Ontvangen door Informatiebeheer

06 APR. 2022

Zaaktypegroep

Aan de gemeenteraad van de gemeente Hilversum

Hilversum 6-4-2022

Betreft: zienswijze tegen Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221

Geachte raad,

Via website) van gemeente Hilversum, 25 februari 2022, is het ontwerp bestemmingsplan Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221 bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.
Allereerst wil de gemeente er op wijzen dat het voor een gewone werkende burger schier onmogelijk is om alle rapportages en bijeenkomsten bij te houden en te volgen. Het lijkt haast noodzakelijk om professionele hulp te moeten inschakelen om door de wirwar aan plannen en wijzigingen heen te komen. Zelfs het opstellen van een zorgvuldig gemaakte zienswijze lijkt hierdoor bemoeilijkt te worden simpel en alleen al door het feit dat je bijna niet zeker bent of je je beroept op de juiste stukken. Daarnaast heeft de gemeente in de afgelopen twee jaar herhaaldelijk allerlei plannen (ook mondeling en op beeld) gewijzigd aangepast en opnieuw veranderd aldanniet met bericht van kennisgeving.

Ten tweede

In de bijlage vindt u een verzameling van wijzigingen voorstellen en aanpassingen tegen over elkaar gezet. Dit document alleen bestaat uit 41 pagina's.

Ten derde

Door de verschillende wijzigingen en aanpassingen op het van toepassing zijnde gebied en wat daar wel en niet onder past is het dan ook geheel onduidelijk welke (milieueffect)rapportage op welke deel van het gebied van toepassing is. Het is allemaal nogal fragmentarisch en van elkaar losgezongen. Hierdoor kun je niet stellen dat er sprake is van een goed onderbouwd effect op de "gezonde levenstijl" van de burger.

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

Ad1
Weg-, Spoor-,Vliegtuigverkeer geluidsnorm is en wordt te hoog, boven de door de gemeente gehanteerde maximale norm, die ze zelfs eerst verhoogd hebben. (zie bijlage)
Het model is incompleet met verkeerde aannames wat betreft de decibels (geluid, trillingen etc). Cumulatieve effecten voor omwonenden zoals geluid van bestaande verkeer, trillingen gedurende de bouw en de verandering van bedrijven in stedelijke bewoning zijn niet vermeld. Verder wil en is het niet zo dat per definitie de geluidsoverlast afneemt wanner je een muur aan huizen langs beide zijde van het spoor bouwt. Het geluid kan getunneld worden door dan ontstane doorgangen en overlast veroorzaken op gebieden die niet voor mogelijk geacht waren. Zgn. geluidsreflectie. Hier is niet voldoende of niet volledig op onderzocht. Ik verzoek de gemeente dan ook dit alsnog te doen. De toegepaste redenering van gemeenteambtenaren tijdens inspraakavonden dat er rekening gehouden wordt met hoogte aan de andere kant van het spoor waarbij al als juist wordt aangenomen wat nog bewezen moet worden of er nog niet is.

Ad2
Grondsanering in het KNW plan geeft grondwaterverontreiniging aan de huidige omwonenden. Trillingen en stikstof is ook een issue. Het graven van een parkeerkelder kan de grondwaterstroom verleggen. Mij is niet duidelijk geworden uit alle rapportages die ik heb gelezen dat de gemeente

hier voldoende onderzoek naar heeft gedaan en wat de uitkomst hier van is. Graag een antwoord bij deze opmerking.

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

Ad3
Hilversum heeft een gemiddelde parkeernorm van 1.0 dwz Geuzenbuurt 0,8 en dus een groot gedeelte van Hilversum >2.
De huidige situatie is dat er veel te weinig parkeerplekken zijn in deze buurt, terwijl de gemeente ook hier meerdere malen 2 vergunningen per woning afgeeft.
De Korte Noorderweg biedt , in zijn huidige situatie, een overloop voor dit probleem van parkeervergunninghouders in de buurt. Ook wordt het gebied gedurende de marktdagen veel gebruikt om te parkeren. De gemeent houdt onvoldoende rekeing met deze situatie en biedt geen alternatieven. Alleen al in dit gebied KNW zijn er 152 parkeerplekken, waarvan er slechts 15 voor ons in tact blijven bij de Buys Ballot na de nieuwbouw.

Ad3
De huidige bewoning in de Geuzenbuurt is 65/ha.
Deze is op papier verhoogd eerst naar 86/ha, daarna naar 115/ha.
Het nieuwbouwplan KNW nu bevat 276/1,8ha dwz ca 154/ha!
Het plan houdt geen rekening met de bouwstijl van de omringende woningen qua hoogte zoals wel in allerlei documenten steeds vermeld wordt. Zie hiervoor ook de bijlage. En het eerder genoemde vergelijk met het van Son-terrein De voorgestelde verdichting drukt daarmee ook zwaar op de verstening. Zoals ook in het Chw staat is de Geuzenbuurt kleinschalige, leuke, levendige buurt met woningen van een of twee bouwlagen, die eventueel uitgevoerd zijn met een kap. Pas daar de bouwhoogte op aan.

Op basis van de bovenstaande en in de bijlage vermelde argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen/, namelijk door fragmentarische en onvolledige milieueffectrapportage.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt. En dat u in tegenstelling tot mijn eerder ingediende zienswijze mijn gegevens niet openbaar maakt dit in overeenstemming met de algemene verordening gegevensbescherming. Verder verwacht ik nog steeds een reactie van de griffie over het hoe en waarom van deze actie. Ik heb hier over gebeld en zou een reactie terug krijgen Het kan namelijk niet zo zijn dat mijn gegevens alleen openbaar zijn gemaakt tijdens het per ongeluk open zetten van een teamsvergadering. Ik had namelijk een hele stapel zienswijzes namens de buurt ingeleverd.

Hoogachtend,

Bijlage: - 1- 41 pagina's

‘Ontwerp Chw-bestemmingsplan 1221’ en het ‘ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid’

INCOMPLETE STUKKEN

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

MILIEU EFFECT RAPPORTAGE (MER)

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

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

Deze Sweco analyse is opgesteld aan de hand van data over bodemverontreiniging, archeologische waarden, monumenten, natuurgebieden, geluidsbelasting, luchtkwaliteit, wettelijke geluidzones, bedrijven en milieuzonering, externe veiligheid en ecologie.
Duidelijk wordt dat de mogelijk cumulatieve effecten van verschillende (milieu)aspecten op alle bewoners (bestaande plus toekomstige) niet zijn gewogen. Als reden wordt genoemd dat door de afstand tussen de verschillende ontwikkellocaties in 1221 cumulatieve effecten zijn uit te sluiten, dan wel wordt aangenomen dat die effecten verwaarloosbaar zijn. Terwijl onder andere juist uit de verkeerskundige effecten blijkt hoe nauw de ontwikkelingen met elkaar samenhangen. En ook Sweco geeft aan dat verkeer gerelateerde effecten “mogelijk een cumulatief effect kunnen hebben”.
B&W kon dus weten dat verkeerskundige aspecten wel degelijk een cumulatief effect kunnen hebben, terwijl cumulatieve milieueffecten niet zijn gewogen voor *alle* inwoners (nieuw en bestaand).
Bovendien wijst Sweco op een toename van het groepsrisico (plus 27%) als aspect van de externe veiligheid binnen het invloedsgebied van de spoorlijn. Zeker waar momenteel het groepsrisico al hoger is dan 1.0 mag van de overheid verwacht worden dat nieuw beleid erop gericht is om minder in plaats van meer mensen bloot te stellen aan dit (rest-)risico. Sweco schrijft dat "de beschouwde risicobronnen kunnen leiden tot ongevallen die onbeheersbaar kunnen blijven." Dus B&W kon weten dat het groepsrisico van de externe veiligheid toeneemt en tot onbeheersbare ongevallen kan leiden.

Geluid

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

Dus B&W kon dus weten dat leefomgevingskwaliteit als onvoldoende wordt bevonden op basis van geluidsbelasting die de maximale ontheffingswaarde ontstijgt. En in dit Chw-bestemmingsplan staat dat bij 'Aanvragen omgevingsvergunning voor grotere ontwikkelingen' een onderbouwing wordt gevraagd dat een veilige en gezonde fysieke leefomgeving wordt gewaarborgd [Regels, Hoofdstuk 8 Procesregels, Artikel 14 Aanvragen omgevingsvergunning gebruiks- en bouwactiviteiten, 14.2].
En waar de leefomgevingskwaliteit onvoldoende is gewaarborgd, voldoet het 1221 plan niet aan het uitgangspunt "Het plan is om het gebied te ontwikkelen tot een centrum-stedelijk milieu met een hoge omgevingskwaliteit" [Notitie stikstofdepositie Hilversum 1221]. En omdat dit plan niet voldoet aan het uitgangspunt is het om die reden niet uitvoerbaar. En omdat het niet uitvoerbaar is voldoet het niet aan de eisen aan een Chw-bestemmingsplan. Dat is B&W zonder twijfel bekend.

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

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

- Kennis over wat de Hilversumse Commissie van Welstand en Monumenten opmerkt ten aanzien van het zogenaamde Beeldkwaliteitsplan plus;

- Kennis over de Tweede Kamer motie Schonis, over onderzoek hoe het WHO-rapport (met richtlijnen en advieswaarden voor omgevingsgeluid) zich verhoudt tot de huidige wet- en regelgeving.

- Kennis uit de Omgevingsfoto gemeente Hilversum [Eeindversie okt. 2019], die een analyse bevat ten behoeve van de Omgevingsvisie. Hierin staat dat het Europees Milieuagentschap cijfers verzamelt waaruit blijkt dat 18% van de bewoners in Hilversum wordt blootgesteld aan geluidsniveaus van 55 tot 60 decibel per dag. "Dat maakt Hilversum na Utrecht, in vergelijking met andere gemeenten, de op één na lawaaiigste plek van Nederland."

- Kennis over de mogelijkheid die de Omgevingswet biedt om de norm voor geluid bij te stellen. Het college schreef op 9 maart 2022 dat de raad onder de Omgevingswet kan kiezen voor toepassing van de WHO-normen in Hilversum, maar dat het college dit zou ontraden.

Verkeerslawaai
Door dit ontwerp bestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarde koerst het college op versnelde vastlegging van een primair op economisch in plaats van gezondheid gebaseerde ontwikkeling. Het brengt de raad en de inwoners van Hilversum onvoldoende in positie om

nieuwe beleidsafwegingen op een groot gebied toe te passen. Het sluit niet aan bij de gewijzigde nieuwe inzichten en beleidsuitgangspunten van de Omgevingswet die gezonde leefomgeving centraler stelt dan voorheen.

De analyse van de geluidbelasting in Hilversum is dat deze de komende jaren toeneemt door groei van de mobiliteit (ondanks de groei van elektrisch rijden). Verder worden er door ruimtelijke ontwikkelingen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd die te maken krijgen met geluidhinder. Er zijn echter geen bronmaatregelen in het bestemmingsplan geborgd. Er is alleen ten behoeve van nieuwbouw een hogere grenswaarde opgenomen tot maximaal 68 dB. Terwijl als een hogere waarde wordt toegestaan, dient te worden aangetoond dat het binnen niveau in verblijfsgebieden van geluidgevoelige bestemmingen niet meer bedraagt dan 33 dB. (Vergelijk de vernietiging van het bestemmingsplan Stationsgebied door de Raad van State).

