ECLI	ECLI:NL:RVS:2024:963
Datum uitspraak	6 maart 2024
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 1 november 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders van Hilversum ten behoeve van het bestemmingsplan "Stationsgebied 2022" hogere waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder vastgesteld . Bij besluit van 7 december 2022 heeft de raad van de gemeente Hilversum het bestemmingsplan "Stationsgebied 2022" vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt een transformatie van het stationsgebied in Hilversum mogelijk. Het bestemmingsplan is erop gericht om de omgeving van het station een aantrekkelijker uitstraling te geven en meer deel te laten uitmaken van het centrum. Hiervoor wordt onder meer de verkeerscirculatie gewijzigd door het verleggen van de zogenoemde centrumring. [appellant sub 2] en anderen wonen allen aan het Langgewenst en de Schoolstraat ten westen van het plangebied. Zij kunnen zich niet met het bestemmingsplan verenigen, omdat zij vrezen voor een onaanvaardbare aantasting van hun woon- en leefklimaat in de vorm van geluidoverlast. Novaxia verzet zich tegen het verdwijnen van de in-/uitrit aan de Schapenkamp van de ondergrondse parkeergarage die werknemers en bezoekers van haar kantoorruimten gebruiken.

Volledige tekst

202300626/1/R1 en 202300658/1/R1.
Datum uitspraak: 6 maart 2024

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. Novaxia NEO SCPI, gevestigd te Parijs, Frankrijk,

2. [appellant sub 2] en anderen, allen wonend te Hilversum,

3. [appellant sub 3], wonend te Hilversum,

appellanten,

en

1. het college van burgemeester en wethouders van Hilversum,

2. de raad van de gemeente Hilversum,

verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 1 november 2022 heeft het college ten behoeve van het bestemmingsplan "Stationsgebied 2022" hogere waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder vastgesteld (hierna: het besluit hogere waarden).

Bij besluit van 7 december 2022 heeft de raad het bestemmingsplan "Stationsgebied 2022" (hierna: het bestemmingsplan) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Novaxia, [appellant sub 2] en anderen en [appellant sub 3] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 2] en anderen en Novaxia hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 6 november 2023, waar Novaxia, vertegenwoordigd door mr. A.M.M. Ferwerda, advocaat te Rotterdam, [appellant sub 2] en anderen, in de persoon van [appellant sub 2], [gemachtigde A] en [gemachtigde B], en college en raad, vertegenwoordigd door mr. D.S.P. Roelands-Fransen en mr. D.C.M. Vleeskens, beiden advocaat te Den Haag, ing. R.J.M. Pellegrom, M. Koolhaas, F. van Kooten en R. Sprik, zijn verschenen.

Overwegingen

Overgangsrecht inwerkingtreding Omgevingswet

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft op een beroep tegen een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarvan het ontwerp vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Het ontwerpplan is op 24 mei 2022 ter inzage gelegd. Dat betekent dat op deze beroepsprocedure het recht, waaronder de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet, zoals dat gold vóór 1 januari 2024, van toepassing blijft.

Voor de beoordeling van het beroep tegen het besluit van 1 november 2022 is het recht zoals dat gold ten tijde van het nemen van het besluit bepalend.

Inleiding

2. Het bestemmingsplan maakt een transformatie van het stationsgebied in Hilversum mogelijk. Het bestemmingsplan is erop gericht om de omgeving van het station een aantrekkelijker uitstraling te geven en meer deel te laten uitmaken van het centrum. Hiervoor wordt onder meer de verkeerscirculatie gewijzigd door het verleggen van de zogenoemde centrumring.

3. Het college heeft hogere geluidgrenswaarden vastgesteld voor zowel de bestaande als de nieuwe woningen in het plangebied en de omgeving. Het besluit hogere waarden is genomen in verband met de toename van de geluidbelasting op bestaande gevoelige gebouwen als gevolg van fysieke wijzigingen van bestaande wegen en in verband met de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen als gevolg van de bestaande (spoor-)wegen.

4. Het bestemmingsplan en het besluit hogere waarden komen in de plaats van het bestemmingsplan "Stationsgebied 2020" en het daarmee samenhangende besluit hogere waarden. Die besluiten zijn door de Afdeling vernietigd bij uitspraak van 2 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:326.

5. [appellant sub 2] en anderen wonen allen aan het Langgewenst en de Schoolstraat ten westen van het plangebied. Zij kunnen zich niet met het bestemmingsplan verenigen, omdat zij vrezen voor een onaanvaardbare aantasting van hun woon- en leefklimaat in de vorm van geluidoverlast. Novaxia verzet zich tegen het verdwijnen van de in-/uitrit aan de Schapenkamp van de ondergrondse parkeergarage die door werknemers en bezoekers van haar kantoorruimten (hierna: het gebouw van Novaxia) wordt gebruikt. Ook vreest Novaxia voor een verslechtering van het verblijfsklimaat in het gebouw van Novaxia doordat een van de nieuwe gebouwen te dicht daarop zal worden gebouwd.

