Stationsgebied 2022



Chw-bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022'

Vastgesteld raad P.M.

Gemeente Hilversum
Afdeling Beleidsontwikkeling, team Advies

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doelstelling 3
1.3 Plangeschiedenis 4
1.4 Functie van het bestemmingsplan 20
1.5 Leeswijzer 21

Hoofdstuk2 Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen **23**
2.1 Begrenzing plangebied 23
2.2 Vigerende bestemmingsplannen 25

Hoofdstuk3 Karakteristieken plangebied **27**
3.1 Ruimtelijke structuur 27
3.2 Wonen, werken en voorzieningen 32
3.3 Verkeer 34
3.4 Groen, blauw en natuur 35
3.5 Duurzaamheid en leefbaarheid 36
3.6 Cultuurhistorische waarden 37
3.7 Bodem en watersysteem 41
3.8 Kabels en leidingen 44
3.9 Veiligheid 44

Hoofdstuk4 Relevante beleidskader **47**
4.1 Rijk 47
4.2 Provincie en waterschap 47
4.3 Regio 51
4.4 Gemeente 54

Hoofdstuk5 Ruimtelijk plan **69**
5.1 Ruimtelijk structuur 69
5.2 Wonen, werken en voorzieningen 78
5.3 Verkeer 81
5.4 Groen, blauw en natuur 84
5.5 Duurzaamheid en leefbaarheid 86
5.6 Cultuurhistorische waarden 101
5.7 Bodem en watersysteem 102
5.8 Veiligheid 102
5.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling 103

Hoofdstuk6 Implementatie **105**
6.1 Planmethodiek 105
6.2 Bestemmingsregeling 105
6.3 Handhaving 125
6.4 Economische uitvoerbaarheid 126
6.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 127

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de aanleiding, doelstelling en functie van het Chw-bestemmingsplan opgenomen. In dit hoofdstuk staat ook de leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Het Stationsgebied is een belangrijke entree tot Hilversum en een schakel tussen oost en het centrum. Het gebied is echter weinig aantrekkelijk en heeft een zwakke (fysieke) relatie met het centrum. De routes naar het centrum zijn onvoldoende herkenbaar en het gebied is geen prettig welkom in de stad, mede als gevolg van de rommelig gestalde fietsen rondom het station. Met name het gebied rond het busstation met de bufferende bussen en de locatie van het voormalige GAK-gebouw is een onaangename plek om te verblijven. Bedrijven wilden zich hier jarenlang niet vestigen, maar ook voor woningen is het een onaantrekkelijke plek. De bereikbaarheid van het centrum en het station is onvoldoende. De gemeente wil dit gebied transformeren. Daartoe is op 29 mei 2019 door de raad het 'Stedenbouwkundig plan' voor het Stationsgebied vastgesteld.

Het 'Stedenbouwkundig plan' zet in op het maken van een alzijdig station, een station dat aan alle kanten aantrekkelijk is. De rommelige achterkanten aan het spoor aan de centrumzijde maken plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met zichtlijnen naar Oost. Tevens wordt de centrumring via de Koninginneweg om het Marktplein heen gelegd, waardoor herontwikkeling van het gebied tussen de Koninginneweg-oost en het spoor noodzakelijk is.

Op 7 oktober 2020 heeft de raad het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' vastgesteld dat de planologisch-juridische vertaling vormde van dit 'Stedenbouwkundig plan'. Op 2 februari 2022 heeft de Raad van State dit bestemmingsplan, inclusief het bijbehorende ontwerpbesluit 'Hogere waarden', vernietigd (zie Bijlage 1). Het in 2019 door de raad vastgestelde 'Stedenbouwkundig plan' is evenwel ongewijzigd. Er is daarom een nieuw ontwerpbestemmingsplan (i.c. een Chw-bestemmingsplan) op basis van Crisis- en herstelwet (Chw) opgesteld waarbij de uitspraak van de Raad van State in acht is genomen.

Voorliggend Chw-bestemmingsplan is hiervan het resultaat.

1.2 Doelstelling

De gemeente wil van het Stationsgebied een welkome, media aantrekkelijke en groene entree van Hilversum maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is. Het huidige gebrek aan oriëntatie, de betonnen kille uitstraling, het gebrek aan fiets-parkeerplekken op korte afstand van het station, de bereikbaarheid en doorstroming voor gemotoriseerd verkeer rondom het station zijn al jaren een ergernis voor velen en dient te worden verbeterd.

Doel is:

- een goede ruimtelijke en functionele verbinding te creëren tussen het Stationsgebied en het centrum voor voetgangers en fietsers;
- het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven dan nu;
- de centrumring om de Markt heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken;
- de bereikbaarheid van het centrum en het station te verbeteren door doorstroming op de centrumring

te versoepelen;
- de fietsen in (ondergrondse) stallingen te laten parkeren;
- het Oosterspoorplein te betrekken bij de kwalitatieve verbetering van het Stationsgebied
  (N.B. het Oosterspoorplein is geen onderdeel van voorliggend Chw-bestemmingsplan, maar maakt deel uit van de planvorming/structuurvisie 'Bruisend Hart');
- duurzaamheid een integraal onderdeel te laten zijn van het Stationsgebied;
- de identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/ architectuur, groen) zichtbaar te maken;
- een aangenaam welkom in de Mediastad te realiseren.

Het doel van het Chw-bestemmingsplan is het tot stand brengen van een actueel planologische regeling die voorwaarden schept voor de gewenste ruimtelijke (her)ontwikkeling van het plangebied. Het Chw-bestemmingsplan is toetsingskader voor omgevingsvergunningaanvragen.

Het Chw-bestemmingsplan maakt de gewenste ontwikkelingen (zie Hoofdstuk 5 Ruimtelijk plan) zoals beschreven in het 'Stedenbouwkundig plan' mogelijk.

1.3 Plangeschiedenis

De planvorming voor het Stationsgebied kent een lange voorgeschiedenis. In onderstaande subparagrafen worden kort de belangrijkste besluiten beschreven.

1.3.1 Structuurvisie

In de 'Structuurvisie Hilversum 2030' (vastgesteld op 15 mei 2013) heeft de gemeente doelen geformuleerd voor het Stationsgebied en de ambitie vastgelegd om de centrumring te verleggen en tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp terug te brengen.

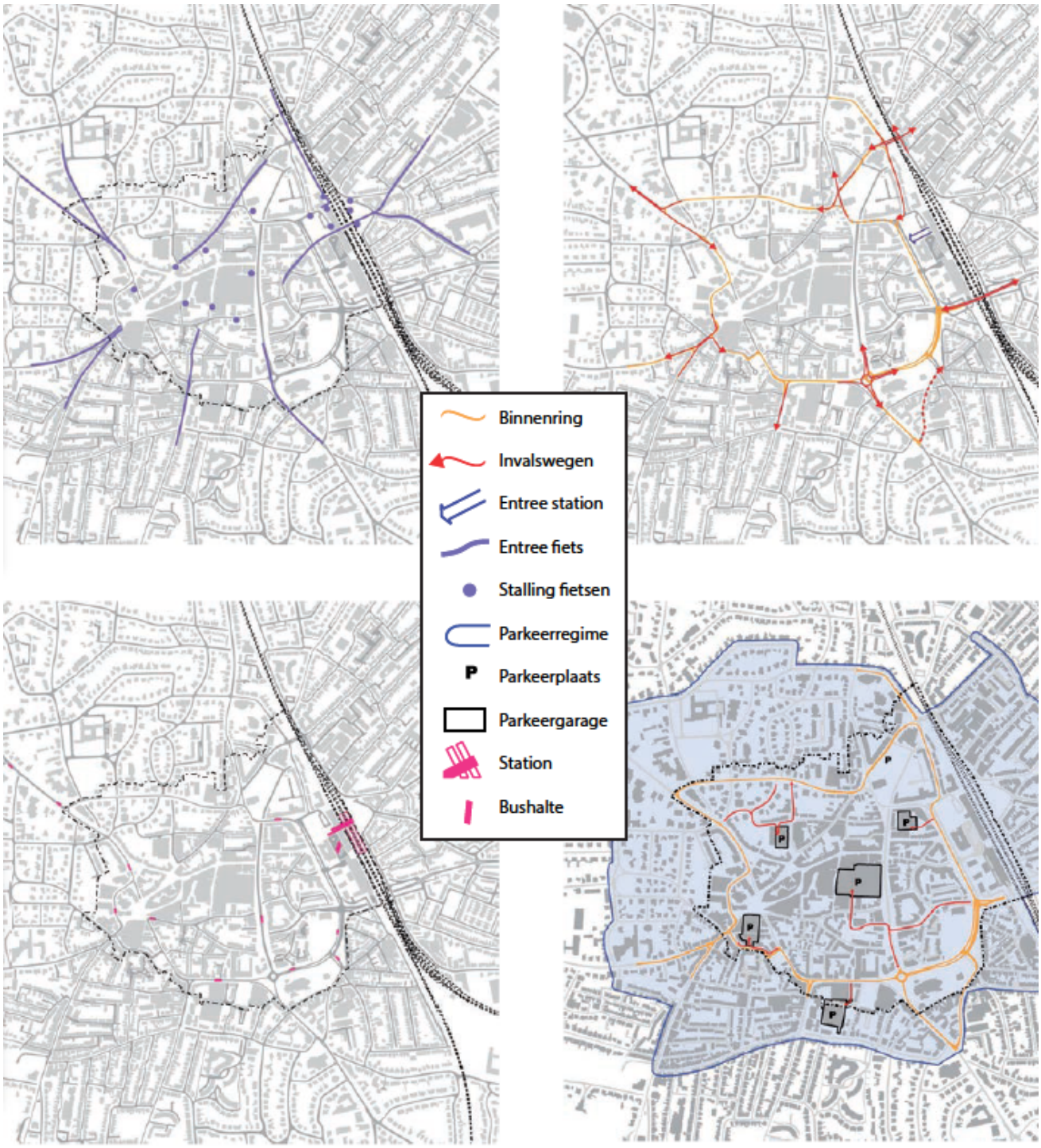


Figuur 1 Kaartfragment met legenda uit de 'Structuurvisie Hilversum 2030'

Centrumvisie

In de 'Centrumvisie' (vastgesteld op 18 november 2015) is als uitgangspunt beschreven dat het Stationsgebied een aantrekkelijke en veilige entree wordt richting centrum en dat het te voet en op de fiets een logische verbinding vormt tussen oost en west. Daarnaast wordt het er prettiger om te komen en te verblijven. Het plein zal bezoekers verwelkomen. Er zijn ook mogelijkheden voor zakelijke (korte) ontmoetingen, afhaalpunten, productpresentaties, e.d. Voortbordurend op de schaal van de hier aanwezige grotere gebouwen, krijgt het plein de allure van een open groene ruimte met heldere wandelroutes van het station naar het centrum. Deze routes zijn zowel via de Leeuwenstraat als via de Stationsstraat, die door het omleggen van de centrumring verandert in een voetgangersgebied met fietsroute en bomen. Door het beter benutten van de fietsparkeerkelder en het meer afschermen van fietsenstallingen met groen zijn de gestalde fietsen minder prominent aanwezig.

De opgave die uit de 'Centrumvisie' volgt is een integrale visie te ontwikkelen op het hele Stationsgebied (van Beatrixtunnel tot en met Kleine spoorbomen).



Figuur 2 Kaartfragment Centrumvisie

1.3.2 Stedenbouwkundige visie (bureau Okra)

Op 14 december 2016 stelt de raad de 'Stedenbouwkundige visie' voor het Stationsgebied vast. De visie is opgesteld door bureau Okra. Ook het projectplan wordt vastgesteld. Het projectplan gaat uit van een actieve houding van de gemeente en van een gefaseerde, integrale aanpak. Een actieve houding betekent dat de gemeente het voortouw neemt bij de voorgenomen ontwikkeling. Alleen op deze wijze kan de visie worden gerealiseerd.



Figuur 3 Kaartfragment uit 'Stedenbouwkundige visie Stationsgebied Hilversum' (Okra)

Met het vaststellen van de visie en het projectplan is het ambitieniveau vastgelegd, maar ook de doelen die de gemeente met herstructurering wil bereiken, de actieve aanpak en de bereidheid om fors te

investeren om het Stationsgebied goed aan te pakken. De visie is nog geen eindplaatje. Het ruimtelijk plan moet verder gebracht worden. Ook moeten nog heel veel inhoudelijke keuzes worden gemaakt.

In december 2016 wordt ook het voormalige GAK-gebouw (Stationsplein 25) door de gemeente aangekocht.

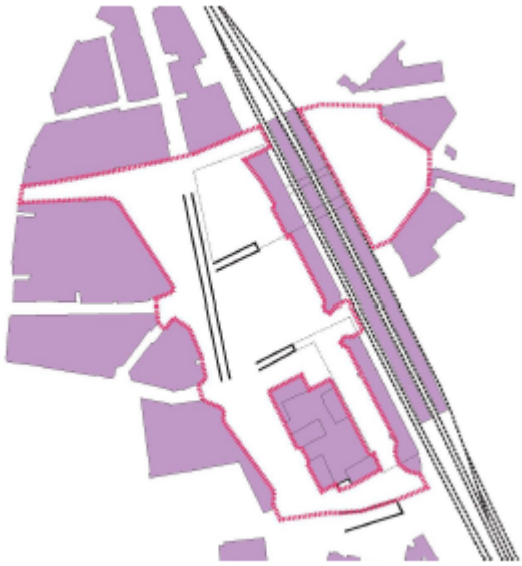
1.3.3 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stationsgebied

Op 14 december 2016 besluit de raad ook over het 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stationsgebied' (SPvE). Tijdens de raadsvergadering is een amendement aangenomen waarbij besloten is dat de te ontwikkelen gebouwen aardgasvrij worden.

De visie van Okra is een eerste aanzet die verder moet worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Het stedenbouwkundig plan is vervolgens de onderlegger voor het maken van een nieuw bestemmingsplan. Voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan moeten, naast de doelen (zoals opgenomen in de Centrumvisie) ook de gemeentelijke eisen en wensen worden geformuleerd. Deze eisen en wensen zijn opgenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Het doel van het SPvE is om een stedenbouwkundig bureau een heldere opdracht mee te geven voor het maken van een stedenbouwkundig plan. Er staat in wat in ieder geval in het stedenbouwkundig plan moet worden opgenomen (eisen), wat de gemeente graag wil en waar ontwerpvrijheden zitten.

Het SPvE borduurt voort op de uitgangspunten, ambities en doelen zoals die in de Centrumvisie zijn geformuleerd en in de visie van Okra verbeeld. De centrumvisie en de visie van Okra zijn als uitgangspunt gehanteerd voor het opstellen van het SPvE.



Figuur 4 Begrenzing gebied Stedenbouwkundig plan Stationsgebied zoals opgenomen in het SPvE

1.3.4 Stedenbouwkundig plan

Stedenbouwkundig bureau De Zwarte Hond en landschapsarchitectenbureau OKRA hebben gezamenlijk het Stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied opgesteld.

Aan de hand van een aantal bouwstenen zijn de verschillende mogelijkheden onderzocht. Het betreft de bouwstenen: stromen (fietsers, voetgangers en OV), fietsenkelder, busstation, kiss & ride en taxi's, bouwvolumes, programmering, duurzaamheid, parkeergarage, beeldkwaliteit en tot slot sfeer en beleving.

Het Stationsgebied bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende locaties, waarvoor een integraal

ontwerp is gemaakt. Het betreft de locaties: Stationsplein, Schapenkamp, Stationsstraat, Oosterspoorplein, Koninginneweg, Kleine Spoorbomen en Verkeer in de omgeving.

Elk van deze locaties is onderzocht en er zijn daarin verschillende varianten geanalyseerd. Dit heeft geresulteerd in een Stedenbouwkundig plan.



Figuur 5 Afbeelding 'Stedenbouwkundig Plan Stationsomgeving Hilversum' (De Zwarte Hond/Okra)

In het 'Stedenbouwkundig plan' is gekozen voor het aan elkaar knopen van centrum aan station (en niet voor alle ruimte aan verkeer), voor een bebouwing die mensen als vanzelf naar het centrum leidt, voor

openbare ruimte die kwalitatief en compact is en voor zichtlijnen en routes die als vanzelf uit het gebruik, de stromen en de historie van het gebied volgen. Stad en station worden met elkaar verbonden op een wijze die recht doet aan de Hilversumse schaal, maat en uitstraling. Het busstation sluit daarop aan en wordt een zichtbare en veilige plek waar (HOV) bussen bufferen en halteren, taxi's en kiss & ride die vanaf het station zichtbaar zijn (aan zowel de oost- als westzijde van het station).

Op 6 december 2017 is door de raad het 'Stedenbouwkundig plan', inclusief twee amendementen (A17-92 en A17-95) vastgesteld. De uitwerking van de vragen uit deze amendementen zal leiden tot een definitief én integraal 'Stedenbouwkundig plan'.

In amendement (A17-92) vraagt de raad aan het college *'een nadere uitwerking te doen van het terug brengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie hiervan een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin'*.

Met de vaststelling van dit amendement is het volgende besloten:

a. Het Stationsplein om te vormen tot een groen welkom in Hilversum, media aantrekkelijk en met bebouwing voorzien van woon-, werk-, winkel- en recreatieve functies;
b. Een herkenbare, veilige en aantrekkelijke aansluiting te creëren vanaf het Stationsgebied naar het centrum van Hilversum en zo centrum en Stationsgebied weer ruimtelijk te verbinden;
c. De Raad voor de zomer van 2018 te laten besluiten of de Schapenkamp ongelijk- of gelijkvloers dient te worden aangelegd als verdere uitwerking richting bestemmingsplan;
d. Het fietsparkeren in (ondergrondse) stallingen vorm te geven met directe aansluitingen op het station, het Stationsplein en het Oosterspoorplein;
e. Een dynamisch toekomstbestendig busstation te realiseren als een zichtbare en veilige plek waar (HOV) bussen halteren en bufferen;
f. De taxi's en kiss & ride zichtbaar vanaf het station te organiseren aan oost- en westzijde;
g. De Stationsstraat autoluw te maken en daarmee de Groest en het Marktplein met elkaar te verbinden;
h. Het Oosterspoorplein als groen buurtplein in te richten waarbij fietsen ordentelijk worden gestald, een extra kiss & ride wordt gerealiseerd en zo mogelijk kruisend verkeer tussen voetgangers/fietsers en auto's wordt verminderd.

   (N.B. Zoals vermeld in paragraaf 1.2 maakt het Oosterspoorplein geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan, maar maakt deel uit van de planvorming/structuurvisie 'Bruisend Hart')

2. Een nadere uitwerking te doen van het terug brengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie hiervan een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin, waarbij het voornemen is om:

a. In te zetten op een kwalitatieve ontwikkeling;
b. De Schapenkamp in een verdiepte ligging én de Schapenkamp op maaiveld nader te onderzoeken en allebei aan de raad voor te leggen in de zomer van 2018;
c. Daarbij de eerder door de raad vastgestelde kaders met betrekking tot het twee richtingsverkeer Schapenkamp in detail uit te werken, in het verlengde van twee richtingsverkeer "Langs de lijn" en een "Herontwikkeling van de locatie tussen Koninginneweg en spoor";
d. In de zomer 2018 de raad te laten besluiten welke van de twee uitwerkingen zal worden opgenomen in het bestemmingsplan;
e. Ervoor zorg te dragen dat deze uitwerking inhoudelijk in samenhang met de maatregelen bij de Kleine spoorbomen wordt uitgevoerd;

en waarbij de consequenties van de voorliggende keuzes op het verkeer in de omgeving inzichtelijk zijn.

N.B. Voor de Kleine Spoorbomen is een apart project opgestart, met ruimtelijk een grote relatie tot de ingrepen bij de Koninginneweg. De reden hiervoor is dat de situatie ter plaatse van de Kleine Spoorbomen ook onafhankelijk van de ontwikkeling van het Stationsgebied moet worden opgepakt.

Het 'Stedenbouwkundig plan' geeft een ruimtelijke en programmatische vertaling van deze doelen, wensen en eisen voor het Stationsgebied. Het plan formuleert op hoofdlijnen de ruimtelijke kaders voor het op te stellen bestemmingsplan Stationsgebied en voor de toekomstige ontwikkelingen in het gebied.

1.3.5 Vestiging voorkeursrecht Koninginneweg

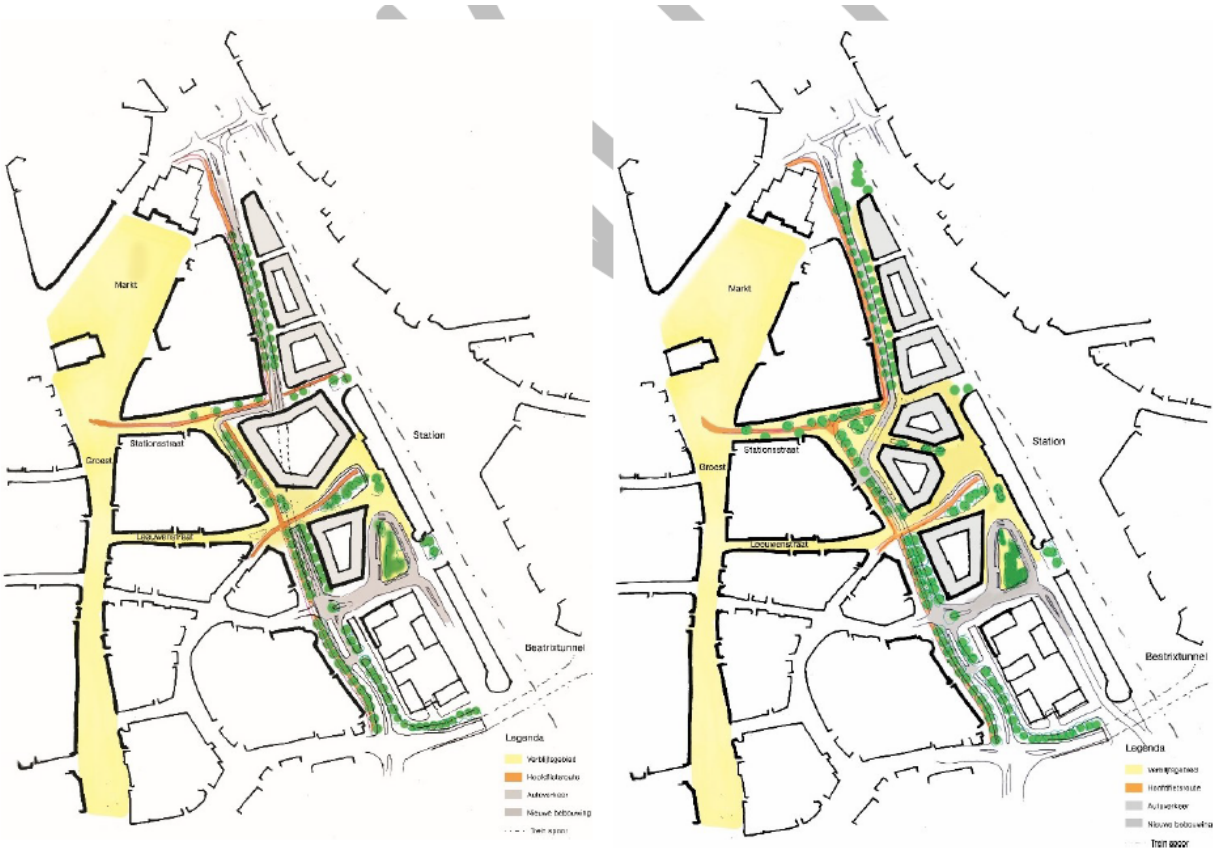
Om te voorkomen dat de gronden tussen de Koninginneweg en het spoor worden vervreemd en als gevolg daarvan de gemeente mogelijk grip op de ontwikkeling van de locatie verliest, heeft de raad in januari 2018 (én september 2018) besloten op deze gronden gemeentelijk voorkeursrecht te vestigen (Wvg). Dit betekent dat als eigenaren hun pand willen verkopen zij dit eerst aan de gemeente dienen aan te bieden.

N.B. Direct voorafgaand aan de vestiging van het voorkeursrecht heeft de raad besloten om de 'Structuurvisie Hilversum 2030', voor zover het betreft het gebied gelegen tussen Koninginneweg, Stationsstraat, spoorlijn en de Schoolstraat de functie(s)/aanduidingen: 'werklocaties, bebouwing gericht op het spoor en de aanduiding dynamisch gebied', in te trekken.

1.3.6 Modellen Stedenbouwkundig plan

In de collegebrief van 24 september 2018 wordt de raad geïnformeerd over het collegebesluit van 11 september 2018 om een tweetal modellen voor het stedenbouwkundig plan Stationsgebied vrij te geven voor participatie en advies. Aanleiding is het amendement A17-92 (raad 6 december 2017) waarbij de raad aan het college heeft gevraagd om '*een nadere uitwerking te doen van het terugbrengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie hiervan een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin ...'*.

In twee verschillende modellen ('de Passage' en 'de 7 straatjes') voor het Stationsgebied wordt hierop antwoord gegeven met enkele verkeersonderzoeken als onderbouwing. Het doel is om te komen tot een breed gedragen besluit over de toekomst van het Stationsgebied, dat goed is doordacht en breed bediscussieerd.



