt de plannen zodanig aangepast, dat er passende aansluitingen ontstaan vanuit de bestaande wijk, naar de wat hogere bouwhoogte aan het spoor.

In de reactienota van het BKP+ schrijft de gemeente "In de nieuwe gebiedspaspoorten zijn hoogtes per bouwvlek duidelijk op kaart vastgelegd. Hierbij wordt juist ook aandacht gegeven aan aansluiting van de hoogte van nieuwe bouwdelen op bestaande bouwdelen." Maar die kaarten bewijzen dat de aansluiting ontbreekt op de bestaande bebouwing. Neem de Korte Noorderweg waar bouwblokken van 25, 21, 16 meter hoog geprojecteerd staan tegenover bestaande bebouwing rond de ontwikkellocatie van twee bouwlagen plus kap, dus circa 9 meter.

Dezelfde bouwhoogte is te zien bij de bestaande overburen aan de Koninginneweg. In het BKP+ staat "Het is belangrijk dat nieuwe bebouwing en openbare ruimte goed aansluit op bestaande bebouwing in 1221 en op bebouwing aan de overzijde van het spoor." Maar zelfs als de nieuwbouw aan de Koninginneweg wordt gerealiseerd volgens de plannen zal dit 4 tot 5 (-de terugliggend) bouwlagen en een hoek met 6 bouwlagen vormen.

Daarmee is onderbouwd dat de reactie van de gemeente van aansluiting van de bouwhoogte aan de Korte Noorderweg op de bestaande bebouwing in alle richtingen niet alleen feitelijk onjuist maar ook misleidend is. De nieuwbouw is veel hoger dan de bestaande bouw. Waar in de reactienota van het BKP+ staat "De wens om de ontwikkelingen van Koninginneweg en Korte Noorderweg meer met elkaar in balans te brengen wordt door de supervisor herkend." roept die zin verontwaardiging op dat kennelijk wordt overwogen de Koninginneweg op te hogen en zo tegen alle geformuleerde wensen van verbinding van stadsdelen in en het willen voorkomen van wandvorming alsnog een dubbele Berlijnse muur ontstaat. [vergelijk dit voorsorteren tot ophogen aan de Koninginneweg met de passage "Het is belangrijk dat nieuwe bebouwing en openbare ruimte goed aansluit op bestaande bebouwing in 1221 en op bebouwing aan de overzijde van het spoor." (...)] [Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4.3]

Reactie gemeente

De maximaal toegestane bouwhoogtes op de ontwikkellocatie Korte Noorderweg zijn genuanceerder dan door reclamant weergegeven. Zo zijn, in overleg met de buurt, een tweetal bouwblokken verlaagd naar respectievelijk maximaal 10 meter en maximaal 13 meter hoogte. Een viertal bouwblokken hebben een maximale bouwhoogte van 16 meter. Voor deze zes bouwblokken geldt de verplichting om in de randen van het bouwblok te werken met setbacks en verlagingen in de bouwhoogte naar respectievelijk maximaal 6 meter bouwhoogte en maximaal 9 m bouwhoogte. Hiermee wordt aansluiting gezocht op de bestaande bouwdelen. Het is juist dat er aan de spoorzijde een tweetal hoogteaccenten mogelijk zijn van respectievelijk maximaal 21 en 25 meter bouwhoogte. Dit is conform de eerder vastgestelde maximale bouwhoogte van 25 meter in de Gebiedsagenda 1221 en Structuurvisie Hilversum 2030. De maximale bouwhoogte van 25 meter langs het spoor komt in de huidige situatie al voor ter plaatse van de beide stationsgebouwen.

Bouwhoogte maximaal toegestaan			
Huidig bestemmingsplan 'Over 't Spoor'	Gebiedsagenda	ontwerp Beeldkwaliteitsplan Plus (BKP+)	Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK)
wonen max. 3 tot 4 bouwlagen 10 en 13 meter Kantoren	maximaal 4 tot 5 bouwlagen = 12 tot 15 meter,	overwegend 4 tot 6 bouwlagen = 12 tot 20 meter	maximum hoogte 20 meter (6 lagen)
13 meter Bedrijven max. 16 meter	afwijkingen tot 25 m.	afwijkingen tot 37 meter (12 lagen)	afwijkingen tot 25 m.(8 lagen)

Goede ruimtelijke ordening sluit nadelige effecten uit. Nieuwe hoge gebouwen ondergraven de ruimtelijke hoofddoelstelling om een betere ruimtelijke (fysiek en visuele) verbinding te maken tussen het centrum en Hilversum - oost. Het negeert ook het advies genegeerd van Movares en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. (vgl. Movares wijst op stationsgebouw en Teleagebouw als visuele blokkades tussen Oost en Centrum (wandwerking).[Hilversum Verbinding Oost-Centrum Rapportage, Movares, 30 augustus 2019 v1.0].

De Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) geeft voor Hilversum dat overwegend bestaat uit twee bouwlagen plus een kap als maximum hoogte 6 bouwlagen en stelt dat accenten van 25 meter (8 lagen) alleen op goed gemotiveerde plekken mogelijk zijn. Daar voldoet de gemeente niet aan in 1221. [zie Korte Noorderweg, of Hunkemöller]. En evenmin wordt voldaan aan hetgeen klip en klaar staat in het BKP+ om de bouwhoogte "te allen tijde" zorgvuldig af te stemmen op bestaande bebouwing in de directe omgeving van het nieuwe bouwblok. De locatie ontwikkelplannen (Gebiedspaspoorten) dienen dit in de uitwerking op te volgen.

Reactie gemeente

In de huidige situatie ligt de stad op veel plaatsen met de rug naar het spoor. Met de ontwikkeling van de spoorzone ontstaat er voor Hilversum de kans om de stad nadrukkelijker richting het spoor een entree te geven. Daarom zijn juist de plekken aan het spoor ook de plekken waar een grotere mate van vrijheid en bouwhoogte is gegeven. Dichter bij de bestaande wijk is de bebouwing lager, dichter bij het spoor is de bouwhoogte op een beperkt aantal plekken (Korte Noorderweg, Hunkemöller en Venetapark) juist wat hoger. In de paragraaf Participatie van deze zienswijze wordt uitvoerig toegelicht hoe omgegaan is met de hogere bouwhoogten voor de ontwikkellocaties Hunkemöller en Korte Noorderweg.

Het klopt dat Locatie Ontwikkelplannen opgesteld dienen te worden voor de uitwerking van een gebiedspaspoort. Dit is als indieningsvereiste (artikel 14.2) opgenomen in de regels in het Chw-bestemmingsplan. Aan de hand van het gebiedspaspoort wordt door de initiatiefnemer een Locatie Ontwikkel Plan opgesteld, met daarin een beschrijving van het initiatief, een plan voor participatie, een mobiliteitsplan en een onderbouwing dat wordt voldaan uit de ambities van de Gebiedsagenda, de beeldkwaliteitscriteria uit het Beeldkwaliteitsplan+, past binnen de kaders van het gebiedspaspoort en voldoet aan een veilige en gezonde leefomgeving.

Ook geldt dat het bestemmingsplan 1221 een deelvisie dient te zijn van de Omgevingsvisie. Waar eerder vooruitlopend op bestemmingsplanwijzigingen al werd geanticipeerd op basis van nieuwe beleidsinzichten bij planontwikkelingen, kan in 1221 net zo goed al gebruik worden gemaakt van de verkregen inzichten uit de participatie in het kader van de Omgevingsvisie. Het is verontrustend dat in het bestemmingsplan 1221 hiermee tot nu toe nog geen begin is gemaakt.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur wijst er op dat de Gebiedsagenda via een open planproces met bewoners en stakeholders is opgesteld; de Gebiedsagenda 1221. In de gebiedsagenda zijn korte en lange termijn opgaven opgenomen die het gebied de komende jaren veiliger, gezonder, duurzamer en leefbaarder zullen maken. De opgaven worden opgepakt via prachtprojecten, ontwikkellocaties en diverse activiteiten om een kwaliteitsimpuls te geven aan de bestaande wijk. De Gebiedsagenda 1221 is formeel vastgesteld op 27 januari 2021.

In het Verslag inwonersparticipatie omgevingsvisie Hilversum aug-nov 2021 staat: "Hoogbouw is een omstreden onderwerp. Veel mensen zijn erop tegen, vinden het niet passen bij Hilversum.

Toch zijn er ook nuancerende reacties. Iemand schreef het zo: "Helaas moeten we de hoogte en de diepte in, als we de buitengebieden van Hilversum willen behouden. (En dat wil ik)." "Als het dan toch moet, dan niet té hoog, wordt gezegd. Kijk vooral ook naar wat aansluit bij de omgeving."

De opbouw van dit tekstfragment is interessant en eveneens verontrustend. Omdat de tekst wegdraait van het meerderheidsstandpunt tegen hoogbouw, dat kennelijk radicaal is want wat volgt zijn zogenaamd 'nuancerende' reacties. Zo gaat 2/3 van de tekst om wel hoogbouw toe te staan en heeft het meerderheidsstandpunt met 1/3 tekst het nakijken. Ditzelfde trucje is eerder gebruikt in 2013 bij de Structuurvisie Hilversum 2030. Ook toen sprak een meerderheid van de inwoners zich tegen hoogbouw uit en werd dit uiteindelijk verwoord als een 'nee, tenzij'. Vervolgens werd het 'tenzij' in bestemmingsplannen verankerd. Zo werd de weg vrijgemaakt voor de 'accenten' en de inflatie daarvan.

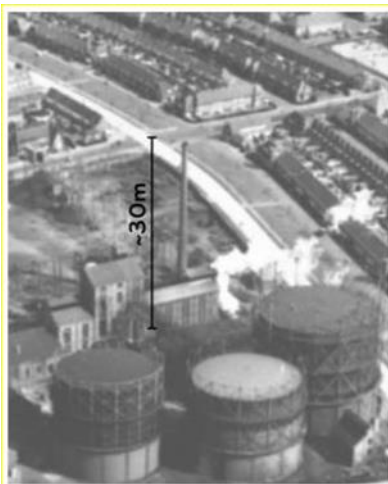
Neem Villa Industria. Het voormalig gasfabriekterrein dat deel uitmaakt van dit 1221 bestemmingsplan. Kenmerkend wordt genoemd de 'afwijkende hogere bouwhoogten'. Zo is op de plek van de gashouders 42 meter hoog gebouwd. Een plaatje uit de Gebiedsagenda laat zien dat oorspronkelijk de schoorsteen het hoogste element was met 30 meter.

Reactie gemeente

Hoogbouw is geen eenduidig begrip. Wat onder hoogbouw wordt verstaan is niet voor iedereen hetzelfde. In dit Chw-bestemmingsplan is daarom aangesloten bij bestaand (vastgesteld) beleid, namelijk de Structuurvisie Hilversum 2030 en de Gebiedsagenda 1221. In de gebiedsagenda is een maximale bouwhoogte van 15 meter vastgelegd, met een afwijking tot 25 meter. De Structuurvisie Hilversum 2030 voorziet ook in een maximale bouwhoogte van 25 meter. Voor het gebruik van deze afwijking gelden voorwaarden. Alleen op de locatie van het voormalige Hunkemöller-terrein mag hoger (maximale bouwhoogte bedraagt 33 meter) worden gebouwd. Dit is een resultaat van de participatie op het Beeldkwaliteitsplan+, als onderdeel van het gebiedspaspoort Hunkemöller-terrein, dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Door hier een grotere bouwhoogte richting het spoor toe te staan, wordt meer open ruimte tussen de bebouwing gecreëerd, dat overwegend groen wordt ingericht en wordt een lagere bouwhoogte aan de Liebergerweg mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan is op andere locaties een bouwhoogte van meer dan 25 meter niet mogelijk. In dit Chw-bestemmingsplan worden geen nieuwe beleidskeuzes gemaakt met betrekking tot bouwhoogte.

Het lijkt of een herhaling van zetten gaande is. Of opnieuw hoogbouw tegen de wens van een meerderheid van de bevolking wordt vastgeklonken in een juridisch bindend kader. Behoorlijk bestuur handelt anders. En behoorlijk bestuur grijpt ook niet zo vaak naar de afwijkingsbevoegdheid als in de gemeente Hilversum het geval is. Omdat die terughoudendheid en bezonnenheid te vaak ontbreekt is het niet gewenst het college de afwijkingsbevoegdheid toe te staan in nieuwe bestemmingsplannen. Daarom zouden passages die daar betrekking op hebben geschrapt dienen te worden. Bijvoorbeeld:

Afwijking (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Hoofdstuk 11)



Overgangs- en slotregels, Artikel 20 Overgangsrecht , 20.1 Bouwwerken: Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. 12.16 Bouwactiviteiten bescherming stadsgezicht. 12.16.2 Afwijken van het verbod Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken.

12.17 Aanlegactiviteiten bescherming stadsgezicht. 12.17.1 Aanlegactiviteiten waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Het aanleggen en/of verharderen van wegen en paden, het wijzigen van weg- of straatprofielen en/of oppervlakteverhardingen; 12.8.1 Het bouwen van hoofdgebouwen.

In afwijking van sub f. is meervoudige bewoning toegestaan. [vgl ook onder 7.3.3. in afwijking hiervan is meervoudige bewoning in de moderniseringsgebieden wel toegestaan]

In afwijking van sub a t/m c mogen gebouwen worden gebouwd voor zover die passen binnen de algemene beeldkwaliteitscriteria, zoals opgenomen in het reeds op 8 december 2021 door de gemeenteraad vastgestelde 'Beeldkwaliteitsplan+ 1221 Hilversum'

Reactie gemeente

Het is heel gebruikelijk in bestemmingsplannen afwijkingsbevoegdheden op te nemen. Dat maakt het bestemmingsplan flexibel in de uitvoering. Maar dat wil niet zeggen dat deze bevoegdheid zo maar zonder motivering kan worden gebruikt. Voor deze afwijkingen moet een goede ruimtelijke onderbouwing zijn. In de ruimtelijke onderbouwing moeten vaak ook onderzoeken worden uitgevoerd, zoals bodemonderzoek, onderzoek naar flora en fauna enzovoort.

GROEN

Dat een tekort aan groen niet goed is wordt treffend omschreven in de toelichting: "Het tekort aan groen kan er mede voor zorgen dat bewoners te weinig bewegen en kampen met gezondheidsklachten." [Toelichting, Hoofdstuk 3 Karakteristieken plangebied, 3.1 Identiteit en bestaande structuren, Chw bestemmingsplan 1221].

COVID-19 heeft duidelijk gemaakt hoe belangrijk meer groen en meer openbare ruimte zijn. Maar hoeveel % van de ruimte in 1221 op de ontwikkellocaties is bestemd als groene openbare ruimte? En hoeveel % wordt semi-openbaar? Het antwoord is van belang omdat semi-openbaar al snel kan verdwijnen achter art 461 Wetboek van Strafrecht verboden-toegang-borden, slagbomen en hekken. Op veel plekken in Hilversum is dit al gebeurd. En wat is de betekenis van de aanduiding 'Publieke ruimte park op dek' op de Hunkemöller-locatie in het Gebiedspaspoort? Is dit wel of geen openbare ruimte in de zin dat hij voor iedereen vrij toegankelijk is? Waar en hoe is geborgd dat openbare ruimte openbaar is en blijft?

Enquête na enquête vragen de burgers om meer groen. Het bestemmingsplan en onderliggend BKP+ leveren in volstrekt onvoldoende mate een positieve bijdrage aan het verkleinen van het binnenstedelijke groentekort, want het toe te voegen snippergroen staat in geen verhouding tot het aantal toe te voegen woningen en inwoners.

Reactie gemeente

In de huidige situatie zijn de ontwikkellocaties, waar een ontwikkeling is voorzien, volledig privaat terrein. In de plannen is opgenomen dat ten minste 40% van de ontwikkellocatie als publieke open ruimte dient te worden ingericht. Hiervan dient ten minste 60% als onverharde groene ruimte te worden gerealiseerd. Deze ruimte wordt ofwel openbare ruimte die ook in eigendom en beheer is bij gemeente Hilversum. Ofwel deze ruimte komt in eigendom en beheer van de Vereniging Van Eigenaren, waarbij contractueel wel wordt vastgelegd dat de ruimte openbaar toegankelijk dient te blijven.

Hilversum is, zoals het BKP+ het typeert, een "tuinstad van wereldfaam". Daar wil de gemeente goede sier mee maken. Maar pas dan wel een betere norm toe dan per 150 m2 open ruimte slechts één boom aan te planten. Leer van het advies van de Raad voor de Leefomgeving en hanteer 75 m2 groen per woning in de vorm van openbaar toegankelijke parken en plantsoenen. Hilversum scoort nu slechts 59 m2 openbaar groen per woning.

Als het advies van de groennorm van 75 m2 wordt toegepast op de Hunkemöller locatie valt op welk verschil het maakt. Was het plan uitgevoerd op basis van de Gebiedsagenda dan zou bij 161 woningen dus 12.075 m2 openbaar groen nodig zijn. Er komen op de Hunkemöller locatie volgens de huidige plannen 278 woningen en 8000 m2 openbaar groen bij. Op basis van de rijksnorm zou 20.800 m2 openbaar groen toegevoegd moeten worden. Dus op de Hunkemöller locatie mist 12.850 m2 (= 62%) nieuw openbaar groen. Waar in de toekomst in 1221 een kans komt om een park aan te leggen (ter plaatse van de busremise) zou dit met beide handen aangegrepen moeten worden. Niet uit luxe maar noodzaak.

Bij gebrek aan voldoende openbaar groen in de onmiddellijke woonomgeving is het verleidelijk te wijzen naar het buitengebied. Het BKP+ doet die poging. "Vanuit 1221 liggen Anna's Hoeve en Zuiderheide op loopafstand en met de fiets ben je zo in de bossen van Hooge Vuursche en Lage Vuursche." Maar zo'n verwijzing is een zwaktebod want die loopafstand naar bos en natuur gaat voorbij aan senioren of mensen met een beperking. Zij zijn echt aangewezen op voldoende openbaar groen in de nabijheid van hun woning.

De verwijzing van de gemeente in de reactienota dat het tekort aan binnenstedelijk groen komt door de keuze die in de jaren '30 van de vorige eeuw is gemaakt in het stedenbouwkundig ontwerp dat stadsarchitect Dudok maakte, kenmerkt onkunde en een kortzichtige benadering, want het vergeet dat Dudok uitging van de grenzen aan de groeimogelijkheden van Hilversum, en de parken, plantsoenen en waterpartijen die Dudok in de woonomgeving opnam. Hij hield juist wél de balans in het oog tussen het aantal woningen en de hoeveelheid openbaar groen. Zoals vastgesteld verstoren de huidige plannen die balans steeds verder doordat per saldo veel meer woningen dan openbaar groen worden toegevoegd. Omdat de Tuinstad ook cultuurhistorische waarde heeft is het dubbel triest dat het bestemmingsplan 1221 hier verder afbreuk aan doet. Dit geldt behalve voor het aspect van de bouwdichtheid en onvoldoende nieuw openbaar groen ook voor het aantasten van het illusiële landschap door hoogbouw. Het voldoet niet aan wat als goede ruimtelijke ordening verwacht mag worden, passend bij de Tuinstad Hilversum die nota bene zo belangrijk wordt gevonden.

Bij ontwikkellocaties moet 40% van het oppervlak onbebouwde ruimte zijn en daarvan moet 60% groen of blauw zijn. Omdat blauw en groen aan elkaar gelijk zijn gesteld is het dus mogelijk dat er weinig vierkante meters openbaar groen bijkomen omdat voor waterberging ook ruimte nodig is.

Reactie gemeente

De keuze voor 1 boom per 150 m² is ontstaan vanuit het besef dat een volgroeide boom al snel een bladerdak van 75 tot 100 m² heeft en naast schaduw is er ook behoefte aan plekken in de zon.

Het gemeentebestuur is op de hoogte van het advies van de Raad voor de Leefomgeving maar acht dit niet haalbaar. In zo goed als alle woningbouwontwikkelingen in Nederland is dit advies ook niet realistisch, niet haalbaar en niet uitvoerbaar gebleken. De gebiedspaspoorten in het Beeldkwaliteitsplan+ voldoen aan de gestelde eis van ten minste 40% open publiek ruimte op de ontwikkellocatie. Senioren of mensen met een beperking kunnen gebruik maken van deze open publieke ruimte. De loopafstand naar de bossen betreft een ander verhaal. Dit valt buiten de context van dit bestemmingsplan maar heeft aandacht binnen de gemeente.

Terug naar de Hunkemöller locatie. De buurt vroeg om een ontsluitingsweg langs het spoor en groen in de wijk. Maar de gemeente en ARK willen groen 'ogen' voor spoorreizigers. Dus in plaats van groen in de wijk komt er groen als stoffering langs het spoor, al mag het zo niet worden genoemd. De ARK schrijft met instemming van de gemeente: "De ruimten die ontstaan door de bebouwing ter plaatse vragen om vergroening, niet zozeer als stoffering maar meer als structurerend groen. Het is belangrijk zich te realiseren dat dagelijks miljoenen reizigers dit kunnen ervaren als een weldadige groene begeleiding bij aankomst of vertrek." [uit reactienota BKP+]

De bewoners beschrijven enigszins verbaasd hoe langs het spoor nu twee driehoekjes groen komt in de volle herrie van treinen, bussen en industriële activiteiten [inspraak bewoners in raadscommissie 17 nov. 2021]. B&W reageert dat "op rekening van de ontwikkelaar een forse hoeveelheid publiek toegankelijk groen zal worden toegevoegd." [uit reactienota BKP+]. Maar hier staat tegenover wat de gemeente niet noemt. Namelijk dat de parkeernorm is verlaagd, de bouwdichtheid fors is verhoogd, de bouwhoogte fors is toegenomen, er geen nieuwe ontsluitingsweg langs het spoor komt en het parkeren niet volledig onder het maaiveld wordt gebracht.

Reactie gemeente

Naast het vergroenen van de pleinen (prachtproject 'Groene Loper') draagt de ontwikkellocatie ook bij aan het vergroenen van postcodegebied 1221. Elke ontwikkellocatie moet voldoen aan de gestelde eis van ten minste 40% open publiek ruimte. Daarnaast heeft ook de rand langs het spoor,

waaronder de ontwikkellocatie Hunkemöller, de potentie om omgevormd te worden tot een publieke ruimte op het schaalniveau van de stad. De werkgroep Liebergerweg heeft verder aangegeven dat men het openbaar groen het liefst zoveel mogelijk gerealiseerd ziet aan de straatkant in plaats van richting het spoor. Vanuit de gemeente is door de supervisor aangegeven dat een groene verbinding langs het spoor, het zogeheten Spoorpark, ook wenselijk is om zo een groene verbinding tussen het Oosterspoorplein en Anna's Hoeve te maken. Dit Spoorpark, opgenomen in de gebiedsagenda, draagt verder bij aan een kwaliteitsimpuls van het gebied, door de bebouwing en het groen meer te verbinden met de westkant van Hilversum en hiermee het gebied meer een 'voorkant' te geven. De betreffende ontwikkelaar heeft aan zowel de wens van de omwonenden als de gemeente getracht invulling gegeven door het creëren van openbaar groen aan de Liebergerweg en spoorkant. Voor de eerste betreft het openbaar groen waar zich nu nog het laadperron van het distributiecentrum van Hunkemöller bevindt. Verder wordt openbaar groen toegevoegd in het binnenhof van het nieuwbouwblok dat nabij de arbeiderswoningen aan de Liebergerweg wordt gerealiseerd en bereikbaar is vanaf de straat. Langs het spoor wordt door de ontwikkelaar bijgedragen aan het Spoorpark door het toevoegen van openbaar groen dat bereikbaar is vanaf de Liebergerweg door twee wandelpaden.

Zorgen vanuit omwonenden (bewonerswerkgroep Liebergerweg) over bebouwingshoogte langs de Liebergerweg en impact op de leefomgeving hebben er toe geleid dat in het aangepaste planvoorstel de bebouwing trapsgewijs afloopt vanaf het spoor richting de Liebergerweg. Deze trapsgewijze bebouwing wordt ook door de supervisor spoorzone als wenselijk geacht, gezien de aansluiting op de omgeving en de hoogteaccentuering die langs het spoor kan worden gemaakt. Verder wordt de bebouwing verder weg van de straat gepland dan in de eerste plannen was beoogd. In het deel dat het dichtst op de Liebergerweg staat, zal de nieuwbouw 2 tot 3 bouwlagen hoog zijn, waarna deze in het middendeel oploopt van 4 tot 6 lagen en richting het deel dat nabij het spoor ligt 8 tot 10 lagen hoog zal zijn. Dit aantal bouwlagen leidt bij een bouwblok tot een hoogte van 33 meter en ligt daarmee boven de 25-meter grens zoals beschreven in de Gebiedsagenda. Dit komt voort uit de wens van omwonenden om hoger aan het spoor te bouwen, zodat een lagere bebouwing richting de Liebergerweg mogelijk is.

Als het tekort aan groen ook in de Geuzenbuurt niet zo serieus zou zijn, zou je de volgende passage op de website van de ontwikkelaar van het Geuzenpark bijna grappig kunnen noemen. Er staat "Het Geuzenpark brengt hier in één keer radicale verbetering in: nieuw centraal park, groene lusthof van allure." Voor alle duidelijkheid het grootste veld meet circa 1000 m2. [<https://geuzenpark.nl>]

Reactie gemeente

In de Gebiedsagenda 1221 is al aangegeven dat het versterken van de groenstructuur een opgave is voor het postcodegebied 1221. Het postcodegebied 1221 is wel een bijzonder gebied in Hilversum. Ooit gegroeid als industrie- en arbeiderswijk staan de woningen dicht op elkaar en is ruimte voor groen niet een vanzelfsprekendheid. Eén van de pijlers van de Gebiedsagenda 1221 is een vergroening. Het realiseren van een park draagt bij aan deze pijler. Daarnaast zijn in het Beeldkwaliteitsplan+ criteria opgenomen om het postcodegebied te vergroenen. Hiervoor zijn regels opgesteld ten aanzien van o.a. de maatvoering, gebruik, beeld, klimaatadaptatie en duurzaamheid. Ten aanzien van de aanplant van bomen is de voorwaarde opgenomen dat per 150m2 open ruimte 1 boom moet worden aangeplant. Ook is geregeld dat ten minste 40% van een ontwikkellocatie ingericht moet worden als open ruimte. Naast het aanplanten van bomen op de ontwikkellocaties wordt gewerkt aan het vergroenen van pleinen. De pleinen voor wijkcentrum De Geus, de Kleine Drift en Ampèrestraat zijn heringericht en zijn daarmee een stuk groener. Op de planning staat het herinrichten en vergroenen van de pleinen aan de Galvanistraat, Pelicaanstraat en Liebergerweg.

