



Nota van beantwoording zienswijzen

op

ontwerp Wijziging omgevingsplan gemeente Hilversum
met betrekking tot het project Bruisend Hart

Gemeente Hilversum, februari 2025

Deze nota van beantwoording heeft betrekking op de zienswijzen op de ontwerp wijziging omgevingsplan gemeente Hilversum. Op 10 december 2024 is het ontwerp van de wijziging omgevingsplan gemeente Hilversum samen met het concept beeldkwaliteitsplan voor project Bruisend Hart voor een periode van 6 weken ter visie gelegd.

De ingediende zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld.

De ontvangen zienswijzen worden per indiener puntsgewijs behandeld. De indiener van de zienswijze wordt geanonimiseerd (indien op persoonlijke titel) en genummerd. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van het omgevingsplan of beeldkwaliteitsplan met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Alle indieners van zienswijzen ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlage.

1. ProRail, postbus 2038, 3500 GA Utrecht - ingekomen op 17 januari, ontvankelijk
2. Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek, Postbus 57, 1200AB Hilversum - ingekomen op 17 januari, ontvankelijk
3. Bewoner, Hilversum - ingekomen op 17 januari, ontvankelijk
4. Bewoner, Hilversum - ingekomen op 17 januari, ontvankelijk
5. Bewoner, Hilversum - ingekomen op 19 januari, ontvankelijk
6. NS Stations BV en NS Vastgoed BV, postbus 2534 3500 GM - ingekomen op 20 januari, ontvankelijk

Num mer	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Indien planaanpassing – op welke wijze
1.			
1a.	ProRail geeft aan dat in het omgevingsplan niet wordt ingegaan op de brief die door het projectteam (bestaande uit NS, bureau Spoorbouwmeester en ProRail) op 26 februari 2024 is verstuurd over het stedenbouwkundig plan.	De brief van 26 februari 2024 was een reactie op het stedenbouwkundig plan. Deze is op 27 maart 2024 door de gemeente beantwoord. Op 25 september 2024 is het concept ontwerp omgevingsplan toegelicht aan ProRail en NS. Uit de vooroverleg reactie op het concept ontwerp omgevingsplan (d.d. 21 oktober 2024) blijkt dat NS en ProRail kennis hebben genomen van het antwoord eind maart 2024, omdat hiernaar gerefereerd wordt. In paragraaf 7.2.2 van de motivering is aangegeven dat in bijlage 13 bij het omgevingsplan wordt ingegaan op de vooroverlegreactie vanuit NS en ProRail op de concept ontwerp omgevingsplanwijziging.	
1b.	ProRail verwijst naar artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving waarin is opgenomen dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op de hoofdspoorweginfrastructuur er geen regels gesteld worden die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren.	De hoofdspoorweginfrastructuur zit niet in dit plan. Artikel 5.163 Bkl gaat niet over uitbreiding hiervan of invloed van buiten op de infrastructuur, maar heeft alleen betrekking op het bestaande profiel. De ontwikkeling belemmert de hoofdspoorweginfrastructuur niet. Daarnaast is nog een zone in acht genomen langs het spoor waarin geen bebouwing is toegestaan, uitgezonderd een ondergrondse verbinding voor reizigers naar de stationshal, op verzoek van NS en ProRail zelf.	

1c.	Voor het deels verdiepte stationsprogramma, de verlenging van de bestaande reizigerstunnel en de in pandige fietsenstalling zijn er zorgen of de opgenomen maatregelen tegen regen- en grondwater afdoende zijn bij toenemende pieken in de toekomst. ProRail ziet wel bij de in het plan opgenomen autoparkeergarage mitigerende maatregelen genoemd, maar niet bij de stationsfuncties.	De regels van het omgevingsplan maken mitigerende maatregelen niet onmogelijk. Zoals ook blijkt uit paragraaf 6.13 en 6.14 van de motivering verbetert de waterbergingscapaciteit en blijft de waterkelder onder de fietstunnel ongewijzigd. Maatregelen worden uitgewerkt op het moment dat de inrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen. Het omgevingsplan waarborgt een goede waterhuishouding doordat in de regels wordt verwezen naar het Gemeentelijk Watermanagementplan 2021-2026. Hieraan moet worden voldaan. Daarnaast wordt de toekomstige situatie een stuk groener dan de huidige situatie. Ook dit is verankerd in de regels over de openbare ruimte; er moet tenminste 3000 m² groen worden aangelegd in de openbare ruimte.	
1d.	Met deze voorgenomen plannen wordt het station en dan met name de tunnel volledig dicht gezet. Met de voorziene bouwblokken (A&B) is verbreden of verdiepen van de tunnel (zowel transfer- als interwijkverbinding) op termijn niet meer mogelijk. Je zet met de gebouwblokken A & B het stationsgebied dus volledig vast (ingeklemd), terwijl je hier nog ademruimte zou willen hebben. Dit brengt de toekomstvastheid van deze componenten in gevaar. ProRail vindt verstedelijking in de buurt van OV knooppunten belangrijk, maar stations (en transfer- en interwijkverbindingen specifiek) hebben nog wel ademruimte nodig.	Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zijn door NS en ProRail eisen en wensen meegegeven aan deze ontwikkeling (d.d. 5 september 2023). Dit betrof onder andere een ruimtereservering van 6 meter langs het spoor, de realisatie van een stationshal met een bepaalde minimale afmeting en situering in lijn met de Quick scan transfer-analyse (d.d. 20 oktober 2022) en een fietsenstalling met een bepaalde capaciteit en locatie in bouwblok A voor een optimale routing voor treinreizigers. Aan deze eisen en wensen wordt voldaan met voorliggende omgevingsplanwijziging. In	

		bouwblok A is ruimte opgenomen voor de toekomstige uitbreiding van het reizigersdomein. Indien de interwijkverbinding wordt verbreed is er een voldoende breed profiel van circa 15 meter beschikbaar tussen bouwblok A en B. Dit geeft circa 9 meter uitbreidingsruimte aan de zuidzijde voor verbreding van de interwijkverbinding. Er is voldoende "ademruimte" beschikbaar en wordt met deze ontwikkeling juist ingespeeld op de toekomst van het station.	
1e.	In gebouwblok A is een stationsgebouw en fietsenstalling opgenomen waarvoor op dit moment (nog) geen (rijks)financiering geregeld is. Financiering voor deze componenten is randvoorwaardelijk voor het starten van de ontwikkeling van dit blok. Het is echter onbekend of deze er komt.	Dat is bekend, de realisatie van het stationsgebouw wordt pas voorzien na 2030. Wanneer de omgevingsplanwijziging is vastgesteld zal hiervoor een actief lobbytraject worden gestart. In het overleg met ProRail op 12 februari heeft ProRail aangegeven samen op te willen trekken in het lobbytraject. Deze samenwerking gaan we graag aan.	
1f.	Er worden een aantal zaken benoemd voor de fietsenstalling die mogelijk niet realiseerbaar zijn. Te weten: dubbelgebruik met bewoners en stationsgebruikers en fietsenstallingsplaatsen en aantal vierkante meters voor deze functie dat nu niet in lijn lijkt te liggen met elkaar (afhankelijk van keuzes die nog gemaakt moeten worden is het aantal stallingsplaatsen niet realiseerbaar in het aantal vierkante meters). ProRail verneemt graag in hoeverre hier in de toekomst nog aanpassingen op kunnen worden gedaan?	Er wordt geen dubbelgebruik voorzien in fietsparkeren voor bewoners en stationsgebruikers. Voor bewoners en overige functies komt een aparte fietsenstalling. Tijdens het opstellen van het stedenbouwkundig plan heeft Movares een schetsontwerp van de fietsenstalling gemaakt om te bekijken hoeveel fietsen er in de stalling passen. Na 10% aftrek van de ruimte voor de gebouwconstructie kwam dit uit op 2520 plaatsen. Bij de verdere gebouwuitwerking is er nog ruimte om tot	

		een optimaal ontwerp te komen voor de fietsenstalling. De studie van Movares is naar aanleiding van het overleg op 12 februari aan ProRail toegestuurd.	
1g.	In het Omgevingsplan wordt geen aandacht besteed aan de faseerbaarheid en tijdelijkheid van het geheel. Hiervoor vraagt ProRail uitdrukkelijk aandacht, omdat deze visie niet in een kort tijdsbestek gerealiseerd kan worden en er dus tijdelijke situaties buiten zullen ontstaan die direct invloed hebben op de veiligheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van ons station.	Het omgevingsplan is niet bedoeld om de tijdelijke invulling tot realisatie van de beoogde functies te regelen. In het beeldkwaliteitsplan zijn eisen meegegeven voor tijdelijke situaties gedurende de gefaseerde uitvoering (zie paragraaf 4.10). Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient daarnaast een BLVC plan aangeleverd te worden, met daarin aandacht voor veiligheid, toegankelijkheid etc. van de directe omgeving.	
1h.	ProRail wordt graag betrokken bij nadere uitwerking van bovenstaande punten.	Bij het opstellen van de verdere planuitwerking zal nader overleg gevoerd worden met ProRail.	
1i.	Uit paragraaf 6.4 blijkt dat de geluidbelastingen niet voldoen aan de standaardwaarde en voor een deel ook niet aan de toegestane grenswaarde voor geluid. Onder het kopje 'maatregelen' staat dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet doelmatig worden geacht. Overeenkomstig artikel 5.78u lid 1 onder a en b van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is een overschrijding van de standaardwaarde alleen toegestaan als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde te voldoen of een overschrijding van de standaardwaarde zoveel mogelijk te beperken. Overeenkomstig artikel 5.78u lid 3 van Bkl worden geluidbeperkende maatregelen in aanmerking genomen als deze financieel doelmatig zijn en als daartegen geen bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan. ProRail verzoekt u aan te geven welke maatregelen en	In het beeldkwaliteitsplan zijn voorbeelden opgenomen van gebouwwontwerpen met geïntegreerde geluidwerende voorzieningen. In deze voorbeelden hebben de woningen een kwalitatieve verblijfsruimte en/of buitenruimte aan een geluidluwe zijde. Met maatregelen aan de gevel kan een goed woon- en leefklimaat in de woningen of andere verblijfsruimte worden gerealiseerd. Daarnaast wordt het mogelijk gemaakt om toch te kiezen voor uitsluitend werkruimten aan de spoorzijde. Het maximaal toegestane oppervlak werkruimte is hiervoor verhoogd. Het plaatsen van dichte geluidsschermen	In de motivering bij het besluit is aangegeven waarom bron- en overdrachtsmaatregelen stedenbouwkundig onwenselijk zijn. In de regels is opgenomen dat er in totaal 6000 m ² bvo kantoor en bedrijfsruimte mogelijk is in blok A en B in plaats van 3800 m ² .