Model de Passage *Model de 7 Straatjes*

Figuur 6 De twee modellen 'de Passage' en 'de 7 straatjes'

De twee opgestelde integrale principe modellen verschillen van elkaar in de manier waarop de openbare ruimte vorm krijgt en ervaren wordt. De ruimtelijke kwaliteit en de wijze waarop het project het centrum van Hilversum kan versterken vormen de kern van de modellen, waarbij de kern van de verschillen schuilt in:

- De vorm en het gebruik van het Stationsplein;
- De ligging van de nieuwe gebouwen;
- De route(s) van het station naar het centrum;
- Het fiets- en voetgangersgemak in het gebied;
- De oversteek op de Schapenkamp;
- De positie van de centrumring als onderdeel van het centrum.

Een wezenlijk verschil ten opzichte van de plannen uit december 2017 betreft de Schapenkamp. Er zijn in 2018 aanvullende verkeersonderzoeken gedaan naar de meest optimale verkeersafwikkeling. Daarbij is gekeken naar de (toekomstige) verkeersdrukte op de centrumring en bij de Kleine Spoorbomen en de gevolgen voor de andere wegen, waaronder de buitenring. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden bij de Koninginneweg. De conclusie van dit onderzoek is dat één oplossing de meeste voordelen biedt. Deze oplossing bestaat uit:

- Doorgaand autoverkeer in één richting: van Beatrixtunnel richting Vorstin.
- Komend vanaf de Vorstin kan je niet doorrijden naar de Beatrixtunnel. Er is een knip ter hoogte van het station. Je kan met de auto wel bij het station en bij parkeergarage Markt komen.

De nieuwe centrumring ligt om het Marktplein en door de Koninginneweg, waardoor herontwikkeling van de Koninginneweg nodig is. De Stationsstraat wordt autoluw. De Koninginneweg wordt zo ingericht dat er ruimte is voor brede trottoirs, vrij liggende fietspaden en groen. Met nieuwbouw tussen de Koninginneweg en het spoor kan deze kwaliteit gerealiseerd worden.

De Kleine Spoorbomen sluiten aan op de verlegde centrumring en blijven (onveranderd) open voor voetgangers, fietsers en auto's vanuit beide richtingen. Twee van de drie inkomende richtingen naar het centrum zullen daarbij echter vervallen.

- Model de Passage zet volop in op een compact Stationsplein waar de fietser, voetganger en reiziger op een aantrekkelijke, veilige en eenvoudige manier zijn weg in het gebied en naar het centrum kan vinden. Daarbij zijn alle functies die je kunt verwachten op een Stationsplein aanwezig en is de route richting het centrum in één oogopslag zichtbaar. Om de voetgangers en fietsers ruim baan te geven, is het wel nodig om grote ingrepen te doen in de Schapenkamp. In model de Passage wordt de Schapenkamp verdiept aangelegd.
- Model de 7 Straatjes borduurt voort op het intiem stedelijke karakter van het centrum van Hilversum en de aaneenschakeling van diverse kleine pleintjes en brinkjes die de stad heeft. De fijnmazige structuur biedt de voetgangers twee sterke routes naar het centrum, via de Leeuwenstraat of via de Stationsstraat. Het intieme Stationsplein nodigt uit en reizigers hebben de ruimte om in een aantrekkelijke omgeving op de omgeving te oriënteren.

1.3.7 RaadscommissieRuimte en Wonen oktober 2018

Op 17 oktober 2018 adviseert de Commissie Ruimte en Wonen het college van B&W over een tweetal stedenbouwkundige modellen voor de herinrichting van het Stationsgebied. Tijdens de commissievergadering spreekt de meerderheid van de fracties zich uit voor model 2 (De 7 straatjes). Dit kwam overeen met het merendeel van de reacties die vanuit de participatie naar voren kwam.

1.3.8 Oosterspoorplein

Intussen is de gemeente ook gestart met de aanpak van de Spoorzone. In dat kader is er een pilot gestart voor het postcodegebied 1221 (het betreffen buurten gelegen aan de oostzijde van het spoor), waar ook het Oosterspoorplein is gesitueerd. Gezien de dynamiek, de specifieke vragen en de betrokkenheid die in dat deel van de stad zijn losgekomen, is ervoor gekozen om het gebied rondom het Oosterspoorplein breder op te pakken in het kader van de Aanpak Spoorzone. Daarmee is het Oosterspoorplein geen onderdeel meer van het vast te stellen 'Stedenbouwkundig plan'.

1.3.9 Model 'De 7 straatjes'

Op 6 november 2018 besluit het college van B&W model 'De 7 Straatjes' verder uit te werken tot een definitief stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied en daarmee in te zetten op:

a. Een welkom op een aantrekkelijk vierkant omsloten Stationsplein met ontmoetings- en verblijfsfunctie;
b. Twee langzaam verkeersroutes naar het centrum via de Leeuwenstraat en de Stationsstraat;
c. Drie nieuwe bouwblokken op het Stationsplein die de nieuwe routes markeren;
d. Een Schapenkamp op maaiveld waarbij de centrumring onderdeel van het centrum uitmaakt en de doorstroming verbetert;
e. Gelijkvloers oversteken van de centrumring voor voetgangers en fietsers;
f. Een doorgaande centrumring van zuid naar noord en een geknipte centrumring ter hoogte van het Stationsplein van noord naar zuid;
g. Een volledige herontwikkeling van de Koninginneweg Oost.

Met het besluit geeft het college *richting* aan de uitwerking van het Stedenbouwkundig plan. Het is aan

de raad om uiteindelijk te beslissen. Dit besluit wordt in 2019 aan de raad voorgelegd.

1.3.10 RaadscommissieRuimte en Wonen maart 2019

Op 14 maart 2019 bespreekt de commissie het raadsvoorstel tot vaststellen van het 'Stedenbouwkundig plan'. Tevens is ter kennisname een concept-beeldkwaliteitsplan toegevoegd. De commissie wordt gevraagd het college hierover te adviseren, vooruitlopend op het op te stellen bestemmingsplan (waarbij het beeldkwaliteitsplan ter besluitvorming zal worden gevoegd).



Figuur 7 'Stedenbouwkundig plan' (versie 7 februari 2019, De Zwarte Hond/Okra)

Naar aanleiding van het debat en de beraadslagingen in de commissie trekt de wethouder het voorstel met betrekking tot het stedebouwkundig plan en het concept beeldkwaliteitsplan Stationsgebied namens het college terug en zal het gewijzigd opnieuw in procedure brengen. De wethouder zegt tevens toe het plan op diverse punten te wijzigen. Daarnaast zal een breder onderzoek naar de relatie Oost-West met collega-wethouders worden besproken alsmede binnen welke termijn zo'n onderzoek

kan worden afgerond (T19/42) met alle zorgvuldigheid die daarbij komt kijken.

1.3.11 Raadsbesluit vaststelling 'Stedenbouwkundig plan'

Op 29 mei 2019 besluit de raad het integrale 'Stedenbouwkundig plan' voor het Stationsgebied vast te stellen en daarmee het volgende te realiseren:

a. Een welkom op een aantrekkelijk omsloten Stationsplein met ontmoetings- en verblijfsfunctie.
b. Twee routes voor voetgangers van het station naar Groest en Marktplein over resp. de Leeuwenstraat en de Stationsstraat.
c. Drie nieuwe bouwblokken op het Stationsplein die de nieuwe routes markeren.
d. Bouwblokken met een bouwhoogte van 3 tot 6 lagen.
e. De Schapenkamp op maaiveld waarbij de centrumring ingericht wordt als onderdeel van het centrum en de doorstroming verbetert.
f. Gelijkvloerse veilige en overzichtelijke oversteken van de centrumring voor voetgangers en fietsers.
g. Een doorgaande centrumring van zuid naar noord en een geknipte centrumring ter hoogte van het Stationsplein van noord naar zuid.
h. Een volledige herontwikkeling van de Koninginneweg aan de zijde van het spoor (tussen de Stationsstraat en de Schoolstraat), hierna 'Koninginneweg Oost' genoemd.
i. De uitbreiding van de bestaande fietsparkeervoorzieningen, mogelijk middels een ondergrondse fietsenstalling aan de centrumzijde van het station.

De raad neemt tevens het volgende amendement (19/30) aan:
'Vanuit stedenbouwkundig en civieltechnisch oogpunt een integraal onderzoek te doen naar mogelijke verbeteringen van de verbinding tussen Hilversum Oost en het Centrum, waarbij het college de aanbevelingen aan de raad voorlegt ter vaststelling als ruimtelijk kader voor het op te stellen bestemmingsplan.'



Figuur 8 'Stedenbouwkundig plan' (versie 29 maart 2019, De Zwarte Hond/Okra)

1.3.12 Raadsbesluit met betrekking tot 'Onderzoek Oost - Centrumverbinding'

Ter uitvoering van amendement A19-30 (aangenomen in de raadsvergadering van 29 mei 2019) heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijke verbeteringen van de verbinding tussen Hilversum Oost en Centrum. Dit onderzoek ('Onderzoek verbinding Oost – Centrum', bureau Movares) resulteert in diverse aanbevelingen die zijn samengevat in zeven vervolgstappen. In de vergadering van 16 oktober 2019 heeft de raad het onderzoek vastgesteld en het college opdracht gegeven de vervolgstappen nader uit te werken als kader voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied.

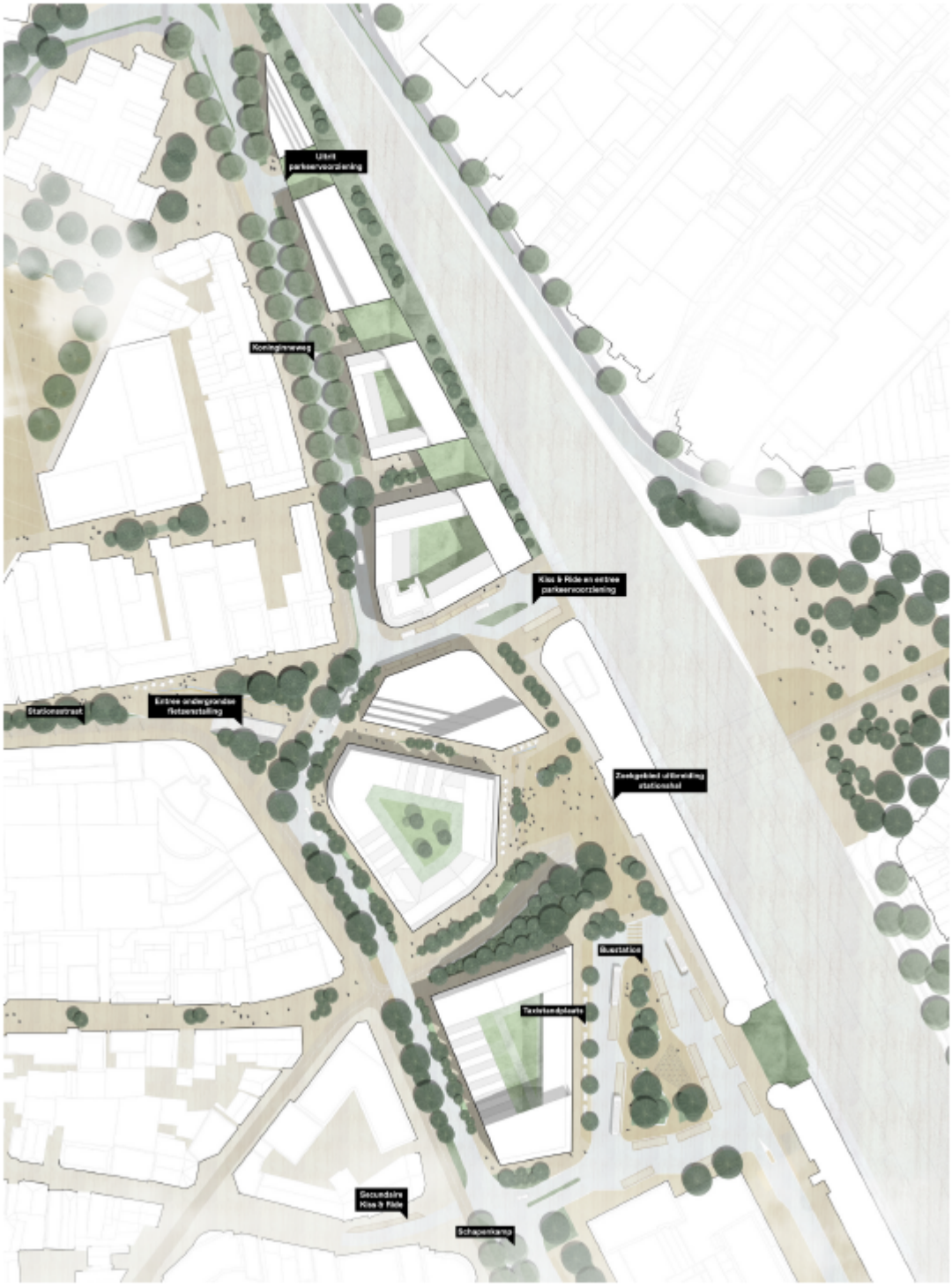
1.3.13 Afsluiting Kleine Spoorbomen

Op 6 mei 2020 besluit de raad de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor autoverkeer. Onderzocht is welke gevolgen dit besluit, met bijbehorende herinrichting, heeft voor het bestemmingsplan. Het blijkt dat de gemeente ter plaatse van het parkeerterrein van restaurant Tiramisu minder gronden nodig heeft dan voorzien ten tijde van het vestigen van het voorkeursrecht.

1.3.14 Vaststellingsnota Stationsgebied

Op 15 september 2021 besluit de raad over de 'Vaststellingsnota Stationsgebied'. Onderdeel hiervan is een actualisering van het 'Stedenbouwkundig plan', zie figuur 9. Wijzigingen betreffen onder andere de locatie van de entree en de omvang van de ondergrondse fietsenstalling, het daarin opnemen van een rolband (tapis roulant) om scooters en buitenmodel fietsen te faciliteren en uitwerkingen op de onderdelen busstation en Kiss & Ride.

DE NIEUWE PLANKAART



Figuur 9 Geactualiseerd 'Stedenbouwkundig plan' (versie 6 juni 2021, De Zwarte Hond/Okra)

Tevens stelt de raad het definitieve ontwerp van het busstation vast.

1.3.15 Vaststelling bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' en uitspraak Raad van State

Op 7 oktober 2020 stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' vast dat de planologisch-juridische vertaling vormt van het 'Stedenbouwkundig plan Stationsgebied'. Tevens wordt een amendement aangenomen om de bandbreedte van ‘200 – 325 woningen’ te vervangen door ‘260 – 325 woningen. Ook het bijbehorende beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied wordt vastgesteld.

Op 2 februari 2022 vernietigt de Raad van State dit bestemmingsplan, inclusief het bijbehorende besluit 'Hogere waarden', zie Bijlage 1. Volgens de Raad van State heeft de gemeenteraad bij de beoordeling van de geluidsaspecten (weg- en railverkeer) als gevolg van het plan geen rekening gehouden met de cumulatie van geluid afkomstig van andere geluidbronnen. Daarnaast ontbrak een onderbouwing waarom het plan in overeenstemming is met de (Europese) Dienstenrichtlijn.

Voorliggend Chw-bestemmingsplan is o.a. aangepast in lijn met de uitspraak. Zo is het bestemmingsplangebied uitgebreid met de wegen waar, conform het 'Akoestisch onderzoek', een geluidreducerende deklaag zal worden gelegd. Aansluitend bij de uitspraak van de Raad van State is in de planregels een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen die het leggen van deze laag juridisch borgt.

Tevens is een beoordeling van het woon- en leefklimaat opgenomen en is de analyse met betrekking tot de Dienstenrichtlijn in het plan verwerkt.

1.3.16 Coalitieakkoord

In het coalitieakkoord 2022 - 2026 'Hilversum Koesteren' is ten van aanzien van het stationsgebied onder andere opgenomen dat, om extra woningen te creëren, zal worden voorgesteld 2 woonlagen toe te voegen aan de gebouwen die op het Stationsplein gebouwd zullen worden.

Daarnaast wil de coalitie de raad voorstellen de komende jaren concrete stappen te zetten om de doorstroming voor alle vormen van verkeer te verbeteren en daarbij gebruikmaken van slimme technologische oplossingen zoals verkeerssensoren en intelligente verkeerslichten ter verbetering van de doorstroming. Ook het zoveel mogelijk realiseren van een 30 km-zone binnen de centrumring maakt onderdeel uit van het akkoord.

In voorliggend Chw-bestemmingsplan zijn de extra 2 woonlagen opgenomen in de regels. De voorstellen ten aanzien van verkeer zullen nader worden uitgewerkt. Voorliggend Chw-bestemmingsplan staat daar aan niet in de weg.

1.4 Functie van het bestemmingsplan

Voorliggend Chw-bestemmingsplan is opgesteld op basis van de mogelijkheden die de Crisis- en herstelwet (Chw) biedt.

Hilversum heeft met derde tranche 'Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet' (ru Chw) toestemming gekregen om Chw-plannen vast te stellen. In de ru Chw is bepaald dat artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (Bu Chw) ook geldt voor Hilversum. Op grond hiervan kan Hilversum tot 2024 een 'bestemming met verbrede reikwijdte' vaststellen mits het ontwerp ter inzage is gelegd voor inwerkingtreding Omgevingswet (artikel 7g lid 5 Bu Chw).

Het Chw-bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' regelt de bestemmingen en het gebruik van de gronden voor het betreffende gebied. Het Chw-bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (kaart), regels en een toelichting. De verbeelding en de daarop aangewezen bestemmingen en regels vormen tezamen het juridische plan. De plantoelichting heeft geen rechtskracht. De regels bestaan uit omschrijvingen van de in het plan vervatte bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. In de toelichting worden de achtergronden en beweegredenen aangegeven die hebben geleid tot de bestemmingen.

Een bestemmingsplan wordt met de daarbij behorende toelichting langs elektronische weg vastgelegd. Het bestemmingsplan wordt in die vorm vastgesteld. Een volledige papieren versie van het bestemmingsplan wordt gelijktijdig vastgesteld. Indien de inhoud van het langs elektronische weg vastgelegde bestemmingsplan na vaststelling en die van de papieren versie daarvan tot een verschillende uitleg aanleiding geeft, is de eerstbedoelde inhoud beslissend.

1.5 Leeswijzer

De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. In het inleidende hoofdstuk is al ingegaan op de aanleiding, doelstelling en functie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven waar het plangebied ligt en wat de exacte plangrenzen zijn. In hoofdstuk 2 wordt ook aangegeven welke bestemmingsplannen voor het plangebied gelden tot het verkrijgen van rechtskracht van het nieuwe bestemmingsplan. De hoofdstukken 3-5 vormen de kern van de toelichting. In hoofdstuk 3 worden de karakteristieken van het gebied beschreven. Dit is een beschrijving van de bestaande situatie. Relevante beleidskaders van Rijk, provincie/regio/waterschap en gemeente staan centraal in hoofdstuk 4. De voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende facetten worden behandeld in hoofdstuk 5. Per planaspect wordt hierbij gemotiveerd aangegeven wat er komt. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de bestemmingsregeling, de (economische) uitvoerbaarheid, het ambtelijk overleg en op de externe communicatie. Er wordt aangegeven hoe de regels gezien vanuit de toelichting gelezen moeten worden en hoe bij de formulering van de bestemming en de regels rekening wordt gehouden met de handhaafbaarheid daarvan. Deze paragraaf vormt de relatie tussen het juridische plan en de toelichting. De voor het bestemmingsplan verrichte onderzoeken en ook de 'watertoets' zijn als bijlage opgenomen.

Hoofdstuk 2 Begrenzing plangebied en vigerende bestemmingsplannen

2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied (zie figuur 10) is gelegen in het centrum van Hilversum en wordt globaal begrensd door het Langgewenst, de Schoolstraat, het spoor, de Koninginneweg, de Stationsstraat en de Schapenkamp tot aan de kruising met de Prins Bernhardstraat. De bebouwing van Entrada, het UWV-gebouw en het stationsgebouw maken geen deel uit van het plangebied.

Het plangebied grenst aan het gebied van het Provinciaal Inpassingsplan 'Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding in het Gooi' (PIP HOV), vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland op 10 april 2017. Op grond van artikel 3.26 lid 5 Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de gemeenteraad vanaf het moment waarop het ontwerp van het inpassingsplan ter inzage is gelegd, niet langer bevoegd tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop dat inpassingsplan betrekking heeft. De bedoelde bevoegdheid ontstaat weer tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan, dan wel eerder, indien het inpassingsplan dat bepaalt. In het PIP HOV is geen termijn bepaald, dat betekent dat de gemeente pas na 2027 voor de betreffende gronden weer bevoegd is om een bestemmingsplan (i.c. 'omgevingsplan' volgens de terminologie van de op dat moment in werking getreden Omgevingswet) vast te stellen.



Figuur 10 Begrenzing plangebied

2.2 Vigerende bestemmingsplannen

Vóór vaststelling van het voorliggende plan zijn (delen van) de onderstaande bestemmingsplannen vigerend in het plangebied:

- Bestemmingsplan 'Binnenstad 2013', vastgesteld door de raad op 12 juni 2013
- Bestemmingsplan 'Langgewenst' vastgesteld door de raad op 12 juni 2013
- Bestemmingsplan 'Regeling meervoudige bewoning' vastgesteld door de raad op 24 juni 2016
- Bestemmingsplan 'Veegbestemmingsplan 2016' vastgesteld door de raad op 14 december 2016
- Wijzigingsplan 'Binnenstad 2013 - wijzigingsplan parkeernormen 2017' vastgesteld door het college op 19 december 2017

Op 6 oktober 2017 is het voorontwerpbestemmingsplan 'Centrum 2018' ter inzage gelegd. Voor zover gronden van dit voorontwerp nu vallen in voorliggend plangebied zullen deze geen deel meer uitmaken van de vervolgprocedure van dat bestemmingsplan.

Op 10 april 2017 hebben Provinciale Staten het Provinciale InpassingsPlan 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi' vastgesteld. Op grond van artikel 3.26 lid 5 Wro kunnen de gronden die onderdeel zijn van dit PIP geen onderdeel zijn van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat het plangebied ter hoogte van de bebouwing van Entrada en het UWV-gebouw grenst aan het plangebied van 'PIP HOV'.

Hoofdstuk 3 Karakteristieken plangebied

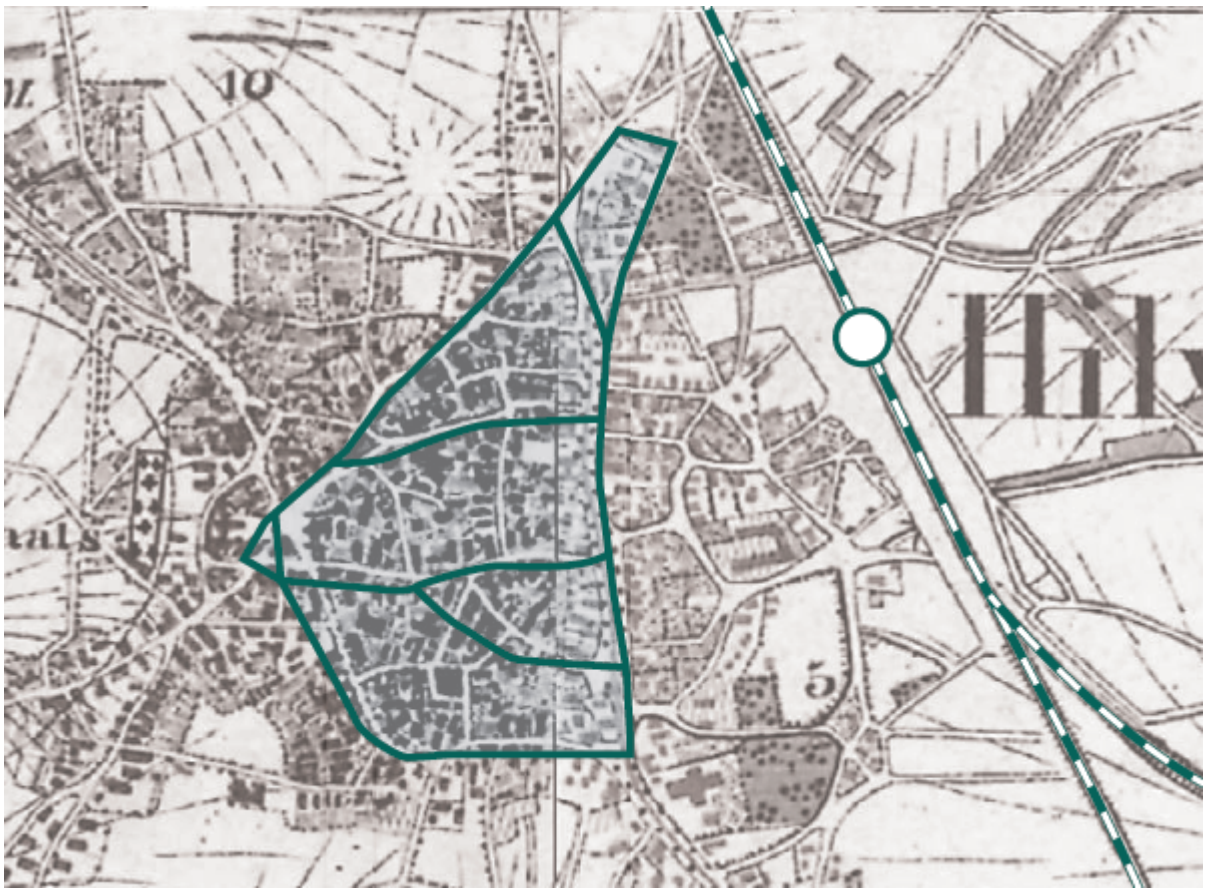
In dit hoofdstuk komt de huidige situatie aan de orde. Onder andere wordt aandacht besteed aan de stedenbouwkundige structuur en de aanwezige functies in het plangebied.

