Technische vragen bij Chw bestemmingsplan 1221

Zienswijzennota

p. 45. Reclamant 7 stelt dat gemeentelijke en commerciële belangen de boventoon voeren. Waarom is de gemeente van mening dat dit niet klopt wanneer de voornaamste knop van de bouwdichtheid buiten het kader van de Gebiedsagenda om werd verhoogd in geheime intentieovereenkomsten, gesloten tussen gemeente en ontwikkelaar?
Hoe 'open en transparant' was dit naar de inwoners toe?

p. 45. Vele milieu-toetsmomenten worden doorgeschoven naar de toekomst wanneer de vergunningverlening aan de orde is. Echter op voorhand moet ook worden aangetoond dat de ontwikkelingen realistisch haalbaar zijn. Wat is de bewijsvoering dat uiterlijk tien jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, alsnog wordt voldaan aan de wettelijk geldende milieukwaliteitsnormen?

p. 57. De gemeenteraad heeft niet opgedragen welke milieucategorie en verkeerscategorie opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan. Kunt u onderbouwen waarom in dit bestemmingsplan niet voor Mileucategorie 2 en Verkeercategorie 1 is gekozen?
Wat draagt meer bij aan een goede fysieke leefomgeving in woonwijken milieucategorie 3 of 2?
Wat draagt meer bij aan een goede fysieke leefomgeving verkeerscategorie 1 of hoger dan 1?

Waarom gebruikt de gemeente nog de terminologie 'goede ruimtelijke ordening' terwijl de nieuwe Omgevingswet uitgaat van 'een goede fysieke leefomgeving'?
Vergelijk: *"De gemeenteraad moet volgens de Omgevingswet voor het gehele grondgebied een omgevingsplan vaststellen. In dit plan moeten regels worden opgenomen over de fysieke leefomgeving. Dit nieuwe criterium bevat een breed scala aan onderwerpen, in elk geval een stuk meer dan 'een goede ruimtelijke ordening' uit de Wro. Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.* "
Volgens de MvT is de Ow in elk geval gericht op veiligheid en gezondheid van de mens: "*Het omgevingsrecht heeft een belangrijke functie bij het voorkomen van ongewone voorvallen en rampen en de gevolgen daarvan. Het gaat om aspecten van de fysieke veiligheid zoals externe veiligheid, veiligheid tegen overstromingen, brandveiligheid en constructieve veiligheid. Bij gezondheid van de mens gaat het om bescherming tegen invloeden vanuit het milieu, zoals geluid en luchtverontreiniging.* "
https://www.omgevingsjurist.nl/wat-is-een-veilige-en-gezonde-fysieke-leefomgeving/

Een aantal reclamanten wijst op het groen dat te pover blijft en op de opgerekte geluidsnormen. De reactie van de gemeente bestaat uit het opsommen van normen en meetgegevens. Is de gemeente zich bewust dat de definitie van leefkwaliteit volgens het Rijk breder is? Vergelijk: *"Naast meetbare (objectieve) kenmerken, zoals aantal decibel geluid of afstand tot groen in de wijk, zijn ook oordelen of percepties van mensen van belang, zoals hinder van geluid of tevredenheid met groenvoorzieningen (subjectieve kenmerken)."* *https://www.rivm.nl/gezonde-leefomgeving/wat-verstaan-we-onder-gezonde-leefomgeving*

p. 60. Hoe kan het dat het voor een ontwikkellocatie afgesproken percentage van minimaal 40 % in te richten voor openbare ruimte bij de Lijsterweg/ Zuiderweg op 26% blijft steken?

p. 63. Een reclamant die te herleiden is tot Pro-rail stelt nog mogelijk ruimte nodig te hebben aan de randen van het bestemmingsplangebied en binnen de werking van het bestemmingsplan 1221.
Welke activiteiten betreft het?
Welke effecten?
Welke plekken?

pp. 64, 65. Pro-rail stelt: "De vraag is in hoeverre een 'onvoldoende leefomgevingskwaliteit' past binnen een goede ruimtelijke ordening?"
Overeenkomstig vraagt Democraten Hilversum