De buurt groener maken is prachtig. Maar bij wie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud als in het bestemmingsplan staat: "Het hoofdstuk beheer en onderhoud is niet toegepast in het plan. Dit

hoofdstuk is toegevoegd om aan te sluiten op de beoogde structuur van het omgevingsplan zoals dat kan worden opgesteld als de Omgevingswet in werking treedt, maar heeft in dit plan geen betekenis." [Hoofdstuk 7 Activiteiten en regelingen, 7.1 Planmethodiek, Hoofdstuk 6: Beheer en onderhoud]

Reactie gemeente

De openbare ruimte is er voor de inwoners, maar wordt door de gemeente beheerd en onderhouden. Het beheer en onderhoud wordt niet in klassieke bestemmingsplannen geregeld. In de inleiding van deze zienswijzennota is ingegaan op de functie van het Chw-bestemmingsplan en dat gebruik is gemaakt van een model van de VNG, het Casco. Dit is een mogelijke inhoudsopgave van het omgevingsplan. Om de hoofdstukindeling niet aan te passen is ervoor gekozen om de inhoudsopgave te behouden en dit hoofdstuk te voorzien van een toelichtende tekst.

Elke twee jaar wordt een monitoring uitgevoerd door het tellen van het aantal groene pleinen en het bepalen van het aandeel groen op de acht pleinen binnen 1221. [Hoofdstuk 8 Monitoring, 8.1 Monitoring omgevingswaarde groene pleinen]. Waarom maar eens in de 2 jaar? Dit verradt weinig ambitie. Tevens is als er iets niet goed is géén resultaatverplichting maar slechts een 'inspanningsverplichting' opgenomen. [Hoofdstuk 8 Monitoring, 8.1 Monitoring omgevingswaarde groene pleinen].

Te constateren is dat de Groene Loper zoals die staat in de Gebiedsagenda (maart 2029) niet meer is te zien in de plannen. Waarom eigenlijk niet?

Reactie gemeente

De Omgevingswaarde 1 'Groene pleinen' is juist een vertaling van het prachtproject 'Groene Loper' en gaat om het vergroenen van de pleinen. Bepaalde doelen van de regels van het Chw-bestemmingsplan, zijn geconcretiseerd door het gebruik van omgevingswaarden. Met omgevingswaarden draagt de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouders op om enkele specifiek benoemde kwaliteiten te bereiken en in stand te houden. Dit draagt bij aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Ook ondersteunen ze bij het zorgen voor een goede omgevingskwaliteit. Met een omgevingswaarde kan de gemeente de kwaliteit vastleggen die ze voor de fysieke leefomgeving wil bereiken. Deze kwaliteit moet objectief vast te stellen en meetbaar zijn. In basis gaat het om een opdracht die de gemeenteraad aan het college opdraagt via het bestemmingsplan om deze aspecten te monitoren en te handelen als de genoemde kwaliteiten niet behaald worden. Het handelen kan op verschillende manieren, vooral ook buiten het bestemmingsplan om. Het beoogde resultaat is vastgelegd in het bestemmingsplan. De gemeente Hilversum heeft met dit Chw-bestemmingsplan twee omgevingswaarden vastgesteld om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de leefomgeving en de gezondheid in het postcodegebied 1221, zoals omschreven in de gemeentelijke omgevingsdoelen.

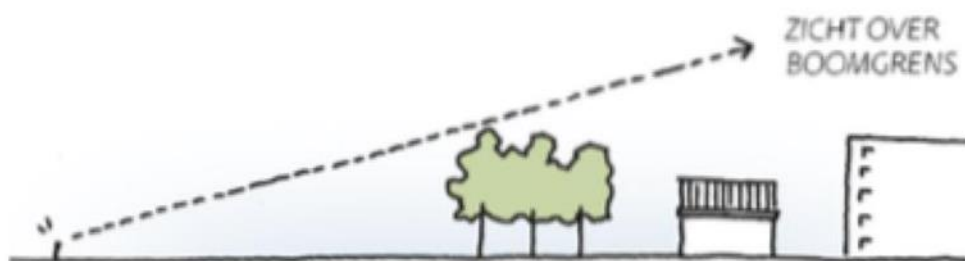
Gebiedsagenda 1221 - Groen en duurzaam

Groene loper ontwikkelen



Bescherming van het Gooise illusieland (geen hoogbouw zichtbaar boven de bomen vanuit de natuur) betreft een langetermijnvisie die is opgenomen in een provinciale richtlijn. Niet voor niets heeft de provincie Noord-Holland recent actie ondernomen en bezwaar gemaakt tegen hoogbouw in Gooise Meren. Hilversum heeft het belang van behoud van het illusieland zelf bevestigd in de Structuurvisie Hilversum 2030 en de Groene Structuurvisie Hilversum 2030. Wat onverlet laat dat diezelfde gemeente hoogbouw wil toestaan in het centrum (zoals Entrada). Een staaltje van ouderwets denken dat uitgaat van koste wat kost hoogstedelijke bouwvormen willen introduceren ten koste van de typische Hilversumse tuinstedelijke kwaliteit van overwegend twee bouwlagen met een kap. Daarbij heeft het college aangestuurd om ook op andere locaties hoogbouw toe te staan en zo het illusieland verder aan te tasten, bijvoorbeeld op het Regev terrein en aan de rand bij de Van Linschotenlaan. Zo is nadat eeuwenlang het illusieland ongeschonden bleef, nu door slecht rentmeesterschap van recente Hilversumse colleges van B&W vanaf de heide hoogbouw zichtbaar.

Zogenoemde 'hoogteaccenten' van meer dan 20-25 meter zijn vanuit een oogpunt van het omringende waardevolle landschap ongewenst en strijdig met bestaand beleid. In dit verband kan nog eens worden verwezen naar provinciaal beleid: "Voor de leefomgevingskwaliteit is het essentieel de waarden van landschap en cultuurhistorie te benoemen, te behouden, waar nodig adequaat te herstellen en waar mogelijk te versterken en te ontwikkelen." [Provinciale Omgevingsvisie NH2050]. "Voor bebouwing direct aan de rand is de hoogte van de bomen en de dichtheid van de beplanting van belang. Bouw aan de rand niet hoger dan de 'boomgrens' (ca. 15 meter). In de richting van het centrum van de kernen is hogere bebouwing mogelijk, mits de bebouwing onzichtbaar blijft vanaf de heideterreinen, (...) het koesteren en versterken van de groenstructuur van het 'illusieland'." [Uit: Prachtlandschap Noord-Holland, Leidraad Landschap & Cultuurhistorie, Provincie Noord-Holland, 2018]



Afschermende werking boombeplanting

Goed zou zijn deze aanbeveling over te nemen: "In alle bestemmingsplannen dient reeds geplande hoogbouw of nog te plannen hoogbouw te worden getoetst op de zichtbaarheid op de heidevelden en andere visueel kwetsbare gebieden." [Uit: Concept basisplan voor de openluchtrecreatie in natuur en Landschap van het Gooi, Buro Maas, Rijswijk, april 1974, 173 pg's, opdrachtgever Gewest Gooiland, later Gewest Gooi en Vechtstreek]

Reactie gemeente

Behoud van het zogenaamde illusielandchap is in de Structuurvisie Hilversum 2030 opgenomen. Dit is vertaald naar een maximale bouwhoogte van 25 meter, met uitzondering van enkele benoemde gebouwen. In dit Chw-bestemmingsplan wordt een maximale bouwhoogte van 15 meter mogelijk gemaakt, met een afwijking tot 25 meter. Voor het gebruik van deze afwijking gelden bovendien voorwaarden. Alleen op de locatie van het voormalige Hunkemöller-terrein mag hoger (maximale bouwhoogte bedraagt 33 meter) worden gebouwd. Dit is een resultaat van de participatie op het beeldkwaliteitsplan+, als onderdeel van het gebiedspaspoort Hunkemöller, dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Door hier, zoals gezegd, een grotere bouwhoogte richting het spoor toe te staan, wordt meer open ruimte tussen de bebouwing gecreëerd, dat overwegend groen wordt ingericht en wordt een lagere bouwhoogte aan de Liebergerweg mogelijk gemaakt. Op andere locaties is hoogbouw van meer dan 25 meter binnen het bestemmingsplan niet mogelijk. In dit Chw-bestemmingsplan worden geen nieuwe beleidskeuzes gemaakt met betrekking tot bouwhoogte. De provinciale regels gelden daarnaast alleen voor bebouwing buiten Bestaand Stedelijk gebied waarbij rekening gehouden dient te worden met leidraad landschap en cultuurhistorie. Daar is hier geen sprake van omdat bebouwing plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied.

Verdichting

Het college schrijft: "De Intensieve verstedelijking is geenszins een streven van de gemeente. Daar is hier ook geen sprake van. Het gaat niet om intensieve verstedelijking, maar stadsinbreiding zoals we dat als ruim 40 jaar kennen in Hilversum." [uit reactienota BKP+] Maar in 40 jaar tijd zijn er bij stadsinbreiding niet zulke hoge dichtheden voorgesteld. En die dichtheden komen in een tijdspanne waarin de wens bij het college is uitgesproken om aan te haken bij de MRA polycentrische verstedelijkingsstrategie. Daarmee is het aannemelijk dat de intensieve verstedelijkingsstrategie wel het streven is van de gemeente en de ontkenning daarvan bezijden de waarheid is.

In dit licht kan ook verwezen worden naar hoe het College eerder (2019) heeft aangegeven dat ipv 1000 woningen het mogelijk ook circa 750 woningen zouden kunnen worden in postcodegebied 1221. Maar hieraan herinnert schrijft het college in de reactienota BKP+ dat "In de gebiedsagenda is aangegeven dat tot aan 2030 naar verwachting circa 1.000 woningen worden toegevoegd. Het jaartal 2030 is verre van nieuw." Zo wordt een streep gezet door 750 woningen.

En waar de reactienota zegt dat 2030 als jaartal niet nieuw was leidt het af van het feit dat door het college is verzwegen dat een tweetrapsraket voor 1221 stond gepland. Namelijk een bouwphase tot 2030 en een tweede tranche tot 2040. En dat tot 2040 het aantal geplande aantal woningen zo opliep tot 1800. Dit

werd pas duidelijk uit een verkeersrapport waarin Royal Haskoning. Omdat Royal Haskoning voor het berekenen van verkeersstromen in Bruisend Hart het aantal woningen als input nodig had kreeg zij van de gemeente het aantal van 1800 bij te bouwen woningen in 1221. Noch met inwoners in 1221 noch met de raad was dit eerder gecommuniceerd.

Eveneens wijst het BKP als aanvulling op de Welstandsnota 2014 op de wens voor intensieve verstedelijking. Het college meldt "Het is ook juist dat volumes en bouwhoogte veelal ruimer zijn dan de bestaande stedelijke context." [reactienota BKP+]

Het BKP+ noteert: "Amsterdam, Utrecht en Amersfoort is vandaag de dag nog steeds aanwezig. Hilversum wenst niet gezien te worden als de buitenwijk van een van deze steden." Maar met dit ontwerp bestemmingsplan verzwakt de tuinstad door per saldo nog meer te verstenen op een wijze die identiek is de weg die eerder Amsterdam, Utrecht en Amersfoort bewandelden. En als dit college niet als buitenwijk van Amsterdam gezien wil worden waarom omarmt het dan wel de vanuit Amsterdam gelanceerde zogenaamde polycentrische verstedelijkingsstrategie, want dit komt precies neer op een buitenwijk zijn van Amsterdam.

Postcode 1221 bestaat uit circa 8.900 inwoners. In de intentieovereenkomst Venetapark staat "Met de toevoeging van 1.000 woningen groeit het aantal inwoners in 1221 naar verwachting van 8.900 tot circa 10.000."

	ABF Research NORM			NORM GEMEENTE	NORM ONTWIKKELAA R	Chw bestemmingspla n 1221
Woonmili e	Vooroorlog s	Centru m stedelijk	Centrum stedelijk Plus in de 4 grootste gemeent e	Gebiedsagend a 'zegt Centrum stedelijk' maar wijkt af van behorende norm want gaat uit van	Ontwikkelaar Hunkemöller locatie	Toelichting, 1.2. doelstelling De gebieden worden volledig herontwikkeld tot (hoog)stedelijk woon- en werkgebieden
Woningen per ha.	61	46	86	110-115	>115	

Waarom 1000 woningen in 1221? Het coalitieakkoord (2018) noemde weliswaar het bijbouwen van 1000 woningen maar sprak niet uit waar, en dus mocht verwacht worden dat dit gemeente breed gold en niet dat alle 1000 woningen enkel binnen postcode gebied 1221 werden gepland. Want 1221 is reeds een van meest versteende, dichtstbevolkte wijken van Hilversum. Het college speelde verder met de aantallen. Van 750, naar 1000, naar 1150. En zonder melding te maken dat 1150 woningen tot 2030 gebouwd worden en dat het voornemen is tot 2040 het aantal woningen op te voeren tot netto 1800 (exclusief werkplekken). Het gaat dus om vele duizenden mensen die een plek moeten krijgen in dit al drukke deel van 90 hectare Hilversum.

Postcode 1221 tussen 2011 en 2020 met 1.375 personen toegenomen (afgerond is dat een groei met 17%. De grootste groei van alle postcodes in Hilversum): van 7.805 in 2011 tot 9.180 in 2020. De <https://open-hilversum.hub.arcgis.com/pages/wijken-en-buurt>

Reactie gemeente

Het komen tot de woningaantallen zoals benoemd in het Chw-bestemmingsplan kent een uitvoerig proces. Met de Gebiedsagenda 1221 ligt er een gemeenschappelijk fundament om samen te werken aan de toekomst van de Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt. Het gebiedsproces heeft geleid tot een breed gedeeld toekomstperspectief voor de wijk. Bewoners, ontwikkelende

partijen en gemeente zijn sindsdien hard aan de slag om de ambities ook te realiseren. De eerste resultaten zijn concreet zichtbaar. De Gebiedsagenda is, zoals gezegd, tot stand gekomen na een intensief gebiedsproces. In de gebiedsagenda staat dat binnen het brede draagvlak dat is gegroeid het partijen niet gelukt is om alle kwesties tot een oplossing te brengen. Voor een aantal kwesties, zoals groen, openbare ruimte, hoogte en dichtheid is in de gebiedsagenda aangegeven dat verdere besluitvorming en maatwerk per locatie nodig is. Voor deze thema's, waaronder hoogte en dichtheid is het Beeldkwaliteitsplan+ opgesteld waarbij het doorlopen gebiedsproces van de Gebiedsagenda het startpunt vormt voor de participatie rond het Beeldkwaliteitsplan+. De supervisor heeft sinds september 2019 tal van gesprekken gevoerd met bewoners en ontwikkelende partijen over projecten en specifieke ontwikkellocaties. Dit zijn doorlopende processen waarop voor de participatie voor het Beeldkwaliteitsplan+ is aangesloten. In het proces tot aan het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ zijn er twee aanvullende participatieronden geweest. In de tweede ronde is het ontwerp Beeldkwaliteitsplan+ ter inzage gelegd. Dit heeft betrokkenen de gelegenheid gegeven een formele reactie in te dienen op een uitgewerkt plan in tekst en beeld. Het ontwerp heeft, mede vanwege de zomerperiode, gedurende een langere periode dan gebruikelijk (15 juli tot en met 15 september, totaal 9 weken) ter inzage gelegen. Het ontwerp is heel breed onder de aandacht gebracht, via de lokale krant, video, huis aan huis flyers, websites, nieuwsbrieven, posters en heeft gelegen op het Stadskantoor, maar ook bij De Geus en VONK in de Wijk. Verder zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, bij De Geus en VONK, waarin onder andere met de supervisor Spoorzone kon worden gesproken over het Beeldkwaliteitsplan+. Van deze mogelijkheid hebben 50 bewoners gebruikgemaakt. In totaal zijn 161 reacties ontvangen van bewoners, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties, eigenaren en ontwikkelende partijen. In de gebiedspaspoorten zijn kaders opgenomen en binnen deze kaders is ruimte voor circa 1.150 nieuwe woningen tot 2030 (reikwijdte Gebiedsagenda). Dit Chw-bestemmingsplan kent echter een planhorizon van 20 jaar. De mogelijke ontwikkelingen na 2030 zijn nog niet bekend. Om het gebied 1221 na 2030 niet op slot te zetten en in lijn met de gedachte van uitnodigingsplanologie zijn in Chw-bestemmingsplan maximaal 1.550 woningen tot 2040 mogelijk binnen 1221 ten opzichte van het huidige woningaantal. Dit betreft een maximaal programma en hoeft niet volledig te worden benut.

En ook in afwijking van de Structuurvisie Hilversum 2030. Want de vastgestelde Structuurvisie Hilversum 2030 spreekt naast dynamische gebieden over wijken en buurten rond het centrum (waaronder delen van Over 't Spoor) uit dat "In deze compacte wijken geen verdere ruimtelijke verdichting heeft plaatsgevonden." En ook over de Electrobuurt, Liebergen: "De buurten zijn kleinschalige stedenbouwkundige composities van korte rijen lage woningen met een nadrukkelijke kap. [...] Sommige woningen zijn vervangen, andere verbeterd, maar de buurten hebben hun oorspronkelijke karakter toch kunnen behouden." Hoewel niet alles in beton is gegoten mag door de burger voor dergelijke principiële uitspraken over ruimtelijke ordening bestuurlijke continuïteit worden verlangd van bestuurders. De opgaven en ambities uit 2012 hebben ondanks een intensief participatieproces voor een belangrijk deel geen plek gekregen in het BKP+ en dit bestemmingsplan. De transformatie genoemd in de doelstelling van de gebieden van het Chw-bestemmingsplan 1221 naar "herontwikkeld tot (hoog)stedelijk woon- en werkgebieden" is op essentiële onderdelen in strijd met de Structuurvisie Hilversum 2030 en wijkt ook af van de afspraken gemaakt in de Gebiedsagenda.

Om de cirkel rond te maken is het goed terug te lezen welk te bouwen woningaantal in de aanmelding van de spoorzone 1221 in 2019 staat. Hierin staat dat de gemeente tussen de 500 en 1000 woningen wil realiseren.

Reactie gemeente

Op basis van de Gebiedsagenda en het Beeldkwaliteitsplan+ zijn verschillende typen gebieden te onderscheiden in het plangebied 1221. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in consolidatiegebieden, moderniseringsgebieden en ontwikkellocaties. De consolidatiegebieden zijn gebieden waar consolidatie van de bestaande situatie primair het uitgangspunt is. De huidige

inrichting en de bestaande structureren worden in stand gehouden en er zijn geen ingrijpende vernieuwingen voorzien. De consolidatiegebieden bestaan uit de bestaande woonwijken Geuzenbuurt, Elektrobuurt, Kleine Driftbuurt en Villa Industria.

De moderniseringsgebieden zijn gebieden waar vernieuwing en menging van functies centraal staat. Veranderingen zijn mogelijk, met het oog op het behoud van de kwaliteit. Wonen, werken en leven moeten naast elkaar bestaan. De moderniseringsgebieden bevinden zich met name langs de toegangswegen en bestaan uit de Larenseweg, de Minckelersstraat en de Spoorzone. Naar de toekomst toe wordt een fijnmazige vermenging tussen werk en wonen mogelijk. In deze gebieden wordt ruimte geboden aan voorzieningen en werk. Ontwikkelingen hebben een maximale bouwhoogte van 15 meter, dit zijn maximaal 5 bouwlagen. Binnen de moderniseringsgebieden liggen over het algemeen de grotere gemengde functies. Het ligt dan ook voor de hand dat er binnen de moderniseringsgebieden meer ruimte is, onder voorwaarden, ten aanzien van herbestemming en transformatie. Binnen de moderniseringsgebieden liggen ontwikkellocaties, hiervoor zijn de gebiedspaspoorten opgesteld. Dit zijn gebieden waar een ingrijpende verandering in hoofdfuncties gewenst is en ook al plannen voor ontwikkeld worden. De gebieden worden herontwikkeld tot (hoog)stedelijk woon- en werkgebieden met een hoge omgevingskwaliteit. Voor de locaties Hunkemöllerterrein, Venetapark, Van Son, Wybertjesfabriek, Grote Sigarenfabriek en Zuiderweg/Lijsterweg zijn al gebiedspaspoorten opgesteld. Voor de gebiedspaspoorten gelden in beginsel dezelfde regels als voor de consolidatiegebieden en moderniseringsgebieden, afhankelijk tot welk werkingsgebied zij toebehoren. Aanvullend hierop geldt, middels een (dynamische) verwijzing, dat voor bouwactiviteiten de regels gelden die zijn opgenomen in het gebiedspaspoort. Voor nieuwe grotere (meer dan 11 woningen en/of meer dan 500 m² bvo werkfuncties) ontwikkelingen dient een eerst gebiedspaspoort door de raad te worden vastgesteld.

"De gemeente Hilversum wil de omgevingskwaliteit van de Spoorzone (postcodegebied 1221) versterken. Daarbij wordt onder andere ingezet op een betere gezondheid onder bewoners en het bestendig maken van de wijk tegen de gevolgen van klimaatverandering. Duurzaamheid staat centraal en kan naast de versterkte omgevingskwaliteit tot uiting komen in onder andere het stimuleren van duurzame energie, circulaire economie en het aardgasvrij maken van gebouwen. Bovendien kan met de transformatie van het gebied de bouw van 500 tot 1.000 woningen worden gerealiseerd. De gemeente kiest voor een werkwijze die vooruitloopt op de Omgevingswet. Er wordt ingezet op een geleidelijke en organische ontwikkeling, waarbij bewoners en bedrijven worden gevraagd zelf initiatief te nemen. Om dit type ontwikkeling mogelijk is te maken is het van belang om tijdelijk af te kunnen wijken van grenswaarden, bijvoorbeeld geluidsnormen in de Wet geluidhinder. De aanwijzing als ontwikkelingsgebied maakt het mogelijk om de milieugebruiksruimte te optimaliseren, omdat tijdelijk van bepaalde milieunormen kan worden afgeweken als is aangetoond en gewaarborgd in het bestemmingsplan dat binnen tien jaar weer aan de geldende normen kan worden voldaan." [<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-36712.html>]

Het tijdelijk afwijken van normen voor zo'n groot gebied als heel 1221, voor zo vele jaren en samenhangend met niet tussen de 500 en 1000 maar tussen de 1150 en 1800 woningen is gelet op de oorspronkelijke aanmelding een totaal ander project geworden, waarbij de vraag rijst of daar de dit strookt met de Crisis en Herstelwet?

Reactie gemeente

Op basis van artikel 2.2 van de Crisis- en herstelwet kan een gebied voor maximaal tien jaar worden aangewezen als ontwikkelingsgebied. Op grond hiervan kan tijdelijk worden afgeweken van grenswaarden (Wet geluidhinder/Activiteitenbesluit) om de organische ontwikkeling mogelijk te maken. Deze mogelijkheid bleek niet meer nodig te zijn voor de ontwikkelingen in het bestemmingsplan, daarom is geen gebruik gemaakt van artikel 2.2. van de Crisis en herstelwet.

De ARK tenslotte zegt: "Er is speciale aandacht nodig om te vermijden dat de grondopbrengsten - door een ontspoorde verdichting waardoor het laadvermogen per locatie wordt overvraagd - verleidelijk de ruimtelijke kwaliteit in de weg staan." [reactienota BKP+].

Wat de ARK over het hoofd ziet dat de gemeente een korte termijn belang heeft en zichzelf rijk rekent met toekomstige WOZ-opbrengsten. En hoe hier een mogelijk perverse prikkel ontstaat om de mate van verstedelijking te versnellen. Zo wordt in de programmabegroting 2022 uitgegaan van de bouw van 3000 woningen tot 2030. Over een periode van 8 jaren zijn dit dus 375 woningen per jaar.

"De ontwikkelcapaciteit is historisch gezien rond 250 woningen per jaar". [op basis van CBS data, <https://www.hilversumsearchitectuurprijs.nl/cms/files/pdf/Debatavond-5-oktober-2021.pdf>]

Daarmee vergeleken is jaarlijks 375 woningen willen bijbouwen erg optimistisch.

Neem de gemiddelde WOZ waarde van 355.000 € (2022) maal 375 en de gemeente rekent zichzelf rijk met 133 mln. [Terwijl indien de historische ook de toekomstige productie zou zijn de WOZ uitkomt op circa 89 mln., dus 44 mln. minder].

Die 375 woningen per jaar uit de programmabegroting 2022 sluit niet aan bij wat in dit bestemmingsplan staat "Het Chw-bestemmingsplan draagt bij aan de ambitie van de gemeente Hilversum om jaarlijks 250 extra woningen te realiseren om een passende woningvoorraad te bewerkstelligen. [4.4.6 Woonvisie Hilversum 2021-2030] En in de woonvisie staat het weer anders geformuleerd: "Uit het verleden is gebleken dat we ongeveer 250/300 woningen per jaar realiseren." [Woonvisie 2021 -2030, gemeente Hilversum, 2021].

Reactie gemeente

De behoefte aan woningen in Hilversum is hoog. Het aantal gerealiseerde woningen zal het ene jaar iets hoger zijn dan het andere. In een open planproces waarin bewoners, ontwikkelende partijen, ondernemers, maatschappelijke organisaties én gemeente open en transparant de dialoog met elkaar zijn aangegaan, op basis van gelijkwaardigheid, zijn de gebiedsagenda en het beeldkwaliteitsplan+ opgesteld. De agenda verbindt het hier en nu met de verdere toekomst en sociale met fysieke thema's. Doel is het versterken van het woon-, werk- en leefklimaat in de Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt. Het aantal (mogelijk) te realiseren woningen komt voort uit deze documenten.