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

In het Akoestisch onderzoek van Sweco (22 januari 2022) zijn op de gevels van de planlocaties (Zuiderweg/Lijsterweg, Hunkemöller, Venetapark, Wybertjesfabriek, Grote Sigarenfabriek en Van Son) waarneempunten gelegd op 1,5 meter boven het vloerniveau van de betreffende verdiepingen. In dit geval: 1,5 meter op de eerste verdieping; 4,5 meter op de tweede verdieping; +3,0 meter per extra verdieping. De geluidcontouren zijn bepaald op een immissiehoogte van 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter boven lokaal maaiveld
De metingen zijn afgestemd op de aangenomen maximale bouwhoogte. Maar waarom is dan de maximale bouwhoogte niet correct weergegeven? Zo staat in het BKP+ (dat onderdeel uitmaakt van dit ontwerp bestemmingsplan) 37 meter. Dit klopt bij de Hunkemöller locatie waar op een verhoogd maaiveld 33 meter hoog wordt gebouwd. Maar er zijn nogal wat foutieve inschattingen opgenomen:

Tabel 3-1: Uitgangspunten ontwikkellocatie

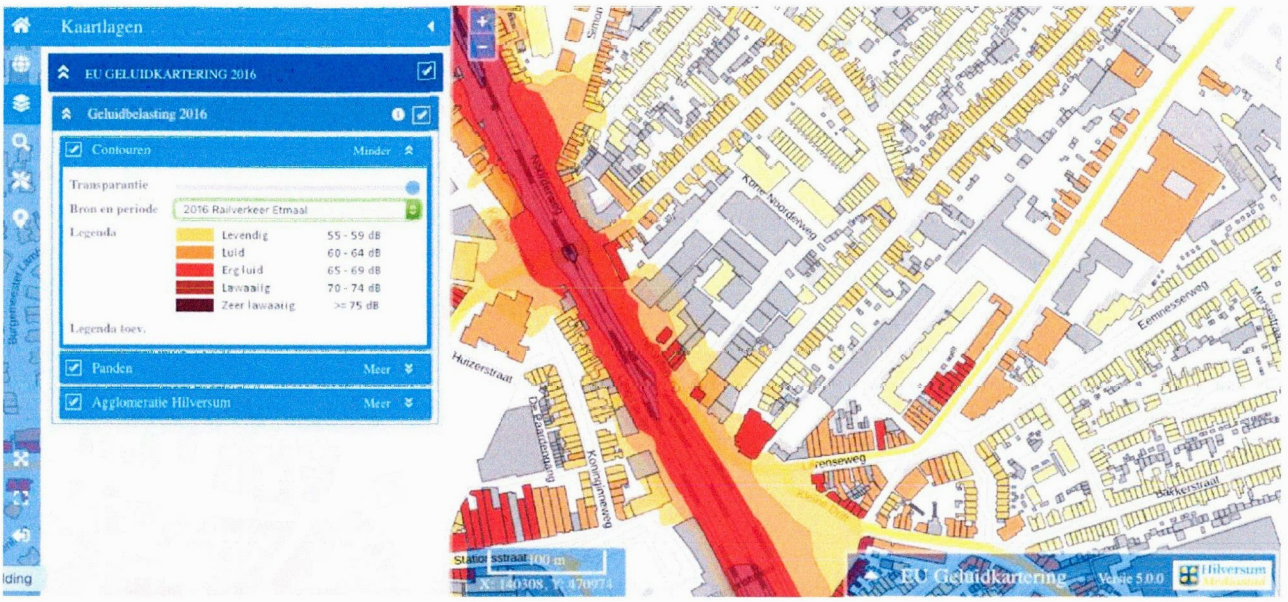
Ontwikkellocatie	Aantal woningen	Maximaal gehanteerde hoogte (meter)
Zuiderweg/Lijsterweg	70	15 foutief is 17 m.
Wybertjesfabriek	50	18 foutief is 17 m.
Venetapark	200	25 foutief door verhoogd maaiveld + 3m.
Hunkemöller	300	24 foutief is 33 m, 28 m, 26 m & verhoogd maaiveld + 3m.
Grote Sigarenfabriek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

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

Vilegtuiglawaai
Wat ook ontbreekt is een referentie aan het vliegtuiggeluid.
Te constateren is hoe ook in Hilversum geluidsoverlast van vliegtuigen een rol speelt. [https://www.parool.nl/columns-opinie/het-luchtruim-is-al-zo-vol-kunnen-daar-nog-vliegtuigen-bij~b230ba71/].
Luchtvaart vormt een bron van geluid die in beeld komt bij de geluidkaart die als wettelijke verplichting geldt voor de gemeente Hilversum.
Tevens neemt de bouwhoogte in het plangebied toe. Zie hoe de Commissie voor de milieueffectrapportage ten aanzien van een bouwplan in Ouder Amstel stelt dat het effect van vliegtuiggeluid op hogere bouwlagen nog meer onderzoek vergt. [https://commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3490/persbericht_3490tsea.pdf]
Kortom: in het kader van de planvorming van 1221 is er reden geluid van vliegtuigen te onderzoeken. Dit ontbreekt in de stukken.
En dan is er nog een storende onduidelijkheid: wat wordt bedoeld met "In dit geval is sprake van een nieuwe situatie voor de te realiseren weg." [zie 2.1 Wegverkeerslawaai, Bestemmingsplan 1221 Hilversum, Akoestisch onderzoek, Sweco, 22 januari 2022] Over welke nieuwe weg gaat het hier?!

Railverkeerslawaai
Omdat de woningen aan de Noorderweg dicht aan het spoor lagen met veel geluidsoverlast werden ze gesloopt en kwamen op die plaats een bedrijventerrein. We kennen die plek tegenwoordig als de ontwikkellocatie Korte Noorderweg (KNW), het zogenaamde 'Geuzenpark' waar 276 woningen staan geprogrammeerd. Rijden er dan nu minder treinen en is het geluid verdwenen? Nee. Het is drukker op het spoor geworden en het geluid is toegenomen ter hoogte van de KNW zoals is te zien op de geluidskaart van de gemeente Hilversum 2011 en 2016 [Wettelijk dient de gemeente de Geluidkaart te actualiseren voor 30 juni 2022. Die informatie kan dus eveneens als input dienen bij de MER].





De geluidbelasting vanwege railverkeer ligt op de locaties KNW, Venetapark en Zuiderweg/Lijsterweg boven de maximaal te ontheffen waarde. Hiervoor zijn maatregelen noodzakelijk. "Een van de maatregelen kan zijn om de bebouwing binnen de plangebieden verder van het spoor te plaatsen." [Uit: Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling', Sweco, 10-02-2022]. Dus waar de bewoners aan de Liebergerweg de bouwmassa's zo ver mogelijk richting het spoor willen verplaatsten, drukt dit advies van Sweco die bouwmassa's weer bij het spoor vandaan richting de woonwijk. Kortom, er zijn de nodige urgente geluidsproblemen. Maar de gemeente maakt zich daarvan af door te stellen "Het treffen van maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen stuit op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard."
Resteert nog op te merken dat de bijlagen bij 'akoestisch' incompleet zijn.

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

Trillingen
In de bestemmingsplan-documentatie 1221 ontbreekt informatie over trillingen samenhangend met het transport over het spoor. Dit terwijl vanaf 2018 het rijk het beleidsintensiveringstraject voor trillingen heeft ingezet. De rijksoverheid schrijft op haar website "Gemeenten moeten er rekening mee houden bij de voorbereiding van nieuwe ruimtelijke plannen voor locaties langs het spoor." [https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/maatregelen-overlast-omwonenden-spoor].
ProRail geeft aan dat Nederland het drukst bereden spoorwegnet van Europa heeft. En ProRail heeft een oproep gedaan aan lokale overheden om rekening te houden met hinder voor toekomstige bewoners langs het spoor. Volgens ProRail is het nodig gebouwen op een andere manier te funderen om trillinghinder te voorkomen [https://www.prorail.nl/nieuws/prorail-waarschuwt-voor-trillingshinder-bij-nieuwbouw-langs-het-spoor]
Het RIVM geeft aan dat 20% van de mensen veel last van trillingen heeft door reizigerstreinen. Dat is bijna twee keer zoveel als bleek uit het eerste RIVM-onderzoek van 2013. Ook

goederentreinen zorgen voor gezondheidsproblemen. Het aandeel mensen dat daarvan last heeft, bleef tussen 2013 en 2019 stabiel, maar hoog: 40% van de buurtbewoners ervaart ernstige hinder en 20% heeft last van ernstige slaapverstoring [zie https://www.rivm.nl/trillingen-langs-spoor] Kortom er is reden wél aandacht aan trillingen te besteden voor de plannen in 1221. Deze aandacht ontbreekt.

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

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

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

Stikstof
In de notitie voor de toetsing van de stikstofdepositie wordt aangegeven dat de afstand van het plangebied tot op 4,5 kilometer van Natura 2000 gebieden 'groot' is. Echter gelet op het feit dat de rijksoverheid de toestemmingsverlening beziet tot maximaal 25 kilometer ten opzichte van kwetsbare Natura 2000 gebieden is de afstand van 1221 ten opzichte van Natura 2000 juist relatief klein.
Het 'uit de wijk drukken' van verkeer naar de randwegen, almede het (cumulatieve) effect van de plannen dat uitgaat op de stikstofdepositie, en de gewenste bijstelling van de aannamen van de hoeveelheid verkeer op basis van de realiteit (1.0 gemiddeld autobezit, achterblijvende deelmobiliteit) noodzaakt opnieuw te kijken naar de stikstof uitstoot.
Zeker ook omdat het niet alleen gaat om geen nieuwe stikstofuitstoot toe te voegen maar om de bestaande uitstoot te verminderen.

Vergelijk wat de Omgevingsfoto Hilversum uit 20219 hierover zegt: : "Stikstofdepositie speelt op regionale schaal bij het toestaan van ontwikkelingen. Indien in nabijgelegen Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitat geen afname van de stikstofdepositie kan worden gerealiseerd, betekent dat dat geen (bouw)vergunningen meer kunnen worden afgegeven en dat de regio 'op slot' gaat." Tevens geldt "Zo heeft de natuur in 't Gooi last van de stikstof uit ammoniak. (...) De Hilversumse zandgebieden (heide en bossen) zijn zeer gevoelig voor deze condities. De zandgebieden kennen vergelijkbare ecosystemen als de Veluwe, waar deze als Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. In Hilversum is dit niet het geval, waardoor de zandgebieden niet worden beschermd tegen een toename van stikstofdepositie. Nader onderzoek naar de lokale situatie is daarom gewenst om oorzaken en gevolgen goed in beeld te krijgen en daarmee aan efficiënte maatregelen te kunnen werken." [Uit Omgevingsfoto gemeente Hilversum, 2019]

Houtstook

De grootste lokale CO2-bronnen waar de Gemeente Hilversum invloed op heeft zijn lokaal verkeer en houtstook in de gemeente [Uit Omgevingsfoto gemeente Hilversum, 2019].
Hoewel het stoken van open haarden en houtkachels en het gebruik van barbecues en vuurkorven als activiteiten niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld is het wel bekend dat het toestaan niet bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Daarom is het nodig te doen wat wél kan, namelijk deze hout(kool)stook als terugkerende activiteit als niet passend aan te merken in het bestemmingsplan. Dit is een concrete bijdrage aan een gezonde leefomgeving die momenteel in dit bestemmingsplan mist. Hopelijk houdt dit geen verband met het antwoord van B&W van 9 maart 2022) op vragen die aansporen tot actie m.b.t. de aanpak van houtstook, dat voor de milieuthema's luchtkwaliteit en geluid slechts een halve f.t.e. aan ambtelijke capaciteit beschikbaar is. "De noodzaak van extra capaciteit op het gebied van luchtkwaliteit en geluid, evenals de hierbij benodigde handhavingscapaciteit om nieuw luchtbeleid effectief te kunnen controleren, is inmiddels structureel" aldus B&W.
Overigens kan om ongewenste hout(skool)stook te bestrijden ook het Bouwbesluit 2012 (art. 7.22) worden ingeroepen. Hierin is vastgelegd dat het verboden is hinderlijke rook, roet of stank te verspreiden. Aandacht voor deze vormen van hinder ontbreekt in het bestemmingsplan.

VERKEER

Het aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende BKP is onvoldoende integraal. Neem de verkeersproblematiek en de daarmee samenhangende inrichtingsproblematiek. Dit is voor alle inwoners van essentieel belang. Het BKP noemt het afsluiten van de kleine spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer, en meldt dat er in de wijk 1221 veel minder doorgaand autoverkeer zal zijn. Maar waar een verkeersader wordt 'doorgeknipt' ontstaat een wond die elders gaat bloeden. In 1221 staan twee mogelijke knippen gepland. Bij goede ruimtelijke ordening weeg je die mee. In dit bestemmingsplan is dat buiten beschouwing gelaten (zie voor de verschillen verderop het overzicht tussen de verkeersrapporten).
Juist ook omdat de Gebiedsagenda meldt "Met de verwachte groei van bewoners en mogelijk ook werknemers in 1221 neemt de mobiliteit naar en binnen de wijk toe. Ook in de directe omgeving wordt veel ontwikkeld. Met de ontwikkelingen op Anna's Hoeve en Philipsterrein neemt het inwonertal in de rest van Oost substantieel toe "
De drie buurten Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt kunnen die groei niet aan. Dit blijkt uit deze passage uit de Gebiedsagenda: "De buitenring kan een dergelijke groei van het autoverkeer aan, maar de verkeersstructuur in de drie buurten, met vaak smalle straten, maakt dat verplaatsing te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer sterk de voorkeur verdient boven de auto." En dan te bedenken dat de bestaande problemen al groot zijn. Zie de inspraakreactie van de bewonersvertegenwoordigers van de Lieberger- en Zuiderweg.

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

Nieuwe weg
"De doorstroming van het verkeer op de Buitenring-Noord te Hilversum is in de huidige situatie, met name in de spitsperiodes, verre van optimaal. Daarnaast heeft de gemeente Hilversum plannen om het aantal verkeersstromen (gemotoriseerd verkeer) van de spooroverweg Kleine Spoorbomen te verminderen, met als gevolg dat meer gemotoriseerd verkeer van de Buitenring-Noord gebruik zal maken." Mag je de door ontwikkelingen binnen 1221 de leefbaarheid op een aangrenzende plek nog meer onder druk zetten?
Vergelijk ook met "(...) op en rondom de wegen in Hilversum een verhoogde concentratie luchtverontreinigende stoffen te zien is. [Uit Omgevingsfoto gemeente Hilversum, 2019].
Deze toename van gemotoriseerd verkeer inclusief op de Buitenring-Noord moet in de MER worden betrokken.