- in hoeverre past het mogelijk maken dat meer i.p.v. minder mensen die worden blootgesteld aan de risico's van externe veiligheid / plasbrandaandachtsgebied binnen een goede fysieke leefomgeving? Vergelijk p. 24 Sweco: "*In relatie tot de spoorlijn Bussum – Hilversum – Baarn, gaat het groepsrisico ten opzichte van de referentiesituatie met 37,5% omhoog.*"
- in hoeverre past het mogelijk maken van wonen in een gebied met trillingshinder binnen een goede fysieke leefomgeving?
- in hoeverre past het mogelijk maken van wonen in een gebied waar in toenemende mate treinverkeer is en dus geluidhinder van treinen binnen goede fysieke leefomgeving?

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in het kader van de onderbouwing van gezondheidsrisico's eerder gewezen op het belang van voorzorg (uitspraak 201208940/1/R3, 10 september 2014). Waarom denkt het college dat zij voldoet aan de voorzorg voor gezondheidsrisico's?
Denkt het college dat het in de geest van de benodigde voorzorg de kern raakt in de onderstaande citaten:

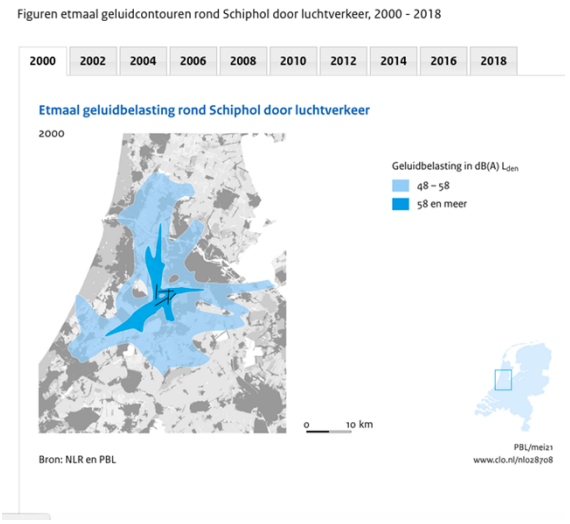
- p.65 (bij trillingshinder: "(…) door de ontwikkelingen in het plangebied zal de trillinghinder niet toenemen. Door deze ontwikkelingen gaan er niet meer treinen rijden."
- p. 69: "De kwaliteit van de leefomgeving is in sommige ontwikkellocaties, met name vanuit het oogpunt van geluid en externe veiligheid, niet hoog. Dit is echter een bestaande situatie."
- p.72: "Dat qua geluid het woon- en leefklimaat niet optimaal is, is niet afhankelijk van het plan."
- p.75: "Er is wel nog sprake van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde en om die reden worden hogere grenswaarden vastgesteld." (Tot 68 dB).

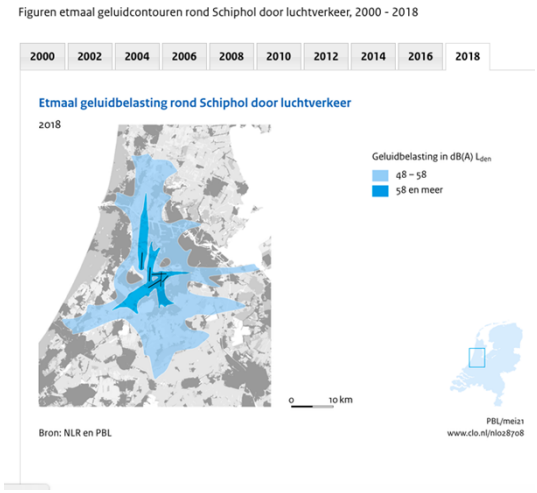
p. 68. De verbeelding maakt deel uit van het Chw-bestemmingsplan 1221 en zowel de fysieke als digitale publicatie is ondermaats voor de beoordeling van het ter visie gelegde. Zo merkt de gemeente zelf op t.a.v. de digitale versie: *'de leesbaarheid van de gearceerde vakken laat te wensen over'*. Ziet de gemeente de ernst in van de gemankeerde verbeelding? Welke gevolgen verbindt de gemeente aan de publicatie van de gemankeerde verbeelding?