In het Chw-bestemmingsplan is ruimte voor circa 1.150 nieuwe woningen tot 2030 (reikwijdte Gebiedsagenda). Dit betekent circa 150 nieuwe woningen per jaar. Het Chw-bestemmingsplan kent echter een planhorizon van 20 jaar. De mogelijke ontwikkelingen na 2030 zijn nog niet bekend. Om het gebied 1221 na 2030 niet op slot te zetten en in lijn met de gedachte van uitnodigingsplanologie zijn in het Chw-bestemmingsplan maximaal 1.550 woningen tot 2040 mogelijk 1221 ten opzichte van het huidige woningaantal. Dit betekent dat er tussen 2030 en 2040 circa 400 nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd. Dit houdt in dat er gemiddeld 40 nieuwe woningen per jaar kunnen worden gerealiseerd.

Samenhang en verbinding

Een belangrijk aspect van het concept BKP+ is het ontbreken van een referentie naar een integraal Spoorzone-ontwerp. Advies 24 van ARK, 15-05-2020 over de visie op de Spoorzone meldt het ontbreken van samenhang van aanpak aan weerszijden van het spoor. " De vraag naar een ontwikkelingsperspectief wat er in de toekomst met de Gooilijn gaat gebeuren (omlaag, omhoog of anderszins) wordt feitelijk niet gesteld terwijl daar toch alle aanleiding voor is." "Dit blijft een centraal ruimtelijk vraagstuk."

Bebouwing evenwijdig aan het spoor zoals in een voorgestelde variant van het Bruisend Hart versterkt de tweedeling. Het hindert ook de beloofde verbreding van de fietserstunnel om de visuele verbinding tussen oost en het centrum te verbeteren.

Volgens een persbericht leert een onderzoek van bureau Goudappel Coffeng dat de bestaande breedte van de fietstunnel niet voldoet aan de huidige verkeersrichtlijnen. Dus ook uit het oogpunt van veiligheid is een toekomstbestendiger oplossing beter door de tunnel breder te maken. Goede ruimtelijke ordening houdt hier rekening mee.

"Het beeldkwaliteitsplan doet uitspraken over heel 1221 en meer specifiek voor verschillende ontwikkellocaties. " stelt het raadsvoorstel. Maar in strijd daarmee en volkomen ten onrechte wordt vervolgens in het ontwerp BKP+ het 'Bruisend Hart' hieruit gesneden. In deze zienswijze wordt daarom wel stilgestaan bij de planvorming op en rond het Oosterspoorplein.

Onderzoeksbureau Moraves schrijft: "De druk op de openbare ruimte is groot, er is weinig ruimte in de buurt voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen. " Als beeldmateriaal gebruikt Moraves een tekening van Oosterspoorplein afkomstig uit de Gebiedsagenda om een meer ontspannen sfeer als wenkend perspectief aan te geven.

Moraves kijkt naar de fysieke, sociale, en ruimtelijk verbindingen en adviseert onder meer "geef gezicht aan de oostelijke stationsentree in samenhang met de schaal van het plein en de deels te vernieuwen, deels reeds bestaande karakteristieke bebouwing". "Verbreed de fiets- en voetgangersverbinding in de spooronderdoorgang."

Dus Moraves gaat niet uit van bebouwing van het plein. Evenmin de Gebiedsagenda. Hierin staat "Als onderdeel van de stationsomgeving voldoet het Oosterspoorplein, maar het is geen aangename plek om elkaar te ontmoeten, activiteiten te organiseren of te verblijven." Meer verblijfskwaliteit door vergroening, verrommeling tegen te gaan met gestalde fietsen, kraampjes toe te staan, en met een heringerichte en opgeknapte bestaande pleinwand.

De enquête over 'Bruisend Hart' laat zien dat groen het hoogst scoort. En uit de geselecteerde beelden lijkt ook af te leiden dat het niet bebouwen van het plein de voorkeur heeft.

Reactie gemeente

Het Bruisend Hart is het gebied rondom het station. Het gebied Bruisend Hart ligt in het postcodegebied 1221, maar maakt geen onderdeel uit van dit Chw-bestemmingsplan 1221. Voor dit gebied wordt, na vaststelling van de structuurvisie, een stedenbouwkundig plan opgesteld en vervolgens zal het een zelfstandige bestemmingsplan/omgevingsplanprocedure doorlopen. In het stedenbouwkundig plan zal bijvoorbeeld ingegaan worden op loop- en fietsroute, waaronder de fietstunnel. Het onderzoek van Goudappel Coffeng dat de voetgangers/fietserstunnel te smal zou zijn/worden, wordt niet herkend door de spoorse partijen. De beelden van Moraves over het Oosterspoorplein hebben een vervolg gekregen in de structuurvisie Bruisend Hart. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zal participatie plaatsvinden.

Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid en evaluatie, 9.1 Financieel, Kostenverhaal - 'Bruisend Hart' ligt binnen het bestemmingsplan 1221. Bij 'Bruisend Hart' is gebruik gemaakt van de Vestiging Wet Voorkeursrecht Gemeenten (Wvg). In een WOB stuk staat "Uit overleg met wethouder kwam naar voren dat we de verwervingskosten Wvg niet hoeven mee te nemen in het resultaat."(...) "Is het mogelijk om nog een modeltje te maken dat financieel sluitend is? Dan bedoel ik sluitend zonder dat Wvg en ca. 1,5 investeringsbudget (helft van 3 mln) moet worden terugverdiend. Hoe zou dat er uitzien?" Hoe moeten deze gemeentelijke opmerkingen geïnterpreteerd worden in het licht van het kostenverhaal?

Reactie gemeente

Het Bruisend Hart ligt in het postcodegebied 1221, maar maakt geen onderdeel uit van het Chw-bestemmingsplan 1221. Zoals aangegeven wordt voor het Bruisend Hart een zelfstandige procedure doorlopen.

Participatie

"Middels een open planproces met alle stakeholders, is een programma zoals bedoeld in de Omgevingswet opgesteld; de Gebiedsagenda 1221." [Uit Hoofdstuk 1 Inleiding, 1.1. Aanleiding & 9.2 Participatie bestemmingsplan]

"In de aanloop naar de gebiedsagenda is onder regie van de gemeente een intensief gebiedsproces doorlopen, en op hoofdlijnen een gezamenlijk toekomstperspectief ontwikkeld." [Uit Hoofdstuk 1 Inleiding, 1.1. Aanleiding & 9.2 Participatie bestemmingsplan]

De gemeente presenteert de participatie rond het 1221 bestemmingsplan als een succesverhaal. Dit is een vertekend beeld. Ter illustratie enkele locaties in de gang langs Gebiedsagenda, intentieovereenkomsten, Beeldkwaliteitsplan plus, Gebiedspaspoort, Chw. ontwerp bestemmingsplan 1221.

Hunkemöller testcase van de Gebiedsagenda, BKP+, participatie, rol bestuur

Middels participatie door bewoners, ontwikkelende partijen, ondernemers, maatschappelijke organisaties en gemeente hebben zij met elkaar de Gebiedsagenda 1221 opgesteld. De gebiedsagenda is vervolgens vastgesteld door B&W 19 maart 2019. Het werd geroemd als voorbeeldig.

Tecta Invest, Ontwikkeling locatie Hunkemöller, 22 januari 2021. Zegt 'vast te lopen' in de discussie over de gemiddeld 115 woningen per hectare die in de Gebiedsagenda genoemd wordt. Zo maakt Tecta van de 110-115 woningen per hectare gemakshalve al 115 p. ha. En waar is afgesproken in de Gebiedsagenda dat dit de norm is per locatie, verschuift Tecta het naar 'gemiddeld' 115 woningen per hectare. Dat de bewoners door in stemmen met 110-115 woningen p. ha. een enorme concessie hebben gedaan ten opzichte van de bestaande dichtheid van rond de 60 woningen p. ha. blijft ongenoemd.

Daarna gaat Tecta tellen op basis van de Gebiedsagenda:

Aantal woningen / ha 115

Aantal ha 1,4

Totaal aantal woningen $115 \times 1,4 =$ 161

Discretionaire verhoging 30% 48 (deze mogelijkheid biedt de Gebiedsagenda)

Totaal aantal woningen 209

Maar Tecta en de gemeente hadden op 10 maart 2020 al een geheime intentieovereenkomst gesloten voor 296 woningen. Door politieke druk werden de geheime intentieovereenkomsten waaronder die van Hunkemöller uiteindelijk gepubliceerd. Maar dit was pas in april 2021. En nadat de publieke discussie over de Gebiedsagenda in de raad was beslist zonder gebruik te kunnen maken van die geheime informatie. Overigens bezwoer het college bij de raadsbehandeling van de Gebiedsagenda die ongeamendeerd vast te stellen omdat het een te broos bouwwerk was dat als één element werd gewijzigd nadelige effecten op meerdere onderdelen kon hebben. Dit zei dus het college dat zelf in geheime afspraken al was afgeweken van de Gebiedsagenda.

Inmiddels konden de bewoners uit gesprekken met de ontwikkelaar opmaken dat die zich niet aan de Gebiedsagenda wilde houden en hogere bouwdichtheden en bouwhoogte nastreefde. De bewoners probeerden bij te sturen. In de praktijk bleek dat ze alleen mochten meepraten over de kleur van de kozijnen. Uiteindelijk probeerden de bewoners de bouwmassa's en bouwhoogte zo ver mogelijk van hun huizen vandaan richting het spoor te drukken. Overigens door dit te doen worden de bewoners aan de andere kant van het spoor in de Vituswijk op geografisch vergelijkbare afstand als de bewoners aan de Liebergerweg geconfronteerd met hoogbouw. Met dit verschil dat de bewoners aan het Wandelpad niet in de gelegenheid zijn geweest te participeren. Noch de ontwikkelaar, noch de gemeente heeft deze bewoners erbij betrokken. Wat de ontwikkelaar en gemeente wel deden was signaleren dat het verzet was gebroken tegen de hogere dichtheid en bouwhoogte en daarop reageerden zij blij. Het college spreekt over 'breed draagvlak vanuit de omgeving' in de reactienota van het BKP+

Maar waar ontwikkelaar en college de bewoners aan de Liebergerweg samen met de toekomstige hoogbouw de lucht in prijzen weersprekt de inspraakreactie van de bewonerswerkgroep dat de bewoners content zijn. Namens bewonerswerkgroep Hunkemöller, bewonerswerkgroep Zuider/Lijsterweg en bewonerswerkgroep Venetapark werd 17-11-2021 bij de bespreking van Beeldkwaliteitsplan plus 1221 het volgende opgemerkt: "Lang gehamerd op lagere bouwdichtheid. We zijn er niet echt doorgekomen. Tegenover ontwikkelaar en gemeente is de macht van bewoners beperkt. Het resultaat is dus beperkt. Dit is het maximale wat wij er uit konden halen. Een eensgezinde raad kan meer." (...) "Er is meer tegenwicht nodig tegen de druk van de businesscase."

Het was een oproep aan de raad de bouwdichtheid te verlagen. Maar de raad negeerde de oproep, primair langs de lijn van de coalitiemeerderheid.

Hoe ambtelijk het belang van de coalitie weegt tav participatie leert de volgende passage "Zolang de coalitie het participatieproces tot nu toe positief waardeert en aangeeft dat ze het waardeert dat we, zoals gevraagd de raad heel vroegtijdig betrekken lijkt het mij acceptabel." Uit stukken bij Bruisend Hart verkregen door beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB).

Overigens dat toen de raad de indringende woorden van de insprekende bewonersverenigingen negeerde, sloeg het tegelijk de eerdere waarschuwing van de Adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit in de wind waar deze commissie haar zorg uitsprak over het ongelijke speelveld tussen bewoners en ontwikkelaars.

De gemeente tekent in maart 2022 een anterieure overeenkomst met Tecta voor 278 woningen (93 sociale, 115 middeldure en 71 vrijesectorwoningen) en 2000 vierkante meter kantoorruimte. [https://www.gooieneembode.nl/extra/279651/op-hunkemoller-terrein-komen-93-sociale-115middeldure-en-71-vr/sHes2CpR2hqIEE_wFuuOA8lm_mMoD-LMD395BUrHEKSV2v5cpgQXxvUQMIfx2CpjAlzg4ZdeEj9HsXptqlmdze_IBCdKT67LfOmRUL7S

NkIGIMJ2A3UC_V_-38wAmWjq]

Kortom waar de bewoners op basis van de Gebiedsagenda en onbekend met de discretionaire verhoging

van 30% rekenden op 161 nieuwe burens erbij worden het er uiteindelijk 278. Dit is 42% meer. De dichtheid is gestegen naar 185 woningen per hectare (exclusief kantoor m2???)

En waar de bewoners rekenden op een nieuwe ontsluitingsweg voor al dit nieuwe verkeer aan de spoorzijde, oordeelde de gemeente dat dit te duur is voor de ontwikkelaar. Zelfs al is de nieuwe weg genoemd in de Structuurvisie Hilversum 2030. De nieuwe weg zou zorgen voor de ontlasting van de verkeersdruk op omliggende buurten. De structuurvisie is een zelfbindend beleidskader voor de gemeente. De gemeente dient zich hieraan te houden. Te meer omdat de gemeente onvoldoende zwaarwegende argumenten heeft zich hier niet aan te houden.

Het BKP beschrijft de ruimtelijke kaders voor nieuwe ontwikkelingen in 1221. Deze kaders gaan bijvoorbeeld over de samenhang van het geheel, de kwaliteit van de openbare ruimte, over bouwhoogte en over architectuur.

Op het Beeldkwaliteitsplan plus ontving de gemeente liefst 161 reacties van bewoners, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties, eigenaren en ontwikkelende partijen. Dit weerlegt de opinie van de gemeente dat iedereen tevreden is.

Ten aanzien van Zuiderweg/Lijsterweg ziet de bewonersvertegenwoordiging hoe er sprake is "(...) van toegeven aan winstmaximalisatie; het paspoort noemt hij hier voorbarig en niet consistent met de algemene criteria;" en zij vragen zich hardop af (...) "of het nieuwe plan voor het Venetapark afkomstig is van de toenmalige ontwikkelaar of de gemeente en vindt dat plan wringen met de opvattingen van bewoners over bouwvolumes, ligging, omvang en situering van het groen; hij noemt het paspoort voorbarig en wil hierover eerst nog om de tafel gaan."

Reactie gemeente

De ontwikkelaar Hunkemöller is zich bewust van het belang van een goed participatieproces en neemt voorstellen daar waar mogelijk mee. De afgelopen 18 maanden heeft de ontwikkelaar een intensief participatietraject onder leiding van een participatiebureau georganiseerd in een zogenaamd 'driepartijenoverleg'; hierbij schuiven op regelmatige basis zowel ontwikkelaar, omwonenden als gemeente aan. De omwonenden hebben zich georganiseerd in de bewonerswerkgroep Hunkemöller, waarvan circa 10-15 personen aanschoven bij de verschillende overleggen en voor- en achteraf afstemming zochten met de achterban.

In de afgelopen anderhalve jaar hebben meer dan 12 sessies plaatsgevonden in dit driepartijenoverleg en hebben alle partijen hun overwegingen, suggesties en zorgen op tafel gelegd wat betreft de ontwikkeling. Hieronder een overzicht van de belangrijkste zorgen en suggesties van omwonenden en hoe dit is verwerkt in het Locatie Ontwikkelplan door de ontwikkelaar.

Situering bebouwing

Zorgen vanuit omwonenden (bewonerswerkgroep Liebergerweg) over bebouwingshoogte langs de Liebergerweg en impact op de leefomgeving hebben er toe geleid dat in het aangepaste planvoorstel de bebouwing trapsgewijs afloopt vanaf het spoor richting de Liebergerweg. Deze

trapsgewijze bebouwing wordt ook door de supervisor spoorzone als wenselijk geacht, gezien de aansluiting op de omgeving en de hoogteaccentuering die langs het spoor kan worden gemaakt. Verder wordt de bebouwing verder weg van de straat gepland dan in de eerste plannen was beoogd. In het deel dat het dichtst op de Liebergerweg staat, zal de nieuwbouw 2 tot 3 bouwlagen hoog zijn, waarna deze in het middendeel oploopt van 4 tot 6 lagen en richting het deel dat nabij het spoor ligt 8 tot 10 lagen hoog zal zijn. Dit aantal bouwlagen leidt bij een bouwblok tot een hoogte van 33 meter en ligt daarmee boven de 25-meter grens zoals beschreven in de Gebiedsagenda. Dit komt voort uit de wens van omwonenden om hoger aan het spoor te bouwen, zodat er een lagere bebouwing richting de Liebergerweg mogelijk is.

Situering openbaar groen

De werkgroep Liebergerweg heeft verder aangegeven dat men het openbaar groen het liefst zoveel mogelijk gerealiseerd ziet aan de straatkant in plaats van richting het spoor. Vanuit de gemeente is door de supervisor aangegeven dat een groene verbinding langs het spoor, het zogeheten Spoorpark, ook wenselijk is om zo een groene verbinding tussen het Oosterspoorplein en Anna's Hoeve te maken. Dit Spoorpark, opgenomen in de gebiedsagenda, draagt verder bij aan een kwaliteitsimpuls van het gebied, door de bebouwing en het groen meer te verbinden met de westkant van Hilversum en hiermee het gebied meer een 'voorkant' te geven.

De ontwikkelaar heeft aan zowel de wens van de omwonenden als de gemeente getracht invulling te geven door het creëren van openbaar groen aan de Liebergerweg en spoorkant. Voor de eerste betreft het openbaar groen waar zich nu nog het laadperron van het distributiecentrum van Hunkemöller bevindt. Verder wordt openbaar groen toegevoegd in het binnenhof van het nieuwbouwblok dat nabij de arbeiderswoningen aan de Liebergerweg wordt gerealiseerd en bereikbaar is vanaf de straat.

Langs het spoor wordt door de ontwikkelaar bijgedragen aan het Spoorpark door het toevoegen van openbaar groen dat bereikbaar is vanaf de Liebergerweg door twee wandelpaden.

Parkeren en mobiliteit

Met vertrek van het distributiecentrum neemt het aantal verkeersbewegingen van grote vrachtwagens in de Liebergerweg fors af. Daar tegenover staan verkeersbewegingen van de nieuwbouw. De buurt heeft aangegeven zich zorgen te maken over de hoeveelheid aan verkeersbewegingen in de Liebergerweg met de komst van de beoogde nieuwbouw en heeft de ontwikkelaar verzocht het autogebruik op de locatie zo veel als mogelijk te beperken om daarmee overlast voor de wijk te beperken.

Dit sluit aan op de gebiedsagenda, waar goede fietsparkeervoorzieningen en deelautomobiliteit ook worden benoemd. In het Locatie Ontwikkelplan wordt bij het thema mobiliteit aangegeven door de ontwikkelaar hoe men het autogebruik van de nieuwe bewoners en gebruikers wil beperken, onder andere door in te zetten op deelauto's, goede fietsparkeervoorzieningen. Hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen naar beneden worden bijgesteld. Het parkeren wordt ondergronds opgelost, zowel vanuit de omwonenden als de gemeente als wenselijk geacht op deze plek. Om overlast in de buurt te voorkomen, komen bewoners van de beoogde nieuwbouw straks niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de straat/buurt. Men moet parkeren op het eigen Hunkemöller-terrein in de ondergrondse parkeergarage. Een randvoorwaarde hiervoor is dat de verdere uitrol van betaald parkeren in de wijk voor de bouw moet zijn gerealiseerd. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

Bijdrage herinrichting Liebergerweg

Naast de zorgen over de verkeersbewegingen met de beoogde nieuwbouw in de straat, hebben de omwonenden aangegeven zich zorgen te maken over de inrichting en staat van onderhoud van de straat zelf. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de beoogde nieuwbouw geen noodzakelijke maatregelen voor de straat zelf met zich meebrengt. Desondanks heeft de ontwikkelaar een

substantieel bedrag gereserveerd om bij te dragen aan toekomstige herinrichting van de straat, om hiermee tegemoet te komen aan de wensen vanuit de buurt. Deze toegezegde bijdrage door de ontwikkelaar is tot stand gekomen zonder een (juridische) noodzaak of verplichting en is daarmee uniek in de Hilversumse gebiedsontwikkeling, ook gezien de omvang van de bijdrage. Over de toekomstige herinrichting van de Liebergerweg moet ter zijner tijd een besluit nemen. Het voorleggen van dit voorstel tot het opknappen van de Liebergerweg wordt als wenselijk geacht door de buurt, gezien de verouderde staat van het wegdek en de onveilige verkeerssituatie door ontbreken van het trottoir op een groot gedeelte van de straat. Hierdoor zijn voetgangers genoodzaakt op de weg te lopen, tussen geparkeerde auto's, met onveilige situaties tot gevolg. Het opknappen van de Liebergerweg biedt ook kansen voor het toevoegen van meer groen en een klimaatadaptieve inrichting, belangrijke ambities vanuit de Gebiedsagenda 1221.

Programma

In de beginfase van het driepartijenoverleg heeft de werkgroep haar zorgen geuit over de hoeveelheid aan beoogde woningen en kantoorruimte in het planvoorstel, te weten 307 woningen en 3.000 m² aan kantoor. De werkgroep betoogde dat het aantal van 307 woningen hoger lag dan de genoemde dichtheid in de Gebiedsagenda 1221 en dat het werkprogramma te massaal was op deze locatie. Op basis van deze zorgen heeft de ontwikkelaar de woningen teruggebracht tot 278 woningen. Het beoogde werkprogramma wordt verlaagd tot 2.000 m², vanwege onder andere de geuite zorgen vanuit de omwonenden, de financiële haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling en de ruimtelijke en verkeerskundige inpasbaarheid in de wijk. Hiermee wordt de werkgelegenheidsambitie van de Gebiedsagenda 1221 (behoud van werkgelegenheid) slechts ten dele gerealiseerd op deze locatie. Daartegenover staat een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling met veel ruimte voor openbaar groen en draagvlak onder de bewonerswerkgroep Hunkemöller.

Bovenstaande aanpassingen in het plan, tezamen met het intensieve participatietraject met daarin vele overleggen, heeft er toe geleid dat er een positief oordeel van de bewonerswerkgroep Hunkemöller ligt op het Locatie Ontwikkelplan.

Korte Noorderweg, 'Geuzenpark'

De ontwikkelaar heeft via strak geregisseerde zoom sessies geprobeerd zijn plan te laten landen bij de bewoners. Maar de bewoners hebben vanaf de start hun zorgen uitgesproken over de dichtheid en bouwhoogte die te sterk afwijken van wat is afgesproken in de Gebiedsagenda. Een Gebiedsagenda die de ontwikkelaar kende toen hij instapte op deze locatie. De bewoners hebben hun zorgen ook kenbaar gemaakt door in te spreken bij raadscommissies en schriftelijk naar de raad te reageren. En waar de ontwikkelaar amicaal sprekend over de participatie refereerde aan 'de klankbordgroep' hebben de bewoners aangegeven dat zij wél zichzelf vertegenwoordigen maar niet de gehele Geuzenbuurt.

De gemeente heeft niet één keer de ontwikkelaar gevraagd een plan aan te bieden dat voldoet aan de kaders die zijn afgesproken in de Gebiedsagenda. In tegendeel de gemeente heeft ruimte gelaten voor afwijkingen zoals is gedocumenteerd in het afwegingskader bij de intentieovereenkomst. Bijvoorbeeld bij "Menselijke maat; kleine korrel" staat: "Qua bouwhoogte wordt gerefereerd aan de bouwhoogte in de stationsomgeving. Onvoldoende duidelijk is of de voorgestelde bouwhoogtes ook recht doen aan de bouwhoogtes in de omliggende straten. Dit vraagt een verdere uitwerking in de volgende fase. De dichtheid is hoger dan aangegeven in de Gebiedsagenda. Dit behoeft een zo duidelijk mogelijke onderbouwing/argumentatie." Deze inhoudelijke sturing door de combi gemeente en ontwikkelaar voltrok zich buiten het zicht van de bewoners. De bewoners verkeerden in de veronderstelling dat de afgesproken kaders in de Gebiedsagenda zouden worden gerespecteerd. In gesprekken met de ontwikkelaar kwam de ervaring van het ongelijke speelveld geleidelijk in beeld. De commissie ARK signaleerde dit ongelijke speelveld al eerder in een van de adviezen. Maar ondanks die signalen (van ARK en bewoners-brieven/inspraak) stuurde de gemeente niet bij richting de inwoners. Wel richting de ontwikkelaars door via het BKP+ en Gebiedspaspoorten alle afwijkingen te formaliseren vooruitlopend op het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

De ontwikkelaar van de Korte Noorderweg heeft vanaf de start van de planvorming de buurt betrokken bij het proces. Zo is er een schouw geweest met de buurt om de wensen van de omgeving te inventariseren. In het voorjaar van 2021 heeft de ontwikkelende partij twee digitale bewonersavonden georganiseerd, respectievelijk over de ambities en uitgangspunten voor de locatie (4 maart 2021) en de stedenbouwkundige visie (16 maart 2021). De reacties van omwonenden op de avonden waren gemengd; men was blij dat er wat gaat gebeuren op de plek, maar een groot deel van de aanwezigen vond de plannen te massaal qua bouwhoogte, positionering en aantal woningen. Op basis hiervan heeft de ontwikkelaar de plannen aangepast en opnieuw gepresenteerd op 7 juni 2021. Hoewel de aanpassingen (lagere bouwblokken richting de Hoge Larenseweg en Buys Ballotstraat) in het plan werden gewaardeerd, bleven bij een deel van de omwonenden zorgen bestaan over de massaliteit van het plan en de bereikbaarheid van het groen.