3.1 Ruimtelijke structuur

3.1.1 Historie

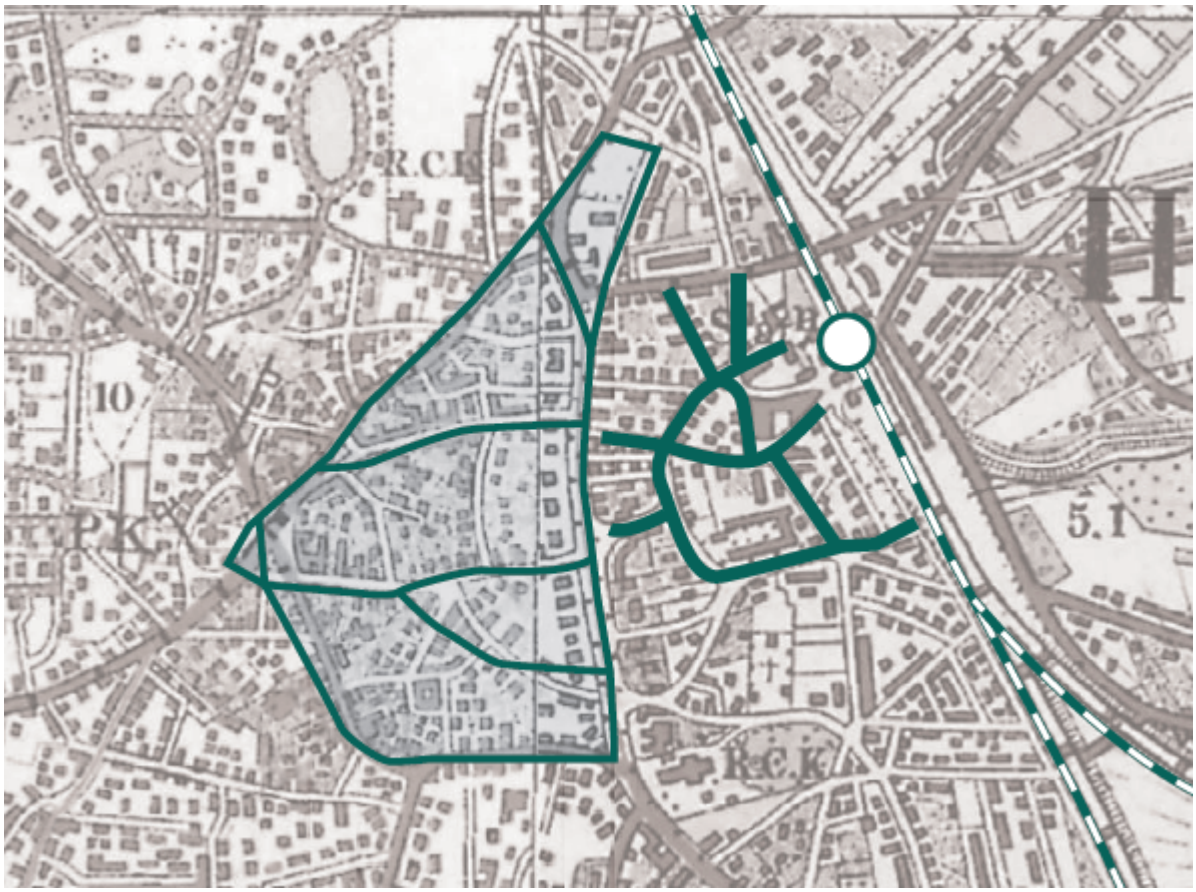
Het hooggelegen Gooi is een van de oudst bewoonde streken van Nederland. Door de arme zandgronden was er voornamelijk schapenhouderij. Op de Hilversumse brinken werden veelal schapen verzameld om te gaan grazen op stukken land buiten het dorp. Deze brinken en de routes er naartoe hebben de basis gelegd voor de stedenbouwkundige structuur van Hilversum. Aan deze structuur, in combinatie met het kenmerkende omliggende (heide-)landschap, ontleent Hilversum een deel van zijn identiteit. De villaparken die vanaf halverwege 19e eeuw zijn aangelegd zijn ook te koppelen aan deze landschappelijke basis.

Eind negentiende eeuw wordt Hilversum aangesloten op het spoornetwerk. Het spoor werd op afstand gelegd van het toenmalig bebouwde deel van Hilversum.



Figuur 11 Spoortracé op afstand oude centrum (bron: 'Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

Met de aansluiting op het spoornetwerk ontstond een groei, die deels is opgevangen in het gebied tussen het centrum en het spoortracé. De bebouwing volgde ontginningsstructuren die niet direct logisch aantakten op het weefsel van het bestaande dorp.



Figuur 12 Ontwikkeling bebouwing volgt ontginning (bron: 'Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

De verkeersdoorbraak in de jaren zeventig, in de vorm van de aanleg van de Schapenkamp, verslechterde de ruimtelijke relatie tussen station en centrum. Dit heeft tot op de dag van vandaag grote gevolgen voor het oriëntatiegevoel van bezoekers van Hilversum.



Figuur 13 Realisatie Schapenkamp (bron: 'Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

3.1.2 Stedenbouwkundige structuur

Het Stationsgebied wordt gekenmerkt door een hoge dynamiek met veel grootschalige ingrepen vanuit de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw. Voorbeelden hiervan zijn de Schapenkamp, het inmiddels gesloopte GAK-gebouw en Silverpoint.



Figuur 14 Het inmiddels in 2019 gesloopte GAK-gebouw

Het plangebied is gelegen aan de (oost)rand van het centrum en vormt met de stationsgebouwen, het busstation, de stationstunnel en het stationsplein de toegangspoort vanaf het station naar het centrum. De structuur van dit gebied wordt hoofdzakelijk bepaald door de langgerekte grootschalige ruimtes van de Schapenkamp, het busstation en de taxistandplaats met kiss & ride plek. Tussen deze gebouwen en het Schapenkamp bevindt zich grootschalige bebouwing in de vorm van vijf woongebouwen (Entrada) en het imiddels gesloopte GAK-gebouw. In het bestemmingsplan 'Binnenstad' uit 2002 was op de hoek Schapenkamp - Stationsstraat een Stationstoren voorzien (hoogste gebouw in de binnenstad op de kerktorens na) ter accentuering van het totale Stationsgebied. Vanaf de Schapenkamp blijven dan de langgerekte stationsgebouwen zichtbaar tussen de losse objecten door. Het beeld is dat van 'spelers' (de losse verticaal vormgegeven gebouwen) voor een 'decor' (de meer horizontaal gelede gebouwen langs het spoor).

Het beeld langs het Schapenkamp is divers: vrijstaande grootschalige gebouwen aan de oostzijde van het Schapenkamp en gesloten bebouwing in wisselende vormen, materialen en hoogtes aan de westzijde.

De Koninginneweg bevindt zich aan de rand van de binnenstad en vormt daarmee een overgang. Het gaat om een van de winkel-aanloopstraten van het centrum.

De Koninginneweg, voorzover gelegen binnen het plangebied, wordt gekenmerkt door complexgewijze bebouwing.

3.1.3 Groenstructuur

In het plangebied is beperkt groen aanwezig. Het gaat in feite alleen om bomen langs en op het Stationsplein en als begeleidend groen langs de Schapenkamp. Daarnaast staat er her en der een solitaire boom op privaat of openbaar terrein.



Figuur 15 Zicht op het Stationsgebouw (bron: Google maps)

Het terrein waar voorheen een Stationstoren was voorzien heeft nu een tijdelijke inrichting.

3.1.4 Waterstructuur

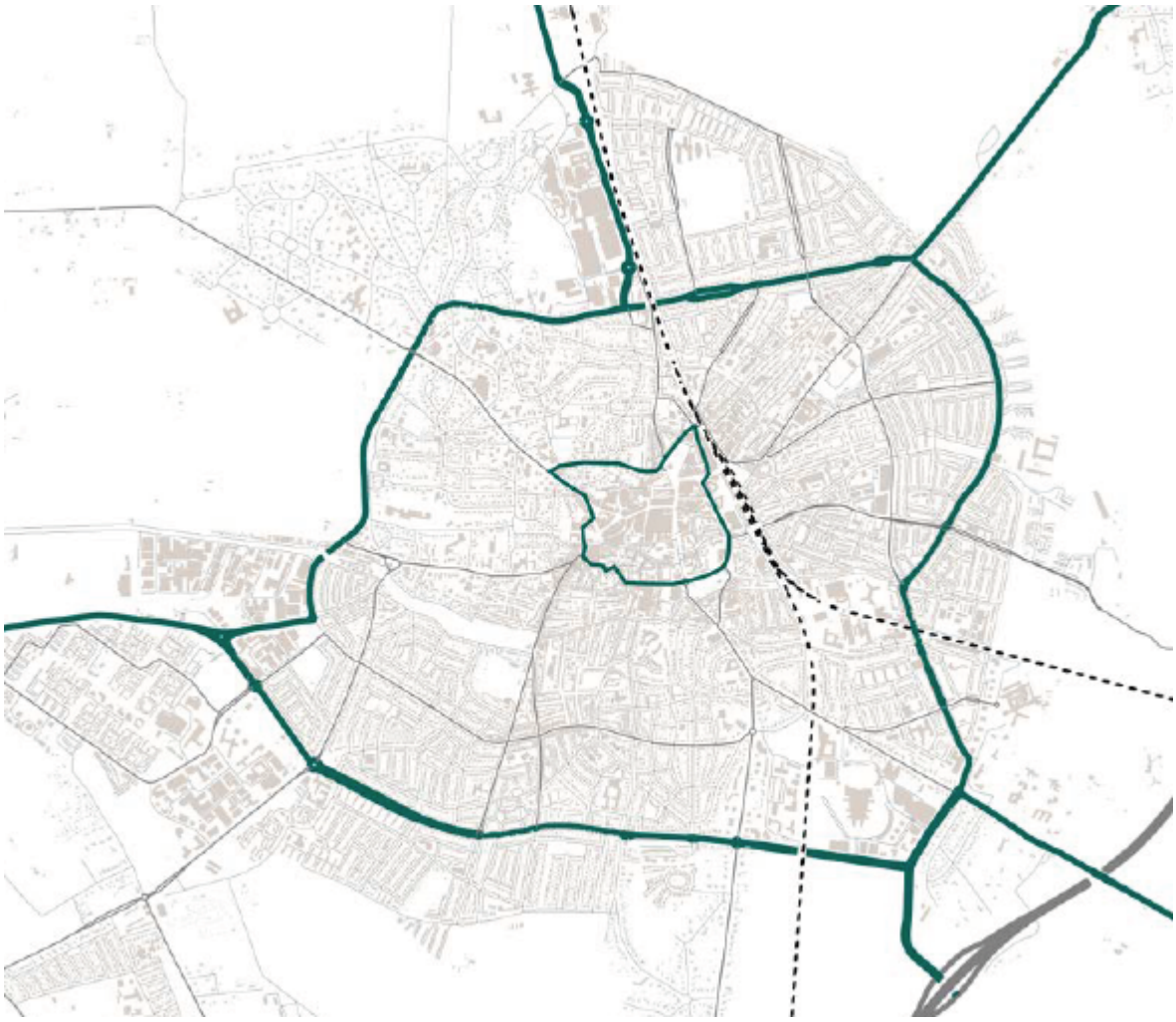
In het plangebied is geen water en zijn geen waterlopen aanwezig. Er is geen waterstructuur.

3.1.5 Verkeersstructuur

De verkeersstructuur in het plangebied kan onderverdeeld worden in drie elementen:

- de Schapenkamp en Stationsstraat zijn onderdeel van de centrumring,
- het Stationsgebied,
- de Koninginneweg die een radiaal vormt tussen centrum- en buitenring.

In het Stationsgebied wordt de openbare ruimte vooral benut door bussen en fietsers en voetgangers, die gebruik maken van bus en/of trein. Autoverkeer in dit gebied komt relatief sporadisch voor en is voornamelijk gericht op lossen en laden van goederen en personen. Onder het gebied bevinden zich parkeergarages, die vanaf de Schapenkamp bereikbaar zijn.



Figuur 16 De centrumring en buitenring van Hilversum (bron: 'Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

In de ontsluiting van centrumfuncties speelt de centrumring een belangrijke rol. Voor de ontsluiting van functies buiten het centrum speelt de buitenring de hoofdrol.

3.2 Wonen, werken en voorzieningen

3.2.1 Wonen

De Koninginneweg bevat diverse woonfuncties. Het gaat om rijenwoningen en wonen boven de begane grondlaag, c.q. op de verdieping.



Figuur 17 Rijenwoningen aan de Koninginneweg (bron: Google maps)

3.2.2 Werken

Binnen het plangebied zijn er geen formele werklocaties aanwezig. Wel zijn er enkele bedrijfslocaties op binnenterreinen, ontsloten via de Koninginneweg. Het gaat om bedrijven, niet zijnde detailhandel, kantoren en horeca.

Het plangebied bevat geen grootschalige kantoorlocaties. Direct grenzend aan het plangebied, rondom de Schapenkamp en de Stationsstraat, zijn wel kantoren aanwezig.

3.2.3 Voorzieningen

Op de Stationsstraat is een vestiging van MBO-Utrecht aanwezig, het betreft de Gooische Zorgacademie. In de Koninginneweg zijn er enkele detailhandelsvestigingen, horeca en dienstverlening gevestigd.

3.3 Verkeer

3.3.1 Autoverkeer

In Hilversum wordt gestreefd naar het inrichten van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig. Concreet betekent dit dat alle wegen in Hilversum zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De Schapenkamp, Koninginneweg en Stationsstraat (tot nummer 29) zijn doorgaande wegen en zijn ingedeeld als gebiedsontsluitingsweg waar de verkeersfunctie belangrijker is dan de verblijfsfunctie en waar een wettelijke snelheid geldt van maximaal 50 km/uur. De kruispunten maken uitwisseling van verkeer mogelijk met wegen van een lagere orde. De overige wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen, met als functie het rechtstreeks ontsluiten van woningen, winkels en bedrijven. De verblijfsfunctie is belangrijker dan de verkeersfunctie en de wettelijke toegestane maximale snelheid bedraagt 30 km/uur. In het plangebied is een gedeelte van de Stationstraat (vanaf nummer 29) gecategoriseerd als 30 km/h.

Door de herkenbaarheid van deze wegcategorieën te versterken neemt de functionaliteit, vindbaarheid en herkenbaarheid in de wijk en daarmee ook de voorspelbaarheid van het autoverkeer toe.

3.3.2 Langzaam verkeer

Fietser

Langs de Schapenkamp, Koninginneweg en Stationsstraat liggen vrijliggende fietspaden. Op de andere wegen is verkeer gemengd. Vanaf het trein station richting MediaPark ligt parallel naast het spoor het fietspad 'Langs de Lijn'. Tevens zorgt de fietstunnel onder het spoor voor verbinding met Oost.

Bij station Hilversum CS aan de Schapenkamp zijn fietsparkeerplaatsen op maaiveld aanwezig. Onder station Hilversum is een bewaakte fietsenstalling gevestigd.

Voetganger

Voetgangers kunnen gebruik maken van de vele voetpaden in het gebied.

3.3.3 Parkeren

In het centrum geldt het regime van betaald parkeren. In het plangebied zijn betaalde parkeerplaatsen op maaiveld, parkeergelegenheid op eigen terrein.

3.3.4 Openbaar vervoer

In het plangebied ligt het busstation dat grenst aan het NS-station Hilversum CS. Het Stationsgebied is een regionaal openbaar vervoersknooppunt. Tevens zijn er taxi-standplaatsen en Kiss & Ride gelegenheid.



Figuur 18 Vervoerplan Gooi en Vechtstreek 2018

3.4 Groen, blauw en natuur

3.4.1 Groen

Het plangebied bestaat grotendeels uit bebouwd/verhard gebied. De groenstructuur beperkt zich tot laanbeplanting langs de Schapenkamp, een kaal veld op het stationsplein en solitaire bomen en boomgroepen verspreid over het plangebied.

3.4.2 Blauw

Voor het plangebied geldt dat er geen oppervlaktewateren of waterkeringen aanwezig zijn. Belangrijkste aandachtspunt is dat hemelwaterwater zoveel mogelijk lokaal wordt vastgehouden, hergebruikt en/of in de bodem wordt geïnfiltreerd.

3.4.3 Natuur

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of Natura 2000. Binnen de invloedssfeer van het plangebied komen ook geen NNN of Natura 2000 gebieden voor.

Bomen en gebouwen in het gebied zijn potentiele verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen. In geval van aanwezigheid van beschermde planten- of diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing.

3.5 Duurzaamheid en leefbaarheid

3.5.1 Duurzaamheid

Duurzaamheid is gericht op drie kwaliteitsaspecten: people, planet en profit/prosperity. De pijler 'people' richt zich op aspecten van sociale kwaliteit en proceskwaliteit: de leefbaarheid van de omgeving, sociale veiligheid en de betrokkenheid van bewoners, bedrijven en overheden (sociale duurzaamheid). De pijler 'planet' is direct gerelateerd aan de milieukwaliteit en thema's als energie, ecologie en water, maar ook aan gezondheid, verkeer en afval, en daarmee aan verschillende grote milieuproblemen zoals verlies aan biodiversiteit, klimaatsverandering, bedreigingen van de gezondheid en aantasting van de leefomgeving (fysieke duurzaamheid). Uitgangspunten zijn een brongerichte benadering, het sluiten van kringlopen en behoud en versterking van de kwaliteit van de leefomgeving. De pijler 'profit/prosperity' richt zich op de aanwezigheid van voorzieningen, voldoende werkgelegenheid en inkomensdifferentiatie en dragen bij aan het functioneren van de leefomgeving (economische duurzaamheid). De essentie van deze zogenaamde Triple P-benadering is een evenwichtige integrale ontwikkeling van de kwaliteitsaspecten.

3.5.2 Leefbaarheid

3.5.2.1 Geluid

De regelgeving die betrekking heeft op geluidshinder staat in een aantal wetten. De Wet geluidhinder (Wgh) voorziet in een zonering van wegen, spoorwegen en industrieterreinen waar 'grote lawaaimakers' zijn of kunnen worden gevestigd, en stelt eisen aan de geluidsbelasting binnen de zones rond en langs die (spoor)wegen en industrieterreinen. De geluidshinder die afkomstig is van inrichtingen (met name bedrijven) wordt gereguleerd op basis van de Wet milieubeheer (Wm).

Het plangebied ligt niet binnen de zone van een industrieterrein. De spoorweg is gelegen ten oosten van het plangebied.

In verband met de voorgenomen ontwikkeling en de hieraan gekoppelde herziening van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek gedaan. In het akoestisch onderzoek zijn de volgende aspecten onderzocht:

1. De toename van de geluidbelasting van bestaande gevoelige gebouwen als gevolg van fysieke wijzigingen van bestaande wegen. Hiermee is de invloed van het plan op de omgeving in beeld gebracht;
2. De geluidbelasting als gevolg van bestaande (spoor)wegen bij de nieuwe gevoelige gebouwen. Hiermee is de invloed van het plan op de omgeving in beeld gebracht.

In paragraaf 5.5.4.2 wordt ingegaan op dit akoestisch onderzoek.

3.5.2.2 Lucht

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16, lid 1 van de Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

a. Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
b. Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10);
d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Specifieke uitvoeringsregels zijn vastgelegd in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder meer om het 'Besluit' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen', de 'Regeling

beoordeling luchtkwaliteit 2007' en het 'Besluit gevoelige bestemmingen'.

De gemeente heeft onderzoek laten doen naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit. De resultaten zijn beschreven in paragraaf 5.5.4.3 Lucht.

3.6 Cultuurhistorische waarden

3.6.1 Historisch-geografischewaarden

Beschermde stads- en dorpsgezichten zijn aangewezen door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). Het betreft objecten in gebieden die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang, dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde, en in welke zich één of meerdere monumenten bevinden.

Het plangebied maakt geen deel uit van een beschermd dorpsgezicht.

Voor wat betreft de Koninginneweg is vermeldingswaardig dat deze weg een van de eerste nieuwe verbindingswegen is, die buiten de oorspronkelijke dorpsstructuur tot stand kwam. Er staan in deze straat rijen arbeiderswoningen, maar de bebouwing (zeker aan de westzijde) stamt overwegend uit het interbellum en maakte deel uit van een centrumplan van Dudok. Dat centrumplan is nooit helemaal uitgevoerd, maar is wel herkenbaar in de grote samenhang in architectuur. De westelijke gevel blijft ongewijzigd, de oostelijke gevel is onderdeel van het stedenbouwkundig plan.

In de Koninginneweg zijn rijen (winkel)woonhuizen gebouwd in een formele opzet van 2 of 3 lagen en een hoge kap, waarbij de langskap op strategische plekken wordt onderbroken met een dwarskap en een hoge topgevel. Hoekbebouwing is prominent vormgegeven met een extra woonlaag en een accent of ronding.

3.6.2 (Steden)bouwkundige waarden

Rijksmonumenten staan ingeschreven in het Monumentenregister van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Provinciale monumenten zijn opgenomen in de provinciale monumentenlijst; gemeentelijke monumenten in de gemeentelijke monumentenlijst. UNESCO-monumenten zijn opgenomen in de lijst van het werelderfgoed.

Het plangebied bevat een gemeentelijk monument. Het betreft het pand op de hoek van de Stationsstraat met de Koninginneweg. In de plannen blijft het pand behouden.



Figuur 19 Het gemeentelijk monument op de hoek van de Stationsstraat en Koninginneweg

3.6.3 Archeologische waarden

In 1992 is het zogenoemde 'Verdrag van Malta' gesloten, een Europees verdrag dat is gericht op de bescherming van het archeologisch erfgoed. Sinds de officiële bekrachtiging van het verdrag door Nederland in 1998 is gewerkt 'in de geest van Malta' en is de Monumentenwet 1988 herzien, op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), om de archeologie wettelijk te verankeren. Op 1 september 2007 is de herziene Monumentenwet 1988 in werking getreden.

De kernpunten, geregeld in de Monumentenwet, zijn:

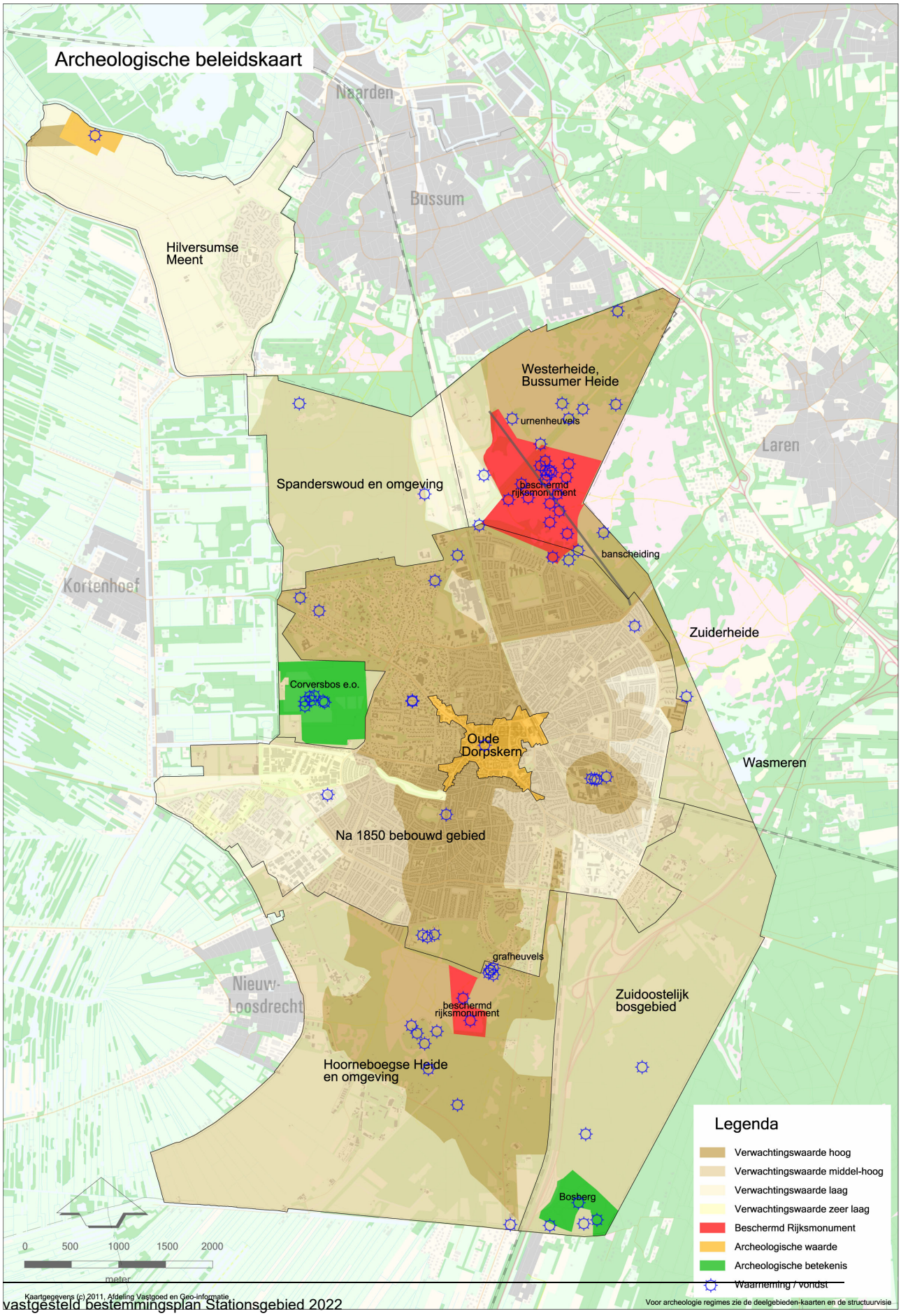
- behoud en bescherming van het archeologisch erfgoed op de plek waar het ligt in de bodem (in situ);
- opnemen archeologie in het ruimtelijke ordeningsproces;
- 'de verstoorder betaalt';
- transparant en helder besluitvormingsproces, informatie verspreiden en kennis van het archeologisch erfgoed vergroten.

