
Zienswijzennota ‘ontwerp Chw-bestemmingsplan Stationsgebied 2022’ én ‘ontwerpbesluit Hogere waarden geluid verlegging centrumring’

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ en het ‘ontwerpbesluit Hogere waarden geluid’ in verband met de verlegging van de centrumring heeft met ingang van vrijdag 29 juli 2022 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tot en met 8 september 2022 konden zienswijzen worden ingediend. Er zijn 22 zienswijzen ingekomen. Eén zienswijze heeft 128 medeondertekenaars.

Van de 22 zienswijzen zijn er 21 tijdig ingediend. De zienswijze van reclamant 22 is ingekomen op vrijdag 9 september en daarmee buiten de termijn. Op formele gronden dient deze zienswijze niet-ontvankelijk te worden verklaard. In deze nota wordt wel een inhoudelijke reactie gegeven op de aangevoerde punten.

Twee indieners (reclamanten 18 en 19) hebben binnen de termijn een pro forma zienswijze ingediend. Zij hebben 2 weken extra gekregen om de zienswijze van inhoudelijke gronden te voorzien.

Opbouw nota

De ingekomen reacties zijn per indiener samengevat en beoordeeld. Niet altijd wordt letterlijk geciteerd uit de ontvangen reactie, maar wordt volstaan met een beknopte samenvatting van de relevante kern van de opmerkingen die de indiener over een bepaald onderwerp kenbaar heeft gemaakt.

Dit betekent uiteraard niet dat de onderdelen van de reacties, die niet nadrukkelijk zijn vermeld, niet in de beoordeling zijn betrokken. Bij de uiteindelijke beoordeling is de volledige reactie betrokken. Per reactie zijn de beoordeling en afweging door, alsmede de opvatting c.q. het standpunt van, het college van burgemeester en wethouders weergegeven.

2. Zienswijzen

2.1 Reclamant 1 (digitale zienswijze ingediend op 2 augustus 2022, zaaknummer 1189384)

2.1.1

Verkeersoverlast door verkeer in huidige situatie al probleem door geluid (uitlaten en motorgeluid) en uitlaatgassen (luchtvervuiling). Als dit een verplichte centrum ringweg wordt kan je hier alleen nog maar wonen met ramen en deuren dicht.

Dus door toename van verkeer in een ringweg met factor x is het niet meer leefbaar!

Ik heb een vraag over verkeer dat op de Koninginneweg rijdt en straks nog meer als dit centrumring wordt. Hoe zit het met de scheurende auto's die hier over de Koninginneweg nu al rijden en waar niets aan gedaan wordt. Komen hier verkeersdrempels of iets anders om dit autoverkeer in snelheid te beperken?? Er wordt nu gas gegeven al bij de Kikker en met enorm veel (schijnt nieuw te zijn) uitlaatgeluid zo hard mogelijk door de straat te rijden soms met z'n 2en achter elkaar aan (zijn vaak zelfde auto's). Geluid reducerende weg verharding helpt niet tegen dit geluid. Hoor graag of hier wat aan gedaan gaat worden in het gehele plan.

Antwoord 2.1.1:

In het kader van het (ontwerp)bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het blijkt dat de uitkomsten de uitvoering van de plannen niet in de weg staan. Er wordt voldaan aan de daarvoor geldende grenswaarden.

De beoordeling van het woon- en leefklimaat zoals onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan is door ons aangevuld. Daarbij is ook extra informatie toegevoegd met betrekking tot de diverse andere geluidsbronnen waarvan nu al overlast wordt ervaren. Wij verwijzen naar de aangevulde paragraaf die als separate bijlage onderdeel is van deze nota.

In de vormgeving van de verkeersontsluiting zullen ook de verkeersveiligheidsaspecten worden betrokken. Dat zal onderdeel zijn van de nadere uitwerking van de inrichtingsontwerpen. Vrij liggende fietspaden en veilige oversteken voor fietsers en voetgangers zullen hiervan onderdeel uitmaken. Ook het Langgewenst en de Schoolstraat zullen duurzaam veilig worden ingericht. Dat betekent dat de wegen zodanig worden ingericht dat de straat wordt herkend als 50 km per uur straat. Dit ontmoedigt te hard rijden.

Overlast door te hard rijden of hard uitlaatgeluid, voor zover dat plaats vindt in strijd met de openbare orde, is een kwestie van handhaving die in een bestemmingsplanprocedure verder niet aan de orde kan komen.

2.2 Reclamant 2 (zienswijze digitaal ingediend op 29 augustus 2022, zaaknummer 1203672)

Digitaal ingediende reactie op 29 augustus 2022

2.2.1

De woningen aan het Langgewenst hebben allemaal balkons, zowel aan de kant waar ik woon (lange zijde Langgewenst), als aan de overzijde bij de seniorenwoningen (Prinsenhof), alsook de appartementen, naast de Vorstin, De Witte Prinses. Dat zijn in totaal 120 balkons! In deze tijd van Corona hebben wij ervaren hoe belangrijk deze buitenruimtes voor ons zijn

Het Langgewenst is aangemerkt als een autoluwe weg, daarom zijn aan de Langgewenst kant, balkons gesitueerd, en aan de Naarderstraat geen balkons omdat dat een doorgaande weg was/is. In de afgelopen jaren, is echter het gemotoriseerde verkeer dat van en naar de centrumring gaat via het Langgewenst fors toegenomen. Ik verzoek de Gemeenteraad dringend:

Het ontwerp-bestemmingsplan, bijbehorend het ontwerp beeldkwaliteitsplan Stationsgebied 2022 NIET goed te keuren, met name om af te zien van het verleggen van de centrumring via Schoolstraat/Langgewenst.

Antwoord 2.2.1:

De verschillende aspecten van de zienswijze zijn door reclamant nader toegelicht in onderstaande reactie. Verwezen wordt naar de daar opgenomen beantwoording.

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan “Stationsgebied 2022”
Geachte Raad,

2.2.2

Als bewoner van een appartement aan het Langgewenst te Hilversum heb ik ernstig bezwaar tegen het voornemen om de centrumring via de Koninginnedag naar Schoolstraat en Langgewenst te verleggen.

Mijn zienswijze hieromtrent is als volgt:

De woningen aan het Langgewenst hebben allemaal balkons, zowel aan de kant waar ik woon (lange zijde Langgewenst), als aan de overzijde bij de seniorenwoningen (Prinsenhof), alsook de appartementen , naast de Vorstin , De Witte Prinses Dat zijn in totaal 120 balkons! In deze tijd van Corona hebben wij ervaren hoe belangrijk deze buitenruimtes voor ons zijn Het Langgewenst is aangemerkt als een autoluwe weg, daarom zijn aan de Langgewenst kant, balkons gesitueerd, en aan de Naarderstraat geen balkons omdat dat een doorgaande weg was/is In de afgelopen jaren, is echter het gemotoriseerde verkeer dat van en naar de centrumring gaat via het Langgewenst fors toegenomen.

Sinds de gemeente de grote spoorbomen heeft afgesloten en andere wijken verkeersluw maakte, werd dat steeds op onze straat afgewenteld Hierdoor is de geluidshinder en de daarmee gepaarde fijnstof aan het Langgewenst alsmaar meer geworden en komt dat al langere tijd ruim boven de toegestane norm.

Files van voor de deur van ronkende auto's en motoren zijn helaas al lang geen zeldzaamheid meer. Dit uiteraard naast de drukte van het marktverkeer (+ 's nachts opbouw vd markt), de enorme toename van geluid van het treinverkeer, wekelijkse zondagsopenstelling van winkels en het feit dat het marktterrein als evenemententerrein aangemerkt is, hetgeen levendigheid meebrengt, en niet altijd negatief is, maar het is wel een forse optelling van overlast. Bewoners van Schoolstraat en Langgewenst hebben niet 5 dagen per week, maar 7 dagen in de week veel herrie te verduren! Geen dag rust dus.

Antwoord 2.2.2:

Het Langgewenst heeft geen status als autoluwe weg. In de huidige situatie verwerkt het Langgewenst op een werkdag ongeveer 4.300 motorvoertuigen.

De beoordeling van het woon- en leefklimaat zoals onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan is door ons aangevuld. Daarbij is ook extra informatie toegevoegd met betrekking tot de diverse genoemde andere geluidsbronnen waarvan nu al overlast wordt ervaren. Wij verwijzen naar de aangevulde paragraaf die als separate bijlage onderdeel is van deze nota.

Overlast door te hard rijden of hard uitlaatgeluid, voor zover dat plaats vindt in strijd met de openbare orde gebeurt, is een kwestie van handhaving die in een bestemmingsplanprocedure verder niet aan de orde kan komen.

2.2.3

Het heeft ertoe geleid dat wonen aan het Langgewenst steeds onaangener wordt en het woongenot daar aan elk gemeentepan ondergeschikt gemaakt lijkt te worden. Dat de eigenaren c.q. huurders van de 120 woningen die op nog geen 100 meter staan van de kleine spoorbomen zelfs tot nu toe niet eens betrokken zijn bij de besluitvorming m.b.t. het sluiten van de spoorbomen, heeft mij dan ook hogelijk verbaasd en ik vraag mij af of deze besluitvorming dan wel rechtsgeldig is. Temeer daar wij door het doorgaande verkeer bij ons te lozen ernstig de dupe worden als de sluiting een feit wordt Het bericht van de gemeente dat men de ringweg via het Langgewenst wil gaan leiden om hun plannen voor het Stationsgebied rond te krijgen, betekent dat het Langgewenst opnieuw benadeeld wordt. Dit is een brug te ver voor wat U de bewoners aan kan doen.

Antwoord 2.2.3:

Wij zijn het niet met reclamant eens dat bewoners niet zijn betrokken bij besluitvorming over het afsluiten kleine spoorbomen. De gemeente heeft in eerste instantie met (buurt)bewoners en vervolgens ook met ProRail in twee klankbordgroepen een behoorlijke tijd onderzocht hoe de verkeerssituatie ter plekke van de 'Kleine Spoorbomen' veiliger kan worden. Voor deze klankbordgroepen zijn uitnodigingen voor deelname verstuurd aan bewoners aan weerszijden van het spoor. Diverse onderzoeken van verkeerskundigen en adviezen van twee klankbordgroepen van betrokken buurtbewoners hebben geleid tot drie varianten voor aanpassing - en daarmee verbetering - van de verkeerssituatie rond de spoorwegovergang. Deze drie varianten zijn met ProRail, verantwoordelijk voor de veiligheid op en rond het spoor, uitvoerig onderzocht. Ons college heeft op basis van alle adviezen op 11 februari 2020 een keuze gemaakt voor de wijze waarop de verkeerssituatie rondom de 'Kleine Spoorbomen' wordt aangepakt. Een keuze die daarna is voorgelegd aan de gemeenteraad.

Tijdens een informatiebijeenkomst op 12 februari 2020 is onze keuze toegelicht. Omwonenden zijn voor deze bewonersavond uitgenodigd door middel van:

- 1. een brief o.a. verzonden naar de adressen Langgewenst 1 – 133;*
- 2. een uitnodiging in de Gooi- en Eemcode;*
- 3. de digitale nieuwsbrief van de 'Kleine Spoorbomen' en die van het 'Stationsgebied'.*

Wij zijn van mening voldoende ruchtbaarheid te hebben gegeven aan het besluitvormingsproces rond de 'Kleine Spoorbomen'. Uiteindelijk heeft de raad in de vergadering van 6 mei 2020 ingestemd om de 'Kleine Spoorbomen' voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten.

2.2.4

Metingen gaven al eerder aan dat de huidige geluidsnormen fors worden overschreden. De fijnstof daalt op alle balkons al lange tijd volop zwart neer. Maar in plaats van de huidige normen te verminderen, of op zijn minst te handhaven, wil B&W de norm(en) nog eens naar boven toe aanpassen zodat zij straks de ruimte hebben om al het verkeer via de Schoolstraat -Langgewenst te sturen. Verkeer, dB's (en daarmee ook fijnstof) zal dan meer dan verdubbelen waarmee onze gezondheid verder wordt bedreigd.

Het aantal te verwachten dB's wordt - volgens het toegezonden rapport - trouwens gemeten voor binnen in huis, hetgeen betekent dat wij - bij onverhoopt akkoord van dit plan - meer dan de dubbele hoeveelheid geluid daar moeten gaan verdragen. Het vertoeven op de balkons (ons enige stukje buiten) waarvan wij allemaal graag en veel gebruik maken is nu reeds op bepaalde dagen niet zo aangenaam, maar bij de voorgestelde verhoging van het aantal dB's wordt dat straks onmogelijk. De metingen nemen deze verblijfsruimten blijkbaar niet mee.

Antwoord 2.2.4:

Het is correct dat de geluidbelasting op het Langgewenst omhoog zal gaan vanwege de voorgenomen plannen, de wettelijke maximale grenswaarde wordt evenwel niet overschreden. Het hogere waarden besluit en Akoestisch onderzoek voldoet aan alle geldende wet- en regelgeving. In deze regelgeving is ook bepaald hoe en welke plek de geluidwaardes berekend dienen te worden. In het kader van het (ontwerp)bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het blijkt dat de uitkomsten de uitvoering van de plannen niet in de weg staan. Er wordt voldaan aan de daarvoor geldende grenswaarden.

Voor wat betreft de beoordeling van de plannen met betrekking tot het woongenot verwijzen wij naar onze reactie bij 2.2.2.

2.2.5

Naast het feit dat het voor bewoners van Langgewenst en Schoolstraat een onleefbare situatie wordt gecreëerd met deze plannen, lijkt het mij voor marktgangers praktisch onmogelijk om overstekend nog de markt te bereiken. Gezien het bovenstaande is het verleggen van de ringweg via de Koninginnenweg - Schoolstraat Langgewenst onaanvaardbaar.

Antwoord 2.2.5:

In de vormgeving van de verkeersontsluiting zullen ook de verkeersveiligheidsaspecten worden betrokken. Dat zal onderdeel zijn van de nadere uitwerking van de inrichtingsontwerpen. Vrij liggende fietspaden en veilige oversteken voor fietsers en voetgangers zullen hiervan onderdeel uitmaken. Ook het Langgewenst zal duurzaam veilig worden ingericht.

2.2.6

Ik verzoek de Gemeenteraad dringend:

Het ontwerp-bestemmingsplan, bijbehorend het ontwerp beeldkwaliteitsplan Stationsgebied 2022 NIET goed te keuren, met name om af te zien van het verleggen van de centrumring via Schoolstraat/Langgewenst.

XX

Antwoord 2.2.6:

De raad heeft op 7 oktober 2020 het beeldkwaliteitsplan 'Stationsgebied' vastgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan geeft inzicht in de gewenste verschijningsvorm van gebouwen en openbare ruimte. Het beeldkwaliteitsplan is niet geraakt door de uitspraak van de Raad van State. Het beeldkwaliteitsplan maakt daarom geen deel uit van de besluitvorming.

We willen er op wijzen dat in de 'Structuurvisie Hilversum 2030' (2013) al de keuze is gemaakt om de centrumring om de Markt heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken. In de Centrumvisie (2015), het stedenbouwkundig plan 'Stationsgebied' (2019) en de Mobiliteitsvisie (2022) is deze keuze bevestigd.

De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan voldoet aan de doelstelling om van het Stationsgebied een welkome, media aantrekkelijke en groene entree van Hilversum te maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is. Ook blijft naar onze mening sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten valt. We willen de voorgenomen besluiten daarom niet herzien.

2.3 Reclamant 3 (zienswijze digitaal ingediend op 1 augustus 2022, zaaknummer 1189058)**2.3.1**

De binnenring wordt in het project over de Schoolstraat geleid. Wij krijgen daar veel geluidsoverlast overlast van, door dat het aan een plein ligt met gebouwen erom heen waardoor het geluid door de echo harder klinkt. Het zou beter zijn om de ringweg langs de Koninginneweg naar de Naarderstraat te leiden en vandaar naar het melkpad. Zou u dit aub mee willen nemen in uw besluit. Hartelijke groet, XX

Beste medewerker, graag wil ik mijn stem laten horen ten opzichte van de plannen om de ringweg langs de Schoolstraat te laten lopen. We hebben al veel geluidsoverlast van het plein doordat er hier een echo is tussen de gebouwen op het open plein. Dat zou veel geluidsoverlast geven. Het zou beter langs de Koninginneweg naar de Naarderstraat kunnen lopen, en vandaar naar het Melkpad. In afwachting van uw reactie groet ik u, XX

Antwoord 2.3.1:

Het door reclamant aangedragen alternatief voor het verlegging van de centrumring via de Naarderstraat is onderzocht. Wij verwijzen naar ons antwoord van zienswijze 2.8.2.

Het is correct dat de geluidbelasting op de Schoolstraat omhoog zal gaan vanwege de voorgenomen plannen, de wettelijke maximale grenswaarde wordt evenwel niet overschreden.

2.4 Reclamant 4 (zienswijze digitaal ingediend op 2 augustus 2022, zaaknummer 1189158)**2.4.1**

Nu al onmogelijk op balkon te zitten i.v.n. lawaai van auto's en motoren. Nog meer Geluiddempend asfalt zal niet baten bij nóg meer verkeer vanaf de Koninginneweg.

Geachte M. Koolhaas,

Wij wonen aan het Langgewenst en kunnen elkaar nu al nauwelijks verstaan wanneer er auto's, motors en brommers langs rijden. Dit zal nog erger worden wanneer er nóg meer verkeer langs komt. Een ander, geluidsdempend asfalt zal niet het geluid van de motoren van auto's en motors verminderen. Wij hopen dat u een betere oplossing kunt vinden. (drempels? of géén omleiding!)

Hoogachtend,
XX

Antwoord 2.4.1:

Met behulp van reducerend asfalt zal de geluidstoename van wegverkeerslawaaï minder toenemen dan zonder. De gemeente heeft de gevolgen van de voorgenomen plannen voor het woongenot onderzocht en afgewogen. Verwezen wordt naar onze beantwoording bij zienswijze 2.8.2.

De definitieve vormgeving van de verkeersontsluitingen zullen onderdeel zijn van de nadere uitwerking van de inrichtingsontwerpen.

Overigens is overlast door te hard rijden of hard uitlaatgeluid, voor zover dat plaats vindt in strijd met de openbare orde, een kwestie van handhaving die in een bestemmingsplanprocedure verder niet aan de orde kan komen.

2.5 Reclamant 5 Stijl advocaten namens XX (digitaal geregistreerd op 5 september 2022, zaaknummer 1205197)

2.5.1

I. Inleiding

Deze zienswijze is gericht tegen het ontwerp van het Crisis- en herstelwet-bestemmingsplan “Stationsgebied 2022”.

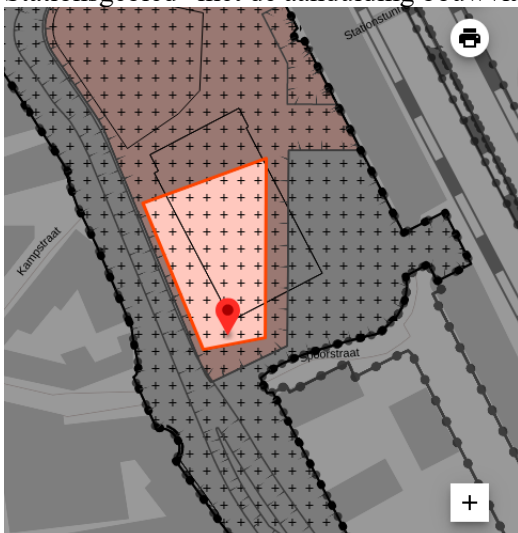
Zie hieronder een uitsnede van de plantoelichting met daarop in rood de globale duiding van de locatie waar XX een opstalrecht en erfdienstbaarheid voor een ondergrondse parkeergarage heeft:



Specifiek betreft het opstalrecht een ondergrondse parkeergarage met 115 parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat te Hilversum (hierna: “de Parkeergarage”). De Parkeergarage is ondergronds verbonden met de parkeergarage met 130 parkeerplaatsen van M7. De parkeergarages kennen twee in- en uitritten, één aan de Schapenkamp/Spoorstraat en één aan de Wilhelminastraat, die zowel door XX als XX worden gebruikt.

Ten behoeve van dit opstalrecht heeft de gemeente Hilversum een erfdienstbaarheid gevestigd. De erfdienstbaarheid heeft een duur tot in ieder geval 3 september 2090. Blijkens Bijlage 4, artikel 1 lid 1, eindigt het opstalrecht - waaraan de erfdienstbaarheid is gekoppeld - op 3 september 2190. Uit lid 4 van dit artikel blijkt het volgende. "Het is uitdrukkelijk de bedoeling van partijen dat het opstalrecht (...) nimmer wordt beëindigd per een vóór (3 september 2090) gelegen datum". De erfdienstbaarheid houdt kortgezegd in dat de opstalhouder gerechtigd is om de in- en uitrit naar de Parkeergarage aan de Schapenkamp/Spoorstraat te gebruiken vanaf een perceel dat in eigendom is van de gemeente.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet ter plaatse van deze in- en uitrit in de bestemming “Centrum - Stationsgebied” met de aanduiding bouwvlak.



XX kan zich niet met het ontwerpbestemmingsplan verenigen, omdat hierdoor de in- en uitrit van de Parkeergarage aan de Schapenkamp/Spoorstraat komt te vervallen.

De zienswijze van XX is gericht tegen het gehele ontwerpbestemmingsplan, in het bijzonder tegen de planonderdelen die betrekking hebben op of relevant zijn voor (de in- en uitrit van) de Parkeergarage. In het hiernavolgende zullen de (rechts)gronden uiteengezet worden die in deze zienswijze worden aangevoerd om aan te tonen dat en waarom het ontwerpbestemmingsplan niet vastgesteld kan worden door de gemeenteraad.

II. Ontwerpbestemmingsplan is onuitvoerbaar

Artikel 3.1.6 lid 1 sub f Besluit ruimtelijke ordening ("Bro") bepaalt het volgende. "Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd: (...) f. de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan." Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met deze bepaling, omdat dit volgens XX onuitvoerbaar is.

In de uitspraak van 24 augustus 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU1420, r.o. 2.8.3, oordeelt de Raad van State dat de aanwezigheid van een erfdiensbaarheid, gelet op het feit dat deze niet binnen de planperiode van 10 jaar zou eindigen, aan de uitvoerbaarheid van het desbetreffende plandeel in de weg staat.

XX beschikt zoals gezegd over een erfdiensbaarheid voor de in- en uitrit van de Parkeergarage aan de Schapenkamp/Spoorstraat. Dit zakelijk recht reikt tot ver na de planperiode van 20 jaar en zal ook niet binnen de planperiode worden opgeheven. In de financiële paragraaf bij de plantoelichting ontbreekt bovendien elke overweging dienaangaande.

De erfdiensbaarheid staat evident in de weg aan de verwezenlijking van dit deel van het ontwerpbestemmingsplan, zodat reeds hierom sprake is van een niet uitvoerbaar plan.

Antwoord 2.5.1:

De bestemming 'Centrum – Stationsplein' (artikel 4) bevat een ruime bestemmingsomschrijving. Onder andere 'verkeersdoeleinden' (artikel 4.1 sub l) en '(ondergrondse) parkeervoorzieningen, inclusief commerciële voorzieningen' (artikel 4.1 sub m) zijn toegestaan, evenals 'de daarbij behorende voorzieningen'. Op grond van de bouwregels is ondergrondse bebouwing toegestaan binnen het gehele bestemmingsvlak (artikel 4.2.1 sub f). Ook binnen de bestemming 'Verkeer' (artikel 5) is een '(ondergrondse) parkeergarage (artikel 5.1. sub h) met 'de daarbij behorende voorzieningen' toegestaan. De bestaande inrit van de parkeergarage past daarmee binnen het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022'.