Op basis van deze zorgen en de ingediende reacties op het Beeldkwaliteitsplan+ heeft de ontwikkelaar in het najaar van 2021 de plannen rigoureus aangepast: minder woningen, het openbaar groen meer naar de bestaande bebouwing en de bouwblokken lager en meer naar het midden van het terrein. Dit aangepaste planvoorstel is op 4 en 18 november 2021 besproken met de omwonenden en gepresenteerd tijdens de 'Dag van 1221' op 6 november 2021. Het aangepaste plan kon rekenen op overwegend positieve reacties van de omwonenden, die te spreken waren over zowel het verschuiven van het groen en de bouwblokken als het verlagen van de bouwhoogte en het aantal woningen. Dit is een wezenlijk verschil met de eerste reacties op het oorspronkelijke plan, wat ook heeft geleid tot meer onderling vertrouwen en een verbeterde relatie tussen ontwikkelaar en omwonenden. Op 16 februari 2022 heeft een vervolgssessie plaatsgevonden met de buurt, waar de plannen verder uitgewerkt waren en een toelichting werd gegeven op het vervolgproces. Alle participatiebijeenkomsten en bijbehorende verslagen en notulen zijn terug te vinden op www.geuzenpark.nl

Oosterspoorplein - Bruisend hart

Uit het Moraves 'Onderzoek verbinding Oost – Centrum', 2019, "De druk op de openbare ruimte is groot, er is weinig ruimte in de buurt voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen." Moraves adviseert "geef gezicht aan de oostelijke stationsentree in samenhang met de schaal van het plein en de deels te vernieuwen, deels reeds bestaande karakteristieke bebouwing".

"Verbreed de fiets- en voetgangersverbinding in de spooronderdoorgang."

Dus Moraves gaat niet uit van bebouwing van het plein. Evenmin de Gebiedsagenda. Hierin staat "Als onderdeel van de stationsomgeving voldoet het Oosterspoorplein, maar het is geen aangename plek om elkaar te ontmoeten, activiteiten te organiseren of te verblijven."

In plaats van zoals gevraagd door de raad om een plan te presenteren voor een vergroend Oosterspoorplein presenteerde de gemeente een bouwplan oplopend tot 280 woningen en 5.500 m² Bvo. Dit leidde ook tot vragen bij de extern aangetrokken adviseur: "Gekoppeld hieraan is de discussie nu: wel of geen gebouwen aan de spoorlijn? En waarom? Elders houden we de spoorzone juist vrij van bebouwing, moet dat hier dan niet ook?" Uit stukken bij Bruisend Hart verkregen door beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB).

Voor het Oosterspoorplein 'Bruisend Hart' werd in december 2020 in een Beeldvormende sessie voor raads- en commissieleden aangegeven dat de participatie op het niveau van adviseren/coproduceren zou plaatsvinden. Van dit co-produceren is niets terechtgekomen blijkt uit de inspraakreactie van de bewonersvereniging bij de commissiebehandeling van Bruisend Hart.

Hoe de gemeente denkt over de participatie blijkt uit de notitie van 26 jan. 2021 over de belangrijkste afspraken/ besprekpunten: "(...) wat kunnen we (extra) doen in de participatie om inspraak te voorkomen." Uit stukken bij Bruisend Hart verkregen door beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB).

De opbrengst van een enquête juni-juli 2021 leerde dat een meerderheid van de respondenten (62%) kiest voor de Hilversumse schaal van 2 bouwlagen en een kap. Dat Hilversummers voor een groen plein kiezen zonder bebouwing (63%), dat de wens is gewone gezellige buurtwinkels en horeca met lokale ondernemers (zonder uitspraak over panden slopen of bestaande renoveren). "De resultaten geven een goed beeld van de ideeën over de verschillende varianten voor de toekomst van het Oosterspoorplein en omgeving." [<https://1221.hilversum.nl>]

De gemeente heeft ten onrechte beweerd in de reactienota dat het Beeldkwaliteitsplan niet strijdig zou zijn met de Gebiedsagenda. Ten onrechte want de gemeente somt zelf op hoe wordt afgeweken van de maximum afgesproken bouwhoogte en dichtheid in de Gebiedsagenda. En de gemeente stemde al met die afwijkingen in in geheime intentieovereenkomsten met ontwikkelaars op het moment dat de bewoners van niets wisten en dachten bindende afspraken gemaakt te hebben in de Gebiedsagenda.

Kortom: het college ontvangt het brevet van onvermogen en onwil om welk veranderingsproces dan ook effectief en geloofwaardig te sturen omdat het ontbreekt aan een door participatie tot stand gekomen deal met de bevolking, dat door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is benoemd als randvoorwaardelijk. ["Het veranderingsproces kan alleen effectief en geloofwaardig zijn als het berust op een door participatie tot stand gekomen deal met de bevolking." Advies 29, ARK, 2021].

Het gevolg van dit alles kan zijn dat bewoners planschade zullen claimen.

Reactie gemeente

De afgelopen 1,5 jaar heeft de gemeente samen met partners als NS en ProRail en met bewoners de structuurvisie Bruisend Hart opgesteld. In de structuurvisie is de voorkeursvariant verwerkt, deze voorkeursvariant is op 6 oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Belangrijke elementen in deze voorkeursvariant zijn: een duidelijke stationsentree, een prettige verblijfsplaats en een sociaal- en verkeersveilig gebied. Om dit alles te realiseren wordt het gebied heringericht. Daardoor kan er een stationsgebouw gerealiseerd worden, met een entree en stationsgerelateerde functies, maar ook ruimte voor fietsen in het gebouw, waardoor ze niet meer in de openbare ruimte staan. Door bebouwing langs het spoor te plaatsen en de openbare ruimte de wijk in te plaatsen wordt een groot deel van het hoogteverschil opgevangen. Zoals ook beschreven staat in de gebiedsagenda 1221 moet de openbare ruimte een plek zijn om elkaar te ontmoeten, activiteiten te organiseren en te verblijven. De gemeente heeft gezien dat dat op het huidige plein, grotendeels door de vorm en inrichting, niet gebeurt. Het kruispunt tussen de uitmonding van de fiets- en voetgangerstunnel en de Kleine Drift / Zuiderweg is op dit moment onveilig. Door het autoverkeer niet meer over dit gedeelte van de Kleine Drift te leiden, wordt gehoopt dat deze onveilige situatie verbetert. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte en voorrang in het gebied.

Op meerdere momenten zijn bewoners en ondernemers betrokken bij het opstellen van de structuurvisie. Tijdens één van de participatiemomenten is gebruik gemaakt van een enquête, hier hebben 570 mensen op gereageerd, een groot aantal mensen is via de digitale weg bereikt. In de structuurvisie worden nog geen uitspraken gedaan over bijvoorbeeld architectuur en hoogtes van de bebouwing. In de structuurvisie staat het huidige beleid beschreven, net als dat ook in de Gebiedsagenda 1221 staat. De komende jaren wordt het gebied steeds gedetailleerder uitgewerkt, te beginnen met een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan. Hierbij gaat de gemeente vanzelfsprekend weer op verschillende wijzen participeren. De reacties op de enquête zijn daarbij een goed vertrekpunt. De daadwerkelijke ontwikkeling en daarmee verbetering van Bruisend Hart is een proces, waarbij we ins stappen het plan steeds gedetailleerder uitwerken, met ook bij elke stap passende participatievormen.

Het Bruisend Hart maakt onderdeel uit van het postcodegebied 1221 maar geen onderdeel uit van het plangebied van het Chw-bestemmingsplan 1221. Na het opstellen van het stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplan zal een bestemmingsplan/omgevingsplan moeten worden opgesteld voor het Bruisend Hart.

Planschade

De gebiedsontwikkeling in de Geuzenbuurt, de Electrobuurt en de Kleine Driftbuurt, samen postcodegebied 1221, past niet in het vigerende bestemmingsplan. Uit de planologische vergelijking tussen de bestaande en toekomstige situatie volgt het in te stellen beroep op planschade. Bijvoorbeeld door de derving van woongenot. Neem de bezonning.

In het BKP+ staat de passage "Bezonningsstudies van het nieuw te plaatsen blok dienen aan te tonen dat er zeer beperkt nadelig effect optreedt qua bezonning van naastgelegen bebouwing en tuinen."

Hier wordt dus standaard uitgegaan een nadelig effect en gaat het slechts om de mate waarin. Kennelijk neemt het college een gecalculeerd risico dat onlosmakelijk verbonden is met de opgeschroefde bouwdichtheid en bouwhoogte (vergelijk ook met de geschrapte passage uit het BKR+ over de menselijke maat van drie tot zes bouwlagen en het oprekken van de accenten ver voorbij de 25 meter (en met 3 meter verhoogde maaivelden).

In de reactienota op het BKP+ schrijft het college dat er geen wet-en-regelgeving is voor bezonning en de TNO-normen te hanteren voor het aantal zonuren. Een indiende zienswijze maakt echter duidelijk dat de zonurennorm van het TNO gelden voor een binnenstad en niet voor een tuindorp als Hilversum waar men het hele jaar door van zonlicht kan genieten. Maar denk ook aan planschade samenhangend met verlies aan privacy. Ten onrechte is in dit bestemmingsplan geen voorwaardelijke verplichting opgenomen om de privacy van omwonenden te waarborgen.

Reactie gemeente

Het staat iedereen vrij om een verzoek om vergoeding van planschade in te dienen indien men van mening is dat die schade niet tot zijn/haar last behoort. Om te beoordelen of er sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy moet worden gekeken naar het Burgerlijk wetboek, naar boek 5 (het zogenoemde burennrecht). Op basis van artikel 50 van boek 5 dient bijvoorbeeld de afstand tot een naastgelegen erf twee meter te bedragen wanneer het gaat om zicht op eigendom van de burenn. Dit betekent dat wanneer de afstand groter is dan twee meter er geen sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy. Ontwikkellende partijen zijn gehouden aan het Burgerlijk wetboek.

Op sommige plekken in het gebied kan door nieuwe bebouwing de lichtinval veranderen. Over het algemeen zal door de beperkingen in hoogtes dat niet tot situaties leiden die onacceptabel zijn. Niettemin zal bij de verder uitwerking van de ontwikkelingen ontwikkelaars rekening moeten houden met lichtinval en bezonning op naburige percelen. Dat kan bijvoorbeeld door het doen van schaduwonderzoeken. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet daarbij nagaan of er sprake is van onrechtmatige hinder door schaduwval. Of sprake is van onrechtmatige hinder wordt ook bepaald door het Burennrecht. Artikel 37 van boek 5 van het Burgerlijk wetboek zegt daarover: De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun. In de toelichting is een beschouwing opgenomen ten aanzien van privacy en bezonning (lichtinval). Bezonning is als indieningsvereiste opgenomen in de regels van het Chw-bestemmingsplan.

Wettelijk vooroverleg en ter inzage legging (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid en evaluatie, 9.3) Bij dit artikel staat slechts "PM"

De afkorting die verwijst naar pro memoria, ter herinnering. Het is goed in herinnering te roepen hoe de gemeente er voor de burgers een onnavolgbare janboel van maakt, zowel procesmatig als inhoudelijk. Door het gebruik van vele verschillende versies van documenten (ook als ze 'definitief' zijn, zie Omgevingsfoto Hilversum, verkeersonderzoeken, BKP+), door ontwikkellocaties op en af te voeren (Oosterspoorplein, Bruisend Hart, Korte Noorderweg). Door zelfbindende structuurvisies (Structuurvisie Hilversum 2030 en Groene Structuurvisie) lukraak wel of niet in te roepen, door voorbij te gaan aan andere kaderstellende stukken (bijvoorbeeld provinciale richtlijn illusiellandschap), door waar strijd is met het vigerend bestemmingsplan een omgevingsvergunning te verlenen (Grote Sigarenfabriek) en daar de

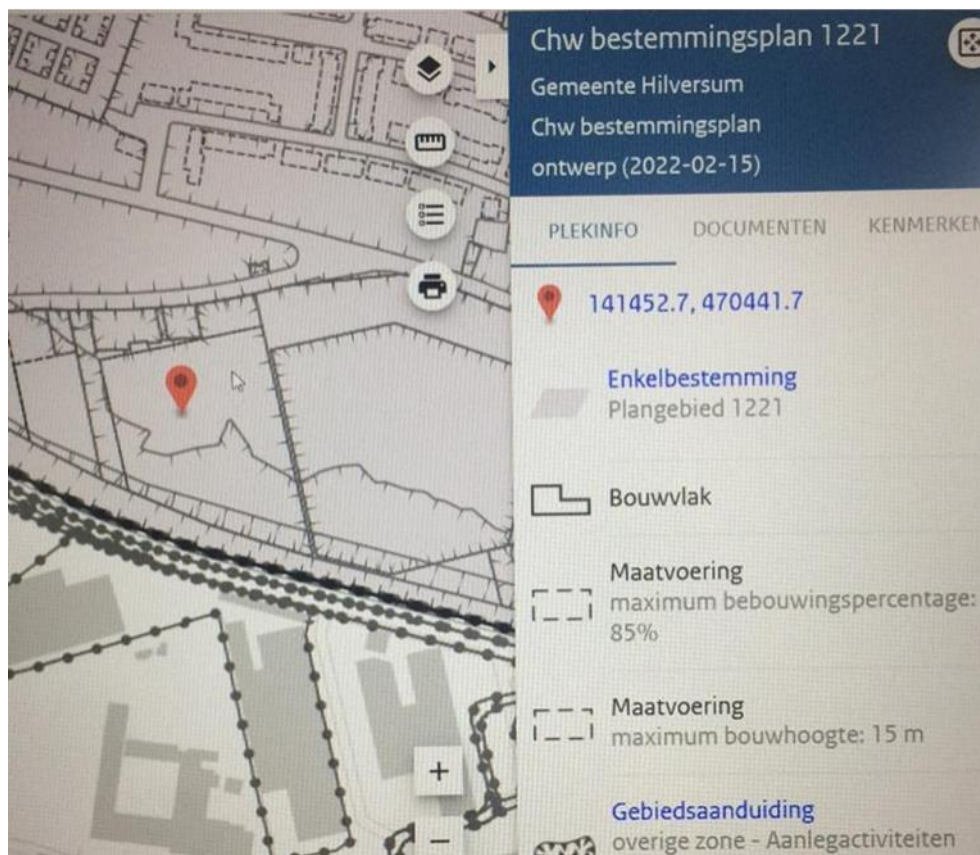
collegebevoegdheid voor in te roepen onder de vluchtweg dat het een kleine afwijking zou zijn hetgeen te betwisten is dat het past binnen het BKP.

Reactie gemeente

Het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 heeft ter inzage gelegen en reclamant reageert middels deze zienswijze op het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221. De paragraaf waarna reclamant verwijst zal worden ingevuld na de behandeling van alle zienswijzen, daarom staat er PM. De opmerkingen ten aanzien van andere documenten en projecten neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

Bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ (incl. de gebiedspaspoorten) heeft, zoals gezegd, een intensief proces plaatsgevonden, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente open en transparant de dialoog zijn aangegaan. De Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg zijn uitgangspunt bij het opstellen van dit Chw-bestemmingsplan 1221 en bieden een gezamenlijk toekomstperspectief met korte en lange termijn opgaven om het woon-, werk- en leefklimaat van het plangebied 1221 te versterken.

De inhoud van bestemmingsplan 1221 is op menig vlak serieus gemankeerd. Het mist in onderzoeken essentiële input om daadwerkelijk effecten solide op te kunnen analyseren. Neem de ontbrekende ontwikkellocaties Korte Noorderweg, Bruisend Hart, het ontbreken van enkele belangrijke verkeersstroomrichtingen: wel of niet een (of meerdere) verkeersnip(pen) in het plangebied, en zie de hiaten in de milieueffecten, zelfs het willen afzien om die verder in beeld te brengen. Het bestemmingsplan is online incompleet ter visie gelegd; de plekinformatie (kaart) is van het bestaande bestemmingsplan Over 't Spoor. [zie schermafdruck dd. 1 april 2022]



Reactie gemeente

Bij de onderzoeken van het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 is gebruik gemaakt van vastgesteld beleid en aannames die op dat moment beschikbaar waren. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg is gedurende de ter inzage legging van het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 vastgesteld en wordt om deze reden alsnog meegenomen. Het Chw-bestemmingsplan 1221 is een plan op basis van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk om dergelijke ontwikkelingen/projecten aan te wijzen als experiment, waardoor er afgeweken mag worden van bepaalde regelgeving om duurzame, innovatieve ontwikkelingen toch mogelijk te maken. Artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet benoemt onderdelen waar in dit plan gebruik van gemaakt mag worden. Uitnodigingsplanologie is het uitgangspunt van het Chw-bestemmingsplan 1221 en vormt het kader waarbinnen initiatiefnemers plannen kunnen ontwikkelen die bijdragen aan de ambities van de Gebiedsagenda. Het biedt een kader voor ontwikkelingen die op dit moment nog niet concreet zijn. De afweging voor deze ontwikkelingen vindt voor een deel plaats ten tijde van de beoordeling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning. Dit geldt ook voor het doorschuiven van de onderzoekslast naar de omgevingsvergunning. Alleen de onderzoeken waarvan de grootste impact te verwachten was, zijn onderzocht in dit Chw-bestemmingsplan.

Het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 is compleet ter visie gelegd. Het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221 wijkt echter af van de standaard vergelijkbare bestemmingsplannen. Het Chw-bestemmingsplan ziet er qua vormgeving heel anders uit dan de 'oude' bestemmingsplannen. Er wordt niet gedacht vanuit bestemmingen, maar vanuit activiteiten. Er is gebruik gemaakt van het zogenoemde Casco (model) van de VNG. Dit betreft een nieuwe opbouw van een ruimtelijk plan, dat bedoeld is als mogelijke inhoudsopgave van het Omgevingsplan.

Het ontwerp-bestemmingsplan is kort voor de besluitvorming in de raad over het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg gepubliceerd. En zijn op het allerlaatst belangrijke wijzigingen in het BKP+ door het college aangebracht. Zonder dat participanten nog in de gelegenheid zijn gesteld hierop te reageren. Ergo ook de raad werd voor het blok gezet met wijzigingen die niet meer in een commissie besproken konden worden en binnen een week tijd na het collegebesluit als besluitpunt op de raadsagenda stond. Dit is spelen met de factor tijd. Dit spelen met tijddruk door het college is ook opgemerkt door de Commissie van Welstand en Monumenten. (zie verder in deze zienswijze)

Reactie gemeente

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Bestuur

Het Dagelijks Bestuur van de gemeente Hilversum informeert bij herhaling niet volledig en niet neutraal. Daarmee voldoet het niet aan hetgeen Voorzitter Bart Jan van Ettehoven van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, als norm stelt aan de overheid, namelijk om wel altijd 'neutraal én volledig' te informeren.

Voorbeeld: de geheime intentieovereenkomsten met ontwikkelaars i.s.m. Gebiedsagenda 1221 Voorbeeld: Beeldmateriaal. Op de expliciet gestelde schriftelijke vraag aan het college op 28 september 2021 voor realistische aanzichten, zonder bomen en gezien vanaf het maaiveld voor alle ontwikkellocaties reageerde het college, op 4 november 2021 dat het blijft bij referentie- lees sfeer- beelden. Kortom geen realistische beelden. Overigens heeft ook de Adviescommissie Ruimtelijke kwaliteit in haar advisering aangedrongen op het gebruik van 'reële referentiebeelden'.

Voorbeeld: verkeersrapporten. Bijgevoegd bij het Chw1221 bestemmingsplan: versie definitief, 8 oktober 2021; bijgaand een overzicht van de verschillende rapporten en de opvallende verschillen in vergelijking met elkaar.

1221 De voornaamste verkeerskundige effecten, wijzigingen van de verkeersintensiteiten zijn de volgende:

Note: bij deze zienswijze is gebruik gemaakt van een zeer uitgebreide tabel waarin de verschillende rapporten met elkaar worden vergeleken, voor de volledige weergave wordt verwezen naar de origineel zienswijze

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur herkent zich niet in het beeld van reclamant dat de gemeente niet volledig en niet neutraal zijn. De intentieovereenkomsten zijn gedeeld met de gemeenteraad. De intentieovereenkomsten zijn niet openbaar voor het publiek, maar de besluiten wel.

De diverse verkeersonderzoeken die reclamant benoemd in de zienswijze, zijn drie verschillende versies van het rapport 'Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 te Hilversum'. Het rapport dat bijgevoegd is bij het Chw-bestemmingsplan 1221 is het rapport dat beoordeeld dient te worden en niet alle voorlopers. In het rapport is het ontwikkelscenario getoetst op de verkeerseffecten op basis van het verkeersprognosemodel "Hilversum e.o.". Geconcludeerd is dat de verkeerskundige effecten van de ontwikkellocaties beperkt zijn en dat het niet te verwachten is dat specifiek de toenames in verkeersintensiteiten zullen leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling in en rond de wijk.

Het onderzoek verkeer ten aanzien van het gebied Bruisend Hart is ook opgenomen in de tabel. De structuurvisie Bruisend Hart is vastgesteld (d.d. 9 juni 2022) en geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rond het Oosterspoorplein plaatsvinden. Het gebied Bruisend Hart maakt, zoals eerder aangegeven, geen onderdeel uit van dit Chw-bestemmingsplan 1221. Uit het onderzoek (Nader onderzoek verkeer bij ontwikkeling Bruisend Hart in Hilversum, d.d. 13-5-2022) bij de structuurvisie blijkt dat – rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in 1221 – een knip voor autoverkeer goed is te realiseren. In dit onderzoek zijn drie varianten onderzocht. De infrastructurele aanpassingen, zoals opgenomen in de drie varianten, hebben consequenties voor de verkeersstromen in het plangebied rond het Bruisend Hart, maar ook daarbuiten. Op grond van een effectbeoordeling blijkt dat alle drie de varianten verkeerskundig haalbaar zijn en op geen enkel aspect leiden tot duidelijk negatieve effecten, met uitzondering van de ruimtelijke inpasbaarheid van Variant 2, waar een nieuwe (brug)verbinding aan de stationszijde van het plein moet worden ingepast. Op termijn wordt in overleg met omwonenden en overige belanghebbenden besproken of het wenselijk en mogelijk is de verbinding langs het plein voor autoverkeer af te sluiten en zo de verblijfskwaliteit van het plein verder te vergroten. De besluitvorming over de daadwerkelijke verbinding vindt, na overleg de komende jaren, op een later moment plaats. De daadwerkelijke ontwikkeling van Bruisend Hart is een proces, waarbij het plan in stappen steeds gedetailleerder wordt uitgewerkt, met ook bij elke stap passende participatievormen. Dat is iets voor de komende jaren. Na de structuurvisie volgt een nadere stedenbouwkundige uitwerking waarbij het gesprek met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen wordt gevoerd. Voor de toetsing van de plannen komen er een beeldkwaliteitsplan en een bestemmingsplan/omgevingsplanwijziging.

Integraal plan (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 1 Inleiding, 1.1. Aanleiding)

"Dit wordt een Chw-bestemmingsplan-plus met verbrede reikwijdte (hierna: Chw bestemmingsplan) genoemd. Op deze manier heeft het bestemmingsplan al meer het karakter van een omgevingsplan, een meer integraal plan voor alle aspecten van de fysieke leefomgeving. "

Niet alle aspecten van de fysieke leefomgeving zijn in de analyse verwerkt. Zie opmerkingen in het kader van de Milieu Effect Rapportage.

Reactie gemeente

Zie voor de beantwoording hierop de gemeentelijke beantwoording onder het kopje Milieu Effect Rapportage.

Uitnodigingsplanologie (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 1 Inleiding, 1.2. Doelstelling)

"Uitnodigingsplanologie is het uitgangspunt (...)."

Bedoelt is planologie waarbij overheden zich uitnodigend en faciliterend opstellen tegenover initiatiefnemers. Maar in de Hilversumse praktijk geeft het college o.a. aan hoeveel kantoor m2 ze wenst. Dit staat haaks op uitnodigingsplanologie.

Reactie gemeente

In de traditionele ruimtelijke ordening wordt in het bestemmingsplan beschreven welk gebruik is toegestaan op een bepaalde plek. Dit ligt dan vast voor de komende tien jaar. Voor verder kijken dan die planperiode is in het traditionele bestemmingsplan geen ruimte. Er kan niet worden geanticipeerd op nog niet te voorziene ontwikkelingen en innovaties. Met uitnodigingsplanologie wordt het systeem volledig omgedraaid. Niet van te voren limitatief benoemen wat mag en wat niet, maar juist- zoveel mogelijk niets op voorhand uitsluiten. Bij uitnodigingsplanologie bepalen overheden op hoofdlijnen waar ruimtelijk wel of geen veranderingen gewenst zijn met het oog op lange termijn prognoses en te beschermen waarden. Het is planologie waarbij overheden zich uitnodigend en faciliterend opstellen tegenover initiatiefnemers. Dat vergt een andere houding van alle spelers in het veld van de ruimtelijke ordening. Burgers en ondernemers zijn aan zet. De wetgever laat met de toekomstige Omgevingswet zien de behoefte te hebben deze ontstane praktijk door te vertalen in wetgeving. Bij de ontwikkeling van gebieden en plaatsen moet door de overheid niet het eindbeeld worden vastgelegd, maar veel meer de gewenste ontwikkelrichting op basis van een visie voor een gebied. Verschillende invullingen, uitvoeringen en inrichtingen moeten mogelijk zijn. De visie en de ontwikkelrichting voor het postcodegebied 1221 is vastgelegd in de Gebiedsagenda 1221 en het Beeldkwaliteitsplan+. Dit Chw-bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologisch kader voor postcodegebied 1221 waarin de doelen van de Gebiedsagenda 1221 en het Beeldkwaliteitsplan+ zijn vertaald. Uitnodigingsplanologie is echter geen vrijbrief voor de initiatiefnemers. Een initiatiefnemer kan met een plan komen die het voorlegt aan omgeving en bevoegd gezag. Dit voornemen tot een ontwikkeling wordt getoetst aan kaders in het Chw-bestemmingsplan 1221.