De gemeente is het bevoegde gezag, en verantwoordelijk voor het opstellen van een archeologische verwachtings - en beleidskaart. Op de verwachtingskaart staat aangegeven welke archeologische beschermde monumenten, bekende waarden, en welke archeologische verwachtingen in Hilversum aanwezig zijn. Voor het te voeren beleid ten aanzien van de archeologische waarden en verwachtingen in de gemeente, heeft de gemeente een beleidsnota en de daarbij behorende beleidskaart opgesteld. De beleidskaart, moet volgens de nieuwe Wro in het bestemmingsplan worden opgenomen, zodat voor de aanvrager van een vergunning duidelijk is in welke gevallen een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Deze gevallen worden voornamelijk bepaald door een maximale verstoringsoppervlakte en -diepte.

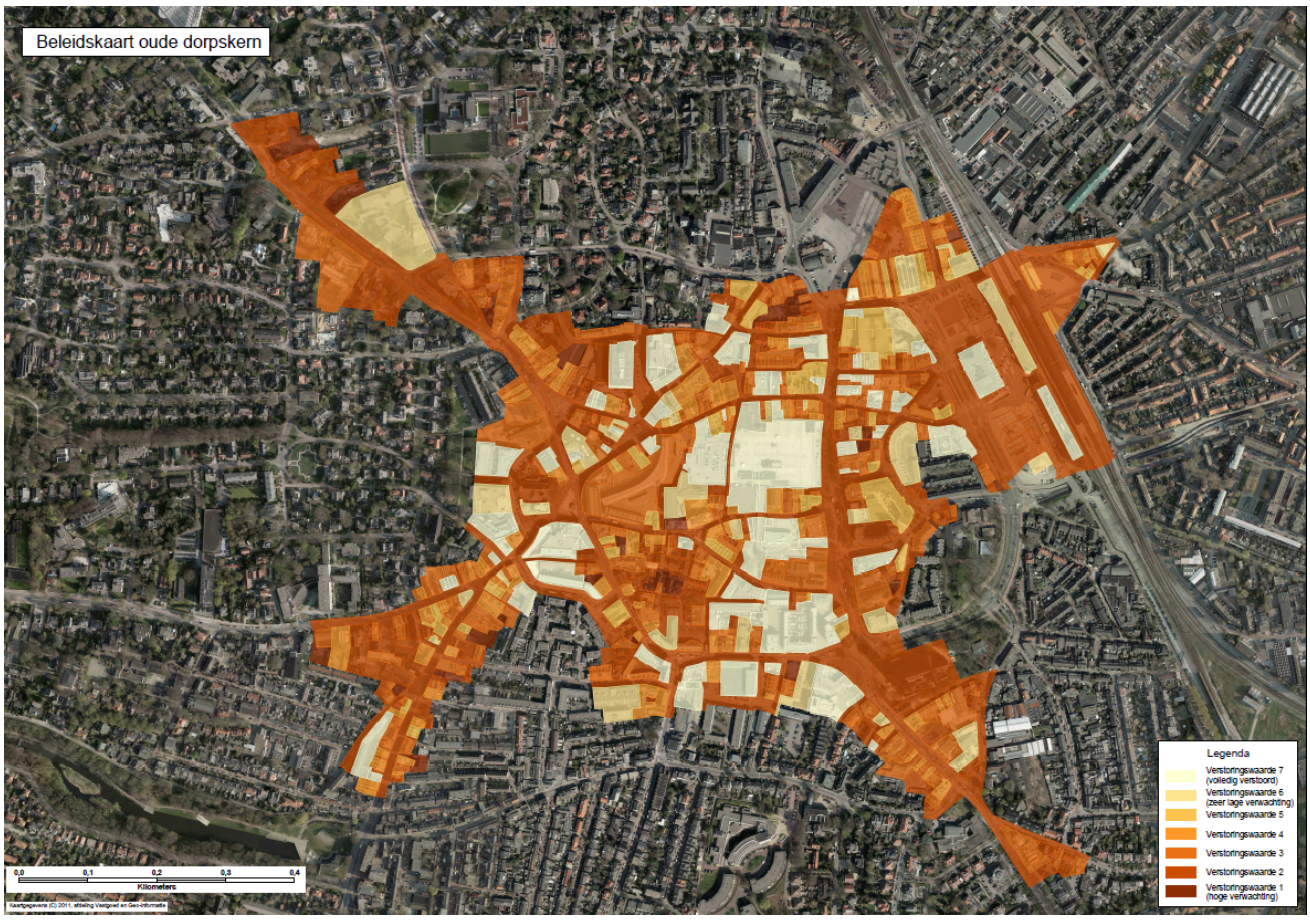
Het archeologische onderzoek is een getrapt proces. Elke stap in het proces wordt afgesloten met een besluit van het bevoegd gezag omtrent het archeologische erfgoed: of het plangebied wordt vrijgegeven,

of een vervolgonderzoek wordt gevraagd, of een planaanpassing, of bescherming van het archeologisch erfgoed in situ. Eerst moet de aanvrager een inventariserend onderzoek overleggen. In dat inventariserend onderzoek wordt vastgesteld of er archeologisch erfgoed in de bodem aanwezig is en of er nader onderzoek nodig is. De volgende stap is het verrichten van een verkennend veldonderzoek (proefsleuven) om de aard, omvang en kwaliteit van het archeologisch erfgoed te onderzoeken. Het plangebied kan hierna op grond van een selectiebesluit worden vrijgegeven, beschermd, of, als bescherming niet mogelijk is, kan een opgraving worden gevraagd. Elke fase wordt uitgevoerd op grond van een programma van eisen. Behalve de eisen die aan het onderzoek worden gesteld in het kader van de Kwaliteitseisen Nederlandse Archeologie (KNA) kan de gemeente aanvullende eisen stellen.

Binnen de gemeente Hilversum wordt gebruik gemaakt van de Structuurvisie Archeologie 'De ondergrondse stad'. In deze structuurvisie is al het mogelijk aanwezige archeologisch erfgoed beschreven. Hiervan is een kaart gemaakt welke is gebruikt voor de bestemmingslegging van de archeologische dubbelbestemmingen.


Archeologische beleidskaart
Naarden
Bussum
Hilversumse Meent
Westerheide, Bussumer Heide
urnenheuvels
Laren
Spanderswoud en omgeving
beschermd rijksmonument
banscheiding
Kortenhoef
Zuiderheide
Corversbos e.o.
Oude Dorpskern
Wasmeren
Na 1850 bebouwd gebied
grafheuvels
Nieuw-Loosdrecht
beschermd rijksmonument
Zuidoostelijk bosgebied
Hoorneboegse Heide en omgeving
Bosberg
Legenda
Verwachtingswaarde hoog
Verwachtingswaarde middel-hoog
Verwachtingswaarde laag
Verwachtingswaarde zeer laag
Beschermd Rijksmonument
Archeologische waarde
Archeologische betekenis
Waarneming / vondst
0 500 1000 1500 2000
meter
Kaartgegevens (c) 2011, Afdeling Vastgoed en Geo-informatie
Voor archeologie regimes zie de deelgebieden-kaarten en de structuurvisie

Figuur 20 Archeologische beleidskaart gemeente Hilversum



Figuur 21 Beleidskaart oude dorpskern

De kleuren in figuur 21 geven de verstoringswaarde aan binnen het gebied 'Oude Dorpskern'. Hoe lichter de kleur des te meer verstoring er heeft plaatsgevonden. De donkerste kleur heeft daarmee de hoogste archeologische verwachtingswaarde.

Voor het plangebied zijn een aantal van deze verwachtingen bepaald. In het plangebied komen gebieden voor met een hoge, middelhoge en lage verwachtingswaarde. Tot slot zijn in het plangebied ook gronden aanwezig waar geen archeologische waarden aanwezig, of te verwachten, zijn.

3.7 Bodem en watersysteem

3.7.1 Bodem

De provincie Noord-Holland heeft een bodemtoets ontwikkeld voor de afweging van bodemaspecten in bestemmingsplannen. Het gaat om de aspecten bodemopbouw, bodemkwaliteit, milieubeschermingsgebieden en archeologie. Deze aspecten zijn met uitzondering van archeologie opgenomen in deze bodemparagraaf. Archeologie is toegelicht in de voorgaande paragraaf 3.6.3. In deze paragraaf wordt ook het grondwatersysteem en daarin eventueel voorkomende verontreinigingen meegenomen.

Bodem

De gemeente Hilversum maakt onderdeel uit van de geografische eenheid het Gooise stuwwallencomplex met onder andere fysisch geografische eenheden zoals stuwwallen. De bodem van Hilversum bestaat hoofdzakelijk uit matig fijne tot zeer grove zanden. De zanden maken deel uit van het water voerende pakket, dat haar basis heeft op een diepte van N.A.P. -160 meter. Naast de genoemde zanden bevat de bodem grindbestanddelen. Tot een diepte van 50 meter onder het maaiveld is gestuwd materiaal aanwezig. Hierin kunnen plaatselijk fijnzandige, lemige en slib houdende lagen voorkomen. De stuwwal is een inzijgingsgebied. Dit plangebied bestaat geheel uit zandige ondergrond.

Functies en bestemmingen moeten afgestemd worden op de bodemopbouw. De bodemopbouw binnen het plangebied stelt echter geen bijzondere eisen aan de functies en bestemmingen.

Aardkundige waarden

De grote verscheidenheid en gaafheid van geografische verschijnselen maakt het stuwwallencomplex van het Gooi bijzonder. Eén van de speerpunten van het provinciale landschaps- en bodembeschermingsbeleid is het beschermen van onderdelen in het landschap, die iets vertellen over de geologische ontstaanswijze van een gebied. Hiervoor heeft de provincie Noord-Holland een lijst met gebieden met aardkundige waarden (aardkundig waardevol gebied) vastgesteld en vervolgens hieruit gebieden geselecteerd als aardkundig monument. De aardkundige waardevolle gebieden zijn nu opgenomen in de provinciale structuurvisie en bijbehorende verordening en genieten als zodanig planologische bescherming. Een groot deel van het bijzondere stuwwallengebied is daarom door de provincie aangewezen als gebied met aardkundige waarden en de ongeroerde delen zijn zelfs aangewezen als aardkundig monument. Binnen het plangebied zijn evenwel geen aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden aangewezen.

3.7.2 Watersysteem

Grondwaterbeschermingsgebied

Ten zuidwesten van het plangebied is de grondwaterwinning Loosdrecht gelegen en ten noordoosten ligt de drinkwaterwinning Laren. Het grondbeschermingsgebied van deze grondwaterwinningen, waarvoor regels vastgelegd zijn in de Provinciale milieuverordening, liggen in zijn geheel buiten het plangebied. Dit betekent dat binnen het gebied ten opzichte van de gebruikelijke zorgvuldigheid geen extra restricties gelden om de drinkwaterwinning te beschermen.

Bodem- en grondwaterverontreiniging

In de oudere wijken is naast de woonbestemming veel bedrijvigheid geweest, ook in de binnenstad. Als gevolg van het langdurige intensieve gebruik is de bovengrond in het centrum over het algemeen licht verontreinigd met PAK en zware metalen (en oplosmiddelen). Plaatselijk komen ernstige verontreinigingen voor. In het verleden zijn een aantal verontreinigingen reeds gesaneerd. De verontreinigingen zijn in beheer bij het Gebiedsgericht Grondwaterbeheer 't Gooi (GBG). Het plangebied valt in het deelgebied Hilversum. Het GBG heeft beheerplannen opgesteld per deelgebied met betrekking tot de verontreinigde grondwater.

De gemeente heeft in 2008 een bodemfunctieklassekaart opgesteld. Op de bodemfunctieklassekaart wordt de gewenste bodemkwaliteit voor nu en toekomst binnen de gemeentegrenzen van Hilversum aangegeven. Uitgangspunt is dat de klasse die aan een bepaald gebied wordt toegekend, overeenkomt met de gevoeligste bodemfunctie binnen het gebied. Het hele gebied is geclassificeerd als functie wonen.

Grondwater

Hilversum ligt op een stuwwal van het Gooi en is infiltratiegebied. Het maaiveld varieert in de binnenstad

van 4,30 meter +NAP in het oosten (Stationsgebied) tot circa 11,00 meter +NAP in het westen (begin 's-Gravelandseweg en Vaartweg). Het eerste watervoerende pakket heeft haar basis op 160 meter minus maaiveld. In de zandige bodem stroomt het grondwater globaal genomen in westelijke richting. De minimale grondwaterstandsdiepte is 3,15 m onder het maaiveld bij het Stationsgebied. De grondwaterstandsfluctuatie bedraagt enkele meters. De grondwaterstanden kunnen in de toekomst stijgen door invloed van het klimaat en activiteiten in de regio zoals afname van drinkwaterwinningen en opzetten van polderpeilen (de laatste aan de westkant van Hilversum).

Bij ondergrondse bouw moet rekening worden gehouden met de grondwaterstand. Kelders moeten waterdicht worden uitgevoerd, zodat de noodzaak tot het lokaal verlagen van de grondwaterstand wordt voorkomen. Bij de bepaling van de maximale grondwaterstand ten behoeve van ondergrondse bouw moet rekening worden gehouden met een marge als gevolg van toekomstige regionale grondwaterstandstijgingen.

In de binnenstad is het grondwater op enkele plaatsen verontreinigd met zware metalen en VOCL (vluchtige organische chloorverbindingen). De verontreinigingen zitten o.a. bij het Stationsgebied Zuid. Bij nieuwe ontwikkelingen waarbij wordt ontwikkeld tot of in het grondwater moet hiermee rekening worden gehouden.

Oppervlaktewater

In de binnenstad is geen oppervlaktewater aanwezig. Om het lokaal verwerken van hemelwater te bevorderen zal bij nieuwe ontwikkelingen gestreefd moeten worden naar ruimte voor water, bijvoorbeeld wadi's in groenstructuren. Dit zullen geen permanente oppervlaktewateren zijn, deze wadi's lopen onder water bij veel regenval.

Bestaand afwateringssysteem

De binnenstad ligt in een gemengd gerioleerd gebied. Dit houdt in dat het afvalwater en het hemelwater via het hetzelfde rioolsysteem wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering Hilversum-oost. Voor nieuw aan te sluiten bebouwing moet contact worden opgenomen met de gemeente. Het afkoppelen van hemelwater van dit systeem wordt bevorderd door bij nieuwe ontwikkelingen het hemelwater lokaal vast te houden, her te gebruiken en/of te infiltreren in de bodem. Berging kan plaats vinden op daken en in ondergrondse (infiltratie) voorzieningen. Hierbij moet voldoende bergend vermogen worden gecreëerd om het waterbezwaar te kunnen bergen en verwerken. De infiltreerbaarheid van de infiltratievoorzieningen moet goed worden bewaakt. Onderhoud aan de infiltratievoorzieningen is voor de perceelseigenaar.

Bij de aanleg van parkeergarages moet bij de ingang een drempel worden aangelegd zodat tijdens heftige regenval het water niet direct de kelders in kan stromen.

Hemelwater kwaliteit

Om bodem- en grondwaterverontreiniging bij de infiltratiepunten op het eigen terrein te voorkomen is het belangrijk om geen onbehandeld koper, zink, lood, teerhoudende dakbedekking (PAK) en andere uitlogende (bouw)materialen toe te passen op oppervlakken/straatmeubilair die in aanraking komen met het regenwater. Daarnaast dient er géén gebruik te worden gemaakt van (chemische) onkruidbestrijdingsmiddelen. De perceelseigenaar is verantwoordelijk voor de grondwaterkwaliteit onder het perceel en dus voor de kwaliteit van het infiltrerende hemelwater.

3.8 Kabels en leidingen

3.8.1 Nutsvoorzieningen

In het noorden van het plangebied, ter hoogte van de Kleine Spoorbomen, is een elektriciteitsgebouw aanwezig.

3.9 Veiligheid

3.9.1 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid omvat de bescherming tegen elke vorm van criminaliteit en fysieke bedreiging/gevoelens van onveiligheid.

In de bestaande situatie heeft het Stationsplein gebrek aan oriëntatie en een betonnen kille uitstraling. Een van de doelen van het 'Stedenbouwkundig plan' is het het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven dan nu.

3.9.2 Externe veiligheid

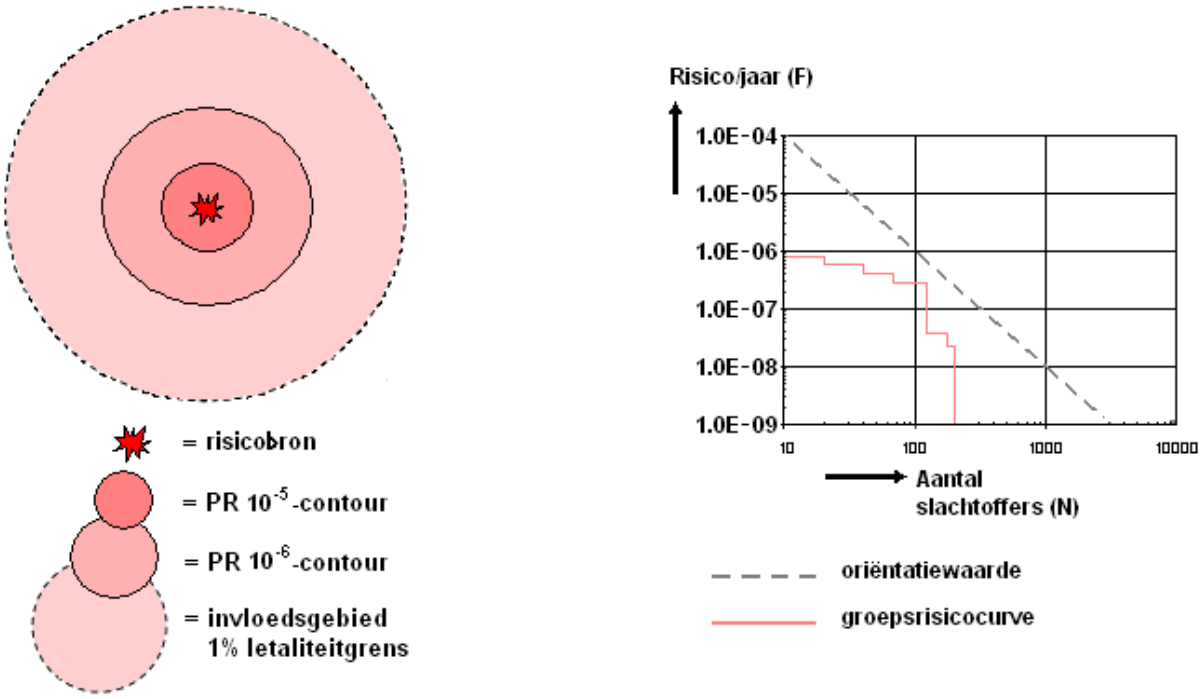
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het wettelijke kader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het huidige beleid voor transportmodaliteiten in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10-6/jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6/jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 22 Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoordingsplicht

In het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 23 Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

De gemeente heeft onderzoek laten doen naar de extrene veiligheidsaspecten van voorliggend plan. De resultaten zijn opgenomen in 5.8.2 Externe veiligheid.

Hoofdstuk 4 Relevante beleidskader

In dit hoofdstuk is het relevante rijks-, provinciaal-, regionaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de functionele structuur opgenomen. Ook is aandacht besteed aan relevant Europees beleid.

4.1 Rijk

4.1.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van onze leefomgeving. Hiermee wil het Rijk inspelen op de grote uitdagingen zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI geeft weer wat bij deze grote uitdagingen de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting het Rijk meegeeft aan decentrale keuzes. Deze keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen. In de NOVI zijn deze maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling over het landelijk gebied.

Het Chw-bestemmingsplan sluit goed aan op de prioriteiten die zijn genoemd in de NOVI, met name inzetten op sterke en gezonde steden en ruimte voor klimaatadaptatie.

4.2 Provincie en waterschap

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH 2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. Centraal hierin staat de leefbare fysieke leefomgeving voor wonen, werken en recreëren nu en in de toekomst. Er wordt ingegaan op de (maatschappelijke) opgaven die op ons afkomen en hoe de provincie daar mee wil omgaan. De hoofdambitie is om te streven naar een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Als sturingsfilosofie hanteert de provincie daarbij 'lokaal wat kan en regionaal wat moet'. Daarbij staat de opgave centraal en bestaat een groot vertrouwen in de initiatiefnemers en andere overheden. De provincie is daarom terughoudend met het opstellen van regels. Naast de hoofdambitie heeft de provincie enkele deelambities gesteld:

- Gezonde en veilige leefomgeving in de hele provincie: voldoen aan de basiskwaliteit is hierbij uitgangspunt
- Natuur en biodiversiteit: natuurinclusief ontwikkelen
- Duurzame en vernieuwende economie: houdt rekening met en bouwt voort op de kenmerken en karakteristieken van de locatie
- Toekomstbestendige landbouw in Noord-Holland: houdt rekening met behoud en versterking van biodiversiteit, bodem en waterkwaliteit
- Klimaatadaptatie: voldoende voorbereid zijn op wateroverlast, hittestress, verdroging, verzilting en de gevolgen van een overstroming
- Energietransitie: bijdragen aan klimaatdoelstellingen
- Ontwikkeling van stad en land: de woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends
- Metropoolregio Amsterdam: dynamiek in balans houden

- Noord-Holland Noord: ontwikkeling unieke kracht en kwaliteitsbalans behouden

Een groot deel van deze ambities is ook op het Stationsgebied van toepassing. Het voorliggende Chw-bestemmingsplan geeft hier invulling aan.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk. Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken (artikel 6.3). Daarnaast moet een ruimtelijk plan rekening houden met de risico's ten aanzien van klimaatverandering (wateroverlast, overstroming, hitte en droogte) (artikel 6.62).

Het Chw-bestemmingsplan is opgesteld met inachtneming van de instructieregels uit de Omgevingsverordening NH2020. Zo worden de woningen binnenstedelijk gebouwd, afgestemd op de lokale en regionale vraag (zie laddertoets in paragraaf 5.5.1). Ook past het plan binnen de regels aangaande de hoogtebeperkingen van de luchthaven Hilversum (artikel 6.72).

4.2.3 Watervisie 2021

Om Noord-Holland veilig, leefbaar en groen te houden en tegelijkertijd een goed investeringsklimaat te hebben, is het nodig om over grenzen heen te kijken. Oplossingen zullen meer buiten het eigenlijke waterdomein gaan vinden, met water als vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke gebiedsontwikkelingen. Dijken kunnen bijvoorbeeld niet oneindig worden opgehoogd om de veiligheid te garanderen. Er zijn slimme en ruimtelijke alternatieven nodig. Innovatieve oplossingen, waarvoor de provincie volop ruimte willen bieden.

De Watervisie 2021 zoekt de koppeling van wateropgaven met ruimte, economie en natuur.Zo is er op en aan het water rust, maar ook ruimte voor vertier en activiteiten. Waar water en natuur zijn, ontstaat vaak als vanzelf recreatie. En die combinatie biedt weer kansen voor economische ontwikkeling. Als een dijk wordt versterkt omdat dat nodig is voor de veiligheid, kan ook meteen een strand worden aanleggen. En wandel- en fietspaden. Wellicht kan ondernemers ruimte worden gegeven voor de aanleg van een jachthaven of steiger. Als dat op de juiste manier wordt gedaan, neemt de biodiversiteit toe én wordt er gewerkt aan de economische ontwikkeling van het gebied. Zo ontstaan mogelijkheden voor natuur en recreatie, en versterkt Noord-Holland de status als watersportprovincie.

Onderdeel van het proces van onderhavig Chw-bestemmingsplan is de watertoets. Hiervoor is een waterparagraaf opgesteld, zie paragraaf 5.7.2.

4.2.4 Waterbeheerplan 2016 - 2021

Het Waterbeheerplan 2016 - 2021 is het kompas voor Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) voor de komende zes jaar. AGV geeft aan wat het waterschap doet aan veiligheid, de beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en aan efficiënte zuivering van afvalwater. Ook zet het waterschap zich in voor het behoud van cultuurhistorisch erfgoed en de natuur. Het waterbeheerplan is op 8 oktober 2015 goedgekeurd door het Algemeen Bestuur van het waterschap en is vanaf 1 januari 2016 van kracht.