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

Is bijvoorbeeld 1221 gekoppeld aan een nieuwe weg op onder de hei? "Voor het Westerheidetracé is een indicatief tracé door de gemeente aangeleverd. (...) ...dit tracé ook substantieel extra verkeer trekt van Bussum richting A1 vice versa (honderden voertuigen op etmaalbasis). (...) ...waar op het meest oostelijke gelegen deel van het Westerheidetracé ruim 6.250 voertuigen per etmaal gaan rijden, bedraagt de afname op het oostelijke deel van de Johannes Geradtsweg 'slechts' 3.300 voertuigen per etmaal." [Verkeerskundige effecten Westerheidetracé Hilversum, HaskoningDHV Nederland B.V., 28 januari 2020]. Het Westerheidetracé moet in de MER betrokken?
Bestaat als alternatief van het Westerheide tracé een actuele studie om het verkeer af te wentelen op de Erfgooiersstraat? Zo ja, moet dit bij de MER worden betrokken.

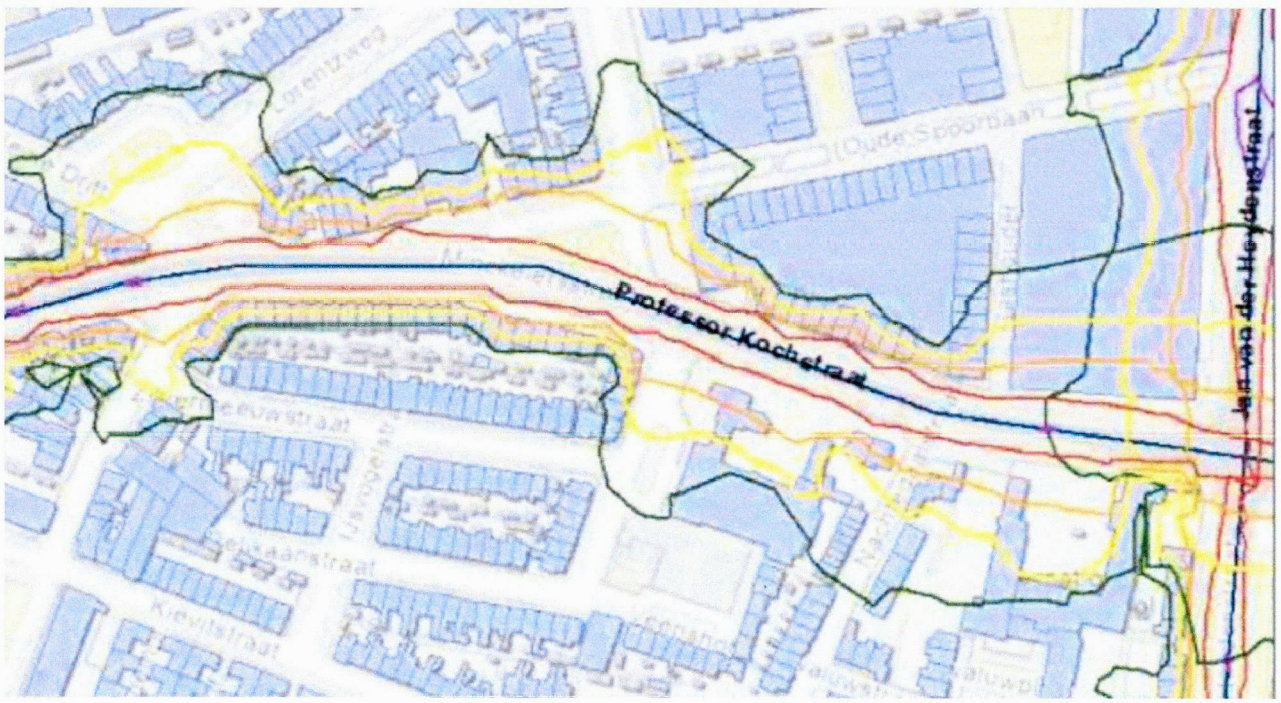
Ten aanzien van de planontwikkelingen in 1221 stelt Royal Haskoning: "Dit leidt tot hogere verkeersintensiteiten op de wegen en straten. Deze toename is berekend met het verkeersprognosemodel en bedraagt op een aantal wegvakken ordegrootte 500 voertuigen per etmaal. De grootste toename is voorzien op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

Hart en de rest van de wijk 1221." [Uit collegebrief 3 februari 2022, Toezeggingen aan de raad verkeersonderzoeken 1221 en Bruisend Hart.]

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

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

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



Ook Haskoning DHV signaleert mogelijke problemen:
"Door de substantiële wijzigingen in verkeersstromen vragen een flink aantal wegvakken wel aandacht (en maatregelen) in verband met geluidswetgeving." (...)
"Toename van verkeersgeluid vraagt, gezien de substantiële wijzigingen in verkeersstromen, nadere actie en/of onderzoek, voor Variant 1 op wat meer wegen dan voor Variant 2." (...)
"Vanuit regelgeving is met name de Jacob van Campenlaan – Jan van der Heijdenstraat kritisch." (...)
"Gezien de optredende verschillen is er op een aantal wegen straten naar verwachting sprake van toenames van de concentraties van NO2, PM10 en PM2,5 'in betekende mate' op."
[Nader onderzoek verkeer bij ontwikkelscenario's Bruisend Hart in Hilversum, HaskoningDHV Nederland B.V, definitief, 14 december 2021]

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

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

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

verlaagde parkeernorm voor nieuwbouw, conform de "Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten" (december 2020) van de gemeente.

Twee citaten uit 'Advies over beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten', zonder datum, zonder paginanummer, 2020:
"In het huidige Hilversumse parkeerbeleid wordt gebruik gemaakt van een relatief hoge parkeernorm. Deze hoge parkeernorm maakt de bouw van betaalbare woningen onmogelijk, zorgt voor nog meer drukte op de Hilversumse wegen en draagt niet direct bij aan (een goede) bereikbaarheid. De huidige parkeernorm levert met name problemen op voor een aantal grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten, die ook ambitieuze programma's kennen op gebieden zoals ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid."
"Echter, is het niet mogelijk enkel de parkeernorm rond de OV-knooppunten te verlagen, zonder dat dit direct invloed heeft op de omliggende gebieden en ontwikkelingen."

Maar "de landelijke trend waarbij autobezit (langzaam) verschuift naar autogebruik is in Hilversum nog niet zichtbaar. (...) De ontwikkeling van deelmobiliteit als alternatief voor autobezit gaat in Hilversum bovendien nog niet erg snel." [Uit: Hilversumse trendstudie 2022-2026, Een lokale vertaling van de landelijke studie van Platform31 naar stedelijke trends en opgaven voor 2022 en verder]. Het gemiddelde aantal personenauto's per huishouden in Hilversum is 1.0 (net als landelijk gemiddelde).
Dit staat in directe tegenstelling tot de bewering van B&W "dat deelauto's in Hilversum werken als een speer". [comissievergadering van 17 november 2021]. En vergeleken met wat Kennisplatform 31 meldt is het dus ook aannemelijk dat het onverstandig collegebeleid is dat zegt "Voor de ontwikkellocaties geldt dat op basis van een mobiliteitsplan, waarin deelauto's en goede fietsparkeervoorzieningen zijn opgenomen, de parkeereis voor een ontwikkellocatie naar beneden kan worden bijgesteld. [Bijlage 2 Reactienota Beeldkwaliteitsplan plus 1221]

Het is dus ook duidelijk dat het gebruiken van andere zonnige aannamen onverstandig is: "Als parkeernorm wordt aangesloten bij de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten. Dit zullen we dan, net als de vorige studie, modelmatig vertalen als 50% minder verkeersbewegingen." [Uit stukken bij Bruisend Hart verkregen door beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB)]. Bovendien wijkt dit af van wat B&W eerder zei "Het uitgangspunt moet daarom een reële parkeernorm zijn, die is gebaseerd op ervaringscijfers in Hilversum en die bevinden zich aan de bovenkant van het landelijk gemiddelde."
Bijstelling conform de realiteit zal zoals aangegeven in verkeerskundige rapporten meer drukte tonen op de Hilversumse wegen. En meer drukte zal tevens meer uitstoot en geluid opleveren dan momenteel verwerkt is in de toetsingsmodellen van 1221 die zijn gebruikt. Maar het is beter de realiteit dan een fictief droombeeld te volgen!

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

De sterke groei van het aantal woningen leidt tot files tot in de stad, overvol openbaar vervoer, volle fietspaden en allerlei logistieke problemen. Er klinkt de waarschuwing voor vervoersongelijkheid (dwz niet iedereen zal goede toegang hebben tot goede en betaalbare mobiliteit), en niet alleen de leefkwaliteit en bereikbaarheid gaan er sterk op achteruit, ook het klimaat-doel voor CO2-vermindering wordt bij lange na niet gehaald. De MRA stelt daarover:
"Om te beginnen is het noodzakelijk dat we de mobiliteitsgroei afremmen. Ten opzichte van de verwachte groei tot 2040 is een afname van minimaal 20% van die groei nodig. (...) Als we ons mobiliteitsgedrag niet aanpassen en de vervoersvraag blijven faciliteren, dan loopt het

mobiliteitssysteem al in 2030" (...) Het is zeker niet alleen een kwestie van het uitbreiden van capaciteit van weg en openbaar vervoer. Sterker nog: het uitbreiden van die capaciteit verschuift juist vaak het probleem. Of het is in sommige situaties niet wenselijk, omdat dit ten koste gaat van openbare ruimte voor spelen, verblijven en groen." [Uit: het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) 2040, MRA, feb. 2022]. Zo krijgt het Hilversumse college ook vanuit de MRA aangereikt waarom een MER nodig is.

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

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

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

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

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

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

Het gebied 1221 bestaat niet uitsluitend, maar wel in meerderheid uit woningen van één of twee lagen met een kap. Zo is wat je aan gebouwen ziet meestal onder de 10 meter hoog.
Die bouwhoogte zou volgens het ontwerp BKP+ verdubbelen tot 20 meter. Er is een trend zichtbaar in de plannen dat de nieuwe maximale bouwhoogten worden gebruikt als nieuwe minimale maten. Dus ook geen aansluiting op de bestaande bebouwing. De ten opzichte van de

bestaande bebouwing sterk afwijkende maten wijzigen het karakter van de buurten en wijken. Van intiem naar anoniem. Van licht en lucht naar meer schaduw en gezucht. De plannen die nieuwe hoogten introduceren tonen geen affiniteit met de wijken en buurten. Ze tasten de bestaande kernkwaliteiten aan: de menselijke maat, de kleine korrel, de afwisseling, de kleinschaligheid. Zij leveren geen proeve van kunnen vwb 'goede ruimtelijke ordening'.

In de reactienota van het BKP+ schrijft de gemeente "In de nieuwe gebiedspaspoorten zijn hoogtes per bouwvlek duidelijk op kaart vastgelegd. Hierbij wordt juist ook aandacht gegeven aan aansluiting van de hoogte van nieuwe bouwdelen op bestaande bouwdelen." Maar die kaarten bewijzen dat de aansluiting ontbreekt op de bestaande bebouwing. Neem de Korte Noorderweg waar bouwblokken van 25, 21, 16 meter hoog geprojecteerd staan tegenover bestaande bebouwing rond de ontwikkellocatie van twee bouwlagen plus kap, dus circa 9 meter. Dezelfde bouwhoogte is te zien bij de bestaande overburen aan de Koninginneweg.
In het BKP+ staat "Het is belangrijk dat nieuwe bebouwing en openbare ruimte goed aansluit op bestaande bebouwing in 1221 en op bebouwing aan de overzijde van het spoor. " Maar zelfs als de nieuwbouw aan de Koninginneweg wordt gerealiseerd volgens de plannen zal dit 4 tot 5 (-de terugliggend) bouwlagen en een hoek met 6 bouwlagen vormen.
Daarmee is onderbouwd dat de reactie van de gemeente van aansluiting van de bouwhoogte aan de Korte Noorderweg op de bestaande bebouwing in alle richtingen niet alleen feitelijk onjuist maar ook misleidend is. De nieuwbouw is veel hoger dan de bestaande bouw.
Waar in de reactienota van het BKP+ staat "De wens om de ontwikkelingen van Koninginneweg en Korte Noorderweg meer met elkaar in balans te brengen wordt door de supervisor herkend." roept die zin verontwaardiging op dat kennelijk wordt overwogen de Koninginneweg op te hogen en zo tegen alle geformuleerde wensen van verbinding van stadsdelen in en het willen voorkomen van wandvorming alsnog een dubbele Berlijnse muur ontstaat. [vergelijk dit voorsorteren tot ophogen aan de Koninginneweg met de passage "Het is belangrijk dat nieuwe bebouwing en openbare ruimte goed aansluit op bestaande bebouwing in 1221 en op bebouwing aan de overzijde van het spoor." (...) [Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4.3]

<table>
<tr><th colspan="4">Bouwhoogte maximaal toegestaan</th></tr>
<tr><td>Huidig bestemmingsplan 'Over 't Spoor'</td><td>Gebiedsagenda</td><td>ontwerp Beeldkwaliteitsplan Plus (BKP+)</td><td>Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK)</td></tr>
<tr><td>wonen max. 3 tot 4 bouwlagen 10 en 13 meter</td><td rowspan="3">maximaal 4 tot 5 bouwlagen = 12 tot 15 meter,

afwijkingen tot 25 m.</td><td rowspan="3">overwegend 4 tot 6 bouwlagen = 12 tot 20 meter

afwijkingen tot 37 meter (12 lagen)</td><td rowspan="3">maximum hoogte 20 meter (6 lagen)

afwijkingen tot 25 m.(8 lagen)</td></tr>
<tr><td>Kantoren 13 meter</td></tr>
<tr><td>Bedrijven max. 16 meter</td></tr>
</table>

Goede ruimtelijke ordening sluit nadelige effecten uit. Nieuwe hoge gebouwen ondergraven de ruimtelijke hoofddoelstelling om een betere ruimtelijke (fysiek en visuele) verbinding te maken tussen het centrum en Hilversum - oost. Het negeert ook het advies genegeerd van Movares en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. (vgl. Movares wijst op stationsgebouw en Teleac-

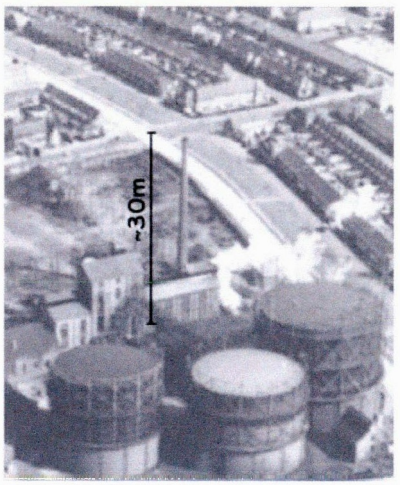
gebouw als visuele blokkades tussen Oost en Centrum (wandwerking).[Hilversum Verbinding Oost-Centrum Rapportage, Movares, 30 augustus 2019 v1.0].