2.5.2

III. Strijd met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stationsgebied

Op 14 december 2016 heeft de gemeenteraad het "Stedenbouwkundig Programma van Eisen" van 7 november 2016 vastgesteld (hierna; "PvE"). Ten aanzien van het planonderdeel "Parkeergarage gebouw Wilhelminastraat" is de volgende specifieke eis gesteld in het PvE: De parkeergarage van het gebouw aan de Wilhelminastraat 21-41 heeft met het voormalige UWV gebouw een gezamenlijke entree aan de Schapenkamp. Een entree voor deze parkeergarage aan de Schapenkamp is een harde randvoorwaarde die moet worden meegenomen in het ontwerp voor het stationsgebied. Er is de optie om de ingang te verleggen richting Entrada of de optie om de nieuw (te verleggen) parkeergarage in/uitgang te combineren met het nieuw te bouwen bouwvolume dat grenst aan het busstation.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet echter in afsluiting van de in- en uitrit van de Parkeergarage aan de Schapenkamp/Spoorstraat, terwijl uit het PvE volgt dat "een entree voor deze parkeergarage aan de Schapenkamp (...) een harde randvoorwaarde (is) die moet worden meegenomen in het ontwerp voor het stationsgebied". Het ontwerpbestemmingsplan is dan ook ten onrechte in strijd met deze harde voorwaarde van de gemeenteraad in het PvE.

Antwoord 2.5.2:

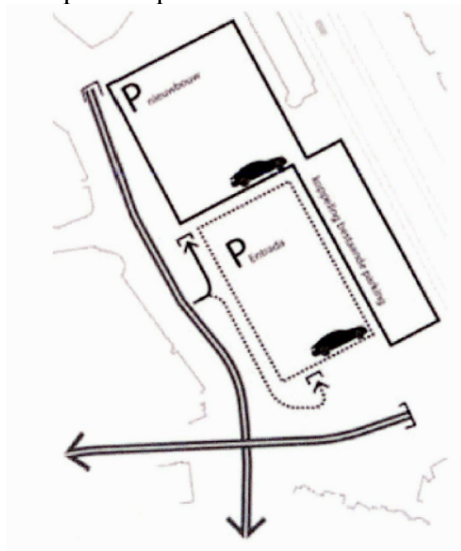
Zoals hiervoor toegelicht past de toerit van de parkeergarage in het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022'. De inrit wordt door het bestemmingsplan niet 'weg-bestemd'. Het bestemmingsplan is dan ook niet in strijd met het 'Programma van Eisen'. De exacte oplossing

voor de toerit is nog niet bekend, het bestemmingsplan biedt hiervoor ruime mogelijkheden. Reclamant en gemeente zijn momenteel in onderhandeling over het opheffen van de toerit.

2.5.3

IV. Strijd met het Stedenbouwkundig plan Stationsomgeving Hilversum

Vervolgens is op 6 december 2017 door de gemeenteraad het “Stedenbouwkundig plan Stationsomgeving Hilversum” van stedenbouwkundig bureau De Zwarte Hond en landschapsarchitectenbureau OKRA van 9 november 2017 (hierna: “het Stedenbouwkundig plan”) vastgesteld. In par. 1.3.4 van de plantoelichting wordt hierop ingegaan. In par. 2.4 van het Stedenbouwkundig plan zit het volgende stroomschema van de Schapenkamp:



Hieruit en in het bijzonder de aanduiding “koppeling bestaande parking” volgt dat behoud van de bestaande in- en uitrit aan de Schapenkamp/Spoorstraat nog *steeds* - net als bij het PvE - een harde (stedenbouwkundige) eis is van de gemeenteraad. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet echter ten onrechte niet in behoud van deze in- en uitrit. Het ontwerpbestemmingsplan is daarom ook in strijd met het Stedenbouwkundig plan.

Gelet op eerdere besluitvorming van de gemeenteraad over het PvE en het Stedenbouwkundig plan, kan de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan niet vaststellen, omdat de bestaande in- en uitrit van de Parkeergarage aan de Schapenkamp/Spoorstraat niet behouden blijft. De artikelen 3:2 en 3:4 lid 1 Awb over zorgvuldig voorbereiding en evenredige belangenafweging nopen ertoe dat de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan niet vaststelt.

Antwoord 2.5.3:

Verwezen wordt naar ons antwoord bij 2.5.2.

2.5.4

V. Natuurtoets is over de houdbaarheidsdatum

In par. 5.4.3 van de plantoelichting wordt ingegaan op het aspect natuur. Hieraan ten grondslag ligt de notitie 'Natuurtoets BP Stationsgebied Hilversum' van Antegroup van 13 augustus 2019 (hierna: “de Natuurtoets”). Uit artikel 3.1.1a van het Bro volgt dat bij de vaststelling van een bestemming in ieder geval gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. De Natuurtoets is ruim 3 jaar oud en volgens XX over de houdbaarheidsdatum heen.

Antwoord 2.5.4:

Ingevolge artikel 3.3.1a van het Bro kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Anders dan reclamant lijkt te veronderstellen, staat artikel 3.3.1a van het Bro er niet aan in de

weg dat onderzoeksgegevens ouder dan twee jaar aan een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan ten grondslag worden gelegd.

Reclamant maakt verder ook niet aannemelijk dat het onderzoeksrapport zodanig is verouderd, dan wel dat zich na de totstandkoming van het onderzoeksrapport zodanige ontwikkelingen in het plangebied hebben voorgedaan dat de raad dit onderzoek niet in redelijkheid aan het besluit tot vaststelling van het plan ten grondslag kan leggen.

De gemeentelijke adviseur ecologie, natuur & landschap heeft het plangebied bezocht en de actualiteitswaarde van de 'Natuurtoets' beoordeeld. Vastgesteld is dat de conclusies uit het rapport van 2019 ook nu nog van toepassing zijn. Hierbij is overwogen dat het plangebied sinds 2019 voor de beschermde soorten minder aantrekkelijk is geworden door de start van de werkzaamheden op het Stationsplein. Dit geldt voor bepaalde soorten en jaarrond beschermde nesten. Ook zijn in de afgelopen 5 jaar voor het plangebied geen bijzondere waarnemingen bekend die aanleiding geven voor een ander oordeel.

2.5.5

VI. Stikstofdepositie tijdens realisatiefase van Stationsgebied

In par. 5.5.4.4 van de plantoelichting staat dat uit het milieuonderzoek naar stikstofdepositie blijkt dat er geen toenames groter dan 0,00 mol/ha/jaar berekend zijn op de omliggende Natura 2000-gebieden tijdens de gebruiksfase. De realisatiefase is vrijgesteld van beoordeling en is daarom in het rapport Bestemmingsplan Hilversum Stationsgebied - Onderzoek stikstofdepositie van 7 juli 2022 van Anteagroup (Bijlage 6 bij de plantoelichting) buiten beschouwing gelaten, aldus de plantoelichting. Volgens XX is ten onrechte de realisatiefase buiten beschouwing gelaten. De bouwvrijstelling voor stikstofdepositie tijdens de realisatiefase in artikel 2.9a Wet natuurbescherming (hierna: "Wnb") en artikel 2.5 van het Besluit natuurbescherming (hierna: "Bnb") is naar alle verwachting onverbindend. Dit wegens strijd met artikel 6 lid 3 van de Europese Habitatrichtlijn. Ter onderbouwing van dit standpunt verwijst XX naar bijgevoegd artikel: -NOS, *Juristen voorzien bouwstop na de zomer door verwachte stikstofuitspraak*, 16 juli 2022 (Bijlage 6).

Zie ook de recente rechtspublicatie van stikstofexpert R.H.W. Prins van de Radboud Universiteit®: "Feit is (...) dat ook bij de juridische houdbaarheid van de partiële vrijstelling kanttekeningen kunnen worden geplaatst (zie: M.M. Kaajan, 'Bouwstenen voor gebiedsontwikkeling in het licht van de bescherming van Natura 2000-gebieden', in: J.C. Verdaas, M.M. Kaajan & W.J. Bosma, *Gebiedsontwikkeling tijdens de stikstofcrisis*, Den Haag: IBR 2021, p. 91-92 en R H W. Prins, 'Gloort er licht aan het einde van de stikstofunnel? Een analyse van het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering', TBR 2021/2; zie ook: ABRvS (vzr.) 15 april 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1110). Ik ga er derhalve van uit dat ook art. 2.9a Wnb en art. 2.5 Bnb onverbindend worden verklaard."

De gemeenteraad kan derhalve voormeld onderzoek naar stikstofdepositie van de ontwikkeling van het Stationsgebied (Bijlage 6 bij de plantoelichting) niet ten grondslag leggen aan vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.

Antwoord 2.5.5:

De realisatiefase is op grond van de geldende wettelijke regels nog steeds vrijgesteld van vergunningplicht. Dit betekent dat een eventuele depositiebijdrage ten gevolge van de realisatiefase geen vergunning hoeft te worden verkregen. Desondanks hebben wij toch een berekening laten maken voor wat betreft de stikstofdepositie tijdens de realisatiefase. Uit de rapportage blijkt dat er tijdens de realisatie een depositie van niet meer dan 0,00 mol N per hectare per jaar optreedt ten opzichte van de referentiesituatie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Op grond van beide rapporten zijn wij van mening in alle redelijkheid het bestemmingsplan te kunnen vaststellen. Het onderzoek voegen wij toe aan de plantoelichting.

2.5.6

VII. Verkeer

In par. 5.3 van de plantoelichting wordt ingegaan op het aspect verkeer. De bijlagen van de plantoelichting bevatten geen verkeersonderzoek. Voor XX is niet duidelijk hoe de verkeersdruk zich gaat verdelen als de bestaande in- en uitrit van de Parkeergarage aan de Schapenkamp/Spoorstraat niet meer toegankelijk zou zijn. Ten onrechte is bij het ontwerpbestemmingsplan hiernaar geen onderzoek verricht en dit is in strijd met artikel 3:2 Awb.

Antwoord 2.5.6:

Zoals eerder toegelicht past de toerit van de parkeergarage in het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022'. De gemeente heeft de verkeerskundige gevolgen (aantal verkeersbewegingen) als gevolg van het verleggen van de centrumring onderzocht. Daaruit blijkt dat de wegen het aanbod van het verkeer aan kunnen. De bestemmingsregeling is voldoende ruim om een goede ontsluiting van de in -en uitrit mogelijk te maken met voldoende capaciteit voor de verkeersafwikkeling.

De definitieve verkeersontwerpen worden nog gemaakt, maar dat wordt niet op dat detailniveau vastgelegd in een bestemmingsplan. De eisen op grond van 'Duurzaam veilig' zijn uitgangspunt voor het opstellen van deze verkeersontwerpen.

Het 'Extra verkeersonderzoek bestemmingsplan Stationsgebied Hilversum' (RHDHV, BH8270-110-MI-RP-220712-1433 van 12-7-2022) dat met alle stukken ter inzage heeft gelegen, zullen wij toevoegen aan de plantoelichting.

2.5.7

VIII. Geluid

Het bestemmingsplan "Stationsgebied 2020", vastgesteld door de gemeenteraad op 7 oktober 2020, en het besluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder, vastgesteld door het college van B&W op 25 augustus 2020, zijn vernietigd door de Raad van State. Dit vanwege gebrekkige besluitvorming over het aspect geluid. Voor wat betreft het ontwerpbestemmingsplan is XX er ook niet gerust op dat dit wat betreft het aspect geluid rechtmatig is. Dit is mede ingegeven door de omstandigheid dat voormelde rechtsgronden – over onuitvoerbaarheid (par. II), het PvE (par. III), het Stedenbouwkundig plan (par. IV), natuur (par. V), stikstof (par. VI) en verkeer (par. VII) - al de onrechtmatigheid van het ontwerpbestemmingsplan blootleggen.

Antwoord 2.5.7:

Reclamant onderbouwt niet met concrete argumenten waarom de besluitvorming over het aspect geluid gebrekkig zou zijn. De gemeente ziet daarom geen reden dat het besluit voor wat betreft het aspect geluid niet rechtmatig is.

2.5.8

IX. Slotopmerkingen

XX verzoekt het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Antwoord 2.5.8:

Dit verzoek willen wij niet honoreren. Het verkeersonderzoek van RHDHV en de berekening naar de stikstofdepositie in de realisatiefase (Antea) zullen wij toevoegen aan de plantoelichting.

2.6 Reclamant 6 Prorail (digitaal geregistreerd op 5 september 2022, zaaknummer 1205198)

2.6.1

5.5.4.2 Geluid

In het onderzoeksrapport (Antea Group, projectnummer 0476460.100 d.d. 14 juli 2022) ontbreekt

de uitwerking van geluidreducerende maatregelen. Voor maatregelen in de overdracht wordt de verwachting uitgesproken dat deze zullen stuiten op stedenbouwkundige bezwaren. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt hier niet op terug gekomen, zodat onduidelijk is of er inderdaad sprake is van stedenbouwkundige bezwaren en welke bezwaren dat dan zijn.

ProRail verzoekt u om alsnog de benodigde maatregelen uit te werken overeenkomstig artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder. De doelmatigheid van de bron- en overdrachtsmaatregelen kan met behulp van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen beoordeeld worden. Indien overdrachtsmaatregelen stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige of landschappelijke aard dan verzoekt ProRail u daar een nadere onderbouwing voor aan te leveren.

Antwoord 2.6.1:

De gemeente Hilversum wil geen hoge geluidsschermen binnen stedelijk gebied, alleen als dat strikt noodzakelijk is. In paragraaf 6.2 van het 'Akoestisch onderzoek' is aangegeven dat: 'Een afscherming zal bij benadering net zo hoog als de bebouwing moeten worden om het geluid effectief af te kunnen schermen, hetgeen ongebruikelijk is om in een stedelijke omgeving toe te passen.'

Er is weinig ruimte beschikbaar. De gemeente vindt een hoog scherm in het stationsgebied niet realistisch. Een geluidsscherm stuit daarom op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. De locatie biedt daarnaast ook geen ruimte om alternatieve landschappelijke oplossingen in te passen.

Wij zullen dit toevoegen in de toelichting van het bestemmingsplan.

2.6.2

5.8.2 Externe Veiligheid

Uit het deelrapport Externe Veiligheid (Antea Group, projectnummer 0476460.100 d.d. 8 juli 2022) maakt ProRail op dat er in het Plasbrandaandachtsgebied wordt 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. In de regels van het bestemmingsplan zijn deze eisen niet opgenomen. ProRail verzoekt u dit alsnog te doen.

Daarnaast dienen, overeenkomstig artikel 10 van het Besluit externe veiligheid, in de toelichting bij het bestemmingsplan de redenen te 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. Deze moet nog toegevoegd worden.

Antwoord 2.6.2:

Het verzoek om artikelen uit de 'Regeling Bouwbesluit' op te nemen in de planregels willen wij niet overnemen. De 'regeling Bouwbesluit' komt 'automatisch' aan de orde bij de beoordeling van omgevingsvergunningaanvragen, waarvoor de toets aan het Bouwbesluit (en daarmee de Regeling Bouwbesluit) verplicht is.

De wens om (beperkt) kwetsbare objecten toe te staan heeft te maken met de optimale invulling van het plangebied gelegen in het centrum en naast het spoor. De visie hiervoor is vastgelegd in het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Naar aanleiding van deze zienswijze willen wij op de verbeelding een zone opnemen van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Binnen deze zone is het niet toegestaan kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten te realiseren. Door middel van een in de regels op te nemen afwijkingsbevoegdheid kan van dit verbod worden afgeweken mits de aanvrager met een rapport aantoont dat de veiligheid van personen en goederen voldoende duurzaam is gewaarborgd.

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt de toelichting aangevuld voor wat betreft de paragrafen Geluid en Externe veiligheid. Daarnaast wordt in de regels een verbod en afwijkingsmogelijkheid toegevoegd voor wat betreft (beperkt) kwetsbare objecten. Op de verbeelding wordt hiervoor een zone opgenomen.

2.7 Reclamant 7 JBA, namens XX (digitaal geregistreerd op 5 september 2022, zaaknummer 1205201)

2.7.1

Zienswijze

Namens XX, eigenaar en exploitant van de horecalocatie XX te Hilversum, te dezer zake domicilie kiezende ten kantore van het Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum B.V.

2.

2.1

Zienswijze inzake het Chw-ontwerpbestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’

Planologische hoofdopzet

Met dit bestemmingsplan beoogt de gemeente Hilversum het stationsgebied te transformeren in een (media-)aantrekkelijke en groene entree tot Hilversum. Het plan ziet op een alzijdig station dat aan alle kanten aantrekkelijk is met een levendig silhouet van groen en bebouwing met zichtlijnen naar Oost. Daarnaast wordt de centrumring via de Koninginneweg om het Marktpllein gelegd waardoor de herontwikkeling van het gebied tussen de Koninginneweg-oost en het spoor noodzakelijk is, aldus de Toelichting bij dit bestemmingsplan. In het plangebied wordt beperkt horeca- en detailhandel toegestaan om een concurrerende werking met de rest van het centrum van Hilversum te voorkomen.

2.2

Clïente is eigenaresse en exploitante van de horecalocatie XX aan de XX te Hilversum. Deze locatie is gelegen in het herontwikkelingsgebied tussen de Koninginneweg-oost en het spoor. De bestaande bebouwing dient volgens de gemeente plaats te maken voor de nieuwe bebouwing overeenkomstig het stedenbouwkundig plan voor deze locatie. In het Chw-ontwerpbestemmingsplan ‘Stationsweg 2022’ heeft de locatie de bestemming ‘Centrum-Koninginneweg’ en is er geen horeca toegestaan.

2.3 Dit ontwerpbestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ doet cliënte als volgt reageren.

3.

3.1

Nieuwe planologische situatie

Gelet op de bij het voorliggende ontwerpbestemmingsplan horende Bijlage A Modules Horeca, valt de alcoholvrije horeca, in casu de coffeeshop zonder rookgelegenheid, in de lichtste exploitatiecategorie A.

Huidige planologische situatie

De huidige bestemming van de locatie XX betreft ‘Kantoor-1’ met functieaanduiding ‘Horeca’.

Coffeeshop XX is daarin een toegelaten horeca-activiteit overeenkomstig de lijst van toegelaten Horeca-inrichtingen van bijlage 4 bij het vigerende bestemmingsplan “Binnenstad 2013” binnen een woonomgeving, grenzend aan het spoor.

3.2 Cliënte exploiteert sedert 1987 aan de XX te Hilversum de coffeeshop XX. Al die jaren zijn er geen klachten over deze coffeeshop vanuit de omgeving gekomen. De coffeeshop is tevens in het bezit van het gemeentelijke keurmerk Hilversumse Coffeeshops en voldoet aan de zogenoemde AHOJGI-criteria om overlast tegen te gaan. Deze criteria staan voor:

Geen affichering (A)

Geen harddrugs (H)

Geen overlast (O)

Geen verkoop aan jeugdigen (J)

Geen verkoop van grote hoeveelheden per transactie (G) en

Geen toegang voor en verkoop aan anderen dan ingezetenen in Nederland (I).

Er is geen rookgelegenheid en roken op straat is en wordt niet toegestaan.

3.3

4.2

Kortom, deze horecavestiging heeft sinds jaar en dag bewezen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet in de weg te staan.

4.

4.1

Nieuwe planologische situatie

Gelet op de bij het voorliggende ontwerpbestemmingsplan horende Bijlage A Modules Horeca, valt de alcoholvrije horeca, in casu de coffeeshop zonder rookgelegenheid, in de lichtste exploitatiecategorie A.

4.2 De gemeente stelt horeca slechts toe te laten in 2 concentratiegebieden teneinde de vitaliteit van de binnenstad te versterken en de leefbaarheid van Hilversum als stad te vergroten en daarmee het stedelijk milieu te beschermen. Dit zou moeten worden gerealiseerd door detailhandel en horeca te concentreren in daarvoor aangewezen gebieden om daarmee een concurrerende werking met de horeca en detailhandel in deze gebieden te voorkomen. De gemeente accepteert echter wel uitzonderingen op dit horecaconcentratiebeleid. Aan de Koninginneweg, buiten de geconcentreerde horecagebieden gelegen, liggen dan ook allemaal legaal toegestane horecavoorzieningen. Direct tegenover XX zijn diverse horecagelegenheden en een podium voor popmuziek, cultuur en media (de Vorstin) aanwezig welke de daarbij behorende bezoekersstromen en verkeersbewegingen genereren.

4.3 Noch de locatie van De Vorstin, noch de overige aan de Koninginneweg maken deel uit van enig horecaconcentratiegebied. Deze locaties zijn evenmin door de gemeente bestempeld als zo geheten ‘pareltjes’.

4.4 Het poppodium De Vorstin heeft twee zalen met capaciteit voor 850 en 275 staanplaatsen zonder parkeergelegenheid. Bezoekers wordt dan ook aangeraden om met het openbaar vervoer te komen. De Vorstin is daarmee een potentieel overlastgevoelige functie binnen het woongebied ter plaatse. De gemeente is echter van oordeel dat dit poppodium nog tot het horecagebied Groest gerekend kan worden aangezien het grenst aan dit horecagebied en nog tot de Markt zou horen. De grenzen van dit horecagebied worden dan ook niet zo nauw gehanteerd.

4.5 Het gemeentelijk beleid zoals verwoord in het Horecakader 2017, vermeldt bovendien dat de delen die het dichtst bij het centrum liggen, door hun ligging het meeste perspectief hebben op het vlak van horeca (en mogelijk winkels) en daardoor onderdeel blijven van de restaurant/winkelzone. Buiten de horecaconcentratiegebieden geldt echter wel een maximum stelsel. Dit wil zeggen dat bestaande horecazaken hun rechten behouden en dat er voor toevoeging van horecazaken in de toekomst geen mogelijkheid meer is.

4.6 Kennelijk is de noodzaak van de beide horecaconcentratiegebieden niet zo stringent dat er geen horeca daar buiten wordt toegestaan. Het aantal horecavoorzieningen buiten de concentratiegebieden blijft immers gelijk (maximumstelsel) en horecavoorzieningen buiten de concentratiegebieden worden zelfs tot de concentratiegebieden gerekend (De Vorstin) waardoor XX, eveneens grenzend aan het concentratiegebied en dichterbij de Markt, planologisch tot dit horecaconcentratiegebied gerekend zou kunnen worden.

4.7 Het beleid als zodanig staat horeca buiten de concentratiegebieden niet in de weg en is voorts voor wat betreft de omvang van deze gebieden niet consistent. Geconcludeerd moet dan worden dat de noodzaak voor geconcentreerde horeca en derhalve het niet toestaan van horeca aan de Koninginneweg, ten behoeve van de bescherming van het stedelijk milieu, niet prangend is. Nu de beperking van horeca en detailhandel in het centrumgebied van Hilversum aan de Koninginneweg door het ontwerpbestemmingsplan geen zinvolle bijdrage kan leveren aan het bereiken van de met het ontwerpbestemmingsplan nagestreefde doel (concentratie van functies binnen de concentratiegebieden) is het verbod van horeca, niet consistent, en evenmin evenredig te achten. Als zodanig is het niet toestaan van horeca en/of detailhandel ter plaatse van de bestemming ‘Centrum-Koninginneweg’ in strijd met de Europese Dienstenrichtlijn 2006.

5. Planologische inpassing verantwoord

5.1 De locatie van XX is onderdeel van de restaurant/winkelzone. XX maakt deel uit van het centrum van Hilversum en is gesitueerd te midden van diverse andere horecagelegenheden, net buiten de door de gemeente als zodanig voor horeca aangewezen geconcentreerde gebieden.

Wij gaan er dan ook van uit dat planologisch gezien er geen relevante bezwaren bestaan om de exploitatie van de horecavestiging met de vergunning van coffeeshop binnen het voorliggende ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' voort te kunnen zetten en deze horecavoorziening in de ontwikkeling van het plangebied te betrekken. Er is immers geen sprake van toevoeging maar van relocatie van reeds lang bestaande horeca.