	maatregelvarianten onderzocht zijn om aan de standaardwaarde te voldoen of overschrijdingen van de standaardwaarde zoveel mogelijk te beperken en aan te geven op grond van welke criteria is vastgesteld dat deze niet doelmatig zijn. Voor de afweging in hoeverre het geluidseffect aanvaardbaar is en of er vanuit deze optiek sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt simpelweg verwezen naar het Besluit bouwwerken en leefomgeving. Kortweg wordt gesteld dat als het geluid in de woning voldoet aan het vereiste binnenniveau er dan ook sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet er sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Alleen voldoen aan de wettelijke regels uit het Besluit bouwwerken en leefomgeving is te beperkt. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als er niet te veel geluid van buiten in de woning komt. Ook niet als er ramen open staan. De mogelijkheid om in rust buiten te verblijven, bijvoorbeeld op een balkon zorgt ook voor meer woongenot. Om voor het aspect geluid te voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties verzoekt ProRail u nader te onderbouwen dat hier sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	langs het spoor als bron- en overdrachtsmaatregel is niet wenselijk omdat hiermee de zichtrelatie tussen beide zijden van het spoor verloren zou gaan, alsmede het zicht vanaf de perrons op de omgeving. Maatregelen aan het gebouw zijn daarentegen architectonisch goed te integreren (zoals hierboven aangegeven). In het omgevingsplan zijn onder meer regels opgenomen voor 'een geluidgevoelig gebouw bouwen'.	
2			
2a.	De veiligheidsregio geeft aan dat bij paragraaf 5.4.3 wordt verwezen naar het programma 'groen Hilversum 2040'. Bij klimaatbestendigheid is het belangrijk ook aandacht te hebben voor de piekbuien en de wateroverlast die deze met zich meebrengen. Deze wateroverlast kan directe gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten en in dit geval de fietstunnel en ondergrondse parkeergarages.	In het plan wordt invulling gegeven aan klimaatbestendigheid bij hevige regenbuien door waterberging en infiltratie te realiseren. Particuliere terreinen krijgen hiervoor een opgave mee. En ook de openbare ruimte. De precieze waterberging voor het gebied en de benodigde capaciteiten en voorzieningen worden in de	

		uitwerking van het ontwerp openbare ruimte uitgewerkt. Daarbij wordt conform gemeentelijk beleid rekening gehouden met een intensieve regenbui van 70mm die geen schade mag veroorzaken. In de regels van het omgevingsplan wordt verwezen naar het Gemeentelijk Watermanagementplan 2021-2026. Hieraan moet worden voldaan.	
2b.	In paragraaf 6.2.4.3 gaat over het bebouwingsgebied. In artikel 6.120 staat niet duidelijk beschreven of de voorschriftengebieden aan of uitgezet zijn. Het is in ieder geval belangrijk dat de mensen standaard van de risicobron af kunnen vluchten. Toelichting: Binnen het plangebied worden een aantal nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen het aandachtsgebied van de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort waar vervoer van gevaarlijke stoffen over plaatsvindt. In artikel 5.14 van het Besluit kwaliteit leefomgeving en artikelen 4.90 – 4.96 van het Besluit bouwen leefomgeving staat beschreven welke eisen hieraan gesteld worden.	Alles wat in paragraaf 6.2.4.3 en de bijhorende artikelen staat, geldt voor het werkingsgebied dat bij die artikelen is aangewezen. Hiervoor worden dus aanvullende eisen gesteld bij de bouwaanvraag.	
2c.	Artikel 6.30 lid 5 en 6.32. Bij het ondergronds bouwen is het belangrijk om ervoor te zorgen dat een incident op het spoor niet escaleert in een ondergrondse parkeergarage indien deze in de directe omgeving van het spoor wordt gerealiseerd.	Hier zal bij de bouwvoorschriften in de vergunning rekening mee gehouden worden.	
2d.	Bij artikel 22.13 staat dat er een toereikende bluswatervoorziening aanwezig moet zijn. Het is niet duidelijk hoe en wie dit gaat bepalen en er zijn ook geen beoordelingsregels. Vanuit de brandweer maken we gebruik van de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019 of de meest actuele versie hiervan.	Artikel 22.13 maakt geen onderdeel uit van de wijziging van het omgevingsplan. In de handreiking bluswater en bereikbaarheid van 2019 staat waar de bluswatervoorziening aan moet voldoen. Bij de bouwaanvraag zal hierop getoetst worden en in een voorschrift worden meegenomen.	
2e.	Tegenwoordig is er steeds meer aandacht voor zero emissie bouwplaatsen waarbij de uitstoot van schadelijke stoffen tijdens	Bij vergunningprocedures wordt het Bbl ook in acht genomen. Bij bouw en	

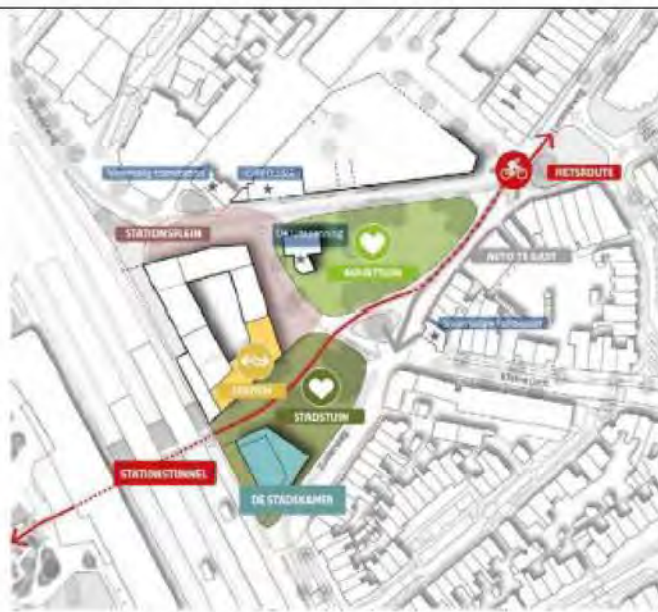
	de bouw- en sloopactiviteiten tot het minimum wordt beperkt. In artikel 7.15 van het Besluit bouwen leefomgeving staat beschreven hoe omgegaan moet worden met veiligheid op een bouw- en sloopterrein en wordt verwezen naar een risicomatrix uit de Omgevingsregeling. In deze matrix is echter geen aandacht voor de nieuwe brandstoffen en de risico's hiervan. Denk bijvoorbeeld aan grote accupakketten (Li-ion batterijen) en/of waterstof die gebruikt kunnen worden. Het advies is om dit soort risico's in de matrix mee te nemen en na te gaan hoe er passende maatregelen genomen kunnen. Vanuit de milieuregelgeving zijn richtlijnen aanwezig die hiervoor gebruikt kunnen worden.	sloopwerkzaamheden zal op de gebruikelijke wijze contact worden gezocht met de brandweer. Tijdens dit contact kunnen deze specifieke onderwerpen met betrekking tot emissieloze werktuigen worden besproken.	
3.			
3a	De plannen roepen verschillende tegenstrijdigheden op. Geen mooi uitzicht op park en gezellige entree (was ons wel beloofd). Behouden historische waarden te niet doen. Geen concrete plannen over verkeersroute. Gevel tot gevel 14 meter is erg krap naar onze mening. Geen inspraak gehad. Mooie plannen van OSP resoluut van tafel geveegd. Dichts bevolkte wijk in Hilversum.	De wijziging van de contouren van gebouw B is één van de belangrijkste aanbevelingen van het cultuurhistorisch onderzoek dat is uitgevoerd om de cultuurhistorische waarden beter in het project te verankeren. De wijze waarop deze aanbevelingen zijn verwerkt in het beeldkwaliteitsplan is tevens positief beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Monumenten. Een straatprofiel van 14m breed heeft voldoende ruimte om aan weerszijde bomen te planten en is qua breedte vergelijkbaar met omliggende woonstraten in de buurt. Het volledige participatieproces is weergegeven in paragraaf 7.2.1 en bijlagen van de motivering.	
3b.	Algemene Veiligheid. Overlast park 24/7. Verkeersveiligheid en doorstroom, en parkeren bewoners, soms nu al moeilijk bij onze oprit te komen. Onvoldoende Kiss& ride plekken op Zuiderweg, blijven eerste straat dicht bij station. Auto's stoppen toch wel ,of	Er is geen reden om aan te nemen dat de ruimtelijke structuur zoals voorgesteld leidt tot meer overlast en een verslechtering van de sociale veiligheid. Er ontstaat aan de	In de regels van het omgevingsplan is opgenomen dat aan de Zuiderweg geen ander