Ontvankelijkheid beroep van [appellant sub 3]

6. Bij uitspraak van 4 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:953, onder 4.3 tot en met 4.8, heeft de Afdeling - tegen de achtergrond van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 14 januari 2021, Stichting Varkens in Nood, ECLI:EU:C:2021:7 - overwogen dat aan degene die bij een besluit geen belanghebbende is in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), maar die wel een zienswijze heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit op basis van de in het nationale omgevingsrecht gegeven mogelijkheid daartoe, in beroep niet zal worden tegengeworpen dat hij geen belanghebbende is.

[appellant sub 3] heeft geen zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De Afdeling ziet aanleiding om te onderzoeken of zij belanghebbende is bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

7. In artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. In artikel 8:1 van de Awb is bepaald dat een belanghebbende tegen een besluit beroep kan instellen bij de bestuursrechter. Alleen wie een voldoende objectief en actueel, eigen en persoonlijk belang heeft dat rechtstreeks betrokken is bij het bestreden besluit, is belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb.

8. [appellant sub 3] is geen belanghebbende, zodat zij geen beroep kan instellen tegen het bestemmingsplan. De Afdeling acht niet aannemelijk dat zij feitelijke gevolgen zal

ondervinden van de mogelijk gemaakte ruimtelijke ontwikkeling. [appellant sub 3] woont op een afstand van ruim 600 m van het plangebied en zij heeft vanaf haar woning daar geen zicht op. Een louter gevoel van betrokkenheid bij een besluit, hoe sterk dat gevoel ook is, is niet voldoende om belanghebbende te kunnen zijn.
9. Het beroep van [appellant sub 3] is niet-ontvankelijk. Dit betekent dat de Afdeling het beroep niet inhoudelijk behandelt.

Wettelijk kader

10. Het wettelijke kader is opgenomen in de bijlage, die deel uitmaakt van deze uitspraak.

De ontvankelijke beroepen tegen het bestemmingsplan

11. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling oordeelt niet zelf of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het plan onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.

Beroep van [appellant sub 2] en anderen

Standpunt van de raad over de verlegging van de centrumring en de gevolgen voor het woon- en leefklimaat

12. De raad heeft beoogd om met de besluiten waartegen beroep is ingesteld, de in de uitspraak van de Afdeling van 2 februari 2022 geconstateerde gebreken te herstellen. Ten behoeve van het bestemmingsplan uit 2020 was onderzoek gedaan naar de geluidbelasting als gevolg van het plan, maar daarbij was geen rekening gehouden met de cumulatie van geluid afkomstig van andere geluidbronnen. In dit verband heeft de raad opnieuw de verkeerskundige en akoestische effecten afgewogen van de aan het vernietigde bestemmingsplan ten grondslag gelegde zogeheten voorkeursvariant voor de verlegging van de centrumring. Er zijn nieuwe onderzoeken gedaan, die zijn neergelegd in het rapport van Royal HaskoningDHV "Extra verkeersonderzoek Bestemmingsplan Stationsgebied Hilversum" van 12 juli 2022 (hierna: het verkeersonderzoek) en het rapport van Antea "Akoestisch onderzoek. Ten behoeve van de voorgenomen wijziging van het stationsgebied te Hilversum" van 18 oktober 2022 (hierna: het geluidonderzoek).

De raad heeft gelet daarop besloten om ook aan het in deze procedure bestreden bestemmingsplan bedoelde voorkeursvariant voor de omlegging van de centrumring ten grondslag te leggen.

Niet te bespreken beroepsgronden

13. Op grond van artikel 1.1 van de Crisis- en herstelwet (hierna: de Chw), gelezen in samenhang met onderdeel 3.1 van Bijlage I van die wet, is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw, waaronder artikel 1.6a, van toepassing.

Op grond van artikel 1.6a van de Chw kunnen na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer worden aangevoerd.