5.2 De gemeente Hilversum heeft daarnaast de ambitie om als sterke centrumgemeente te fungeren voor de regio Gooi & Vechtstreek en is daar, naar eigen zeggen, nog onvoldoende in geslaagd. Om deze ambitie te kunnen realiseren zou de horeca, volgens de gemeente, potentiële bezoekers meer moeten gaan bieden. Het onderscheidend vermogen van de horeca zou moeten worden vergroot.

5.3 XX is onderscheidend en bedient een eigen doelgroep. Veel consumenten uit de regio zijn aangewezen op de Hilversumse coffeeshops. Thans telt Hilversum acht coffeeshops. Uitgaande van het streven van de gemeente Hilversum van 1 coffeeshop per 10.000 inwoners, zijn er thans reeds te weinig coffeeshops om aan dit streven te kunnen voldoen en ontbreekt in casu de noodzaak en evenredigheid om het aantal coffeeshops tot zeven te verminderen.

5.4 De huidige locatie waar XX is gevestigd in het noordelijk deel van de Koninginneweg binnen het plangebied, wordt minder geschikt geacht voor kwetsbare groepen als gevolg van de milieubelasting qua geluid en externe veiligheid afkomstig van het spoor en het verkeer. Voor het op deze locatie voorziene bouwblok 7 zijn dan de functies kantoor en bedrijvigheid het meest geschikt zoals in de bestaande situatie reeds het geval is. Ook om die reden kan XX zonder bezwaar in de nieuwe situatie ter plaatse planologisch worden toegelaten door middel van een functieaanduiding 'horeca'.

6. Parkeren en bereikbaarheid

6.1 De huidige exploitatie van de horeca/coffeeshop geeft geen enkele vorm van parkeeroverlast vanwege de goede bereikbaarheid van de parkeervoorziening op eigen terrein en het toereikend aantal van 14 parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie, waarbij tevens de horecavestiging van XX in de plint van de nieuwbouw kan worden ondergebracht, kan de parkeerbehoefte door middel van de parkeergarage onder de nieuwbouw worden opgelost.

6.2 De te realiseren parkeergarage onder de nieuwbouw aan de Koninginneweg, dient, volgens de Toelichting bij het bestemmingsplan, minimaal plek dient te bieden aan de parkeerbehoefte van het totaal toegestane programma binnen het bestemmingsvlak, derhalve ook de parkeerbehoefte van de in de plint voorziene bedrijvigheid. Ook XX zou dan over voldoende parkeervoorzieningen kunnen beschikken.

6.3 Ten aanzien van de parkeerbehoefte valt het op dat de gemeente ten aanzien van diverse andere, potentieel overlast gevende functies, geen eisen ten aanzien van de parkeerbehoefte heeft gesteld. Bezoekers kunnen volgens de gemeente simpelweg de locatie met het openbaar vervoer bereiken via het nabijgelegen treinstation. Dit zou dan tevens voor de bereikbaarheid van XX kunnen gelden.

7. Geen overlast van horeca/coffeeshop

7.1 Ten aanzien van mogelijke overlast (sociale onveiligheid) in de parkeergarage, verwijst cliënte naar de vereisten van het gemeentelijk keurmerk Hilversumse Coffeeshops, waaraan zij volledig voldoet. Roken is bovendien in en nabij XX en derhalve tevens in de nieuw te bouwen parkeergarage verboden. De exploitant is verantwoordelijk voor het tegengaan van overlast in en in de nabijheid van de locatie. Gebeurt dit niet dan wordt het keurmerk ingevorderd.

7.2 Cliënte exploiteert XX reeds gedurende 35 jaar zonder dat er enige overlast is opgetreden. Als gevolg daarvan is er zeker geen reden om aan te nemen dat de horecaexploitatie van XX voor meer overlast zou zorgen dan andere door het ontwerpbestemmingsplan toegelaten bestemmingen.

7.3 Er staat dan ook niets aan in de weg om conform de bestaande situatie aan artikel 3, lid 3.1 van het bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2020’ een functieaanduiding toe te voegen na k. onder 1.: Een coffeeshop/horeca activiteit module A ter plaatse van de functieaanduiding “horeca”.

8. Verzoek

Op grond van het vorenstaande verzoeken wij Uw Raad om de genoemde belangen en aandachtspunten met betrekking tot het voortzetten van de exploitatie van de horeca/coffeeshop van XX alsnog uitdrukkelijk mee te nemen en mee te laten wegen bij het aanpassen en vaststellen van het bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ en daarbij horeca/coffeeshop XX, inclusief doelmatige ontsluiting en voldoende parkeergelegenheid, in de ontwikkeling van het plangebied te betrekken en als zodanig te bestemmen.

Antwoord 2.7.1:

Gemeente en reclamant zijn in gesprek over hervestiging. Er is onderzoek gedaan of een alternatieve locatie voor de coffeeshop mogelijk is. Hieruit is gebleken dat de gemeente geen alternatieve locatie in het bestaand stedelijk gebied in eigendom heeft die geschikt is voor verplaatsing van de coffeeshop. Een solitaire locatie op de rand van het stedelijk gebied of landelijk gebied is ongewenst in verband met het ontbreken van toereikende capaciteit van de diensten belast met toezicht en handhaving van de openbare orde. Daarnaast is gebleken dat de kosten van verwerving zodanig zijn dat hiervoor onvoldoende financiële middelen zijn. Onderzocht is daarom of de coffeeshop ingepast kan worden in het nieuwe plan.

Het behouden van de coffeeshop sluit aan bij de recent (september 2022) vastgestelde beleidsregels voor coffeeshops. Volgens deze regels worden alle 8 bestaande coffeeshops in Hilversum gedoogd. In het voorgaande beleid gold nog het uitgangspunt van maximaal 7 coffeeshops. Uit de overwegingen van de nieuwe beleidsregels blijkt dat er nauwelijks overlast is van de coffeeshops. Ook is het goed mogelijk om met de coffeeshops adequate afspraken te maken over het voorkomen van nadelige effecten voor de omgeving en dat die afspraken door de betreffende coffeeshops goed worden nageleefd. Doordat de 8 coffeeshops zijn geconcentreerd in één en hetzelfde gebied, waar dezelfde teams van de diensten ‘toezicht en handhaving’ werkzaam zijn, zorgt dit ervoor dat behoud van de coffeeshop in de huidige omgeving betere uitgangspunten biedt voor het voorkomen van overlast, dan bijvoorbeeld een locatie buiten dit gebied. Inpassing van de coffeeshop in het nieuwe bouwblok 7 blijkt daarmee goed mogelijk.

De overige ruimtelijke effecten van het inpassen van de coffeeshop zijn beperkt. De parkeerbehoefte van een coffeeshop is iets hoger in vergelijking met de andere in blok 7 toegestane functies. Om deze reden zal het aanduidingsgebied van de ‘parkeergarage’ worden uitgebreid tot en met blok 7. De toename van het aantal verkeersbewegingen is beperkt en heeft daardoor geen significante gevolgen voor de verkeersprognoses. Ook de andere milieuonderzoeken hoeven niet te worden aangepast, aangezien het inpassen van de coffeeshop geen belangrijke gevolgen heeft voor die onderzoeken. Wel is het dienstenrichtlijn-rapport geactualiseerd vanwege de keuze om de coffeeshop in te passen.

Aangezien een coffeeshop een gedoogde functie is, is het niet mogelijk een coffeeshop als zodanig te bestemmen. Wel is een coffeeshop ‘bestemmingsplan-technisch’ toegestaan binnen een hiermee vergelijkbare functie als horeca. Op de verbeelding zal daarom de aanduiding ‘horeca’ worden opgenomen voor blok 7. In de regels wordt toegevoegd dat ter plaatse van de aanduiding ‘horeca’ op de begane grondlaag een horecavestiging is toegestaan uit categorie A. Zoals eerder toegelicht wordt ook het aanduidingsgebied van de ‘parkeergarage’ uitgebreid tot en met blok 7 zodat ruimte voor voldoende parkeergelegenheid verzekerd is.

2.7.2

9. Alternatief

9.1 Mocht Uw Raad desalniettemin geen coffeeshop/horeca op de betreffende locatie wensen, dan verzoekt cliënte U om ten behoeve van haar een reguliere horecabestemming voor een restaurant of lunchroom

op/nabij deze locatie te willen leggen en separaat medewerking te geven en toe te zeggen aan burgemeester en wethouders c.q. de Burgemeester om de exploitatievergunning voor de coffeeshop over te hevelen naar een, in overleg met Burgemeester en wethouders, nader te bepalen alternatieve locatie.

9.2 Thans vindt er overleg plaats met Burgemeester en wethouders in de persoon van wethouder A. Scheepers omtrent eventuele vervangende locaties voor de coffeeshopexploitatie.

10. Slot

Gelet op het bedrijfsbelang van XX bij informatie over de verdere gang van zaken met betrekking tot de totstandkoming van en eventuele wijzigingen in het bestemmingsplan, verzoeken wij u tot slot ons te informeren c.q. geïnformeerd te houden over alsmede -voor zover relevant- te betrekken bij, verdere plan-uitwerking en besluitvorming terzake.

Antwoord 2.7.2:

Iedereen die een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan heeft ingediend wordt geïnformeerd over het voorstel van het college aan de raad ten aanzien van de ingekomen reacties. Reclamanten worden ook geïnformeerd over de agendering van het voorstel in de commissie met de mogelijkheid eventueel in te spreken. Na besluitvorming door de raad worden reclamanten daarover op de hoogte gesteld, inclusief informatie over het vervolg van de bestemmingsplanprocedure.

Naar aanleiding van deze zienswijze zal bouwblok 7 de functieaanduiding 'horeca' krijgen en wordt het aanduidingsgebied van de 'parkeergarage' verruimd.

2.8 Reclamant 8, zienswijze mede ondertekend door 128 bewoners Langgewenst en Schoolstraat (digitaal geregistreerd op 6 september 2022, zaaknummer 1205436)

2.8.1

Geachte Raad,

Hierbij stuur ik u, mede namens alle ondertekenaars van deze brief, onze zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan 2022 en het voornemen een (nog) hogere grenswaarde geluid in onze leefomgeving vast te stellen.

Vooraf merken wij op dat in alle toelichtings-rapporten gebruik gemaakt wordt van tekeningen die nauwelijks leesbaar zijn, vaak zonder vermelding van straatnamen. Foto's figuren e.d. zijn onduidelijk en cijfers vaak onleesbaar.





Er wordt gewerkt met zwarte puntjes, blokjes, vlekjes en/of streepjes waarvan niet duidelijk is wat ermee bedoeld wordt. Dit voldoet o.i. niet aan goede informatie voor de burger. Bij navraag werden we door de projectleider verwezen naar links, die dezelfde onduidelijke informatie bevatten. Bovendien merken wij op dat de gebruikte verkeersdata niet consistent zijn.

Antwoord 2.8.1:

De wijze van opstellen van een bestemmingsplan en de bijbehorende verbeelding is wettelijk voorgeschreven (SVBP en DURP = Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen en Digitaal Uitwisselbare Ruimtelijke Plannen). Dat geldt bijvoorbeeld voor de kleur van een bepaalde bestemming. Het geldt ook voor de te gebruiken streepjes/arceringen van specifieke aanduidingen op de verbeelding. Op deze wijze zijn de bestemmingsplannen in alle gemeenten in Nederland vergelijkbaar. Deze uniforme regels verhogen in die zin de raadpleegbaarheid.

Wij zijn het met appellanten eens dat deze voorgeschreven regels het lastig maken om de papieren versie van de verbeelding te beoordelen. Dat geldt evenwel niet voor de digitale versie. In deze versie kan namelijk op een locatie worden 'geklikt' waardoor de voor die locatie geldende regels en aanduidingen zichtbaar worden. Een bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting wordt ook via de elektronische weg vastgelegd. Het bestemmingsplan wordt in die vorm vastgesteld.

2.8.2

Stappen van de gemeente na uitspraak Raad van State over eerste bestemmingsplan

Bij besluit van de Raad van State op 04 februari jl. is het oorspronkelijke bestemmingsplan 2020 van de gemeente Hilversum afgekeurd en werd de gemeente in de gelegenheid gesteld een nieuw bestemmingsplan op te stellen. De gemeente heeft na de uitspraak aangepaste rapporten laten opstellen om het oorspronkelijke plan toch door te kunnen zetten.

Dit betreft:

- Een akoestisch onderzoek
- Een extra verkeersonderzoek
- Een onderzoek naar luchtkwaliteit

Na de beslissing van de Raad van State hebben wethouder Scheepers en projectleider Koolhaas 2 gesprekken gevoerd met de woordvoerders van bewoners Langgewenst/Schoolstraat.

- Op 17 maart jl. (het eerste gesprek) mochten de omwonenden hun bezwaren uiteenzetten. Hierbij is er door ons o.a. op gewezen dat het geluidsniveau nu al onacceptabel hoog is en ver boven de huidige norm, waarop niet gehandhaafd wordt. Tevens verzochten wij de wethouder te onderzoeken hoe de door de bewoners aangedragen alternatieven geschikt gemaakt konden worden voor afwikkeling van de verkeersstromen.

- Op 14 juli 2022 (het tweede gesprek) werd door de wethouder meegedeeld dat het nieuwe bestemmingsplan praktisch ongewijzigd zou blijven. Om het oorspronkelijke plan toch door te laten gaan is in het nieuwe bestemmingsplan de eerder aangevraagde hogere geluidsgrenswaarde nog verder verhoogd naar de maximale grenswaarde van 68 dB.

De beide alternatieven, die door ons werden ingebracht zijn direct als niet haalbaar door de wethouder afgewezen, zonder dat de mogelijkheden en de grote voordelen (veiligheid en minder geluidsoverlast voor 300 bewoners) daarvan diepgaand zijn onderzocht.

Op geen enkele wijze is gekeken naar de mogelijkheid om met een aanpassing de door ons aangegeven routes geschikt te maken, en dat terwijl de gemeente er geen enkele moeite mee heeft om voor haar voorkeursroute diverse panden op te kopen.

Er werd door de wethouder slechts mediation aangeboden voor de bezwaren van de omwonenden, echter aanpassing van het plan is voor hem geen optie.

Antwoord 2.8.2:

Hoewel het bestemmingsplan uit 2020 is vernietigd is de aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan, het in 2019 door de raad vastgestelde 'Stedenbouwkundig plan', ongewijzigd. De bewoners hebben twee varianten aangedragen. De eerste betreft het behouden van de bestaande routing van de centrumring via de Stationsstraat (waarbij de gewenste verbinding tussen de Groest en het Marktpluin met een tunnel of stoplichten kan worden gerealiseerd). Deze variant is in dit stadium niet meer nader onderzocht nu de raad al eerder heeft besloten (raadsvergadering van [6 december 2017](#)) dat het autoluw maken van de Stationsstraat en daarmee de Groest en het Marktpluin met elkaar te verbinden, een van de doelen is. Het verleggen van de centrumring is daarmee een van de uitgangspunten van de planvorming geworden.

De tweede door bewoners aangedragen variant betreft het verleggen van de centrumring via de Koninginneweg - Naarderstraat. Van deze variant én de voorkeursvariant van de gemeente zijn de aanpassingen van de weginfrastructuur en verkeerscirculatie beoordeeld door bureau RHDHV. Beide zijn vergeleken op verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en geluidseffecten. Het onderzoek concludeert dat de 'gemeentelijke voorkeursvariant' neutrale en positieve verkeerskundige effecten heeft, met uitzondering voor de geluidssituatie op de wegen waar de centrumring wordt omgelegd (Koninginneweg – Schoolstraat – Langgewenst). De 'bewonersvariant' geeft minder gunstige verkeerseffecten. Het is bij deze variant noodzakelijk om het kruispunt Lage Naarderweg – Koninginneweg – Naarderstraat aan te passen met voorsorteerstroken en er is een grotere omrijafstand dan de 'voorkeursvariant'. Mede door verkeerstoename op de Lage Naarderweg zijn er bij de 'bewonersvariant' ongeveer 75 woningen extra ten opzichte van de voorkeursvariant van de gemeente waar de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt. Om deze redenen heeft de 'voorkeursvariant' de voorkeur boven de 'bewonersvariant'.

De manieren om de bewonersvariant sowieso geschikt te maken zijn niet nader onderzocht omdat deze variant om andere redenen nadeliger is en niet omdat deze variant niet geschikt zou zijn te maken. Onderzoek is gedaan naar diverse aspecten. Op basis daarvan is geconcludeerd dat de bewonersvariant nadeliger is dan de voorkeursvariant. Daarbij is ook aangegeven dat het kruispunt Lage Naarderweg - Koninginneweg – Naarderstraat een (lastige) opwaardering vereist.

Meer in algemene zin willen wij stellen dat de gemeente al lang bezig is met de planvorming ten behoeve van het stationsgebied, zie ook de toelichting van het bestemmingsplan waarin uitgebreid de plangeschiedenis is beschreven (paragraaf 1.3).

In het kader van de totale planvorming (al voorafgaand aan het in procedure brengen van het uiteindelijk vernietigde bestemmingsplan) zijn juist veel verkeersvarianten onderzocht (zie de raadsvergadering van [6 december 2017](#)). Ook de twee varianten die nu door de bewoners zijn aangedragen zijn indertijd in beeld geweest en afgewogen. De gemeente heeft in de periode ook uitgebreid gelegenheid geboden om over de verschillende verkeersvarianten te participeren voordat besluitvorming hierover plaats vond.

Ook in het beroep tegen het bestemmingsplan uit 2020 is indertijd de variant via Koninginneweg – Naarderstraat opgevoerd. De Raad van State heeft geoordeeld dat de raad het alternatief in redelijkheid heeft kunnen afwijzen, zie rechtsoverweging 12.1 van de uitspraak:

12.1. De Afdeling overweegt dat de raad bij de keuze van een bestemming een afweging moet maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen. De raad heeft, onder verwijzing naar het stuk "Beoordeling varianten Koninginneweg" van 18 september 2017, aangegeven dat de suggestie om de centrumring via de Koninginneweg en de Naarderstraat te laten lopen, is onderzocht. De raad heeft toegelicht dat het aangedragen alternatief niet de voorkeur heeft, omdat dit ertoe zal leiden dat automobilisten moeten omrijden. Ook heeft de raad toegelicht dat het aangedragen alternatief niet de voorkeur heeft gelet op de omvang van het project en de vrees voor extra vertraging op de centrumring door de aanwezigheid van kruispunten. De Afdeling is van oordeel dat hieruit blijkt dat de raad het door [appellant sub 1] en anderen voorgestelde alternatief heeft betrokken bij de vaststelling van het plan en in redelijkheid dat alternatief heeft kunnen afwijzen.

De gemeente is van mening de aangedragen alternatieven voldoende te hebben onderzocht. Hoewel ook de gemeentelijke voorkeursvariant voor- en nadelen heeft is gebleken dat de bewoners-varianten niet leiden tot een gelijkwaardig resultaat met aanmerkelijk minder bezwaren dan de voorkeursvariant van de gemeente.

2.8.3

De informatievoorziening naar de burgers toe was opnieuw beneden peil. Op 29 juli jl. (de eerste dag van het ter inzage leggen van het nieuwe bestemmingsplan vonden de bewoners, die niet met vakantie waren, een brief (gedateerd 19-07-2022) in hun brievenbus met zeer beperkte en misleidende informatie. In de brief staat ook nergens vermeld waar de zienswijze heen gezonden kan worden en voor welke datum dat moet gebeuren.

Antwoord 2.8.3:

De wethouder en projectleider hebben de ondertekenaars van deze zienswijze in een gesprek 14 juli 2022, vóórafgaand aan de start van de bestemmingsplanprocedure, al geïnformeerd.

De gemeente heeft tijdig en op de gebruikelijke wijze van ter inzagelegging van alle stukken bekend gemaakt. Het gaat om publicaties op de website van de gemeente, het huis-aan-huisblad Gooi en Eembode en het gemeenteblad. Tevens is er een bericht op de projectwebsite verschenen en is in de nieuwsbrief van het Stationsgebied aandacht besteedt aan de procedurestart. De eigenaren van gronden waarvoor voorkeursrecht is gevestigd zijn per brief op de hoogte gesteld. De gemeente is niet verplicht om bewoners afzonderlijk te informeren over de start van een bestemmingsplanprocedure. Dat is ook niet gebruikelijk. Echter vanwege de impact van het plan, er op het voorgaande plan veel reacties zijn ontvangen en de ter inzage legging deels plaats zou vinden gedurende de zomerperiode is er voor gekozen indieners van een zienswijze op het bestemmingsplan uit 2020 per brief te informeren over de ter inzage legging van de stukken. Tevens zijn bewoners en aanwonenden van het plangebied per huis-aan-huis brief op de hoogte gebracht van de start van de procedure. In de brieven is verwezen naar de publicatietekst voor wat betreft de wijze waarop stukken kunnen worden bekeken en hoe een zienswijze kan worden ingediend. Aangegeven is dat de publicatie op donderdag 28 juli 2022 in onder andere de Gooi- en Eembode zal worden geplaatst.

Wij zijn van mening veel meer aandacht te hebben besteedt aan de ter inzagelegging dan gebruikelijk of verplicht en spreken tegen dat sprake is van misleidende informatie.

2.8.4

De bewoners zijn geschokt door de manier waarop de gemeente met hen omgaat. Het nieuwe bestemmingsplan wijkt niet alleen nauwelijks af van het vorige, maar juist de punten waarom bewoners naar de Raad van State zijn gegaan: de onacceptabele hoeveelheid geluid én het aantasten van de leefomstandigheden doordat balkons onbruikbaar worden, zijn in het plan totaal genegeerd. De Raad van State noemde het in haar uitspraak onzorgvuldig van de gemeente Hilversum dat zij geen rekening had gehouden met het cumulatief geluid en de problemen voor de balkons. De gemeente had niet zomaar mogen concluderen dat er sprake was van een aanvaardbaar woon en leefklimaat. Maar ook nu gaat de gemeente met het nieuwe bestemmingsplan hieraan volledig voorbij.

Antwoord 2.8.4:

Hoewel het bestemmingsplan uit 2020 is vernietigd is de aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan, het in 2019 door de raad vastgestelde 'Stedenbouwkundig plan', ongewijzigd. Dat is de reden dat het bestemmingsplan nauwelijks afwijkt van het eerdere plan.

De Raad van State heeft in zijn uitspraak aangegeven (overweging 11.2 van de uitspraak) 'dat de raad bij de belangenafweging een oordeel moet geven over de gestelde verslechtering van de geluidssituatie ter plaatse van de woningen aan het Langgewenst. Voor zover aan de orde moet die beoordeling ook zien op in de sectorale wetten niet betrokken aspecten. In dit geval gaat het om de door appellant en anderen gestelde geluidbelasting op de balkons, die voor de toepassing van de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelige objecten worden aangemerkt. Ook moet het een en ander cumulatief en – ook voor zover aan de orde – samen met andere voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse relevante akoestische aspecten worden beoordeeld.'

De Raad van State heeft hiermee geen inhoudelijke uitspraak gedaan over de leefbaarheid, c.q. de cumulatie van geluid, maar gesteld dat een kwalitatieve afweging hierover ontbrak.

In de toelichting van het bestemmingsplan komen de diverse relevante geluidbronnen én de cumulatie daarvan aan de orde. De beoordeling van het woon- en leefklimaat zoals onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan is door ons aangevuld. Daarbij is ook extra informatie toegevoegd met betrekking tot de diverse andere geluidsbronnen waarvan nu al overlast wordt ervaren. Wij verwijzen naar de aangevulde paragraaf die als separate bijlage onderdeel is van deze nota.