	het nu mag of niet. Wild parkeren fietsers en scooters gaat toenemen, wordt na zoveel keren beloofd te hebben, nu ook niet gehandhaafd. Dus helaas geen vertrouwen dat het in de toekomst beter wordt.	Zuiderweg een woonstraat met een sterker gevoel van eigenaarschap (dus sociale controle). Daarnaast bieden gebouw A en B gezamenlijk veel programma dat de openbare ruimte op verschillende momenten van de dag activeert. Zo'n functiemenging draagt gewoonlijk bij aan de sociale veiligheid omdat hiermee meer 'ogen op de straat' zullen zijn en er dus meer sociale controle mogelijk is. De overige aandachtspunten worden meegenomen bij de opstelling van het inrichtingsplan openbare ruimte. Dit plan zal in samenspraak met de omgeving worden opgesteld.	programma dan Wonen is toegestaan in gebouw B. Verder is in het BKP opgenomen dat er minimaal 50% aan glas in de gevels grenzend aan het maaiveld moet komen. De transparantie van de gevels draagt bij aan het gevoel van veiligheid langs de fietsstraat vanuit de stationstunnel.
3c.	Bij café Dudok komt laagbouw, omdat het beter past. Waarom geen laagbouw op de Zuiderweg! Wordt duidelijk met 2 maten gemeten, heel tegenstrijdig. Heb een andere mening over historische waarden, van onze vooroorlogse wijk. Echt zonde van onze wijk, om voor dit soort bebouwing te kiezen. Waardevermindering van ons huis, waar we al 34 jaar wonen.	De voorgestelde nieuwbouw van gebouw B heeft in de vast te stellen planversie een maximale goothoogte van 7 meter en een bouwhoogte maximaal 12 meter. In het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan was dit nog een goothoogte van 9 meter en een bouwhoogte van 13,5 meter. De hoogtes van blok B zijn inmiddels dus aangepast. Bij blok C is dit voor de nieuwbouw maximaal 11 meter goothoogte en 15 meter bouwhoogte. Een plaatselijke verlaging van de goothoogte zorgt ervoor dat het gebouw ook in de beleving goed aansluit bij de maat van de bestaande huizen aan de Zuiderweg. Het BKP bevat voor alle drie de aandachtsgebieden regels om de nieuwbouw goed te laten aansluiten op de	In de werkingsgebieden voor blok B zijn de goothoogte en bouwhoogte aangepast. De verplichting om een schuine kap te realiseren is verder doorgetrokken tot om de hoek van het gebouw. In het Beeldkwaliteitsplan is het kaartmateriaal in overeenstemming gebracht met de tekst in het kader. Zie hoofdstuk 6 van het beeldkwaliteitsplan.

		bestaande bebouwing.	
4. en 5. (identiek)		Zienswijzen 4 en 5 zijn identiek en worden behandeld onder 4.	
4a.	Wij ondersteunen de nieuwe plannen voor de ontwikkeling van dit deel van het station, omdat we geloven dat dit een positieve kans biedt om een bruisend hart voor de stad te creëren. Helaas zijn er de afgelopen jaren echter verschillende plannen gepresenteerd die, om het voorzichtig te zeggen, niet gaan leiden tot een bruisend hart. Nu worden er opnieuw grote plannen ontwikkeld, en wij zien een kans om dit gebied in Hilversum tot iets moois te maken voor meerdere generaties. Echter, de huidige plannen, naar ons oordeel, werken averechts en passen niet binnen het beeld dat wordt gepresenteerd.	Vanuit de Gebiedsagenda 1221 is de ambitie om van het Bruisend Hart een aantrekkelijke plek te maken voor de buurt en de stad. De wijze waarop dit in het omgevingsplan en het beeldkwaliteitsplan mogelijk wordt gemaakt is het resultaat van een uitvoerig proces met de buurt en met deskundigen. Daarmee is er vertrouwen dat deze plek daadwerkelijk een Bruisend Hart voor Oost gaat vormen.	
4b.	Tijdens een van de presentaties werd het volgende gesteld: "In het beeldkwaliteitsplan staan duidelijke richtlijnen voor de architectuur en de openbare ruimte, zodat de nieuwbouw en het plein passen bij de cultuurhistorische waarde van de wijk." Het kenmerk van blok B is het karakteristieke plein, dat een open uitstraling heeft. De vorm van dit plein is ontstaan doordat daar vroeger een carroussel stond, samen met een opslag voor stoomtreinen, en het werd omgeven door andere culturele gebouwen die inmiddels de status van monument hebben. De eerdere ontwerpen respecteerden deze cultuurhistorische waarde (zie bijlage 1 = weergave stedenbouwkundig plan). In die ontwerpen werd rekening gehouden met het open karakter van het plein, en werd voorkomen dat het plein te vol werd bebouwd. Inmiddels zijn de plannen echter opnieuw gewijzigd, en het ontwerp voor de stadskamer is drastisch aangepast.	Zie de beantwoording bij zienswijze 3a.	
4c.	Tot onze grote verbazing is het ontwerp voor blok B ingrijpend gewijzigd, wat in strijd is met de eerder gepresenteerde visie en impressie. In het laatste ontwerp (bijlage 2 = weergave	Een bezonningsstudie laat zien dat de nieuwbouw van blok B alléén avondzon wegneemt in de zomer. Er staan nu al	

	beeldkwaliteitsplan) is de stadskamer aanzienlijk vergroot doordat het gebouw veel langer wordt. Dit heeft als gevolg dat het open, groene karakter van het plein verloren gaat. Wij zijn van mening dat deze wijziging de cultuurhistorische waarde van dit gebied ernstig aantast. Concreet betekent dit voor ons dat ons vrije uitzicht, evenals het beloofde groene uitzicht, zal verdwijnen door de ontwikkeling van hoogbouw op slechts 14 meter van ons huis. De beslissing om op blok B hoogbouw te realiseren is bovendien in tegenspraak met het besluit om bij café Dudok alleen laagbouw toe te staan. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom aan de overkant van de Zuiderweg (Larenseweg) geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, terwijl aan de kant van de Zuiderweg wel. Daarnaast zal de wijziging van de plannen ertoe leiden dat de lichtinval in onze woningen drastisch afneemt.	bomen die ook avondzon wegnemen in de zomer, de bezonningssituatie is niet gewijzigd ten opzichte van het stedenbouwkundig plan.	
4d.	Bij de bouw van de fietstunnel werd destijds aangegeven dat het een open ruimte moest zijn in verband met de veiligheid. Door de twee hoge gebouwen zal dit open karakter verdwijnen. Op basis van onze ervaring vrezen wij dat dit zal leiden tot een onveilig gevoel voor de burgers, en ook voor onszelf	Door de vormgeving van de gebouwen en de onderlinge afstand van 15 meter tussen gebouw A en B zal er een prettige en veilige ruimte ontstaan. Er zal meer sociale controle ontstaan door transparante raampartijen aan beide kanten van de interwijkverbinding (o.a. vanuit de stationshal).	
4e.	Verder willen wij benadrukken dat het bebouwen van het plein de verkeerssituatie zal verslechteren. In de huidige situatie hebben de verkeersdeelnemers al geen goed zicht op andere weggebruikers. Dit zal met de nieuwe plannen niet verbeteren, in combinatie met de geplande KISS & RIDE-strook wordt dit naar onze mening een nog gevaarlijker en onoverzichtelijke situatie. Er is geen onderzoek naar deze situatie uitgevoerd, zo blijkt. De oprit naar onze werkplaats op nr. 61A is nu al lastig als er auto's staan geparkeerd. Dit alles, naast de overlast van een KISS & RIDE-strook op slechts een paar meter van onze slaapkamer, baart ons grote zorgen.	In het stedenbouwkundig plan zijn de verkeersstromen op hoofdlijnen vastgelegd. Het gedetailleerde verkeersontwerp zal worden opgesteld tijdens het ontwerp openbare ruimte. Tijdens deze fase gaan we de daadwerkelijke vormgeving vaststellen van de verkeersstromen en zorgen we voor veilige kruispunten. Ook zorgen we voor een goede bereikbaarheid van de aanliggende opritten en een goede inpassing van de KISS & RIDE-strook. Dit zal in samenspraak met	