Cultuurhistorie en erfgoed (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Regels, Hoofdstuk 2 Doelen, Artikel 6 Omgevingsdoelen, het behoud van cultureel erfgoed); [vgl. ook Regels, Hoofdstuk 4 Aanwijzingen in de fysieke leefomgeving, Artikel 8 Gemeentelijke monumenten De door burgemeester en wethouders aangewezen onroerende zaken, die vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde van bijzonder belang zijn voor de gemeente, zijn aangewezen met 'overige zone - gemeentelijke monumenten']].

Sweco schrijft "De oude industriële gebouwen en het erfgoed vormen de trots van het plangebied. Het versterken van deze identiteit is een centrale opgave in de Gebiedsagenda, en daarmee een belangrijke ambitie om na te streven bij ontwikkelingen. In dit Chw- bestemmingsplan is de monumentenverordening geïntegreerd. Alle gemeentelijke monumenten zijn op de verbeelding van het plan met een aanduiding opgenomen als werkingsgebied 'gemeentelijke monumenten'. [uit: Hilversum 1221, Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling, Sweco, 2022]

Het plan bij de Korte Noorderweg gaat uit van sloop van een gemeentelijk monument. Maar in de reactienota bij het BKP wijst een zienswijze erop dat in een eerder KNW locatieplan (Wibaut, 2018) dit monument wél behouden kon worden. Hieruit blijkt waar een wil is hoeft het niet weg. En als de gemeente wel eisen stelt aan de hoeveelheid werkruimte kan de gemeente ook eisen stellen aan behoud van een gemeentelijk monument.

In het huidige bestemmingsplan Over 'Spoor wordt de Nota Belvédère aangehaald: "De nota heeft als centrale doelstelling dat de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend wordt voor de inrichting van de ruimte. Het behoud en benutten van het cultureel erfgoed voegt kwaliteit toe aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting." "Hilversum is in de nota aangewezen als cultuurhistorisch belangrijke stad. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke plannen zorgvuldig gekeken

dient te worden naar de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en of deze kunnen worden ingepast in-, dan wel als inspiratiebron kunnen dienen voor, de ontwikkelingen."

Cultuurhistorie en Erfgoed worden in de Gebiedsagenda als één van de kernkwaliteiten van 1221 genoemd.

Dan is het foutief dat in dit BKP+ geen richtlijnen zijn opgenomen voor bestaande monumenten. Dit schuurt extra omdat de Gebiedsagenda nadrukkelijk stelt "Principe 1: Bijzondere gebouwen vormen vertrekpunt". En "monumentale gebouwen van weleer geven het gebied identiteit naar de toekomst." Het BKP zegt "Doel is de historische gelaagdheid van de plek zichtbaar en beleefbaar te houden."

Nu staat op de ontwikkellocatie aan de Korte Noorderweg, het woon-winkelpand Noorderweg 42- 42a. Dit is aangewezen als gemeentelijk monument. Op de gemeentelijke website is vermeld dat dit pand uit 1924 stamt. Het telt 3 bouwlagen en sluit daarmee goed aan op de direct belendende panden en op de bestaande en nieuwe 4-5 bouwlagen aan de overzijde van het spoor aan de Koninginneweg. Dit monument belichaamt tevens de menselijke maat en de kleine korrel die ook voor de nieuwe plannen als kernkwaliteiten worden geroemd. Het Cuypersgenootschap en historische kring Albertus Perk doen een beroep op behoud van het monument. Hoe is het dan mogelijk dat in alle varianten voor de KNW het college dit gemeentelijk monument wil slopen?

Het college schrijft ook: "Het belang dat de gemeente hecht aan cultuurhistorie en erfgoed blijkt klip en klaar uit haar handelen in de afgelopen jaren." (uit reactienota BKP+).

Klopt de intentie om het gemeentelijk monument te slopen spreekt boekdelen. Het geeft ook aan dat "De ambities in 1221 zijn hoog" enkel betrekking heeft op te realiseren afwijkende bouwhoogten en kwantiteit en niets te maken heeft met inhoudelijke kwaliteit bijvoorbeeld op het punt van zorgvuldig omgaan met cultuurhistorisch erfgoed.

Dit is ook te zien op het Oosterspoorplein dat zijn vorm te danken heeft aan de draaicirkel van het spoorwegmaterieel dat op deze plek lag. Uit de WOB stukken blijkt hoe een serieuze afweging ontbreekt om deze kenmerkende vorm wel of niet te behouden vanuit cultuurhistorisch perspectief. De gemeente schrijft: "Vanuit cultuurhistorie is er niet aangehaakt. Is nu ook een gepasseerd station." Kennelijk is zorgvuldigheid van ondergeschikt belang ten opzichte van voortgang omwille van de voortgang. waarbij later blijkt dat de voortgang stopt door andere onzorgvuldigheden als de afstemming met de eigenaar van de grond waarop de gemeente wil ontwikkelen.

Reactie gemeente

Aan cultuurhistorie en erfgoed wordt veel waarde gehecht en vormen inderdaad het vertrekpunt bij gebiedsontwikkeling. Desalniettemin zijn er vele aspecten die van belang zijn bij gebiedsontwikkeling. Al deze aspecten worden gewogen en beoordeeld om te komen tot realisatie. Het pand aan de Noorderweg is aangewezen als een gemeentelijk monument en is op deze wijze ook opgenomen in het Chw-bestemmingsplan. In het Chw-bestemmingsplan is een verbod opgenomen voor het slopen van een monument. Indien ervoor gekozen wordt om dit monument niet te behouden moet hiervoor de procedure doorlopen te worden bij de aanvraag omgevingsvergunning.

Koersdocument Regio Gooi en Vechtstreek. (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.3.3.)

Tijdens de raadsvergadering van 21 april 2021 is in Hilversum besloten om kennis te nemen van het aangepaste koersdocument van de regio Gooi en Vechtstreek en hier, in het kader van de Omgevingsvisie, geen specifieke betekenis aan te ontleen. Als het hoogste orgaan in de gemeente dit heeft uitgesproken het stuk niet relevant te vinden door er enkel kennis van te nemen geeft het geen pas om het Koersdocument alsnog apart als relevant in te vlechten in dit bestemmingsplan.

Reactie gemeente

In hoofdstuk 4, relevant beleidskader, van de toelichting op het Chw-bestemmingsplan, wordt al het relevante ruimtelijk beleid op verschillende overheidsniveaus uiteengezet. Daar hoort het regionaal beleid bij. In de tekst staat dat er geen betekenis aan het document wordt gegeven in

het kader van de Omgevingsvisie voor Hilversum. De verrichte onderzoeken die ten grondslag liggen aan het koersdocument bevatten wel elementen die relevant zijn voor het Chw-bestemmingsplan, dit is ook te lezen onder het kopje betekenis voor het Chw bestemmingsplan in paragraaf 4.3.3. Daarmee is het, door de regionale portefeuillehouders vastgestelde koersdocument, wel relevant voor het bestemmingsplan.

Het koersdocument is overigens geen blauwdruk hoe de regio er over 20 jaar uit ziet. Dat is niet te voorspellen en ook niet het doel van dit document. Het kan wel houvast bieden hoe de regio kan omgaan met de vraagstukken die op het gebied afkomen. Het koersdocument vormt daarmee een bouwsteen voor de omgevingsvisies van de gemeenten en in het geval relevante informatie voor het Chw-bestemmingsplan.

Structuurvisie Hilversum 2030, (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, 4.4 Gemeente Hilversum, relevant beleidskader, 4.4.1)

"Het Chw-bestemmingsplan sluit nauw aan op de ambities zoals geformuleerd in de structuurvisie, gezien het zich richt op het realiseren van (maximaal) 1.150 woningen tot 2030 en 1.800 woningen tot 2040, behoud van (creatieve) bedrijvigheid en nieuwe (groene) ontmoetingsplekken. De bouwhoogte vanuit de structuurvisie bedraagt 25 meter, die is als uitgangspunt genomen voor de hoogteaccenten in het postcodegebied 1221."

Maar de Structuurvisie Hilversum 2030 richt zich niet op het realiseren van 1150 tot 2030, laat staan 1800 tot 2040 want de looptijd is tot 2030. En de bouwhoogte opgenomen in de Gebiedspaspoorten als 'harde randvoorwaarden' is hoger dan de 25 meter vastgelegd in de Structuurvisie Hilversum 2030.

Verder is in deze zienswijze gewezen op andere significante verschillen tussen de Structuurvisie Hilversum 2030 en de woonmilieus en dit bestemmingsplan en de onderliggende stukken daarvoor.

Bijvoorbeeld staat in de Structuurvisie Hilversum 2030 "Tuinwijk (Bloemenbuurt, Electrobuurt, Liebergen), "(...) de buurten hebben hun oorspronkelijke karakter toch kunnen behouden." "Dorpse uitbreiding (Vitusbuurt, Oosterstraten/Nieuwstraten, delen van Over 't Spoor) (...)" "Het gebied heeft een lage dynamiek door het sterk versnipperde eigendom, maar af en toe ontstaat op voormalige bedrijfslocaties de kans om in deze wijken een grotere ontwikkeling. In deze compacte wijken heeft geen verdere ruimtelijke verdichting plaatsgevonden."

Reactie gemeente

Het aantal woningen dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, heeft geen rechtstreeks verband met de Structuurvisie Hilversum 2030. Wel is dit in lijn met de Gebiedsagenda 1221. Wat betreft de hoogte, maakt dit bestemmingsplan een maximale bouwhoogte mogelijk van 15 meter, met een afwijkingmogelijkheid (onder voorwaarden) tot 25 meter, aansluitend op de Structuurvisie 2030. Alleen op de locatie van de voormalige Hunkemöller mag hoger worden gebouwd. Dit is, zoals aangegeven, een resultaat van de participatie op het Beeldkwaliteitsplan+ , als onderdeel van het gebiedspaspoort Hunkemöller. Door hier een grotere bouwhoogte richting het spoor toe te staan, wordt meer open ruimte tussen de bebouwing gecreëerd, dat overwegend groen wordt ingericht en wordt een lagere bouwhoogte aan de Liebergerweg mogelijk gemaakt.

Wat betreft de ontwikkelingen, bevat het bestemmingsplan de mogelijkheid om de in de structuurvisie benoemde voormalige bedrijfslocaties (o.a. bedrijventerrein Korte Noorderweg en Bedrijventerrein Liebergerweg) te ontwikkelen. Ruimtelijke verdichting is beperkt, omdat bestaande bebouwing plaatsmaakt voor nieuwbouw. De oude bestaande bebouwing maakt plaats voor nieuwe bebouwing onder voorwaarden. Op veel bestaande locaties is het perceel nagenoeg volledig bebouwd. Onder andere in het Beeldkwaliteitsplan+ zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien van groen, klimaatadaptatie en openbare ruimte. Hierdoor ontstaat er juist meer 'lucht' op het maaiveld op deze locaties.

Gebiedsagenda 1221, (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4.2)

De Gebiedsagenda, formeel vastgesteld op 27 januari 2021 door de gemeenteraad. Omdat het college het bij een collegebesluit wilde laten was een raadsinitiatief nodig om alsnog tot een uitvoerige commissiebehandeling en vaststelling door de raad te komen. Het college wenste en kreeg een niet geamendeerd document. Wat de raad toen niet wist was dat het college zelf in geheime intentieovereenkomsten al akkoord was gegaan met afwijkingen t.o.v. de Gebiedsagenda.

Reactie gemeente

De intentieovereenkomsten zijn gedeeld met de gemeenteraad. De intentieovereenkomsten zijn niet openbaar voor het publiek, maar de besluiten wel.

Beeldkwaliteitsplan+ 1221, (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4.3)

"Het Beeldkwaliteitsplan+ doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor de verschillende ontwikkellocaties: Hunkemöllerterrein, het Venetapark, Van Son, de Wybertjesfabriek, de Grote Sigarenfabriek en de Zuiderweg/Lijsterweg. Dat laatste gebeurt via gebiedspaspoorten. De Gebiedspaspoorten staan voor de +. Normaliter gaat een beeldkwaliteitsplan over architectuur.

In de gebiedspaspoorten staan harde randvoorwaarden." (...)

"Het daadwerkelijke stedenbouwkundige plan en de architectonische uitwerking worden niet door de gemeente opgesteld, maar ontwikkeld door de marktpartij."

"Bij de beoordeling van bouwplannen voor ontwikkellocaties in 1221 gebruikt de gemeente dit Beeldkwaliteitsplan+ als toetsingskader." "Het daadwerkelijke stedenbouwkundige plan en de architectonische uitwerking maken onderdeel uit van het locatieontwikkelplan."

In de raadscommissie van 17/18 november heeft college aangegeven nog te komen met "een aantal kleine wijzigingen op basis van de reactie van de Commissie voor de welstand en de monumenten mee en doet de raad een verbeterde versie van het Beeldkwaliteitsplan plus voor de raadsvergadering toekomen" (uit verslag commissievergadering).

College van B en W besluit dinsdag 30 november 2021, Bijlage 2 Was Wordt document Beeldkwaliteitsplan plus 1221, toegevoegd aan de stukken voor de raad op circa 1 week voor de raadsvergadering op 8 december 1221.

De wijzigingen van het toetsingskader blijken allerm minst klein.

Geschrapt wordt de menselijke maat uitgedrukt in wat de gangbare en maximale bouwhoogte is:

- "Gestapelde woningbouw heeft een menselijke maat van drie tot zes lagen (...)"
- De algemene maximering van het hoogteaccent op 25 meter verdwijnt plus de randvoorwaarde voor het accent in m2 groene ruimte
- "(...) hoogteaccenten mogelijk tot acht bouwlagen (max. 25 meter). Evenwel met de voorwaarde die reeds in de Gebiedsagenda was benoemd: alleen in combinatie met een grotere aaneengesloten groene ruimte van ten minste 1.000 m2.

Ook blijkt bij (3.2) geschrapt dat ruimtes altijd prettig moeten aanvoelen, dat waar mogelijk de hoeveelheid verharding op het maaiveld beperkt wordt ten gunste van hemelwaterinfiltratie en groen, en wordt de toegankelijkheid geen goed gedaan door het schrappen van de passage dat slechts bij uitzondering trappen kunnen worden toegevoegd. Vergelijk dit met hoe bij twee locaties (Hunkemöller en Venetapark) een halfverdiepte garage is voorzien. Hier komen hellingbanen die beperkingen opleveren voor mensen die slecht ter been zijn of rolstoelgebruiker. Het is al niet van deze tijd die vraagt voor inclusiviteit en gebruiksgemak voor iedereen om met hellingbanen te werken, laat staan dat dan ook nog eens trappen als alternatief gangbaar mogen zijn.

De beeldkwaliteit (3.3) levert in door het schrappen van de zin 'De bebouwing krijgt een voornaam uiterlijk.' Dus ook hier wordt opnieuw een kans gemist om de tweedeling tussen oost en het centrum te verminderen. (zie hieronder overzicht van verschillende versies BKP+)

Reactie gemeente

De Commissie voor de welstand en de monumenten (CWM) heeft gevraagd om de wijzigingen op deze wijze duidelijker toetsbaar en beoordeelbaar te maken. Het resultaat is een pakket aan eisen en regels waarvan CWM heeft aangegeven dat het voor hen op deze wijze onafhankelijk toetsbaar en beoordeelbaar is.

Het Beeldkwaliteitsplan+ is op 8 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit Chw-bestemmingsplan gaat uit van vastgestelde kaders en niet van voorlopers van deze kaders.

Note: reclamant heeft in de zienswijze een overzicht ingevoegd waarin de verschillende versies van het Beeldkwaliteitsplan+ inzichtelijk zijn gemaakt. Dit overzicht is niet opgenomen in deze zienswijzennota, er wordt verwezen naar de oorspronkelijke zienswijze.

Economisch perspectief 2040 (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4, gemeente Hilversum, 4.4.5)

Kennisplatform 31 geeft aan dat Hilversum een relatief bijna 2x zo hoog aandeel kantoren heeft als landelijk (38% vs. 21% landelijk). Niettemin zet Hilversum de bouwplannen onder druk met de eis van een buitensporig aantal nieuwe kantoor m2. Het is niet uit te leggen waarom de Regio Gooi en Vechtstreek richting de toekomst voor alle regiogemeenten dus inclusief Hilversum tot 2040 uitgaat van een totaal van 26.680 m2 kantoorruimte en Hilversum als enige gemeente hiervan afwijkt en beweert tot 34.262 m2 kantoorruimte nodig te hebben. Waarom heeft Hilversum meer nodig dan de hele regio Gooi en Vechtstreek? Beide rapporten zijn geschreven door Ecorys in dezelfde tijdspanne.

Het verschilpunt werd ter sprake gebracht in de zienswijze bij het BKP+. Maar in de reactienota van de gemeente blijft een steekhoudende verklaring uit van het verschil in benodigde kantoor m2 tussen sec de gemeente Hilversum en de regionale inventarisatie inclusief de gemeente Hilversum. Het kan niet zo zijn dat beide nota's kloppen. En het is aannemelijk dat dit de Hilversumse mank gaat, want de gemeente heeft bewezen er niet voor schuwen om opportunistisch te werk te gaan. Dit blijkt bijvoorbeeld bij de vraagraming voor bedrijfsruimte. Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka, Metrool Regio Amsterdam) kwam in 2019 met een actualisatie van de vraagraming. Door een fout viel die raming voor de regio Gooi en Vechtstreek te hoog uit en werd later naar beneden gecorrigeerd. Daarop probeerde het Hilversumse college alsnog om de bestuurlijk trekker van Plabeka te bewegen om die initiële extra uitbreidingsruimte overeind te houden. Maar hij ving bot bij de trekker die antwoordde met "De correctie van het hoogste groeiscenario (gevoeligheidsanalyse) vraagraming voor Gooi en Vechtstreek van 22 naar 3 hectare zien wij echter als een noodzakelijke aanpassing. Dit hogere getal is abusievelijk opgenomen in de samenvatting van de vraagraming. In de deelregio-uitwerking van de vraagraming zijn wél de juiste cijfers opgenomen." Wel dankte hij het Hilversumse college nog voor het genereuze aanbod: "Wij stellen het ook zeer op prijs dat u in het gesprek aangaf ruimte te kunnen bieden voor 'overloop' vanuit Amsterdam naar Gooi en Vechtstreek."

Reactie gemeente

Hilversum is een diensteneconomie met veel kantoorhoudende bedrijvigheid. In de gemeente is weinig industrie, en huisvesten een relatief hoog aandeel kantoren. De kantorenleegstand is laag in Hilversum. In 2021 betrof het 5,9% courante kantorenleegstand, onder de zogeheten gemiddelde frictieleegstand van 8%. Om economische dynamiek en bestaande bedrijvigheid te faciliteren, is een groei van de kantoorvoorraad gewenst. Dit is door Ecorys onderbouwd in zowel het Economisch Perspectief 2040 Hilversum als Analyse Werklocaties Gooi en Vechtstreek uit 2020. De behoefte aan 26.680 m2 kantoorruimte uit de regionale analyse betreft enkel de behoefte aan groei op de formele kantorenlocaties (zoals het Arenapark). Het overgrote deel van de Hilversumse kantoren is gevestigd op zogeheten informele locaties, zoals de kantoorvilla's in Noord-West. Daarnaast is er gerekend met een bandbreedte tussen 0,5% en 1% werkgelegenheidsgroei in het Economisch Perspectief 2040. Dit is niet gedaan bij de regionale analyse. Dat verklaart het verschil in de cijfers. Ten aanzien van Plabeka wordt opgemerkt dat de groei- en uitbreidingsruimte voor bedrijfsruimte betreft, niet voor kantoren.

De Hilversumse economie presteert onder het landelijk gemiddelde. Na jaren van krimp betalen investeringen zich wel uit. Hilversum heeft werk gemaakt van een sterker bedrijfsleven en heeft economische plannen gesteund. Daardoor is sinds 2017 sprake van groei van de werkgelegenheid. Deze is echter wel lager dan het landelijk gemiddelde. Dit komt met name door het onder presenterende vestigingsklimaat. Het rapport Economisch perspectief 2040 laat zien dat er nog meer verbeteringen van het vestigingsklimaat nodig zijn. Er is vooral te weinig ruimte voor ondernemen, werken en ontmoeten in de stad, maar ook de bereikbaarheid is onvoldoende en Hilversum mist sfeer- en belevingswaarde verhogende elementen. Doorgaan met het huidige actieve economische beleid en alert zijn op het gesignaleerde ruimtekort zijn noodzakelijk om stagnatie te voorkomen en juist verder toe te werken naar een gezonde Hilversumse economie. Groei moet daarbij geen doel op zich zijn, maar juist een noodzakelijk middel om de huidige kwaliteit van leven in Hilversum te behouden. De raad heeft het rapport Economisch perspectief 2040 niet vastgesteld maar heeft besloten dat het moet worden meegenomen als één van de bouwstenen voor de Omgevingsvisie.

Ruimtelijk plan 1221 (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 5)

Een belangrijk aspect van het onderliggende BKP+ in dit ontwerp Chw. bestemmingsplan 1221 is het ontbreken van de samenhang met een integraal Spoorzone-ontwerp. Advies 24 van ARK (15-05-2020) over de visie op de Spoorzone meldt het ontbreken van samenhang van de aanpak aan weerszijden van het spoor.

Zoals blijkt uit de reactienota bij het BKP+ overweegt het college die kritiek aan te grijpen en te misbruiken om de eerder vastgestelde lagere bouwhoogte aan de Koninginneweg alsnog te verhogen. Er ontstaat zo inderdaad samenhang, namelijk die van wanden als nieuwe Berlijnse muren. Zo zal de hoogbouw de bevestiging en accentuering van de tweedeling van Hilversum zijn door het spoor. Een soort plastische chirurgie die het bestaande litteken niet doet verdwijnen maar erger maakt. Of het nu bij de Korte Noorderweg is, de Koninginneweg, of ter hoogte van de Hunkemöller of Veneta-locatie (of zoals in een voorgestelde variant van het Bruisend Hart waar nota bene de externe expert van de gemeente ook een vraagteken bij zet zoals aangegeven in WOB stuk) het versterkt de ruimtelijke tweedeling. De ARK heeft erop gewezen dat de maximale bouwhoogte passend in Hilversum 6 bouwlagen is. Zij ziet slechts een enkel accent. Daarmee neemt zij afstand van de erosie van het begrip accent door de veelheid van door het college ingevlochten hoogbouw. En zet zij af tegen hoogbouw in 1221 die hoger gaat dan de 25 meter, zoals op Hunkemöller locatie met 33 meter en tegen het BKP+ dat 37 meter toestaat (hetgeen mogelijk is opgenomen in de plankaart van dit bestemmingsplan 1221, alleen is die digitaal niet ter visie gelegd tot op heden, 1 april 2022).

In de spoorzone zijn talloze bouwblokken die 7 en 8 bouwlagen tellen en zo hoger zijn dan de ARK passend vindt bij de maximale bouwhoogte horend bij Hilversum. Zo gaat het college voorbij aan de kernkwaliteit van tuinstad Hilversum en passeert het college de ARK alsof het college niet verantwoordelijk is voor Hilversum maar voor Purmerend of Almere. Evenmin gaat het college aan de slag met diverse aansporingen t.a.v. het spoor

"In het gepresenteerde planproces ontbreekt een preambulaire fase waarin de allesomvattende vraag wordt gesteld op welk schaalniveau de barrière rond het spoor in Hilversum geproblematiseerd moet worden en welke ruimtelijke middelen nog beschikbaar zijn om de barrière definitief op te heffen."

'Dit spoortraject heeft bijna anderhalve eeuw de ontwikkeling van Hilversum bepaald en de stad gaandeweg meer en meer verdeeld. Dit blijft een centraal ruimtelijk vraagstuk. Hoe 1221 als deel van de Spoorzone met de westelijke stadsdelen wordt verbonden is afhankelijk van beleidskeuzes die op basis van de uiteindelijke mobiliteitsvisie 2040 gemaakt worden (zie Advies 25 van ARK, 20-11-20)." advies ARK, 2021

Het college reageert in de reactienota BKP+ op basis van aannamen: " Het volledig onder de grond brengen of verdiept aanleggen van het spoor zou een oplossing kunnen zijn voor diverse vraagstukken. Het brengt echter kosten met zich mee die zo hoog zijn (vele honderden miljoenen, zo niet meer) dat deze niet kunnen worden terugverdiend door de vrijkomende ruimte in te vullen. De gemeentebegroting kan zo'n

investering niet dragen. Onze verwachting is dat de rijksoverheid dergelijke bedragen niet zal subsidiëren, zonder dat een zeer groot aantal woningen of arbeidsplaatsen wordt gerealiseerd. Daarnaast neemt het aanleggen van een tunnel vele jaren in beslag. De ruimte om een tunnel te bouwen en tegelijkertijd het spoorverkeer doorgang te laten vinden is naar onze inschatting niet aanwezig. De aanleg van een tunnel zou betekenen dat een van de drukst bereden spoorlijnen van Nederland enkele jaren buiten bedrijf moet worden gesteld."

Van goed bestuur mag verwacht worden dat het beweringen kan onderbouwen. Maar is geen enkele concrete actie ondernomen om de aannamen te bevestigen of ontkrachten. Deze passiviteit toont hoe laag het ambitieniveau is om structurele verbetering te bewerkstelligen rond de tweedeling in Hilversum door het spoor.

Dit staat in schril contrast tot gedane kosten voor onderzoeken naar tunnels voor gemotoriseerd verkeer waar geen maatschappelijk draagvlak voor bestaat voor de ring Noord (Westerheide) of Zuid (Diependaalse laan).

En opnieuw waar de actie wel nodig is ontbreekt het namelijk "Rondom het stedelijk element 'spoor', deel van de Gooilijn, waarvan de scheidende werking verkleind moet worden, moeten voor oost en west Hilversum nieuwe verbindingen gezocht worden." [Advies 29, ARK, 2021] Er komt geen nieuwe verbinding bij. En bestaande worden zwaarder belast. De Beatrixtunnel, het viaduct bij de Johannes Geradtsweg, de interwijk fietstunnel bij het station. De fietstunnel geeft Goudappel Coffeng aan is niet toekomstbestendig. Hier geldt opnieuw dat wel tunnels van honderden miljoenen voor gemotoriseerd in beeld zijn maar 15 miljoen voor een vitale fietsverbinding als te duur wordt genoemd. Het is zwalkend en visieloos bestuur dat oordelen van experts ter zijde schuift. Dit patroon is ook te zien op basis van de feedback gegeven door de Commissie van Welstand en Monumenten.