De strategische uitgangspunten voor de langere termijn (2030) zijn:

1. samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
2. een klimaatbestendig en waterrobuust gebied;

3. steden die beter bestand zijn tegen extreme regenbuien, wateroverlast,
4. overstromingen, hitte en droogte;
5. een omgeving die zich bewust is van waterveiligheid;
6. water dat overal in het gebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie;
7. gebruik van afvalwater als grondstof en bron voor energie en water;
8. gebruik van vernieuwende oplossingen vanuit samenwerking met kennisinstellingen;
9. andere overheden en marktpartijen;
10. vermindering van regeldruk en vergroting van kosteneffectiviteit;
11. afstemming over alle watertaken per stroomgebied;
12. behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

Met de herinrichting van het Stationsgebied krijgt dit gebied een klimaatadaptieve invulling, zodat wateroverlast en hittestress beperkt worden. Er wordt groen aangelegd. Hierdoor kan het hemelwater beter wegvloeien en ontstaat minder wateroverlast op een regenachtige dag. Bomen en ander opgaand groen zorgen voor schaduwrijke plekken en geven verkoeling op warme zomerdagen en beschutting op regenachtige herfstdagen.

4.2.5 Keur 2019

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden verleend.

Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft regels en richtlijnen opgesteld voor het beheer en onderhoud van alle oppervlaktewateren. Ook wordt in de Keur beschreven hoe er omgegaan moet worden met grondwateronttrekkingen waarvoor AGV bevoegd gezag is. Er gelden diverse geboden en verboden bij werken aan of bij oppervlaktewateren, oevers en beschoeiingen.

In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. Dit scheelt administratief werk voor burgers en bedrijven. In veel gevallen geldt wel een meldplicht.

4.2.6 Strategisch beleidskader Economie

Het versterken van de Noord-Hollandse welvaart en welzijn is het hoofddoel en werken aan een duurzame, vernieuwende en ondernemende economie heeft focus. Uitgangspunt is dat dit beleid een aannemelijke bijdrage levert aan dit hoofddoel. De provincie Noord-Holland is een van de sterkste economische regio's van Nederland met een bijdrage van 20% aan het Bruto Binnenlands Product (BBP) en ruim 18% van alle banen in Nederland. Een gezonde economie is belangrijk voor iedereen in de provincie. Dit biedt perspectieven op werk en ontplooiing en draagt in belangrijke mate bij aan het niveau van welvaart en welzijn.

De provincie wil zich blijven inzetten voor een gezonde en duurzame Noord-Hollandse economie. Dit samen met vele andere actoren in de Noord-Hollandse economie zoals (internationale) bedrijven, andere overheden en belangenorganisaties. De provincie heeft relevante maar niet alles bepalende instrumenten tot haar beschikking. De provincie zorgt voor de juiste condities waarbinnen de economie zich goed kan blijven ontwikkelen.

Welvaartsontwikkeling wordt traditioneel gemeten in de ontwikkeling van het Bruto Regionaal Product (BRP), maar ook de relatieve inkomenspositie van de Noord-Hollander en de werkgelegenheid zijn indicatoren voor welvaart. Maar het begrip welvaart alleen kan te beperkt zijn. Zo geeft het meten van het BBP alleen geen inzicht in de verdeling van welvaart en de (over)exploitatie van grondstoffen. Daarom is het begrip welvaart hier verbreed met welzijn. Het begrip welzijn valt uiteen in tal van factoren, zoals gezondheid, sociale netwerken, veiligheid, enzovoort. Het economisch beleid beperkt zich tot de economische en ruimtelijk-ecologische aspecten van welzijn. Het gaat om de aspecten opleiding en beroepsmogelijkheden, materiële levensstandaard, economische risico's, milieu en leefomgeving. Deze aspecten bepalen als het ware de stand van de barometer van de economie. Zo goed als de informatievoorziening daartoe reikt, zal de provincie dit uitwerken in een uitvoeringsagenda.

Met de herinrichting van het Stationsgebied wordt onder andere ruimte geboden aan duurzame werklocaties, die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

4.2.7 Woonakkoord Gooi en Vechtstreek

Het woonakkoord is een beleidsinstrument van de provincie Noord-Holland met als hoofddoel om meer woningen te realiseren. In een woonakkoord staan maatwerkafspraken over woningbouw, programmering en fasering die de provincie maakt met regiogemeenten. De provincie wil ook stimuleren dat de regio Gooi en Vechtstreek inzet op het verduurzamen van de woningvoorraad en rekening houdt met het veranderende klimaat. De regio Gooi en Vechtstreek ziet een woonakkoord als een goede kans om vorm en inhoud te geven aan de regionale wensen voor extra ambities ten aanzien van bouwen en betaalbaarheid. Mede om die reden heeft de regio Gooi en Vechtstreek ervoor gekozen een akkoord te sluiten tussen provincie, regiogemeenten én woningcorporaties.

De woningbouw-, verstedelijkings- en transformatieopgave zijn verbonden met de opgaven voor klimaatadaptatie, leefbaarheid en leefomgeving. Deze verstrengeling en stapeling van opgaven vraagt om een hecht en effectief regionaal samenspel. Regio Gooi en Vechtstreek wil waarmaken dat er voldoende, betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen komen, zodat haar huidige en toekomstige inwoners een fijne woonplek hebben in de regio Gooi en Vechtstreek.

Om de gestelde doelen te behalen heeft de Regio Gooi en Vechtstreek vier ambities opgesteld:

1. De vitale en toegankelijke regio: meer (betaalbare) woningen bouwen en de kloof tussen huur en koop dichten.
2. De juiste woning op de juiste plek: in relatie tot de integrale opgave (o.a. milieu, werkgelegenheid, leefbaarheid en landschap.
3. Integraliteit en stapeling van opgaven: keuzes maken, consequenties afwegen & leren door experimenteren.
4. Waarmaken: het regionale samenspel.

Het Chw-bestemmingsplan maakt maximaal 450 woningen mogelijk, deze zijn bekend bij de regio en behoren tot de harde plancapaciteit van de gemeente Hilversum. Daarbij geldt dat er van deze woningen minimaal 33% in de sociale huur zal vallen en minimaal 50% middelduur, zodat wordt ingespeeld op voldoende betaalbare woningen.

4.2.8 Woonagenda 2020 - 2025

De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. Vanuit het provinciaal én regionaal belang dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland, maakt de Woonagenda de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet.

De Woonagenda heeft acht actiepunten die jaarlijks bijgewerkt kunnen worden om de ambities van de provincie te realiseren:

1. Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden.
2. Aanbieden van kennis, meedenkkracht en hulp.
3. Versnellen woningbouwproductie.
4. Samenwerking stimuleren.
5. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen.
6. Meer flexibiliteit in de woningmarkt.
7. Stimuleren circulair bouwen.
8. Leveren van informatie en monitoring.

Het Chw-bestemmingsplan maakt maximaal 450 woningen mogelijk, deze zijn bekend bij de regio en behoren tot de harde plancapaciteit van de gemeente Hilversum.

4.3 Regio

4.3.1 Eindrapport MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (2017)

Aanleiding voor het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam is de verwachte toekomstige problematiek in de doorstroming op de A1 ten oosten van Amsterdam. De bereikbaarheidsopgave op de A1 staat niet op zichzelf, maar hangt samen met andere opgaven in de regio. Het betreft opgaven die mede bepalend zijn voor het functioneren van het mobiliteitssysteem aan de oostkant van Amsterdam én opgaven die worden beïnvloed door dit mobiliteitssysteem. Hieruit volgen vier centrale conclusies:

1. De bereikbaarheidsopgave reikt verder dan alleen het knelpunt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes.;
2. Een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken leidt tot een toenemende druk op het gehele mobiliteitssysteem met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van woon- en werklocaties;
3. Er is sprake van een onderbenut potentieel in Almere en Gooi en Vechtstreek waardoor de economie en werkgelegenheid in die regio's geringer presteren dan mogelijk zou zijn;
4. De kwaliteit en de potentie van het landschap worden bedreigd door een toenemende druk op de ruimte en er is sprake van een onderbenut potentieel van het landschap voor versterking van de kwaliteit van de leefomgeving en het vestigingsklimaat in het gebied aan de oostkant van Amsterdam.

4.3.2 Metropoolregio Amsterdam, ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

De nota vormt het gemeenschappelijke vertrekpunt voor de raden voor het opstellen van de structuurvisies en is een uitwerking van de Structuurvisie Randstad 2040 van het rijk. De kern van de strategie is het ontwikkelen van wervende grootstedelijke vestigingsmilieus, die internationaal kunnen wedijveren met concurrerende metropolen. Kernwaarden intensiteit, bereikbaarheid en duurzaamheid. Voor het stedelijk gebied wordt gestreefd naar intensiveren en transformeren. Doel is niet zozeer verdichting maar vooral efficiënter ruimtegebruik, transformatie van verouderde gebieden naar moderne, gespecialiseerde of gemengde gebieden, behoud van sociale en culturele menging in de stedelijke gebieden, concentratie van regionale voorzieningen, publieke diensten en economische functies bij knooppunten van regionaal openbaar vervoer.

Voor het door ontwikkelen van de netwerkstad Noordvleugel tot een Europese metropool is vereist dat de internationale en interregionale bereikbaarheid gegarandeerd is. Hierbij zijn betere verbindingen nodig tussen Almere en Utrecht en Amersfoort. Er moet geïnvesteerd worden in een metropolitaan landschap. Het bestaande landschap voegt een onmisbare en onderscheidende kwaliteit toe aan de metropool. Met name de positie van de agrarische bedrijvigheid, de wateropgave en natuurontwikkeling vereisen een langjarige regionale strategie met forse investeringen. Dit alles moet bovenal duurzaam zijn.

De nota is vastgesteld op 14 december 2007.

4.3.3 Regionale woonvisie 2016 - 2030

De regio Gooi en Vechtstreek wil een complete regio zijn, met een passend woningaanbod voor jong en oud, rijk en arm, kleine of grote huishoudens en goed of slecht ter been. De regio ontleent haar identiteit voor een groot deel aan de diversiteit aan landschappen en woonmilieus en is daardoor een aantrekkelijk vestigingsgebied voor al deze groepen. Het behouden en, waar mogelijk, versterken van deze diversiteit aan woonmilieus waarborgt de vitaliteit van de regio ook in de toekomst.

Zeker tot 2040 wordt nog een groei van de bevolking gezien. Het passend faciliteren van deze groei, in combinatie met het behoud van natuur- en cultuurhistorische waarden, vormt voor de komende jaren één van de belangrijkste uitdaging van de regio. Nieuwbouw zal nodig blijven en voorziet niet alleen in een directe woningbehoefte, maar wordt ook ingezet als strategisch instrument om de doorstroming in de wijken op gang te brengen. De focus zal daarbij moeten liggen op binnenstedelijk bouwen en transformatie. Het behoud van de hoge ruimtelijke kwaliteit in de bebouwde omgeving is daarbij kaderstellend.

Naast 'focus op binnenstedelijk bouwen en transformatie' ligt er nadruk op ontwikkelingen bij OV-knooppunten, zoals hier het Stationsgebied.

In een woningmarkt onder druk kunnen ook groepen in de knel komen. De regio zet zich daarom in om jongeren, jonge gezinnen en mensen met een zorgvraag meer kansen te bieden. Ook is het van groot belang om meer beweging te krijgen in de woningmarkt. Eén van de instrumenten hiervoor is het creëren van meer passend aanbod in het lage middensegment, waardoor het mogelijk wordt om vanuit de sociale huursector door te stromen.

De Regionale Woonvisie is door de Hilversumse gemeenteraad op 8 maart 2017 vastgesteld.

Met voorliggend plan wordt voorzien in de herstructureringsopgave die Hilversum heeft. Het plan voorziet in maximaal 450 woningen, die passen in de stationsomgeving in Hilversum. Er is sprake van inbreiding en door de realisatie van middeldure huur- en koopwoningen zal er doorstroming in de woningmarkt gaan plaatsvinden. Daarmee past de ontwikkeling binnen de doelstellingen van de regionale woonvisie.

4.3.4 Retailvisie Gooi en Vechtstreek

In de regionale detailhandelsvisie Gooi en Vechtstreek (2019) ligt het accent op een sterke, meer hiërarchische hoofdstructuur. De regio is het meest gebaat bij een goed functionerende en aantrekkelijke detailhandelsstructuur. Om deze te bewerkstelligen c.q. te behouden moeten er keuzes gemaakt worden.

De visie en beleidslijn die voor de hoofdstructuur wordt gevolgd is:

- Het centrum van Hilversum vormt het recreatieve winkelhart van de regio met de (inter)nationale ketens. Die positie dient te worden versterkt, ook door gedoseerd ruimte te maken voor leisure (o.a. horeca en cultuur) en andere functies met een regionale reikwijdte. Nieuwe initiatieven die bijdragen aan de versterking van centrum Hilversum als het regionale centrum kunnen dan ook worden gehonoreerd, mits ze geen afbreuk doen aan de opgave het centrum niet alleen sterker, maar ook compacter te maken.

Samengevat kent het regionale beleid de volgende lijn:

- Initiatieven dienen bij te dragen aan de versterking van de gewenste hoofdstructuur in de Gooi en Vechtstreek.
- Nieuwe clusters van detailhandel buiten de genoemde hoofdstructuur zijn niet gewenst.
- Initiatieven die voorzien in de realisering of uitbreiding van verspreid (of solitair) gevestigde detailhandel zijn niet mogelijk.

Bij nieuwe winkels en initiatieven heeft de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland-Zuid (ADZ) een adviserende functie. Van een regionale impact is sprake wanneer de omvang van deze plannen groter is

dan 3.000 m² wvo in centrum Hilversum.

4.3.5 Regionale Energiestrategie

In de Regionale Energiestrategie (RES) 1.0 van Energieregio Noord-Holland Zuid staan de plannen ten aanzien van grootschalige wind- en zonne-energie die overheden, netbeheerders, maatschappelijke organisaties, ondernemers en inwoners hiervoor hebben gemaakt. Daarnaast worden er mogelijkheden verkend om met behulp van duurzame warmtebronnen en -technieken gebouwen te verwarmen in plaats van met aardgas.

De ambitie van Gooi en Vechtstreek is een energieneutrale regio. Alle in de regio benodigde energie wordt dan duurzaam opgewekt. Het is de stip op de horizon waarbij de gemeente zich in eerste instantie richt op de gebouwde omgeving. Een enorme en complexe opgave: het betekent dat de gehele gebouwde omgeving, inclusief ondergrond, moet worden getransformeerd. Het gaat hierbij om duizenden woningen per jaar.

Het Chw-bestemmingsplan draagt bij aan de ambitie van Gooi en Vechtstreek om een energieneutrale regio te zijn.

4.3.6 Koersdocument Regio Gooi en Vechtstreek

De Omgevingswet vraagt aan gemeenten om een toekomstvisie te maken die over alle onderdelen van de leefomgeving gaat: een omgevingsvisie. De vraagstukken die spelen in de leefomgeving stoppen niet bij gemeentegrenzen. Ook inwoners van gemeenten in Gooi en Vechtstreek bewegen zich voor werk, voorzieningen en ontspanning door de hele regio. Wat er op regionaal niveau speelt is ook belangrijk voor de regiogemeenten, want in de lokale omgevingsvisies geven de gemeenten ook een visie over de toekomst van de regio.

Dit is aanleiding waarom de gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren en Regio Gooi en Vechtstreek in 2018 een samenwerking op de omgevingsvisie zijn gestart. Het eindresultaat van deze samenwerking is het Koersdocument Gooi en Vechtstreek. Het project kende drie fasen: verkenningsfase , analysefase en koersfase. In de verkenningsfase en analysefase zijn de regionale opgaven benoemd.

In de koersfase zijn regionale ambities voor de lange termijn over de regionale opgaven benoemd en principes voor oplossingen beschreven. Dit biedt de gemeenten inzicht in de regionale context bij het formuleren van de eigen omgevingsvisie. Het resultaat hiervan is het Koersdocument Gooi en Vechtstreek.

Het koersdocument is in een aantal stappen tot stand gekomen. Er zijn drie tussenstanden geweest, waar gebiedspartijen en gemeenteraden op konden reflecteren en reageren. Bij de derde tussenstand zijn alle gemeenteraden in de gelegenheid gesteld om wensen en bedenkingen te uiten. In het regionale portefeuillehoudersoverleg van 4 maart 2021 is het koersdocument vastgesteld. Tijdens de raadsvergadering van 21 april 2021 is in Hilversum besloten om kennis te nemen van het aangepaste koersdocument van de regio Gooi en Vechtstreek en hier, in het kader van de Omgevingsvisie, geen specifieke betekenis aan te ontlenen.

In de analysefase is regionaal nader onderzoek gedaan naar de volgende onderwerpen:

- water;
- bodem en ondergrond;
- ruimtebehoefte wonen en werken;
- biodiversiteit, veenoxidatie en bodemdaling;
- openbaar vervoer en knooppunten; en
- energiewinning en cultuurhistorie.

Met name het onderzoek naar wonen en werken en het onderzoek openbaar vervoer en knooppunten bevatten elementen die ook van belang zijn voor voorliggend Chw-bestemmingsplan. Het gaat daarbij om

de onderbouwing van de behoefte aan voldoende en kwalitatief goede woningen, voldoende werkgelegenheid en ontwikkeling van OV-knooppunten en inzet op andere vormen van vervoer.

4.4 Gemeente

4.4.1 Structuurvisie Hilversum 2030

Op 15 mei 2015 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Hilversum 2030 vastgesteld. Deze visie schetst het beeld van Hilversum in 2030.

Hilversum werkt constructief mee aan initiatieven vanuit de samenleving. Tenzij bijvoorbeeld zwaarwegende maatschappelijke belangen en/of te verwachten hinder voor bewoners zich hier tegen verzet. Hilversum wil flexibel zijn en energie steken in oplossingen.

Uitgangspunt is ontwikkelend beheren. Dit is een duurzame manier van stedelijke vernieuwing. Hierbij zijn (vaak kleinschalige) ontwikkelingen en beheermaatregelen organisatorisch en financieel in één proces ondergebracht. Deze aanpak maakt het mogelijk op ontwikkelingen in de samenleving te reageren en anticiperen.

De gemeente ziet voor zichzelf een regierol.

Speerpunten van de visie zijn:

- goede woongemeente;
- groen buitengebied;
- centrumgemeente;
- mediastad & creatieve sector;
- stedenbouw & architectuur.

In 2030 is Hilversum een gewilde en aantrekkelijke plaats om in te wonen. Hilversum heeft voor elk wat wils, van dorps en lommerrijk tot meer groen stedelijk en centrumstedelijk. Ook wat de betaalbaarheid van woningen betreft, valt er in Hilversum veel te kiezen. De meeste voorzieningen liggen op fietsafstand.

De ligging van Hilversum in het groen is in 2030 een van de belangrijkste kwaliteiten. Als een groene jas liggen de natuurgebieden rond Hilversum. De kostbare natuur is beschermd. Alle omliggende natuurgebieden zijn overgedragen aan natuurorganisaties. Deze natuurgebieden hebben de status van Nationaal Park (de Gooise Heuvelrug).

In 2030 is Hilversum de centrumgemeente van het Gooi met een aantrekkelijk bruisend stadscentrum. In de afgelopen jaren is er veel gebeurd. In het centrum is een breed aanbod aan winkels, een levendige warenmarkt, evenementen en een gezellig horeca- en cultureel aanbod te vinden. Dit bruisende centrum is aantrekkelijk voor alle inwoners van Hilversum. Maar het is ook een trekker voor mensen uit omliggende gemeenten en toeristen. De pleinen in het centrum en de parken daaromheen zijn levendige plekken, die uitnodigen voor ontmoeting en verblijf.

In 2030 is Hilversum de Mediastad van Nederland. De creatieve sector in Hilversum zorgt voor veel werkgelegenheid. De rode draad door deze sector is het gebruik van beeld en geluid. Deze komen in verschillende vormen en via verschillende kanalen bij de consument terecht, zoals via tv, openbare ruimte, mobiele telefoon, radio, games, sites, kabel, animatie, design en kunstinstallaties. Voortdurend is door de sector ingespeeld op de snelle technologische ontwikkelingen, zoals de digitalisering van de samenleving.

In 2030 staat Hilversum bekend om zijn hoogwaardige stedenbouwkundige, architectonische en landschappelijke kwaliteiten. De tuinstadgedachte en het beëindigingsplan van Dudok zijn hierbij als vertrekpunt genomen. Sterke punten in de stad zoals prachtige (monumentale) gebouwen, (omroep-)complexen en industrieel erfgoed maar ook groene plekken, parken en vijvers zijn met elkaar verbonden. De harmonieuze groene overgangen tussen stad en omliggende natuurgebieden zijn zichtbaar en voelbaar gemaakt. In de woongebieden zijn de bestaande karakteristieken, woonmilieus en kwaliteiten per wijk behouden. Er is in deze gebieden niet of nauwelijks ruimtelijk verdicht. Ruimtelijk en

historisch gezien zou dit ook niet logisch zijn geweest. Diverse gebouwen hebben een andere functie gekregen, bijvoorbeeld kantoorpanden die zijn omgebouwd naar woningen. Uitbreidingen, verdichtingen en schaalsprongen zijn voornamelijk in de dynamische gebieden gerealiseerd.

De structuurvisie geeft voor de stationsomgeving aan dat de route van het station naar het centrum duidelijk en herkenbaar is ingericht, met onder andere begeleidende to-go-functies, terras en groen. Ook is de ambitie vastgelegd om de centrumring te verleggen en tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp terug te brengen. Dit Chw-bestemmingsplan geeft vorm aan deze visie.

4.4.2 Centrumvisie

In het centrum komen veel voorzieningen bij elkaar. Het gaat dan onder meer om winkels, de markt, restaurants, cafés, evenementen, bioscoop, filmtheater en het museum. Het centrum is echter ook ‘gewoon’ een van de wijken van Hilversum. Met daarbinnen verschillende buurten. Er wordt gewoond en gewerkt. Het Stationsgebied is een knooppunt voor bus, trein en auto en vormt een belangrijke entree naar het centrum.

Van oudsher heeft het centrum een lokale en (boven-)regionale functie. Door allerlei ontwikkelingen staat deze positie echter onder druk. Dat is niet uniek. Ook andere centrumgebieden hebben te maken met afnemende bezoekersaantallen, een teruglopende vraag naar vastgoed en als gevolg hiervan leegstand in winkels (en kantoren). Vooral voor centra als dat van Hilversum, met een fors voorzieningenniveau, maar gelegen tussen grote steden als Amsterdam en Utrecht, ligt het risico op de loer dat het tij niet kan worden gekeerd.

Een stevige aanpak is nodig. De ambitie is een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum. Een centrum dat:

- aantrekkelijk is om te bezoeken voor Hilversummers, bezoekers uit de regio en van daarbuiten;
- aantrekkelijk is om er te ondernemen en culturele initiatieven te ontplooien;
- aantrekkelijk is om er te wonen.

Dit kan worden bereikt door de kwaliteit en met name het onderscheidend vermogen van het centrum te verhogen. Onder het centrum verstaan we het gebied binnen de Centrumring (aan beide zijden), aangevuld met het Stationsplein en het Marktplein.

In de Centrumvisie (2015) wordt het verleggen van de centrumring om het Langgewenst heen en de Stationsstraat autovrij te maken bevestigd.

De Centrumvisie vormt de basis voor de herinrichting van het Stationsgebied, die met dit Chw-bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

4.4.3 Detailhandelskader 2017

De raad heeft in juni 2017 het detailhandelskader vastgesteld. Goed winkelaanbod is belangrijk voor Hilversum om een aantrekkelijke stad te zijn en blijven. Detailhandel in de stad zorgt voor levendigheid en leefbaarheid voor bewoners. Ook kan een goed aanbod aan winkels zorgen voor een toename van toeristisch bezoek aan de stad. De uitdaging waarvoor Hilversum staat is het toekomstbestendig houden van haar detailhandelsstructuur en het herbevestigen van de regionale verzorgingsfunctie. Gemeente, ondernemers en vastgoedeigenaren blijven hierom investeren in aantrekkelijke winkelgebieden, die voldoen aan de moderne eisen die bezoekers stellen. Aan deze opgave zal deze nota een bijdrage leveren.

Hilversum beschikt over een heldere detailhandelsstructuur met een regionaal verzorgend centrum (met een functie voor de hele regio), een binnenstedelijke winkelstraat De Gijsbrecht, diverse wijk- en buurtwinkelgebieden en een cluster van perifere detailhandel op het Havenkwartier. Deze structuur blijft het uitgangspunt. Nieuwe concentraties van detailhandel zijn niet voorzien.

Binnen deze structuur wordt ingezet op sterkere, compactere gebieden. Helaas heeft ook de gemeente

Hilversum geen glazen bol en kunnen ontwikkelingen in de detailhandel in de komende decennia niet volledig worden voorzien. Toekomstverwachtingen gaan echter uit van een verdere afname van winkelaanbod. Volgens het ministerie van Economische Zaken is nu al sprake van 20% te veel winkeloppervlakte in Nederland. Met name aan de randen van het centrum, aan de randen van De Gijsbrecht en in buurtwinkelgebieden is een toename van leegstand te verwachten. Door te investeren in compacte winkelgebieden en op transformatie in randgebieden worden gebieden toekomstbestendiger.

De detailhandel staat niet op zichzelf. Functies en concepten grijpen steeds meer in elkaar, waardoor vooral service en vermaak de kwaliteit van het toekomstige aanbod representeren. Het aanbod bestaat uit een aantrekkelijke mix van winkels, horeca, cultuur en evenementen.