		de bewoners worden uitgewerkt.	
4f.	Wat ons als bewoners van de Zuiderweg het meest stoort, is dat er onterecht de indruk wordt gewekt dat er sprake is van daadwerkelijke samenspraak, participatie en inspraak. Er is pas sprake van participatie wanneer er invloed en/of controle wordt gedeeld met de participanten, in dit geval de bewoners. Tot onze grote frustratie is deze zogenaamde participatie in de praktijk niets meer dan het overdragen van informatie. Het enkel verstrekken van informatie is geen participatie. Wij voelen ons niet gehoord en dat zal onze belangen in de toekomst schaden. Ik verzoek u dan ook nogmaals om zelf contact met de bewoners te zoeken en daadwerkelijk met ons te participeren. Het moet een bruisend hart worden, en wij als bewoners zijn daar onderdeel van. Onze woonervaring moet als waardevolle kennis worden gebruikt om de juiste beslissingen te nemen voor zowel ons als bewoners, als voor de toekomstige generaties. Laat de stadskamer uit het eerste ontwerp (bijlage 1) intact!	Bij het opstellen van de Gebiedsagenda 1221, Structuurvisie Bruisend Hart en Stedenbouwkundig plan Bruisend Hart heeft er participatie met bewoners plaatsgevonden die (waar mogelijk) is verwerkt in de plannen. Omdat er in dit gebied veel belangen spelen moet er soms een lastige afweging gemaakt worden bij tegenstrijdigheden. Het project dient een algemeen belang met vooraf gestelde doelen zoals het verbeteren van het station en het creëren van een groene en veilige plek voor de buurt. Daarnaast hechten we er waarde aan om individuele belangen van bewoners en ondernemers op te halen. Bij de planvorming wordt bekeken op welke manier de individuele belangen een plek kunnen krijgen zonder het algemene belang te verliezen. Dit is niet altijd mogelijk. Bij de laatste bijeenkomst was het uitsluitend nog mogelijk om iedereen te informeren over de uitkomsten van de gemaakte afwegingen. We blijven op zoek naar een zo optimaal mogelijke balans hierin. Om die reden gaan we dan ook graag nog met u in gesprek over het inrichtingsplan openbare ruimte en betreuren wij de onduidelijkheid over de waarde van de al naar voren gebrachte bijdragen in het voortraject.	



Bijlage 1

	ontvangen. De ontwikkeling van het gebied is positief, maar in het gewijzigde Omgevingsplan blijven wij knelpunten zien met impact op toekomstige realisatie van dit Omgevingsplan. In de optiek van NS is in het ontwerp onvoldoende rekening gehouden met door NS naar voren gebrachte punten. Daarom dient NS hierbij deze zienswijze in.		
6b.	In de gesprekken en de schriftelijke reacties hebben wij onze bezwaren met betrekking tot het creëren van ruimte voor wonen nabij het spoor (in Bouwblok A) inhoudelijk toegelicht. De definitieve "bijlagen bij omgevingsplan motivering Bruisend Hart" bevestigen onze zorgen over het woonprogramma in Bouwblok A. In het akoestisch onderzoek wordt geadviseerd te kiezen voor geen geluidgevoelige bestemmingen, zoals werken in plaats van wonen of het toepassen van niet-geluidgevoelige gevels. In het 'onderzoek trillingen' wordt bevestigd dat voor de relatief hoge trillingen aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals een zwaardere constructie en fundering. Welke maatregelen is afhankelijk van type functie, maar voor de functie wonen zijn de eisen hoger dan voor werken. Gelet op het voorgaande voorzien wij dat het onmogelijk is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren, althans dat het normaal gebruik als woning - gelet op de ligging - belemmerd wordt.	De onderzoeken bewijzen dat het niet onmogelijk is om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren. Het zou echter betekenen dat er diverse maatregelen aan de constructie van de gebouwen zouden moeten worden genomen. Dit brengt extra bouwkosten met zich mee, maar kan vanuit andere overwegingen juist aantrekkelijk zijn voor de ontwikkelaar waardoor die kosten worden gecompenseerd (hierop wilden we niet vooruitlopen). Naar de mening van de gemeente is het aan de ontwikkelaar om hier een keuze in te maken. NS heeft als huidige eigenaar van de gronden van Blok A en B in overleg met de gemeente op 19 februari de voorkeur uitgesproken om in dit stadium meer flexibiliteit te houden, hier kan de gemeente in meegaan.	Door in de regels 2200 m ² bvo meer ruimte te bieden voor kantoor- en bedrijfsfuncties (totaal 6000 m ²) kan de eigenaar/ontwikkelaar bij de verdere planuitwerking kiezen voor een woon- of werkfunctie aan de spoorzijde.
6c.	Voor het deels verdiepte stationsprogramma, de verlenging van de bestaande reizigerstunnel en de inpandige fietsenstalling zijn er zorgen of de opgenomen maatregelen in de openbare ruimte en, met name, de bestaande fiets- en stationstunnel tegen regen- en grondwater afdoende zijn bij toenemende pieken van regenval in de toekomst. De bestaande waterberging in de tunnel, waarvan de capaciteit onbekend is, blijft ongewijzigd. In het Stationsblok/Bouwblok A dient een bergings- of	De regels van het omgevingsplan maken mitigerende maatregelen niet onmogelijk. Zoals ook blijkt uit paragraaf 6.13 en 6.14 van de motivering verbetert de waterbergingscapaciteit en blijft de waterkelder onder de fietstunnel ongewijzigd. De precieze waterberging voor het gebied en de benodigde capaciteiten en	

	infiltratievoorziening te worden gerealiseerd van 189 m ³ , terwijl het Bouwblok ook is geprogrammeerd met een verdiepte inpandig fietsenstalling en verlenging van de bestaande stationstunnel. Dit leidt op zijn minst tot een bouwkundige uitdaging, terwijl in de optiek van NS onvoldoende gemotiveerd is hoe dit gerealiseerd moet worden. Wat NS betreft dient het wijzigingsontwerp hierop te worden aangepast.	voorzieningen worden in de uitwerking van het ontwerp openbare ruimte uitgewerkt. Daarbij wordt conform Gemeentelijk beleid rekening gehouden met een intensieve regenbui van 70mm die geen schade mag veroorzaken. De regels van het omgevingsplan verwijzen naar het Gemeentelijk Watermanagementplan 2021-2026. Hieraan moet worden voldaan.	
6d.	Daarnaast is er geen zicht op financiering van het Rijk voor uitbreiding van de reizigerstunnel van het bestaande station en een nieuwe stationshal met service en commerciële voorzieningen. Er is voor de planstudie fietsenstalling beperkt zicht op financiering vanuit het Rijk, zoals bekend tot maximaal 40% financiële bijdrage aan de planstudiekosten. Er is geen enkel zicht op een financiële bijdrage vanuit het Rijk op realisatie van de fietsenstalling. Zicht op financiering vanuit het Rijk voor de stationsuitbreiding en de fietsenstalling is randvoorwaardelijk voor de start van ontwikkeling Bouwblok A. Daarom vraagt NS zich hardop af waarom nu wordt ingezet op een wijziging van het omgevingsplan, terwijl financiële uitvoerbaarheid nog niet onderzocht is.	Dat is bekend, de realisatie van het stationsgebouw wordt pas voorzien na 2030. Wanneer de omgevingsplanwijziging is vastgesteld zal hiervoor een actief lobbytraject worden gestart. Een gebiedsontwikkeling van deze omvang moet gefaseerd worden uitgevoerd en kan wel 10 jaar duren. Omdat het gebied al langere tijd met problemen kampt zoals sociale onveiligheid, een gebrek aan fietsenstalling en ondermijning is het niet wenselijk om nog jarenlang af te wachten. De eerste ontwikkelingen in het gebied kunnen los van het stationsgebouw al vanaf 2027 aanvangen.	
6e.	Wij houden eveneens grote vraagtekens bij de financiële haikbaarheid van kwalitatieve woningen zo dicht op het spoor. Het programma wonen in Bouwblok A heeft maar liefst 83% gereguleerde bouw en lange instandhoudingstermijnen van wel 25 jaar. De ontwikkelen realisatiekosten van de bouwblokken A en B zo nabij het spoor zijn aanzienlijk hoger dan bouwen op afstand van het spoor door de te nemen extra maatregelen tegen geluid, trillingen én externe veiligheid. Bouwblokken A en B zijn gelegen aan spoorlijn route 30 (Weesp-Hilversum) en binnen 30	Het omgevingsplan maakt bepaalde bebouwing mogelijk en geeft aan welke functies/activiteiten zijn toegestaan. Het is aan de eigenaar/ontwikkelaar om keuzes te maken die leiden tot een wenselijke exploitatie van het gebouw. Zoals ook aangegeven bij onze reactie bij zienswijze 6b en 6c willen we ontwikkelingen mogelijk maken en niet al vooruitlopen op keuzes die	Door in de regels meer ruimte te bieden voor kantoor- en bedrijfsfuncties (tot in totaal 6000 m ²) kan de eigenaar/ontwikkelaar bij de verdere planuitwerking kiezen voor een woon- of