p. 75 (bouwhoogte) Het college heeft op 22 mei in de bijeenkomst in het kader van de Omgevingsvisie in de Vorstin, aangesproken op hoogbouw met de vraag "Betekent dat dan ook dat er geen flats van 17 etages komen?" uitgesproken: *"Ik heb gemerkt wat massaal is geroepen. (…) De behoefte daaraan bij de Hilversummers is niet heel erg groot."* Hoe worden de hoogbouwbouwplannen in dit bestemmingsplan naar beneden aangepast conform de wens van de Hilversummers?

p. 76. De gemeente schrijft "Er is geen sprake van (cumulatieve) geluidhinder door vliegverkeer, omdat het gebied 1221 ruim buiten de geluidcontouren van Schiphol en vliegveld Hilversum ligt."
Hoe verhoudt die uitspraak zich tot de mening van het Rijk dat de vorm en grootte van de contour onder andere afhangt van het aantal vliegbewegingen, de vliegtuigtypen en de meteorologische omstandigheden in het betreffende jaar. De contour ziet dan ook jaarlijks anders uit."
https://www.clo.nl/indicatoren/nl0287-geluidbelasting-rondom-schiphol

p. 77 (Geluid) Voor Hilversum is een geluidsbelasting tussen de 48 en 58 dB mogelijk. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient binnen de contour van 48 Lden contour rekening gehouden te worden met de gecumuleerde geluidbelasting, door alle relevante bronnen bij elkaar op te tellen.





Welke plannen kunnen niet worden uitgevoerd zonder het verhogen van de maximale grenswaarde voor geluidbelasting naar 68 dB?
Wat is van meer waarde voor de gezonde leefomgeving, het aantonen dat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden als die is gesteld op 68 dB of de drempelwaarde voor maximale geluidsbelasting niet verhogen naar 68 dB?

p. 82. (Houtstook) Op de website van de gemeente wordt melding gemaakt dat houtstook schadelijke stoffen uitstoot. Kan de gemeente vanuit haar verantwoordelijkheid voor een gezonde leefomgeving anticiperen op het terugdringen van houtstook in dit nieuwe bestemmingsplan?

p. 83. De gemeente jubelt over de bijdrage die de ontwikkelaar wil steken in de herinrichting van de Liebergerweg. Heeft de gemeente in de afweging van die jubel betrokken

1. dat de openbare weg primair de verantwoordelijkheid is van de gemeente,
2. dat de ontwikkelaar in tegenstelling tot de structuurvisie Hilversum 2030 geen nieuwe ontsluiting langs het spoor hoeft te realiseren, hetgeen een kostenbesparing is voor de ontwikkelaar,
3. dat het parkeren niet onder het bestaande maaiveld plaatsvindt maar op het verhoogde maaiveld, hetgeen een kostenbesparing is voor de ontwikkelaar,
4. dat de ontwikkelaar meer en hoger wil bouwen dan de kaderstellende Gebiedsagenda toestaat, waardoor het verdienvermogen voor de ontwikkelaar zal toenemen,
5. dat 1 t/m 4 enerzijds kostenbesparing en anderzijds meer inkomsten meebrengt voor de ontwikkelaar, waardoor per saldo de bijdrage van de ontwikkelaar niet alleen door de gemeente wordt gefacilieerd maar verhoudingsgewijs nog steeds het grootste voordeel aan de kant van de ontwikkelaar weggeeft?

p. 87. Waarmee vindt de afscherming van het geluid plaats voor de woningen waardoor de geluidsbelasting onder de norm blijft van 48 dB.?

p. 87. Is het college het met HasKoning eens dat nogal wat wegvakken aangepast moeten worden?

p. 90. Waarom denkt het college dat ontmoediging van het autobeleid wel nodig is voor bewoners in 1221 en zij zich voor hun mobiliteit moeten richten op het OV knooppunt, terwijl het college de gebruikers en bezoekers van het Mediapark een vervroegde autoverkeersafslag op de Johannes Geradtsweg naar het Mediapark wil aanbieden ten koste van een forse publieke investering en het offeren van groen, terwijl het Mediapark van liefst twee OV-knooppunten gebruik kan maken?