13.1. Bij de bekendmaking van het besluit heeft het college gewezen op de toepasselijkheid

van de Chw, met de vermelding dat dit betekent dat de belanghebbende na afloop van de beroepstermijn geen nieuwe beroepsgronden meer kan aanvoeren. De Afdeling stelt vast dat de grond over externe veiligheid niet is opgenomen in het beroepschrift, maar pas in het nadere stuk van [appellant sub 2] en anderen van 7 februari 2023 dat na afloop van de beroepstermijn is ingediend. Die grond blijft daarom op grond van artikel 1.6a van de Chw buiten beschouwing.
14. Over het betoog van [appellant sub 2] en anderen dat de geluidbelasting bij het nieuwe gebouw 4 en bij de Honingstraat 2b te hoog zal zijn en dat ook het spoorgeluid bij de nieuwe woonblokken onevenredige hinder zal opleveren, overweegt de Afdeling dat deze beroepsgronden ingevolge het relativiteitsvereiste uit artikel 8:69a van de Awb niet kunnen leiden tot vernietiging van het bestreden besluit. [appellant sub 2] en anderen zijn geen eigenaar van een van de woningen en ook is niet gebleken van concrete interesse in de koop en/of bewoning van een van deze woningen. De Afdeling zal deze beroepsgronden daarom niet bespreken.

Verkeersaantallen

15. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de berekening van de verkeersaantallen in het verkeersonderzoek en het geluidonderzoek verschillende resultaten laat zien. Ook kunnen zij niet volgen waarom de prognosecijfers ten behoeve van het vorige bestemmingsplan gemaakt zijn voor een periode van 10 jaar en voor het huidige plan voor een periode van 18 jaar, met als peiljaar 2040. Ten opzichte van het eerdere bestemmingsplan zijn er nu 3.000 tot 6.000 minder voertuigen ondanks 10 jaar extra autonome groei van het wegverkeer en 3.000 geplande nieuwe woningen, terwijl er ook nog een hotel, een parkeergarage en 16.500 m2 bedrijfsruimte bijkomt naast het station. De raad heeft zich daarom niet mogen baseren op die onderzoeken. Ook zijn volgens [appellant sub 2] en anderen motorfietsen ten onrechte niet meegenomen in het verkeersmodel.

15.1. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten voor het oordeel dat wat de gehanteerde verkeersaantallen betreft de raad zich niet heeft mogen baseren op het verkeersonderzoek en het geluidonderzoek. Zoals de raad ter zitting heeft toegelicht, zijn de verschillen in verkeersaantallen in de verschillende onderzoeken te verklaren doordat het verkeersonderzoek uitgaat van een gemiddelde verkeersintensiteit tijdens werkdagen, terwijl het geluidonderzoek uitgaat van een gemiddelde verkeersintensiteit van een weekdag. Hiervoor wordt standaard een omrekenfactor gebruikt van 0,9. Ook is in beide onderzoeken niet met dezelfde wegvakken gerekend. Voor het nu voorliggende plan is gebruik gemaakt van een nieuwe verkeersprognose voor het peiljaar 2040. De raad heeft toegelicht dat deze prognose een overschatting geeft van de toekomstige geluidsituatie. Het betreft een zogenoemd worst case-scenario, omdat nog een aantal jaar extra autonome verkeersgroei is meegenomen. De raad heeft bij de berekening van de geluidbelasting geen rekening hoeven houden met motorfietsen. De raad heeft voldoende onderbouwd dat door de relatief zeer kleine jaargemiddelde etmaalintensiteiten, die voertuigen in dit geval beperkt akoestisch relevant zijn. Dat is anders bij toeristische routes, zoals bijvoorbeeld de Mergellandroute in Zuid-Limburg.

Het betoog faalt.

Geluidonderzoek

16. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de raad het geluidonderzoek niet aan het bestemmingsplan ten grondslag heeft mogen leggen. Zij wijzen op eigen geluidmetingen, waaruit volgens hen volgt dat op de balkons aan het Langgewenst de huidige geluidnormen

al met 6 dB worden overschreden. De geluidbelasting op hun woningen zal door de toename van het verkeer veel meer toenemen dan de raad heeft aangenomen. [appellant sub 2] en anderen betwisten dat de cumulatieve geluidbelasting nabij Schoolstraat/Langgewenst in de nieuwe situatie binnen de geluidbelasting waarvoor maximaal ontheffing kan worden verleend van 68 dB blijft. Nog daargelaten dat [appellant sub 2] en anderen de haalbaarheid hiervan betwisten omdat de in het geluidonderzoek gehanteerde data inconsistent zijn, wijzen zij erop dat volgens de uitspraak van de Afdeling over het eerdere bestemmingsplan cumulatief rekening dient te worden gehouden met andere bronnen dan alleen rail- en wegverkeer en de toename daarvan. De geluidbelasting wordt niet alleen bepaald door cumulatief geluid van treinen, vliegtuigen en wegverkeer, maar ook door een grote hoeveelheid andere geluidbronnen, zoals bioscoop, theater, "foodhall", horecagelegenheden, markt en diverse evenementen. De raad heeft gesteld dat deze overige bronnen niet kwantitatief gemeten kunnen worden. Dat kunnen [appellant sub 2] en anderen niet volgen. [appellant sub 2] en anderen betogen voorts dat het niet voldoende is om, als er toch te veel geluid is, de balkons dicht te maken. Daarmee wordt voorbijgegaan aan het feit dat de balkons in de Schoolstraat de enige ventilatiemogelijkheid zijn voor de woningen en eveneens de enige ontsnappingsmogelijkheid voor de bewoners bij calamiteiten, wat door brand al twee keer is voorgekomen. Het overgrote deel van de balkons van Langgewenst en Schoolstraat liggen bovendien op het zuiden. Indien deze worden dichtgemaakt, zal een broeikaseffect ontstaan.