	meter van het spoor en daardoor binnen het brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebied van de spoorlijn. Daarnaast is er een waterbergingsopgave, waaronder begrepen de realisatie van een bergings- of infiltratievoorziening van 189 m³. Alles bij elkaar zet dit de haalbaarheid van het woon programma onder druk. Daar wordt in de optiek van NS onvoldoende rekening mee gehouden in het wijzigingsontwerp.	in de toekomst nog gemaakt moeten worden. De financiële haalbaarheid voor de ontwikkelaar hangt o.a. af van de uiteindelijke programmamix, het gebouwonwerp, de materialisatie, de contracten, eventuele overheidsbijdragen en taakstellingen. Hier wordt in zoverre rekening mee gehouden, dat een bepaald maximaal programma en de maximale bouw mogelijkheden worden ingekaderd. Zoals duidelijk is, zou de grond ook in het kader van de gevestigde voorkeursrechten op grond van de Wvg verkocht kunnen worden aan de gemeente.	werkfunctie aan de spoorzijde. De verdeling van het woningbouwprogramma zal worden gekoppeld aan het volledige werkingsgebied. Hierdoor is het mogelijk dat er in blok A en B minder gereguleerde woningen nodig zijn als deze al voldoende worden gerealiseerd in blok C.
6f.	Om het stationsgebied optimaal te laten functioneren voor voetgangers en fietsers is doorgaand autoverkeer voor/langs de Bouwblokken A en B tussen de Larenseweg en Kleine Drift/Zuiderweg zeer af te raden. Niet alleen vanuit verkeersveiligheid en strijdigheid met het STOMP-principe, maar ook vanuit de gezamenlijke ambitie om een kwalitatief gebied te realiseren. Alleen voor bestemmingsverkeer, zoals storingsmonteurs voor het station, de nood- en hulpdiensten en laden- en lossen en verhuizen, is toegankelijkheid van het gebied noodzakelijk.	Binnen de Omgevingsplanwijziging zijn meerdere invullingen van de verkeersstructuur mogelijk. Bij het opstellen van het inrichtingsplan openbare ruimte (medio 2025/2026) zal hier pas een definitieve keuze in worden gemaakt.	
6g.	Willen we zo dichtbij de sporen bouwen en dichtbij de tunnel bouwen? Hiermee wordt in de optiek van NS de toekomstige ontwikkelingen in het stationsgebied klem gezet en toekomstige ruimtebehoefte van de stationsfunctie belemmerd. De spoorreservering is maximaal 6 meter. De reizigerstunnel kan niet meer verdiept of verbreed worden zonder forse buitendienststellingen en grote hinder voor de reizigers en de omgeving. We pleiten voor verstedelijking in de stationsgebieden, maar met "ademruimte". Dit is belangrijk, omdat we niet weten	Zie ook onze reacties bij zienswijzen 1b en 1d. In aanvulling kan gesteld worden dat NS als grondeigenaar zelf binnen de maximale bouwcontouren ook kan kiezen voor een stationsgebouw van kleinere omvang. Echter kunnen dan mogelijk niet alle eerder meegegeven doelstellingen vanuit NS en ProRail qua omvang van de stationshal en	

	wat de mobiliteitsbehoefte in de toekomst gaat zijn. Voorgaande is ook verankerd in het bepaalde in artikel 5.163 Besluit kwaliteit leefomgeving, waarin is opgenomen dat in een omgevingsplan geen regels gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van de hoofdspoorweginfrastructuur belemmeren. Voor station Hilversum is in 2022 een transfer rapportage opgesteld en gedeeld met de gemeente Hilversum. Daarin zijn ook modellen opgenomen met een bredere stationstunnel. In de situatie die beoogd is met het Omgevingsplan Bruisend Hart zijn deze modellen mogelijk niet of maar deels te realiseren binnen dit omgevingsplan. Daarmee wordt ook ontsluiting van het station zelf in de toekomst mogelijk belemmerd. Daar is in de optiek van NS onvoldoende rekening mee gehouden in het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan.	fietsenstalling behaald worden.	
6h.	In de globale fasering is een tijdspad opgenomen. Daarbij ontbreekt hoe het gebied 'Brusend Hart' in de tijdelijkheid, namelijk tussen start en tot en met laatste realisatiefase, is ingericht. NS verzoekt de fasering hierop aan te passen.	Zie onze reactie bij zienswijze 1g.	Naar aanleiding van het overleg op 19 februari is paragraaf 4.10 van het beeldkwaliteitsplan aangevuld met extra eisen voor de tijdelijke inrichting.
6i.	NS verzoekt u het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan en ontwerp beeldkwaliteitsplan vast te stellen met inachtneming haar zienswijze. Daarbij behoudt NS zich het recht voor om haar zienswijze nader aan te vullen.	De zienswijzen zijn bij de besluitvorming in acht genomen. Het omgevingsplan zal op enkele punten worden gewijzigd waar dit in de kolom “indien planaanpassing – op welke wijze” is gemeld. Op het moment dat de gemeenteraad heeft besloten over het omgevingsplan ontvangt u de definitieve beantwoording van uw zienswijze.	

17 JAN. 2025

ProRail

Zaaktypegroep

AANGETEKEND

Gemeenteraad van de gemeente Hilversum
Postbus 9900
1201 GM HILVERSUM

Datum 16 januari 2025
Ons kenmerk LJV / PLA / ZW / #19483
Onderwerp Hilversum, zienswijze ontwerp
wijziging omgevingsplan
Bruisend Hart

Eigenaar [REDACTED]
Telefoonnummer [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte Raad,

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

De ontwerp wijziging van het omgevingsplan Bruisend Hart, welke met ingang van 10 december 2024 tot en met 20 januari 2025 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om tijdig de volgende zienswijze in te brengen.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl**Algemeen**

Op 26 februari 2024 heeft het projectteam (bestaande uit NS, bureau Spoorbouwmeester en ProRail) al gereageerd op het Stedenbouwkundig plan. In het voorliggende Omgevingsplan wordt niet ingegaan op de opmerkingen uit de eerder genoemde brief. Daarom willen we deze nogmaals onder de aandacht van de gemeente brengen. Hierbij verwijzen wij naar artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving waarin is opgenomen dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op de hoofdspoorweginfrastructuur er geen regels gesteld worden die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren.

1. Voor het deels verdiepte stationsprogramma, de verlenging van de bestaande reizigerstunnel en de inpandige fietsenstalling zijn er zorgen of de opgenomen maatregelen tegen regen- en grondwater afdoende zijn bij toenemende pieken in de toekomst. ProRail ziet wel bij de in het plan opgenomen autoparkeergarage mitigerende maatregelen genoemd, maar niet bij de stationsfuncties.
2. Met deze voorgenomen plannen wordt het station en dan met name de tunnel volledig 'dicht' gezet. Met de voorziene bouwblokken (A&B) is verbreden of verdiepen van de tunnel (zowel transfer- als interwijkverbinding) op termijn niet meer mogelijk. Je zet met de gebouwblokken A & B het stationsgebied dus volledig vast (ingeklemd), terwijl je hier nog ademruimte zou willen hebben. Dit brengt de toekomstvastheid van deze componenten in gevaar. ProRail vindt verstedelijking in de buurt van OV knooppunten belangrijk, maar stations (en transfer- en interwijkverbindingen specifiek) hebben nog wel ademruimte nodig.
3. In gebouwblok A is een stationsgebouw en fietsenstalling opgenomen waarvoor op dit moment (nog) geen (rijks)financiering geregeld is. Financiering voor deze componenten is randvoorwaardelijk voor het starten van de ontwikkeling van dit blok. Het is echter onbekend of deze er komt.
4. Daarnaast worden er een aantal zaken benoemd voor de fietsenstalling die mogelijk niet realiseerbaar zijn. Te weten: dubbel gebruik met bewoners en stationsgebruikers en

fietsenstallingsplaatsen en aantal vierkante meters voor deze functie dat nu niet in lijn lijkt te liggen met elkaar (afhankelijk van keuzes die nog gemaakt moeten worden is het aantal stallingsplaatsen niet realiseerbaar in het aantal vierkante meters). ProRail verneemt graag in hoeverre hier in de toekomst nog aanpassingen op kunnen worden gedaan?

5. In het Omgevingsplan wordt geen aandacht besteed aan de faseerbaarheid en tijdelijkheid van het geheel. Hiervoor vraagt ProRail uitdrukkelijk aandacht, omdat deze visie niet in een kort tijdsbestek gerealiseerd kan worden en er dus tijdelijke situaties 'buiten' zullen ontstaan die direct invloed hebben op de veiligheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van ons station.

ProRail wordt graag betrokken bij de nadere uitwerking van het vorenstaande.

Inhoudelijk

Paragraaf 6.4 Geluid

Uit paragraaf 6.4 blijkt dat de geluidbelastingen niet voldoen aan de standaardwaarde en voor een deel ook niet aan de toegestane grenswaarde voor geluid.

Onder het kopje 'maatregelen' staat dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet doelmatig worden geacht.

Overeenkomstig artikel 5.78u lid 1 onder a en b van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is een overschrijding van de standaardwaarde alleen toegestaan als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde te voldoen of een overschrijding van de standaardwaarde zoveel mogelijk te beperken

Overeenkomstig artikel 5.78u lid 3 van Bkl worden geluidbeperkende maatregelen in aanmerking genomen als deze financieel doelmatig zijn en als daartegen geen bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.

ProRail verzoekt u aan te geven welke maatregelen en maatregelvarianten onderzocht zijn om aan de standaardwaarde te voldoen of overschrijdingen van de standaardwaarde zoveel mogelijk te beperken en aan te geven op grond van welke criteria is vastgesteld dat deze niet doelmatig zijn.

Voor de afweging in hoeverre het geluidseffect aanvaardbaar is en of er vanuit deze optiek sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt simpelweg verwezen naar het Besluit bouwwerken en leefomgeving. Kortweg wordt gesteld dat als het geluid in de woning voldoet aan het vereiste binnenniveau er dan ook sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

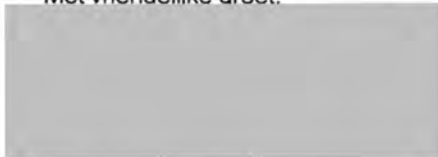
Voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet er sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Alleen voldoen aan de wettelijke regels uit het Besluit bouwwerken en leefomgeving is te beperkt.

Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als er niet teveel geluid van buiten in de woning komt. Ook niet als er ramen open staan. De mogelijkheid om in rust buiten te verblijven, bijvoorbeeld op een balkon zorgt ook voor meer woongenot.