Er wordt terughoudend omgegaan met het toevoegen van detailhandel, zeker buiten het compacte centrumgebied.De inzet is hier meer transformatie naar wonen. Waar de beide wijkwinkelcentra een goed toekomstperspectief hebben is het beeld van de buurtwinkelcentra diffuser; met name modern supermarktaanbod bestendigt de toekomstpositie. Diverse buurtwinkelgebieden, zoals Chatham en de Riebeeckgalerij, hebben het lastig. Gelet op het ontbreken van distributieve mogelijkheden is een zorgvuldige afweging van initiatieven van belang. Het behoud van een supermarkt als trekker in het buurtwinkelcentrum is bepalend voor de vitaliteit. Naast de economische functie kunnen buurtwinkelcentra door de kleinschalige lokale voorzieningen een belangrijke functie vervullen voor de buurt. De centra ondersteunen ontmoeting en sociale cohesie op buurtniveau, het ligt dan ook voor de hand om meer in te zetten op maatschappelijke functies. Denk hierbij aan een jeugdhonk, kinderopvang, verenigingen, gemeenteloket, politieloket, dependance van bibliotheek e.d.

De gemeente Hilversum beschikt over verschillende standplaatsen, die een vast, tijdelijk en/of seizoensgebonden karakter hebben. De standplaatsen vullen ook naar de toekomst toe een behoefte in op het niveau van de plek of wijk en vormen een aanvulling op het reguliere horeca- en of winkelaanbod. De verschillende standplaatsen moeten ruimtelijk goed zijn ingepast en hebben een verzorgde uitstraling hebben. Standplaatsen vervullen vooral in en rondom (buurt)winkelgebieden een versterkende functie.

Het PDV-cluster op het Havenkwartier is versterkt met de komst van enkele nieuwe bedrijven (totaal 9.000 m²). Dit zorgt voor een versterking van het cluster van perifere detailhandel op deze locatie. Bezoekers kunnen hier terecht voor bouwmarkten en winkels in woninginrichting. Buiten dit bestaande PDV-cluster is geen ruimte voor andere PDV elders in de stad. Het perifere cluster zorgt voor een completer winkelaanbod op het niveau van de stad en minder uitgaande koopkracht.

Grootschalige detailhandel in branches als bruin- en witgoed, sport en spel, rijwielen/autoaccessoires is belangrijk voor het centrum. Dit type aanbod wordt daarom niet op solitaire locaties, op bedrijventerreinen of in het PDV-cluster toegestaan.

De gemeente gaat zeer terughoudend om met detailhandel op solitaire locaties. Daar waar mogelijk wordt verplaatsing naar een winkelgebied gefaciliteerd. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gaan om de solitair gelegen Lidl supermarkt. Hilversum telt relatief weinig solitair winkelaanbod. Door transformatie neemt dit naar verwachting verder af. Ondernemers stoppen of zien meer toekomst binnen een van de winkelgebieden.

In dit Chw-bestemmingsplan wordt beperkt detailhandel toegevoegd, passend bij de stationslocatie. Dit past binnen het detailhandelskader.

4.4.4 Horecakader

De raad heeft in maart 2017 het Horecakader vastgesteld. Horeca vormt een steeds belangrijkere reden om een stad en in het bijzonder het centrum en andere winkelgebieden te bezoeken. Waar mensen vroeger vooral voor het winkelen kwamen, speelt de beleving die horeca biedt tegenwoordig een belangrijke rol. Hiermee is het economisch belang van aantrekkelijke horeca groot. In de Centrumvisie (2015) is aangekondigd dat het horecakader herzien wordt.

Hilversum werkt hard aan een centrum dat meer mensen aantrekt, die het centrum meer waarderen, vaker terugkomen, langer verblijven en meer uitgeven. Horeca speelt hierin een belangrijke rol. Ook voor

De Gijsbrecht, in buurten, op Media Park en Arenapark is horeca belangrijk.

Uit onderzoek blijkt dat van de in Hilversum aanwezige horecakoopkracht van € 74 miljoen ongeveer € 33 miljoen in de Hilversumse horeca wordt uitgegeven en dus € 41 miljoen wegvloeit naar steden als Amsterdam en Utrecht en andere gemeenten in de Gooi & Vechtstreek. Doel is een substantieel deel (inzet is een derde) van deze omzet (weer) aan Hilversum te binden.

Hilversum heeft daarnaast de ambitie om als sterke centrumgemeente te functioneren voor de regio Gooi & Vechtstreek. Dat lukt op dit moment nog onvoldoende. Bezoekers vanuit de regio en daarbuiten willen we meer dan tot nu toe gastvrij ontvangen. Dat vraagt een goede samenwerking in het centrum.

De kansen die de Mediastad biedt worden door het centrum als geheel en door de horeca daarbinnen nog onvoldoende verzilverd. Hilversum staat landelijk bekend als Mediastad, maar in het centrum is dit nog weinig zichtbaar. Ook van bezoekers aan het Media Park en andere locaties kan meer worden geprofiteerd. Dat vraagt een goede samenwerking met de media in Hilversum.

Om deze ambitie te realiseren moet de horeca (potentiële) bezoekers meer gaan bieden. Het onderscheidend vermogen van de horeca moet worden vergroot. Daarbij is herkenbaarheid van de horeca (waar kan ik als bezoeker wat vinden?) van belang, net als de juiste ondernemer op de juiste plaats (waar voegt een onderneming het meeste toe?) en profilering (weet de horeca alle doelgroepen te bereiken?).

De gemeente draagt bij aan de herkenbaarheid van de horeca door deze vooral in het centrum te faciliteren. Hier speelt de horeca een belangrijke rol als onderdeel van een aantrekkelijk centrum. Buiten het centrum wordt (al jaren) terughoudend omgegaan met het toevoegen van horeca. Daarbij is het belang van horeca voor bijvoorbeeld De Gijsbrecht (ondersteunt de winkelfunctie), voor buurten en wijken (ontmoetingsfuncties) en voor locaties als Mediapark, Werf35 en werklocaties evident.

Het concentreren van horeca in gebieden in het centrum werkt en blijft het uitgangspunt. Binnen het centrum wordt ingezet op twee horecaconcentratiegebieden. Het gaat om het uitgaansgebied Groest en omgeving en de restaurant/winkelzone. Tot nu toe werden drie gebieden onderscheiden. Binnen deze gebieden gaat de aandacht vooral uit naar de pleinen als logische vestigingsplekken voor horeca. In de randgebieden wordt meer ingezet op woonfuncties, waarbij ook qua sluitingstijden, terrassen, geluid. e.d. op de woonfunctie is aangesloten.

Buiten de horecaconcentratiegebieden is er geen focus op uitbreiding van horeca. Initiatieven voor zogenoemde 'pareltjes' blijven wel mogelijk. Voorbeelden van bestaande 'pareltjes' zijn Parc in de Oude Haven en Chef aan de Werf op Werf35. Passende horeca op het Media Park is ook denkbaar. Bij initiatieven die niet passen in het bestemmingsplan wordt een zorgvuldige afweging gemaakt. Hierbij worden alle betrokken belangen, ruimtelijke aspecten en zaken als cultuurhistorische waarden en milieu afgewogen. Een pareltje heeft toegevoegde waarde voor een specifiek gebied (bijvoorbeeld Media Park, Werf35, Arenapark, rand natuurgebied) of voor een complex (vaak bij herbestemming van monumentale panden). Ook kijken we naar het onderscheidend vermogen voor Hilversum en de mate waarin een initiatief zal concurreren met de horeca in de horecaconcentratiegebieden.

In dit Chw-bestemmingsplan wordt beperkt horeca mogelijk gemaakt, passend bij de stationslocatie. Dit past binnen het horecakader.

4.4.5 Afwegingskader Hotels Hilversum 2020

Het Afwegingskader Hotels 2020 is opgesteld om proactief te kunnen sturen op gewenste ontwikkelingen op de hotelmarkt. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit zowel zakelijk als recreatief toerisme sterk. Hierdoor stijgt ook de vraag naar verblijfsaccommodaties. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van nieuwe en uitbreiding van bestaande hotels in Hilversum. Het Afwegingskader Hotels 2020 geeft richting aan gewenste ontwikkelingen door grootschalige hotelontwikkelingen alleen mogelijk te maken op locaties nabij treinstations (Arenapark, Media Park, Stationsgebied).

Dit Chw-bestemmingsplan biedt ruimte voor een hotel met bijhorende horeca en congres- en

vergaderfaciliteiten.

4.4.6 Mediavisie

De creatieve sector is een van de meest dynamische sectoren van Nederland: een groeibriljant die zich razendsnel ontwikkelt en zich uitstrekt van design, mode, kunst en cultuur tot ict, architectuur en media. Een aantal steden heeft een herkenbaar creatief profiel: Eindhoven is design, Arnhem is mode, Deventer is letteren. En Hilversum is media, de Mediastad van Nederland. Met een sector vol potentie, die tegelijkertijd staat voor een fundamentele transitie. De komende jaren zijn bepalend voor de levensvatbaarheid van de creatieve industrie, die een groot deel van de Hilversumse economie bepaald. Hilversum moet zich doorontwikkelen tot de Digitale Mediastad.

Hilversum moet een stad worden met een levendig en innovatief creatief klimaat. Een stad die nationaal en internationaal aantrekt, waar mensen zowel willen werken als wonen en verblijven. Waar mensen elkaar makkelijk ontmoeten op inspirerende plekken in de stad. Die bekend staat als vooruitstrevend, waar creatieve makers van een experiment tot een succesvol (digitaal) mediaproduct komen. Digitale mediaconcepten vinden in Hilversum hun weg naar de markt.

4.4.7 Van app tot Z@pp

De nota 'Van app tot Z@pp', werkprogramma voor versterking van het creatieve bedrijfsleven in Hilversum (november 2011) vervangt het Uitvoeringsprogramma versterking positie Hilversum Mediastad, die in 2010 door de Raad werd vastgesteld. De beleidslijnen voor versterking van de mediasector (scheppen van klimaat van innovatie, netwerkvorming en profilering als Hilversum Mediastad) zijn in deze nota opgenomen maar hebben daarmee een bredere doelgroep gekregen, te weten de gehele creatieve sector.

Dit sluit ook aan bij de behoefte van de creatieve sector om niet afzonderlijke creatieve disciplines te ondersteunen maar juist de crossovers en interdisciplinariteit waaraan de creatieve sector haar bestaansrecht ontleent.

De activiteiten die zijn opgenomen in deze nota ondersteunen primair de versterking van de creatieve sector als economisch relevante sector voor Hilversum. De creatieve sector is bij uitstek een sector die niet alleen waarde hecht aan ‘harde’ vestigingsplaatsfactoren zoals bedrijfshuisvesting maar juist aan ‘zachte’ vestigingsplaatsfactoren zoals kwaliteit van het woon- en leefklimaat, culturele diversiteit en imago van de locatie. Die ‘zachte’ vestigingsplaatsfactoren worden in deze nota besproken als relevant flankerend beleid.

Beleid voor versterking van de creatieve sector vraagt om een bredere benadering, die niet alleen tegemoet komt aan de behoeften vanuit het mediabedrijfsleven maar ook vanuit bedrijven in de creatieve zakelijke dienstverlening, de kunsten, het cultureel erfgoed en de entertainmentsector. Vanuit het economisch perspectief richt beleid voor de creatieve sector zich op verbetering van het vestigings- en ontwikkelingsklimaat voor creatieve ondernemers. Het vraagt echter ook een nauwe samenwerking op het terrein van cultuurbeleid: kunst, cultuur en cultureel erfgoed (waaronder monumenten) vertegenwoordigen een maatschappelijke waarde en vormen de humuslaag voor Hilversums creatieve ondernemingen.

Hilversum en de regio herbergen een schat aan human capital, creatieve bedrijvigheid en creatief talent. De rol van de overheid is om deze elementen te verbinden en te faciliteren en (soms financieel) te ondersteunen in hun ontwikkeling waar dat nodig is.

Een groot deel van de activiteiten die zijn gestart onder het Uitvoeringsprogramma Versterking positie Mediastad levert ook een bijdrage aan de versterking van de creatieve sector in brede zin. Het investeringsprogramma voor de creatieve sector omvat drie hoofdlijnen:

1. verbetering vestigings- en ontwikkelingsklimaat creatieve bedrijven;
2. versterking innovatieklimaat;

3. versterking communicatie.

Creatieve ondernemers waarderen Hilversum om zijn ‘harde’ vestigingsplaatsfactoren: dichtbij opdrachtgevers in de omroepsector, met een breed spectrum aan toeleverende bedrijven die nodig zijn voor audiovisuele en digitale productie van content (= nieuws, entertainment, games etc). Dat is Hilversums ‘unique selling point’ en dat vestigingsklimaat moet op peil worden gehouden om Hilversum aantrekkelijk te houden. Investeringen zijn nodig in kennis en innovatie, en in uitstraling van Hilversumals mediastad of Hilversum als creatieve stad.

Creativiteit is een containerbegrip en betekent niets meer en niets minder dan het vermogen om te vernieuwen. Creativiteit is daarom niet louter voorbehouden aan creatieve klasse of creatieve sector maar kan in alle sectoren van de economie voorkomen, sterker: is zelfs een vereiste om -als bedrijf of organisatie- duurzaam te overleven.

Ook de creatieve sector is een containerbegrip, en omvat bedrijfstakken met zeer uiteenlopende kenmerken.

Een onderneming in de creatieve industrie is gericht op het voortbrengen en exploiteren van kunstzinnigheid, creativiteit en intellectueel eigendom. Hieronder worden ondernemingen en organisaties verstaan die actief zijn in sectoren media- en entertainmentindustrie (inclusief gameontwikkeling en -exploitatie), creatieve zakelijke dienstverlening (bijvoorbeeld vormgeving, reclame en softwareontwikkeling), en kunsten en cultureel erfgoed (inclusief beeldende kunst). De creatieve industrie is een verzameling van culturele en economische sectoren waarin creativiteit centraal staat.

De creatieve industrie is onderverdeeld in 3 categorieën:

1. Media en entertainment

De media- en entertainmentindustrie is een consumentenmarkt. Technologische ontwikkelingen maken verspreiding en exploitatie op grote schaal mogelijk. Door de oriëntatie op de markt en de wereldwijde verspreiding is de media- en entertainmentindustrie onderdeel van het dagelijks leven. Hieronder vallen creatieve beroepen zoals schrijver, journalist, uitgever, boekhandelaar, boekdrukker, game-ontwerper en film-, radio- en televisie-industrie;

2. Creatieve zakelijke dienstverlening

De creatieve zakelijke dienstverlening is een zakelijke markt. Deze bedrijven leveren creativiteit en symbolische waarde aan andere bedrijven. Hieronder vallen creatieve beroepen zoals modeontwerper, grafisch ontwerper, (landschap) architect en (industrieel) vormgever;

3. Kunsten

In de kunsten staan doorgaans artistieke motieven centraal. Economische motieven komen op de tweede plaats. Hieronder vallen de creatieve beroepen in de sectoren podiumkunsten (theater, muziek, dans), de museumsector en de cd- en dvd-industrie.

4.4.8 Economischperspectief 2040

De Hilversumse economie heeft het zwaar gehad de afgelopen jaren. De krimp van de werkgelegenheid is daar een belangrijke indicator van. Dit komt met name door het onder presterende vestigingsklimaat van Hilversum. Het rapport Economisch perspectief 2040 laat zien dat er nog meer verbeteringen van het vestigingsklimaat nodig zijn. Er is vooral te weinig ruimte voor ondernemen, werken en ontmoeten in de stad, maar ook de bereikbaarheid is onvoldoende en Hilversum mist sfeer- en belevingswaarde verhogende elementen. Doorgaan met het huidige actieve economische beleid en alert zijn op het gesignaleerde ruimtekort zijn noodzakelijk om stagnatie te voorkomen en juist verder toe te werken naar een gezonde Hilversumse economie. Groei moet daarbij geen doel op zich zijn, maar juist een noodzakelijk middel om de huidige kwaliteit van leven in Hilversum te behouden. Van een gezonde economische ontwikkeling is in Hilversum sprake, wanneer het vestigingsklimaat geen destructieve werking meer heeft op de economie.

Het rapport adviseert tien economische ontwikkelprincipes te hanteren:

- Maak gebiedsagenda's zodat er maatwerkoplossingen mogelijk zijn.
- Ontwikkel door in de Media, ICT en zorg.
- Stimuleer kennisintensiteit.
- Vergroot het aanbod van werkplekken op formele en informele werklocaties en compenseer bij transformatie.
- Functiemenging en verdichting op informele werklocaties. Verdichting met een bouwhoogte boven de boomgrens moet daarbij mogelijk zijn.
- Bied meer flexibiliteit voor ondernemers om een bedrijfsvestiging aan huis te hebben.
- Ontwikkel Media Park door tot high tech campus, met werken, wonen en verblijfskwaliteit.
- Creëer meer belevingswaarde, stadsbreed.
- Werk aan een compacter centrum, waar leegstaande en/of vrijkomende ruimte herbestemd wordt voor werkplekken, ontmoetingsruimte en leisure.
- Bouw met ruimtelijke kwaliteit hoog in het vaandel: bouw voort op het groene karakter van Hilversum.

4.4.9 Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030

De structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 heeft aantal doelen:

- duurzaam bereikbare stad met behoud van de ruimtelijke kwaliteiten;
- efficiënt verkeerssysteem dat Hilversummers, werknemers en bezoekers in staat stelt om op een efficiënte manier hun activiteiten te ontplooien en te participeren in de samenleving;
- voorkomen negatieve effecten van het verkeers- en vervoerssysteem (doorstromingsknelpunten, luchtkwaliteit, geluid, parkeerdruk, doorgaand verkeer) zoveel mogelijk worden voorkomen;
- bereikbaarheid van Hilversum heeft een positief imago.

Uitgangspunten zijn:

- bestaande infrastructuur en Hoog Openbaar Vervoer (HOV);
- verleggen focus van bouwen naar benutten;
- integrale aanpak voor alle wijzen van vervoer;
- handhaven verdeling wijzen van vervoer en hoog fietsgebruik;
- minder budget dus scherpe keuzes.

Er zijn vier kern opgaven voor verkeer om de ambities te realiseren:

1. Hilversum blijft fietsen, gericht op het behoud van het hoge aandeel fietsgebruik.
2. Een moderner OV-systeem, gericht op het omvormen en uitbreiden van het bestaande OV-systeem van bus en trein met HOV, innovatieve kleinschalige vormen van collectief vervoer, beter functioneren van station Sportpark en het optimaal functioneren van het (regionale) vervoersknooppunt Hilversum Centraal.
3. Beter, veilig en duurzaam gebruik van de verkeersruimte gericht op veiligheid en gedrag, CO2 reductie, nieuwe technieken en modern parkeerbeleid.
4. Oplossen resterende infrastructuur knelpunten, specifiek voor het centrum en het laatste knelpunt op de buitenring.

In het Stationsgebied worden verbeteringen in de verkeersstructuur gerealiseerd, waarbij het langzaam verkeer meer ruimte krijgt en de auto om het voetgangersgebied heen wordt geleid.

4.4.10 Mobiliteitsvisie 2040

De mobiliteit in Hilversum is in beweging. De huidige en de verwachte mobiliteitsproblemen moeten worden aangepakt. Dit vraagt om een aangescherpte visie inclusief maatregelen om de bereikbaarheid van Hilversum, de doorstroming op het wegennet en de verkeersveiligheid te verbeteren. De Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 (2022) is een lokale visie op de mobiliteitsvraagstukken van Hilversum nu en in de toekomst. Hierbij zijn mogelijke consequenties voor andere ruimtelijke onderwerpen (zoals wonen, werken, gezondheid, klimaat en energietransitie) op hoofdlijnen in beeld gebracht. Er is gewerkt met 5 scenario's passend bij Hilversum. Het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" geeft voor de mobiliteit in Hilversum realistische en haalbare oplossingen, die passen bij Hilversum. Het bevat een slimme brede mix van gefaseerd te nemen maatregelen.

De Mobiliteitsvisie met dit scenario bevat een mix van maatregelen en geeft een oplossing op hoofdlijnen voor de aanpak van de Hilversumse problemen op het gebied van mobiliteit. Op basis hiervan kan een groot deel van de maatregelen worden opgenomen in een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hilversum 2040 voor de korte en middellange termijn. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- de mogelijkheden van smart mobility (slimme iVRI installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen);
- één of meerdere zero emissie zones (max. 3);
- een fijnmazig vervoersnetwerk;
- ketenmobiliteit en OV-Knooppuntenontwikkeling;
- deelvervoer;
- betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voor voetgangers en fietsers;
- contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen (meer hybride werken naar aanleiding van Covid-19);
- een aanpassing van het parkeerbeleid.

Voor de volgende maatregelen geldt dat zij, onder andere vanwege het beslag op ruimte, eerst in de participatie van de Omgevingsvisie moeten worden meegenomen:

- de gefaseerde realisatie van mogelijk een drietal multimodale hubs voor o.a. goederenvervoer aan de randen van Hilversum op strategisch gelegen locaties bij invalswegen;
- een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring) die toch goed bereikbaar is;
- nader onderzoek naar de (betaalbaarheid van de) Noordoost-tunnel (van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug).

In de Mobiliteitsvisie is de keuze bevestigd de centrumring om de Markt heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken, zoals eerder al bepaald in de Structuurvisie Hilversum 2030 (2013) en de 'Centrumvisie' (2015).

4.4.11 Parkeernota Hilversum 2017

Met een nog altijd licht stijgend autobezit en met de toename van het aantal huishoudens in de gemeente blijft het een opgave om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen. Hilversum kent een aantal reguleringsmiddelen, waarvan betaald parkeren (in Hilversum altijd gecombineerd met parkeren voor vergunninghouders) en de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen de belangrijkste zijn.

In de Parkeernota Hilversum 2017, zie Bijlage 19 Beleidsregels parkeren 2017, wordt nader invulling gegeven aan het parkeerbeleid. Uiteraard staat parkeren niet op zich; het heeft een nauw verwantschap met onder andere wonen, economie, centrum en mobiliteit. Gelet op de aanstaande veranderingen als gevolg van de Omgevingswet is het nog belangrijker geworden om parkeren goed te borgen in de stad en de mogelijkheid van flexibiliteit in te bouwen. Het bereikbaar en leefbaar houden van buurten is daarbij het uitgangspunt, waarbij klantvriendelijk parkeren voor bewoners, ondernemers en bezoekers

van Hilversum nadrukkelijk betrokken is.

Het doel van de Parkeernota, waar al het autoparkeerbeleid in één document is ondergebracht,is veelledig:

- het beter inspelen op de veranderingen die in de hedendaagse samenleving zichtbaar zijn;
- het bereikbaar en leefbaar houden van de buurten van Hilversum;
- het creëren van een evenwichtige parkeerbalans door vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen;
- effectiever gebruik beschikbare parkeerplaatsen;
- het verbeteren van processen rondom invoering betaald parkeren;
- het bijdragen aan een hoogwaardig woon- en werkklimaat van Hilversum.

Inmiddels wordt gedacht aan actualisering van het parkeerbeleid inclusief nieuwe parkeernormen. Indien de normen wijzigen dan zullen deze 'automatisch' ook gelden voor dit Chw-bestemmingsplan omdat de parkeerregels een zogenaamde 'dynamische verwijzing' bevatten waarmee de meeste actuele normen automatisch van toepassing zijn.

4.4.12 Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten (2020)

De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals het stationsgebied, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. Deze notitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van de parkeernormen uit de parkeernota.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan, gelegen rond het OV-knooppunt Centraal Station, is een reductie van 50% op de parkeernormen in de regels verwerkt zolang de 'Beleidsregels bij parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017' van toepassing zijn. De 50% sluit aan bij de reductie die mogelijk is op basis van de beleidsnotitie 'parkeren bij OV-knooppunten'. Deze beleidsnotitie is vooruitlopend op de algehele herziening van de parkeernormen opgesteld. De reden dat de reductie alleen geldt voorzover de parkeernormen uit 2017 nog van toepassing zijn heeft er mee te maken dat in de toekomstige herziening van de parkeernormen deze reductie al verdisconteerd zal zijn.

4.4.13 Structuurvisie Archeologie 'De ondergrondse stad'

De gemeente Hilversum heeft het archeologisch erfgoed en mogelijke verstoringen daarvan in kaart gebracht. Op 11 mei 2011 heeft de gemeenteraad de met Structuurvisie Archeologie ‘De ondergrondse stad’ ingestemd. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij dat de verstoorder betaalt.

‘De ondergrondse stad’ is een logisch gevolg van internationale afspraken over behoud en bescherming van het archeologisch erfgoed die al in 1992 in het Europese Verdrag van Malta werden gemaakt en in 2006 zijn verankerd in nationale wetgeving. Als gevolg van deze afspraken gaat de gemeente de kennis over de ontwikkeling van het landschap en de bewoningsgeschiedenis gebruiken om vindplaatsen van archeologisch erfgoed in kaart te brengen. Inmiddels is een archeologische beleidskaart ontwikkeld die het mogelijk maakt archeologisch onderzoek in te plannen.

Wanneer sprake is van verstoring van de bodem (bijvoorbeeld bij bebouwing) dan stelt de archeologische beleidskaart (en bijbehorende regels) de initiatiefnemer in staat om te beoordelen waar onderzoek moet plaatsvinden. Allereerst wordt onderzocht of erfgoed aanwezig is, vervolgens om welk erfgoed uit welke periode het gaat. Uiteindelijk wordt het erfgoed opgegraven, worden de sporen van bewoning en gebruik vastgelegd en dienen de voorwerpen als illustratiemateriaal voor de geschiedenis van Hilversum.

In paragraaf 5.6.3 van deze toelichting is opgenomen op welke wijze is omgegaan met archeologie in het plangebied.