16.1. Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 27 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3542, moet de raad bij de beoordeling of een bestemmingsplan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening is, een afweging van de betrokken belangen, waaronder een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, maken. Het feit dat wordt voldaan of kan worden voldaan aan de eisen gesteld in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zoals die tot 1 januari 2024 luidde voor de aspecten waarop die wetten betrekking hebben, indiceert dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit betekent echter niet zonder meer dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegeven. De raad moet bij die belangenafweging een oordeel geven over de gestelde verslechtering van de geluidsituatie ter plaatse van de woningen van [appellant sub 2] en anderen. Voor zover aan de orde moet die beoordeling ook zien op in de betrokken sectorale wetten niet betrokken aspecten. In dit geval gaat het om de door [appellant sub 2] en anderen gestelde geluidbelasting op de balkons, die voor de toepassing van de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelige objecten worden aangemerkt. Ook moet het een en ander cumulatief en met andere voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse relevante akoestische aspecten worden beoordeeld.

16.2. De raad stelt terecht dat [appellant sub 2] en anderen niet inzichtelijk hebben gemaakt hoe de door hen bedoelde geluidsmeting uitgevoerd is. Deze gegevens hebben de raad niet tot de conclusie hoeven te brengen dat de gemeente van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan.

Ook overigens hebben [appellant sub 2] en anderen niet aannemelijk gemaakt dat de regels voor de bepaling van de geluidbelasting van de gevels van de woningen van [appellant sub 2] en anderen op grond van de Wet geluidhinder verkeerd zijn toegepast of dat de in het geluidonderzoek gehanteerde berekeningen onjuist zijn. De gehanteerde rekenmethode in het geluidonderzoek is in overeenstemming met het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor zover [appellant sub 2] en anderen een beroep doen op de geluidbelastingkaart voor 2021, overweegt de Afdeling dat de raad voldoende heeft onderbouwd dat de geluidbelasting van de gevels van de hiervoor bedoelde woningen niet hoger zal zijn dan de vastgestelde

hogere grenswaarden.
De raad heeft zich ook op het standpunt mogen stellen dat niet alle geluidbronnen op kwantitatieve wijze met elkaar kunnen worden vergeleken of bij elkaar kunnen worden opgeteld tot een cumulatieve geluidbelasting, die vervolgens aan een norm zou kunnen worden getoetst. Het betoog van [appellant sub 2] en anderen biedt geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de raad in het kader van de beantwoording van de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening andere geluidbronnen in en rond het plangebied op een onjuiste wijze heeft meegewogen. Daarbij betrekt de Afdeling dat de gemeente een gevelgeluidweringsonderzoek moet laten uitvoeren en op haar kosten zo nodig gevelgeluidwerende maatregelen moet aanbieden om te voldoen aan de vereiste binnenwaarde van 33 dB in de woningen van [appellant sub 2] en anderen. Niet is gebleken dat deze maatregelen niet uitvoerbaar zijn. Er kan een te openen kozijndeel aangebracht worden. Ook is het mogelijk om een geluiddempende ventilatievoorziening aan te brengen in de uitwendige schil van het balkon, waarmee ook voldoende ventilatiecapaciteit kan worden gerealiseerd, ook wanneer het kozijn gesloten is. Daarnaast is het mogelijk om een afgesloten borstwering in combinatie met geluiddempende materialen op het plafond van het balkon te realiseren.

Het betoog faalt.

Heeft de raad de voorkeursvariant mogen kiezen?

17. Gelet op het voorgaande heeft de raad zich op basis van het verkeersonderzoek en het geluidonderzoek en de gehoudenheid om eventueel gevelgeluidwerende voorzieningen te treffen op het standpunt mogen stellen dat het woon- en leefklimaat van [appellant sub 2] en anderen niet onaanvaardbaar zal worden aangetast door de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte voorkeursvariant voor de centrumring. De daarmee samenhangende keuze om de Stationsstraat autoluw te maken en de Groest en de Markt met elkaar te verbinden heeft de raad ruimtelijk aanvaardbaar mogen achten. De raad heeft gelet op hiervoor gestelde ook het belang van de nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Hilversum zwaarder mogen laten wegen dan het belang van [appellant sub 2] en anderen om de situatie te laten zoals hij is.