Om voor het aspect geluid te voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties verzoekt ProRail u nader te onderbouwen dat hier sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe zienswijzen kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,

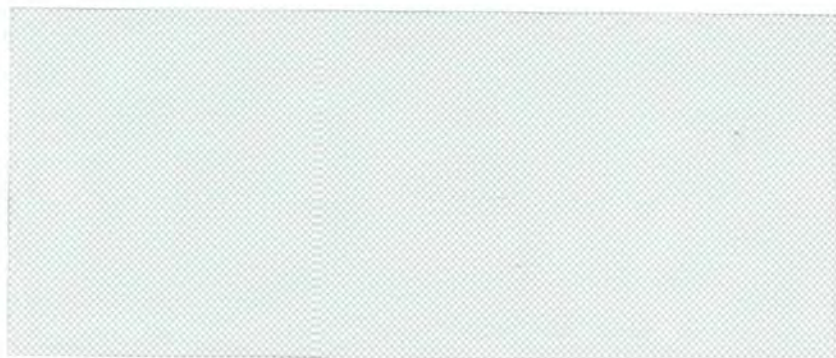


 en 

ProRail

Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Port Betaald



ProRail B.V.
Moreelsepark 3 3511EP UTRECHT The Netherlands

Frankering betaald



R Aangetekend

D-A-1

GEMEENTERAAD VAN DE GEMEENTE HIL
Postbus 9900
1201GM HILVERSUM

3SYKMR344836837

Recommandé

NL

P2202



3SYKMR344836837

Gemeenteraad van de gemeente Hilversum
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Datum: 17 januari 2025
Onze referentie: VRGV-RvM-880
Uw referentie: Zienswijze ontwerp omgevingsplan Bruisend Hart
Bijlage: --
Onderwerp: Ontwerp omgevingsplan Bruisend Hart

Behandeld door: [redacted]
Telefoon: [redacted] (algemeen)
E-mail: [redacted]@brandweergooivecht.nl

Beste Gemeenteraad,

De veiligheidsregio heeft bij de beoordeling van het ontwerp omgevingsplan gekeken hoe de gemeente invulling heeft gegeven aan artikel 1.3 van de Omgevingswet over de veilige en gezonde fysieke leefomgeving van het plangebied.

De veiligheidsregio heeft het ontwerp omgevingsplan integraal bekeken en wil de onderstaande punten inbrengen.

Bij paragraaf 5.4.3 wordt verwezen naar het programma 'groen Hilversum 2040'. Bij klimaatbestendigheid is het belangrijk ook aandacht te hebben voor de piekbuien en de wateroverlast die deze met zich meebrengen. Deze wateroverlast kan directe gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten en in dit geval de fietstunnel en ondergrondse parkeergarages.

In paragraaf 6.2.4.3 gaat over het bebouwingsgebied. In artikel 6.120 staat niet duidelijk beschreven of de voorschriftengebieden aan of uitgezet zijn. Het is in iedergeval belangrijk dat de mensen standaard van de risicobron af kunnen vluchten.

Toelichting: Binnen het plangebied worden een aantal nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen het aandachtsgebied van de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort waar vervoer van gevaarlijke stoffen over plaatsvindt. In artikel 5.14 van het Besluit kwaliteit leefomgeving en artikelen 4.90 – 4.96 van het Besluit bouwen leefomgeving staat beschreven welke eisen hieraan gesteld worden.

Artikel 6.30 lid 5 en 6.32. Bij het ondergronds bouwen is het belangrijk om er voor te zorgen dat een incident op het spoor niet escaleert in een ondergrondse parkeergarage indien deze in de directe omgeving van het spoor wordt gerealiseerd.

Bij artikel 22.13 staat dat er een toereikende bluswatervoorziening aanwezig moet zijn. Het is niet duidelijk hoe en wie dit gaat bepalen en er zijn ook geen beoordelingsregels. Vanuit de brandweer maken we gebruik van de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019 of de meest actuele versie hiervan.

Overige punten

Tegenwoordig is er steeds meer aandacht voor zero emissie bouwplaatsen waarbij de uitstoot van schadelijke stoffen tijdens de bouw- en sloopactiviteiten tot het minimum wordt beperkt. In artikel 7.15 van het Besluit bouwen leefomgeving staat beschreven hoe omgegaan moet worden met veiligheid op een bouw- en sloopterrein en

wordt verwezen naar een risicomatrix uit de Omgevingsregeling. In deze matrix is echter geen aandacht voor de nieuwe brandstoffen en de risico's hiervan. Denk bijvoorbeeld aan grote accupakketten (Li-ion batterijen) en/of waterstof die gebruikt kunnen worden. Het advies is om dit soort risico's in de matrix mee te nemen en na te gaan hoe er passende maatregelen genomen kunnen worden. Vanuit de milieuregelgeving zijn richtlijnen aanwezig die hiervoor gebruikt kunnen worden.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted] 's [Redacted]

Deze brief is automatisch gegenereerd en daarom niet ondertekend

Zienswijzen ontwerpbesluit

Registratiedatum

17 januari 2025

Zaaknummer

1693124

Naam

Straat

Huisnummer

Huisletter

Huisnummertoevoeging

Postcode

Plaats

Land

Benodigde gegevens

Soort ontwerpbesluit

Bestemmingsplan

Waar gaat het ontwerpbesluit over?

Oosterspoorplein en omstreken

Uw zienswijze:

_____ en Raad van de gemeente Hilversum .

Bij deze wil ik u meenemen in de zorgen die wij als directe bewoners van het Oosterspoorplein al sinds 1991 hebben.

Al 34 jaar hebben wij al te maken met allerlei veranderingen en continuïteit rondom het Oosterspoorplein, waar wij recht op uit kijken.

In de loop der jaren zijn er een hoop dingen goed gegaan , maar naar onze mening ook minder goede veranderingen.

Daarmee wil ik zeggen dat we het huidige plan kunnen plaatsen als ervaringsdeskundige in

ons decennialange referentiekader.

De huidige plannen zoals wij voorgelegd hebben gekregen op 3-12-2024 zijn een grote schok voor ons.

Deze plannen roepen verschillende tegenstrijdigheden op.

Geen mooi uitzicht op park en gezellige entree(was ons wel beloofd).

Behouden historische waarden te niet doen.

Geen concrete plannen over verkeersroute.

Gevel tot Gevel 14 meter is erg krap naar onze mening.

Geen inspraak gehad.

Mooie plannen van OSP resoluut van tafel geveegd.

Dichts bevolkte wijk in Hilversum.

Algemene Veiligheid.

Overlast park 24/7.

Verkeersveiligheid en doorstroom, en parkeren bewoners, soms nu al moeilijk bij onze oprit te komen.

Onvoldoende Kiss& ride plekken op Zuiderweg, blijven eerste straat dichts bij station.

Auto's stoppen toch wel ,of het nu mag of niet.

Wild parkeren fietsers en scooters gaat toenemen, wordt na zoveel keren beloofd te hebben, nu ook niet gehandhaafd.

Dus helaas geen vertrouwen dat het in de toekomst beter wordt.

Persoonlijk.

Vrij uitzicht en gezellige entree.

Bij café Dudok komt laagbouw, om dat het beter past.

Waarom geen laagbouw op de Zuiderweg!

Wordt duidelijk met 2 maten gemeten, heel tegenstrijdig.

Heb een andere mening over historische waarden, van onze vooroorlogse wijk.

Echt zonde van onze wijk, om voor dit soort bebouwing te kiezen.

Waardevermindering van ons huis, waar we al 34 jaar wonen.

Zienswijzen ontwerpbesluit

Registratiedatum

18 januari 2025

Zaaknummer

1693331

Naam

Straat

Huisnummer

Huisletter

Huisnummertoevoeging

Postcode

Plaats

Land

Benodigde gegevens

Soort ontwerpbesluit

Omgevingsvergunning

Waar gaat het ontwerpbesluit over?

Buisend Hart/Oosterspoorplein

Uw zienswijze:

Zie bijlage

Bijlage

Zienswijze.pdf

Geachte college,

Wij wonen inmiddels al meer dan 35 jaar aan de Zuiderweg en hebben in die tijd vele veranderingen rondom ons huis zien plaatsvinden. Gedurende deze jaren hebben wij met veel plezier gewoond, ondanks de drukte. Wij ondersteunen de nieuwe plannen voor de ontwikkeling van dit deel van het station, omdat we geloven dat dit een positieve kans biedt om een bruisend hart voor de stad te creëren. Helaas zijn er de afgelopen jaren echter verschillende plannen gepresenteerd die, om het voorzichtig te zeggen, niet gaan leiden tot een bruisend hart. Nu worden er opnieuw grote plannen ontwikkeld, en wij zien een kans om dit gebied in Hilversum tot iets moois te maken voor meerdere generaties. Echter, de huidige plannen, naar ons oordeel, werken averechts en passen niet binnen het beeld dat wordt gepresenteerd.

Tijdens een van de presentaties werd het volgende gesteld: "In het beeldkwaliteitsplan staan duidelijke richtlijnen voor de architectuur en de openbare ruimte, zodat de nieuwbouw en het plein passen bij de cultuurhistorische waarde van de wijk." Het kenmerk van blok B is het karakteristieke plein, dat een open uitstraling heeft. De vorm van dit plein is ontstaan doordat daar vroeger een carroussel stond, samen met een opslag voor stoomtreinen, en het werd omgeven door andere culturele gebouwen die inmiddels de status van monument hebben. De eerdere ontwerpen respecteerden deze cultuurhistorische waarde (zie bijlage 1). In die ontwerpen werd rekening gehouden met het open karakter van het plein, en werd voorkomen dat het plein te vol werd bebouwd. Inmiddels zijn de plannen echter opnieuw gewijzigd, en het ontwerp voor de stadskamer is drastisch aangepast.