2.8.5**Akoestisch onderzoek**

In het vorige bestemmingsplan vroeg de gemeente voor Schoolstraat en Langgewenst een hogere grenswaarde geluid aan van 63 dB aan in plaats van de huidige 59 dB. Dit zou betekenen dat het geluidsniveau meer dan verdubbelt.

Inmiddels is blijkaar ingezien dat de toen aangevraagde verdubbeling van het geluid nog steeds volstrekt onvoldoende is om meer dan 13.000 voertuigen per dag door de woonbuurt te laten gaan. Daarom stelt men in het nieuwe bestemmingsplan Stationsgebied 2022 voor om de geluidsnorm nogmaals te verhogen naar het hoogst toelaatbare, een grenswaarde van 68 dB. Dit betekent een verhoging van 9 dB ten opzichte van de vorige norm of wel een 8-voudige verhoging van de geluidsbelasting t.o.v. van de huidige norm van 59 dB. Voor ons is deze stap ongehoord en onbestaanbaar.

Antwoord 2.8.5:

De verkeersintensiteiten op de Schoolstraat en het Langgewenst gaan van ongeveer 4.330 motorvoertuigen per werkdag naar 10.350 motorvoertuigen per werkdag.

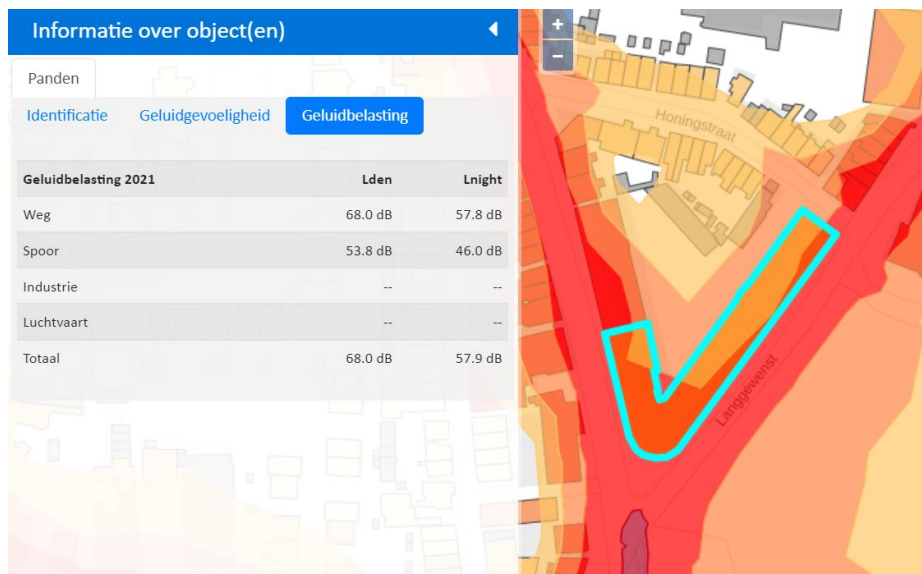
In de huidige situatie heeft Honingstraat 2b de hoogste geluidsbelasting, namelijk 65,87 dB. Dat is ook het geval in de toekomstige situatie, namelijk 68,12 dB, een geluidstoename van 2,25 dB.

De hoogste geluidstoename door uitvoering van het plan is te vinden op Koninginneweg 171a, namelijk 7,76 dB. Op grond van artikel 110g Wet geluidhinder wordt 5 dB afgetrokken van de waarde. Dit betekent dat de afgegeven hogere waarde 63 dB bedraagt.

NB: Op grond van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' artikel 1.3 worden berekende waarden geluidsbelasting afgerond.

2.8.6

Als agglomeratie-gemeente was Hilversum - los van het bestemmingsplan - verplicht om voor 01-07-2022 actuele geluidskaarten te publiceren.



Geluidsbelasting 2021 Langgewenst L_{den} 68 dB

Zowel de geluidskaarten, die gemeente Hilversum dit jaar moest publiceren (zie boven) als het nieuw uitgevoerde akoestisch onderzoek van Antea laten zien dat het gemiddelde dag-, avond- en nachtniveau van 68 dB in Langgewenst/Schoolstraat nu al een gegeven is.

Een waarde die wij ook middels eigen langdurige metingen zelf al eerder bij de Raad van State konden aantonen.

- De geluidbelasting van het spoor wijkt sterk af van andere meetgegevens in de buurt.

Tabel 5.2 Geluidbelasting ten gevolge van railverkeer.

Gebouw	Hoogste geluidbelasting [dB]
A	69
B	68
C	67
D	67
E	55
F	38
G	47

Het punt A ligt vlak bij Langgewenst en Schoolstraat, waarbij er geen enkele demping is van gebouwen bij de spoorovergang.

- De te verwachte toename van motorvoertuigen van ca 4.500 in 2019 tot straks 12.620 voertuigen is hierin nog niet verwerkt, en ook er is geen rekening gehouden met cumulatief geluid.

Tabel 3.2: Gehanteerde etmaalintensiteiten [mvt/etmaal, totaal voor de gehele doorsnede]

Wegvak	2019 Autonome situatie	2019 Plan situatie*	2029 Autonome situatie	2029 Plan situatie
Professor Kochstraat	12.350	12.591	13.240	13.280
Schapenkamp	15.220	15.461	12.590	11520
Achterom	6.962	7.229	4.837	5.481
Schoolstraat	5.070	5.214	5.400	2.290
Langgewenst	4.450	4.594	4.510	12.620
Koninginneweg	3.340	3.533	4.000	4.100

* Berekend op basis van 2019 autonoom + verkeersgeneratie

Uit bestemmingsplan (bijlage) aanvraag 2020

Op onze vragen aan de wethouder op welke data, op welke posities en over welke tijdspanne er in het nieuwe akoestisch rapport gemeten is, antwoordde de projectleider dat het geluid niet is gemeten, maar berekend.

Voor ons is glashelder dat voor de toekomst alleen geluidsberekeningen mogelijk zijn. Maar het is wel cruciaal voor een correcte berekening dat van de juiste uitgangsggegevens wordt uitgegaan. De laatste geluidsmetingen werden niet aan ons verstrekt. Eigen metingen over een langere periode geven aan dat de maximaal toegestane geluidsbelasting van 68 dB op dit moment al is bereikt zonder dat de gemeente handhaaft op de dagelijkse overschrijding van de huidige norm van 59 dB. Voor wat betreft de voertuigaantallen is door de gemeente gebruik gemaakt van het verkeersprognosemodel 2019, zowel in bestemmingsplan 2020 als 2022. Deze berekeningen worden doorgaans gemaakt voor de situatie 10 jaar na de besluitvorming.

Het is volstrekt onduidelijk waarom de verkeersintensiteit op het Langgewenst in de huidige situatie ineens is veranderd van 4450 naar 6880 motorvoertuigen per etmaal. Wij vragen ons ook af waarom in dit geval uitgegaan wordt van een plansituatie 2040 (18 jaar later dan planvorming i.p.v. 2029 én waarom de verkeersaantallen ineens 25 tot 50% lager zijn dan in de plansituatie 2029. Waar men in 2020 uitging van 12.620 voertuigen per etmaal in 2029, gaat men nu uit van 9.320 in 2040. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de gemeente met cijfers goochelt om binnen de toegestane maximale geluidsbelasting te komen.

Tabel 4.1: Gehanteerde verkeersgegevens

Weg	Intensiteit 2019 [mvt/etmaal]	Intensiteit 2040 (variant KL29) [mvt/etmaal]
Schapenkamp	9.036-12.660	8.120-11.350
Koninginneweg (tussen Schapenkamp en Schoolstraat)	1.165	8.125
Koninginneweg (ten noorden van Schoolstraat)	2.695	3.655
Schoolstraat	4.305	9.080
Langgewenst	6.880	6.145-9.320
Melkpad	7.170	5.265
Naarderstraat	3.285-6.155	3.175-6.170
Stationsstraat	9.495	70-200
Noorderweg	935-5.395	295-2.655
Simon Stevinweg	2.055	1.730
Schoolstraat (spoorwegovergang)	2.710	0

Uit bijlage bestemmingsplan aanvraag 2022

Antwoord 2.8.6:

Het oude verkeersprognosemodel waarmee de verkeersstudies zijn gedaan voor het vernietigde bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' stamde uit 2015. In september 2020 heeft Royal HaskoningDHV het nieuwe verkeersprognosemodel opgeleverd. Deze wijkt op een paar punten af van het oude verkeersprognosemodel namelijk:

- *Het basisjaar is gekalibreerd op verkeersstellingen uit 2019 i.p.v. 2016;*
- *Het toekomstjaar is 2040 i.p.v. 2030;*
- *Vastgesteld beleid en (verkeers- en bouwplannen) van de gemeente;*
- *Buiten het studiegebied zijn de wegen optimaal aangesloten bij NRM West 2020 i.p.v. NRM West2013;*
- *Voor het toekomstjaar 2040 is aangesloten bij het NRM versie 2020 met Hoog-scenario i.p.v. NRM 2013Hoog-scenario.*

Met name de verschillen die in de sociaal economische data en beleidsinstellingen van NRM (Nederlands Regionaal Model) 2040 zorgen voor wijzigingen in de verkeersintensiteiten. Het model gaat er vanuit dat in de toekomst het gebruik van motorvoertuigen zal afnemen.

2.8.7

We hebben in onze buurt niet alleen te maken met geluiden veroorzaakt door het verkeer en spoor (en met het belgeluid daarvan), maar ook met extra geluidsbelasting door de markt, airco's en aggregaten van vrachtwagens, vliegverkeer, 6 x p.w schoonmaak plein, parkeerbewegingen, horeca, glasbakken en andere relevante bijdragen aan geluid RMG 2012 (scooters, brommers, motoren) en de geluidoverlast door

evenementen, kermis e.d., waarvan de geluidswaarde 3 jr geleden al werd verhoogd naar 85 dB en die een toeslag geven op het cumulatief geluid.

Voor alle duidelijkheid:

Algemene voorkeurswaarde is	48 dB
Huidige toegestane waarde is	59 dB
Aanvraag (eerder bestemmingsplan 2019) was	63 dB
Aanvraag (bestemmingsplan 2022) nu is	68 dB

Antwoord 2.8.7:

De beoordeling van het woon- en leefklimaat is door ons aangevuld. Daarbij is extra informatie toegevoegd met betrekking tot de diverse genoemde andere geluidsbronnen waarvan nu al overlast wordt ervaren. Voor zover de ervaren geluidsoverlast het gevolg is van aanwezige bedrijven, voorzieningen, e.d. is deze nader beoordeeld aan de hand van VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' in combinatie met de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Op basis van deze 'Staat' is de conclusie dat de aanwezige bedrijven voldoen aan de zogenoemde richtafstanden voor een 'gemengd gebied' zoals het stationsgebied. Hiermee staan deze bedrijven een goed woon- en leefklimaat niet in de weg. Wij verwijzen naar de aangevulde paragraaf.

2.8.8

De brief, die de gemeente op 29 juli aan omwonenden heeft gezonden en de informatie in het bestemmingsplan, waarin sprake is van een verhoging van 2dB of meer is o.i. dan ook zeer misleidend en bevordert het vertrouwen in de overheid niet.

De grenswaarde geluid is in het bestemmingsplan 2022 zodanig verhoogd dat bijna 13.000 voertuigen per etmaal voor onze woningen langs zouden moeten kunnen rijden, ongeacht de gevolgen voor de ruim driehonderd mensen en ongeacht wat de huidige geluidsrapporten uitwijzen.

Omdat blijkaar is ingezien dat met de verkeersaantallen (berekend op 2029) in het nieuwe bestemmingsplan 2022 de maximale norm van 68 dB nog steeds fors overschreden zal worden is men er toe overgegaan om in het laatste akoestisch rapport de verkeersaantallen van de te verwachte verkeersbewegingen met 32% te verlagen en heeft men dit nu gebaseerd op verkeersprognoses 2040! Om dit plan koste van kost door te laten gaan wordt dus én het aantal dB's extra verhoogd én worden de verkeersbewegingen (allebei uit 2019!) naar beneden aangepast (van 12.620 naar 9.320) én wordt er met prognoses voor 2040 i.p.v. 2029 gerekend.

Antwoord 2.8.8:

Verwezen wordt naar de beantwoording van 2.8.6.

2.8.9

Voor een teveel aan geluid wordt al langer door RIVM en WHO gewaarschuwd. Slaapverstoringen, hart en vaatziekten voor 750 mensen p.j. zijn hiervan het gevolg. Het kost 65 mensenlevens per jaar. De WHO adviseert de geluidsniveaus van wegverkeer onder de 53 dB te houden.

Met 68 dB vraagt de gemeente Hilversum om een geluidsbelasting toe te staan die maar liefst 32 x (!) zo hoog is als deze WHO geluidsadvieswaarde en dan nóg overschreden zal worden.

Antwoord 2.8.9:

De aanbevelingen van de WHO zijn algemeen van aard. Ook zijn de WHO-richtlijnen niet aan te merken als eenieder verbindende verdragsbepaling in de zin van artikel 94 Grondwet. De standpunten van de WHO en het RIVM zijn geen wettelijk kader. De uitgevoerde onderzoeken voor het bestemmingsplan voldoen aan de wettelijke eisen.

2.8.10

Het uitgevoerde extra verkeersonderzoek

Als bewoners hebben wij 2 alternatieven aangedragen

- 1. Stationsstraat open houden evt. met verkeerslichten of verkeer eronderdoor of bovenlangs te laten gaan via een verdieping of verhoging

- 2. Verkeer vanaf station via Koninginneweg II te leiden en bij de kerk te splitsen in stad in/stad uit. (zie bijlage I)

In het eerste gesprek met de wethouder en projectleider(waarin wij toelichting op onze bezwaren mochten geven), werd toegezegd dat onze alternatieven serieus onderzocht zouden worden. Wij vroegen toen vooral te onderzoeken hoe deze opties geschikt gemaakt zouden kunnen worden om de geplande verkeersstromen erdoor heen te laten gaan.

V.w.b. alternatief 1: Stationsstraat heeft de wethouder – zonder enig onderzoek – aangenomen dat het door bewoners aangedragen alternatief niet mogelijk is. Waarom het gelijkvloers oversteken door voetganger en fietser op de Schapenkamp dan wel mogelijk is blijft onduidelijk.

De opmerking in het rapport dat bij het bewonersalternatief meer mensen gedupeerd zouden worden dan in het plan van de gemeente is nergens onderbouwd en ook volledig onjuist. Niet alleen onjuist voor wat betreft het aantal getroffen woningen, maar zeker ook wat betreft de woonkwaliteit.

In alternatief 1: Stationsstraat worden helemaal geen woningen benadeeld. Het verkeer volgt immers nu al deze weg. Er zijn daar geen woningen met een verblijfsruimte aan de voorzijde. Dit in tegenstelling tot onze woonbuurt, waar bijna 200 woningen met balkons aan de weg liggen, de onderste op niet meer dan 1.40 meter boven straatniveau.

In alternatief 2: Koninginneweg II worden in onze variant 94 woningen benadeeld, 72 op de Naarderstraat en 22 aan de Koninginneweg. Minder dan de helft van de getroffen 200 woningen aan het Langgewenst en de Schoolstraat! Bovendien hebben geen van de woningen aan de Koninginneweg en de Naarderstraat een verblijfsruimte aan de voorzijde, waardoor de overlast zeer beperkt is en loopt het verkeer vanaf de Schapenkamp stad uit nu ook al via deze route.

Het rapport Royal Haskoning DHV (extra verkeersonderzoek) geeft 2 voordelen aan voor de gemeentelijke voorkeursvariant, maar laat de nadelen onbenoemd.

Royal Haskoning DHV benoemt dat het verkeer richting stad bij de bewonersvariant een klein stukje zou moeten omrijden. Dit is wel erg ver gezocht. Het verschil tussen beide varianten bedraagt per saldo slechts 160 m. Royal Haskoning DHV geeft in zijn conclusie aan dat het kruispunt Lage Naarderweg/

Naarderstraat/ Koninginneweg in de bewonersvariant opwaardering behoeft en er noodzaak is om het kruispunt aan te passen. Zij stelt wel vraagtekens of er fysiek voldoende ruimte voor extra opstelstroken zou zijn, maar niet is onderzocht welke oplossingen er mogelijk zijn voor dit kruispunt. De projectleider concludeert in een schrijven d.d. 02-09-2022 aan ons echter al direct dat aanpassing onmogelijk is

In het Royal Haskoning DHV onderzoek is uitsluitend gekeken naar de verkeersstromen. Er wordt compleet voorbijgegaan aan het voordeel van de bewonersvariant dat ruim 300 bewoners qua geluid niet verder gedupeerd worden, dat bewoners hun balkons kunnen blijven gebruiken en het enorme voordeel van grotendeels eenrichtingsverkeer, wat de veiligheid zeker ten goede zal komen.

Antwoord 2.8.10:

Verwezen naar eerder gegeven antwoorden.

Het omrijden voor gemotoriseerd verkeer is geen afweging geweest om de bewonersvariant af te wijzen. Met name de toename van geluidgehinderden op de Koninginneweg, Lage Naarderweg en de Naarderstraat en ook het gebrek aan ruimte om het kruispunt Koninginneweg met de Lage Naarderweg goed in te richten op de geprognosticeerde verkeerstoename waren de redenen om niet voor de bewonersvariant te gaan.

2.8.11

Het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek

Waar landelijk een beleid is om NO_x, CO₂ en fijnstof minder dicht bij de bevolking te situeren, lijkt Hilversum juist het omgekeerde te willen en zich niets van het landelijk beleid aan te trekken. Ze zetten daarmee de gezondheid van de burgers bewust op het spel. Duidelijk is dat volgens het luchtkwaliteitsrapport met de huidige verkeersaantallen de wettelijke normen net niet overschreden worden, maar dat dit met de voorgestelde hogere verkeersaantallen wel het geval zal zijn. De wettelijke norm is daarbij 2 x zo hoog als de WHO advieswaarde.

De woordvoerders van Langgewenst/Schoolstraat hebben de wethouder nogmaals uitdrukkelijk gewezen

op het feit dat de gemeente Hilversum het Schone Lucht akkoord niet heeft ondertekend, dat de Urgenda klimaatdoelen niet zijn gehaald, dat in 2030 de WHO normen voor schone lucht worden aangescherpt en dat ook Hilversum daaraan zal moeten voldoen. Ondanks dat presenteert hij nu dit bestemmingsplan.

Antwoord 2.8.11:

Verwijzen naar eerdere beantwoording en aanvullen.

De aanbevelingen van de WHO zijn algemeen van aard. Ook zijn de WHO-richtlijnen niet aan te merken als eenieder verbindende verdragsbepaling in de zin van artikel 94 Grondwet. De standpunten van de WHO en het RIVM zijn geen wettelijk kader. De uitgevoerde onderzoeken voor het bestemmingsplan voldoen aan de wettelijke eisen.

2.8.12

Mediation

De wethouder en de projectleider boden de bewoners in het laatste gesprek de mogelijkheid van mediation aan. Op onze vraag waar deze mediation dan over zou moeten gaan werd door hen genoemd: balkons dichtmaken (tegen het geluid) en het aanleggen van een groenstrookje tegen fijnstof.

Zowel mondeling als schriftelijk gaven beiden aan dat er geen enkele concessie aan het bestemmingsplan gedaan zal worden. Het plan moet blijikbaar zo snel mogelijk door de raad, ongeacht de gevolgen voor zoveel bewoners.

Als gedupeerden willen we graag in gesprek met de gemeente, uiteraard mits er serieus over de alternatieve oplossingen gesproken kan worden.

Wellicht heeft de wethouder nooit een bezoekje gebracht aan het de 55+woningen in de Schoolstraat. Deze woningen hebben een oppervlakte van slechts 43 m2 waarin compleet geleefd moet worden. De woningen hebben een klein balkon met toegangsdeur naar de woning en dit is ook de enige mogelijkheid tot ontluchten van de woning. Tevens is dit de enige vluchtroute bij brand. Bij een eerdere calamiteit moesten bewoners langs deze weg met hoogwerkers gered worden. Het afsluiten van balkons met glas is om die reden al geen optie, maar ook omdat alle balkons broeikassen zouden worden, zeker de balkons van het Langgewenst, die allen op het zuiden liggen.

Een centrumring met meer dan 13.000 voertuigen per etmaal vlak voor deze balkons leggen, betekent dat deze balkons, die gemiddeld 1,40 meter boven het maaiveld liggen (maar ook de woningen) volstrekt onleefbaar worden en niet meer te gebruiken zijn. In alle onderzoeken wordt hieraan volledig voorbijgegaan.

Antwoord 2.8.12:

In het gesprek met reclamanten is aangegeven dat de gemeente, met uitzondering van het laten lopen van de ring via de Stationsstraat, over een breed pakket aan geluidsbeperkende maatregelen wil spreken. Het verleggen van de centrumring, om de markt heen, is vanuit verschillende beleidsdoelstellingen een langgekoesterde wens. Met de vaststelling van de Structuurvisie 'Hilversum 2030' in 2013 (en bevestigd in de 'Centrumvisie' uit 2015) is besloten om de centrumring om het Langgewenst heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken. Hiermee is de barrière van de Stationsstraat niet meer aanwezig en loopt de centrumring niet meer dwars door de warenmarkt. De verlegging van de centrumring is onderdeel van het op 29 mei 2019 door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig plan. Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundigplan is een groot aantal varianten onderzocht, waaronder ook de bewonersvariant.

De bewonersvariant is vooral afgefallen vanwege het extra aantal gedupeerden. Wij onderschrijven de conclusie van reclamant dat het extra omrijden zeer beperkt is, dat argument weegt daarom in de keuze slechts zeer beperkt mee.

Deze geluidseffecten wegen het zwaarst, daar komt bij dat het kruispunt Koninginneweg – Naarderstraat een complexe opwaardering vereist. In het genoemde schrijven van 02-09-2022 is dit toegelicht. Voor deze optie zijn extra opstelstroken bij het kruispunt Lage Naarderweg - Koninginneweg - Naarderstraat, waar geen ruimte voor is. Er wordt niet gesteld dat het onmogelijk is die ruimte creëren. Omdat deze variant qua geluid al slechter scoort is daar geen nader onderzoek naar gedaan.

2.8.13

In het bestemmingsplan wordt de Koninginneweg genoemd als brede boulevard met veel groen. Helaas staat nergens als nadeel vermeld dat het verkeer vanuit de Schapenkamp (én vanuit het Mediapark) daarna een hoek om moet door een woonbuurt waarbij slechts 15 meter ruimte tussen de wooncomplexen bestaat en waarin ook de uitgang van een school is gelegen.

De Schoolstraat en het Langgewenst zijn volledig ongeschikt om er meer dan 13.000 voertuigen per etmaal doorheen te laten gaan. Zeker wanneer er in de toekomst ook nog 7 woonblokken op Stationsplein en Koninginneweg plus een parkeergarage bij moeten komen. Daarnaast is ook geen rekening gehouden met het feit dat in de toekomst aan de overzijde van het spoor bedrijventerreinen bebouwd gaan worden waarvan het verkeer eveneens via onze straten zal moeten rijden om het centrum te bereiken, hetzij via het Mediapark/Joh. Geradtsweg, hetzij via de Beatrixtunnel/Schapenkamp. Dit nieuwe bestemmingsplan zal dan ook leiden tot een zeer ernstige verslechtering van woonklimaat, leefbaarheid en veiligheid in de buurt.

Antwoord 2.8.13:

In het verkeersprognosemodel is rekening gehouden met toekomstige bouwplannen. Dus ook met het verkeer afkomstig van de 7 nieuw te bouwen bouwblokken en andere plannen (bouw en verkeersplannen) zover deze al besloten waren bij het opstellen van het verkeersprognosemodel. Voorbeeld hiervan is het afsluiten van de Kleine spoorbomen in het vierde kwartaal van 2024.