Het voorgaande brengt met zich dat de raad de voorkeur heeft mogen geven aan de voorkeursvariant. De door [appellant sub 2] en anderen aangedragen bewonersvariant voor de centrumring kan buiten bespreking blijven.

Conclusie

18. Het beroep van [appellant sub 2] en anderen is ongegrond.

Beroep van Novaxia

19. Novaxia is eigenaar van een appartementsrecht voor onroerend goed aan het Stationsplein, de Stationstunnel en de Wilhelminastraat te Hilversum. Ook is Novaxia eigenaar van het recht van opstal ten behoeve van de ondergrondse parkeergarage die gedeeltelijk is gelegen onder de Wilhelminastraat.

20. Novaxia heeft ter zitting de beroepsgrond dat een evidente privaatrechtelijke belemmering aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat, ingetrokken.

In- en uitrit aan de Schapenkamp

21. Novaxia betoogt dat weliswaar de in- en uitrit van de parkeergarage aan de Schapenkamp als zodanig planologisch is ingepast en dus op papier niet is wegbestemd, maar dat het

behoud van die bestaande in- en uitrit slechts een theoretische mogelijkheid is. Het bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk, zodanig dat het bouwvlak van het voorziene gebouw A gedeeltelijk op de bestaande in- en uitrit aan de Schapenkamp ligt. De in- en uitrit aan de Schapenkamp moet dus verdwijnen in de plannen van de gemeente. Het bestemmingsplan is volgens Novaxia in strijd met het door de raad op 14 december 2016 vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (hierna: SPVE). Daarin is opgenomen dat de in- en uitrit aan de Schapenkamp een "harde" randvoorwaarde is die moet worden meegenomen in het ontwerp voor het stationsgebied. Het had op de weg van de raad gelegen om onderzoek te doen naar de gevolgen van de situering van het bouwvlak en om deze gevolgen voor Novaxia in de belangenafweging te betrekken. Ook had de raad alternatieven voor een andere tweede in- en uitrit moeten onderzoeken.
21.1. De raad brengt het volgende naar voren. De parkeergarage ten behoeve van het gebouw van Novaxia behoort bij het zogeheten Teleac-gebouw en heeft twee in- en uitgangen; één toegankelijk vanaf de Wilhelminastraat op de kop van het gebouw en één vanaf de Schapenkamp. In opdracht van de rechtsvoorganger van Novaxia heeft Goudappel onderzoek gedaan. In het rapport "Afsluiten entree parkeergarage Schapenkamp" van 1 februari 2022 heeft Goudappel uiteengezet dat met inachtneming van de omvang van de parkeergarage verkeerskundig volstaan kan worden met één in- en uitgang aan de Wilhelminastraat. Desondanks is een aantal opties voor een ontsluiting op de Schapenkamp verkend om te bezien of een alternatieve oplossing mogelijk is. Het gaat daarbij om een tweede ontsluiting van de parkeergarage ter hoogte van gebouw Entrada, het verlengen van de huidige ontsluiting op de Schapenkamp en een tweede ontsluiting in de plint van gebouw A uit het stedenbouwkundig plan. Uit de verkeerskundige toetsing volgt volgens de raad dat deze opties geen oplossing kunnen bieden. De raad stelt zich op het standpunt dat behoud van een in- en uitrit ter hoogte van de Schapenkamp verkeerskundig niet wenselijk is. Het Stedenbouwkundig Plan dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt voorziet dan ook niet in deze in- en uitrit. Bezien in samenhang met de omstandigheid dat de parkeergarage goed kan functioneren met een in- en uitrit aan de Wilhelminastraat, wegen de belangen van een optimale stedenbouwkundige en verkeerskundige inrichting van het stationsplein volgens de raad zwaarder dan de belangen van Novaxia.

21.2. De bestemming "Centrum — Stationsplein" maakt ter plaatse van de in- en uitrit aan de Schapenkamp woningen mogelijk en ook al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen, evenals "de daarbij behorende voorzieningen". Op grond van artikel 4.2.1, onder f, van de planregels is ondergrondse bebouwing toegestaan binnen het gehele bestemmingsvlak. Ook binnen de bestemming "Verkeer" is gelet op artikel 5.1 onder h, van de planregels een (ondergrondse) parkeergarage met "de daarbij behorende voorzieningen" toegestaan. De bestaande in- en uitrit van de parkeergarage aan de Schapenkamp past daarmee op zichzelf binnen het bestemmingsplan.