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

Ook geldt dat het bestemmingsplan 1221 een deelvisie dient te zijn van de Omgevingsvisie. Waar eerder vooruitlopend op bestemmingsplanwijzigingen al werd geanticipeerd op basis van nieuwe beleidsinzichten bij planontwikkelingen, kan in 1221 net zo goed al gebruik worden gemaakt van de verkregen inzichten uit de participatie in het kader van de Omgevingsvisie. Het is verontrustend dat in het bestemmingsplan 1221 hiermee tot nu toe nog geen begin is gemaakt.
In het Verslag inwonersparticipatie **omgevingsvisie** Hilversum aug-nov 2021 staat:
"Hoogbouw is een omstreden onderwerp. Veel mensen zijn erop tegen, vinden het niet passen bij Hilversum.
Toch zijn er ook nuancerende reacties. Iemand schreef het zo: "Helaas moeten we de hoogte en de diepte in, als we de buitengebieden van Hilversum willen behouden. (En dat wil ik)."
"Als het dan toch moet, dan niet té hoog, wordt gezegd. Kijk vooral ook naar wat aansluit bij de omgeving."
De opbouw van dit tekstfragment is interessant en eveneens verontrustend. Omdat de tekst wegdraait van het meerderheidsstandpunt tegen hoogbouw, dat kennelijk radikaal is want wat volgt zijn zogenaamd 'nuancerende' reacties. Zo gaat 2/3 van de tekst om wel hoogbouw toe te staan en heeft het meerderheidsstanpunt met 1/3 tekst het nakijken. Ditzelfde trucje is eerder gebruikt in 2013 bij de Structuurvisie Hilversum 2030. Ook toen sprak een meerderheid van de inwoners zich tegen hoogbouw uit en werd dit uiteindelijk verwoord als een 'nee, tenzij'. Vervolgens werd het 'tenzij' in bestemmingsplannen verankerd. Zo werd de weg vrijgemaakt voor de 'accenten' en de inflatie daarvan.
Neem Villa Industria. Het voormalig gasfabriekterrein dat deel uitmaakt van dit 1221 bestemmingsplan. Kenmerkend wordt genoemd de 'afwijkende hogere bouwhoogten'. Zo is op de plek van de gashouders 42 meter hoog gebouwd. Een plaatje uit de Gebiedsagenda laat zien dat oorspronkelijk de schoorsteen het hoogste element was met 30 meter.

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

Afwijking (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221,Regels, Hoofdstuk 11)



Overgangs- en slotregels, Artikel 20 Overgangsrecht , 20.1 Bouwwerken , Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
12.16 Bouwactiviteiten bescherming stadsgezicht. 12.16.2 Afwijken van het verbod Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken.
12.17 Aanlegactiviteiten bescherming stadsgezicht. 12.17.1 Aanlegactiviteiten waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Het aanleggen en/of verharden van wegen en paden, het wijzigen van weg- of straatprofielen en/of oppervlakteverhardingen;

12.8.1 Het bouwen van hoofdgebouwen.
In afwijking van sub f. is meervoudige bewoning toegestaan. [vgl ook onder 7.3.3. in afwijking ~~hiervan is meervoudige bewoning in de moderniseringsgebieden wel toegestaan~~]
In afwijking van sub a t/m c mogen gebouwen worden gebouwd voor zover die passen binnen de algemene beeldkwaliteitscriteria, zoals opgenomen in het reeds op 8 december 2021 door de gemeenteraad vastgestelde 'Beeldkwaliteitsplan+ 1221 Hilversum'

GROEN

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

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

Enquête na enquête vragen de burgers om meer groen. Het bestemmingsplan en onderliggend BKP+ leveren in volstrekt onvoldoende mate een positieve bijdrage aan het verkleinen van het

binnenstedelijke groentekort, want het toe te voegen snippergroen staat in geen verhouding tot het aantal toe te voegen woningen en inwoners.

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

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

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

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

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

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

kunnen ervaren als een weldadige groene begeleiding bij aankomst of vertrek." [uit reactienota BKP+]

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

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

De buurt groener maken is prachtig. Maar bij wie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud als in het bestemmingsplan staat: "Het hoofdstuk beheer en onderhoud is niet toegepast in het plan. Dit hoofdstuk is toegevoegd om aan te sluiten op de beoogde structuur van het omgevingsplan zoals dat kan worden opgesteld als de Omgevingswet in werking treedt, maar heeft in dit plan geen betekenis." [Hoofdstuk 7 Activiteiten en regelingen, 7.1 Planmethodiek, Hoofdstuk 6: Beheer en onderhoud]

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

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

Gebiedsagenda 1221 - Groen en duurzaam

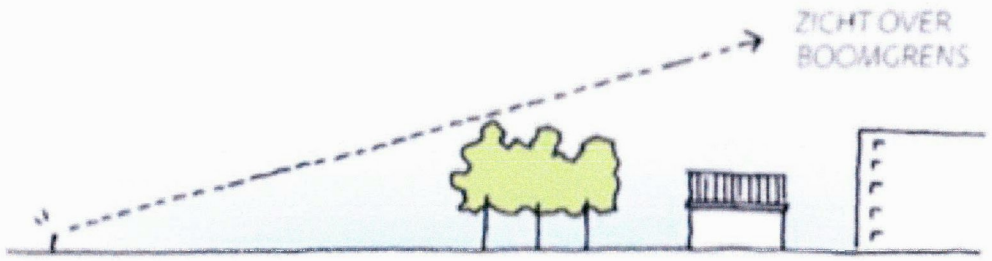
Groene loper ontwikkelen



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

Zogenoemde 'hoogteaccenten' van meer dan 20-25 meter zijn vanuit een oogpunt van het omringende waardevolle landschap ongewenst en strijdig met bestaand beleid. In dit verband kan nog eens worden verwezen naar provinciaal beleid: "Voor de leefomgevingskwaliteit is het essentieel de waarden van landschap en cultuurhistorie te benoemen, te behouden, waar nodig adequaat te herstellen en waar mogelijk te versterken en te ontwikkelen." [Provinciale

Omgevingsvisie NH2050]. "Voor bebouwing direct aan de rand is de hoogte van de bomen en de dichtheid van de beplanting van belang. Bouw aan de rand niet hoger dan de 'boomgrens' (ca. 15 meter). In de richting van het centrum van de kernen is hogere bebouwing mogelijk, mits de bebouwing onzichtbaar blijft vanaf de heideterreinen, (...) het koesteren en versterken van de groenstructuur van het 'illusielandschap." [Uit: Prachtlandschap Noord-Holland, Leidraad Landschap & Cultuurhistorie, Provinice Noord-Holland, 2018]



Afschermende werking boombeplanting

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

Verdichting

Het college schrijft: "De Intensieve verstedelijking is geenszins een streven van de gemeente. Daar is hier ook geen sprake van. Het gaat niet om intensieve verstedelijking, maar stadsinbreiding zoals we dat als ruim 40 jaar kennen in Hilversum." [uit reactienota BKP+] Maar in 40 jaar tijd zijn er bij stadsinbereiding niet zulke hoge dichtheden voorgesteld. En die dichtheden komen in een tijdspanne waarin de wens bij het college is uitgesproken om aan te haken bij de MRA polycentrische verstedelijkingsstrategie. Daarmee is het aannemelijk dat de intensieve verstedelijkingsstrategie wel het streven is van de gemeente en de ontkenning daarvan bezijden de waarheid is.
In dit licht kan ook verwezen worden naar hoe het College eerder (2019) heeft aangegeven dat ipv 1000 woningen het mogelijk ook circa 750 woningen zouden kunnen worden in postcodegebied 1221. Maar hieraan herinnert schrijft het college in de reactienota BKP+ dat "In de gebiedsagenda is aangegeven dat tot aan 2030 naar verwachting circa 1.000 woningen worden toegevoegd. Het jaartal 2030 is verre van nieuw." Zo wordt een streep gezet door 750 woningen.
En waar de reactienota zegt dat 2030 als jaartal niet nieuw was leidt het af van het feit dat door het college is verzwegen dat een tweetrapsraket voor 1221 stond gepland. Namelijk een bouwfase tot 2030 en een tweede tranche tot 2040. En dat tot 2040 het aantal geplande aantal

woningen zo opliep tot 1800. Dit werd pas duidelijk uit een verkeersrapport waarin Royal Haskoning. Omdat Royal Haskoning voor het berekenen van verkeersstromen in Bruisend Hart het aantal woningen als input nodig had kreeg zij van de gemeente het aantal van 1800 bij te bouwen woningen in 1221. Noch met inwoners in 1221 noch met de raad was dit eerder gecommuniceerd.
Eveneens wijst het BKP als aanvulling op de Welstandsnota 2014 op de wens voor intensieve verstedelijking. Het college meldt "Het is ook juist dat volumes en bouwhoogte veelal ruimer zijn dan de bestaande stedelijke context." [reactienota BKP+]

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

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

	ABF Research NORM			**NORM GEMEENTE**	**NORM ONTWIKKELAAR**	**Chw. bestemmingsplan 1221**
Woonmilieu	Voor-oorlogs	Centrum-stedelijk	Centrum-Stedelijk Plus in de 4 grootste gemeenten	Gebiedsagenda 'zegt Centrum-stedelijk' maar wijkt af van behorende norm want gaat uit van	Ontwikkelaar Hunkemöller locatie	**Toelichting, 1.2. doelstelling** De gebieden worden volledig herontwikkeld tot **(hoog)stedelijk** woon- en werkgebieden
woningen per ha.	61	46	86	110-115	> 115	

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

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

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

Om de cirkel rond te maken is het goed terug te lezen welk te bouwen woningaantal in de aanmelding van de spoorzone1221 in 2019 staat. Hierin staat dat de gemeente tussen de 500 en 1000 woningen wil realiseren.
"De gemeente Hilversum wil de omgevingskwaliteit van de Spoorzone (postcodegebied 1221) versterken. Daarbij wordt onder andere ingezet op een betere gezondheid onder bewoners en het bestendig maken van de wijk tegen de gevolgen van klimaatverandering. Duurzaamheid staat centraal en kan naast de versterkte omgevingskwaliteit tot uiting komen in onder andere het stimuleren van duurzame energie, circulaire economie en het aardgasvrij maken van gebouwen. Bovendien kan met de transformatie van het gebied de bouw van 500 tot 1.000 woningen worden gerealiseerd. De gemeente kiest voor een werkwijze die vooruitloopt op de Omgevingswet. Er wordt ingezet op een geleidelijke en organische ontwikkeling, waarbij bewoners en bedrijven worden gevraagd zelf initiatief te nemen. Om dit type ontwikkeling mogelijk is te maken is het van belang om tijdelijk af te kunnen wijken van grenswaarden, bijvoorbeeld geluidsnormen in de Wet geluidhinder. De aanwijzing als ontwikkelingsgebied maakt het mogelijk om de milieugebruiksruimte te optimaliseren, omdat tijdelijk van bepaalde milieunormen kan worden afgeweken als is aangetoond en gewaarborgd in het bestemmingsplan dat binnen tien jaar weer aan de geldende normen kan worden voldaan." [https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-36712.html]
Het tijdelijk afwijken van normen voor zo'n groot gebied als heel 1221, voor zo vele jaren en samenhangend met niet tussen de 500 en 1000 maar tussen de 1150 en 1800 woningen is gelet op de oorspronkelijke aanmelding een totaal ander project geworden, waarbij de vraag rijst of daar de dit strookt met de Crisis en Herstelwet?