In de vormgeving van de verkeersontsluiting zullen ook de verkeersveiligheidsaspecten worden betrokken. Dat zal onderdeel zijn van de nadere uitwerking van de inrichtingsontwerpen. Vrij liggende fietspaden en veilige oversteken voor fietsers en voetgangers zullen hiervan onderdeel uitmaken. Ook het Langgewenst zal duurzaam veilig worden ingericht. Dat betekent dat het Langgewenst zodanig wordt ingericht dat de straat wordt herkend als 50 km per uur straat. Dit ontmoedigt te hard rijden en zorgt voor een goede verkeersafwikkeling.

2.8.14

Wij wijzen er met klem op dat nauwelijks voldaan is aan de informatieplicht van de gemeente, welke zich beperkte tot een kennisgeving aan omwonenden van het ter inzage leggen van het bestemmingsplan en het gesprek met ondergetekenden, waarbij ons meegedeeld werd dat het plan ongewijzigd maar met een hogere grenswaarde aan u zou worden voorgelegd. Naar onze mening was dat niet de intentie van de Raad van State.

In het bestemmingsplan staat vermeld dat meer geluid inherent is aan het wonen in het centrum. Ook wij zijn daarvan heel goed op de hoogte, maar de grenswaarde ophogen tot het maximaal toegestane aantal dB's kan daarvan toch niet de bedoeling zijn, m.n. wanneer dat niet nodig is en er goede alternatieven zijn. Een goede ruimtelijke ordening en zorgen voor een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat is uw verantwoordelijkheid - aldus de Raad van State -. Omdat dit bestemmingsplan, om alle bovengenoemde redenen, ons inziens, niet voldoet aan die voorwaarde, vragen wij u dan ook dringend het bestemmingsplan 2022 in deze vorm af te wijzen.

Mede namens vele omwonenden,

XX en XX

Bijlage: 1 Voorkeursvariant bewoners.

Bijlage: 2 10 Lijsten met 128 handtekeningen van omwonenden Langgewenst/Schoolstraat

Antwoord 2.8.14:

Wij verwijzen naar onze eerdere reactie met betrekking tot het informeren over de ter inzage legging plannen en mogelijkheid om daar op te reageren. Wij zijn van mening meer te hebben gedaan dan te doen gebruikelijk als het gaat om informeren omwonenden.

Tevens zijn wij van mening dat de raad op grond van alle stukken bij de vaststelling van het bestemmingsplan een zorgvuldige beoordeling en afweging kan maken in het kader van de vereiste 'goede ruimtelijke ordening'.

2.9 Reclamant 9 Benthem Gratama advocaten (digitaal geregistreerd op 6 september 2022, zaaknummer 1205440)

Zienswijze is ingediend namens bewoonster XX naar aanleiding van het Bestemmingsplan "Stationsgebied 2022"

Zij meent dat u niet tot vaststelling van dit besluit kunt overgaan.

2.9.1**Feiten**

1.

Mevrouw woont sinds 1974 op de XX. In eerste instantie als huurder, in 1999 is ze eigenaar van de woning geworden. Ze woont daar met veel plezier en wil daar nog lang blijven wonen. Het perceel heeft de bestemming wonen. In het ter inzage liggende bestemmingsplan geeft haar perceel een centrumbestemming. Deze bestemming biedt diverse mogelijkheden.

2.

Door het College van Burgemeester en Wethouders is aan mevrouw XX aangegeven dat het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan met zich mee zal brengen dat zij niet langer aan de XX kan blijven wonen. Het College heeft mevrouw voorgesteld haar woning te kopen.

3.

Nu mevrouw geenszins voornemens is de woning te verkopen, dreigt het College met een onteigeningsprocedure. Voor mevrouw is dit zeer ingrijpend. Hiervoor zou begrip moeten worden opgebracht. Het lijkt ook voor de hand te liggen dit belang mee te nemen in de overwegingen ten aanzien van het vaststellen van dit bestemmingsplan. U dient het algemeen belang maar ook het belang van het individu. Mevrouw XX verzoekt u dan ook het bestemmingsplan niet vast te stellen. Hiervoor draagt zij voorts het volgende aan.

Zienswijze

Naar aanleiding van het bestemmingsplan

4.

Mevrouw XX meent dat er geen sprake is van een ruimtelijke grondslag ten behoeve van het vaststellen van het onderliggende bestemmingsplan in haar huidige vorm. Er bestaat voldoende mogelijkheid de beleidsdoelstellingen van de Gemeente Hilversum te bereiken met plannen waarbij de woning van mevrouw XX kan blijven staan. Uit de toelichting op het plan blijkt niet dat u voldoende onderzoek heeft gedaan teneinde te bepalen of het mogelijk is de woning aan de Koninginneweg te laten staan en mevrouw daar te laten blijven wonen. Het is onzorgvuldig en in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur dat u hiertoe niet bent overgegaan.

Antwoord 2.9.1:

De planvorming voor het Stationsgebied kent een lange voorgeschiedenis, verwezen wordt naar de plantoelichting voor een uitgebreide beschrijving (paragraaf 1.3).

In de stukken is uitvoerig toegelicht waarom de gemeente het stationsgebied wil transformeren. Met de vaststelling van de Structuurvisie 'Hilversum 2030' in 2013 (en bevestigd in de 'Centrumvisie' uit 2015) is besloten om de centrumring om het Langgewenst heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken. Hiermee is de barrière van de Stationsstraat niet meer aanwezig en loopt de centrumring niet meer dwars door de warenmarkt. De verlegging van de centrumring is onderdeel van het op 29 mei 2019 door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig plan. Vanwege de verlegging is gebleken dat meer ruimte nodig is voor de Koninginneweg. Daardoor is er geen plek voor de huidige bebouwing. Om deze reden is herontwikkeling van het gebied tussen de Koninginneweg-oost en het spoor noodzakelijk. Dit is ook de aanleiding geweest voor de gemeente om in 2018 voorkeursrecht te vestigen op alle gronden gelegen tussen spoor en Koninginneweg-oost, waaronder het perceel van reclamante. De gemeente is van mening uitgebreid te hebben gemotiveerd waarom de bestaande bebouwing niet kan blijven staan.

2.9.2

5.

Er blijkt uit het plan ook niet op welke wijze bewoners als mevrouw XX worden gecompenseerd, met name waar het betreft het verkrijgen van vervangende woonruimte. Vanzelfsprekend zal een eventuele onteigening leiden tot een schadebedrag. Daar heeft mevrouw alleen niets aan. Zij heeft behoefte aan andere woonruimte, ook in het centrum van Hilversum. In uw ontwerpplan gaat u op deze behoefte ten onrechte niet in.

Antwoord 2.9.2:

De belangenafweging en compensatie zijn ook aan de orde gekomen in de procedure van bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' dat op 2 februari 2022 is vernietigd (ECLI:NL:RVS:2022:326). In deze uitspraak heeft de Raad van State bevestigd dat de Wet ruimtelijke ordening niet de verplichting oplegt om al in het kader van de bestemmingsplanprocedure over de mogelijkheden van een vervangende locatie volledige duidelijkheid te verschaffen. Verwezen wordt naar de overwegingen 17.4 en 17.5.

17.4. In beginsel moet legaal bestaande bebouwing en gebruik als zodanig in het bestemmingsplan 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.

De Afdeling overweegt verder, met verwijzing naar de uitspraak van 17 augustus 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:2262](#), dat bij de bepaling van het gewicht dat aan de gevestigde rechten en belangen moet worden toegekend in dit geval onder meer een rol speelt of de op de percelen van [appellant sub 2] uitgeoefende activiteiten binnen de planperiode verplaatst kunnen worden of een adequate financiële tegemoetkoming aan [appellant sub 2] wordt verstrekt.

17.5. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in dit geval een groter gewicht mogen toekennen aan het realiseren van bouwblok 7 dan aan de belangen van [appellant sub 2] bij het behoud van de bebouwing en gronden die zij gebruikt ten behoeve van de coffeeshop ter plaatse. In dit verband acht de Afdeling van belang dat de raad onder verwijzing naar het beleid "Horecakader", vastgesteld door de raad in 2017, heeft toegelicht dat het uitgangspunt van dit beleid is om horeca te concentreren in twee gebieden in het centrum. [coffeeshop] is volgens de raad niet gelegen in deze concentratiegebieden en wordt verder ook niet als zodanig genoemd in het Horecakader als behorend bij één van die horecaconcentratiegebieden. Daarnaast acht de Afdeling van belang dat de raad heeft toegelicht dat buiten de concentratiegebieden terughoudend wordt omgegaan met het toestaan van horeca en dat uitbreiding van horeca in principe niet mogelijk is. Dat is zeker niet, zo heeft de raad toegelicht, daar waar wordt ingezet op de woonfunctie. Hoewel het stationsplein feitelijk gezien ook buiten de concentratiegebieden is gelegen, vindt de raad het gerechtvaardigd om op het stationsplein enige kleinschalige horeca mogelijk te maken die gericht is op gebruikers van het station, gelet op de ligging tussen het station en de binnenstad. De raad heeft verder toegelicht dat het poppodium "De Vorstin", waar [appellant sub 2] naar verwijst, volgens het Horecakader wel onderdeel uitmaakt van het daar dichtbij gelegen horecaconcentratiegebied en dat initiatieven voor zogenoemde "pareltjes" wel mogelijk blijven buiten de bestaande horecaconcentratiegebieden. Als voorbeeld heeft de raad hierbij gewezen op het bestaande "Parc in de Oude Haven" en "Chef aan de Werf". Volgens de raad is er in het geval van [coffeeshop] echter geen sprake van een parel of een uitzonderlijk geval waarbij afwijking van het Horecakader aan de orde is. De raad heeft toegelicht dat het in dit geval om een nieuw in te vullen gebied gaat waarbij de keuze is gemaakt om aan te sluiten bij het beleid "Horecakader". Dit standpunt acht de Afdeling niet onredelijk.

De raad heeft verder toegelicht dat de gemeente op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten een voorkeursrecht heeft gevestigd op de gronden van [appellant sub 2]. Daarnaast heeft de raad toegelicht te zullen overgaan tot onteigening van de gronden van [appellant sub 2], indien het minnelijk overleg niet tot het gewenste resultaat leidt. [appellant sub 2] wordt bij een eventuele onteigening op basis van de Onteigeningswet in beginsel volledig schadeloos gesteld. Gelet daarop heeft de raad aannemelijk gemaakt dat het gebruik van de gronden van [appellant sub 2] ten behoeve van de coffeeshop binnen de planperiode wordt beëindigd. De Wet ruimtelijke ordening legt, anders dan [appellant sub 2] betoogt, de raad niet de verplichting op om al in het kader van de bestemmingsplanprocedure over de mogelijkheden van een vervangende locatie voor het bedrijf volledige duidelijkheid te verschaffen. De zorgvuldigheid die moet worden betracht bij het voorbereiden van besluiten, legt deze verplichting ook niet op. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid de door hem gekozen bestemmingen heeft kunnen toekennen zonder een vervangende locatie aan te bieden. Gelet op het voorgaande kon de raad vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afzien van de hoofdregel dat legaal bestaande bebouwing en gebruik in beginsel als zodanig dient te worden bestemd.

Het betoog slaagt niet.

2.9.3

6.

Bij het plan behoort een zogenaamde Aeries berekening. Mevrouw heeft niet de middelen de door u uitgevoerde berekening te evalueren. Zij meent echter dat de voorgenomen nieuwbouw significante gevolgen zal hebben en derhalve kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Antwoord 2.9.3:

Reclamant onderbouwt niet met concrete argumenten waarom het stikstofonderzoek (Aeries berekening) gebrekkig is. De gemeente is van mening dat dit onderzoek op de correcte wijze, conform alle geldende wettelijk eisen, is uitgevoerd.

2.9.4

Naar aanleiding van het ontwerp "besluit hogere waarden"

7.

Het in 2020 vastgestelde Bestemmingsplan Stationsgebied 2020 en het daarbij behorende hogere grenswaardebesluit is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 2 februari 2022 vernietigd. De besluiten waren niet juist onderbouwd.

8.

XX meent dat het gewijzigde besluit hogere waarden nog altijd onvoldoende is onderbouwd. De toelichting is niet zodanig dat zij de mogelijkheid heeft een derde deze hogere waarde te laten beoordelen. Zij heeft hiertegen separaat een zienswijze ingebracht.

Antwoord 2.9.4:

De zienswijze tegen het 'ontwerp-besluit hogere waarden' zijn als zienswijze 2.10 onderdeel van deze nota. Verwezen wordt naar de beantwoording bij die zienswijze.

2.9.5

Conclusie

9.

XX woont met veel plezier aan de XX. Er bestaan geen ruimtelijk relevante argumenten om het voor dit perceel vigerende bestemmingsplan te wijzigen, zodanig dat de woning van mevrouw niet kan blijven bestaan. Zij verzoekt u derhalve het plan niet vast te stellen dan wel zodanig te wijzigen dat mevrouw in een goede en prettige omgeving kan blijven wonen. XX meent voorts dat het door u voorgestelde besluit hogere waarden nog altijd niet juist en volledig is gemotiveerd en derhalve niet kan worden vastgesteld. Zij heeft hiertegen bij het College van Burgemeester en Wethouders de daartoe benodigde zienswijze ingediend.

Antwoord 2.9.5:

De gemeente wil deze zienswijze niet honoreren en verwijst hiervoor naar de eerder gegeven beantwoording.

2.10 Reclamant 10 Benthem Gratama advocaten (digitaal geregistreerd op 6 september 2022, zaaknummer 1205558)

XX, woonachtig aan de XX te Hilversum wenst door middel van deze brief zienswijzen in te dienen naar aanleiding van het ontwerp besluit "Hogere waarden geluid". XX meent dat u niet tot vaststelling van dit besluit kunt overgaan. U ontvangt deze zienswijze per aangetekende mail en per aangetekende post binnen de daartoe gestelde termijn.

Reactie gemeente: Reclamant begint de zienswijze met de opsomming van feiten. Hiervoor wordt verwezen naar zienswijze 2.9.1 (de onderdelen 1 tot en met 3) die identiek zijn.

2.10.1

Zienswijze

4.

XX heeft naar aanleiding van het ter inzage gelegde bestemmingsplan bij de Gemeenteraad een zienswijze ingebracht. Het in 2020 vastgestelde Bestemmingsplan Stationsgebied 2020 en het daarbij behorende hogere grenswaardebesluit is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 2 februari 2022 vernietigd. De besluiten waren niet juist onderbouwd.

5.

XX heeft kennis genomen van het thans ter inzage liggende besluit inzake de hogere grenswaarde. Voor haar is het niet eenvoudig dit besluit te beoordelen. Het hiertoe inschakelen van een deskundige is zeer kostbaar en derhalve niet mogelijk. Voor zover zij kan overzien is het gewijzigde/aangepaste besluit hogere waarden nog altijd onvoldoende onderbouwd. XX meent dat uw college een derde onafhankelijke partij zou moeten inschakelen om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren. Ook de belangen van mevrouw zouden hierbij moeten worden meegenomen.

Antwoord 2.10.1:

Reclamant onderbouwt niet met concrete argumenten waarom het 'hogere waarden besluit' onvoldoende is onderbouwd. De gemeente is juist van mening dat dit besluit op de correcte wijze tot stand is gekomen. Het besluit is gebaseerd op onderzoeken van onafhankelijke adviesbureaus. Wij zien dan ook geen aanleiding om een ander bureau in te schakelen.

2.10.2

Conclusie

6.

XX woont met veel plezier aan de XX. Er bestaan geen ruimtelijk relevante argumenten om het voor dit perceel vigerende bestemmingsplan te wijzigen, zodanig dat de woning van mevrouw niet kan blijven bestaan. Zij verzoekt u derhalve het plan niet vast te stellen dan wel zodanig te wijzigen dat mevrouw in een goede en prettige omgeving kan blijven wonen. XX meent dat het door u voorgestelde besluit hogere waarden nog altijd niet juist en volledig is gemotiveerd en derhalve niet kan worden vastgesteld.

Antwoord 2.10.2:

De gemeente wil deze zienswijze niet honoreren en verwijst hiervoor naar de eerder gegeven beantwoording alsmede naar onze reactie op zienswijze 2.9.

2.11 Reclamant 11 Stichting woningcorporatie Het Gooi en Omstreken (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1205967)

Wij volgen als woningcorporatie en omwonende de ontwikkelingen rondom het Stationsgebied met extra grote belangstelling en reageren graag op het nieuwe ontwerpbestemmingsplan.

2.11.1

Positief: meer betaalbare woningen

Het Gooi en Omstreken is erg positief over de verhoging van de bouwhoogtes en de verruiming van het aantal woningen. Het aantal woningen stijgt hierdoor van de eerder genoemde 200 tot 325 woningen naar maximaal 450 woningen. De vraag naar betaalbare sociale huurwoningen is hoog in uw gemeente en wij steunen elk plan dat de kansen voor woningzoekenden in de gemeente vergroot. Van ons mag u zelfs uw ambitie verder verhogen!

Antwoord 2.11.1:

De gemeente neemt kennis van deze zienswijze en is verheugd over de positieve reactie met betrekking tot de verruiming van het aantal woningen.

2.11.2

Aanbod: realisatie middenhuur

In uw woonvisie geeft u aan dat bij nieuwbouwlocaties minimaal 33% van het programma bestaat uit sociale huurwoningen. Het overige programma bestaat uit 50% woningen in het middeldure segment, waarvan minimaal de helft in het lage middeldure huursegment. Wij doen u hierbij het aanbod om niet alleen de sociale huurwoningen in het Stationsgebied te realiseren, maar ook een deel van de middenhuurwoningen. Deze woningen willen wij verhuren aan de lage middeninkomens, conform uw doelgroepenverordening. De exploitatie van deze twee categorieën huurwoningen door een woningcorporatie garandeert dat de woning langjarig beschikbaar blijven voor de beoogde doelgroep - mensen met een beperkt inkomen.

*Antwoord 2.11.2:**Wij nemen kennis van het aanbod.**De gemeente is voornemens om de te realiseren functies op de markt te zetten door middel van een aanbesteding. Hierbij streven wij er naar de kennis vanuit de markt optimaal in te zetten, waarbij het beste aanbod van de inschrijvende partijen zal leiden tot gunning. De gemeente is momenteel met de nadere uitwerking van de aanbesteding van het stationsgebied bezig. In deze uitwerking wordt ook rekening gehouden met het gemeentelijk beleid.*

2.11.3

Aandachtspunt: verleggen centrumring

In onze reactie op het Voorontwerp Bestemmingsplan gaven wij eind 2019 al aan ons zorgen te maken over effecten van de verhoogde verkeersdruk op de leefomgeving en het woongenot van de bewoners in ons seniorenwooncomplex 'Prinsenhof' aan de Schoolstraat. Uit het aanvullend onderzoek is gebleken dat dit ondanks de toenemende overlast voor onze bewoners, toch de beste variant is. Dit is uiteraard een zeer teleurstellend bericht voor onze bewoners. Graag treden wij, samen met de bezorgde bewonersvertegenwoordiging uit dit complex, met de gemeente Hilversum in overleg om tot een passende oplossing te komen voor behoud van de woonkwaliteit. Te denken valt aan oplossingen als het vroegtijdig aanbrengen van geluidsdempende asfalt laag, het uitvoeren van geluidsmetingen in de woningen (vóór en na de uitvoering) en het aanbrengen van voorzieningen in de omgeving en aan de woningen om de voorspelde geluidsoverlast en luchtvervuiling zo veel mogelijk te beperken.

*Antwoord 2.11.3:**In het plan zijn de wettelijk verplichte maatregelen verankerd. De gemeente gaat graag in overleg met G&O en vertegenwoordigers van bewoners over het moment van uitvoering en passende aanvullende maatregelen om de woonkwaliteit zoveel als mogelijk te behouden.*

2.11.4

Aandachtspunt: parkeernorm

Er wordt in het nieuwe ontwerpbestemmingsplan verwezen naar verouderde beleidsregels Parkeren uit 2017. Deze zijn onder andere gebaseerd op onderzoek van 2005 en 2012. In de beleidsregels wordt gesteld dat er een langjarige groei van het autogebruik wordt verwacht. Wij zien een tegenovergestelde trend. Een gegeven dat dat bevestigd werd door de aanwezigheid van het Stadsdebat over de Omgevingsvisie op afgelopen 12 mei. Steeds minder mensen kunnen en willen de kosten van het autobezit betalen. Daarnaast is er een toenemende vraag naar auto- en scooterdeelproducten. Gezien de directe nabijheid van het trein- en busstation zouden wij willen pleiten voor een aanzienlijke verlaging van het aantal parkeervoorzieningen en meer in te zetten op het delen van auto's en gebruik van het openbaar vervoer en dit vast te leggen in nieuwe beleidsregels Parkeren die van toepassing worden verklaard op het nieuwe bestemmingsplan Stationsgebied. Dat betekent dat toekomstige bewoners er bewust voor kiezen op een locatie te wonen waar geen of weinig parkeervoorzieningen zijn.

*Antwoord 2.11.4:**In het bestemmingsplan is het vigerende parkeernormenbeleid onderdeel van de regels. De regeling is zodanig flexibel dat zodra er nieuwe parkeernormen zijn vastgesteld en bekend*

gemaakt deze 'automatisch' ook onderdeel worden van de geldende bestemmingsplannen. Dit betekent dat het niet nodig is bestemmingsplannen op dat moment te herzien. De gemeente is voornemens het parkeerbeleid op korte termijn te herzien. Dit is ook afgesproken in het huidige coalitieakkoord 2022 – 2026 'Hilversum Koesteren': 'Het actualiseren van het parkeerbeleid om belemmeringen rond transformatie weg te nemen, waarbij het recht op een parkeervergunning bij deze woningen vervalt. ' Onder deze actualisatie valt ook het herzien van parkeereisen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De normen bij OV-locaties zullen hierbij bijzondere aandacht krijgen.

2.11.5

Bereikbaarheid en uitstraling kantoor Het Gooi en Omstreken

Tot slot willen wij uw aandacht vragen voor de bereikbaarheid van ons kantoor aan de Schapenkamp 130 en de inrichting van de openbare ruimte direct grenzend aan ons kantoor. Vanuit ons kantoor voert onze Servicedienst kleine onderhoudswerkzaamheden uit bij onze bewoners. Bewoners en zakelijke relaties bezoeken ons kantoor. Voor de bedrijfsvoering van Het Gooi en Omstreken is het noodzakelijk dat ons kantoor zowel tijdens de realisatie van de werkzaamheden als in de eindsituatie gedurende kantooruren per auto, fiets en te voet bereikbaar blijft. In het plan wordt ook een herinrichting van de Schapenkamp voorzien. Het Gooi en Omstreken denkt graag mee bij de uitwerking van deze plannen, zodat de beoogde uitstraling van ons kantoor aan de Schapenkamp kan worden gewaarborgd.

Antwoord 2.11.5:

G&O is als belanghebbende in het gebied al betrokken bij het ontwerp van de buitenruimte. De bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden wordt integraal onderdeel van de uitvoering van de plannen. In de toekomstige plannen blijft het pand van G&O bereikbaar.

2.12 Reclamant 12 (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1206030)

2.12.1

Reactie:

Toename van geluid zal aanzienlijk zijn door deze plannen en is zelfs nog niet/nauwelijks meetbaar voor de bestaande woningen op de Schapenkamp. Aan de ene kant, veel nieuwbouw te plaatsen en tegelijkertijd van de Schapenkamp 2 richtingsverkeer te maken (nog meer drukte en verkeer) zal onherroepelijk leiden tot inbreuk van woongenot in de woning.

Dat gemeente dit allemaal ook weet en bevestigt maar toch de plannen wil doorzetten dmv een "hogere waarde vast te stellen" is schrijnend voor de huidige bewoners.