Enkele belangrijke doelstellingen uit het besluit zijn:

- Verbeteren van de sociale veiligheid
- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Vergroenen van de omgeving
- Voorkomen van wateroverlast bij hevige neerslag
- Verbeteren van de verbinding met de buurt en het centrum
- Realiseren van een 'Bruisend Hart' voor de wijk en een levendige plek voor de stad

Tot onze grote verbazing is het ontwerp voor blok B ingrijpend gewijzigd, wat in strijd is met de eerder gepresenteerde visie en impressie. In het laatste ontwerp (bijlage 2) is de stadskamer aanzienlijk vergroot doordat het gebouw veel langer wordt. Dit heeft als gevolg dat het open, groene karakter van het plein verloren gaat. Wij zijn van mening dat deze wijziging de cultuurhistorische waarde van dit gebied ernstig aantast. Concreet betekent dit voor ons dat ons vrije uitzicht, evenals het beloofde groene uitzicht, zal verdwijnen door de ontwikkeling van hoogbouw op slechts 14 meter van ons huis. De beslissing om op blok B hoogbouw te realiseren is bovendien in tegenspraak met het besluit om bij café Dudok alleen laagbouw toe te staan. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom aan de overkant van de Zuiderweg (Larenseweg) geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, terwijl aan de kant van de Zuiderweg wel. Daarnaast zal de wijziging van de plannen ertoe leiden dat de lichtinval in onze woningen drastisch afneemt.

Bij de bouw van de fietstunnel werd destijds aangegeven dat het een open ruimte moest zijn in verband met de veiligheid. Door de twee hoge gebouwen zal dit open karakter verdwijnen. Op basis van onze ervaring vrezen wij dat dit zal leiden tot een onveilig gevoel voor de burgers, en ook voor onszelf. Verder willen wij benadrukken dat het bebouwen van het plein de verkeerssituatie zal verslechteren. In de huidige situatie hebben de verkeersdeelnemers al geen goed zicht op andere weggebruikers. Dit zal met de nieuwe plannen niet verbeteren, in combinatie met de geplande KISS & RIDE-strook wordt dit naar onze mening een nog gevaarlijker en onoverzichtelijke situatie. Er is

geen onderzoek naar deze situatie uitgevoerd, zo blijkt. De oprit naar onze werkplaats op nr. 61A is nu al lastig als er auto's staan geparkeerd. Dit alles, naast de overlast van een KISS & RIDE-strook op slechts een paar meter van onze slaapkamer, baart ons grote zorgen.

Wat ons als bewoners van de Zuiderweg het meest stoort, is dat er onterecht de indruk wordt gewekt dat er sprake is van daadwerkelijke samenspraak, participatie en inspraak. Er is pas sprake van participatie wanneer er invloed en/of controle wordt gedeeld met de participanten, in dit geval de bewoners. Tot onze grote frustratie is deze zogenaamde participatie in de praktijk niets meer dan het overdragen van informatie. Het enkel verstrekken van informatie is geen participatie. Wij voelen ons niet gehoord en dat zal onze belangen in de toekomst schaden.

Ik verzoek u dan ook nogmaals om zelf contact met de bewoners te zoeken en daadwerkelijk met ons te participeren. Het moet een bruisend hart worden, en wij als bewoners zijn daar onderdeel van. Onze woonervaring moet als waardevolle kennis worden gebruikt om de juiste beslissingen te nemen voor zowel ons als bewoners, als voor de toekomstige generaties. Laat de stadskamer uit het eerste ontwerp (bijlage 1) intact!

Bijlage 1



Bijlage 2



Figuur 3-5 Voorbeelduitwerking (bron: beeldkwaliteitsplan)

Zienswijzen ontwerpbesluit

Registratiedatum

19 januari 2025

Zaaknummer

1693628

Naam

Straat

Huisnummer

Huisletter

Huisnummertoevoeging

Postcode

Plaats

Land

Benodigde gegevens

Soort ontwerpbesluit

Omgevingsvergunning

Waar gaat het ontwerpbesluit over?

Buisend Hart/Oosterspoorplein

Uw zienswijze:

zie bijlage

Bijlage

Zienswijze.pdf

Geachte college,

Wij wonen inmiddels al meer dan 35 jaar aan de Zuiderweg en hebben in die tijd vele veranderingen rondom ons huis zien plaatsvinden. Gedurende deze jaren hebben wij met veel plezier gewoond, ondanks de drukte. Wij ondersteunen de nieuwe plannen voor de ontwikkeling van dit deel van het station, omdat we geloven dat dit een positieve kans biedt om een bruisend hart voor de stad te creëren. Helaas zijn er de afgelopen jaren echter verschillende plannen gepresenteerd die, om het voorzichtig te zeggen, niet gaan leiden tot een bruisend hart. Nu worden er opnieuw grote plannen ontwikkeld, en wij zien een kans om dit gebied in Hilversum tot iets moois te maken voor meerdere generaties. Echter, de huidige plannen, naar ons oordeel, werken averechts en passen niet binnen het beeld dat wordt gepresenteerd.

Tijdens een van de presentaties werd het volgende gesteld: "In het beeldkwaliteitsplan staan duidelijke richtlijnen voor de architectuur en de openbare ruimte, zodat de nieuwbouw en het plein passen bij de cultuurhistorische waarde van de wijk." Het kenmerk van blok B is het karakteristieke plein, dat een open uitstraling heeft. De vorm van dit plein is ontstaan doordat daar vroeger een carrousel stond, samen met een opslag voor stoomtreinen, en het werd omgeven door andere culturele gebouwen die inmiddels de status van monument hebben. De eerdere ontwerpen respecteerden deze cultuurhistorische waarde (zie bijlage 1). In die ontwerpen werd rekening gehouden met het open karakter van het plein, en werd voorkomen dat het plein te vol werd bebouwd. Inmiddels zijn de plannen echter opnieuw gewijzigd, en het ontwerp voor de stadskamer is drastisch aangepast.

Enkele belangrijke doelstellingen uit het besluit zijn:

- Verbeteren van de sociale veiligheid
- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Vergroenen van de omgeving
- Voorkomen van wateroverlast bij hevige neerslag
- Verbeteren van de verbinding met de buurt en het centrum
- Realiseren van een 'Bruisend Hart' voor de wijk en een levendige plek voor de stad

Tot onze grote verbazing is het ontwerp voor blok B ingrijpend gewijzigd, wat in strijd is met de eerder gepresenteerde visie en impressie. In het laatste ontwerp (bijlage 2) is de stadskamer aanzienlijk vergroot doordat het gebouw veel langer wordt. Dit heeft als gevolg dat het open, groene karakter van het plein verloren gaat. Wij zijn van mening dat deze wijziging de cultuurhistorische waarde van dit gebied ernstig aantast. Concreet betekent dit voor ons dat ons vrije uitzicht, evenals het beloofde groene uitzicht, zal verdwijnen door de ontwikkeling van hoogbouw op slechts 14 meter van ons huis. De beslissing om op blok B hoogbouw te realiseren is bovendien in tegenspraak met het besluit om bij café Dudok alleen laagbouw toe te staan. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom aan de overkant van de Zuiderweg (Larenseweg) geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, terwijl aan de kant van de Zuiderweg wel. Daarnaast zal de wijziging van de plannen ertoe leiden dat de lichtinval in onze woningen drastisch afneemt.

Bij de bouw van de fietstunnel werd destijds aangegeven dat het een open ruimte moest zijn in verband met de veiligheid. Door de twee hoge gebouwen zal dit open karakter verdwijnen. Op basis van onze ervaring vrezen wij dat dit zal leiden tot een onveilig gevoel voor de burgers, en ook voor onszelf. Verder willen wij benadrukken dat het bebouwen van het plein de verkeerssituatie zal verslechteren. In de huidige situatie hebben de verkeersdeelnemers al geen goed zicht op andere weggebruikers. Dit zal met de nieuwe plannen niet verbeteren, in combinatie met de geplande KISS & RIDE-strook wordt dit naar onze mening een nog gevaarlijker en onoverzichtelijke situatie. Er is

geen onderzoek naar deze situatie uitgevoerd, zo blijkt. De oprit naar onze werkplaats op nr. 61A is nu al lastig als er auto's staan geparkeerd. Dit alles, naast de overlast van een KISS & RIDE-strook op slechts een paar meter van onze slaapkamer, baart ons grote zorgen.

Wat ons als bewoners van de Zuiderweg het meest stoort, is dat er onterecht de indruk wordt gewekt dat er sprake is van daadwerkelijke samenspraak, participatie en inspraak. Er is pas sprake van participatie wanneer er invloed en/of controle wordt gedeeld met de participanten, in dit geval de bewoners. Tot onze grote frustratie is deze zogenaamde participatie in de praktijk niets meer dan het overdragen van informatie. Het enkel verstrekken van informatie is geen participatie. Wij voelen ons niet gehoord en dat zal onze belangen in de toekomst schaden.