De ARK tenslotte zegt: "Er is speciale aandacht nodig om te vermijden dat de grondopbrengsten - door een ontspoorde verdichting waardoor het laadvermogen per locatie wordt overvraagd - verleidelijk de ruimtelijke kwaliteit in de weg staan." [reactienota BKP+].
Wat de ARK over het hoofd ziet dat de gemeente een kortetermijn belang heeft en zichzelf rijk rekent met toekomstige WOZ-opbrengsten. En hoe hier een mogelijk perverse prikkel ontstaat om de mate van verstedelijking te versnellen. Zo wordt in de programmabegroting 2022 uitgegaan van de bouw van 3000 woningen tot 2030. Over een periode van 8 jaren zijn dit dus 375 woningen per jaar.

"De ontwikkelcapaciteit is historisch bezien rond 250 woningen per jaar". [op basis van CBS data, https://www.hilversumsearchitectuurprijs.nl/cms/files/pdf/Debatavond-5-oktober-2021.pdf] Daarmee vergeleken is jaarlijk 375 woningen willen bijbouwen erg optimistisch.
Neem de gemiddelde WOZ waarde van 355.000 € (2022) maal 375 en de gemeente rekent zichzelf rijk met 133 mln. [Terwijl indien de historische ook de toekomstige productie zou zijn de WOZ uitkomt op circa 89 mln., dus 44 mln. minder].
Die 375 woningen per jaar uit de programmabegroting 2022 sluit niet aan bij wat in dit bestemmingsplan staat "Het Chw-bestemmingsplan draagt bij aan de ambitie van de gemeente Hilversum om jaarlijks 250 extra woningen te realiseren om een passende woningvoorraad te bewerkstelligen. [4.4.6 Woonvisie Hilversum 2021-2030] En in de woonvisie staat het weer anders geformuleerd: "Uit het verleden is gebleken dat we ongeveer 250/300 woningen per jaar realiseren." [Woonvisie 2021 -2030, gemeente Hilversum, 2021].

Samenhang en verbinding

Een belangrijk aspect van het concept BKP+ is het ontbreken van een referentie naar een integraal Spoorzone-ontwerp. Advies 24 van ARK, 15-05-2020 over de visie op de Spoorzone meldt het ontbreken van samenhang van aanpak aan weerszijden van het spoor.
" De vraag naar een ontwikkelingsperspectief wat er in de toekomst met de Gooilijn gaat gebeuren (omlaag, omhoog of anderszins) wordt feitelijk niet gesteld terwijl daar toch alle aanleiding voor is." "Dit blijft een centraal ruimtelijk vraagstuk."
Bebouwing evenwijdig aan het spoor zoals in een voorgestelde variant van het Bruisend Hart versterkt de tweedeling. Het hindert ook de beloofde verbreding van de fietserstunnel om de visuele verbinding tussen oost en het centrum te verbeteren.
Volgens een persbericht leert een onderzoek van bureau Goudappel Coffeng dat de bestaande breedte van de fietstunnel niet voldoet aan de huidige verkeersrichtlijnen. Dus ook uit het oogpunt van veiligheid is een toekomstbestendiger oplossing beter door de tunnel breder te maken. Goede ruimtelijke ordening houdt hier rekening mee.
"Het beeldkwaliteitsplan doet uitspraken over heel 1221 en meer specifiek voor verschillende ontwikkellocaties. " stelt het raadsvoorstel. Maar in strijd daarmee en volkomen ten onrechte wordt vervolgens in het ontwerp BKP+ het 'Bruisend Hart' hieruit gesneden. In deze zienswijze wordt daarom wel stilgestaan bij de planvorming op en rond het Oosterspoorplein.
Onderzoeksbureau Moraves schrijft: "De druk op de openbare ruimte is groot, er is weinig ruimte in de buurt voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen. " Als beeldmateriaal gebruikt Moraves een tekening van Oosterspoorplein afkomstig uit de Gebiedsagenda om een meer ontspannen sfeer als wenkend perspectief aan te geven.
Moraves kijkt naar de fysieke, sociale, en ruimtelijk verbindingen en adviseert onder meer "geef gezicht aan de oostelijke stationsentree in samenhang met de schaal van het plein en de deels te vernieuwen, deels reeds bestaande karakteristieke bebouwing". "Verbreed de fiets- en voetgangersverbinding in de spooronderdoorgang."
Dus Moraves gaat niet uit van bebouwing van het plein. Evenmin de Gebiedsagenda. Hierin staat "Als onderdeel van de stationsomgeving voldoet het Oosterspoorplein, maar het is geen aangename plek om elkaar te ontmoeten, activiteiten te organiseren of te verblijven." Meer verblijfskwaliteit door vergroening, verrommeling tegen te gaan met gestalde fietsen, kraampjes toe te staan, en met een heringerichte en opgeknapte bestaande pleinwand.

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

Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid en evaluatie, 9.1 Financieel, Kostenverhaal -

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

Participatie

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

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

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

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

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

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

Daarna gaat Tecta tellen op basis van de Gebiedsagenda:
Aantal woningen / ha 115
Aantal ha 1,4
Totaal aantal woningen 115 x 1,4 = 161
Discretionaire verhoging 30% 48 (deze mogelijkheid biedt de Gebiedsagenda)
Totaal aantal woningen 209

Maar Tecta en de gemeente hadden op 10 maart 2020 al een geheime intentieovereenkomst gesloten voor 296 woningen. Door politieke druk werden de geheime intentieovereenkomsten

waaronder die van Hunkemöller uiteindelijk gepubliceerd. Maar dit was pas in april 2021. En nadat de publieke discussie over de Gebiedsagenda in de raad was beslist zonder gebruik te kunnen maken van die geheime informatie. Overigens bezwoer het college bij de raadsbehandeling van de Gebiedsagenda die ongeamendeerd vast te stellen omdat het een te broos bouwwerk was dat als één element werd gewijzigd nadelige effecten op meerdere onderdelen kon hebben. Dit zei dus het college dat zelf in geheime afspraken al was afgeweken van de Gebiedsagenda.

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

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

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

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

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

De gemeente tekent in maart 2022 een anterieure overeenkomst met Tecta voor 278 woningen (93 sociale, 115 middeldure en 71 vrijesectorwoningen) en 2000 vierkante meter kantoorruimte. [https://www.gooieneembode.nl/extra/279651/op-hunkemoller-terrein-komen-93-sociale-115-middeldure-en-71-vr/sHes2CpR2hqIEE_wFuuOA8Im_mMoD-LMD395BUrHEkSV2v5cpgQXxvUQMIfx2CpjAIzg4ZdeEj9HsXptqImdze_IBCdKT67LfOmRUL7SNkIGIMJ2A3UC_V_-38wAmWjq]

Kortom waar de bewoners op basis van de Gebiedsagenda en onbekend met de discretionaire verhoging van 30% rekenden op 161 nieuwe buren erbij worden het er uiteindelijk 278. Dit is 42% meer. De dichtheid is gestegen naar 185 woningen per hectare (exclusief kantoor m2???)

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

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

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

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

Korte Noorderweg, 'Geuzenpark'

De ontwikkelaar heeft via strak geregisseerde zoom sessies geprobeerd zijn plan te laten landen bij de bewones. Maar de bewoners hebben vanaf de start hun zorgen uitgesproken over de dichtheid en bouwhoogte die te sterk afwijken van wat is afgesproken in de Gebiedsagenda. Een Gebiedsagenda die de ontwikkelaar kende toen hij instapte op deze locatie. De bewoners hebben hun zorgen ook kenbaar gemaakt door in te spreken bij raadscommissies en schriftelijk naar de raad te reageren. En waar de ontwikkelaar amicaal sprekend over de participatie refereerde aan 'de klankbordgroep' hebben de bewoners aangegeven geen deel uit maken van enige 'klankbordgroep'.
De gemeente heeft niet één keer de ontwikkelaar gevraagd een plan aan te bieden dat voldoet aan de kaders die zijn afgesproken in de Gebiedsagenda. In tegendeel de gemeente heeft ruimte gelaten voor afwijkingen zoals is gedocumenteerd in het afwegingskader bij de intentieovereenkomst. Bijvoorbeeld bij "Menselijke maat; kleine korrel" staat: "Qua bouwhoogte wordt gerefereerd aan de bouwhoogte in de stationsomgeving. Onvoldoende duidelijk is of de voorgestelde bouwhoogtes ook recht doen aan de bouwhoogtes in de omliggende straten. Dit vraagt een verdere uitwerking in de volgende fase. De dichtheid is hoger dan aangegeven in de Gebiedsagenda. Dit behoeft een zo duidelijk mogelijke onderbouwing/argumentatie." Deze inhoudelijke sturing door de combi gemeente en ontwikkelaar voltrok zich buiten het zicht van de bewoners. De bewoners verkeerden in de veronderstelling dat de afgesproken kaders in de Gebiedsagenda zouden worden gerespecteerd. In gesprekken met de ontwikkelaar kwam de ervaring van het ongelijke speelveld geleidelijk in beeld. De commissie ARK signaleerde dit

ongelijke speelveld al eerder in een van de adviezen. Maar ondanks die signalen (van ARK en bewoners-brieven/inspraak) stuurde de gemeente niet bij richting de inwoners. Wel richting de ontwikkelaars door via het BKP+ en Gebiedspaspoorten alle afwijkingen te formaliseren vooruitlopend op het ontwerpbestemmingsplan.

Oosterspoorplein - Bruisend hart

Uit het Moraves "Onderzoek verbinding Oost – Centrum', 2019, "De druk op de openbare ruimte is groot, er is weinig ruimte in de buurt voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen." Moraves adviseert "geef gezicht aan de oostelijke stationsentree in samenhang met de schaal van het plein en de deels te vernieuwen, deels reeds bestaande karakteristieke bebouwing". "Verbreed de fiets- en voetgangersverbinding in de spooronderdoorgang."
Dus Moraves gaat niet uit van bebouwing van het plein. Evenmin de Gebiedsagenda. Hierin staat "Als onderdeel van de stationsomgeving voldoet het Oosterspoorplein, maar het is geen aangename plek om elkaar te ontmoeten, activiteiten te organiseren of te verblijven."

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

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

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

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

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

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

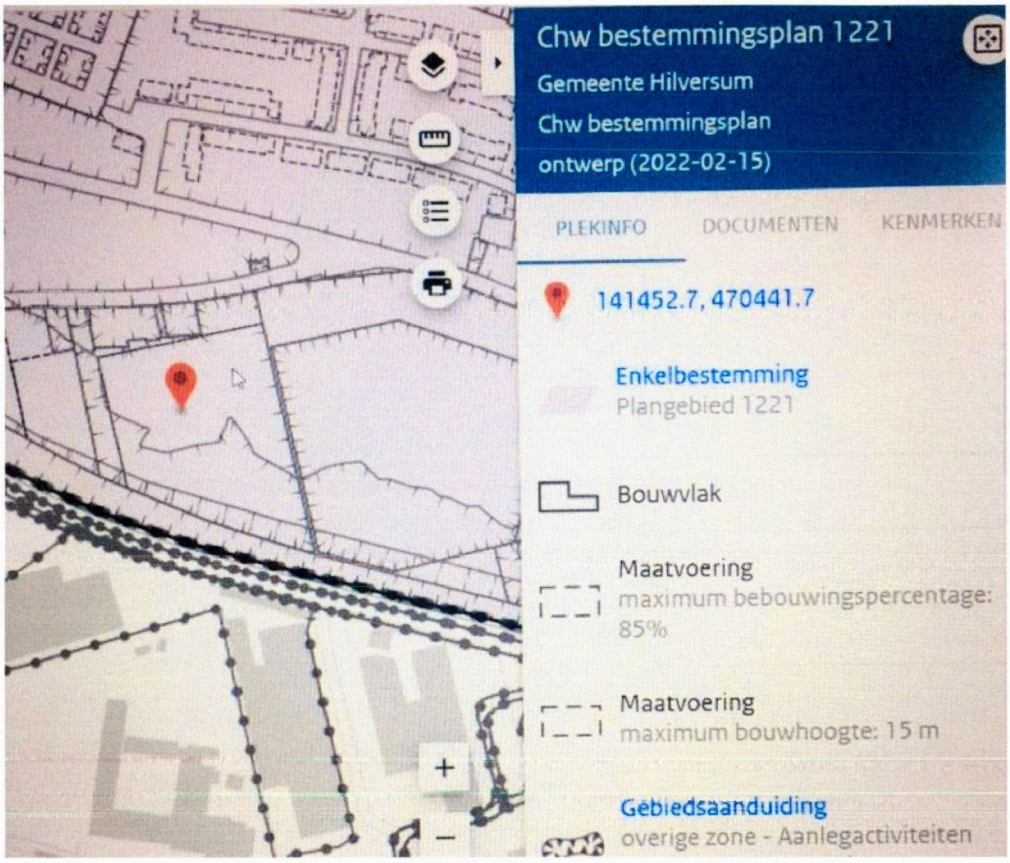
zijn als het berust op een door participatie tot stand gekomen deal met de bevolking." Advies 29, ARK, 2021].
Het gevolg van dit alles kan zijn dat bewoners planschade zullen claimen.