21.3. Het bestemmingsplan maakt op een deel van de in- en uitrit aan de Schapenkamp zowel een gebouw als een in- en uitrit mogelijk en daarmee zowel een nieuwe ontwikkeling als het voortbestaan van de oude situatie, al dan niet geïntegreerd in een op te richten gebouw. Deze regeling is niet in strijd met het SPVE, waarbij in aanmerking wordt genomen dat het SPVE nadien verder is uitgewerkt in het in 2022 vastgestelde Stedenbouwkundig Plan dat de grondslag vormt voor het vastgestelde bestemmingsplan. Met de op dat moment voorhanden zijnde kennis - onder andere het rapport van Goudappel - vormde de in- en uitrit aan de Schapenkamp voor de raad niet langer een harde randvoorwaarde. De planologische regeling voor de locatie van de in- en uitrit aan de Schapenkamp kan weliswaar tot gevolg hebben dat die in- en uitrit verdwijnt, maar de raad heeft dit ruimtelijk aanvaardbaar mogen

achten. De raad heeft voldoende onderbouwd dat de gevolgen voor Novaxia van een enkele ontsluiting van de parkeergarage aan de Wilhelminastraat niet onevenredig bezwarend zijn. Daarvoor heeft de raad zich mogen baseren op het rapport van Goudappel. Ter zitting is toegezegd dat mogelijke verwarring voor gebruikers van de parkeergarage zal worden ondervangen door het ter plaatse aanbrengen van een adequate bewegwijzering. De raad heeft van belang mogen achten dat de parkeergarage geen directe verbinding heeft met het gebouw van Novaxia. Bezoekers van de garage moeten via het Teleac-gebouw naar buiten en lopen langs het busstation naar het gebouw van Novaxia. Met alleen het handhaven van de in- en uitrit aan de Wilhelminastraat wijzigt dit niet. Ook heeft de raad ter zitting toegezegd dat er een keerlus komt om een betere bereikbaarheid van de parkeergarage te bewerkstelligen. Ook de situatie in de parkeergarage bij een enkele in- en uitrit leidt niet tot het oordeel dat de gevolgen voor Novaxia van het vervallen van de in- en uitrit aan de Schapenkamp onevenredig zijn. De garage kan zodanig worden ingericht dat ook als er alleen aan de Wilhelminastraat een in- en uitrit is, adequaat in en uit de garage kan worden gereden. Het betoog faalt.

Licht en bezonning

22. Novaxia betoogt dat het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte zogeheten gebouw C op een afstand van 7 m van het gebouw van Novaxia is gesitueerd en dat gelet op de maximale hoogte van gebouw C het verblijfsklimaat in het gebouw van Novaxia onaanvaardbaar nadelig wordt beïnvloed als het gaat om licht en bezonning. Ook is het gebouw van Novaxia niet meer zichtbaar door de komst van drie grote gebouwen, waaronder C. De raad heeft onvoldoende acht geslagen op de bestaande gebouwen in de directe omgeving van de te ontwikkelen nieuwbouw.

22.1. Als onderdeel van de actualisatie van het Stedenbouwkundig plan heeft een bezonningsstudie plaatsgevonden. De afbeeldingen afkomstig uit de studie laten zien dat er tot halverwege de middag geen schaduwwerking is van de voorziene nieuwe bebouwing. Slechts in de loop van de middag valt enige schaduw op een deel van het stationsgebouw. Deze mate van schaduwwerking is voor een hoogstedelijke omgeving - zoals het Stationsgebied - niet uitzonderlijk.

Voorts voert de raad aan dat het bestaande stationsgebouw van Novaxia als uitgangspunt heeft gediend bij het stedenbouwkundig ontwerp van het stationsplein. De bouwhoogte van de voorziene gebouwen A, B en C sluit aan op de toegestane bouwhoogte van het stationsgebouw, waardoor het stedenbouwkundig volgens de raad juist één geheel vormt. Nog los hiervan geldt volgens de raad dat het pand van Novaxia op dit moment zichtbaar is vanaf de openbare weg omdat in 2019 het zogeheten GAK-gebouw is gesloopt. Op grond van het bestemmingsplan "Binnenstad 2013" kon ter plaatse weer een gebouw van 25 m hoog worden opgericht, waardoor het zicht opnieuw zou worden onttrokken.

In het door Novaxia aangevoerde ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat het bestemmingsplan in zoverre een onevenredige inbreuk oplevert op het verblijfsklimaat in het gebouw van Novaxia.

Het betoog faalt.

Ladder van duurzame verstedelijking

23. Novaxia betoogt dat voor de niet-woonfuncties in de nieuwe gebouwen ten onrechte de Ladder van duurzame verstedelijking niet is doorlopen.