Bij deze dan ook alvast mijn zienswijze zonder tot op heden juridisch advies te hebben geraadpleegd.

Antwoord 2.12.1:

Voor wat betreft de beoordeling van de gevolgen van het woongenot verwijzen wij naar onze beantwoording van zienswijze 2.8.4.

De Schapenkamp wordt niet tussen de Stationsstraat en de Beatrixtunnel een tweerichtingsverkeer straat. Er wordt een verkeersknip aangebracht ter hoogte van de Marktgarage (Silverpoint), hierdoor is het niet mogelijk om rechtstreeks vanaf de Koninginneweg naar de Beatrixtunnel te rijden. Met behulp van het verkeersprognosemodel uit 2020 is berekend dat het verkeer op de Schapenkamp van ongeveer 10.500 motorvoertuigen per werkdag naar ongeveer 9.000 motorvoertuigen per werkdag gaat. Tevens wordt op de Schapenkamp een geluidsreducerende deklaag aangebracht. Voor de geluidsbelasting betekent dat deze juist naar beneden gaat. Voor de Schapenkamp wordt daarom ook geen hogere geluidswaarde vastgesteld.

2.13 Reclamant 13 (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummers 1206050 (hogere waarden) en 1206052 (bestemmingsplan), beide zienswijzen zijn identiek)

2.13.1

Ik ben het niet eens met de besluiten. De redenen daarvan zijn als volgt:

1. Extra woonlagen stationsplein staan haaks op afspraken in het Stedenbouwkundig plan.

Een van de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' betreft het maximaal aantal bouwlagen. Uit de toelichting op het Bestemmingsplan blijkt dat de Raad zal worden voorgesteld om twee woonlagen toe te voegen aan de gebouwen die op het Stationsplein zullen worden gebouwd. Hierdoor biedt het Bestemmingsplan ruimte aan 450 woningen, waar het vernietigde bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' uitging van hooguit 325 woningen. De twee extra woonlagen staan echter haaks op het op 29 mei 2019 door de Raad vastgestelde 'Stedenbouwkundig plan' waarin staat dat de in het Stationsgebied te realiseren bouwblokken een bouwhoogte van maximaal 3 tot 6 lagen bedraagt. Niet alleen staan de extra woonlagen haaks op de afspraken in het Stedenbouwkundig plan. Ook wordt er voorbij gegaan aan aantal uitgangspunten die bij de inrichting van het nieuwe Stationsgebied altijd bovenaan de agenda hebben gestaan, namelijk een groenere entree voor Hilversum en een betere verbinding tussen Oost en West. Twee extra bouwlagen betekent meer nog meer beton tussen het al zeer beperkt geplande groen (die paar geplande boompjes in het Bestemmingsplan kan nauwelijks groen genoemd worden) en gaat ten koste van het leefklimaat. Twee extra bouwlagen betekent ook een hogere "scheidingmuur" tussen de Oost- en Westkant van het station. Indien alle bouwblokken tussen de 20 en 26 meter hoog worden dan zal het resultaat een serie wolkenkrabbers zijn. Kortom: "Zuidas" praktijken in plaats van een knusse en groene entree voor Hilversum. Opvallend is in de toelichting op het Bestemmingsplan geen motivatie of toelichting is gegeven voor de keuze van de twee extra bouwlagen op het stationsplein anders dan dat er een wens in het Coalitieakkoord is geuit voor de bouw van 3000 extra woningen. Nergens lees ik een proportionaliteitstoets of zorgvuldig gemaakte belangenafweging. Waarom handelen in strijd met het Stedenbouwkundig plan? kan er op geen enkele andere manier hetzelfde doel bereikt worden? Wordt het stationsgebied niet onevenredig belast? Ten gunste van en ten koste van welke andere belangen? Waar is de motivatie van de Gemeente om het zo te doen? Hiervoor hoeven we toch niet eerst weer naar de Raad van State?

Antwoord 2.13.1:

Het klopt dat, in afwijking van het vastgestelde 'Stedenbouwkundig plan', het ontwerpbestemmingsplan 2 extra woonlagen op het stationsplein mogelijk maakt. Reden hiervoor is de wens om extra woningen te creëren. De druk op de woningmarkt is fors. Dat geldt voor Hilversum, en ook voor andere delen van de Gooi en Vechtstreek en daarbuiten. In alle segmenten is de vraag groter dan het aanbod en de doorstroming stokt. We gaan daarom de raad voorstellen in te stemmen met 2 extra lagen voor het stationsplein. Extra woningen zorgen tevens voor een gunstig effect op de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

Wij willen opmerken dat de toename van het totaal aantal mogelijke woningen in het bestemmingsplan (maximaal 450) in vergelijking met het bestemmingsplan uit 2020 (maximaal 325) niet volledig wordt veroorzaakt door deze 2 extra lagen. Er is nu namelijk ook een beter inzicht in de gewenste typen en grootte van de woningen toegespitst op de doelgroepen en locatie. De gemiddelde woninggrootte is daardoor iets kleiner geworden. Het nieuwe bestemmingsplan biedt binnen dit programma daarom meer ruimte voor woningen.

Wij zijn het niet met reclamant eens dat de 2 extra lagen gevolgen hebben voor de groene entree. Groen is juist een essentieel onderdeel van het stationsgebied. Niet voor niets is de ondertitel van het Stedenbouwkundig plan 'de groene loper naar de mediastad'. Wij vinden belangrijk dat het stationsgebied een prettig gebied zal zijn om te verblijven. Voldoende groen is dan onmisbaar. In de openbare ruimte van het stationsgebied moet het Hilversumse landschap ervaarbaar zijn. Dit doen we door zo veel mogelijk inheems groen aan te planten en de bestrating te laten refereren aan de lokale ondergrond. De Schapenkamp krijgt aan beide kanten een laanbeplanting van verschillende boomsoorten. De bermen zullen met een gevarieerde beplanting worden ingericht om de biodiversiteit in het stationsgebied te vergroten.

Ook zijn wij het niet eens met reclamant dat de 2 extra lagen zorgen voor een 'scheidingsmuur' tussen de oost- en westkant van het station. De toegestane hoogtes in het ontwerpbestemmingsplan zijn namelijk vergelijkbaar met de opgenomen maximale hoogtes van 25 meter voor de zogenaamde 'ontwikkellocaties' in het nieuwe bestemmingsplan '1221', gelegen aan de andere zijde van het spoor en station. Ook de structuurvisie 'Bruisend Hart' (het gebied op en rond het Oosterspoorplein) staat hoogteaccenten toe van 25 meter.

Voor de goede orde willen wij opmerken dat in het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' een maximale hoogte van 25 meter is toegestaan voor het stationsgebouw en het bouwvlak ter plaatse van het gesloopte UWV-pand. Voor het bouwvlak waar voorheen de 'Kwekerij' was gesitueerd geldt zelfs een maximale hoogte van 45 meter. De hoogte van 26 meter voor 2 hoofdgebouwen op het stationsplein kan daardoor zelfs als een flinke afname worden betiteld.

2.13.2

2. Overconcentratie en beperking woongenot.

De Gemeente Hilversum kent een regeling die overconcentratie en meervoudige bewoning tegengaat. Met een omgevingsvergunning kan van die regeling worden afgeweken. Dat kan echter alleen als o.a. wordt voldaan aan de parkeernormen en er niet te veel meervoudige bewoning (overconcentratie) in de buurt is. Daarnaast dient het woongenot op en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden niet onevenredig te worden aangetast. Vaststaat dat Gemeente Hilversum op 15 juni 2022 een omgevingsvergunning heeft afgegeven voor de bouw van 139 woningen op de Schapenkamp 2. In deze omgevingsvergunning wordt afgeweken van de maximale bouwhoogte van 26 meter naar bijna 27 meter hoog. Genoemde woningen worden gebouwd tegenover en naast de 450 appartementen die binnen het Bestemmingsplan zullen worden gebouwd. Het betreft hier dus een totale toename van 589 nieuwe woningen rondom het appartementencomplex van ondergetekende. Dit is nog zonder de appartementen die gebouwd worden aan de Schapenkamp 130 (zie later in deze brief). 600 woningen is 20% van het in het Coalitieakkoord 2022-2026 genoemde voornemen om de woningvoorraad voor 2030 aan te vullen met 3000 woningen. Waarom moet 20% van dat voornemen uitgevoerd worden op reeds het drukste stukje Hilversum?

Opvallend is dat bergen in de toelichting op het Bestemmingsplan een motivatie of toelichting is gegeven voor de keuze de twee extra bouwlagen op het stationsplein en Ik ben van mening de buurt 600 nieuwe woningen niet 'aankan'. Er is thans en er zal straks nog meer sprake zijn van een substantiële toename van o.a.:

- levering van goederen en diensten (PostNL/DHL/ onderhoudsbedrijven/ verhuizingen etc.) aan de nieuwe appartementen;
- afvaloverlast (hetgeen thans al een probleem is);
- burenrumoer en dan met name in de zomer op de balkons;
- verkeers- en parkeerhinder;
- belemmering van direct zonlicht, belemmering van uitzicht en een afname van privacy (met name aan de oostkant van het appartement van ondergetekende)
- Extra geluidsoverlast als gevolg een doorgaande centrumring van zuid naar noord en een geknipte centrumring ter hoogte van het Stationsplein van noord naar zuid.
- Extra geluidsoverlast als gevolg van de bouw van 139 appartementen aan de Schapenkamp 2.

De Gemeente wil teveel binnen het Bestemmingsplan. Haar ambities zijn te groot. Ze wil een Busstation, een taxistandplaats, uitbereiding van het stationsgebouw, een stationsplein, een kiss & ride, een centrumring met knip, 600 woningen, een fietsenstalling, een commerciële plint en een zogenaamde groene entree en dat allemaal op nog geen halve vierkante kilometer. Dat gaat gewoonweg niet. Bovenstaande leidt een ontoelaatbare inbreuk op het woon- en leefklimaat zelf en de omgeving. Om die reden dienen de twee extra woonlagen op het Stationsplein in het Bestemmingsplan geschrapt te worden.

Antwoord 2.13.2:

In algemene zin is het doel van het bestemmingsplan 'Regeling meervoudige bewoning' het geven van kaders waarmee de overconcentratie en overlast van meervoudige bewoning kan worden tegengegaan. Het is daarbij niet de doelstelling om altijd en overal nieuwe meervoudige bewoning

te voorkomen. Meervoudige bewoning kan bijvoorbeeld vaak een goede herbestemming voor bestaande gebouwen/panden zijn. Met het nieuwe plan kunnen maximaal 450 woningen worden opgericht.

De vergunde woningen voor Schapenkamp 2 (i.c. Silverpoint) zijn al mogelijk op grond van het daarvoor geldende bestemmingsplan 'Binnenstad 2013'. Binnen dat bestemmingsplan heeft de afweging plaatsgevonden welke functies, gebruik en bouwmogelijkheden acceptabel zijn. In de vergunningaanvraagprocedure voor de transformatie van Silverpoint zijn de criteria voor meervoudige bewoning ook afgewogen. In die zin staat dat 'los' van het bestemmingsplan voor het stationsgebied. De vergunde woningen zijn wel als 'gegeven' betrokken in de milieuonderzoeken voor bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022'.

Het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' maakt de nieuwbouw van woningen mogelijk. Zoals eerder aangegeven is in de regels het aantal nieuw te realiseren woningen gemaximeerd op 450. Op grond van de planregels zijn de geldende parkeernormen van toepassing voor nieuwe omgevingsvergunningaanvragen. Tevens is de Doelgroepenverordening via de regels gekoppeld aan het plangebied. Op grond van deze verordening geldt bijvoorbeeld een minimale woningoppervlakte voor middeldure huurwoningen. De gemeente is van mening dat voor het plangebied en de directe omgeving het centrum geen sprake zal zijn van overconcentratie nu het aantal woningen is gemaximeerd en dat met de nieuwbouw die het bestemmingsplan mogelijk maakt een goede woonkwaliteit ontstaat.

Het stationsgebied is bij uitstek een plek die zich leent voor verdichting en menging van functies. Wonen is hier een onlosmakelijk onderdeel van, daarbij zijn wij van mening dat in het stationsgebied een andere woonkarakteristiek geldt dan in andere wijken van Hilversum. Het stationsgebied onderscheidt zich van een woongebied door de levendigheid en de vele voorzieningen dichtbij elkaar en de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Uiteraard houden wij daarbij de leefbaarheid van de bestaande en de nieuwe woningen in ogenschouw. Daarom hebben wij onderzoeken uitgevoerd op het gebied van onder andere geluid. Naar onze mening blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied/stationsgebied van Hilversum te verwachten valt.

In de openbare ruimte zullen uiteraard diverse voorzieningen komen zoals afvalinzameling en laden en lossen. Deze voorzieningen worden niet concreet vastgelegd in een bestemmingsplan, maar passen wel binnen de planregels. Pas bij het ontwerp van de openbare ruimte krijgen dergelijke logistieke voorzieningen een plek. De gemeente is al gestart met het maken van het voorlopig ontwerp van de Schapenkamp. De andere straten volgen later. Omwonenden van het stationsgebied zijn en worden als belanghebbende hierbij betrokken. De eerste bijeenkomsten hebben al plaatsgevonden.

Met betrekking tot de belemmering van het zonlicht is onze verwachting dat er op de lagere verdiepingen van appartementencomplex Leeuwenkamp in de vroege ochtend minder daglichttoetreding zal zijn (in vergelijking met de huidige situatie waarbij er in het geheel geen bebouwing is op het stationsplein). Aangezien het profiel van de Schapenkamp op deze plek ruim 30 meter breed blijft zal na circa 11:00 uur geen sprake meer zijn van schaduwwerking door de nieuwe bebouwing van het stationsgebied. De schaduwwerking zal enigszins vergelijkbaar zijn met de situatie dat het UWV-pand nog aanwezig was. De gevolgen van bebouwing aan de overkant van de Schapenkamp blijven relatief beperkt. Daarnaast bieden voorgaande bestemmingsplannen ook al de mogelijkheid om aan de overkant van de Schapenkamp gebouwen te realiseren van 25 tot 45 meter hoog.

Voor wat betreft de beoordeling van de gevolgen van het woongenot verwijzen wij naar onze beantwoording van zienswijze 2.8.4.

Ervaren overlast van bijvoorbeeld afval en/of geluid, voor zover dat in strijd met de openbare orde gebeurt, is een kwestie van handhaving die in een bestemmingsplanprocedure verder niet aan de orde kan komen.

2.13.3

3. Geluidsbelasting en Akoestisch onderzoek compleet?

Onderdeel van het Bestemmingsplan is het wijzigen van de verkeersstructuur. Als gevolg daarvan zal de geluidbelasting op de gevels van de panden langs de nieuwe centrumring toenemen. Daarom is door de Gemeente Hilversum een Akoestisch onderzoek uitgevoerd. Als het gaat om het woon -en leefklimaat aan de Schapenkamp zegt het Akoestisch onderzoek het volgende: *“Voor de geluidgevoelige objecten langs andere wegen is geen geluidtoename vanwege het wegverkeer geprognosticeerd. Zo blijft langs de Schapenkamp – mede door de inzet van een geluidsreducerende wegdekverharding – de geluidbelasting gelijk of neemt deze af met 1 tot en met 5 dB. Aan de andere zijde van de verlegde centrumring, daar waar de centrumring weer aansluit op het oude profiel nabij de Naarderstraat, blijft de geluidbelasting gelijk, en is her en der sprake van een lichte verbetering met een afname tot maximaal 3 dB. Het effect op andere – aansluitende – wegen is nihil.”* De vraag is echter of bovenstaande conclusie op de juiste uitgangspunten is gebaseerd. Naast geluidgevoelige bestemmingen op het Stationsplein wordt in het Akoestisch onderzoek specifiek genoemd een appartementencomplex dat gerealiseerd wordt op de locatie van het huidige kantoorpand aan de Schapenkamp 130. Die woningen passen al binnen het vigerende bestemmingsplan en worden daarom in de reconstructietoets beschouwd. Niet genoemd wordt echter de locatie van het huidige kantoorpand aan de Schapenkamp 2. Hier wordt een appartementencomplex gebouwd voor 139 woningen met een hoogte van meer dan 26 meter (zie eerder in deze brief). In de berekeningen lijkt dit nieuw te bouwen appartementencomplex niet te zijn meegenomen. Uit recente rechtspraak van de Raad van State dient de Raad bij de beoordeling van de geluidsaspecten (weg- en railverkeer) als gevolg van het Bestemmingsplan rekening houden met de cumulatie van geluid afkomstig van andere geluidbronnen. De nieuw te bouwen appartementen aan de Schapenkamp 2 dienen dus mee genomen te worden in het Akoestisch onderzoek en bij een hogere of overschrijding van de geluidsnormen meegenomen te worden in het Besluit Hogere Waarden.

Antwoord 2.13.3:

Naar aanleiding van (onder andere) deze zienswijze is geconstateerd dat er een adresfout staat in het Akoestisch onderzoek. Per abuis is Schapenkamp 130 genoemd terwijl dat Schapenkamp 2 (Silverpoint) moest zijn. Het Akoestisch onderzoek is op dit punt gecorrigeerd.

Het Akoestisch onderzoek is verder op de juiste gegevens gebaseerd, inclusief de ontwikkeling van Schapenkamp 2. Op de Schapenkamp zal het aantal verkeersbewegingen door het verleggen van de centrumring nagenoeg gelijk blijven. Hierdoor en vanwege het toepassen van een geluidsreducerende asfaltlaag zal de geluidsbelasting op de gevels langs de Schapenkamp gelijk blijven of lager worden.

De gemeente is van mening aan alle wettelijke eisen te hebben voldaan voor het Akoestisch onderzoek, waaronder die met betrekking tot de cumulatie van geluidbronnen.

2.13.4

4. Conclusie

Op grond van het bovenstaande wil ik u vragen om uw voorgenomen besluiten te herzien met inachtneming van bovenstaande inbreng.

Antwoord 2.13.4:

De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan voldoet aan de doelstelling om van het Stationsgebied een welkome, media aantrekkelijke en groene entree van Hilversum te maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is.

Om deze reden willen we de voorgenomen besluiten niet herzien. Wel wordt het Akoestisch onderzoek gecorrigeerd conform onze reactie op punt 3.

2.14 Reclamant 14 Makeover Groep B.V. namens XX, exploitant XX (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1206108)

2.14.1

Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ willen wij u graag op het volgende wijzen:

- Ter hoogte van het adres Schapenkamp 192 is er op dit moment een parkeerhaven met een laad- en losplek aanwezig voor drie auto's.
- Zowel in het huidige bestemmingsplan (Binnenstad 2013) als in het ontwerp Chw bestemmingsplan (Stationsgebied 2022) is en blijft de bestemming ter plaatse van de parkeerhavens ‘verkeer’.
- Hoewel de bestemming dit mogelijk maakt, hebben wij vernomen dat als onderdeel van het project ‘herinrichting stationsgebied’, de parkeerhaven met laad- en losplek gaat verdwijnen.
- De parkeerhaven met laad- en losplek is onmisbaar voor een goede bedrijfsvoering van de bedrijven die gevestigd zijn ter hoogte van de Schapenkamp 192A en Schapenkamp 188A.
- De ondernemers / exploitanten voorzien dat het opheffen of verplaatsen van de laad- en losplekken voor ernstige overlast gaat zorgen en willen dan ook verzoeken daar rekening mee te houden in het proces van herinrichting van het stationsgebied.

In de toelichting van het bestemmingsplan Stationsgebied ‘2022’ is het volgende opgenomen over het parkeren.

4.4.11 Parkeernota Hilversum 2017

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

In de Parkeernota Hilversum 2017, zie Bijlage 11 Beleidsregels parkeren 2017, wordt nader invulling gegeven aan het parkeerbeleid. Uiteraard staat parkeren niet op zich; het heeft een nauw verwantschap met onder andere wonen, economie, centrum en mobiliteit. Gelet op de aanstaande veranderingen als gevolg van de Omgevingswet is het nog belangrijker geworden om parkeren goed te borgen in de stad en de mogelijkheid van flexibiliteit in te bouwen. Het bereikbaar en leefbaar houden van buurten is daarbij het uitgangspunt, waarbij klantvriendelijk parkeren voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum nadrukkelijk betrokken is.

Uit het voorgaande blijkt dat u daadwerkelijk rekening houdt met het bereikbaar en leefbaar houden van de buurten en waarbij onder andere ondernemers nadrukkelijk bij betrokken zijn. Wij verzoeken u dan ook gelet op bovenstaande bij de herinrichting van het stationsgebied rekening te houden met dit uitgangspunt en te zorgen dat de huidige 3 parkeerplaatsen behouden blijven ter hoogte van specifiek Schapenkamp 192.

Antwoord 2.14.1:

Laad- en losplekken en parkeerplaatsen zijn passend binnen de geldende en toekomstige bestemming ‘Verkeer’. Het klopt dat in het bestemmingsplan geen uitspraak wordt gedaan over aantallen of locatie van dergelijke specifieke voorzieningen. Pas bij het ontwerp van de openbare ruimte krijgen dergelijke logistieke voorzieningen een plek.

In de openbare ruimte zullen uiteraard diverse voorzieningen voor laden en lossen komen, bijvoorbeeld in de Spoorstraat en aan de Schapenkamp. De gemeente is al gestart met het maken van het voorlopig ontwerp van de Schapenkamp. De andere straten volgen later. Omwonenden en bedrijven van/in het stationsgebied zijn en worden als belanghebbende hierbij betrokken. De eerste bijeenkomsten hebben al plaatsgevonden.

In het voorlopig ontwerp wordt het trottoir ter hoogte van de Schapenkamp 188A – 192A smaller. Binnen dit deel van het stationsgebied wordt voorzien in een laad- en losplek aan de zijde van de Entrada gebouwen. Daarvan kan reclamant gebruik maken. Op de Schapenkamp komen geen parkeerplaatsen op het maaiveld. Vanwege de beoogde en gewenste ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte is maar beperkt plek voor parkeren op maaiveld.

2.15 Reclamant 15 (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1206125 (hogere waarden) en 1206126 (bestemmingsplan), zienswijzen identiek)

2.15.1

Hierbij maak ik mijn zienswijze bekend tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden

1. Extra woonlagen stationsplein staan haaks op afspraken in het Stedenbouwkundig plan. Het ‘stedenbouwkundige karakteristieken’ document wat door de gemeente is opgesteld en wat een integraal onderdeel is van bestemmingsplan ‘Centrum 2013’ beschrijft dat de bouwhoogte in het centrum wordt beperkt tot 20 meter met een enkel aantal hoogteaccenten tot 25 m dus niet het hele bouwblok. Echter in het voorliggende plan van het stationsplein wordt er gepland tot maximaal 23 en ieder geval 2 gebouwen van 26 m. Dat is nog exclusief de 2 meter die later bij de omgevingsvergunning mag worden toegestaan. De extra woonlagen passen ons inziens dus niet in de visie die is vastgelegd in het Stedenbouwkundig plan. Bovendien als eigenaar van Schapenkamp 54 hebben wij een uniek panoramisch Uitzicht van de wijde omgeving van Hilversum. Dit uitzicht was voor ons in 2018 destijds een belangrijk koopargument en daarvoor is begrijpelijkerwijze een premium betaald. De herontwikkeling van het stationsgebied was ons destijds bekend met een maximale bouwhoogte van 17 en één gebouw tot 20 meter. De nieuw beoogde bouwhoogten zonder nuancering voor accenten hebben een negatief effect op het uitzicht, een negatief effect op de slagschaduw en een negatief effect op het geluidsniveau in ons appartement, en dus op de verkoopwaarde.