Planschade

De gebiedsontwikkeling in de Geuzenbuurt, de Electrobuurt en de Kleine Driftbuurt, samen postcodegebied 1221, past niet in het vigerende bestemmingsplan.
Uit de planologische vergelijking tussen de bestaande en toekomstige situatie volgt het in te stellen beroep op planschade. Bijvoorbeeld door de derving van woongenot. Neem de bezonning.
In het BKP+ staat de passage "Bezonningsstudies van het nieuw te plaatsen blok dienen aan te tonen dat er zeer beperkt nadelig effect optreedt qua bezonning van naastgelegen bebouwing en tuinen."
Hier wordt dus standaard uitgegaan een nadelig effect en gaat het slechts om de mate waarin. Kennelijk neemt het college een gecalculeerd risico dat onlosmakelijk verbonden is met de opgeschroefde bouwdichtheid en bouwhoogte (vergelijk ook met de geschrapte passage uit het BKR+ over de menselijke maat van drie tot zes bouwlagen en het oprekken van de accenten ver voorbij de 25 meter (en met 3 meter verhoogde maaivelden).
In de reactienota op het BKP+ schrijft het college dat er geen wet-en-regelgeving is voor bezonning en de TNO-normen te hanteren voor het aantal zonuren. Een indiende zienswijze maakt echter duidelijk dat de zonurennorm van het TNO gelden voor een binnenstad en niet voor een tuindorp als Hilversum waar men het hele jaar door van zonlicht kan genieten.
Maar denk ook aan planschade samenhangend met verlies aan privacy. Ten onrechte is in dit bestemmingsplan geen voorwaardelijke verplichting opgenomen om de privacy van omwonenden te waarborgen.

Wettelijk vooroverleg en ter inzage legging (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221,Toelichting, Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid en evaluatie, 9.3)

Bij dit artikel staat slechts "PM"
De afkoring die verwijst naar pro memoria, ter herinnering. Het is goed in herinnering te roepen hoe de gemeente er voor de burgers een onnavolgbare janboel van maakt, zowel procesmatig als inhoudelijk. Door het gebruik van vele verschillende versies van documenten (ook als ze 'definitief' zijn, zie Omgevingsfoto Hilversum, verkeersonderzoeken, BKP+), door ontwikkellocaties op en af te voeren (Oosterspoorplein, Bruisend Hart, Korte Noorderweg). Door zelfbindende structuurvisies (Structuurvisie Hilversum 2030 en Groene Structuurvisie) lukraak wel of niet in ter roepen, door voorbij te gaan aan andere kaderstellende stukken (bijvoorbeeld provinciale richtlijn illusielandschap), door waar strijd is met het vigerend bestemmingsplan een omgevingsvergunning te verlenen (Grote Sigarenfabriek) en daar de collegebevoegdheid voor in te roepen onder de vluchtweg dat het een kleine afwijking zou zijn hetgeen te betwisten is dat het past binnen het BKP.
De inhoud van bestemmingsplan 1221 is op menig vlak serieus gemankeerd. Het mist in onderzoeken essentiële input om daadwerkelijk effecten solide op te kunnen anlyseren. Neem de ontbrekende ontwikkellocaties Korte Noorderweg, Bruisend Hart, het ontbreken van enkele belangrijke verkeersstroomrichtingen: wel of niet een (of meerdere) verkeersnip(pen) in het plangebied, en zie de hiaten in de milieueffecten, zelfs het willen afzien om die verder in beeld te brengen. Het bestemmingsplan is online incompleet ter visie gelegd; de plekinformatie (kaart) is van het bestaande bestemmingsplan Over 't Spoor. [zie schermafdruk dd. 1 april 2022]


Chw bestemmingsplan 1221
Gemeente Hilversum
Chw bestemmingsplan
ontwerp (2022-02-15)
PLEKINFO
DOCUMENTEN
KENMERKEN
141452.7, 470441.7
Enkelbestemming
Plangebied 1221
Bouwvlak
Maatvoering
maximum bebouwingspercentage: 85%
Maatvoering
maximum bouwhoogte: 15 m
Gebiedsaanduiding
overige zone - Aanlegactiviteiten

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

Bestuur

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

Voorbeeld: de geheime intentieovereenkomsten met ontwikkelaars i.s.m Gebiedsagenda 1221
Voorbeeld: Beeldmateriaal. Op de expliciet gestelde schriftelijke vraag aan het college op 28 september 2021 voor realistische aanzichten, zonder bomen en gezien vanaf het maaiveld voor alle ontwikkellokaties reageerde het college, op 4 november 2021 dat het blijft bij referentie-lees sfeer-beelden. Kortom geen realistische beelden. Overigens heeft ook de Adviesommissie Ruimtelijke kwaliteit in haar advisering aangedrongen op het gebruik van 'reële referentiebeelden'.
Voorbeeld: verkeersrapporten. Bijgevoegd bij het Chw1221 bestemmingsplan: versie definitief, 8 oktober 2021; bijgaand een overzicht van de verschillende rapporten en de opvallende verschillen in vergelijking met elkaar.

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

RAPPORT **Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 te Hilversum, HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.** **definitief, 9 juli 2021** **en met dezelfde data en definitief, 8 oktober 2021** DEZE	RAPPORT **Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 te Hilversum, HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.,** **definitief, 24 december 2021**	RAPPORT **Nader onderzoek verkeer bij ontwikkelscenario's Bruisend Hart in Hilversum, HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.** definitief, 14 december 2021	RAPPORT **Verkeerskundige effecten Chw- bestemmingsplan 1221 te Hilversum, HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.** **definitief, 22 juli 2022**

VERSIE IS BIJGEVOEGD BIJ Chw1221 bestemmingsplan					
	Wijziging in variant Chw 1221 mét OV-knooppunten beleid	**Wijziging in variant Chw1221 zónder OV-knooppunten beleid**	**VARIANT 1** • Een 'knip' voor gemotoriseerd verkeer op de Kleine Drift tussen de Larenseweg en de Zuiderweg + knip Boerhaavestraat + het instellen van eenrichtingsverkeer op de Noorderweg in noordelijke richting (richting Kleine Spoorbomen) tussen de Larenseweg en de Simon Stevinweg. De voornaamste verkeerskundige effecten, wijzigingen van de verkeersintensiteiten van Variant 1 ten opzichte van de referentiesituatie inclusief 1221-ontwikkeling zijn de volgende:	**VARIANT 2** 2. Een 'knip' voor gemotoriseerd verkeer op de Kleine Drift tussen de Larenseweg en de Zuiderweg + knip Boerhaavestraat + het instellen van eenrichtingsverkeer op de Noorderweg in noordelijke richting (richting Kleine Spoorbomen) tussen de Larenseweg en de Simon Stevinweg + een nieuwe noord-zuid verbinding tussen Noorderweg en Zuiderweg parallel aan het spoor. Deze nieuwe noord-zuid verbinding (een 30 km/uur weg) zal ongelijkvloers de Stationstunnel kruisen. De voornaamste verkeerskundige effecten, wijzigingen van de verkeersintensiteiten van Variant 2 ten opzichte van de referentiesituatie inclusief 1221-ontwikkeling zijn de volgende:	Gekoppeld aan de ontwikkeling van het Bruisend Hart zijn ook twee infrastructurele maatregelen voorzien: 1. Een 'knip' voor gemotoriseerd verkeer op de Kleine Drift tussen de Larenseweg en de Zuiderweg; 2. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Noorderweg in noordelijke richting (richting Kleine Spoorbomen) tussen de Larenseweg en de Simon Stevinweg
Noorderweg – Larenseweg: +700 tot 900 mvt/etm (op etmaaltotaal van ca. 5.500);	+ 200 tot 900 mvt/etm	+ 300 tot 1.500 mvt/etm	-/- 1.700 tot -/- 2.700 mvt/etm (op totaal van ca. 3.500)	-/- 1.000 tot -/- 1.700 mvt/etm (op totaal van ca. 3.500)	-/- 650 tot 1.350 mvt/etm (op totaal van ca. 3.500)
Kleine Drift: + 350 mvt/etm (op totaal	+ 350 tot 700 mvt/etm	+ 600 tot 1.000 mvt/etm	-/- ca. 2.000 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000)	-/- 200 tot -/- 400 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000)	+ ca. 2.000 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000)

van ca. 3.000);					
Beatrixtunnel – Prof. Kochstraat: + 600 mvt/etm (op totaal van ca. 13.000);	+ 600 mvt/etm	+ 950 mvt/etm	Beatrixtunnel: -/- ca. 1.100 mvt/etm (op totaal van ca. 12.700) Prof. Kochstraat: + ca. 900 mvt/etm (op totaal van ca. 10.500)	Beatrixtunnel: -/- ca. 900 mvt/etm (op totaal van ca. 12.700)	Prof. Kochstraat + ca. 1.800 mvt/etm (op totaal van ca. 10.500)
Vervolg Kleine Drift – Minckelersstraat: + 300 tot 400 mvt/etm (op totaal van ca. 10.000);	+ 300 tot 400 mvt/etm	+ 500 tot 950 mvt/etm			
Liebergerweg (oostelijk deel): + 500 mvt/etm (op totaal van ca. 1.400);	+ 500 mvt/etm	+ 1.000 mvt/etm			Liebergerweg (oostelijk deel): + 500 mvt/etm (op totaal van ca. 900)
Larensseweg (nabij rotonde): + 500 mvt/etm (op totaal van ca. 6.000);	+ 350 tot 500 mvt/etm	+ 900 tot 1.200 mvt/etm	(ten zuiden van rotonde) -/- 1.200 tot -/- 1.400 mvt/etm (op etmaaltotaal van 1.900 tot 5.500)	(ten zuiden van rotonde): -/- 300 tot + 600 mvt/etm (op etmaaltotaal van 1.900 tot 5.500)	+900 tot 1.350 mvt/etm (op etmaaltotaal van 1.900 tot 5.500)

Snelliuslaan: + 350 mvt/etm (op totaal van ca. 2.500).	+ 350 mvt/etm	+ 600 mvt/etm			Snelliuslaan en deel Huygenstraat: + 500 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000
niet in juli 2021 rapport maar wel in dec. 2021 Lorentzweg ca. 1.500 mvt/etm	+ 100 tot 250 mvt/etm	+ 150 tot 400 mvt/etm	+ 400 tot + 1.100 mvt/etm (op totaal van ca. 800 tot 1.500)	+ ca. 200 mvt/etm (op totaal van ca. 800 tot 1.500)	
niet in juli 2021 rapport maar wel in dec. 2021 Ampèrestraat (tussen Larenseweg en Eemnesserweg) , a. 2.500 mvt/etm	150 mvt/etm	+ 500 mvt/etm	+ 300 tot + 700 mvt/etm (op totaal van ca. 2.500)	-/- ca. 1.300 mvt/etm (op totaal van ca. 2.500)	
			Deel Eemnesserweg: + ca. 1.100 mvt/etm (op totaal van ca. 1.500	Deel Eemnesserweg + ca. 600 mvt/etm (op totaal van ca. 1.500)	
			Deel Geuzenweg: + ca. 900 mvt/etm (op totaal van ca. 900	Deel Geuzenweg: + ca. 800 mvt/etm (op totaal van ca. 900	Deel Geuzenweg: + ca. 600 mvt/etm (op totaal van ca. 900
			Jan van der Heijdenstraat: + 1.000 tot + 3.000 mvt/etm (op totaal van ca. 6.500)	Jan van der Heijdenstraat: + 900 tot + 2.000 mvt/etm (op totaal van ca. 6.500)	Jan van der Heijdenstraat: + ca. 500 mvt/etm (op totaal van ca. 6.500
			Lage Naarderweg: + ca. 700 mvt/etm (op totaal van ca. 6.700)		

			Buitenring oost en noord: tot ca. + 1.000 mvt/etm	Buitenring noord: tot ca. + 700 mvt/etm	
			Zuiderweg: -/- ca. 2.600 mvt/etm (op totaal van ca. 2.900)	Zuiderweg: -/- ca. 700 mvt/etm (op totaal van ca. 2.900)	Zuiderweg: -/- ca. 2.300 mvt/etm (op totaal van ca. 2.900)
				Nieuwe noord-zuid verbinding tussen Noorderweg en Zuiderweg: 4.100 mvt/etmaal	
					Boerhaavestraat: + 3.980 mvt/etm (op een etmaaltotaal van 300 in de 2040 referentiesituatie)

Integraal plan (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 1 Inleiding, 1.1. Aanleiding)
"Dit wordt een Chw-bestemmingsplan-plus met verbrede reikwijdte (hierna: Chw-bestemmingsplan) genoemd. Op deze manier heeft het bestemmingsplan al meer het karakter van een omgevingsplan, een meer integraal plan voor alle aspecten van de fysieke leefomgeving. "
Niet alle aspecten van de fysieke leefomgeving zijn in de analyse verwerkt. Zie opmerkingen in het kader van de Milieu Effect Rapportage.