De Commissie van Welstand en Monumenten (CWM). merkt op n.a.v. het BKP+ uit mei 2021 hoe "De afspraak was dat een meer definitief stuk in september/oktober aan de commissie zou worden voorgelegd. Dat is tot nu toe niet gebeurd. Ook bereikte de commissie het bericht dat er voorlopig geen besluiten meer over dit BKP+ genomen zouden worden tot aan de volgende verkiezingen. Vandaag, 13 oktober 2021 bereikte de commissie het verzoek om per omgaande toch een advies uit te brengen."

"De commissie heeft het moeilijk met dit document. Dat is aan de ene kant gelegen in het document zelf, waarin vanzelfsprekend een goede ruimtelijke kwaliteit wordt beoogd, maar waarvan de commissie zich afvraagt of dat wel bereikt wordt met de inhoud van het document. Aan de andere kant komt dat omdat het BKP+ deel uitmaakt, samen met de Gebiedsagenda 1221, van een proces waarmee vrijkomende, meest voormalige industriële, gebieden in Oost worden herontwikkeld. In dat proces lopen nu zaken parallel in de tijd die in de meeste gevallen volgtijdelijk zijn of zouden moeten zijn. Zo lopen er aanvragen omgevingsvergunning op plekken waarvan nu, in dit concept document, de welstandscriteria en, zo is te lezen in de inleiding, de uitgangspunten van het bestemmingsplan worden geformuleerd. Ook krijgt de CWM nu al adviesaanvragen voor deze locaties voorgelegd zonder dat de CWM over door de raad vastgestelde welstandscriteria beschikt. Naar stellige overtuiging van de commissie is dat echt de verkeerde volgorde."

"Daarnaast mist de commissie een samenhangende visie voor dit gebied. De commissie heeft dan ook grote zorgen over hoe dit proces tot nu toe verloopt maar ook waar dat toe gaat leiden. De als eerste, in een participatie traject, tot stand gekomen Gebiedsagenda is enkel een ambitie document waarvan ook de ARK in haar advies 16C aangeeft dat: "... een ruimtelijk kader vooralsnog ontbreekt waarbij principiële uitgangspunten de basis vormen voor een integraal plan is het moeilijk conclusies te trekken over wenselijke bereikbaarheid (verkeer en parkeren), vergroening, stedenbouwkundige structuren, allocatie van aan demografie gebonden (sociale) voorzieningen en diversificatie van wonen en werken."

"Daarnaast staat in die Gebiedsagenda ondertussen wel dat een dichtheid van 110 tot 115 woningen per hectare wordt nagestreefd en een FSI van 2. Zonder dat er ooit ontwerpend onderzoek is gedaan naar wat de implicaties van die getallen precies voor Oost gaan betekenen. En of de nagestreefde ambities uit de Gebiedsagenda wel verenigbaar zijn met die getallen. Hetgeen de CWM in maart van dit jaar ook al constateerde."

Waar het college reageert met wij herkennen een hoog ambitieniveau miskend het de kern van de kritiek van de CWM. Het college is kinderlijk eenkennig als het gaat over wat 'hoge ambitie' is. Dat 'Hoge ambitie', bouwen is met mate in lijn met de wens van inwoners en passend bij de tuinstad die Hilversum is wil er maar niet in.

CWM: "(...) er bestaat spanning tussen de door ontwikkelende partijen gewenste bouwvolume op ontwikkellocaties versus een goede inpassing van deze nieuwe bebouwing in de omringende buurt." (...) Spanning bestaat tussen het aantal woningen (of andere functies) op bepaalde ontwikkellocaties (ook met oog op haalbaarheid) versus de bestaande dichtheid van 1221." Deze spanning zou met een stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan moeten worden weggenomen en worden omgebogen tot een prachtig plan maar vooralsnog is dat er niet. Het advies van de commissie zou dan ook zijn om een pas op de plaats te maken en eerst ontwerpend te onderzoeken hoe een ruimtelijk stedenbouwkundig plan van hoge kwaliteit met, zoals de ARK in het al genoemde advies 16C ook adviseert, het in het oog houden van: "de samenhang met de beleidsambities voor het schaalniveau van de hele stad en voor de langere termijn." kan worden gemaakt. "De CWM mist die samenhang in het voorliggende BKP+ met de zowel de stad als geheel als binnen Oost zelf."

"(...) een visie, of een idee of een stedenbouwkundig concept dat ten grondslag ligt aan de beeldkwaliteit en criteria node wordt gemist."

"De tekst geeft aan dat de gebiedspaspoorten geen stedenbouwkundig plan zijn, want het daadwerkelijke stedenbouwkundige plan wordt door marktpartijen gemaakt. De commissie vraagt zich af wat de rol van de gemeente hier dan is? En wat de rol en de status van een gebiedspaspoort dan is? De commissie denkt dat het goed zou zijn als de gemeente aangeeft wat de kaders zijn waarbinnen een marktpartij mag opereren. Die kaders zouden het algemene en gebiedsoverstijgende en culturele belang moeten dienen. De commissie vindt dat niet terug in de geschetste ruimtelijke voorstellen."

Waar het college reageert met zich niet te herkennen in de zienswijze van de CMW ontbreekt een gemotiveerde en overtuigende argumentatie.

Reactie gemeente

Een deel van bovenstaande reactie klopt, maar er wordt voorbijgegaan aan het feit dat na het schrijven van de Commissie Welstand en Monumenten (CWM) van 13 oktober 2021 er in november 2021 nog een tweetal sessies met CWM hebben plaatsgevonden waarin veel van de vragen van CWM zijn beantwoord en verduidelijkt in de tekst. Dit proces heeft uiteindelijk ook geleid tot het was-wordt-document wat een week voor de uiteindelijke politieke besluitvorming beschikbaar is gesteld aan de gemeenteraad. Het staat de CWM vrij om te vinden dat dit de verkeerde volgorde is. Echter, de wereld staat niet stil. De Gebiedsagenda en het Beeldkwaliteitsplan+ (inclusief de gebiedspaspoorten) zijn vastgesteld. Daarnaast zijn de ontwikkelende partijen op basis van deze documenten aan de slag gegaan.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- *het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*
- *in het ontwerp Chw-bestemmingsplan werden 1.800 nieuwe woningen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplangebied. Echter, de locatie Bruisend Hart is ook gelegen in het postcodegebied 1221 en maakt onderdeel uit van deze 1.800 nieuwe woningen. Op de locatie Bruisend Hart wordt rekening gehouden met 250 nieuwe woningen. In het plangebied van Chw-bestemmingsplan 1221*

- kunnen dus maximaal 1.550 nieuwe woningen worden gerealiseerd. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*
- *het akoestisch onderzoek (d.d. 11 augustus 2022) is aangepast op basis van opgesteld op basis van het definitieve Beeldkwaliteitsplan+. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen lager liggen en dat de maximale ontheffingswaarde niet (meer) wordt overstegen. Er is sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hierop aangepast en wordt gewijzigd vastgesteld;*
 - *het aspect 'trillingen' is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. In artikel 12 is bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. Er is een beknopte beschouwing toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.4. De regels en de verbeelding zijn ook aangepast ten aanzien van het aspect 'trillingen';*
 - *het lichthinderonderzoek (bezonning) is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. Er is een beknopte beschouwing van lichthinder toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.5.;*
 - *het stikstofonderzoek is aangepast, aangezien er een nieuwe versie van Aeries Calculator (de rekentool) beschikbaar is gekomen. Uit de nieuwe berekening volgt dezelfde resultaten. Aangetoond is dat stikstof geen belemmering vormt voor het planvoornemen;*
 - *de toelichting van het Chw-bestemmingsplan en de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling zijn aangepast aan de hand van de nieuwe onderzoeken (stikstof, akoestiek en externe veiligheid). Deze onderzoeken zijn als bijlage bij het Chw-bestemmingsplan toegevoegd;*
 - *het Bruisend Hart is in de onderzoeken en in de aanmeldingsnotitie cumulatief beschouwd. Dit is eerder niet goed beschreven De beschrijving in de aanmeldingsnotitie, het Chw-bestemmingsplan en de onderzoeken is aangepast. De structuurvisie Bruisend Hart is gedurende de ontwerpfase van het Chw-bestemmingsplan vastgesteld. De structuurvisie is als vastgesteld beleidskader opgenomen in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan1221;*
 - *in de toelichting is een beschouwing opgenomen ten aanzien van privacy en bezonning (lichtinval). Bezonning is als indieningsvereiste opgenomen in de regels van het Chw-bestemmingsplan;*
 - *paragraaf 4.4.7. Economisch perspectief 2040 is tekstueel aangepast.*

12. Zienswijze reclamant 12

Reclamant maakt zich grote zorgen over de insteek van dit “Ontwerp Chw-Bestemmingsplan 1221”.

Als bijlage sturen we u een document waarin uitgebreid wordt ingegaan op de nogal stevige tekortkomingen van het voorliggende Ontwerp Bestemmingsplan 1221 en tegenstrijdigheden met de Gebiedsagenda 1221.

Reactie gemeente

In verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage ‘Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221’ en het ‘ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid’. In zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Reclamant van deze zienswijze heeft ook gebruik gemaakt van de bijlage ‘Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221’ en het ‘ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid’.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage ‘Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221’ en het ‘ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid’.

Die Gebiedsagenda, zo werd ons steeds voorgehouden, zou leidend zijn, maar intussen blijkt dat tot onze ontgoocheling een illusie:.

Zoals uit deze bijlage ook weer blijkt is aan van alles gesleuteld.

In de gebiedspaspoorten zijn - onder druk van ontwikkelaars? - afwijkende kaders gesteld en afgetimmerd, die niet harmoniëren met het in de Gebiedsagenda bepaalde: wat de wijken nodig hebben. En het blinkt niet uit in een grondig uitgevoerd participatieproces, zoals dat juist in de aanloop naar de Gebiedsagenda wél het geval was.

En ja, er was corona en ja, de wereld staat niet stil.

Maar als de raad beslissingen neemt die een zo vergaand gevolg voor de leefomgeving hebben, dan kan juist op zorgvuldigheid en transparantie niet worden gekort.

Het heeft er alle schijn van dat men juist van de dekmantel van corona gebruik heeft gemaakt om dat - voor de voorstanders heikele proces - te vermijden.

Dat is niet alleen het verlies van een bijzonder goede start - de aanloop naar de Gebiedsagenda 1221- maar ook verspilling van inzet van de betrokken bewoners, ondernemers en ambtenaren.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur is van mening dat dit geen verspilling van inzet is geweest. Met de Gebiedsagenda 1221 ligt er een gemeenschappelijk fundament om samen te werken aan de toekomst van de Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt. Het gebiedsproces heeft geleid tot een breed gedeeld toekomstperspectief voor de wijk. Bewoners, ontwikkelende partijen en gemeente zijn sindsdien hard aan de slag om de ambities ook te realiseren. De eerste resultaten zijn concreet zichtbaar. De gebiedsagenda is tot stand gekomen na een intensief gebiedsproces. In de gebiedsagenda staat dat binnen het brede draagvlak dat is gegroeid het partijen niet gelukt is om alle kwesties tot een oplossing te brengen. Voor een aantal kwesties, zoals groen, openbare ruimte, hoogte en dichtheid is in de gebiedsagenda aangegeven dat verdere besluitvorming en maatwerk per locatie nodig is. De gebiedsagenda en het daarvoor doorlopen gebiedsproces vormden het startpunt voor de participatie rond het Beeldkwaliteitsplan+. De supervisor heeft sinds september 2019 tal van gesprekken gevoerd met bewoners en ontwikkelende partijen over projecten en specifieke ontwikkellocaties. Dit zijn doorlopende processen waarop voor de participatie voor dit beeldkwaliteitsplan+ is aangesloten. In het proces tot aan het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ zijn twee aanvullende participatieronden geweest.

In de tweede ronde is het ontwerp Beeldkwaliteitsplan+ ter inzage gelegd. Dit heeft betrokkenen de gelegenheid gegeven een formele reactie in te dienen op een uitgewerkt plan in tekst en beeld. Het ontwerp heeft, mede vanwege de zomerperiode, gedurende een langere periode dan gebruikelijk (15 juli tot en met 15 september, totaal 9 weken) ter inzage gelegen. Het ontwerp is heel breed onder de aandacht gebracht, via de lokale krant, video, huis aan huis flyers, websites, nieuwsbrieven, posters en heeft gelegen op het Stadskantoor, maar ook bij De Geus en VONK in de Wijk. Verder zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, bij De Geus en VONK, waarin onder andere met de supervisor Spoorzone kon worden gesproken over het BKP. Van deze mogelijkheid hebben 50 bewoners gebruikgemaakt. In totaal zijn 161 reacties ontvangen van bewoners, bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties, eigenaren en ontwikkelende partijen. Het Beeldkwaliteitsplan+ is op 8 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Het Beeldkwaliteitsplan+ doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor zes ontwikkellocaties. Dat laatste via gebiedspaspoorten, vandaar de plus. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. Daarnaast is (en wordt) door elke ontwikkelende partij bij het opstellen van het Locatie Ontwikkel Plan een participatietraject opgestart, waarbij omwonende en belanghebbende zijn/worden betrokken. Deze trajecten lopen deels nog.

Terug naar het Bestemmingsplan 1221. Daar ontbreekt Bruisend Hart en de verkeerskundige en infrastructurele oplossingen die daar onverbrekkelijk aan verbonden zijn.

Terwijl juist de voorliggende plannen daar van grote invloed op zijn, met name ook op de verkeersstromen in de buurten.

Reactie gemeente

Het gebied Bruisend Hart maakt geen onderdeel uit van dit Chw-bestemmingsplan 1221. Voor dit gebied is een structuurvisie opgesteld, waarin op hoofdlijnen een voorkeursvariant wordt voorgelegd. Met een stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan/omgevingsplan volgen de komende jaren nog verschillende besluiten waarin stap voor stap wordt toegewerkt naar een mooie toekomst voor dit gebied. Participatie maakt onderdeel uit van de besluiten.

De verschillende milieueffecten (o.a. verkeer/geluid/externe veiligheid/stikstof) voor de ontwikkellocaties zijn in cumulatie beschouwd. Ook het Bruisend Hart is meegenomen in deze cumulatie, gezien de nabije afstand. In totaal zijn de milieueffecten voor 1.800 nieuwe woningen en werkgelegenheid in het postcodegebied 1221 doorgerekend. 250 nieuwe woningen van deze 1.800 nieuwe woningen zijn gereserveerd voor het gebied Bruisend Hart. Dit houdt in dat 1.550 nieuwe woningen binnen het plangebied van het Chw-bestemmingsplan gerealiseerd kunnen worden. In de toelichtende teksten en onderzoeken was dit niet helder beschreven. De teksten zijn aangepast.

De structuurvisie Bruisend Hart is vastgesteld op 9 juni 2022 en geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rond het Oosterspoorplein plaatsvinden. De daadwerkelijke ontwikkeling van Bruisend Hart is een proces, waarbij het plan in stappen steeds gedetailleerder wordt uitgewerkt, met ook bij elke stap passende participatievormen. Dat is iets voor de komende jaren. Na de structuurvisie volgt dus de nadere stedenbouwkundige uitwerking waarbij het gesprek met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen wordt gevoerd.

Uit onderzoek (Nader onderzoek verkeer bij ontwikkeling Bruisend Hart in Hilversum, d.d. 13-5-2022) bij de structuurvisie blijkt dat – rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in 1221 – een knip voor autoverkeer goed is te realiseren. In dit onderzoek zijn drie varianten onderzocht. De infrastructurele aanpassingen, zoals opgenomen in de drie varianten, hebben consequenties voor de verkeersstromen in het plangebied rond het Bruisend Hart, maar ook daarbuiten. Op grond van een effectbeoordeling is de conclusie getrokken dat alle drie de varianten verkeerskundig haalbaar zijn en op geen enkel aspect leiden tot duidelijk negatieve effecten, met uitzondering van de ruimtelijke inpasbaarheid van Variant 2, waar een nieuwe (brug)verbinding aan de stationszijde van het plein moet worden ingepast. Op termijn wordt in overleg met omwonenden en overige belanghebbenden besproken of het wenselijk en mogelijk is de verbinding langs het plein voor autoverkeer af te sluiten en zo de verblijfskwaliteit van het plein verder te vergroten. De besluitvorming over de daadwerkelijke verbinding vindt, na overleg de komende jaren, op een later moment plaats. Daarom kan het Bruisend Hart nu niet worden meegenomen in het Chw-bestemmingsplan.

Het Rapport Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 voldoet daaraan van geen kanten en aan de conclusie van het college dat er dus niets aan de hand is ontbreekt iedere basis.

Het is een analyse van een contour met de focus op vier kruispunten, waarvan er nota bene 3 buiten het gebied liggen.

De volledige fijnmazige analyse ontbreekt.

Die fijnmazige analyse hoort verwerkt te zijn in dit bestemmingsplan. Er blijven nu teveel open gaten. Omdat geen maatregelen zijn genomen om vervangend vervoer aan te bieden, is het uitzicht op mindering van auto's op kortere termijn uiterst gering. In tegendeel: de verwachting is - en dat is ook uitgesproken - dat het verkeersaanbod binnen de wijk juist toeneemt. Dat valt ook niet te vermijden, als je de woondichtheid nog eens met 20% verder wil verdichten. (1800 extra woningen op het huidige totaal van zo'n 9.000 woningen).

Welke wijk kan zoiets aan? Dat is toch niet voor te stellen? Dan moet je adequate infrastructurele maatregelen treffen, maar de voorstellen doen juist het tegendeel: interwijkverbindingen voor autoverkeer worden afgesloten (afsluiting Kleine Spoorbomen en de knip op het Oosterspoorplein), waarmee ook de bereikbaarheid van wijken sterk wordt verminderd.

Ten overvloede is heeft het college in al zijn goedheid besloten dat het huidige altijd smerige en onveilige tunneltje onder het station blijft zoals het is - want te duur: ondanks de aanbevelingen van het Movares Rapport over de verbinding tussen Oost en West.

Reactie gemeente

De verkeerskundige effecten zijn cumulatief gewogen in het rapport 'Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 te Hilversum'. In dit onderzoek is het ontwikkelscenario getoetst op zijn verkeerseffecten met behulp van het bestaande verkeersprognosemodel "Hilversum e.o.". Dit verkeersprognosemodel gaat uit van autonome ontwikkelingen in en rond Hilversum, waartoe ook ruimtelijke ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden behoren. In dit verkeersprognosemodel zijn de autonome ontwikkeling van het Stationsgebied en de afsluiting van de Kleine Spoorbomen opgenomen. Daarnaast maken de ontwikkelingsmogelijkheden ter plaatsen van de gebiedspaspoorten Wybertjesfabriek, de Grote Sigarenfabriek, Van Son, de Korte Noorderweg, het Venetapark, Hunkemöller en de Lijsterweg/Zuiderweg doorgerekend. Op deze ontwikkellocaties is een programma voorzien van in totaal 1.150 nieuwe woningen en nieuwe bedrijvigheid tot 2030. Voor werkgelegenheid is het uitgangspunt dat het aantal arbeidsplaatsen behouden blijft. Dit onderzoek heeft, net als het bestemmingsplan, een horizon tot 2040. Dat vraagt een inschatting van het te realiseren programma tot aan 2040. Tot 2040 kunnen er maximaal 1.800 woningen worden gerealiseerd binnen het postcodegebied 1221 ten opzichte van het huidige woningaantal. 250 woningen hiervan zijn gereserveerd voor het Bruisend hart, een

locatie welke niet binnen het Chw-bestemmingsplan ligt. Dit betekent dat het Chw-bestemmingsplan maximaal 1.550 woningen mogelijk maakt tot 2040. Het programma van het Bruisend Hart is cumulatief (worst case) opgenomen in het onderzoek. De transformatie van het postcodegebied 1221 in Hilversum, vanuit de daartoe opgestelde Gebiedsagenda, heeft consequenties voor de verkeersstromen in het gebied. Het aantal autoritten neemt toe. Dit leidt tot hogere verkeersintensiteiten op de wegen en straten. Deze toename is berekend met het verkeersprognosemodel en bedraagt op een aantal wegvakken orde grootte 500 voertuigen per etmaal. Geconcludeerd is dat de verkeerskundige effecten van de ontwikkellocaties beperkt zijn en dat het niet te verwachten is dat specifiek de toenames in verkeersintensiteiten zullen leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling in en rond de wijk.

Aangezien het plangebied gelegen is naast een OV-knooppunt, is het gemeentebestuur van mening dat er afdoende vervangend vervoer wordt aangeboden. Voor plangebieden naast OV-knooppunten heeft de gemeente Hilversum expliciet voor het parkeren beleidsregels opgesteld waarin wordt ingegaan op ontmoediging van het autogebruik. De Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten wordt toegelicht in paragraaf 4.4.18 in de toelichting van het Chw-bestemmingsplan. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals het gebied 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. Deze notitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van de parkeernormen uit de parkeernota. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm verlaagd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Een van de elementen die kunnen zorgen voor een reductie van het aantal parkeerplaatsen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelauto's en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor nieuwbouw bij de OV-knooppunten dient te worden voldaan aan de 'Fietsparkeercijfers 2019' van de CROW. In het Chw-bestemmingsplan is een (dynamische) verwijzing opgenomen naar de Parkeernormering OV-knooppunten, zodat dit toetsingskader kan worden gehanteerd zodra wordt afgeweken van de parkeernormen uit de Parkeernota. Daarmee wordt het autogebruik ontmoedigd en het wandelen en fietsen gestimuleerd. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

Het tunneltje onder het station is gelegen buiten het plangebied 1221. Deze tunnel maakt onderdeel uit van het proces voor het project Bruisend Hart. In dat project zal gekeken worden naar de genoemde smerigheid en onveiligheid.

Ook lijkt het, dat men aan het herstel van de noord-zuidverbinding (Zuiderweg met Noorderweg via een dek over het Oosterspoorplein) liever geen geld willen uitgeven. Terwijl dat de allerbeste manier is om de eerder door de gemeente geschapen verkeersproblemen op het Oosterspoorplein en de Kleine Drift ongedaan te maken, de doorstroming te bevorderen en de Noord-Zuid -interwijkverbinding op een veilige en toekomstbestendige wijze te borgen.

Dit is bovendien een oplossing wat ook door partijen in de raad lijkt te worden gesteund.

Het verkeersonderzoek geeft daar maar beperkt uitsluitsel over. En een verzoek van bewoners om met de onderzoekers van dit onderzoek - als ervaringsdeskundigen in de wijk - hierover in gesprek te gaan wordt door de gemeente tot dusverre afgehouden. De reden daarvoor is ons onduidelijk.

Want wat was dan eigenlijk precies de opdracht van het college voor dat verkeerskundige onderzoek? Voldeden de criteria en parameters wel aan een zorgvuldig onderzoek naar de vereisten van de wijk, of is het onderzoek - mogelijk ook vanwege de kosten - zo beperkt mogelijk gehouden?

Reactie gemeente

Het project Bruisend Hart ligt, zoals gezegd, binnen het postcodegebied 1221, maar maakt geen onderdeel uit van het Chw-bestemmingsplan 1221. Voor dit gebied is een structuurvisie opgesteld, waarin op hoofdlijnen een voorkeursvariant wordt voorgelegd. Uit onderzoek (Nader onderzoek verkeer bij ontwikkeling Bruisend Hart in Hilversum, d.d. 13-5-2022) bij de structuurvisie blijkt dat – rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in 1221 – een knip voor autoverkeer goed is te realiseren. In dit onderzoek zijn drie varianten onderzocht. De benoemde Noord-Zuid verbinding is een van deze 3 mogelijke varianten. De infrastructurele aanpassingen, zoals opgenomen in de drie varianten, hebben consequenties voor de verkeersstromen in het gebied rond het Bruisend Hart, maar ook daarbuiten. Op grond van een effectbeoordeling is de conclusie getrokken dat alle drie de varianten verkeerskundig haalbaar zijn en op geen enkel aspect leiden tot duidelijk negatieve effecten, met uitzondering van de ruimtelijke inpasbaarheid van Variant 2, waar een nieuwe (brug)verbinding aan de stationszijde van het plein moet worden ingepast. Op termijn wordt in overleg met omwonenden en overige belanghebbenden besproken of het wenselijk en mogelijk is de verbinding langs het plein voor autoverkeer af te sluiten en zo de verblijfskwaliteit van het plein verder te vergroten. De besluitvorming over de daadwerkelijke verbinding vindt, na overleg de komende jaren, op een later moment plaats. Met een stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan volgen de komende jaren nog verschillende besluiten waarin stap voor stap wordt toegewerkt naar een mooie toekomst voor dit gebied. Participatie maakt onderdeel uit van de besluiten.

En dan ligt er bovendien nog een verklaring van ProRail, dat ze overwegen om een 6^e spoor en een extra perroneiland aan te leggen.

Dat staat niet alleen de huidige plannen van dit college in de weg, maar dat roept óók flink veel extra vragen op:

1. Kan de Beatrix-tunnel die belasting dan wel aan? Moet die dan niet óók verbreed worden? En gaat dat dan te koste van de passage bovenop de Beatrixtunnel? Want je moet dan toch rekenen op zo'n 10 meter extra ruimte. Dat zou dan betekenen dat via de Zuiderweg niemand meer de andere kant van de Porfessor Kochstraat kan bereiken.
2. De Zuiderweg minus 10 meter moet dan alle langspaarkeerplekken inleveren. Waar moeten die auto's naartoe? Want in de straten die er haaks op staan is gewoon geen plek meer. Dan vliegt de parkeerdruk (nu ca 80%) tot ver boven de 100%.
3. Met een 6^e spoor en een perroneiland ben je op het Oosterspoorplein ook zo maar 20 à 30 meter kwijt. Hoe moet dat dan met het fietstunneltje? Voor een dek over het Oosterspoorplein voor de Noord-Zuid verbinding ben je hooguit 8 à 10 meter verder: dat laat nog voldoende ruimte over voor doorgang voor fietsers. Maar als je nog verder gaat, zul je toch ook de tunnel dieper moeten uitgraven. De steile helling die je nu hebt, wordt dan zeer veel steiler. En we zien nu al regelmatig mensen afstappen, die niet tegen de helling op kunnen. Is daar enige visie op?
4. Op de Noorderweg is een afname van 10 meter al helemaal dramatisch: er is al nauwelijks fietspad en voetpad: en van de rijbaan blijft vrijwel niets over. Hoe denkt men dat op te lossen?