Antwoord 2.15.1:

Reclamant schrijft over de ‘stedenbouwkundige karakteristieken’ die onderdeel zouden zijn van bestemmingsplan ‘Centrum 2013’. Vermoedelijk wordt hier bedoeld op het bestemmingsplan ‘Binnenstad 2013’. Dit plan bevat inderdaad een bijlage met beschrijving van de ‘Stedenbouwkundige karakteristieken’. De gemeente heeft er evenwel voor gekozen om ten behoeve van de transformatie van het stationsgebied een nieuw stedenbouwkundig plan op te stellen. Dat stedenbouwkundig plan is door de raad vastgesteld op 29 mei 2019. Het bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ is de planologisch-juridische vertaling van dit stedenbouwkundig plan.

Overigens willen wij opmerken dat in de beschrijving van die ‘Stedenbouwkundige karakteristieken’ in bestemmingsplan ‘Binnenstad 2013’ het stationsgebied onderdeel uitmaakt van ‘De Stad’. Bij het onderdeel ‘kopje’ ‘Schapenkamp – Stationsgebied’ is daarbij onder andere gesteld:

‘Het beleid is erop gericht de grote schaa sprongen uit het verleden qua bouwvolumes en grote openbare ruimtes voort te zetten. In het gebied kunnen de grootschalige functies worden ondergebracht welke van stedelijk en regionaal niveau van belang zijn. De schaal wordt hierop aangepast: bebouwing in een grotere dichtheid, in grotere bouwhoogtes, met grotere bouwvolumes dan in de rest van het plangebied en met openbare ruimtes van formaat.

De bebouwing in het stationsgebied (oostelijk van de Schapenkamp) bestaat uit grote, solitaire bouwvolumes, die alzijds zijn georiënteerd, met bouwhoogten variërend van circa 20 meter tot hoogteaccenten tot 45 meter. Hoogteaccenten markeren zowel aan de noordzijde (hoek Schapenkamp - Stationsstraat) als aan de zuidzijde (bij de Beatrixtunnel) het stationsgebied. De gebouwen hebben een eigen identiteit en uitstraling.’

Uit het tekstfragment blijkt dat het bestemmingsplan uit 2013 al uitgaat van hoogteaccenten tot 45 meter. In feite zijn er sinds 2000 al plannen voor torens op het stationsplein noord (i.c. de locatie van voorheen de Kwekerij).

Voor wat betreft de reactie met betrekking tot het toevoegen van twee extra lagen in afwijking van het vastgestelde Stedenbouwkundig plan verwijzen wij naar onze beantwoording van zienswijze 2.13.1.

Het appartement van reclamant bevindt zich in het appartementengebouw Leeuwenkamp. De bebouwing van het stationsgebied wordt geheel ten oosten van appartementencomplex

Leeuwenkamp gerealiseerd. Als er al sprake is van schaduwwerking, dan zal dat alleen in de ochtend zijn en alleen in de maanden waarin de zon laag staat. Voor het appartement van reclamant is dit overigens niet aan de orde gezien de hoge ligging.

Indien reclamant van mening is dat het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' nadeel veroorzaakt dan kan, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Een tegemoetkoming is mogelijk voor zover het nadeel redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

2.15.2

2. Overconcentratie en beperking woongenot

Tijdens eerdere info-avonden is herhaaldelijk door omwonenden aangegeven dat er in het afgekeurde plan reeds onvoldoende ruimte was voorzien voor laad – en losplaatsen. Het plan dat nu voorligt maakt nog intensiever gebruik van de beschikbare ruimte: teveel bewoners op een klein oppervlak – en winkels die bevoorraadt moeten worden en pakjes bezorgers doe af en aan rijden – met de nodige verkeersbewegingen waardoor straks niets wordt waargemaakt van de beloftes van m.b.t. groenvoorziening en leefbaarheid, welkome doorloopjes, gezellige zitplaatsen. De huidige kale uitstraling word ingeruild voor betonnen nieuw/hoogbouw met een nog killere uitstraling en bovendien tochtige doorgangen, tussen te hoge gevels. De afvalbakken van de horeca omheen het stationsgebied zijn reeds jarenlang een doorn in het oog van bewoners t.g.v. overvolle bakken en zwerfvuil. De commerciële ruimtes in de nieuwe gebouwen zullen met behoud van huidig beleid toestemming krijgen om lossen afvalbakken te zetten in de beperkte openbare ruimte met nog meer rommel en zwerfafval tot gevolg.

Kortom, de extra 2 woonlagen die in het nieuwe plan worden toegevoegd, gaan ten koste van het woongenot van de huidige bewoners in het gebied en de omgeving, én er zijn onvoldoende aanknopingspunten in het voorgestelde plan dat de overlast van deze intensivering in de hand gehouden kan worden met betrekking tot geluidsoverlast, afvaloverlast, verkeersoverlast, laden en lossen en parkeeroverlast.

Antwoord 2.15.2:

Laad- en losplekken, afvalvoorzieningen en dergelijke zijn passend binnen de geldende en toekomstige bestemming 'Verkeer' die is gegeven aan de Schapenkamp. Het bestemmingsplan doet geen uitspraak over aantallen of locatie van dergelijke specifieke voorzieningen. Pas bij het ontwerp van de openbare ruimte krijgen dergelijke logistieke voorzieningen een plek.

In de openbare ruimte zullen uiteraard diverse voorzieningen voor laden en lossen komen, bijvoorbeeld in de Spoorstraat en aan de Schapenkamp. De gemeente is al gestart met het maken van het voorlopig ontwerp van de Schapenkamp. De andere straten volgen later. Omwonenden van het stationsgebied zijn en worden als belanghebbende hierbij betrokken. De eerste bijeenkomsten hebben al plaatsgevonden.

Ten aanzien van de door reclamant verwachte parkeeroverlast merken wij op het plan voorziet in de realisatie van een ondergrondse parkeergarage met voldoende parkeerruimte voor alle functies die mogelijk worden gemaakt.

De gemeente is, in tegenstelling tot de verwachtingen van reclamant, juist van mening dat met het plan het stationsgebied transformeert in een welkome, aantrekkelijke en groene entree van Hilversum, een aangename plek voor ontmoeting en verblijf en sociaal veilig. Een gebied waar het aangenaam toeven is en de reiziger zijn weg goed kan vinden.

Tevens verwijzen wij naar onze beantwoording van zienswijze 2.13.2.

Voor wat betreft de beoordeling van de gevolgen van het woongenot wordt verwezen naar onze beantwoording van zienswijze 2.8.4.

Ervaren overlast van bijvoorbeeld geluid, voor zover dat in strijd met de openbare orde gebeurt, is een kwestie van handhaving die in een bestemmingsplanprocedure verder niet aan de orde kan komen.

2.15.3

3. Akoestisch onderzoek

De akoestische studie houdt geen rekening met de vergunde herontwikkeling Schapenkamp 2: dit gebouw wat 139 appartementen zal gaan bergen en over de volle lengte van het gebouw 26 meter in hoogte zal bedragen, is niet meegenomen in de akoestische studie. De gevolgen voor Schapenkamp, in het bijzonder tussen Kamp- en Stationsstraat, zijn dus onvoldoende in kaart gebracht en ontbreken in het rapport. De geluidslast voor ondergetekende in de nieuwe situatie is onbekend.

Antwoord 2.15.3:

Naar aanleiding van (onder andere) deze zienswijze is geconstateerd dat er een adresfout staat in het Akoestisch onderzoek. Per abuis is Schapenkamp 130 genoemd terwijl dat Schapenkamp 2 (Silverpoint) moest zijn. Het Akoestisch onderzoek is op dit punt gecorrigeerd. Het Akoestisch onderzoek is verder op de juiste gegevens gebaseerd, inclusief de ontwikkeling van Schapenkamp 2. Op de Schapenkamp zal het aantal verkeersbewegingen door het verleggen van de centrumring afnemen (van ongeveer 10.500 motorvoertuigen per werkdag naar ongeveer 9.000 motorvoertuigen per werkdag). Hierdoor en vanwege het toepassen van een geluidsreducerende deklaag zal de geluidsbelasting op de gevels langs de Schapenkamp lager worden.

De gemeente is van mening aan alle wettelijke eisen te hebben voldaan voor het Akoestisch onderzoek, waaronder die met betrekking tot de cumulatie van geluidbronnen.

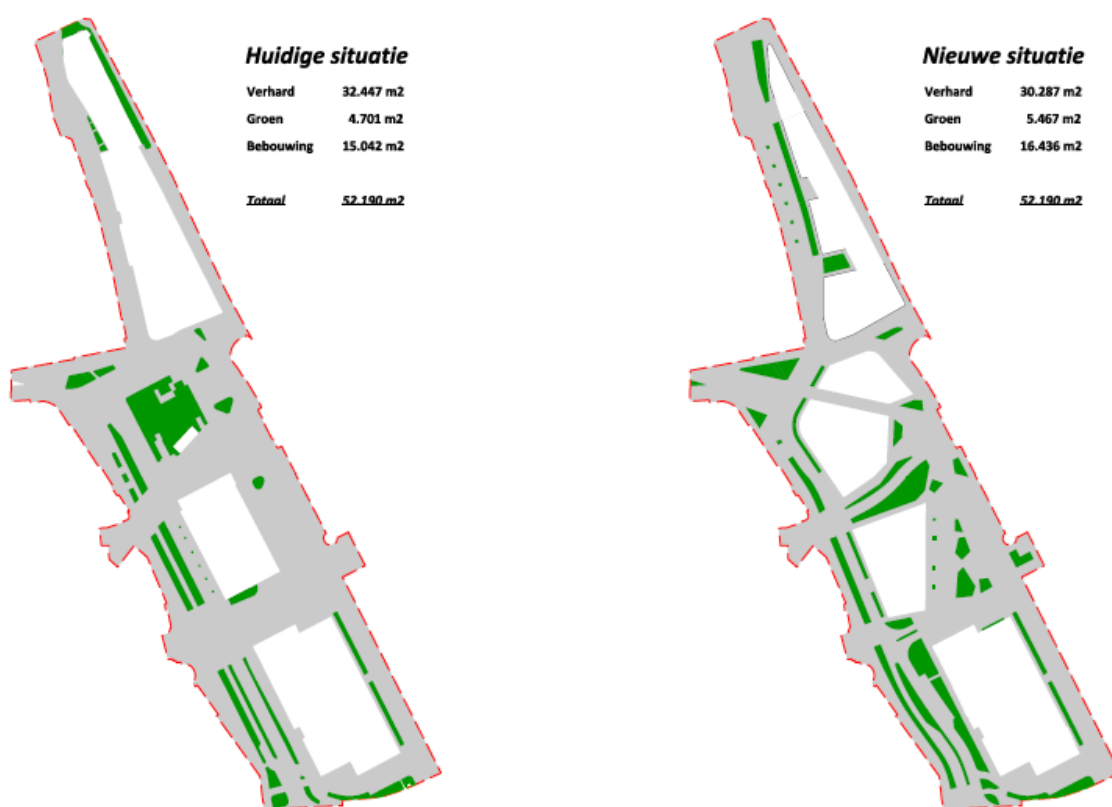
2.15.4

4. Watertoets

In de beschreven watertoets staat dat er geen toename is van verhard oppervlakte en dat er om deze reden geen er geen watercompensatie hoeft plaats te vinden. Echter, reeds jaren lang is het gebied dat gelegen is vóór de taxi-opstelplaats een groen onverhard permeabel terrein (grasveld, en de laatste 2 jaar: de Kwekerij). In de nieuwe situatie Wordt hier 100% bebouwing geprojecteerd. Voorts is er geen enkele voorziening beschreven voor infiltratie in de ondergrond, behalve enkele aflopende stoepen naar een plantenbak. Er is ons inziens onvoldoende aangetoond dat de waterbalans in de nieuwe situatie voldoet aan de 'standaardregels waterparagraaf 'Hilversum – Waternet'.

Antwoord 2.15.4:

Het klopt dat het plan niet leidt tot toename van verhard oppervlak. Dit heeft betrekking op het gehele plangebied, zie onderstaande afbeelding (betreft bijlage 2 van de Watertoets).



De groenvoorzieningen in het plangebied nemen ten opzichte van de huidige situatie met 766 m² toe. Het bebouwen van het terrein voor de taxi-opstelplaats leidt hierdoor niet tot meer afvoer van hemelwater, het groen wordt namelijk elders binnen het plangebied gecompenseerd. Tevens zal de nieuwbouw waterneutraal zijn. Conform de “standaard regels waterparagraaf” wordt het hemelwater op het eigen particuliere terrein opgevangen en verwerkt. Ook voor de openbare ruimte geldt dat voor een bui die statistisch eens in de 100 jaar voorkomt voldoende berging en of infiltratievoorzieningen worden aangelegd.

2.15.5

5. Conclusie

Op grond van het bovenstaande willen wij u vragen om uw voorgenomen besluiten te herzien met inachtneming van bovenstaande inbreng.

Antwoord 2.15.5:

De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan voldoet aan de doelstelling om van het Stationsgebied een welkome, media aantrekkelijke en groene entree van Hilversum te maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is.

Om deze reden willen we de voorgenomen besluiten niet herzien. Wel wordt het Akoestisch onderzoek gecorrigeerd conform onze reactie op punt 3.

2.16 Reclamant 16 (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1206127 (hogere waarden) en 1206129 (bestemmingsplan), zienswijzen identiek)

2.16.1

Aan deze zienswijze zijn de onderstaande twee afbeeldingen toegevoegd. De inhoud is verder identiek aan zienswijze 2.15.



Antwoord 2.16.1:

Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording van 2.15.

2.17 Reclamant 17 (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1206134)

2.17.1

Reactie

Deze zienswijze gaat over het wegvallen van de parkeerplaatsen ter hoogte van Schapenkamp 192 en 188.

Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bezoekers van beide winkels.

Het wegvallen van deze parkeerplaatsen resulteert in overlast in de straten er omheen.

Antwoord 2.17.1:

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.14.1.

De gemeente ziet geen reden voor het ontstaan van overlast door het wegvallen van parkeerplaatsen zoals door reclamant verwacht. Het plan voorziet in de realisatie van een ondergrondse parkeergarage met voldoende parkeerruimte voor alle functies die mogelijk worden gemaakt. Door de herinrichting van de openbare ruimte en de daarmee beoogde en gewenste ruimtelijke kwaliteit is er maar beperkt plek voor parkeren op maaiveld.

2.17.2

Reactie

Zienswijze is voor het overige identiek aan 2.14

Antwoord 2.17.2:

Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording van 2.14.

2.18 Reclamant 18 (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1206137)

Betreft pro forma zienswijze (zonder inhoudelijke gronden). Reclamant is verlenging gegeven tot en met 22 september 2022 (2 weken) om de zienswijze van inhoudelijke gronden te voorzien.

Zienswijze ingekomen 22 september 2022, zaaknummer 1210603.

2.18.1

Met verbazing heb ik kennisgenomen van de voorliggende plannen tot het aanpassen van het door de Raad op 29 mei 2021 vastgestelde ‘Stedenbouwkundige plan Stationsgebied’.

Bij mij rijst het vermoeden dat het nieuwe college op deze wijze uit de situatie die is ontstaan door vernietigde bestemmingsplan “Stationsgebied 2020” door de Raad van Staten, wijzigingen probeert door te voeren die de leefbaarheid en kwaliteit niet ten goede komen en haaks staan op het uitgangspunt van

een “groene entree” en een prettig leefbaar Hilversum centrum. Het toepassen van de Crisis-Herstel Wet lijkt ingegeven door de haast, om de gehele procedure te versnellen om zodoende het voorkeursrecht te behouden voor de deadline van 2 feb 2023.

Antwoord 2.18.1:

Het klopt dat vanwege het gevestigde voorkeursrecht er een deadline is om tijdig een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De Wet voorkeursrecht bepaalt namelijk dat een jaar na vernietiging van een bestemmingsplan een nieuw bestemmingsplan kan worden vastgesteld. In dat geval wordt het gevestigde voorkeursrecht bestendig. De reden dat gebruik is gemaakt van de Crisis- en herstelwet (Chw) is dat op basis van deze wet een zogenaamd ‘bestemmingsplan met verbrede reikwijdte’ kan worden opgesteld. Het bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ is zo’n plan. Met een ‘bestemmingsplan met verbrede reikwijdte’ kan de raad afzien van de verplichte vaststelling van een exploitatieplan. Een exploitatieplan is vereist om de te verhalen kosten als gevolg van het plan inzichtelijk te maken. Ingeval het stationsgebied is juist uitgangspunt dat de gemeente eigenaar wordt van alle in het plangebied begrepen gronden. Hierdoor zullen alle kosten kunnen worden verrekend bij de grondverkoop. Dit betekent dat op dat moment aan het kostenverhaal wordt voldaan. Het nu al opstellen en vaststellen van een exploitatieplan heeft daardoor geen toegevoegde waarde en is extra werk ook al omdat een exploitatieplan jaarlijks herzien dient te worden. Het bespaart daardoor ook alle kosten die met het opstellen en herzien te maken hebben. Nu de Chw de mogelijkheid biedt om af te zien van het vaststellen van een exploitatieplan is gekozen daarvan gebruik te maken. Een bijkomend voordeel is dat ingeval van beroep de Raad van State zo’n bestemmingsplan sneller in behandeling zal nemen.

Het Chw-bestemmingsplan komt grotendeels overeen met het door de Raad van State vernietigde bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2020’. Naar aanleiding van de Raad van State uitspraak en voortschrijdend inzicht zijn niettemin een aantal specifieke wijzigingen doorgevoerd. Ook is nieuw vastgesteld beleid verwerkt.

2.18.2

Volgens de plannen en afgegeven omgevingsvergunningen worden er in de toekomst circa 1000 woningen in het centrum gerealiseerd, o.a nieuwbouw Silverpoint, transformatie Schapenkamp 110, 130, Stationsgebied, Gooiland, Kampstraat, Achterom, Kerkbrink, Kerkstraat, transformatie boven winkels in centrum gebied etc.

Antwoord 2.18.2:

Het verlenen van de vergunningen voor de genoemde adressen vindt plaats op basis van de voor die locaties geldende bestemmingsplannen. Indien nodig heeft daarvoor een afzonderlijke ruimtelijke afweging plaats gevonden, of zal daarvoor plaatsvinden. In dit geval gaat het om de ontwikkelingen die het bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ mogelijk maakt. De bestaande situatie (in casu het huidige gebruik en de verleende vergunningen) zijn als uitgangspunt genomen voor het opstellen van de milieuonderzoeken. Voorbeeld hiervan is het afsluiten van de Kleine spoorbomen in het vierde kwartaal van 2024 en het bouwplan Schapenkamp 2.

2.18.3

Het toestaan van de bouwhoogte met 2 extra woonlagen van de 2 hoofdgebouwen op het Stationsplein waardoor het maximale aantal woningen in dit gebied verhoogd wordt van 325 naar 450 lijkt meer gericht op financieel gewin bij grondverkoop door de gemeente en die van projectontwikkelaars, dan het creëren van een groene entree en uitnodigend stadshart.

Daarbij nog in acht te nemen de vergroting van het station zelf met 400 vierkante meter op het Stationsplein. In deze stedelijke plannen blijft er weinig ruimte voor groen. Terwijl wereldwijd wordt nagedacht over maatregelen; hoe steden te vergroenen i.v.m met de klimaatveranderingen en de extreme hitte door verstening, lijkt het beleid in Hilversum juist op het tegenovergestelde te zijn gefocust. De tuinstad van Dudok, waar we jarenlang zo trots op waren, wordt vakkundig omgebouwd tot beton stad. Bijkomende grote problemen zoals afval, parkeren, fijnstof, verkeershinder, burenrumoer, Leegstand van winkelruimtes in de plint lijken van onderschikt belang.

Antwoord 2.18.3:

Voor wat betreft de reactie ten aanzien van de toename van het aantal woningen, het toevoegen van twee extra lagen, de ruimte voor groen en de verwachte bijkomende problemen verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.13.1. Het toevoegen van bouwlagen en de uitbreiding van de stationshal zal geen invloed hebben op de hoeveelheid of de kwaliteit van het te realiseren groen in het Stationsgebied.

De zorgen die reclamant heeft ten aanzien van de klimaatverandering worden door ons onderschreven. In de toelichting van het bestemmingsplan is daarvoor ook aandacht, zie bijvoorbeeld de paragrafen 5.5.2 Duurzaamheid en 5.5.3 Klimaatadaptie. In het nieuwe Stationsgebied zal de openbare ruimte daarom klimaatadaptief worden ingericht door bijvoorbeeld het regenwater te bufferen. Daarbij zullen bomen en groen met schaduw zorgen voor een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam microklimaat. In het stationsgebied ligt de nadruk op de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte en minder op de kwantiteit. De gemeente is van mening dat stationsgebied door het plan juist transformeert naar een aantrekkelijke groene entree voor de stad.

Het argument dat de leegstand van winkels in de plint van ondergeschiedt belang zijn onderschrijven wij niet. Het bestemmingsplan maakt juist maar zeer beperkt enige detailhandel mogelijk, juist om concurrentie met de binnenstad te voorkomen.

2.18.4

Tevens ben van mening dat de verkeersintensiteit zal toenemen i.p.v. afnemen (zie rapport) door omlegging centrumring, afsluiting kleine spoorovergang en verbreden Schapenkamp naar 2baansweg. Het verkeer van oost naar west wordt op deze manier gedwongen om gebruik te maken van de Beatrixtunnel, Prins Bernardstraat, Schapenkamp.

Antwoord 2.18.4:

De Schapenkamp wordt niet tussen de Stationsstraat en de Beatrixtunnel een tweerichtingsverkeer weg. Er wordt een verkeersknip aangebracht ter hoogte van de Marktgarage (Silverpoint), hierdoor is het niet mogelijk om rechtstreeks vanaf de Koninginneweg naar de Beatrixtunnel te rijden. Met behulp van het verkeersprognosemodel uit 2020 is berekend dat het verkeer op de Schapenkamp van ongeveer 10.500 motorvoertuigen per werkdag naar ongeveer 9.000 motorvoertuigen per werkdag gaat. Tevens wordt op de Schapenkamp een geluidsreducerende deklaag aangebracht. Voor de geluidsbelasting betekent dat deze juist naar beneden gaat. Voor de Schapenkamp wordt daarom ook geen hogere geluidswaarde voor vastgesteld.

2.18.5

De hogere waarden geluid zijn volgens de stukken die nu ter inzage liggen voor het gebied Langgewenst – Koninginnenweg – Melkpad ook van toepassing op de nieuwbouw Stationsplein. Door de hoogte zoals vastgelegd in “stedenbouwkundige plan” 29 mei 2019 te verhogen met 2 extra verdiepingen naar 26 meter wordt de Schapenkamp verandert in een muur van hoge gebouwen ipv een overgang naar het oude centrum. Immers aan de overkant, Schapenkamp 2 wordt een appartementsgebouw van 27 meter hoog gebouwd. Dit bepaald niet alleen het zicht en gevoel, maar veroorzaakt een “tunnel” waar binnen het verkeersgeluid resoneert tegen de gevels. Resultierend in geluidoverlast niet alleen op straatniveau maar zeker ook op de etages. Van gezellig zitten in een horeca gelegenheid in een groene welkome omgeving zal geen sprake zijn door het voortdurende verkeersgeluid. Dit geldt voor de nieuw te bouwen appartementen en zeker ook voor de bestaande bebouwing.

Het simpelweg verhogen van de drempel van de toegestane wettelijke norm is geen oplossing. De leefbaarheid en kwaliteit gaat hierdoor voor vele bewoners achteruit. Grootste stedelijke ambities lijken te prefereren boven de kwaliteit van leven in ons mooie dorp.

Antwoord 2.18.5:

Zie antwoord 2.18.4.

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de nieuwe bebouwingen en daarmee ook met het weerkaatsen van het geluid

Voor wat betreft de beoordeling van de gevolgen van het woongenot verwijzen wij naar onze beantwoording van zienswijze 2.8.4.