Uitnodigingsplanologie (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 1 Inleiding, 1.2. Doelstelling)
"Uitnodigingsplanologie is het uitgangspunt (...)."
Bedoelt is planologie waarbij overheden zich uitnodigend en faciliterend opstellen tegenover initiatiefnemers. Maar in de Hilversumse praktijk geeft het college o.a. aan hoeveel kantoor m2 ze wenst. Dit staat haaks op uitnodigingsplanologie.

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

Sweco schrijft "De oude industriële gebouwen en het erfgoed vormen de trots van het plangebied. Het versterken van deze identiteit is een centrale opgave in de Gebiedsagenda, en

daarmee een belangrijke ambitie om na te streven bij ontwikkelingen. In dit Chw-bestemmingsplan is de monumentenverordening geïntegreerd. Alle gemeentelijke monumenten zijn op de verbeelding van het plan met een aanduiding opgenomen als werkingsgebied 'gemeentelijke monumenten'. [uit: Hilversum 1221, Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling, Sweco, 2022]
Het plan bij de Korte Noorderweg gaat uit van sloop van een gemeentelijk monument.
Maar in de reactienota bij het BKP wijst een zienswijze erop dat in een eerder KNW locatieplan (Wibaut, 2018) dit monument wél behouden kon worden. Hieruit blijkt waar een wil is hoeft het niet weg. En als de gemeente wel eisen stelt aan de hoeveelheid werkruimte kan de gemeente ook eisen stellen aan behoud van een gemeentelijk monument.

In het huidige bestemmingsplan Over 'Spoor wordt de Nota Belvedère aangehaald: "De nota heeft als centrale doelstelling dat de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend wordt voor de inrichting van de ruimte. Het behoud en benutten van het cultureel erfgoed voegt kwaliteit toe aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting." "Hilversum is in de nota aangewezen als cultuurhistorisch belangrijke stad. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke plannen zorgvuldig gekeken dient te worden naar de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en of deze kunnen worden ingepast in-, dan wel als inspiratiebron kunnen dienen voor, de ontwikkelingen."
Cultuurhistorie en Erfgoed worden in de Gebiedsagenda als één van de kernkwaliteiten van 1221 genoemd.
Dan is het foutief dat in dit BKP+ geen richtlijnen zijn opgenomen voor bestaande monumenten. Dit schuurt extra omdat de Gebiedsagenda nadrukkelijk stelt "Principe 1: Bijzondere gebouwen vormen vertrekpunt". En "monumentale gebouwen van weleer geven het gebied identiteit naar de toekomst." Het BKP zegt "Doel is de historische gelaagdheid van de plek zichtbaar en beleefbaar te houden."
Nu staat op de ontwikkellocatie aan de Korte Noorderweg, het woon-winkelpand Noorderweg 42- 42a. Dit is aangewezen als gemeentelijk monument. Op de gemeentelijke website is vermeld dat dit pand uit 1924 stamt. Het telt 3 bouwlagen en sluit daarmee goed aan op de direct belendende panden en op de bestaande en nieuwe 4-5 bouwlagen aan de overzijde van het spoor aan de Koninginneweg. Dit monument belichaamd tevens de menselijke maat en de kleine korrel die ook voor de nieuwe plannen als kernkwaliteiten worden geroemd. Het Cuypersgenootschap en historische kring Albertus Perk doen een beroep op behoud van het monument. Hoe is het dan mogelijk dat in alle varianten voor de KNW het college dit gemeentelijk monument wil slopen?

Het college schrijft ook: "Het belang dat de gemeente hecht aan cultuurhistorie en erfgoed blijkt klip en klaar uit haar handelen in de afgelopen jaren." (uit reactienota BKP+).
Klopt de intentie om het gemeentelijk momument te slopen spreekt boekdelen. Het geeft ook aan dat "De ambities in 1221 zijn hoog" enkel betrekking heeft op te realiseren afwijkende bouwhoogten en kwantiteit en niets te maken heeft met inhoudelijke kwaliteit bijvoorbeeld op het punt van zorgvuldig omgaan met cultuurhistorisch erfgoed.

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

Om met Lucebert te spreken: "Alles van waarde is weerloos." Dit zou bij verstandig gemeentelijk beleid niet het geval zijn.

Koersdocument Regio Gooi en Vechtstreek. (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.3.3.)
Tijdens de raadsvergadering van 21 april 2021 is in Hilversum besloten om kennis te nemen van het aangepaste koersdocument van de regio Gooi en Vechtstreek en hier, in het kader van de Omgevingsvisie, geen specifieke betekenis aan te ontlenen. Als het hoogste orgaan in de gemeente dit heeft uitgesproken het stuk niet relevant te vinden door er enkel kennis van te nemene geeft het geen pas om het Koersdocument alsnog apart als relevant in te vlechten in dit bestemmingsplan.

Structuurvisie Hilversum 2030, (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, 4.4 Gemeente Hilversum, relevant beleidskader, 4.4.1)
"Het Chw-bestemmingsplan sluit nauw aan op de ambities zoals geformuleerd in de structuurvisie, gezien het zich richt op het realiseren van (maximaal) 1.150 woningen tot 2030 en 1.800 woningen tot 2040, behoud van (creatieve) bedrijvigheid en nieuwe (groene) ontmoetingsplekken. De bouwhoogte vanuit de structuurvisie bedraagt 25 meter, die is als uitgangspunt genomen voor de hoogteaccenten in het postcodegebied 1221."

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

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

Gebiedsagenda 1221, (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4.2)
De Gebiedsagenda, **formeel vastgesteld op 27 januari 2021 door de gemeenteraad.**
Omdat het college het bij een collegebesluit wilde laten was een raadsinitiatief nodig om alsnog tot een uitvoerige commissiebehandeling en vaststelling door de raad te komen. Het college wenste en kreeg een niet geamendeerd document. Wat de raad toen niet wist was dat het college zelf in geheime intentieovereenkomsten al akkoord was gegaan met afwijkingen t.o.v. de Gebiedsagenda.

Beeldkwaliteitsplan+ 1221, (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4.3)
"Het Beeldkwaliteitsplan+ doet uitspraken voor 1221 en meer specifiek voor de verschillende ontwikkellocaties: Hunkemöllerterrein, het Venetapark, Van Son, de Wybertjesfabriek, de Grote Sigarenfabriek en de Zuiderweg/Lijsterweg. Dat laatste gebeurt via **gebiedspaspoorten**. De Gebiedspaspoorten staan voor de +. Normaliter gaat een beeldkwaliteitsplan over architectuur. In de gebiedspaspoorten staan harde randvoorwaarden." (...)
"Het daadwerkelijke stedenbouwkundige plan en de architectonische uitwerking worden niet door de gemeente opgesteld, maar ontwikkeld door de marktpartij."
"Bij de beoordeling van bouwplannen voor ontwikkellocaties in 1221 gebruikt de gemeente dit Beeldkwaliteitsplan+ als toetsingskader."
"Het daadwerkelijke stedenbouwkundige plan en de architectonische uitwerking maken onderdeel uit van het locatieontwikkelplan."

In de raadscommissie van 17/18 november heeft college aangegeven nog te komen met "een aantal kleine wijzigen op basis van de reactie van de Commissie voor de welstand en de monumenten mee en doet de raad een verbeterde versie van het Beeldkwaliteitsplan plus voor de raadsvergadering toekomen" (uit verslag commissievergadering).

College van B en W besluit dinsdag 30 november 2021, Bijlage 2 Was Wordt document Beeldkwaliteitsplan plus 1221, toegevoegd aan de stukken voor de raad op circa 1 week voor de raadsvergadering op 8 december 1221.

De wijzigingen van het toestingskader blijken allerminst klein.

Geschrapt wordt de menselijke maat uitgedrukt in wat de gangbare en maximale bouwhoogte is:
- "Gestapelde woningbouw heeft een menselijke maat van drie tot zes lagen (...)"

De algemene maximering van het hoogteaccent op 25 meter verdwijnt plus de randvoorwaarde voor het accent in m2 groene ruimte
- "(...) hoogteaccenten mogelijk tot acht bouwlagen (max. 25 meter). Evenwel met de voorwaarde die reeds in de Gebiedsagenda was benoemd: alleen in combinatie met een grotere aaneengesloten groene ruimte van ten minste 1.000 m2.

Ook blijkt bij (3.2) geschrapt dat ruimtes altijd prettig moeten aanvoelen, dat waar mogelijk de hoeveelheid verharding op het maaiveld beperkt wordt ten gunste van hemelwaterinfiltratie en groen, en wordt de toegankelijkheid geen goed gedaan door het schrappen van de passage dat slechts bij uitzondering trappen kunnen worden toegevoegd. Vergelijk dit met hoe bij twee locaties (Hunkemöller en Venetapark) een halfverdiepte garage is voorzien. Hier komen hellingbanen die beperkingen opleveren voor mensen die slecht ter been zijn of rolstoelgebruiker. Het is al niet van deze tijd die vraagt voor **inclusiviteit** en gebruiksgemak voor iedereen om met hellingbanen te werken, laat staan dat dan ook nog eens trappen als alternatief gangbaar mogen zijn.
De beeldkwaliteit (3.3) levert in door het schrappen van de zin 'De bebouwing krijgt een voornaam uiterlijk.' Dus ook hier wordt opnieuw een kans gemist om de tweedeling tussen oost en het centrum te verminderen. (zie hieronder overzicht van verschillende versies BKP+)

BKP+ 8 JUNI 2021	BKP+ 19 & 28 OKT 2021	BKP+ 30 NOVEMBER 2021

2.9. Overwegend laagbouw met een enkel hoogteaccent tot **35 m bouwhoogte** 3.3. BEELDKWALITEIT GEBOUWEN **Bouwhoogte** - Gestapelde woningbouw heeft een **menselijke maat van drie tot zes lagen**, met uitzondering van een aantal plekken langs het spoor waar een hogere bouwhoogte is toegestaan. - Langs het spoor zijn bij **Venetapark, Hunkemöller en Korte Noorderweg hoogteaccenten mogelijk tot acht bouwlagen (max. 25 meter).** - Geadviseerd wordt om alleen op de ontwikkelllocatie van **Hunkemöller** op één plek een hogere bouwhoogte toe te staan van **twaalf bouwlagen (max. 37 meter)** om zodoende een lagere bouwhoogte te kunnen realiseren aan de zijde van de Liebergerweg; en met behoud van veel open ruimte op maaiveld.	2.10. Overwegend laagbouw met een enkel hoogteaccent tot **35 m bouwhoogte** 3.3. BEELDKWALITEIT GEBOUWEN **Bouwhoogte** - Gestapelde woningbouw heeft een **menselijke maat van drie tot zes lagen**, met uitzondering van een aantal plekken **langs het spoor** waar een hogere bouwhoogte is toegestaan - Bij **Venetapark en Hunkemöller** de twee grotere ontwikkellocaties aan het spoor zijn hoogteaccenten mogelijk tot acht bouwlagen **(max. 25 meter).** Evenwel met de **voorwaarde** die reeds in de Gebiedsagenda was benoemd: alleen in combinatie met een grotere aaneengesloten groene ruimte van ten minste 1.000 m2. - Geadviseerd wordt om alleen op de ontwikkellocatie van Hunkemöller op één plek een hogere bouwhoogte toe te staan van tien bouwlagen op een verhoogd maaiveld (max. 33 meter) om zodoende een lagere bouwhoogte te kunnen realiseren aan de zijde van de	2.10. Overwegend laagbouw met een enkel hoogteaccent tot **35 m bouwhoogte** 3.3. BEELDKWALITEIT GEBOUWEN **Bouwhoogte** ~~- Gestapelde woningbouw heeft een menselijke maat van drie tot zes lagen, met uitzondering van een aantal plekken langs het spoor waar een hogere bouwhoogte is toegestaan~~. ~~- Bij Venetapark en Hunkemöller de twee grotere ontwikkellocaties aan het spoor – zijn hoogteaccenten mogelijk tot acht bouwlagen (max. 25 meter). Evenwel met de voorwaarde die reeds in de Gebiedsagenda was benoemd: alleen in combinatie met een grotere aaneengesloten groene ruimte van ten minste 1.000 m2.~~ ~~- Geadviseerd wordt om alleen op de ontwikkellocatie van Hunkemöller op één plek een hogere bouwhoogte toe testaan van tien bouwlagen op een verhoogd maaiveld (max. 33 meter) om zodoende een lagere bouwhoogte te kunnen realiseren aan de zijde van de Liebergerweg; en met behoud van veel open ruimte op maaiveld.~~

	Liebergerweg; en met behoud van veel open ruimte op maaiveld.	

