Gemeenteraad van de gemeente Hilversum
Postbus 9900
1201 M Hilversum

Hilversum , 5 september 2022

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan Stationsgebied 2022 met hogere grenswaardenbesluit

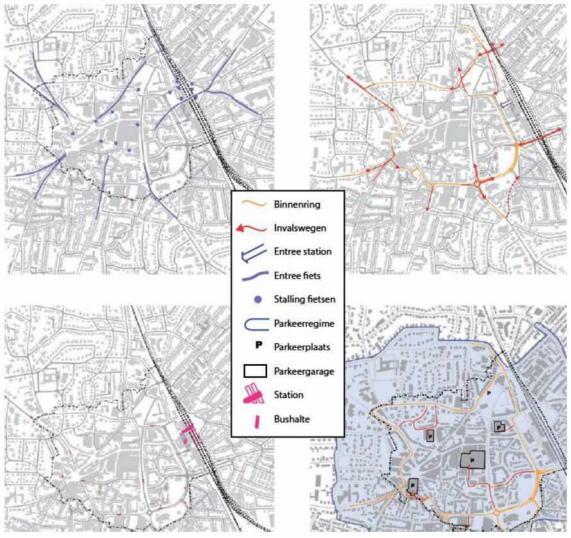
Geachte Raad,

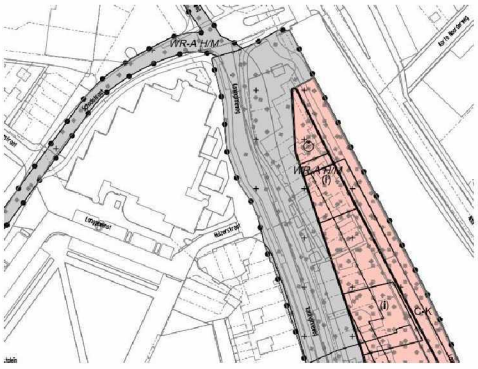
Hierbij stuur ik u, mede namens alle ondertekenaars van deze brief, onze zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan 2022 en het voornemen een (nog) hogere grenswaarde geluid in onze leefomgeving vast te stellen.

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.

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 [redacted] en projectleider [redacted] 2 gesprekken gevoerd met de woordvoerders van bewoners [redacted] / [redacted]

- 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 kunnen 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 háár 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.

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.

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

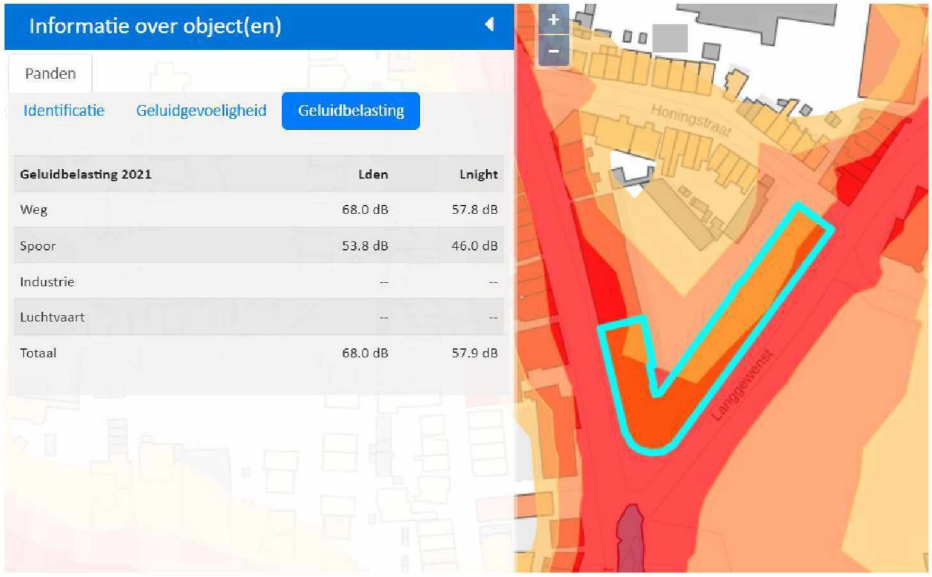
De Raad van State noemde het in haar uitspraak onzorgvuldig van de gemeente Hilversum dat zij geen rekening had gehouden met het cumulatief geluid en de problemen voor de balkons. De gemeente had niet zomaar mogen concluderen dat er sprake was van een aanvaardbaar woon en leefklimaat. Maar ook nu gaat de gemeente met het nieuwe bestemmingsplan hieraan volledig voorbij.

<u>Akoestisch onderzoek</u>

In het vorige bestemmingsplan vroeg de gemeente voor [redacted] en [redacted] 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 blijkbaar 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.

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



Geluidsbelasting 2021 [redacted] 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 [redacted] / [redacted] 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 [redacted] en [redacted] 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
[redacted]	5.070	5.214	5.400	2.290
[redacted]	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 uitgangsgegevens 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 [redacted] 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 intrekken 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 [redacted])	1.165	8.125
Koninginneweg (ten noorden van [redacted])	2.695	3.655
[redacted]	4.305	9.080
[redacted]	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
[redacted]	2.055	1.730
[redacted] (spoorwegovergang)	2.710	0

Uit bijlage bestemmingsplan aanvraag 2022

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 [redacted] 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

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 blijkbaar 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.

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.

<u>Het uitgevoerde extra verkeersonderzoek</u>

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 1)*

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 <u>hoe</u> deze opties <u>geschikt gemaakt zouden kunnen worden</u> om de geplande verkeersstromen erdoor heen te laten gaan.

V.w.b. alternatief 1: Stationsstraat heeft de wethouder – <u>zonder enig onderzoek</u> – 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 [redacted] en de [redacted]! 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.

<u>Het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek</u>

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 [redacted] / [redacted] hebben de wethouder nogmaals uitdrukkelijk gewezen op het feit dat de gemeente Hilversum het Schone Lucht akkoord niet heeft ondertekend, dat de Urgunda 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.

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 blijkbaar 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 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 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.

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 meter ruimte tussen de wooncomplexen bestaat en waarin ook de uitgang van een school is gelegen.

De en het 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 Beatrixtumel/Schapenkamp. Dit nieuwe bestemmingsplan zal dan ook leiden tot een zeer ernstige verslechtering van woonklimaat, leefbaarheid en veiligheid in de buurt.

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,

Bijlage: 1 Voorkeursvariant bewoners.

Bijlage: 2 10 Lijsten met 128 handtekeningen van omwonenden /