2.18.6

Ik verzoek u burgemeester en wethouders en alle leden van de Raad vriendelijk maar dringend nogmaals goed te kijken naar de grote bezwaren die het huidige plan impliceren.

Het Stationsgebied wordt onevenredig zwaar belast met overconcentratie in de vorm van woningbouw, verkeersoverlast, afvalafhandeling en geluidsbelasting.

Mijn zienswijze samengevat : het verhogen van de wettelijke normen voor geluidsoverlast, het afwijken van eerder gemaakte afspraken binnen de Raad, het wijzigen van de bestemmingsplan procedure in een CHW procedure voor een snellere afwikkeling, het uitsluitend verhogen van de maximale bouwhoogte uit financieel oogpunt (een ander argument kon ik niet vinden) het zwaar belasten van de bestaande bewoning in de omgeving, het wijzigen van de infrastructuur uitsluitend om de Stationsstraat te ontlasten en het veilig maken van de oversteek naar de markt op 2 dagen per week, waar tegenover een dubbele rijbaan op een punt waar dagelijks honderden fietsers en voetgangers moeten oversteken staat, sluit niet aan bij bestuurlijke verantwoording die u heeft naar uw burgers.

Op grond van bovenstaande verzoek ik u om uw voorgenomen besluiten te heroverwegen met inbreng van bovenstaande.

Antwoord 2.18.6:

Verwezen wordt naar onze eerdere reacties.

De keuze om de centrumring te verleggen en de Stationsstraat autovrij te maken heeft de raad al gemaakt bij de vaststelling van de 'Structuurvisie Hilversum 2030' (2013). In de Centrumvisie (2015), het stedenbouwkundig plan 'Stationsgebied' (2019) en de Mobiliteitsvisie (2022) is deze keuze bevestigd.

In de vormgeving van de verkeersontsluiting zullen ook de verkeersveiligheidsaspecten worden betrokken. Dat zal onderdeel zijn van de nadere uitwerking van de inrichtingsontwerpen. Vrij liggende fietspaden en veilige oversteeken voor fietsers en voetgangers zullen hiervan onderdeel uitmaken. Ook de Schapenkamp zal duurzaam veilig worden ingericht.

De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan voldoet aan de doelstelling om van het Stationsgebied een welkome, media aantrekkelijke en groene entree van Hilversum te maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is. Ook blijft naar onze mening sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten valt. We willen de voorgenomen besluiten daarom niet herzien.

2.19 Reclamant 19 (digitaal ingekomen op 7 september 2022, zaaknummer 1206138)

Betreft pro forma zienswijze (zonder inhoudelijke gronden). Reclamant is verlenging gegeven tot en met 22 september 2022 (2 weken) om de zienswijze van inhoudelijke gronden te voorzien.

Zienswijze ingekomen 22 september 2022, zaaknummer 1210600.

Hierbij wil ik U graag mijn zienswijze indienen n.a.v. de voorgenomen besluiten betreffende het Stationsgebied 2022.

2.19.1

De Gemeente wil graag een groenere entree voor Hilversum maken, en een betere verbinding tussen Oost en West. Tot mijn verbazing heeft de Gemeente wijzigingen in het plan doorgevoerd, met de meest opvallende het verruimen van de maximaal aantal bouwlagen. Er wordt nu voorgesteld om er TWEE extra woonlagen aan toe te voegen, zodat het aantal woningen van 325 naar 450 gaat.

Dit betekend voor de omgeving en de omwonenden :

- Extra verkeers- en parkeerhinder
- Minder licht door de hogere bebouwing
- Minder uitzicht voor de omliggende gebouwen
- Extra afval overlast (dat is er nu al !)

Antwoord 2.19.1:

Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze 2.13.

2.19.2

De Gemeente streeft na om het gebied, en dan citeer ik uit haar eigen brochure “Stationsgebied Hilversum, de groene loper naar de Mediastad (2019):

- “De nieuwbouw heeft een menselijke maat en schaal”
- “volop ruimte voor groen, voetgangers en fietsers”
- “Het huidige Stationsgebied zal plaats maken voor een aangename en gezellige plek. Een warm welkom voor iedereen”
- De bouwhoogtes variëren tussen de drie en zes woonlagen”
- “De nieuwbouw vormt straks een logische overgang tussen de grootschalige gebouwen die de laatste decennia zijn ontwikkeld en het fijnmazige, historische centrum”

Mooie plannen, ronkende teksten, maar nu worden de bakens verzet. Mogen er 2 extra bouwlagen bij; dit vooral om de project-ontwikkelaar tegemoet te komen.

Als men beoogt om een mooie overgang te creëren van het Station tot aan de binnenstad, dan moeten de gebouwen ertussen ook proportioneel zijn. De Gemeente heeft het zelf over die “logische overgang” van hoog naar laag. Dat effect wordt teniet gedaan door er nu juist 2 extra bouwlagen aan toe te voegen. Daarmee worden het te grote betonnen kolossen, die niets te maken hebben met “speelse bouw” en “menselijke maat en schaal”

Antwoord 2.19.2:

Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze 2.13.

2.19.3

En, afgezien van deze bebouwing, moeten er in hetzelfde kleine krappe gebied ook nog ruimte zijn voor een bustation, taxi-standplaats, een fietsenstalling, een commerciële plint, een kiss & ride, een stationsplein en niet te vergeten... groen.

Ieder weldenkend mens zal begrijpen dat dit een onevenredig zware belasting is voor deze halve vierkante kilometer. En dat de huidige bewoners door deze buiten-proportionele uitbreiding ernstig aangetast worden in hun woongenot en leefklimaat.

Antwoord 2.19.3:

Wij zijn van mening dat het stedenbouwkundig plan voldoet aan de doelstelling om van het Stationsgebied een welkome, media aantrekkelijke en groene entree van Hilversum te maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is. Voor alle beoogde functies is voldoende plek en hebben daarbij een omvang passend bij de schaal van Hilversum. Het bestemmingsplan ‘Stationsgebied 2022’ is hiervan de planologisch-juridische vertaling. Ook blijft naar onze mening sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een

centrumgebied van Hilversum te verwachten valt. Tevens verwijzen wij naar onze beantwoording van zienswijze 2.8.4.

2.19.4

De Gemeente wil teveel, op een veel te klein gebied. We begrijpen dat er behoefte is aan meer woningen, maar er wordt nu al veel gepland in en om het Stationsgebied. Er liggen plannen om Silverpoint te slopen, en er een mega groot pand voor in de plaats te zetten met ca 140 woningen. Tevens is het zeer aannemelijk dat van Schapenkamp 110 getransformeerd gaat worden naar appartementen.

Vol is vol; er moet naar andere plekken gekeken worden, elders in en om Hilversum, als extra woningbouw noodzakelijk is. Deze uitbreiding hier op het Stationsplein is veel te veel van het goede ! Om die redenen dienen de 2 extra woonlagen op het Stationsgebied geschrapt te worden. Anders rest ons niets dan dit voor te leggen aan de Raad van State.

Op grond van het bovenstaande wil ik u vragen om uw voorgenomen besluit te herzien men inachtneming van de bovenstaande inbreng.

Antwoord 2.19.4:

Wij verwijzen naar onze eerdere reacties. We willen de voorgenomen besluiten niet herzien.

2.20 Reclamant 20 (digitaal ingekomen op 8 september 2022, zaaknummer 1206206 (bestemmingsplan) en 1206210 (hogere waarden). Beide zienswijzen zijn identiek.

2.20.1

Zienswijze is nagenoeg dezelfde als 2.13.

Antwoord 2.20.1:

Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 2.13.

2.21 Reclamant 21 (digitaal ingekomen op 8 september 2022, zaaknummer 1206412 (hogere waarden) en 1206414 (bestemmingsplan). Daarnaast per post geregistreerd op 9 september 2022 met zaaknummer 1206721. Zienswijzen allen identiek.

2.21.1

Zienswijze is nagenoeg dezelfde als 2.13 en 2.20.

Antwoord 2.21.1:

Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording van zienswijze 2.13.

2.22 Reclamant 22 NS Groep N.V. (ingekomen op 9 september 2022, zaaknummer 1206719)

2.22.1

De gemeente wil van het stationsgebied een welkome, aantrekkelijke en groene entree van Hilversum maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is. Het station Hilversum, alsmede de bijbehorende stationsvoorzieningen, vormen een prominent onderdeel van dit gebied. Graag maakt NS dan ook gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

NS kan de doelstellingen voor het plangebied zeer onderschrijven. Een betere oriëntatie, meer groen en een structurele verbetering van het fietsparkeren is voor onze reiziger en uw inwoners van grote meerwaarde. In dit traject is NS, als eigenaar in dit gebied, door de gemeente geconsulteerd via onze stationsmanager XX en zijn collega's. We herkennen in de stukken dan ook punten uit de gesprekken die wij hebben gevoerd. Graag delen wij vanuit onze kant ook een aantal aandachtspunten.

NS constateert in het ontwerpbestemmingsplan onder andere dat het station, en haar voorzieningen niet consequent opgenomen is in alle stukken. Zo lezen we in de publicatie in het gemeenteblad dat het stationsgebouw geen deel uit maakt van het plangebied. Alleen al door de koppeling van de nieuwe fietsenstalling aan de reizigerstunnel blijkt het stationsgebouw wel degelijk een raakvlak met het plangebied te zijn.

Antwoord 2.22.1:

De plangrens van het bestemmingsplan is gesitueerd op de bestaande arcade, luifel en uitbouw van het huidige stationsgebouw. Overigens onderschrijven wij de reactie dat de plannen een koppeling/raakvlak/verbinding hebben met de bestaande bebouwing van het station.

2.22.2

Hieronder noemen wij ter toelichting kort de belangrijkste bevindingen:

1. NS is zeer verheugd om te zien dat op de plan kaart en Ruimtelijkeplannen.nl de contour voor de uitbreiding Stationshal is opgenomen. Dat is positief want daar is door alle partijen hard aan gewerkt om toekomstige uitbreiding van het station in het bestemmingsplan op te nemen. Maar niet overal staat dit vermeld en- of is opgenomen in tekeningen of figuren. Bijvoorbeeld figuur 35, met bouwblokken genummerd, daar ontbreekt de contour voor de stationshal. Wij zien de uitbreiding voor de stationshal dan ook graag opgenomen in alle daarvoor relevante stukken.

Antwoord 2.22.2:

De uitbreiding van de stationshal is verwerkt in de planregels en verbeelding en daarmee, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, juridisch bindend. Voor de gemeente staat dat verder ook niet ter discussie.

De in de plantoelichting opgenomen tekeningen en figuren zijn grotendeels afkomstig uit vastgestelde beleidstukken of zijn gemaakt voor een specifiek doel. Zo is figuur 35 toegevoegd om concreet de 7 bouwblokken aan te duiden. Mede vanwege de strakke planning om het bestemmingsplan tijdig vast te stellen zien we geen aanleiding om de contour op alle tekeningen en afbeeldingen toe te voegen. Wel zullen wij een afbeelding/impressie van de uitbreiding toevoegen aan de toelichting.

2.22.3

2. De bestemming voor de m2 van het station in het bestemmingsplan zijn gewijzigd.

In de vorige versie was de omschrijving:

Stationsfuncties, met de daarbij behorende voorzieningen. Dit is gewijzigd in 1.58

Stationsfuncties alle bij een treinstation behorende functies, zoals kaartverkoop, informatievoorziening, reizigersvoorzieningen, etc. een en ander met uitzondering van horeca en detailhandel;

Deze wijziging is minder 'ruim'. In stations zijn ook voorzieningen zoals drogisterij, boekhandel, mode- en woonaccessoires die ook vallen onder de term detailhandel.

En formules zoals Starbucks, Julia's eet. die vallen onder de term horeca.

NS wil niet beperkt worden in de invulling van de haar stationsvoorzieningen m2 in de toekomstige uitbreiding van de stationshal zoals in dit concept wel het geval is.

Graag zien wij hier dan ook een aanpassing op.

Antwoord 2.22.3:

In het vernietigde bestemmingsplan was het begrip 'stationsfuncties' in het geheel niet nader omschreven. Vanuit het oogpunt van rechtszekerheid is dat niet wenselijk vandaar dat de definitie is toegevoegd in het nieuwe plan. Het huidige stationsgebouw maakt geen deel uit het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022', maar blijft onderdeel van bestemmingsplan 'Binnenstad 2013'. De door NS genoemde functies (horeca en detailhandel) passen 'gewoon' in dat plan. Dat wijzigt niet, de gebruiksmogelijkheden van het bestaande gebouw worden daardoor niet beperkt. Bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' maakt alleen de uitbreiding van de stationshal mogelijk. Dit nieuwe bestemmingsplan staat op het stationsplein in beperkte mate detailhandel en horeca toe. Naar aanleiding van de zienswijze wordt de begripsbepaling van 'stationsfuncties' verruimd

door ook 'horeca en detailhandel' hiervan onderdeel te laten zijn. Het totaal aan oppervlak voor horeca en detailhandel op het stationsplein zoals opgenomen in de regels blijft ongewijzigd.

2.22.4

3. In de horecaregels lezen wij een tweetal opvallende zaken. Ten eerste, de openingstijden. Voor buiten het station is dit geen probleem. Maar het is niet duidelijk wat de openingstijden van stationsvoorzieningen, waaronder horeca mag zijn. Zie ook punt 2.

Wij stellen voor dat de openingstijden van stationsvoorzieningen vallen binnen de opening van het station zelf. Dat is een kwartier voor de eerste trein tot en met een kwartier na de laatste trein.

Het tweede punt wat opvalt zijn de terrassen. In het algemeen zijn wij niet tegen terrassen. Deze mogelijkheid is ook een wens van onze (bestaande) huurders. Maar voor de hoofdroutes naar het station is voldoende breedte voor voetgangers heel belangrijk. Nu is omschreven:

In veel gevallen is het mogelijk om bij de horeca-inrichting een (gevel)terras te exploiteren. Een gevelterras mag tot maximaal 1.50 meter vanaf de gevel komen. Hierbij moet wel minimaal 1.50 meter stoep beschikbaar blijven voor weggebruikers. Er moet ook altijd voldoende ruimte (4 meter) zijn voor nood- en hulpdiensten om door te kunnen rijden.

Voor de plinten in blokken 2 en 3 aan de hoofdroutes tussen station en Schapenkamp en tussen station en stationsstraat en tussen blok 3 en stationsgebouw is 1,5 tot 4 meter echt te smal voor de hoofdroutes voor voetgangers. Tegenover de stationsentree en rondom het busstation zien wij wel mogelijkheden voor terrassen. Naast de werkelijke breedte, de feitelijke maat, is ook de beleefde breedte van belang.

Voetgangers ervaren de breedte van een straat anders op basis van de inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Voetgangers willen graag de keuze hebben om een terras en tegemoetkomende voetgangers nabij of juist van een grotere afstand te passeren.

Wij zien graag een omschrijving per zijde van bouwblok/bouwvolume waar wel terrassen mogelijk zijn en waar niet. Daarmee borgen wij zowel in capaciteit als in kwaliteit de belangrijkste looproutes tussen herkomst/bestemming en station.

Antwoord 2.22.4:

Het bestemmingsplan regelt niet de openingstijden van horeca- of afhaalvoorzieningen, dat wordt bepaald in de horecaverordening of, voor afhaal, de winkeltijdenverordening.

De reactie van NS over de openingstijden is gebaseerd op bijlage 3 'Modules Horeca' die onderdeel is van de planregels.

Met deze 'Modules' wil de gemeente horecaondernemers uitnodigen om nieuwe, innovatieve concepten in de markt te zetten die het voor bezoekers interessant maken om (vaker) naar Hilversum te komen en dan ook de horeca te bezoeken. Deze concepten zijn vaak niet meer in 1 hokje te plaatsen. De flexibele keuze voor food en drank-concepten zijn vertaald in het 'exploitatie categorieën model Horeca'. Dit model gaat uit van 'activiteiten', waaronder de activiteit 'openingstijden' en de activiteit 'terrassen'. Per activiteiten is een aantal punten toegekend. Hoe meer impact de activiteit heeft op de kwaliteit van het leef- en vestigingsklimaat, hoe meer punten aan de activiteit wordt toegekend. Met deze systematiek kan de onderneming worden ingedeeld in een exploitatiecategorie en worden bepaald of dit gewenst is in het gebied waar de ondernemer zich wil vestigen. Het geeft de ondernemer keuzevrijheid. Het bestemmingsplan regelt alleen welke exploitatiecategorieën zijn toegestaan. In het proces van vergunningverlening wordt gezien of het pand aan de eisen voldoet en of de wijze van exploiteren voldoet aan het beleid.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn terrassen toegestaan voor zover gelegen in de nabijheid van (horeca)ondernemingen die onderdeel zijn van een aangrenzende bestemming. Het bestemmingsplan staat op het stationsplein beperkt en gemaximeerd horeca toe. De horecaverordening bepaalt of een horecaonderneming een terrasvergunning (onthefving woon- en leefklimaat) kan krijgen. In het kader van deze beoordeling is het bestemmingsplan een van de toetsingsgronden.

Ingeval een terras is gesitueerd op openbaar terrein dan staat de bestemming 'Verkeer' daar verder niet aan in de weg. Het gaat voor het bestemmingsplan te ver om nu al concreet te bepalen waar wel en geen terrassen worden toegestaan.

In het kader van een concrete aanvraag kan maatwerk plaatsvinden. Bij de beoordeling van de ontheffing woon- en leefklimaat in het kader van de Horecaverordening wordt onder andere ook de vrije doorgang van het verkeer en het doelmatig en veilig gebruik van de weg beoordeeld.

2.22.5

4. In de opsomming van bestemmingen voor het Stationsplein, ontbreekt de functie Station en Stationsvoorzieningen voor de toekomstige uitbreiding van het station. Wij zien graag een algemene beschrijving van de voorzieningen in het stationsgebied toegevoegd.

Antwoord 2.22.5:

Het bestemmingsplan dient rechtszekerheid te bieden over de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden van de gronden vallend binnen het plangebied. Een algemene beschrijving zoals door NS gevraagd is daarvoor niet geschikt.

Uit navraag blijkt de wens van NS dat voor de bestaande stationshal en de beoogde uitbreiding van de stationshal, die dus verdeeld zijn over twee bestemmingsplannen, dezelfde omschrijving wordt gebruikt.

Zoals in de beantwoording van punt 2 aangegeven maakt de bestaande stationshal geen deel uit van het plangebied, maar blijft deze onderdeel van bestemmingsplan 'Binnenstad 2013'. De bestemming van de huidige hal wijzigt dus niet. Die bestaande bestemming bevat ruime gebruiksmogelijkheden omdat in bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' ook de bouwvlakken van het vml. UWV-pand en de locatie van (voorheen) de Kwekerij onder deze bestemming (i.c. artikel 8 'Centrum – Stationsgebied – 1') zijn gebracht. Ook woondoeleinden zijn bijvoorbeeld toegestaan in deze bestaande bestemming. Voor de uitbreiding van de stationshal vinden wij een dergelijke ruime bestemming niet geschikt. Gekozen is voor een concrete bestemming.

Overigens valt het stationsplein in het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' onder de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemmingsomschrijving bevat niet de term 'stationsfuncties' o.i.d..

2.22.6

5. In Hilversum zien we een buitengewoon hoog aandeel voetgangers in het voor- en natransport richting het station (32% voor- en 53% natransport). Het is daarom voor NS van grote prioriteit dat de voetganger een prettig en veilige route wordt geboden. In dat licht bezien vinden we de paragraaf die de voetganger bespreekt vrij summier ten opzichte van de andere verkeersgroepen. De routes dienen toegankelijk te zijn voor alle doelgroepen en moeten voldoen aan de Wet op toegankelijkheid. Wij zien graag opgenomen dat routes zijn ingericht voor de voetganger die doelgericht naar zijn bestemming loopt, in snelheid en kwaliteit, maar ook voor de bezoeker, gebruiker en bewoner, voor verblijf, flaneren en kwaliteit, van het stationsgebied.

Antwoord 2.22.6:

De gemeente onderschrijft deze reactie en vult de toelichting (paragraaf 5.3.2) op dit punt als volgt aan:

'De routes voor voetgangers zullen toegankelijk worden voor alle doelgroepen (ook voor de minder valide medemens) en voldoen aan de eisen op het gebied van toegankelijkheid. De routes worden ontworpen voor voetgangers die doelgericht naar zijn bestemming loopt, in snelheid en kwaliteit, maar daarnaast ook voor de bezoekers, gebruikers en bewoners, voor verblijf en flaneren.'

2.22.7

6. Groen- en watervoorzieningen, dit is zowel kwantitatief als kwalitatief beschreven met aandacht voor klimaatadaptatie. De ontwerpnorm voor de openbare ruimte is een bui van 70 mm/uur. Hiervan wordt de eerste 30 mm afgevoerd via het riool. Wij hebben zorg bij de gekozen norm voor de directe omgeving van het station en de interwijk tunnel. Omdat zware buien steeds vaker voorkomen en het station en de tunnel de afgelopen jaren vaker dan 1 keer onder zijn gelopen bij zware buien. Wij zien graag dat deze norm nader wordt onderzocht.

Antwoord 2.22.7:

Het Hilversumse beleid sluit met de norm van 70 mm/uur aan op landelijk en regionaal klimaatadaptatie beleid. Ten opzichte van de huidige situatie neemt hiermee de hemelwaterberging in het projectgebied, gelegen ten westen van het station, flink toe. Bij herinrichting wordt in het algemeen vaak gebruik gemaakt van een neerslagkans die één keer per 100 jaar kan voorkomen (dit wordt een T=100 genoemd). Het KNMI verstaat onder een neerslagkans die ongeveer één keer per eeuw of iets vaker voor komt wanneer men zich op een 'vaste locatie' in Nederland bevindt: "waarden boven de 50 millimeter in een uur (hoosbui) en 100 millimeter in een dag (twee keer zoveel als de laagste hoeveelheid voor een 'hoosbui' en 'een dag met zware neerslag'). Het KNMI geeft aan dat zo 'n neerslagkans voor het Nederlandse klimaat redelijk extreem is. Voor het projectgebied is de gekozen norm van 70 mm/uur strenger dan de vaak gebruikte T=100. Hiermee bereiden we ons voor op mogelijke intensievere buien in de toekomst.

2.22.8

7. Afval. De gemeente heeft de ambitie om voor ondernemers in de toekomst de afvalstromen ondergronds te verzamelen. Het station is een complex geheel als het gaat over afvalstromen. Graag treden we met gemeente in overleg over de locatie en omvang van een mogelijk ondergrondse voorziening.

Antwoord 2.22.8:

De gemeente neemt deze uitnodiging van harte aan en gaat graag in overleg met NS en andere stakeholders over alle noodzakelijke voorzieningen, waaronder afval. Bij de nadere uitwerking maken wij graag gebruik van de kennis van alle partijen.

2.22.9

Tot op heden zijn wij in dit traject, om te komen tot een ontwerpbestemmingsplan "Stationsgebied 2022", betrokken geweest bij de totstandkoming van (delen) van dit document. Gezien de opgave voor zowel station als stationsgebied vindt NS het belangrijk om nauw samen te blijven werken en delen wij graag onze expertise van ruim 400 stations voor de opgave in het stationsgebied.

Wij kijken uit naar een voortzetting van onze samenwerking.

Antwoord 2.22.9:

Deze reactie onderschrijven wij.

Naar aanleiding van de zienswijze zullen wij ambtshalve een impressie van de uitbreiding van de stationshal toevoegen aan de toelichting. Tevens wordt de toelichting aangevuld voor wat betreft de toegankelijk van routes voor voetgangers. Ook worden 'horeca en detailhandel' onderdeel van de begripsbepaling 'stationsfuncties'.

Bijlagen (separaat)

1. Beoordeling woon- en leefklimaat (en bijlagen)