Economisch perspectief 2040 (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221, Toelichting, Hoofdstuk 4, relevant beleidskader, 4.4, gemeente Hilversum, 4.4.5)

Kennisplatform 31 geeft aan dat Hilversum een relatief bijna 2x zo hoog aandeel kantoren heeft als landelijk (38% vs. 21% landelijk). Niettemin zet Hilversum de bouwplannen onder druk met de eis van een buitensporig aantal nieuwe kantoor m2. Het is niet uit te leggen waarom de Regio Gooi en Vechtstreek richting de toekomst voor alle regiogemeenten dus inclusief Hilversum tot 2040 uitgaat van een totaal van 26.680 m2 kantoorruimte en Hilversum als enige gemeente hiervan afwijkt en beweert tot 34.262 m2 kantoorruimte nodig te hebben. Waarom heeft Hilversum meer nodig dan de hele regio Gooi en Vechtstreek? Beide rapporten zijn geschreven door Ecorys in dezelfde tijdspanne.
Het verschilpunt werd ter sprake gebracht in de zienswijze bij het BKP+. Maar in de reactienota van de gemeente blijft een steekhoudende verklaring uit van het verschil in benodigde kantoor m2 tussen sec de gemeente Hilversum en de regionale inventariatie inclusief de gemeente Hilversum. Het kan niet zo zijn dat beide nota's kloppen. En het is aannemelijk dat dit de Hilversumse mank gaat, want de gemeente heeft bewezen er niet voor schuwen om opportunistisch te werk te gaan. Dit blijkt bijvoorbeeld bij de vraagraming voor bedrijfsruimte. Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka, Metrool Regio Amsterdam) kwam in 2019 met een actualisatie van de vraagraming. Door een fout viel die raming voor de regio Gooi en Vechtstreek te hoog uit en werd later naar beneden gecorrigeerd. Daarop probeerde het Hilversumse college alsnog om de bestuurlijk trekker van Plabeka te bewegen om die initiële extra uitbreidingsruimte overeind te houden. Maar hij ving bot bij de trekker die antwoordde met "De correctie van het hoogste groeiscenario (gevoeligheidsanalyse) vraagraming voor Gooi en Vechtstreek van 22 naar 3 hectare zien wij echter als een noodzakelijke aanpassing. Dit hogere getal is abusievelijk opgenomen in de samenvatting van de vraagraming. In de deelregio-uitwerking van de vraagraming zijn wél de juiste cijfers opgenomen." Wel dankte hij het Hilversumse college nog voor het genereuze aanbod: "Wij stellen het ook zeer op prijs dat u in het gesprek aangaf ruimte te kunnen bieden voor 'overloop' vanuit Amsterdam naar Gooi en Vechtstreek."

Ruimtelijk plan 1221 (Ontwerp Chw bestemmingsplan 1221,Toelichting, Hoofdstuk 5)

Een belangrijk aspect van het inderliggende BKP+ in dit ontwerp Chw. bestemmingsplan 1221 is het ontbreken van de samenhang met een integraal Spoorzone-ontwerp. Advies 24 van ARK (15-05-2020) over de visie op de Spoorzone meldt het ontbreken van samenhang van de aanpak aan weerszijden van het spoor.
Zoals blijkt uit de reactienota bij het BKP+ overweegt het college die kritiek aan te grijpen en te misbruiken om de eerder vastgestelde lagere bouwhoogte aan de Koninginneweg alsnog te verhogen. Er ontstaat zo inderdaad samenhang, namelijk die van wanden als nieuwe Berlijnse muren. Zo zal de hoogbouw de bevestiging en accenturing van de tweedeling van Hilversum zijn door het spoor. Een soort plastische chirugie die het bestaande litteken niet doet verdwijnen

maar erger maakt. Of het nu bij de Korte Noorderweg is, de Koninginneweg, of ter hoogte van de Hunkemöller of Veneta-locatie (of zoals in een voorgestelde variant van het Bruisend Hart waar nota bene de externe expert van de gemeente ook een vraagteken bij zet zoals aangegeven in WOB stuk) het versterkt de ruimtelijke tweedeling. De ARK heeft erop gewezen dat de maximale bouwhoogte passend in Hilversum 6 bouwlagen is. Zij ziet slechts een enkel accent. Daarmee neemt zij afstand van de erosie van het begrip accent door de veelheid van door het college ingevlochten hoogbouw. En zet zij af tegen hoogbouw in 1221 die hoger gaat dan de 25 meter, zoals op Hunkemöller locatie met 33 meter en tegen het BKP+ dat 37 meter toestaat (hetgeen mogelijk is opgenomen in de plankaart van dit bestemmingsplan 1221, alleen is die digitaal niet ter visie gelegd tot op heden, 1 april 2022).
In de spoorzone zijn talloze bouwblokken die 7 en 8 bouwlagen tellen en zo hoger zijn dan de ARK passend vindt bij de maximale bouwhoogte horend bij Hilversum. Zo gaat het college voorbij aan de kernkwaliteit van tuinstad Hilversum en passeert het college de ARK alsof het college niet verantwoordelijk is voor Hilversum maar voor Purmerend of Almere.
Evenmin gaat het college aan de slag met diverse aansporingen t.a.v. het spoor
"In het gepresenteerde planproces ontbreekt een preambulaire fase waarin de allesomvattende vraag wordt gesteld op welk schaalniveau de barrière rond het spoor in Hilversum geproblematiseerd moet worden en welke ruimtelijke middelen nog beschikbaar zijn om de barrière definitief op te heffen."
'Dit spoortraject heeft bijna anderhalve eeuw de ontwikkeling van Hilversum bepaald en de stad gaandeweg meer en meer verdeeld. Dit blijft een centraal ruimtelijk vraagstuk. Hoe 1221 als deel van de Spoorzone met de westelijke stadsdelen wordt verbonden is afhankelijk van beleidskeuzes die op basis van de uiteindelijke mobiliteitsvisie 2040 gemaakt worden (zie Advies 25 van ARK, 20-11-20)." advies ARK, 2021
Het college reageert in de reactienota BKP+ op basis van aannamen: " Het volledig onder de grond brengen of verdiept aanleggen van het spoor zou een oplossing kunnen zijn voor diverse vraagstukken. Het brengt echter kosten met zich mee die zo hoog zijn (vele honderden miljoenen, zo niet meer) dat deze niet kunnen worden terugverdiend door de vrijkomende ruimte in te vullen. De gemeentebegroting kan zo'n investering niet dragen. Onze verwachting is dat de rijksoverheid dergelijke bedragen niet zal subsidiëren, zonder dat een zeer groot aantal woningen of arbeidsplaatsen wordt gerealiseerd. Daarnaast neemt het aanleggen van een tunnel vele jaren in beslag. De ruimte om een tunnel te bouwen en tegelijkertijd het spoorverkeer doorgang te laten vinden is naar onze inschatting niet aanwezig. De aanleg van een tunnel zou betekenen dat een van de drukst bereden spoorlijnen van Nederland enkele jaren buiten bedrijf moet worden gesteld."
Van goed bestuur mag verwacht worden dat het beweringen kan onderbouwen. Maar is geen enkele concrete actie ondernomen om de aannamen te bevestigen of ontkrachten. Deze passiviteit toont hoe laag het ambitieniveau is om structurele verbetering te bewerkstelligen rond de tweedeling in Hilversum door het spoor.
Dit staat in schril contrast tot gedane kosten voor onderzoeken naar tunnels voor gemotoriseerd verkeer waar geen maatschappelijk draagvlak voor bestaat voor de ring Noord (Westerheide) of Zuid (Diependaalse laan).

En opnieuw waar de actie wel nodig is ontbreekt het namelijk "Rondom het stedelijk element 'spoor', deel van de Gooilijn, waarvan de scheidende werking verkleind moet worden, moeten voor oost en west Hilversum nieuwe verbindingen gezocht worden." [Advies 29, ARK, 2021]
Er komt geen nieuwe verbinding bij. En bestaande worden zwaarder belast. De Beatrixtunnel, het viaduct bij de Johannes Geradtsweg, de interwijk fietstunnel bij het station. De fietstunnel geeft Goudappel Coffeng aan is niet toekomstbestendig. Hier geldt opnieuw dat wel tunnels van honderden miljoenen voor gemotoriseerd in beeld zijn maar 15 miljoen voor een vitale fietsverbinding als te duur wordt genoemd. Het is zwalkend en visieloos bestuur dat oordelen

van experts ter zijde schuift. Dit patroon is ook te zien op basis van de feedvack gegeven door de Commissie van Welstand en Monumenten.

De Commissie van Welstand en Monumenten (CWM). merkt op n.a.v. het BKP+ uit mei 2021 hoe "De afspraak was dat een meer definitief stuk in september/oktober aan de commissie zou worden voorgelegd. Dat is tot nu toe niet gebeurd. Ook bereikte de commissie het bericht dat er voorlopig geen besluiten meer over dit BKP+ genomen zouden worden tot aan de volgende verkiezingen. Vandaag, 13 oktober 2021 bereikte de commissie het verzoek om per omgaande toch een advies uit te brengen."
"De commissie heeft het moeilijk met dit document. Dat is aan de ene kant gelegen in het document zelf, waarin vanzelfsprekend een goede ruimtelijke kwaliteit wordt beoogd, maar waarvan de commissie zich afvraagt of dat wel bereikt wordt met de inhoud van het document. Aan de andere kant komt dat omdat het BKP+ deel uitmaakt, samen met de Gebiedsagenda 1221, van een proces waarmee vrijkomende, meest voormalige industriële, gebieden in Oost worden herontwikkeld. In dat proces lopen nu zaken parallel in de tijd die in de meeste gevallen volgtijdelijk zijn of zouden moeten zijn. Zo lopen er aanvragen omgevingsvergunning op plekken waarvan nu, in dit concept document, de welstandscriteria en, zo is te lezen in de inleiding, de uitgangspunten van het bestemmingsplan worden geformuleerd. Ook krijgt de CWM nu al adviesaanvragen voor deze locaties voorgelegd zonder dat de CWM over door de raad vastgestelde welstandscriteria beschikt. Naar stellige overtuiging van de commissie is dat echt de verkeerde volgorde."
"Daarnaast mist de commissie een samenhangende visie voor dit gebied. De commissie heeft dan ook grote zorgen over hoe dit proces tot nu toe verloopt maar ook waar dat toe gaat leiden. De als eerste, in een participatie traject, tot stand gekomen Gebiedsagenda is enkel een ambitie document waarvan ook de ARK in haar advies 16C aangeeft dat: "... een ruimtelijk kader vooralsnog ontbreekt waarbij principiële uitgangspunten de basis vormen voor een integraal plan is het moeilijk conclusies te trekken over wenselijke bereikbaarheid (verkeer en parkeren), vergroening, stedenbouwkundige structuren, allocatie van aan demografie gebonden (sociale) voorzieningen en diversificatie van wonen en werken."
"Daarnaast staat in die Gebiedsagenda ondertussen wel dat een dichtheid van 110 tot 115 woningen per hectare wordt nagestreefd en een FSI van 2. Zonder dat er ooit ontwerpend onderzoek is gedaan naar wat de implicaties van die getallen precies voor Oost gaan betekenen. En of de nagestreefde ambities uit de Gebiedsagenda wel verenigbaar zijn met die getallen. Hetgeen de CWM in maart van dit jaar ook al constateerde."
Waar het college reageert met wij herkennen een hoog ambitieniveau miskend het de kern van de kritiek van de CWM. Het college is kinderlijk eenkennig als het gaat over wat 'hoge ambitie' is. Dat 'Hoge ambitie', bouwen is met mate in lijn met de wens van inwoners en passend bij de tuinstad die Hilversum is wil er maar niet in.
CWM:. "(...) er bestaat spanning tussen de door ontwikkelende partijen gewenste bouwvolume op ontwikkellocaties versus een goede inpassing van deze nieuwe bebouwing in de omringende buurt." (...) Spanning bestaat tussen het aantal woningen (of andere functies) op bepaalde ontwikkellocaties (ook met oog op haalbaarheid) versus de bestaande dichtheid van 1221."
Deze spanning zou met een stedenbouwkundigplan en beeldkwaliteitsplan moeten worden weggenomen en worden omgebogen tot een prachtig plan maar vooralsnog is dat er niet. Het advies van de commissie zou dan ook zijn om een pas op de plaats te maken en eerst ontwerpend te onderzoeken hoe een ruimtelijk stedenbouwkundig plan van hoge kwaliteit met, zoals de ARK in het al genoemde advies 16C ook adviseert, het in het oog houden van: "de samenhang met de beleidsambities voor het schaalniveau van de hele stad en voor de langere termijn." kan worden gemaakt. "
"De CWM mist die samenhang in het voorliggende BKP+ met de zowel de stad als geheel als binnen Oost zelf."

"(...) een visie, of een idee of een stedenbouwkundig concept dat ten grondslag ligt aan de beeldkwaliteit en criteria node wordt gemist."
"De tekst geeft aan dat de gebiedspaspoorten geen stedenbouwkundig plan zijn, want het daadwerkelijke stedenbouwkundige plan wordt door marktpartijen gemaakt. De commissie vraagt zich af wat de rol van de gemeente hier dan is? En wat de rol en de status van een gebiedspaspoort dan is? De commissie denkt dat het goed zou zijn als de gemeente aangeeft wat de kaders zijn waarbinnen een marktpartij mag opereren. Die kaders zouden het algemene en gebiedsoverstijgende en culturele belang moeten dienen. De commissie vindt dat niet terug in de geschetste ruimtelijke voorstellen."
Waar het college reageert met zich niet te herkennen in de zienswijze van de CMW ontbreekt een gemotiveerde en overtuigende argumentatie.

Hilversum Bestuursdienst

DATUM VAN ONTVANGST

BEWIJS VAN ONTVANGST

Ontvangen van

Onderwerp Zienswijze 1221

Bestuursdienst,

BD090/april2001