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur vindt dit allemaal terechte punten van aandacht. Het klopt dat de gemeente bij de procedure van de Structuurvisie Bruisend Hart door ProRail is geïnformeerd over de ambities van ProRail. Echter, ProRail geeft niet aan hoe groot de ruimteclaim is voor het maken van een eventuele extra perron. Derhalve kan op dit moment geen ruimte gereserveerd worden voor die claim.

Kort en goed, er zitten nog teveel haken en ogen aan dit bestemmingsplan, waarvoor de kaders onvoldoende zijn uitgewerkt en teveel onzekerheden een deugdelijke toekomstige uitwerking in de weg staan.

Wij verzoeken u, als raad, dan ook om en het voorliggende ontwerp op de tekortkomingen te laten aanpassen en de stemming over dit ontwerp in ieder geval op te schorten totdat:

1. er duidelijkheid is omtrent de definitieve plannen van ProRail
2. er een gedegen fijnmazig verkeersonderzoek wordt gedaan, waar dus óók de verkeersstromen in de wijken zijn meegenomen

Conclusie zienswijze

De zienswijze is voor een groot deel gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan.

13. Zienswijze reclamant 13

Note:

In verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Reclamant van deze zienswijze heeft ook gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Op basis van de bovenstaande argumenten in de bijlage maakt reclamant bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Chw-bestemmingsplan 1221.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoekt reclamant u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Reclamant gaat ervan uit dat u reclamant van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Reactie gemeente

Ja, het gemeentebestuur bevestigt dat reclamant op de hoogte wordt gehouden ten aanzien van de verdere procedure.

Conclusie zienswijze

De zienswijze is gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan.

14. Zienswijze reclamant 14

Naar gebleken is zijn er hierin nogal wat omissies: aannames die niet kloppen omdat er geen onderzoeken gedaan zijn; onderzoeken die wel gedaan zijn maar die niet zijn meegenomen bij het opstellen van deze plannen, toezeggingen aan bewoners van dit postcodegebied die niet gestand zijn gedaan en afspraken met bewoners die eenzijdig zijn veranderd of die uit de stukken verdwenen zijn. Hieronder vindt u een lijst met 9 van deze omissies, punt voor punt beargumenteerd;

Reactie gemeente

In verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Reclamant van deze zienswijze heeft ook gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

CONCLUSIE:

U ziet, een hele waslijst aan omissies!

Reclamant hoopt dat u, raadsleden en leden van het college van burgemeester en wethouders, al deze punten serieus neemt en dat u het voorliggende 'Chw Ontwerp Bestemmingsplan 1221' en het Ontwerp Hogere Waarde Geluid' niet aanneemt zonder er, aan de hand van deze 9 goed onderbouwde punten, forse wijzigingen in aan te brengen.

Conclusie zienswijze

De zienswijze is gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan.

15. Zienswijze reclamant 15

Allereerst wil reclamant de gemeente er op wijzen dat het voor een gewone werkende burger schier onmogelijk is om alle rapportages en bijeenkomsten bij te houden en te volgen. Het lijkt haast noodzakelijk om professionele hulp te moeten inschakelen om door de wirwar aan plannen en wijzigingen heen te komen. Zelfs het opstellen van een zorgvuldig gemaakte zienswijze lijkt hierdoor bemoeilijkt te worden simpel en alleen al door het feit dat je bijna niet zeker bent of je je beroept op de juiste stukken. Daarnaast heeft de gemeente in de afgelopen twee jaar herhaaldelijk allerlei plannen (ook mondeling en op beeld) gewijzigd aangepast en opnieuw veranderd aldanniet met bericht van kennisgeving.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur is het met reclamant eens dat dit Chw-bestemmingsplan 1221 inderdaad een complex en omvangrijk document is. In dit soort juridische documenten dient veel onderzocht en gemotiveerd te worden. De bijbehorende bijlagen zijn veelal grote documenten met allerlei achterliggende getallen.

Bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en de gebiedspaspoorten heeft een intensief proces plaatsgevonden, waarin bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente een open en transparant de dialoog zijn aangegaan. Daarbij is gepoogd ook zoveel mogelijk vragen die leefden te beantwoorden. Door dit open en transparante proces hebben we dus juist getracht duidelijkheid te verschaffen. Deze documenten vormen de basis voor het Chw-bestemmingsplan 1221.

Ten tweede

In de bijlage vindt u een verzameling van wijzigingen voorstellen en aanpassingen tegen over elkaar gezet. Dit document alleen bestaat uit 41 pagina's.

Reactie gemeente

In verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Reclamant van deze zienswijze heeft ook gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Ten derde

Door de verschillende wijzigingen en aanpassingen op het van toepassing zijnde gebied en wat daar wel en niet onder past is het dan ook geheel onduidelijk welke (milieueffect)rapportage op welke deel van het gebied van toepassing is. Het is allemaal nogal fragmentarisch en van elkaar losgezongen. Hierdoor kun je niet stellen dat er sprake is van een goed onderbouwd effect op de "gezonde levensstijl" van de burger.

1. Leefomgeving Geluid:
2. Gezondheid:
3. Parkeernorm:
4. Verdichting

Ad 1

Weg-, Spoor-, Vliegtuigverkeer geluidsnorm is en wordt te hoog, boven de door de gemeente gehanteerde maximale norm, die ze zelfs eerst verhoogd hebben, (zie bijlage) Het model is incompleet met verkeerde aannames wat betreft de decibels (geluid, trillingen etc).

Cumulatieve effecten voor omwonenden zoals geluid van bestaande verkeer, trillingen gedurende de bouw en de verandering van bedrijven in stedelijke bewoning zijn niet vermeld. Verder wil en is het niet zo dat per definitie de geluidsoverlast afneemt wanneer je een muur aan huizen langs beide zijde van het spoor bouwt. Het geluid kan getunneld worden door dan ontstane doorgangen en overlast veroorzaken op gebieden die niet voor mogelijk geacht waren. Zgn. geluidsreflectie. Hier is niet voldoende of niet volledig op onderzocht. Ik verzoek de gemeente dan ook dit alsnog te doen. De toegepaste redenering van gemeentebesturen tijdens inspraakavonden dat er rekening gehouden wordt met hoogte aan de andere kant van het spoor waarbij al als juist wordt aangenomen wat nog bewezen moet worden of er nog niet is.

Reactie gemeente

Geluidhinder voor omwonenden door wegverkeer en spoorwegverkeer is in het akoestisch onderzoek van Sweco cumulatief beschouwd. Geluid afkomstig van vliegverkeer is daarbij niet betrokken omdat 1221 ruim buiten de geluidcontouren van Schiphol en vliegveld Hilversum ligt.

Geluid veroorzaakt door bedrijven is in de gebiedsanalyse in beeld gebracht door richtafstanden. Deze richtafstanden zijn in een contourenkaart in hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt. De ontwikkellocaties liggen buiten de contouren van de bedrijven. Bij de bouw van nieuwe woningen wordt rekening gehouden met de bestaande geluidcontour van de bedrijven. Middels onderzoek moet bij de aanvraag om een omgevingsvergunning worden aangetoond dat sprake is van een veilige en gezonde leefomgeving. De zwaardere bedrijvigheid binnen 1221, met een hoge geluidsuitstraling (bijv. Van Son), worden bovendien op termijn getransformeerd tot woningen en/of lichte bedrijvigheid met een lage geluidsuitstraling.

Geluiduitstraling of trillingen tijdens bouwwerkzaamheden worden tot slot bij de omgevingsvergunning bouwen getoetst. Hierbij moet worden voldaan aan de eisen vanuit het Bouwbesluit. Als er al sprake is van cumulatie met wegverkeerslawaai of spoorwegverkeerslawaai, is dit slechts van tijdelijke aard.

Er is gerekend volgens het wettelijk vastgestelde Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte software pakket Geomilieu houdt rekening met geluidsreflecties. In de cumulatie zijn de ontwikkelingen zoals de realisatie van de tunnel in de Oosterengweg, afsluiting Kleine Spoorbomen, Bruisend Hart en de gebiedspaspoorten meegenomen.

Door de gebiedsanalyse is in het Chw-bestemmingsplan 1221 aangetoond dat er geen onoverkomelijke belemmeringen zijn, die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan. Door middel van een gebiedsanalyse is aangetoond welke aandachtspunten er in het plangebied zijn en voor welke aspecten er geen knelpunten worden verwacht. Voor de aandachtspunten geluid, stikstof en externe veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Voor nieuwe geluidsgevoelige functies zijn besluit hogere grenswaarden geluid vastgesteld. Voor die aspecten waar in eerste instantie geen knelpunten worden verwacht is bepaald dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader onderzoek dienen aan te leveren.

De gebiedsanalyse is gericht op milieuaspecten in het postcodegebied, maar naast deze aspecten wordt in het Chw-bestemmingsplan ook aandacht geschonken aan het aspect gezondheid. Sommige aspecten hebben een negatief effect op de omgeving, maar er zijn ook aspecten die een positieve uitwerking hebben. In dit Chw-bestemmingsplan is expliciet aandacht besteedt aan de aspecten bewegen en groen. Hiervoor zijn de omgevingswaarden 'groene pleinen' en 'speelvoorzieningen' opgenomen. Naast dat er groen aangelegd wordt in de openbare ruimte, zijn

er ook criteria opgenomen ten aanzien van groen, klimaatadaptatie en hittestress. Deze zaken dragen o.a. bij aan het verbeteren van de gezondheid in het postcodegebied.

Ad 2

Grondsanering in het KNW plan geeft grondwaterverontreiniging aan de huidige omwonenden. Trillingen en stikstof is ook een issue. Het graven van een parkeerkelder kan de grond waterstroom verleggen. Mij is niet duidelijk geworden uit alle rapportages die ik heb gelezen dat de gemeente hier voldoende onderzoek naar heeft gedaan en wat de uitkomst hier van is. Graag een antwoord bij deze opmerking.

Per 150m² een boom wil zeggen 120 bomen op 1,8 ha grond. En staat totaal niet in verhouding tot bijv het Van Son terrein Korte Noorderweg het dubbele aantal woningen op een gebied dat slecht 0.3 ha groter is.

Reactie gemeente

Eén van de pijlers van de Gebiedsagenda 1221 is een vergroening. In het Beeldkwaliteitsplan+ zijn criteria opgenomen om het postcodegebied te vergroenen. Hiervoor zijn regels opgesteld ten aanzien van o.a. de maatvoering, gebruik, beeld, klimaatadaptatie en duurzaamheid. Deze elementen dragen bij aan het vergroenen van 1221. Ten aanzien van de aanplant van bomen is de voorwaarde opgenomen dat per 150 m² open ruimte 1 boom moet worden aangeplant. Ook is geregeld dat ten minste 40% van een ontwikkellocatie ingericht moet worden als open ruimte. Naast het aanplanten van bomen op ontwikkellocaties wordt (via omgevingswaarden) gewerkt aan het vergroenen dan pleinen. De pleinen voor wijkcentrum De Geus, de Kleine Drift en Ampèrestraat zijn heringericht en zijn daarmee een stuk groener. Op de planning staat het herinrichten en vergroenen van de pleinen aan de Galvanistraat, Pelicaanstraat en Liebergerweg.

Bij elk nieuw plan dient bij de omgevingsvergunningsaanvraag rekening te worden gehouden met bodem- of grondwaterverontreinigingen. Dit is geborgd, doordat in het Chw-bestemmingsplan 1221 delen van de bouwverordening als pilot is geïntegreerd. In de bouwverordening wordt onder andere ingegaan op indieningsvereisten voor de omgevingsvergunning bouwen en is een verbod opgenomen voor het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem.

Door de ontwikkelingen in het plangebied zal de trillingshinder niet toenemen, door deze ontwikkelingen gaan er niet meer treinen rijden. Het aspect 'trillingen' is een aspect dat beoordeeld moet worden voor de nieuw te bouwen woningen (nieuwe bewoners) en ten onrechte is dit aspect niet eerder beschouwd in de toelichting van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van aspect 'trillingen' is daarom aanvullend een beschouwing gedaan naar de sectorale wet- en regelgeving, het beleid en de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het planvoornemen. De beschouwing is verwerkt in paragraaf 6.4.4 van de toelichting van het Chw-bestemmingsplan. Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet is het trillingsonderzoek doorgeschoven naar de omgevingsvergunningsfase. In artikel 14 van de regels is opgenomen dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader trillingsonderzoek dienen aan te leveren. Ook is met een voorwaardelijke verplichting in artikel 12 bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. De toelichting, de regels en de verbeelding van het Chw-bestemmingsplan zijn aangepast ten aanzien van het aspect 'trillingen'.

Bij het opstellen van het ontwerp Chw-bestemmingsplan is (Sweco, 21 januari 2022) een stikstofonderzoek uitgevoerd, welke aantoont dat het plan niet leidt tot toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar in stikstofgevoelige habitattypen/ leefgebieden. Het stikstofonderzoek is op 14 juli 2022 aangepast, omdat een nieuwe versie van zogenoemde

Aerius Calculator (een rekentool) beschikbaar kwam. Uit de nieuwe berekening volgt dezelfde resultaten. Aangetoond is dat stikstof geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Ad3

Hilversum heeft een gemiddelde parkeernorm van 1.0 dwz Geuzenbuurt 0,8 en dus een groot gedeelte van Hilversum >2.

De huidige situatie is dat er veel te weinig parkeerplekken zijn in deze buurt, terwijl de gemeente ook hier meerdere malen 2 vergunningen per woning afgeeft.

De Korte Noorderweg biedt, in zijn huidige situatie, een overloop voor dit probleem van parkeervergunninghouders in de buurt. Ook wordt het gebied gedurende de marktdagen veel gebruikt om te parkeren. De gemeente houdt onvoldoende rekening met deze situatie en biedt geen alternatieven. Alleen al in dit gebied KNW zijn er 152 parkeerplekken, waarvan er slechts 15 voor ons in tact blijven bij de Buys Ballot na de nieuwbouw.

Reactie gemeente

In de regels behorende bij het Chw-bestemmingsplan zijn gebruiksactiviteiten (artikel 11) en bouwactiviteiten (artikel 12) opgenomen, daarin zijn oogmerken opgenomen die aangeven dat de regels zijn gesteld met het oog op het bereiken en in stand houden van een goed woon- en leefklimaat. Dit wordt mede bereikt door aan parkeernormen te voldoen. Op meerdere plekken in de regels van het Chw-bestemmingsplan is expliciet geregeld dat er bij nieuwe activiteiten moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de nota Parkeernormen Hilversum 2017 en de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten of diens opvolger. Er is hiermee gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing naar het parkeerbeleid van de gemeente om ten alle tijden te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe activiteiten. Deze toetsing vindt plaats bij de omgevingsvergunningverlening. Elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond te realiseren. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen.

Ad 4

De huidige bewoning in de Geuzenbuurt is 65/ha.

Deze is op papier verhoogd eerst naar 86/ha, daarna naar 115/ha.

Het nieuwbouwplan KNW nu bevat 276/1,8ha dwz ca 154/ha!

Het plan houdt geen rekening met de bouwstijl van de omringende woningen qua hoogte zoals wel in allerlei documenten steeds vermeld wordt. Zie hiervoor ook de bijlage. En het eerder genoemde vergelijk met het van Son-terrein. De voorgestelde verdichting drukt daarmee ook zwaar op de versterking. Zoals ook in het Chw staat is de Geuzenbuurt kleinschalige, leuke, levendige buurt met woningen van een of twee bouwlagen, die eventueel uitgevoerd zijn met een kap. Pas daar de bouwhoogte op aan.

Reactie gemeente

De huidige Korte Noorderweg en omgeving is een bedrijventerrein met afwijkende bouwvormen. Dit is niet een gebied dat kenmerkend is voor de Geuzenbuurt. In de Gebiedsagenda 1221 (vastgesteld d.d. 27 januari 2021) is het uitgangspunt bij het opstellen van dit Chw-bestemmingsplan en biedt een gezamenlijk toekomstperspectief met korte en lange termijn opgaven om het woon-, werk-, leefklimaat van het plangebied te versterken. Daarin is opgenomen dat alle ontwikkelingen aansluiten qua oppervlakte, structuur en bouwhoogte op de directe omgeving. Ontwikkelingen hebben een maximale bouwhoogte van 12 tot 15 meter. Dit zijn 4 tot 5 bouwlagen. Door de opzet en vormgeving (stedenbouw en architectuur) van gebouwen wordt deze bouwhoogte ervaren als menselijke maat. Een grotere bouwhoogte is alleen mogelijk daar waar extra programma gewenst is én dit programma gecombineerd wordt met een relatief grote en hoogwaardige openbare ruimte. Daarbij kan gedacht worden aan een plein of park dat functioneert op het niveau van de buurt (vanaf zo'n 1.000 m²). De maximale bouwhoogte blijft met

25 meter binnen de kaders van de structuurvisie. Op de locatie Korte Noorderweg is zo'n gebied waar extra programma is gewenst.

Voor het postcodegebied 1221 is het Beeldkwaliteitsplan+ vastgesteld door de gemeenteraad. Het Beeldkwaliteitsplan+ doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor zes ontwikkellocaties. Dat laatste via gebiedspaspoorten, vandaar de plus. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld.

Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is, als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+ vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) gedurende de ter inzage legging van het ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221. De Structuurvisie, de Gebiedsagenda 1221, het Beeldkwaliteitsplan+ en het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg maken inzichtelijk dat op deze locatie een hogere bouwhoogten zijn in te passen. Het is overigens niet zo dat alle gebouwen een bouwhoogten van 6 tot 8 bouwlagen krijgt. Zo zijn, in overleg met de buurt, een tweetal bouwblokken verlaagd naar respectievelijk maximaal 10 m en maximaal 13 m hoogte. Vervolgens zijn vier bouwblokken met een maximale bouwhoogte van 16 meter. Voor deze zes bouwblokken geldt evenwel de verplichting om in de randen van het bouwblok te werken met setbacks en verlagingen in de bouwhoogte naar respectievelijk maximaal 6 m bouwhoogte en maximaal 9 meter bouwhoogte. Het is juist dat er aan de spoorzijde twee hoogteaccenten mogelijk zijn van respectievelijk maximaal 21 en 25 meter bouwhoogte (dit is conform de eerder vastgestelde maximale bouwhoogte van 25 meter in de Gebiedsagenda 1221). De maximale bouwhoogte van 25 meter langs het spoor komt in de huidige situatie al voor ter plaatse van de beide stationsgebouwen. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten opgenomen in het Chw-bestemmingsplan.

Op basis van de bovenstaande en in de bijlage vermelde argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen/, namelijk door fragmentarische en onvolledige milieueffectrapportage.

Reactie gemeente

Het gemeentebestuur is van mening dat het geen fragmentarische en onvolledige milieueffectrapportage betreft.

De milieu- en leefomgevingskwaliteiten zijn in beeld gebracht door in eerste instantie een gebiedsanalyse op te stellen. Met de analyse is aangetoond voor welke aspecten geen knelpunten worden verwacht en welke aandachtspunten er binnen 1221 zijn. Voor de aandachtspunten binnen 1221, te weten geluid, stikstof, externe en veiligheid is vervolgens nader onderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat er ten aanzien van stikstof geen belemmeringen zijn voor het planvoornemen. Ten aanzien van geluid zijn hogere waarden vastgesteld en wordt bij de omgevingsvergunning gevraagd om een vervolgonderzoek, die aantoont dat (met/zonder maatregelen) sprake is van een voldoende leefklimaat. Voor externe veiligheid wordt ook bij de omgevingsvergunning gevraagd om vervolgonderzoek, die aantoont dat (met/zonder maatregelen) sprake is van een voldoende leefklimaat. De relevante milieueffecten op basis van de gebiedsanalyse zijn opgenomen in de aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordeling,

De voorgenomen stedelijke ontwikkelingen in het plangebied blijven onder de drempelwaarden uit activiteit D11.2. Dit betekent dat geen formele m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Wel moet via een 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling worden bepaald of een MER nodig is. Hiervoor is de aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordeling opgesteld. Er is gekozen om voor deze aanmeldingsnotitie dezelfde diepgang te hanteren als nodig is voor een 'formele' m.e.r.-

beoordeling, omdat de het voornemen net onder de drempelwaarden wat betreft hectare, ruim 1.500 woningen omvat en ligt in een gevoelig, dichtbevolkt gebied. Door deze diepgang heeft de gemeente een goede afweging kunnen maken of een MER noodzakelijk is.

De m.e.r.-beoordeling richt zich in eerste instantie primair op de mogelijke effecten vanuit het planvoornemen op de omgeving, niet andersom. Deze effecten zijn beperkt en hoofdzakelijk lokaal van aard. De verkeersaantrekkende werking door het planvoornemen, zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van minder dan 1,5 dB. Dit is een toename die voor de meeste mensen niet waarneembaar zal zijn. De toename van geluidhinder is daarom beperkt. De toename van het groepsrisico is geen effect dat impact heeft op de omgeving en de bestaande omwonenden. Hun risico neemt immers niet toe. Effecten op eventueel aanwezige beschermde diersoorten kunnen met mitigerende maatregelen voldoende worden beperkt om belangrijk nadelige gevolgen te voorkomen. Tot slot is de verwachting dat in het plangebied geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn die bij grondwerkzaamheden kunnen worden aangetast. Desondanks kent het bestemmingsplan in een groot deel van het plangebied een dubbelbestemming Waarde – Archeologie.

Het is met name de bestaande omgeving die effect heeft op de toekomstige bewoners van de nieuw te ontwikkelen woningen. De kwaliteit van de leefomgeving is in sommige ontwikkellocaties, met name vanuit het oogpunt van geluid en externe veiligheid, niet hoog. Dit is echter een bestaande situatie en wordt niet veroorzaakt door het planvoornemen. In het Chw-bestemmingsplan worden maatregelen opgenomen om geluidhinder te beperken. Ten aanzien van de toename van het groepsrisico is een verantwoording opgesteld, waarin verschillende maatregelen zijn benoemd om het risico te beperken. Ook voor andere milieuaspecten zijn regelingen in het Chw-bestemmingsplan opgenomen om een veilige en gezonde leefomgeving te waarborgen.

Op basis van de aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordeling heeft het gemeentebestuur geconcludeerd dat er geen belangrijk nadelige milieugevolgen optreden en dus geen MER hoeft te worden opgesteld.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt. En dat u in tegenstelling tot mijn eerder ingediende zienswijze mijn gegevens niet openbaar maakt dit in overeenstemming met de algemene verordening gegevensbescherming. Verder verwacht ik nog steeds een reactie van de griffie over het hoe en waarom van deze actie. Ik heb hier over gebeld en zou een reactie terug krijgen Het kan namelijk niet zo zijn dat mijn gegevens alleen openbaar zijn gemaakt tijdens het per ongeluk open zetten van een teamsvergadering. Ik had namelijk een hele stapel zienswijzes namens de buurt ingeleverd.

Reactie gemeente

Ja, het gemeentebestuur bevestigt dat reclamant op de hoogte wordt gehouden ten aanzien van de verdere procedure.

In deze zienswijzennota zijn geen persoonsgegevens opgenomen. De reactie van de griffie staat los van deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie zienswijze

De zienswijze is gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan. Daarnaast leidt de zienswijze tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- *het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*

- *het stikstofonderzoek is aangepast, aangezien er een nieuwe versie van Aeries Calculator (de rekentool) beschikbaar is gekomen. Uit de nieuwe berekening volgt dezelfde resultaten. Aangetoond is dat stikstof geen belemmering vormt voor het planvoornemen;*
- *het aspect 'trillingen' is opgenomen als indieningsvereiste in artikel 14 van het bestemmingsplan. In artikel 12 is bepaald dat ter plaatse van het werkingsgebied 'overige zone - trillingen' bouwwerken uitsluitend zijn toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen", niet wordt overschreden. Er is een beknopte beschouwing toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.4.4;*

16. Zienswijze reclamant 16

Ik heb mij door de zienswijze 'ontwerp bestemmingsplan CHW 1221' en 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid' heen geworsteld. Voor mij zijn deze opgesteld in bijna onbegrijpelijke taal.

Toch wil ik een zienswijze indienen, omdat ik gehoord wil worden en mij ernstig zorgen maak over de huidige bouwplannen en de gevolgen daarvan.

- Aangezien ik aan de Buys Ballotstraat woon heeft de bouwlocatie aan de Korte Noorderweg mijn extra aandacht. Daar dreigt nu een enorme verdichting van 154/ha, waarbij ook geen rekening wordt gehouden met de bouwstijl en - bouwhoogte van de omringende woningen. Overigens ontbreekt in Tabel 3-1: Uitgangspunten Ontwikkellocatie - de KNW. Vreemd en essentieel lijkt mij als u een 'ontwerp CHW bestemmingsplan' en 'ontwerp hogere grenswaarde geluid' ter inzage voorlegt aan de burgers!

Reactie gemeente

Het Beeldkwaliteitsplan+ is op 8 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Het Beeldkwaliteitsplan doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor de ontwikkellocaties. Dat laatste via gebiedspaspoorten, vandaar de plus.

Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het gebiedspaspoort Korte Noorderweg. De vaststelling heeft plaatsgevonden tijdens de ter inzage legging (d.d. 25 februari tot en met 7 april 2022) van het ontwerp van het Chw-bestemmingsplan en kon nog niet worden meegenomen. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). Dit gebiedspaspoort kan daarom nu ook onderdeel worden van het Chw-bestemmingsplan. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg wordt als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing.