23.1. Voor de beantwoording van de vraag of het plan wat betreft de voorziene bebouwing naast het gebouw van Novaxia voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) moet worden beoordeeld - in onderlinge samenhang - in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande plan, voorziet in een functiewijziging en welk planologisch beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande plan. Het bestemmingsplan "Binnenstad 2013" bevatte op het stationsplein 2 bouwvlakken van respectievelijk 2.318 m2 (maximaal 45 m hoog) en 2.320 m2 (maximaal 25 m hoog). Uitgaande van respectievelijk 14 en 7 bouwlagen levert dat een vloeroppervlak op van 48.692 m2. De bestemming van deze twee bouwvlakken stond onder voorwaarden detailhandel, horeca, kantoren, een onderneming in de creatieve sector, dienstverlening en maatschappelijke activiteiten toe. Het voorliggende bestemmingsplan bevat circa 10.000 m2 vloeroppervlak minder voor kantoren of andere functies. Uit het voorgaande volgt dat de toegestane maximale oppervlakte aan gebouwen is verminderd ten opzichte van het voorheen geldende planologische regime. Voor zover er verschillen zijn in de mogelijk gemaakte functies, is er gezien de aard van die functiewijziging in dit geval geen aanleiding voor het oordeel dat het plan om die reden voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De conclusie is dat het plan in zoverre niet voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

Het betoog slaagt niet.

Parkeerbehoefte

24. Novaxia betoogt dat ten onrechte niet is onderzocht of binnen het plangebied kan worden voorzien in de parkeerbehoefte die het plan met zich brengt als gevolg van de toegelaten functies en bebouwingsmogelijkheden. Novaxia vreest dat sprake zal zijn van parkeeroverlast in haar directe omgeving.

24.1. Het bestemmingsplan voorziet in een parkeergarage. De exacte omvang daarvan is nog niet bekend, maar als uitgangspunt is genomen de parkeerbehoefte van de 4 bouwblokken aan de Koninginneweg. Op basis van een volgens de raad realistische programmatische aanname van het toekomstig gebruik en de huidige parkeernormen, neergelegd in de Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017, is berekend dat een garage ruimte moet bieden aan minstens 154 parkeerplaatsen. Dit is ook in de vorm van een voorwaardelijke verplichting in de planregels verankerd. Daarnaast volgt uit artikel 14.3 dat een aanvraag om een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien vaststaat dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Op basis van artikel 3.6, onder b en e, van de planregels mag het aantal van 154 parkeerplaatsen worden overschreden met inachtneming van artikel 14.3 van de planregels. Ook mag de garage uit twee lagen bestaan, mits de bovenste laag ondergronds of half verdiept wordt gerealiseerd. De raad heeft zich gelet daarop op het standpunt mogen stellen dat er wat het parkeren betreft voldoende waarborgen zijn. De vrees van Novaxia voor overlast is ongefundeerd.

Het betoog slaagt niet.

Conclusie

25. Het beroep van Novaxia is ongegrond.

Beroep tegen het besluit hogere waarden

26. [appellant sub 2] en anderen hebben mede beroep ingesteld tegen het besluit hogere

waarden. Zij hebben echter geen afzonderlijke beroepsgronden aangevoerd tegen dat besluit. Het beroep tegen het besluit hogere waarden is gelet op het vorenstaande ongegrond.
Proceskosten

27. De raad en het college hoeven geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 3] niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van Novaxia NEO SCPI en [appellant sub 2] en anderen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. J. Hoekstra, voorzitter, en mr. N. Verheij en mr. G.O. van Veldhuizen, leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Zwemstra, griffier.

w.g. Hoekstra
voorzitter

w.g. Zwemstra
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 6 maart 2024

91

BIJLAGE

Bestemmingsplan

Artikel 3 Centrum - Koninginneweg

3.6 Voorwaardelijke verplichting parkeervoorziening

In aanvulling op het bepaalde in 14.3 Parkeren geldt dat het gebruiken van gronden conform de bestemming alleen dan is toegestaan indien:

a. ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' een ondergrondse (of half verdiepte) parkeergarage is gerealiseerd die ten minste ruimte biedt aan 154 parkeerplekken;

b. overschrijding van het aanduidingsgebied ten behoeve van een garage met meer plekken dan genoemd onder sub a. is toegestaan met inachtneming van de regeling als bedoeld in 14.3 Parkeren;

c. de garage dient ontsluitingen te hebben aan (in ieder geval) de zijde van het stationsplein en daarnaast de Koninginneweg;

d. afmetingen van parkeerplekken moeten afgestemd zijn op gangbare personenwagens;

e. een tweelaagse garage (met de bovenste laag ondergronds of half verdiept) is eveneens toegestaan, mits aan de voorwaarden onder sub c. en sub d. wordt voldaan;

f. overschrijding van de aanduidingsgrens met 5 meter is toegestaan voor zover dit van belang is voor een technisch of stedenbouwkundig betere realisering en/of situering van de garage.