4.4.14 Groenbeleidsplan Hilversum 2030

Kenmerkend voor Hilversum is haar groene karakter. Het beleid is er op gericht deze kwaliteit te behouden en verbeteren, bijvoorbeeld door fraai aangelegde groene routes die dwars door de stad lopen. Zo kan iedereen hier met plezier blijven wonen en werken. Het plan beschrijft hoe het groen in Hilversum wordt uitgebreid, ingericht en onderhouden.

Het groenbeleidsplan Hilversum 2030 is een integrale visie op al het groen binnen de gemeente. Er zijn vier speerpunten:

1. Behoud en versterking natuurgebieden in het buitengebied;
2. Verbetering samenhang tussen stadsrand en buitengebied;
3. Inzetten op kwaliteit en beleving van groen in de stad;
4. Mensen betrekken bij groen en profileren Hilversum als groene stad.

De speerpunten zijn uitgewerkt in maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn.

In het plan wordt ook voor alle soorten groen in Hilversum beschreven wat er waar moet komen. Deze streefbeelden zijn van belang bij toekomstige ontwikkelingen. Het Groenbeleidsplan omvat dus de groene randvoorwaarden en ambities voor alle gebieden. Tevens zijn per wijk de kansen en bedreigingen op dit gebied benoemd.

4.4.15 Transitievisie Warmte

De gemeente heeft de ambitie om in 2040 aardgasvrij te zijn en in 2050 klimaatneutraal. In het Klimaatakkoord is zij aangewezen als regisseur van de warmtetransitie voor de gebouwde omgeving. Daar ligt de grootste opgave voor CO2-reductie. Om te komen tot een aanpak voor deze transitie is de Transitievisie Warmte opgesteld. De benadering van deze visie gaat er vanuit dat de verduurzaming van de gebouwde omgeving in Hilversum het meest gebaat is bij een individuele aanpak, die woningeigenaren in staat stelt om op het moment dat hen het beste past de maatregelen te nemen die specifiek voor hun woning en gezinssituatie het beste resultaat opleveren. De gemeente kiest er dan ook voor om haar inwoners individueel te faciliteren bij het verduurzamen van hun woning. Vanuit haar rol als regisseur stuurt de gemeente hier op aan de hand van enkele uitvoeringslijnen.

Gezien de grote, complexe opgave van de warmtetransitie sluiten we graag aan bij initiatieven uit de samenleving en benutten we kansen die zich voordoen vanuit andere opgaven in Hilversum. Gebiedsontwikkeling biedt kansen om verder toe te werken naar een duurzaam gebouwde omgeving. Daarom heeft de gemeente een verkenning uit laten voeren naar de manier waarop ambities op het gebied van de warmte- en circulaire transitie kunnen worden meegenomen in gebiedsontwikkelingen. De ontwikkelingen in het Stationsgebied en 1221 gaven een directe aanleiding en behoefte om invulling te geven aan circulair materiaalgebruik en de energievoorziening. Het ontbreekt aan een duidelijk beleidskader hiertoe. De richtlijnen die voortkomen uit de verkenning zijn ter inspiratie en om ervaring mee op te doen binnen projecten ten behoeve van gebiedsontwikkeling Hilversum breed.

Bij ontwikkelingen in de gebouwde omgeving zullen de wettelijke eisen van aardgasvrij en de BENG-norm (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) als uitgangspunt gehanteerd worden. Daarnaast dient de Transitievisie Warmte als beleidskader en zijn er richtlijnen voor ontwikkelaars om toe te kunnen werken naar een duurzame gebouwde omgeving.

4.4.16 Gemeentelijk watermanagementplan 2021 - 2026

Het gemeentelijk watermanagementplan beschrijft de visie op de watertaken, met welke ambitie de opgaven worden ingevuld, de uit te voeren maatregelen, welke eisen aan de uitvoering daarvan worden gesteld en welke personele en financiële middelen daarvoor nodig zijn. De visie van Hilversum op de gemeentelijke watertaken is grotendeels een voortzetting van het huidige beleid, gericht op uitvoering van de gemeentelijke watertaken en instandhouding van de huidige toestand en goede werking van de riolering. Stevige versterkingen van de visie ten opzichte van voorgaande rioleringsplannen zijn ten aanzien van de maatschappelijke en bestuurlijke opgaven voor klimaatadaptatie en de extra inzet op duurzaamheid.

De visie heef de volgende speerpunten:

1. Gezonde en veilige leefomgeving met hoge ruimtelijke kwaliteit;
2. Klimaatbestendig Hilversum;
3. Duurzaam Hilversum;
4. Slim koppelen met andere ruimtelijke/maatschappelijke opgaven;
5. Communicatie met bewoners, bedrijven en andere beheerders

Om de hoeveelheid water op straat op relatief korte termijn hier te verminderen zijn in het Watermanagementplan 2021 - 2026 drie opgaven opgenomen:

- Het afkoppelen van alle grote dakoppervlakken van het riool, het hemelwater dat afvoert van deze daken komt dan niet langer in het riool maar wordt lokaal opgevangen en geïnfiltreerd.
- Het aanleggen van een extra waterberging in het centrum of postcodegebied 1221 die vol kan lopen bij hevige regen. Uit nader onderzoek/monitoring moet blijken waar en hoe de waterberging het beste kan functioneren.
- Bij nieuwbouw/nieuwe ontwikkelingen moet al het water lokaal binnen de ontwikkeling worden opgevangen, vastgehouden en geïnfiltreerd. Het hemelwater van deze oppervlakken voert niet meer af naar het rioolstelsel, waardoor krapte afneemt.

Het Chw-bestemmingsplan houdt rekening met het gemeentelijk watermanagementplan door nieuwe initiatieven hieraan te toetsen. Daarnaast is er in het plan een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van waterinfiltratie, waarin geregeld is bij nieuwbouw, renovatie en uitbreiding van verharding in het belang van de hydrologische situatie ter plaatse voldoende ruimte gereserveerd voor het bergen en infiltreren van hemelwater binnen de (toekomstige) eigendomsgrenzen van het perceel. Hiermee wordt bijgedragen aan een klimaatbestendig Hilversum.

4.4.17 Welstandsnota

De welstandsnota heeft als doel vooraf helderheid te bieden over de welstandcriteria die door de gemeente worden gehanteerd bij het beoordelen van bouwinitiatieven. Waarbij behoud van de bestaande kwaliteiten voorop staat. Het is belangrijk dat het bestemmingsplan en de welstandsnota goed op elkaar zijn aangesloten. Daarom is in Hilversum de afspraak gemaakt dat bestemmingsplannen met ontwikkelingsmogelijkheden vooraf om advies aan de commissie voor welstand en monumenten worden voorgelegd, waarbij het in eerste instantie gaat om de kwalitatieve paragrafen en de wijzigingsbevoegdheden.

Omdat in een bestemmingsplan de bestemming aan de grond wordt gegeven met de daarbij behorende bebouwings- en gebruiksmogelijkheden, behoren welstandscriteria niet via het bestemmingsplan, maar via de welstandsnota geregeld en eventueel gewijzigd te worden.

De raad heeft op 7 oktober 2020 het beeldkwaliteitsplan 'Stationsgebied' vastgesteld als toetsingskader voor de Commissie Welstand & Monumenten ingeval van omgevingsvergunningaanvragen. Dit beeldkwaliteitsplan geeft inzicht in de gewenste verschijningsvorm van gebouwen en openbare ruimte.

Hiervoor zijn criteria opgenomen.

4.4.18 Woonvisie Hilversum 2021 - 2030

Op 8 juni 2021 is de Woonvisie 2021 tot 2030 'Hilversumse woningmarkt toegankelijk voor iedereen' vastgesteld. De gemeente heeft hierin haar ambities op het vlak van het woonbeleid voor de periode tot 2030 vastgelegd. In de woonvisie ligt de focus op thema's en opgaven waar de gemeente ook echt invloed op kan uitoefenen. De thema's zijn:

1. Hilversumse woningmarkt onder druk;
2. ontbrekende schakels in de woningmarkt;
3. langer en weer zelfstandig thuis wonen van mensen met een zorgvraag;
4. duurzame en energiezuinige woningen.

In het eerste thema wordt ingezet op de realisatie van 3.000 extra woningen in heel Hilversum, de samenwerking met ontwikkelende partijen en op een goede benutting van de bestaande woningvoorraad. Het tweede thema gaat in op het goed benutten van de bestaande woningen door kansen voor doorstroming te vergroten, door aanvullend woningen toe te voegen in segmenten die het meest onder druk staan (sociale huur, middeldure huur en betaalbare koop) en door ruimte te bieden aan de behoefte van bijzondere groepen. Het derde thema voorziet in het bieden van meer levensloopgeschikte en geclusterde woonvormen voor ouderen, met aandacht voor zorg en ontmoeting in de omgeving, en voor het zorg dragen voor andere zorgvragers voor voldoende aanbod verspreid over de stad, zodat mensen prettig kunnen wonen en buurten ook mensen kunnen opvangen. Voor wat betreft het vierde en laatste thema wordt verwezen naar de Transitievisie Warmte (TVW) die voor de gehele bebouwde omgeving in Hilversum is opgesteld.

Voor een goede benutting bestaande woningvoorraad is een rechtvaardige verdeling van schaarse woonruimte uitgangspunt. Hiervoor worden zo veel mogelijk beschikbare instrumenten ingezet. In de eerste plaats gaat het dan om de huisvestingsverordening die we al hebben. Daarnaast moeten nieuwe woningen, die voor een specifieke doelgroep worden ontwikkeld, optimaal bij die doelgroep terecht laten komen. In de woonvisies is vastgelegd dat er via het bestemmingsplan de woningmarktsegmenten worden geregeld en via een doelgroepenverordening hoe lang deze woningen beschikbaar moeten blijven in het betreffende segment.

Zelfbewoningsplicht

Door de hoge druk op de woningmarkt zijn woningen snel meer waard dan de prijs waarvoor ze verkocht zijn. Ook is de verhuur van woningen een interessante investeringsmogelijkheid. Dit kan leiden tot situaties waarbij woningen worden gekocht als beleggingsobject, waarna ze direct na aankoop voor een hogere prijs worden verkocht of in de verhuur worden aangeboden. Daardoor kan een woning direct na de verkoop uit het zicht raken van de doelgroep waarvoor het in eerste instantie vanuit het woonbeleid bedoeld was. Woningen zijn primair bedoeld om in te wonen en niet als investering. Dit wordt geregeld middels een zelfbewoningsplicht. Een zelfbewoningsplicht is een set regels waarmee we de eigenaar van een huis verplichten om de woning (voor een bepaalde periode) zelf te bewonen. Het verkopen of verhuren van de woning wordt daarmee (onder voorwaarden) verboden.

Zelfbewoningsplicht bij nieuwbouw

Voor nieuwbouwwoningen op grond van de gemeente of van derden heeft de gemeente een zelfbewoningsplicht ingesteld. Deze geldt voor woningen die nog gebouwd moeten worden (nieuwbouw) en woningen die worden gebouwd door 'transformatie', doordat de bestemming wordt gewijzigd naar wonen. Bij nieuwbouwwoningen op grond van derden kan alleen een zelfbewoningsplicht worden afgesproken wanneer voor het bouwplan de medewerking van de gemeente nodig is. In dat geval kan de

zelfbewoningsplicht anterieur worden vastgelegd. De zelfbewoningsplicht is een beleidsregel waarin de regels voor zelfbewoning staan opgenomen.

Om ook voor bestaande woningen een zelfbewoningsplicht te kunnen eisen wordt de Huisvestingsverordening gewijzigd.

Goede benutting bestaande woningvoorraad

Een goede benutting van de bestaande woningvoorraad betekent o.a. een rechtvaardige verdeling van schaarse woonruimte en het voorkomen dat door deze schaarste sommige groepen helemaal niet meer voor een woning in aanmerking komen. Dit geldt zeker voor mensen die door hun inkomen zijn aangewezen op betaalbare koopwoningen (tot NHG-grens), sociale of middeldure huurwoningen. Daarnaast moeten nieuwe woningen voor een specifieke doelgroep worden ontwikkeld, optimaal bij die doelgroep terecht laten komen. Met het Chw-bestemmingsplan leggen we de woningmarktsegmenten vast en via de doelgroepenverordening leggen we vast hoe lang deze woningen beschikbaar moeten blijven in het betreffende segment.

Bij nieuwbouwwoningen maken we met de ontwikkelende partijen afspraken over de bewoning van deze woningen, ter voorkoming van speculatie. Hiervoor werken we met een anti-speculatiebeding en een kettingbeding voor zelfbewoningsplicht. Dit instrumentarium vullen we aan in anterieure overeenkomsten door anti-speculatiebeding en zelfbewoningsplicht.

Betekenis voor het Chw-bestemmingsplan

Het Chw-bestemmingsplan draagt bij aan de ambitie van de gemeente Hilversum om jaarlijks 250 extra woningen te realiseren om een passende woningvoorraad te bewerkstelligen. In het Chw-bestemmingsplan geldt dat er niet minder dan 33% sociale huur en niet minder dan 50% middelduur mag worden gebouwd, waarmee wordt aangesloten op de opgave om het tekort aan lage en middeldure woningen te verkleinen. In het plangebied zijn maximaal 450 woningen mogelijk.

4.4.19 Doelgroepenverordening (2020)

Met de doelgroepenverordening kan de gemeente nieuwbouwwoningen behouden voor in de verordening bepaalde doelgroepen. Met de verordening heeft de gemeente een middel om woningen die voor deze doelgroepen op de markt komen ook voor deze doelgroepen beschikbaar te houden. De doelgroepenverordening maakt het niet mogelijk om woningen te bouwen, daarvoor is het bestemmingsplan. De doelgroepenverordening heeft alleen betrekking op nieuwbouwwoningen in de genoemde segmenten en legt daarvoor de huurprijsgrenzen vast. De doelgroepen worden bepaald aan de hand van inkomensgrenzen. De doelgroep sociale huur is wettelijk vastgelegd.

De doelgroepenverordening werkt pas 'door' als de koppeling is gemaakt met het bestemmingsplan. Hiervoor is in de regels het Chw-bestemmingsplan bepaald welk percentage voor welke woningbouwcategorie geldt in het plangebied. Er geldt dat er niet minder dan 33% sociale huur en niet minder dan 50% middelduur mag worden gerealiseerd. Op die manier wordt gewaarborgd dat een bepaald percentage van een woningbouwcategorie moet worden gebouwd. De verordening geldt aanvullend op het Chw-bestemmingsplan, namelijk om ook te waarborgen dat die woningcategorie een bepaalde periode blijft behouden voor de doelgroep. Op het moment dat het Chw-bestemmingplan wordt vastgesteld, geldt ook de verordening. Voor dit Chw-bestemmingsplan is de Doelgroepenverordening gekoppeld aan de regels en verbeelding van dit plan.

4.4.20 Leidraad natuurinclusief bouwen

De biodiversiteit in Nederland neemt al decennia lang af. Dat geldt voor biodiversiteit buiten de stad, maar ook voor biodiversiteit binnen de stad. De stad heeft zijn eigen ecosysteem van planten- en diersoorten die zich hebben aangepast aan het leven in een dicht bebouwde omgeving. Als gezegd staat de leefomgeving van veel gebouwbewonende diersoorten onder druk door het verlies aan verblijfplaatsen door sloop, nieuwbouw, renovatie en isolatie. Ook de leefomgeving van deze soorten wordt steeds kleiner door de toename van verharding in de openbare ruimte en in particuliere tuinen en de afname van de hoeveelheid en diversiteit aan groen. Gevolg is dat dier- en plantensoorten verdwijnen en dat het ecosysteem van de stad uit balans is. Door het ontbreken van natuurlijke vijanden krijgen plaagdieren zoals de eikenprocessierups vrij spel en door het gebrek aan variatie in beplanting zijn verschillende boomsoorten vatbaar voor diverse ziektes.

Willen we het tij keren dan zullen we moeten investeren in het herstellen van de natuurlijke balans in de stad. Voor de gebouwbewonende diersoorten betekent dat meer verblijfplaatsen maken en de leefomgeving beter geschikt maken. Dit is een bredere aanpak dan de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb is gericht op bescherming van het individu en niet op de leefomgeving van de populatie als geheel: worden er voor een vergunningaanvraag geen beschermde diersoorten aangetroffen dan hoeven er ook geen maatregelen te worden genomen. Het uiteindelijke resultaat is dat er potentiële nest- en verblijfplaatsen verloren gaan zonder dat deze worden gecompenseerd.

De benadering is om maatregelen voor gebouwbewonende diersoorten te stimuleren zodat we het plangebied voor de gehele populatie beter maken. Diersoorten zullen daardoor minder kwetsbaar worden voor veranderingen in hun leefomgeving als gevolg van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden. Overigens moeten werkzaamheden altijd voldoen aan de Wnb.

Tot slot profiteren ook de inwoners van Hilversum mee. Een natuurlijke, biodiverse woonomgeving is immers een prettiger en gezonder woonomgeving. Niet voor niets heeft het burgerpanel in een peiling over de Omgevingsvisie aangegeven dat het vergroten van de biodiversiteit met afstand het belangrijkste onderwerp is.

Bij de ontwikkelingen in het plangebied wordt natuurinclusief bouwen als randvoorwaarde opgenomen. Bij het stellen van de randvoorwaarden wordt gebruik gemaakt van Bijlage 20 Leidraad natuurinclusief bouwen.

In de regels is een 'dynamische verwijzing' opgenomen. Indien de leidraad wijzigt dan zal deze 'automatisch' ook gelden voor dit Chw-bestemmingsplan. Op deze wijze is het meest actuele beleid automatisch van toepassing.

Hoofdstuk 5 Ruimtelijk plan

In dit hoofdstuk komt de toekomstige situatie aan de orde. De juridische vertaling van het ruimtelijk plan wordt in hoofdstuk 6 uiteengezet.

5.1 Ruimtelijk structuur

5.1.1 Stedenbouwkundige structuur

(Uit: 'Stedenbouwkundig plan' De Zwarte Hond/Okra vastgesteld door de raad op 29 mei 2019)

Met het aanpassen van de centrumring, de ontwikkeling van nieuwe bebouwing en herinrichting van de openbare ruimte wordt het Stationsgebied, dat loopt van de Beatrixtunnel tot aan de kleine spoorbomen, onderdeel van het centrum van Hilversum. Het bestaande stedelijke weefsel vormt de basis voor het stedenbouwkundig ontwerp. De nieuwe bebouwing zal het passende puzzelstuk zijn dat station en centrum op elkaar laat aansluiten. De rommelige achterkanten aan het spoor aan de stationzijde maken plaats voor attractieve bebouwing zodat een voorkant naar de wijken aan de oostzijde van het spoor ontstaat.

Het op 29 mei 2019 door de raad vastgestelde 'Stedenbouwkundig plan' gaat uit van vijf pijlers voor een nieuw Stationsgebied:

1. Warm thuiskomen in een levendig centrum

Het Stationsplein wordt een warme en groene entree voor Hilversum. Heldere routes verknopen het Stationsgebied met de Groest, de Markt en de Vorstin.

Het Stationsgebied wordt een stedelijke mix met inspirerende functies en een diversiteit aan activiteiten en mensen.

2. Het kloppende hart van de Mediastad

Het Stationsplein vormt het podium voor Hilversumse media innovaties. Plinten zijn gevuld met functies als een city radiostudio en kantoren en ateliers voor creatieve bedrijvigheid. De nieuwe stedelijke woonomgeving sluit aan op de woonwens van mediamedewerkers en andere creatievelingen.

3. Twee wijken aan weerszijden van het spoor visueel en fysiek verbonden

Hilversum zet in op het maken van een alzijdig station. Door het centrum tot aan het station te continueren, wordt de oostzijde van Hilversum bij het centrum betrokken. De tunnelmonden van de bestaande fietstunnel worden aan beide zijden verruimd, de hellingen flauwer en groen wordt toegevoegd.

Rommelige achterzijden aan het spoor aan de centrumzijde maken plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met zichtlijnen vanaf oost op doorzichten en stedenbouwkundige accenten.

4. Het Hilversumse landschap ervaarbaar

Nieuwe brinken en lommerrijke lanen refereren aan het karakteristieke Hilversumse landschap. Het groen verbindt verschillende ruimtes in het Stationsgebied met elkaar, biedt ruimte voor ontmoeting en verbindt de karakteristieke historie met de levendige toekomst.

5. Een toekomstbestendige ontwikkeling

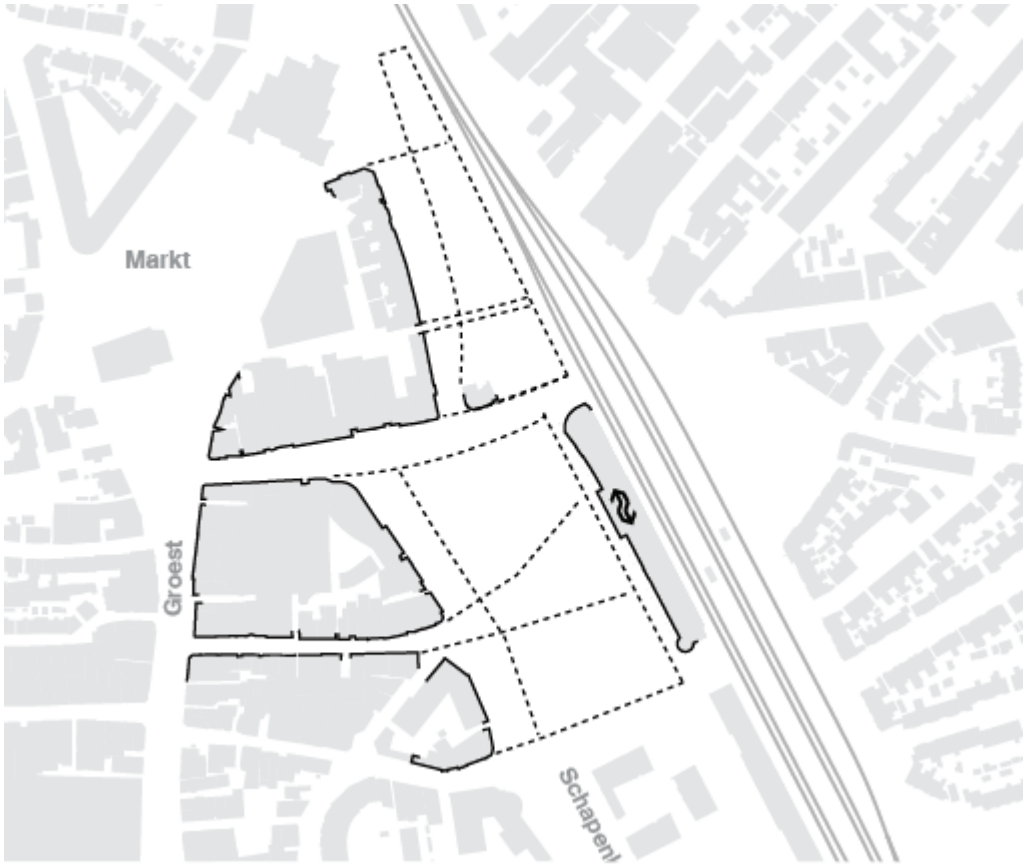
Het Stationsgebied wordt in alle facetten duurzaam. De voetganger en fietser staan centraal, energie wordt gewonnen uit hernieuwbare bronnen en groen en water koelen de openbare ruimte.

De flexibiliteit van het plan uit zich in kleine ontwikkeleenheden zodat continu ingespeeld kan worden op de wens van het moment.

Ad 1. Warm thuiskomen in een levendig centrum

Het nieuwe 'Stedenbouwkundig plan' verbetert de relatie tussen centrum en stationsomgeving. Door het aanpassen van de centrumring, de ontwikkeling van nieuwe bebouwing en herinrichting van de openbare ruimte wordt het Stationsgebied onderdeel van het centrum van Hilversum.

Het bestaande stedelijke weefsel vormt de basis voor het stedenbouwkundig ontwerp.



Figuur 24 Continuering stedelijk weefsel richting station ('Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)



Figuur 25 Nieuwe bouwvolumes ontstaan binnen contouren ('Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

Bouwhoogtes

De nieuwe gebouwen stralen diversiteit uit en variëren in hoogtes. Er wordt aangesloten op de kwaliteit, sfeer en structuur van het centrum. De bouwhoogtes variëren gemiddeld tussen de drie en (vanwege het coalitieakkoord) acht bouwlagen. Om een logische aansluiting te maken met de omgeving en het begin van het centrum te markeren is de bebouwing direct ten noorden van Entrada en het bouwblok grenzend aan de kleine spoorbomen hoger dan de overige bebouwing in het Stationsgebied.

Dakvormen

De nieuwbouw wordt gekenmerkt door een, op het historische centrum van Hilversum geïnspireerd, afwisselend beeld van verschillende dakvormen.

Actieve plinten

Functies in de plinten zorgen voor levendigheid op het maaiveld. De overgang tussen openbare ruimte en bebouwing gaat in stappen, waardoor een geleidelijke overgang ontstaat tussen bebouwing en maaiveld.

In de plinten van de nieuwbouw aan het Stationsplein is ruimte voor bijvoorbeeld een mediacafé, creatieve start ups en ontmoetingsplekken voor mediawerkers. Een podium geeft zicht op het stationsplein waar Hilversumse bedrijven en studenten de nieuwste media innovaties tonen.

Architectuur

De nieuwbouw in het Stationsgebied zal relateren aan de kwaliteiten van het historische Hilversum. De relatief kleine eenheden binnen de nieuwe blokken maken het gevelbeeld divers. Binnen de verschillende gebouwen (nieuwbouw en aangrenzende bestaande bouw) is de architectuur in samenhang.