p. 90. Klopt het dat waar sprake is van 'het gemeentebestuur' dit alleen betrekking heeft op het college en niet op de gemeenteraad? Zo heeft de gemeenteraad bijvoorbeeld niet besloten tot de invoering van betaald parkeren tot aan de buitenring.

p. 91. Waar staat *"Bij alle ontwikkellocaties zijn in overleg met de buurt de plannen zodanig aangepast, dat er passende aansluitingen ontstaan vanuit de bestaande wijk naar de wat hogere bebouwing aan het spoor"* is het relevant of een *meerderheid* van de inwoners op *alle* ontwikkellocaties, maar ook gemeente-breed die stelling onderschrijft. Kan het college die onderbouwing geven?

p. 93. Wanneer is tijdens de communicatie in het 'open planproces' van de Gebiedsagenda aangegeven dat het maximum van 1150 woningen enkel tot 2030 gold en er nog eens 750 woningen zouden volgen tot 2040? Kan het college de reactie reproduceren vanuit de desbetreffende buurten in 1221? Of is het zo dat dit niet is gecommuniceerd en er derhalve geen reactie bekend is? (Vergelijk ook dat 'stakeholder' Pro-rail voor dit bestemmingsplan uitgaat van 1150 en niet 1800 woningen).

p. 96. Hoe realistisch is het om de groennorm (1 boom per 150 m2) vast te klinken aan de volle wasdom wanneer in de praktijk bomen zelden in de gelegenheid worden gesteld om tot volle wasdom te komen? Denk bijvoorbeeld aan de bomen-historie elders in Hilversum, zoals op het Wandelpad, Stationsplein, of s-Gravelandseweg bij het Keiplein.

Bijlage 3; Ontwerp ChwBP1221 Toelichting en Bijlage 6; Aanmeldingsnotitie MER

SWECO is verantwoordelijk voor de onderbouwing dat een MER-plicht niet nodig is.
Is SWECO betrokken geweest bij het schrijven van het voorliggende concept chw-bestemmingsplan 1221?

De topman van SWECO omschrijft Nederland als "groenblauwe metropool" en pleit voor een top-down benadering van stedelijke ontwikkeling. Dit is gelet op de opbrengst van de Omgevingsvisie niet hoe onze inwoners naar Hilversum willen kijken. Wordt het niet tijd dat de gemeente Hilversum bij de gunning van opdrachten op het gebied van de stadsontwikkeling meeweegt welke visie externe adviseurs hebben en hoe gevoelig zij zijn voor de wensen en voorkeuren die in de samenleving spelen?
https://www.sweco.nl/wp-content/uploads/sites/5/2022/09/Kwaliteit-en-versnelling-stedelijke-ontwikkeling-vragen-om-focus.pdf

SWECO stelt dat het een activiteit D11.2 betreft, kolom 4, stedelijke ontwikkeling.
Waarom is i.p.v. kolom 4 niet voor kolom 3 gekozen? Immers, er is sprake van een plan zoals genoemd in art. 3.1, lid 1 Wet ruimtelijke ordening: *"De gemeenteraad stelt voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vast, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven."*
Wat is het verschil in voorbereidingsprocedure als wel of niet wordt gekozen voor een stedelijk ontwikkelingsproject?

p. 9. Naar aanleiding van: "*Er is één relevante autonome ontwikkeling bekend waarmee cumulatieve effecten kunnen optreden.*"
Waarom zijn in de cumulatie het direct aangrenzende Stationsgebied, inclusief de herontwikkelingslocaties Silverpoint en de Koninginneweg buiten beschouwing gelaten?

p. 9. Naar aanleiding van: *"In het plangebied of in de nabijheid daarvan zijn geen natuurlijke hulpbronnen aanwezig die als gevolg van de activiteit worden beïnvloed."*
Waarom zijn woningbouw en de noodzaak voor waterleveranties aan die nieuwe woningen geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen?
Immers, op 26 september jl. kopt de NRC op de voorpagina "*Waterbedrijven: binnen enkele jaren dreigt tekort aan drinkwater. Het watersysteem loopt tegen zijn grenzen aan, schrijven waterbedrijven in een notitie. Ze zeggen niet te kunnen garanderen tijdig drinkwater te leveren voor alle 900.000 woningen die het kabinet tot 2030 wil bouwen.*"