Ik verzoek u dan ook nogmaals om zelf contact met de bewoners te zoeken en daadwerkelijk met ons te participeren. Het moet een bruisend hart worden, en wij als bewoners zijn daar onderdeel van. Onze woonervaring moet als waardevolle kennis worden gebruikt om de juiste beslissingen te nemen voor zowel ons als bewoners, als voor de toekomstige generaties. Laat de stadskamer uit het eerste ontwerp (bijlage 1) intact!

Bijlage 1



Bijlage 2



Figuur 3-5 Voorbeelduitwerking (bron: beeldkwaliteitsplan)



Ontvangen door informatiebeheer

20 JAN. 2025

Zaaktypegroep

Zienswijze ontwerp bestuut

AANGETEKEND

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Gemeente Hilversum
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

NS

Juridische Zaken

Katreinetoren
Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht
Nederland

Datum 16 januari 2025

Uw kenmerk -

Ons kenmerk ST25010

Onderwerp Zienswijze ontwerp wijziging omgevingsplan
gemeente Hilversum en ontwerp beeldkwa-
liteitsplan Bruisend Hartgemeente Hilversum

Telefoon [redacted]

E-mail [redacted]@ns.nl

Geachte raad,

NS heeft kennisgenomen van het ontwerp van de wijziging omgevingsplan gemeente Hilversum ten behoeve van Bruisend Hart en ontwerp beeldkwaliteitsplan Bruisend Hart (het gebied ten oosten van het station van Hilversum). Namens NS Stations B.V. en NS Vastgoed B.V. dien ik hierbij een zienswijze in tegen dit ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan en het ontwerp beeldkwaliteitsplan. NS Vastgoed is eigenaar van het stationsgebouw Hilversum, NS Stations is daarvan eveneens rechthebbende. NS Vastgoed is voorts eigenaar van het Oosterspoorplein (onder meer de percelen met kadastraal kenmerk Gemeente Hilversum, Sectie N, nummer 8161 tot en met 8164 en 3306). Daarmee zijn NS Stations en NS Vastgoed belanghebbende.

Inleiding

Naar aanleiding van de gebiedsontwikkeling aan de oostzijde van station Hilversum zijn ProRail en NS in 2023 en 2024 inhoudelijke geïnformeerd en geconsulteerd over het stedenbouwkundig plan en het concept ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan. Tweemaal (26 februari en 21 oktober 2024) is schriftelijk een gezamenlijke reactie van ProRail en NS op de conceptstukken gestuurd aan het ambtelijk projectteam. Op onze vragen en opmerkingen is geen inhoudelijke reactie van het projectteam ontvangen. De ontwikkeling van het gebied is positief, maar in het gewijzigde Omgevingsplan blijven wij knelpunten zien met impact op toekomstige realisatie van dit Omgevingsplan. In de optiek van NS is in het ontwerp onvoldoende rekening gehouden met door NS naar voren gebrachte punten. Daarom dient NS hierbij deze zienswijze in.

Station en functies wonen en werken in Bouwblok A: functioneel

In de gesprekken en de schriftelijke reacties hebben wij onze bezwaren met betrekking tot het creëren van ruimte voor wonen nabij het spoor (in Bouwblok A) inhoudelijk toegelicht.

De definitieve “bijlagen bij omgevingsplan motivering Bruisend Hart” bevestigen onze zorgen over het woonprogramma in Bouwblok A. In het akoestisch onderzoek wordt geadviseerd te kiezen voor geen geluidgevoelige bestemmingen, zoals werken in plaats van wonen of het toepassen van niet-geluidgevoelige gevels. In het ‘onderzoek trillingen’ wordt bevestigd dat voor de relatief hoge trillingen aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals een zwaardere constructie en fundering. Welke maatregelen is afhankelijk van type functie, maar voor de functie wonen zijn de eisen hoger dan voor werken. Gelet op het voorgaande voorzien wij dat het onmogelijk is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren, althans dat het normaal gebruik als woning – gelet op de ligging – belemmerd wordt.

Voor het deels verdiepte stationsprogramma, de verlenging van de bestaande reizigerstunnel en de inpandige fietsenstalling zijn er zorgen of de opgenomen maatregelen in de openbare ruimte en, met name, de bestaande fiets- en stationstunnel tegen regen- en grondwater afdoende zijn bij toenemende pieken van regenval in de toekomst. De bestaande waterberging in de tunnel, waarvan de capaciteit onbekend is, blijft ongewijzigd. In het Stationsblok/Bouwblok A dient een bergings- of infiltratievoorziening te worden gerealiseerd van 189 m³, terwijl het Bouwblok ook is geprogrammeerd met een verdiepte inpandig fietsenstalling en verlenging van de bestaande stationstunnel. Dit leidt op zijn minst tot een bouwkundige uitdaging, terwijl in de optiek van NS onvoldoende gemotiveerd is hoe dit gerealiseerd moet worden. Wat NS betreft dient het wijzigingsontwerp hierop te worden aangepast.

Programma Bouwblok A: Station en fietsenstalling: financieel

Daarnaast is er geen zicht op financiering van het Rijk voor uitbreiding van de reizigerstunnel van het bestaande station en een nieuwe stationshal met service en commerciële voorzieningen. Er is voor de planstudie fietsenstalling beperkt zicht op financiering vanuit het Rijk, zoals bekend tot maximaal 40 % financiële bijdrage aan de planstudiekosten. Er is geen enkel zicht op een financiële bijdrage vanuit het Rijk op realisatie van de fietsenstalling. Zicht op financiering vanuit het Rijk voor de stationsuitbreiding en de fietsenstalling is randvoorwaardelijk voor de start van ontwikkeling Bouwblok A. Daarom vraagt NS zich hardop af waarom nu wordt ingezet op een wijziging van het omgevingsplan, terwijl financiële uitvoerbaarheid nog niet onderzocht is.

Programma Bouwblok A: overige functies en Bouwblok B : financieel

Wij houden eveneens grote vraagtekens bij de financiële haalbaarheid van kwalitatieve woningen zo dicht op het spoor. Het programma wonen in Bouwblok A heeft maar liefst 83% gereguleerde bouw en lange instandhoudingstermijnen van wel 25 jaar. De ontwikkel- en realisatiekosten van de bouwblokken A en B zo nabij het spoor zijn aanzienlijk hoger dan bouwen op afstand van het spoor door de te nemen extra maatregelen tegen geluid, trillingen én externe veiligheid. Bouwblokken A en B zijn gelegen aan spoorlijn route 30 (Weesp-Hilversum) en binnen 30 meter van het spoor en daardoor binnen het brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebied van de spoorlijn. Daarnaast is er een waterbergingsopgave, waaronder begrepen de realisatie van een bergings- of infiltratievoorziening van 189 m³. Alles bij elkaar zet dit de haalbaarheid van het woonprogramma onder druk. Daar wordt in de optiek van NS onvoldoende rekening mee gehouden in het wijzigingsontwerp.

Verkeer

Om het stationsgebied optimaal te laten functioneren voor voetgangers en fietsers is doorgaand autoverkeer voor/langs de Bouwblokken A en B tussen de Larenseweg en Kleine Drift/Zuiderweg zeer af te raden. Niet alleen vanuit verkeersveiligheid en strijdigheid met het STOMP-principe, maar ook vanuit de gezamenlijke ambitie om een kwalitatief gebied te realiseren. Alleen voor bestemmingsverkeer, zoals storingsmonteurs voor het station, de nood- en hulpdiensten en laden- en lossen en verhuizen, is toegankelijkheid van het gebied noodzakelijk.

Toekomstvastheid

Willen we zo dichtbij de sporen bouwen en dichtbij de tunnel bouwen? Hiermee wordt in de optiek van NS de toekomstige ontwikkelingen in het stationsgebied klem gezet en toekomstige ruimtebehoefte van de stationsfunctie belemmerd. De spoorreservering is maximaal 6 meter. De reizigerstunnel kan niet meer verdiept of verbreed worden zonder forse buitendienststellingen en grote hinder voor de reizigers en de omgeving. We pleiten voor verstedelijking in de stationsgebieden, maar met "ademruimte". Dit is belangrijk, omdat we niet weten wat de mobiliteitsbehoefte in de toekomst gaat zijn. Voorgaande is ook verankerd in het bepaalde in artikel 5.163 Besluit kwaliteit leefomgeving, waarin is opgenomen dat in een omgevingsplan geen regels gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van de hoofdspoorweginfrastructuur belemmeren. Voor station Hilversum is in 2022 een transfer rapportage opgesteld en gedeeld met de gemeente Hilversum. Daarin zijn ook modellen opgenomen met een bredere stationstunnel. In de situatie die beoogd is met het Omgevingsplan Bruisend Hart zijn deze modellen mogelijk niet of maar deels te realiseren binnen dit omgevingsplan. Daarmee wordt ook ontsluiting van het station zelf in de toekomst mogelijk belemmerd. Daar is in de optiek van NS onvoldoende rekening mee gehouden in het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan.

Tijdelijkheid

In de globale fasering is een tijdspad opgenomen. Daarbij ontbreekt hoe het gebied 'Bruisend Hart' in de tijdelijkheid, namelijk tussen start en tot en met laatste realisatiefase, is ingericht. NS verzoekt de fasering hierop aan te passen.

Conclusie

NS verzoekt u het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan en ontwerp beeldkwaliteitsplan vast te stellen met inachtneming haar zienswijze. Daarbij behoudt NS zich het recht voor om haar zienswijze nader aan te vullen.

Uiteraard is NS om met u in overleg te treden en de zienswijze nader toe te lichten.

Hoogachtend,

5.12.e