Artikel 4 Centrum - Stationsplein

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Centrum - Stationsplein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. detailhandel;

b. dienstverlening;

c. een hotel, inclusief bijbehorende horeca, congres- en vergaderruimten;

d. horecabedrijven;

e. kantoren;

f. ondernemingen in de creatieve sector;

g. multimediabedrijven;

h. bedrijven behorende tot ten hoogste categorie 2 zoals genoemd in Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van bedrijfsactiviteiten met de SBI-2008 code 016, 451, 452, 454, 45205, 473, 46499, 493, 5221, 7711 en 96012;

i. maatschappelijke functies;

j. wonen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit;

k. entertainment en cultuur;

en tevens voor:

l. verkeersdoeleinden;

m. (ondergrondse) parkeervoorzieningen, inclusief commerciële voorzieningen;

n. stationsfuncties ter plaatse van de aanduiding 'stationshal',

met de daarbij behorende voorzieningen.

4.2 Bouwregels

Op de in artikel 4.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming en aanduidingen worden gebouwd, met dien verstande dat:

4.2.1 ten aanzien van (hoofd)gebouwen

a. deze uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;

b. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 23,00 meter;

c. in uitzondering op 4.2.1 sub b mogen 2 hoofdgebouwen een bouwhoogte hebben van maximaal 26,00 meter;

d. het bouwvlak 100% bebouwd mag worden;

e. in uitzondering op 4.2.1 sub a mag binnen de aanduiding 'stationshal' de stationshal bovengronds met maximaal 400 m2 uitbreiden tot een maximale hoogte van 12,00 meter;

f. ondergrondse bebouwing is toegestaan binnen het gehele bestemmingsvlak.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. (weg)verkeer;

b. openbaar vervoer;

c. parkeren;

d. bevoorrading;

e. kiosken;

f. verblijfsgebied;

g. marktterrein;

h. (ondergrondse) parkeergarage;

i. terrassen behorende bij een (horeca)onderneming gelegen in een aangrenzende bestemming;

en tevens voor:

j. bebouwing ten behoeve van de naastgelegen bestemming, ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - overbouwing',

met de daarbij behorende voorzieningen.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

14.3 Parkeren

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning of een andere toestemming voor bouwen en/of gebruik moet ten behoeve van het parkeren en het stallen van auto's en fietsen vaststaan dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd in, op of onder een gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, met dien verstande dat:

a. of voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd wordt bepaald met behulp van de parkeernormen zoals die zijn opgenomen in de beleidsregels 'Beleidsregels bij parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017' of de opvolger van deze beleidsregels;

b. vanwege de ligging van het plangebied rond het OV-knooppunt Centraal Station geldt een reductie van 50% op de in sub a bedoelde parkeernormen zolang de 'Beleidsregels bij parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017' van toepassing zijn;

c. de in sub a bedoelde ruimten voor het parkeren van auto's afmetingen hebben die moeten zijn afgestemd op gangbare personenauto's;

d. indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor laden en lossen van goederen, in deze behoefte in voldoende mate moet zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER: 14 035
WWW.HILVERSUM.NL

Aan de gemeenteraad
cc commissieleden
cc pers

DATUM 12 maart 2024
ZAAKNUMMER 1416082
BEHANDELD DOOR Mark Koolhaas
TELEFOON 14035
UW KENMERK
BIJLAGEN 1
BETREFT Uitspraak Raad van State bestemmingsplan Stationsgebied

Geachte raadsleden,

Op 6 maart 2024 is de uitspraak van de Raad van State over het Bestemmingsplan Stationsgebied 2022 bekend gemaakt: alle bezwaren zijn ongegrond verklaard, het bestemmingsplan is daarmee onherroepelijk.

Uitspraak
Tegen het bestemmingsplan zijn vier bezwaren ingediend. Eén van de bezwaarmakers heeft het beroep lopende de Raad van State procedure ingetrokken. Over de overige bezwaren oordeelt de Raad van State als volgt:

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:
1. *verklaart het beroep van appellant 3 niet-ontvankelijk;*
2. *verklaart de beroepen van appellant 1, appellant 2 en anderen ongegrond.*

Zie bijlage voor de volledige uitspraak

Vervolg
Deze uitspraak betekent dat we door kunnen met onze plannen. En dat is goed nieuws, want nu kunnen we naast de werkzaamheden in de openbare ruimte ook de eerste bouwkavel op de markt brengen. Volgens planning start de aanbesteding van de fietsenstalling, met bouwblok 2 en 3, in het najaar van 2024. De raad wordt hierover geïnformeerd via een beeldvormende sessie.
Met de bezwaarmakers gaan we in overleg om te bespreken op welke manier we hen het beste bij de verdere planvorming kunnen betrekken.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
mr. C.P. Torres Barrera	dr. ir. G.M. van den Top