De ontwikkelaar van de Korte Noorderweg heeft vanaf de start van de planvorming de buurt betrokken bij het proces. Zo is er een schouw geweest met de buurt om de wensen van de omgeving te inventariseren. In het voorjaar van 2021 heeft de ontwikkelende partij twee digitale bewonersavonden georganiseerd, respectievelijk over de ambities en uitgangspunten voor de locatie (4 maart 2021) en de stedenbouwkundige visie (16 maart 2021). De reacties van omwonenden op de avonden waren gemengd; men was blij dat er wat gaat gebeuren op de plek, maar een groot deel van de aanwezigen vond de plannen te massaal qua bouwhoogte, positionering en aantal woningen. Op basis hiervan heeft de ontwikkelaar de plannen aangepast en opnieuw gepresenteerd op 7 juni 2021. Hoewel de aanpassingen (lagere bouwblokken richting de Hoge Larenseweg en Buys Ballotstraat) in het plan werden gewaardeerd, bleven bij een deel van de omwonenden zorgen bestaan over de massaliteit van het plan en de bereikbaarheid van het groen.

Op basis van deze zorgen en de ingediende reacties op het Beeldkwaliteitsplan+ heeft de ontwikkelaar in het najaar 2021 de plannen rigoureus aangepast: minder woningen, het openbaar groen meer naar de bestaande bebouwing en de bouwblokken lager en meer naar het midden van het terrein. Dit aangepaste planvoorstel is op 4 en 18 november 2021 besproken met de omwonenden en gepresenteerd tijdens de 'Dag van 1221' op 6 november 2021. Het aangepaste plan kon rekenen op overwegend positieve reacties van de omwonenden, die te spreken waren over zowel het verschuiven van het groen en de bouwblokken als het verlagen van de bouwhoogte

en het aantal woningen. Dit is een wezenlijk verschil met de eerste reacties op het oorspronkelijke plan, wat ook heeft geleid tot meer onderling vertrouwen en een verbeterde relatie tussen ontwikkelaar en omwonenden. Op 16 februari 2022 heeft een vervolgssessie plaatsgevonden met de buurt, waar de plannen verder uitgewerkt waren en een toelichting werd gegeven op het vervolgproces. Alle participatiebijeenkomsten en bijbehorende verslagen en notulen zijn terug te vinden op www.geuzenpark.nl

- Parkeren zal dramatisch worden. Weliswaar staat voor nieuwe bewoners een parkeergarage in de planning, echter blijven bij de huidige plannen er slechts 15 over. De parkeerdruk zal nog verder toenemen en die is momenteel al niet te overzien.

Reactie gemeente

Bij elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond gerealiseerd worden. Dit geldt ook voor de ontwikkellocatie Korte Noorderweg. Er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte zodat de parkeerdruk in gereguleerde parkeergebieden niet zal toenemen. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

Aan het parkeren binnen de ontwikkellocatie/gebiedspaspoort Korte Noorderweg zijn regels verbonden. In de regels van het Chw-bestemmingsplan zijn gebruiksactiviteiten (artikel 11) en bouwactiviteiten (artikel 12) opgenomen, waarin oogmerken zijn opgenomen die aangeven dat de regels zijn gesteld met het oog op het bereiken en in stand houden van een goed woon- en leefklimaat. Dit wordt mede bereikt om aan parkeernormen te voldoen. Op meerdere plekken in de regels van het bestemmingsplan is geregeld dat er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de nota Parkeernormen Hilversum 2017 en de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten of diens opvolger. Deze beleidsnotitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van de parkeernormen uit de parkeernota. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft, onder voorwaarden kan deze norm verlaagd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Een van de elementen die kunnen zorgen voor een reductie van het aantal parkeerplaatsen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelauto's en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor nieuwbouw bij de OV-knooppunten dient te worden voldaan aan de 'Fietsparkeercijfers 2019' van de CROW. Daarmee wordt het autogebruik ontmoedigd en het wandelen en fietsen gestimuleerd. Elke ontwikkeling dient parkeren op eigen grond te realiseren en er worden geen parkeervergunningen afgegeven in de openbare ruimte. In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het gemeentebestuur aangegeven dat het betaald parkeren wil invoeren in de gebieden tot aan de buitenring.

- Tevens begrijp ik dat juist door het bouwen van een parkeergarage de grondwaterstroom verlegd kan worden en door de nodige sanering aan de KNW ernstige milieuschade voor het grondwater zou kunnen ontstaan

Reactie gemeente

Bij elk nieuw plan moet bij de omgevingsvergunningsaanvraag rekening worden gehouden met bodem- of grondwaterverontreinigingen. Dit is geborgd, doordat in het Chw-bestemmingsplan delen van de bouwverordening (als pilot) zijn geïntegreerd. In de bouwverordening wordt onder andere ingegaan op indieningsvereisten voor de omgevingsvergunning bouwen en is een verbod opgenomen voor het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem.

Tevens komen ook de hieronder staande punten in de knel [en dat geldt dus voor heel 1221!].

Enkele voorbeelden:

- Omgevingskwaliteit - [De omgevingswaarde voor o.a. groen voorziening is deze niet te karig, hittestress en klimaat verandering, wordt veel te weinig rekening mee gehouden]
- Gezondheid [er is geen milieu effect rapportage, deze lijkt mij noodzakelijk]
- Geluidsnormen en overlast van weg-, vliegtuig-, treinverkeer + extra te verwachten verkeerbewegingen over de weg in 1221 - dus [extra] overlast in de wijk, zoals De Kleine Drift, Zuider- en Noorderweg, Simon Stevinweg, de Beatrixtunnel, etc. en de verkeersring [de Johannes Geradtsweg is hier onderdeel van]. Om maar te zwijgen over de sluiting van de Kleine Spoorbomen voor auto's. Automobilisten kunnen straks [en zelfs voordat de bouwplannen eventueel gerealiseerd gaan worden] geen kant meer uit, nu is de doorstroming al een drama, straks staan we stil. Splijting tussen Oost en West wordt alleen maar groter.
- Teveel onduidelijkheid over de grenzen tussen nieuwbouw en de huidige bebouwing / ook hoogte en volume komen niet overeen met de Gebiedsagenda
- Verlies privacy etc. en derhalve hoe dit te verhalen i.v.m. eventuele planschade - ook hier is onduidelijkheid over.

Reactie gemeente

Op basis van artikel 7c van de Crisis- en herstelwet kan bij een Chw-bestemmingsplan een deel van de onderzoeken vooruitgeschoven worden naar de vergunningverlening. In het Chw-bestemmingsplan moet echter wel worden aangetoond dat het plan uitvoerbaar is. Met behulp van een gebiedsanalyse is daarom in beeld gebracht welke aandachtspunten er zijn in het postcodegebied 1221. Voor die aspecten waar in eerste instantie geen aandachtspunten gelden, is bepaald dat de initiatiefnemers bij een vergunningaanvraag een nader onderzoek dienen aan te leveren. De onderzoeksplicht is als regel in het Chw-bestemmingsplan opgenomen. Voor de aandachtspunten binnen 1221, te weten geluid, stikstof, externe en veiligheid is nader onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn alle omgevingsaspecten inzichtelijk gemaakt. De beoordeling van de omgevingsaspecten (Identiteit, wonen en werken, leefbaarheid, ontmoeten en spelen, groen en duurzaamheid en verkeer, verbinding en parkeren) zijn opgebouwd aan de hand van de thema's uit de Gebiedsagenda. Uit dit hoofdstuk blijkt dat voor de relevante aspecten sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De gebiedsanalyse is gericht op milieuaspecten in het postcodegebied, maar naast deze aspecten wordt in het Chw-bestemmingsplan ook aandacht geschonken aan het aspect gezondheid. Sommige aspecten hebben een negatief effect op de omgeving, maar er zijn ook die een positieve uitwerking hebben. In dit Chw-bestemmingsplan is expliciet aandacht besteedt aan de aspecten bewegen en groen. Hiervoor zijn de omgevingswaarden 'groene pleinen' en 'speelvoorzieningen' opgenomen. Naast dat er groen aangelegd wordt in de openbare ruimte, zijn er ook criteria opgenomen ten aanzien van groen, klimaatadaptatie en hittestress. Dit draagt onder andere, bij aan het verbeteren van de gezondheid in het postcodegebied.

Om te beoordelen of er sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy moet worden gekeken naar het Burgerlijk wetboek, naar boek 5 (het zogenoemde burennrecht). Op basis van artikel 50 van boek 5 dient bijvoorbeeld de afstand tot een naastgelegen erf twee meter te

bedragen wanneer het gaat om zicht op eigendom van de buren. Dit betekent dat wanneer de afstand groter is dan twee meter er geen sprake is van onrechtmatige hinder door schending van privacy. Ontwikkellende partijen zijn gehouden aan het Burgerlijk wetboek.

Op sommige plekken in het gebied kan door nieuwe bebouwing de lichtinval veranderen. Over het algemeen zal door de beperkingen in hoogtes dat niet tot situaties leiden die onacceptabel zijn. Niettemin zal bij de verder uitwerking van de ontwikkelingen ontwikkelaars rekening moeten houden met lichtinval en bezonning op naburige percelen. Dat kan bijvoorbeeld door het doen van schaduwonderzoeken. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet daarbij nagaan of er sprake is van onrechtmatige hinder door schaduwval. Of sprake is van onrechtmatige hinder wordt ook bepaald door het Burenrecht. Artikel 37 van boek 5 van het Burgerlijk wetboek zegt daarover: De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun.

Ik zal ongetwijfeld heel veel vergeten zijn, daarom wijs ik u ook graag naar bijgevoegd document.

Reactie gemeente

In verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Reclamant van deze zienswijze verwijst ook naar de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Hierbij verzoek ik het College het 'ontwerp CHW bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid' dan ook grondig te wijzigen en aan De Raad vraag ik deze in deze vorm niet vast te stellen.

Conclusie zienswijze

De zienswijze is gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan. Daarnaast leidt de zienswijze tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- *het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*

17. Zienswijze reclamant 17

Note: in verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In de zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Deze zienswijze heeft ook gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. Echter, bepaalde onderdelen en afbeeldingen zijn niet opgenomen. De onderdelen die wel zijn opgenomen, zijn gelijk aan de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Naar aanleiding van bovenstaande opsomming (bijlage) en motivatie verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp BKP+ niet vast te stellen, maar tot een herziening te komen. Voor mij als omwonende van de KNW vraag ik u erop toe te zien dat de bouwdichtheid en bouwhoogte voor de nieuwbouw op de KNW verlaagd wordt. Waarbij de ontwikkelaar een nieuw plan voorstelt dat beter passend is in de buurt. In het bijzonder verzoek ik u, juist in het kader van de burgerparticipatie, om het aan te passen ontwerp eerst met omwonenden te bespreken alvorens die (opnieuw) openbaar te maken. Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen de huidige vorm van het ontwerp BKP+.

Reactie gemeente

Het Beeldkwaliteitsplan+ is op 8 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Het Beeldkwaliteitsplan+ doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor zes ontwikkellocaties. Dat laatste via gebiedspaspoorten, vandaar de plus.

Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg. De vaststelling heeft plaatsgevonden tijdens de ter inzage legging (d.d. 25 februari tot en met 7 april 2022) van het ontwerp van het Chw-bestemmingsplan en kon nog niet worden meegenomen. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). Dit gebiedspaspoort kan daarom nu ook onderdeel worden van het Chw-bestemmingsplan. Het gebiedspaspoort Korte Noorderweg wordt als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan. Daarbij is gebruik gemaakt van een (dynamische) verwijzing.

De ontwikkelaar van de Korte Noorderweg heeft vanaf de start van de planvorming de buurt betrokken bij het proces. Zo is er een schouw geweest met de buurt om de wensen van de omgeving te inventariseren. In het voorjaar van 2021 heeft de ontwikkelende partij twee digitale bewonersavonden georganiseerd, respectievelijk over de ambities en uitgangspunten voor de locatie (4 maart 2021) en de stedenbouwkundige visie (16 maart 2021). De reacties van omwonenden op de avonden waren gemengd; men was blij dat er wat gaat gebeuren op de plek, maar een groot deel van de aanwezigen vond de plannen te massaal qua bouwhoogte, positionering en aantal woningen. Op basis hiervan heeft de ontwikkelaar de plannen aangepast en opnieuw gepresenteerd op 7 juni 2021. Hoewel de aanpassingen (lagere bouwblokken richting de Hoge Larenseweg en Buys Ballotstraat) in het plan werden gewaardeerd, bleven bij een deel

van de omwonenden zorgen bestaan over de massaliteit van het plan en de bereikbaarheid van het groen.

Op basis van deze zorgen en de ingediende reacties op het Beeldkwaliteitsplan+ heeft de ontwikkelaar in het najaar 2021 de plannen rigoureus aangepast: minder woningen, het openbaar groen meer naar de bestaande bebouwing en de bouwblokken lager en meer naar het midden van het terrein. Dit aangepaste planvoorstel is op 4 en 18 november 2021 besproken met de omwonenden en gepresenteerd tijdens de 'Dag van 1221' op 6 november 2021. Het aangepaste plan kon rekenen op overwegend positieve reacties van de omwonenden, die te spreken waren over zowel het verschuiven van het groen en de bouwblokken als het verlagen van de bouwhoogte en het aantal woningen. Dit is een wezenlijk verschil met de eerste reacties op het oorspronkelijke plan, wat ook heeft geleid tot meer onderling vertrouwen en een verbeterde relatie tussen ontwikkelaar en omwonenden. Op 16 februari 2022 heeft een vervolgssessie plaatsgevonden met de buurt, waar de plannen verder uitgewerkt waren en een toelichting werd gegeven op het vervolgproces. Alle participatiebijeenkomsten en bijbehorende verslagen en notulen zijn terug te vinden op www.geuzenpark.nl

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte zal houden.

Reactie gemeente

Ja, het gemeentebestuur bevestigt dat reclamant op de hoogte wordt gehouden ten aanzien van de verdere procedure.

Conclusie zienswijze

De zienswijze is gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan. Daarnaast leidt de zienswijze tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;

18. Zienswijze reclamant 18

Note: in verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In de zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Deze zienswijze heeft ook gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. Echter, bepaalde onderdelen en afbeeldingen zijn niet opgenomen. De onderdelen die wel zijn opgenomen, zijn gelijk aan de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Afsluitend

Naar aanleiding van bovenstaande opsomming en motivatie verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp BKP+ niet vast te stellen, maar tot een herziening te komen. Voor mij als omwonende van de KNW vraag ik u erop toe te zien dat de bouwdichtheid en bouwhoogte voor de nieuwbouw op de KNW verlaagd wordt. Waarbij de ontwikkelaar een nieuw plan voorstelt dat beter passend is in de buurt. In het bijzonder verzoek ik u, juist in het kader van de burgerparticipatie, om het aan te passen ontwerp eerst met omwonenden te bespreken alvorens die (opnieuw) openbaar te maken. Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen de huidige vorm van het ontwerp BKP+.

Reactie gemeente

Het Beeldkwaliteitsplan+ is op 8 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Het beeldkwaliteitsplan doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor zes ontwikkellocaties. Dat laatste via gebiedspaspoorten, vandaar de plus.

Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg. De vaststelling heeft plaatsgevonden tijdens de ter inzage legging (d.d. 25 februari tot en met 7 april 2022) van het ontwerp van het Chw-bestemmingsplan en kon nog niet worden meegenomen. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). Dit gebiedspaspoort kan daarom nu ook onderdeel worden van het Chw-bestemmingsplan. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg wordt als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan. Daarbij is gebruik gemaakt van een (dynamische) verwijzing.

De ontwikkelaar van de Korte Noorderweg heeft vanaf de start van de planvorming de buurt betrokken bij het proces. Zo is er een schouw geweest met de buurt om de wensen van de omgeving te inventariseren. In het voorjaar van 2021 heeft de ontwikkelende partij twee digitale bewonersavonden georganiseerd, respectievelijk over de ambities en uitgangspunten voor de locatie (4 maart 2021) en de stedenbouwkundige visie (16 maart 2021). De reacties van omwonenden op de avonden waren gemengd; men was blij dat er wat gaat gebeuren op de plek, maar een groot deel van de aanwezigen vond de plannen te massaal qua bouwhoogte, positionering en aantal woningen. Op basis hiervan heeft de ontwikkelaar de plannen aangepast en opnieuw gepresenteerd op 7 juni 2021. Hoewel de aanpassingen (lagere bouwblokken richting de Hoge Larenseweg en Buys Ballotstraat) in het plan werden gewaardeerd, bleven

bij een deel van de omwonenden zorgen bestaan over de massaliteit van het plan en de bereikbaarheid van het groen.

Op basis van deze zorgen en de ingediende reacties op het Beeldkwaliteitsplan+ heeft de ontwikkelaar in het najaar 2021 de plannen rigoureus aangepast: minder woningen, het openbaar groen meer naar de bestaande bebouwing en de bouwblokken lager en meer naar het midden van het terrein. Dit aangepaste planvoorstel is op 4 en 18 november 2021 besproken met de omwonenden en gepresenteerd tijdens de 'Dag van 1221' op 6 november 2021. Het aangepaste plan kon rekenen op overwegend positieve reacties van de omwonenden, die te spreken waren over zowel het verschuiven van het groen en de bouwblokken als het verlagen van de bouwhoogte en het aantal woningen. Dit is een wezenlijk verschil met de eerste reacties op het oorspronkelijke plan, wat ook heeft geleid tot meer onderling vertrouwen en een verbeterde relatie tussen ontwikkelaar en omwonenden. Op 16 februari 2022 heeft een vervolgssessie plaatsgevonden met de buurt, waar de plannen verder uitgewerkt waren en een toelichting werd gegeven op het vervolgproces. Alle participatiebijeenkomsten en bijbehorende verslagen en notulen zijn terug te vinden op www.geuzenpark.nl

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte zal houden

Reactie gemeente

Ja, het gemeentebestuur bevestigt dat reclamant op de hoogte wordt gehouden ten aanzien van de verdere procedure.

Conclusie zienswijze

De zienswijze is gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan. Daarnaast leidt de zienswijze tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;*

19. Zienswijze reclamant 19

Note: in verschillende zienswijzen is gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. In de zienswijze 11 is deze bijlage voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

Deze zienswijze heeft ook gebruik gemaakt van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'. Echter, bepaalde onderdelen en afbeeldingen zijn niet opgenomen. De onderdelen die wel zijn opgenomen, zijn gelijk aan de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Mede in verband met de beperking van de omvang van de zienswijzennota is ervoor gekozen deze zienswijze niet afzonderlijk te voorzien van beantwoording maar te verwijzen naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 11. De onderstaande alinea is een aanvulling ten opzichte van de bijlage 'Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221' en het 'ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid'.

Afsluitend

Naar aanleiding van bovenstaande opsomming en motivatie verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp BKP+ niet vast te stellen, maar tot een herziening te komen. Voor mij als omwonende van de KNW vraag ik u erop toe te zien dat de bouwdichtheid en bouwhoogte voor de nieuwbouw op de KNW verlaagd wordt. Waarbij de ontwikkelaar een nieuw plan voorstelt dat beter passend is in de buurt. In het bijzonder verzoek ik u, juist in het kader van de burgerparticipatie, om het aan te passen ontwerp eerst met omwonenden te bespreken alvorens die (opnieuw) openbaar te maken. Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen de huidige vorm van het ontwerp BKP+

Reactie gemeente

Het Beeldkwaliteitsplan+ is op 8 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Het beeldkwaliteitsplan doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor zes ontwikkellocaties. Dat laatste via gebiedspaspoorten, vandaar de plus.

Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg was ten tijde van het vaststellen van het Beeldkwaliteitsplan+ nog niet gereed voor besluitvorming. Door de gemeenteraad werden wel uitgangspunten vastgesteld als kader voor dit gebiedspaspoort. Aan de hand van deze uitgangspunten is door de stedenbouwkundig supervisor in samenspraak met de ontwikkelaar en de buurt het gebiedspaspoort Korte Noorderweg opgesteld. Gedurende de participatie en de raadsbehandeling heeft iedereen kunnen reageren op het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg. De vaststelling heeft plaatsgevonden tijdens de ter inzage legging (d.d. 25 februari tot en met 7 april 2022) van het ontwerp van het Chw-bestemmingsplan en kon nog niet worden meegenomen. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld op d.d. 9 maart 2022 (als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+). Dit gebiedspaspoort kan daarom nu ook onderdeel worden van het Chw-bestemmingsplan. Het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg wordt als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan. Daarbij is gebruik gemaakt van een (dynamische) verwijzing.

De ontwikkelaar van de Korte Noorderweg heeft vanaf de start van de planvorming de buurt betrokken bij het proces. Zo is er een schouw geweest met de buurt om de wensen van de omgeving te inventariseren. In het voorjaar van 2021 heeft de ontwikkelende partij twee digitale bewonersavonden georganiseerd, respectievelijk over de ambities en uitgangspunten voor de locatie (4 maart 2021) en de stedenbouwkundige visie (16 maart 2021). De reacties van omwonenden op de avonden waren gemengd; men was blij dat er wat gaat gebeuren op de plek, maar een groot deel van de aanwezigen vond de plannen te massaal qua bouwhoogte, positionering en aantal woningen. Op basis hiervan heeft de ontwikkelaar de plannen aangepast en opnieuw gepresenteerd op 7 juni 2021. Hoewel de aanpassingen (lagere bouwblokken richting de Hoge Larenseweg en Buys Ballotstraat) in het plan werden gewaardeerd, bleven bij een deel

van de omwonenden zorgen bestaan over de massaliteit van het plan en de bereikbaarheid van het groen.

Op basis van deze zorgen en de ingediende reacties op het Beeldkwaliteitsplan+ heeft de ontwikkelaar in het najaar 2021 de plannen rigoureus aangepast: minder woningen, het openbaar groen meer naar de bestaande bebouwing en de bouwblokken lager en meer naar het midden van het terrein. Dit aangepaste planvoorstel is op 4 en 18 november 2021 besproken met de omwonenden en gepresenteerd tijdens de 'Dag van 1221' op 6 november 2021. Het aangepaste plan kon rekenen op overwegend positieve reacties van de omwonenden, die te spreken waren over zowel het verschuiven van het groen en de bouwblokken als het verlagen van de bouwhoogte en het aantal woningen. Dit is een wezenlijk verschil met de eerste reacties op het oorspronkelijke plan, wat ook heeft geleid tot meer onderling vertrouwen en een verbeterde relatie tussen ontwikkelaar en omwonenden. Op 16 februari 2022 heeft een vervolgssessie plaatsgevonden met de buurt, waar de plannen verder uitgewerkt waren en een toelichting werd gegeven op het vervolgproces. Alle participatiebijeenkomsten en bijbehorende verslagen en notulen zijn terug te vinden op www.geuzenpark.nl

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte zal houden

Reactie gemeente

Ja, het gemeentebestuur bevestigt dat reclamant op de hoogte wordt gehouden ten aanzien van de verdere procedure.

Conclusie zienswijze

De zienswijze is gelijk aan zienswijze 11 en leidt tot dezelfde aanpassingen in het bestemmingsplan. Daarnaast leidt de zienswijze tot de onderstaande aanpassingen van het bestemmingsplan, te weten:

- het Gebiedspaspoort Korte Noorderweg is vastgesteld (d.d. 9 maart 2022) als onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan+(d.d. 10 december 2021) en wordt overeenkomstig de overige gebiedspaspoorten als werkingsgebied opgenomen in het Chw-bestemmingsplan 1221. Daarbij is gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing. Het gebiedspaspoort is opgenomen als bijlage bij de toelichting. De toelichting en de regels van het Chw-bestemmingsplan 1221 zijn hierop aangepast;

20. Zienswijze reclamant 20

Welke bestemming heeft een huis Vaartweg 30 te Hilversum?

Reactie gemeente

De locatie Vaartweg 30 ligt niet in het plangebied van het Chw-bestemmingsplan 1221. De locatie is gelegen in het bestemmingsplan Noordwestelijk Villagegebied.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

21. Zienswijze reclamant 21

De zienswijze is 21 april 2022 ingediend. Het Chw-bestemmingsplan 1221 heeft van 25 februari tot en met 7 april 2022 ter inzage gelegen. De zienswijze is buiten de ter inzage legging ingediend. Deze zienswijze is niet ontvankelijk.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.

22. Zienswijze reclamant 22

Dit betreft een mondelinge zienswijze. Gedurende de periode van ter inzage legging is een inloopbijeenkomst (9 maart) in de Geus georganiseerd. Gedurende deze inloopbijeenkomst is een reactie gegeven ten aanzien van het aspect 'meervoudige bewoning'. De aanleiding betreft het artikel 11.2.3., hierin is het onderstaande bepaald;

Artikel 11.2.3 Activiteiten die met een omgevingsvergunning zijn toegestaan

Het is verboden zonder omgevingsvergunning bouwwerken en/of gronden in gebruik te nemen ten behoeve van wonen, niet zijnde meervoudige bewoning, al dan niet met aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten en de daarbij behorende voorzieningen.

De omgevingsvergunning kan worden verleend als:

- a.
- b.

Dit artikel wekt de suggestie dat 'meervoudige bewoning' niet is verboden zonder omgevingsvergunning.

Reactie gemeente

Elke vorm van interpretatie van de regels dient voorkomen te worden en daarom zijn de betreffende artikelen ('consolidatiegebieden', artikel 11.2.3., 11.3.3, 11.4.3 en 11.5.3) aangepast. Binnen deze artikelen is bepaald dat de omgevingsvergunning niet wordt verleend, indien sprake is van meervoudige bewoning. Daarnaast is het begrip 'meervoudige bewoning' in overeenstemming gebracht met de regels. De toevoeging heeft betrekking op het geschikt maken (verbouwen) voor bewoning. In de moderniseringsgebieden is 'meervoudige bewoning' onder voorwaarden toegestaan. In de vigerende regeling is bepaald dat er geen overconcentratie aan meervoudige bewoning mag ontstaan. Deze bepaling is opgenomen in de regels binnen de moderniseringsgebieden.

Conclusie zienswijze

De zienswijze leidt tot een aanpassing in het bestemmingsplan ten aanzien van het aspect 'meervoudige bewoning'.