p. 9. Waarom oordeelt het college *'Er is geen sprake van productie van (gevaarlijke) afvalstoffen met nadelige milieugevolgen'* als behalve uit de productie van afvalstoffen door eventuele sloop samenhangend met het project Bruisend Hart en de sloop aan de Koninginneweg en Silverpoint aan de Schapenkamp ook in de productie van afvalstoffen wordt voorzien? Tevens kunnen bij de herontwikkeling van locaties nadelige milieugevolgen ontstaan door het vrijkomen van gevaarlijke afvalstoffen in de bodem zoals lood.

p. 10. Naar aanleiding van: *"De ontwikkelingen vinden verspreid over circa 20 jaar plaats."*
Bestaat er geen kans dat ontwikkelingen gelijktijdig plaatsvinden, zoals bouw aan beide zijden van het spoor?

p. 20. Waarom is het oordeel dat het effect 'lokaal' is, terwijl Hilversum zichzelf regionaal uitvent? Zie onder 'Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking': *"De activiteiten zijn lokaal van aard en de omvang van de effecten op de omgeving is beperkt."* Hilversum presenteert zich als centrumgemeente in de Gooi en Vechtstreek, en deelnemer aan de Metropool Regio Amsterdam (MRA). De werk- en verhuisstroom naar Hilversum is voornamelijk vanuit Amsterdam.
https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2021/11/PRE20211018_12222_Gebiedsplan-Hilversum.pdf

p. 20. De activiteiten voegen maximaal 1800 woningen toe in een "gevoelig (dichtbevolkt) gebied."
Waarom zou in het zo getypeerde gebied in het rapport dan niet gelden dat de omvang van de effecten juist extra zwaar drukken? In plaats van wat het rapport stelt: *"omvang van de effecten op de omgeving is beperkt."*

p. 20. Waarom zou gelden "De meeste effecten treden op gedurende de aanlegfase van de ontwikkelingen" en niet dat de meeste effecten optreden na de realisatie van 1800 woningen? Bijvoorbeeld door bouwdichtheid, bouwhoogte, geluid en verkeer. Of door ligging van de nieuwe woon-en-werklocaties bij de bronnen van een extern veiligheidsrisico.

p. 20. Waarom zou het niet minstens zo aannemelijk kunnen zijn dat bouwactiveiten aan de aangrenzende centrumzijde plaatsvinden samen met ontwikkelactiviteiten in 1221?

p. 20. Naar aanleiding van: *"(...) de kans dat effecten optreden op archeologische waarden is niet groot, vanwege de huidige bebouwing van het gebied."* Waarom zou die kans klein zijn als een van de ontwikkellocaties de Veneta-locatie is en een ander de Hunkemöllerlocatie, die beide zijn gelegen in een gebied met een hoge archeologische verwachting. Zelfs in een zone waar eerder archeologische vondsten zijn gedaan.

p.21. Waarom zou de toenemende verkeersintensiteit niet tot negatieve effecten op de doorstroming van het verkeer in dit gebied leiden als het onderliggende model enkel steunt op een parkeernorm van 0.5, terwijl in het algemeen de parkeernorm in Hilversum op 1.0 is gesteld?

p. 21. Wat is aannemelijker, dat de meeste effecten van de bouwwerkzaamheden simpelweg omkeerbaar zijn zoals in de notitie staat *("Bouwwerkzaamheden duren per ontwikkeling gemiddeld 1 tot 2 jaar. De meeste effecten zijn omkeerbaar")*, of dat het te beperkt is om alleen naar stenen stapelen te kijken en geen oog te hebben voor het effect van deze bouwwerkzaamheden, namelijk het maken van een semi-permanente nieuwe situatie van woon-en-werkruimte?

Kortom: hoe kan het dat er geen MER-plicht zou bestaan, gelet op bovenstaande vragen en opmerkingen en het gegeven dat niet mag worden afgeweken van de Europese richtlijn milieubeoordeling, die zegt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu moeten kunnen worden uitgesloten (p. 6)? Daarbij is hier sprake van een kaderstellend plan, en is aangegeven dat het dicht aanschurkt tegen drempelwaarden.