Het karakteristieke gemeentelijk monument op de hoek van de Koninginneweg en de Stationsstraat blijft behouden in de nieuwe situatie. De nieuwe gebouwen langs de Koninginneweg lopen qua maat richting het spoor op en presenteren zich als voorkant richting de oostkant van het spoor. In de plint van de nieuwe bebouwing direct, parallel aan het spoor is ruimte gereserveerd voor een parkeervoorziening die ontsloten is via de Koninginneweg en een entree ten hoogte van de voormalige grote spoorbomen.

Eisen van welstand

Voor de transformatie van het Stationsgebied is een beeldkwaliteitsplan gemaakt, dat referentiebeelden presenteert van de situatie in het plangebied na realisatie van het plan.

Het beeldkwaliteitsplan stelt kaders. Voor wat betreft gebouwen gaat om bijvoorbeeld rooilijn, (hoek)accenten, kappen, gevelbeëindigingen, gevelopeningen, kleurstelling en materialisering, plinten en aansluiting op maaiveld. Wat betreft de inrichting van de openbare ruimte gaat het om bijvoorbeeld materialisering en kleur, wijze van omgaan hoogteverschillen, toegankelijkheid, media en beplanting.

Aangezien in een bestemmingsplan de bestemming aan de grond wordt gegeven met de daarbij behorende bebouwings- en gebruiksmogelijkheden, behoren welstandscriteria niet via het bestemmingsplan, maar via aanpassing van de welstandsnota gewijzigd te worden. De raad heeft op 7 oktober 2020 het beeldkwaliteitsplan 'Stationsgebied' vastgesteld als toetsingskader voor de Commissie Welstand & Monumenten ingeval van omgevingsvergunningaanvragen. Dit beeldkwaliteitsplan geeft inzicht in de gewenste verschijningsvorm van gebouwen en openbare ruimte. Hiervoor zijn criteria opgenomen.

Ad. 2 Het kloppende hart van Hilversum Mediastad

Om van het Stationsgebied the place to be te maken, voorziet het 'Stedenbouwkundig plan' in aantrekkelijke stedelijke voorzieningen en activiteiten voor alle mogelijke gebruikersgroepen, op elk moment van de dag. Bewoners, gebruikers en bezoekers komen hier straks eten, vergaderen, borrelen, studeren en ontspannen. Het Stationsgebied wordt een levendig gebied waar altijd wat te beleven is.

Het Stationsplein zal het hele jaar door een levendig gebied worden met terrassen, bebouwing met een arcade en groen. Een podium met zitelementen geeft zicht op het Stationsplein, waar de nieuwste Hilversumse media innovaties worden getoond.

In de plinten van de bebouwing is volop ruimte voor media en andere creatieve bedrijvigheid. Ateliers, kantoren en woon-werkunits bieden ruimte voor zowel beginnende als gevestigde creatieve bedrijven.

Doordat de bedrijvigheid zich voornamelijk op de begane grond concentreert is er volop interactie tussen passanten en professionals. De bebouwing is flexibel waardoor er bijvoorbeeld ook ruimte is voor onderwijs of een hotelfunctie.

In het Stationsgebied is er volop ruimte voorzien om te wonen. De verschillende blokken, die allen een Hilversumse maat en schaal hebben, aan zowel het Stationsplein als aan de Koninginneweg, bieden ruimte voor verschillende woonvormen. Deze dynamische omgeving is onder meer aantrekkelijk voor jonge creatievelingen, één- en tweepersoonshuishoudens en draagt daarmee bij aan het vestigingsklimaat van de Mediastad!

Ad. 3 Verbinding weerszijden spoor

Met de ontwikkeling van het Stationsgebied wordt een grote stap gezet in de verdere verbetering van de relatie tussen de twee wijken aan weerszijden van het spoor. Routes worden gecontinueerd, nieuwbouw

presenteert zich richting de oostzijde en er is volop ruimte voor groen.

Met de ontwikkeling van het Stationsgebied wordt de kwaliteit van het centrum doorgetrokken tot aan het station. De desolate plek die het Stationsgebied nu is, maakt plaats voor een levendig en aantrekkelijk centrumgebied.

De afstand tussen het oostelijk deel van Hilversum en het centrum wordt daarmee letterlijk en gevoelsmatig verkleind.

Fietstunnel

Al in de bestaande fietstunnel onder het spoortracé zullen bewoners de levendigheid en de karakteristieke kwaliteiten van het Hilversumse centrum kunnen ervaren.

De verbinding onder het spoor door is de belangrijkste verbinding tussen de oostkant van Hilversum en het centrum. Vandaag de dag is de entree van de fietstunnel donker en nauw, de openbare ruimte stenig en zijn de hellingen steil, waardoor voor de voetganger en de fietser de routing onder het spoor door onaangenaam is.

Zowel aan de centrumzijde als aan de oostzijde van het spoor wordt de bestaande fietstunnel aangepast. Aan de centrumzijde zal door de aanpassing van het fietspad de helling flauwer en dus aangenamer worden. De harde wanden van de bestaande fietstunnel maken plaats voor getrapte taluds met volop ruimte voor groen. Daarnaast zal door raampartijen de nieuwe ondergrondse fietsparkeervoorziening al vanuit de tunnel zichtbaar zijn. Zo ontstaat er meer sociale veiligheid en zal de tunnel ruimer en lichter ogen.

Koninginneweg

De herontwikkeling van de bebouwing tussen de Koninginneweg en het spoor biedt kansen om de rommelige achterkanten te vervangen voor nieuwbouw die zich presenteert richting de oostzijde van het spoor.

Zichtlijnen vanaf onder meer de Hoge Larenseweg, de Korte Noorderweg en de Geuzenweg zullen een afwisselend beeld geven op stedenbouwkundige accenten, groen en doorzichten op de Koninginneweg.

Ad 4. Het Hilversumse landschap ervaarbaar

Brinkdorp Hilversum heeft sinds het midden van de 19e eeuw een royale uitstraling door de aanleg van verschillende villaparken. In het centrum waren vele ruime bloemperken aanwezig. Als tegenhanger van dit uitbundige groen zijn de smalle centrumstraten intiemer van aard.

Dit systeem wordt in het Stationsgebied doorgezet. Het centrumweefsel wordt met het station verbonden. Smalle centrumstraten bestaan naast royaal opgezette groene pleinen en routes. Begeleidende groenstructuren zijn lineair vormgegeven en bevatten hoofdzakelijk cultuurlijker ogende soorten. Op verblijfsplekken zullen weelderiger ogende soorten gebruikt worden.

Over de openbare ruimte

De karakteristieke driehoekige brinken hebben een kenmerkende structuur in het stedelijk weefsel van Hilversum achtergelaten. Het 'Stedenbouwkundig plan' van het Stationsgebied borduurt hierop voort met heldere routes voor alle vervoersstromen. Door het continueren van rooilijnen, routes en bebouwingsstructuur wordt het Stationsplein, naast de Kerkbrink, het Marktplein en het Gooilandplein, het vierde plein van Hilversum, geïnspireerd op de brinken. Hiermee draagt het bij aan het versterken van de Hilversumse identiteit.

Stationsplein

Het Stationsplein wordt een levendig gebied met terrassen, bebouwing, groen en zitplekken. De nieuwbouw vormt straks een logische overgang tussen de grootschalige gebouwen die de laatste decennia zijn ontwikkeld en het fijnmazige, historische centrum. De nieuwe routes naar het centrum vormen overzichtelijke zones met een duidelijke geleiding en menselijke maat.



Figuur 26 Het nieuwe Stationsplein ('Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

Ook voor de fietser zijn de doorgaande routes duidelijk herkenbaar waardoor het plein gebruiksvriendelijk wordt . De ingang van de fietstunnel blijft vanaf het hele plein goed zichtbaar. De fietstunnel wordt verruimd en krijgt een zichtbare entree voor de ondergrondse fietsparkeervoorziening.

Direct ten zuiden van het Stationsplein is een functioneel en groen ingericht bus plein, met ruimte voor taxi's.

Het busplein is goed zichtbaar vanaf het Stationsplein en de entree van het stationsgebouw. Ook de Kiss & ride plekken zijn logisch verbonden met het Stationsplein en direct aangesloten op het

autonetwerk van Hilversum.

Koninginneweg

De Koninginneweg wordt ingericht als royale boulevard met volop ruimte voor groen. De nieuwbouw presenteert zich zowel aan de Koninginneweg als aan het spoor waardoor rommelige achterkanten plaatsmaken voor een voorkant naar oost.

Met de herontwikkeling van de Koninginneweg ontstaat de ruimte voor het herprofileren van de openbare ruimte. Waar nu het profiel krap en stenig is, is het nieuwe straatbeeld ruim en groen. De verkavelingsstructuur van de nieuwbouw aan de Koninginneweg sluit qua sfeer, maat en schaal aan op de bestaande gebouwen.

De parkeervoorziening wordt ingepast met een groen talud, waardoor een landschappelijk beeld vanaf de oostzijde ontstaat.



Figuur 27 De nieuwe Koninginneweg ('Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

De vernieuwde Koninginneweg koppelt de Vorstin op een aantrekkelijke manier aan het station en het centrum. Verder sluit de nieuwe bebouwing aan op het bestaande fijnmazige netwerk van het centrum. Zo ontstaat er bijvoorbeeld een route vanaf de nieuwe bebouwing via de Paardenmarkt met de Markt, waardoor het fijnmazige netwerk van Hilversum verder wordt versterkt.

In de nieuwbouw van de Koninginneweg is een levendige mix van zowel wonen als bedrijfsruimte voorzien. De binnentuinen in de nieuwe bouwblokken zorgen voor een aangenaam woonklimaat voor creatievelingen en andere doelgroepen. In de nieuwbouw langs het spoor is ook ruimte voor kleine

bedrijfsunits en grotere kantoorruimtes voor creatieve bedrijvigheid.

Vandaag de dag is er vanaf de oostkant van het spoor zicht op rommelige achterkanten. Na de herontwikkeling van de Koninginneweg zullen zichtlijnen vanaf onder meer de Hoge Larenseweg, de Korte Noorderweg en de Geuzenweg een blik geven op een levendig silhouet van daktuinen, gevarieerde gebouwen en doorzichten op de Koninginneweg.

Stationsstraat en Leeuwenstraat

Door het toevoegen van groen en het bieden van ruimte voor voetgangers en fietsers zullen de routes via de Stationsstraat en de Leeuwenstraat aan kwaliteit winnen. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht met ruimte voor groen.

In de huidige situatie vormt de Leeuwenstraat de belangrijkste route vanaf het Stationsgebied met het centrum. Ook in de toekomstige situatie behoudt deze route zijn functie als winkelroute tussen het station en de Groest. De nieuwe bebouwing aan het Stationsplein volgt de rooilijnen van de Leeuwenstraat, waardoor het centrum tot aan het stationsgebouw wordt gecontinueerd. De Leeuwenstraat behoudt zijn stenige karakter, maar door de herinrichting van de openbare ruimte en het toevoegen van boomgroepen wordt het straatbeeld prettig en groen.



Figuur 28 De Stationsstaat en Leeuwenstraat ('Stedenbouwkundig plan', De Zwarte Hond/Okra)

Met het aanpassen van de Stationsstraat: ruimte voor groen, fietser en voetganger en de routing tussen de twee nieuwe bouwblokken op het Stationsplein wordt een tweede, aangename route gerealiseerd tussen het Stationsgebied en het centrum. Het profiel in de Stationsstraat is ruimer dan die van de Leeuwenstraat. Er is meer ruimte voor een landschappelijke inrichting met een klimaatwadi, zitelementen en goede, ruime routes voor voetganger en fietsers.

De routes via de Leeuwenstraat en via de Stationsstraat sluiten logisch aan op het Stationsplein en de bestaande fietstunnel en daarmee op het netwerk van voetgangers- en fietsroutes aan de oostzijde van het spoor. Doordat de kwaliteit van het centrum wordt gecontinueerd wordt het centrum richting oost doorgetrokken.

Ad 5. Een toekomstbestendige ontwikkeling

De groengebieden spelen middels waterberging en hittestressreductie een belangrijke rol in het toekomstbestendig maken van het Stationsgebied.

5.2 Wonen, werken en voorzieningen

5.2.1 Wonen

Dit bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 450 woningen in het Stationsgebied. Het precieze aantal is afhankelijk van de verdeling tussen woningen en werkruimte, van het type woningen en de grootte van de woningen. De gemeente wil in ieder geval 1/3 deel van de woningen in het sociale segment (sociale huur) bouwen en minimaal 50% middelduur (huur of koop). Het resterende deel kan in het dure segment worden gerealiseerd.

Door een dergelijke verdeling wordt voor ieder wat wils gebouwd en ontstaat er diversiteit in de woningen en van de bewoners. Zo lenen de zuidelijke bouwblokken aan de Koninginneweg zich goed voor gezinswoningen, zijn de noordelijke blokken aan de Koninginneweg onder meer geschikt voor studentenwoningen en kunnen de blokken op het Stationsplein een mix worden van starters en professionals.

Woningen kunnen zowel op de verdiepingen als op de begane grond worden gebouwd, waarmee differentiatie aan functies in de plint ontstaat en een dynamisch stationsgebied wordt gecreëerd. Zowel overdag als tijdens de avonduren ontstaat hier een levendige sfeer.

De exacte locatie, vorm en het precieze aantal (per bouwblok) zijn niet vastgelegd. Hierdoor is er flexibiliteit om in te spelen op actuele ontwikkelingen op de woningmarkt.

5.2.2 Werken

Het Stationsgebied biedt een stedelijke mix met inspirerende functies en een diversiteit aan activiteiten. Het Stationsplein vormt het podium voor Hilversumse media innovaties. Voor vulling plinten kan worden gedacht aan functies als een city radiostudio en kantoren en ateliers voor creatieve bedrijvigheid.

In de nieuwbouw van de Koninginneweg is naast wonen ook bedrijfsruimte voorzien, zoals ruimte voor kleine bedrijfsunits en grotere kantoorruimtes voor creatieve bedrijvigheid. In de plinten van de bebouwing is volop ruimte voor media en andere creatieve bedrijvigheid. Ateliers, kantoren en woon-werkunits bieden ruimte voor zowel beginnende als gevestigde creatieve bedrijven.

5.2.3 Voorzieningen

Het Stationsgebied bevat diverse stedelijke voorzieningen. Op het Stationsplein is beperkt ruimte voor horeca met terrassen en enige detailhandel. De functie van detailhandel en horeca binnen het plangebied zijn gericht op kort verblijf, vooral to-go achtige concepten en in beperkte vorm, zodat het Stationsgebied niet concurreert met het centrum. Ook is hier plaats voor een hotel, congreszalen en vergaderruimte. In de buitenruimte is ruimte voor ontmoeting en ontspanning en daarnaast zal het hier mogelijk worden om evenementen te organiseren. Aan de zuidzijde van het Stationsplein is plaats voor het busstation. Andere voorzieningen die mogelijk worden gemaakt in het Stationsgebied zijn een sportschool, maatschappelijke functies zoals arts, tandarts, fysiotherapie, religie, voortgezet, beroeps- of volwassen onderwijs. Deze functies passen met name goed aan de Koninginneweg.

5.2.4 Dienstenrichtlijn

De analyse van relevante beleidsstukken en van de ontwikkeling van het voorzieningenaanbod in Hilversum bieden de basis voor de beoordeling of de bestemmingsregeling voldoet aan de criteria van de Dienstenrichtlijn. Het onderzoek hiernaar is als Bijlage 2 Dienstenrichtlijnonderzoek Stationsgebied opgenomen. Hieronder de samenvatting van het onderzoek.

Dienstenrichtlijn

Artikel 15, derde lid Dienstenrichtlijn

Economische activiteiten, anders dan in loondienst, die gewoonlijk tegen vergoeding geschieden, worden aangemerkt als dienst. Hierop is de Europese Dienstenrichtlijn van toepassing, en dus ook op kantoren, horeca en detailhandel (inclusief supermarkten). Dit betekent dat alle eisen en vergunningstelsels moeten voldoen aan de bepalingen uit de Dienstenrichtlijn (hoofdstuk III Dienstenrichtlijn). De Dienstenrichtlijn beoogt vrijheid van vestiging van bijvoorbeeld winkels, zonder dat hieraan beperkingen worden gesteld, tenzij hiervoor een ruimtelijke motivering kan worden gegeven. Als wel beperkingen worden gesteld, dan moeten die voldoen aan de criteria die zijn opgenomen in artikel 15, derde lid Dienstenrichtlijn.

a. het verbod van discriminatie. De eisen mogen geen direct of indirect onderscheid maken naar nationaliteit of statutaire vestigingsplaats;
b. de voorwaarde van noodzakelijkheid. De eisen moeten gerechtvaardigd zijn vanwege dwingende redenen van algemeen belang;
c. de voorwaarde van evenredigheid. De eisen moeten geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken, ze mogen niet verder gaan dan nodig is om dat doel te bereiken en het doel kan niet met minder vergaande beperkingen bereikt worden.

Conclusies toetsing aan de Dienstenrichtlijn

Op basis van analyse van het beleidskader en analyse van de ontwikkelingen in het voorzieningenaanbod in Hilversum is, rekening houden met de actuele stand van zaken, het volgende geconcludeerd ten aanzien van het voldoen aan artikel 15, derde lid Dienstenrichtlijn.

i. In bestemmingsplannen is het discriminatieverbod niet aan de orde. Dat betekent dat de regeling voldoet aan het discriminatieverbod (artikel 15, lid 3 onder a Dienstenrichtlijn).
ii. Met het uitsluiten van detailhandel en het beperken van horeca tot één vestiging wordt voldaan aan de voorwaarde van noodzakelijkheid (artikel 15, lid 3 onder b Dienstenrichtlijn), omdat de eisen zijn gerechtvaardigd vanwege dwingende redenen van algemeen belang.

- Het voorzieningenaanbod van Hilversum staat onder druk. De nabije ligging van Utrecht en Amersfoort is merkbaar. Eens te meer is duidelijk dat functies op de juiste locaties moeten worden gesitueerd en geconcentreerd.
- Om ook de kracht van de mediastad te behouden en zo mogelijk te versterken en te vernieuwen, is er ruimte nodig. Ook een zo sterk mogelijke combinatie van functies in en gelieerd aan de creatieve sector is van groot belang. Nu sterk wordt ingezet op algehele transformatie van de oostzijde van de

Koninginneweg kan op zo krachtig mogelijke wijze invulling worden gegeven aan het beleid en de visies ten aanzien van het voorzieningenaanbod.

- Hiermee wordt invulling gegeven aan de vitaliteit van de binnenstad en de leefbaarheid van Hilversum als stad en daarmee de bescherming van het stedelijk milieu als dwingende reden van algemeen belang.

iii. De maatregel ter plaatse van Koninginneweg-oost in de vorm van het uitsluiten van detailhandel en het beperken van horeca tot één vestiging zijn geschikt om het nagestreefde doel te bereiken, gaat niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken en het doel kan niet met minder vergaande beperkingen worden bereikt. Daarmee wordt voldaan aan het evenredigheidscriterium uit artikel 15, derde lid, onder c van de Dienstenrichtlijn.

- De maatregel wordt opgenomen in de bestemmingsregeling en zijn daarmee geschikt en effectief om de doelstellingen van het beleid te bereiken. Die doelstellingen zijn met name gericht op het concentreren van detailhandel en horeca in daarvoor aangewezen gebieden, zodat die gebieden en daarmee het voorzieningenaanbod in Hilversum als geheel te versterken. De actuele stand van zaken noopt weliswaar tot nuancering van het algeheel uitsluiten van horeca; de beperking tot één horecavestiging aan de Koninginneweg-oost levert altijd nog een zinvolle bijdrage een aan het bereiken van de doelstellingen van het beleid.
- Deze maatregel wordt coherent en systematisch toegepast, aangezien in transformatieprojecten en daarvoor opgestelde bestemmingsplannen detailhandel en horeca zo vergaand mogelijk worden gesaneerd.
- De maatregel om detailhandel uit te sluiten gaat niet verder dan nodig is. Het geheel uitsluiten van horeca zou om twee redenen te vergaand zijn.
  1. Het blijkt dat er goede afspraken zijn te maken, die ook worden nagekomen, met de coffeeshop om een goede inpassing in het project te waarborgen.
  2. Om alle gestelde (beleids)doelen voor het project Stationsgebied te kunnen halen is de oorspronkelijke uitsluiting van horeca in dit nieuwbouwproject genuanceerd en omgezet in de toelaatbaarheid van één horecavestiging in de vorm van een coffeeshop. Voor het algeheel uitsluiten van horeca ontbreken de middelen, zonder dat het ten koste zou gaan van andere gestelde (beleids)doelen voor het project Stationsgebied. dit is gebleken uit de actuele stand van zaken.

Het algeheel uitsluiten van horeca zou veel verder gaan dan nodig is. Vandaar dat de maatwerkoplossing waarin wordt voorzien in één horecavoorziening in de vorm van een coffeeshop, een maatregel is die gegeven de omstandigheden niet verder gaat dan nodig is.

- Voor Koninginneweg-oost is in het bijzonder van belang dat het hier om een transformatie gaat inclusief herprofilering van de Koninginneweg. Juist zo'n situatie is het nodig om ten aanzien van functies invulling te geven aan actueel beleid en het afstemmen van functies op de specifieke locaties Stationsplein en Koninginneweg-oost. Dit laat onverlet dat uit nadere uitwerking van de planvorming blijkt dat één horecavoorziening in de vorm van een coffeeshop aan de Koninginneweg-oost wel inpasbaar is. Ook de marktverkenning wijst uit dat een specifiek pakket van functies nodig is zodanig dat in dit deel van het plangebied detailhandel geheel wordt uitgesloten en horeca grotendeels. De maatregel levert immers altijd nog een zinvolle bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen. In het transformatieproject is het nog steeds mogelijk, gelet op de doelstellingen van Hilversum als mediastad, ruimte te bieden voor enkele andere functies, gelieerd en ondersteunend aan de mediasector alsmede voor één horecavoorziening in de vorm van een coffeeshop. Alternatieve maatregelen om het gewenste effect van de maatregel die nu in het bestemmingsplan wordt opgenomen, in de vorm van het geheel reduceren van de plancapaciteit voor detailhandel en het vergaand reduceren van horeca, zijn niet aan de orde.

De bestemmingsregeling inclusief de voorgestelde maatregel voldoet aan de criteria uit het artikel 15, derde lid onder a, b en c van de Dienstenrichtlijn.

5.3 Verkeer

5.3.1 Autoverkeer

Verleggen centrumring

Een belangrijke aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan betreft de in de 'Structuurvisie Hilversum 2030' (2013) gemaakte keuze om de centrumring om de Markt heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken. In de Centrumvisie (2015), het stedenbouwkundig plan 'Stationsgebied' (2019) en de Mobiliteitsvisie (2022) is deze keuze bevestigd. Na de Raad van State-uitspraak is door appellanten (nogmaals) gepleit voor een andere routering (i.c. de 'bewonersvariant') waarbij de centrumring niet om de Markt wordt geleid richting het Melkpad, zoals in de gemeentelijke 'voorkeursvariant', maar via de Koninginneweg – Naarderstraat – Melkpad. Van deze beide varianten zijn de aanpassingen van de weginfrastructuur en verkeerscirculatie beoordeeld door bureau RHDHV. De varianten zijn vergeleken op verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en geluidseffecten (zie Bijlage 3). Het onderzoek concludeert dat de 'voorkeursvariant' neutrale en positieve verkeerskundige effecten heeft, met uitzondering voor de geluidssituatie op de wegen waar de centrumring wordt omgelegd (Koninginneweg – Schoolstraat – Langgewenst). De 'bewonersvariant' geeft minder gunstige verkeerseffecten. Het is bij deze variant noodzakelijk om het kruispunt Lage Naarderweg – Koninginneweg – Naarderstraat aan te passen met voorsorteerstroken en er is een grotere omrijdafstand dan de 'voorkeursvariant'. Mede door verkeerstoename op de Lage Naarderweg zijn er bij de 'bewonersvariant' ongeveer 100 woningen extra waar de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB verslechtert. Om deze redenen heeft de 'voorkeursvariant' de voorkeur boven de 'bewonersvariant'.

Door het verleggen van de centrumring van de Stationsstraat naar de Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst ontstaat er een route om het Marktplein heen. Met de aanpassing van de centrumring wordt de bereikbaarheid van het centrum en het station flink verbeterd. Bewoners kunnen vanuit alle richtingen iemand ophalen of afzetten op het station. De Stationsstraat wordt autoluw. De bevoorrading van het winkelgebied met vrachtwagens kan alleen tijdens venstertijden. De Koninginneweg wordt een tweerichtingsweg en om te voorkomen dat er een sluiproute Noord-Zuid gaat ontstaan wordt op de Schapenkamp ter hoogte van de parkeergarage 'De Markt' een knip aangebracht. De knip betekent dat autoverkeer niet door kan rijden van Noord naar Zuid. De knip geldt overigens niet voor bussen en nood- en hulpdiensten. Gemotoriseerd verkeer kan wel van Zuid naar Noord doorrijden.

Het kruispunt met de Koninginneweg, de Kleine Spoorbomen en de Noorderweg wordt voorzien van een verkeersregelinstallatie (VRI). Met de VRI wordt de verkeersveiligheid en de doorstroming van zowel de Kleine Spoorbomen als de centrumring geoptimaliseerd en gereguleerd.

De centrumring

Met de aanpassing van de Schapenkamp en de Koninginneweg ontstaat er ruimte voor verbetering van het Hilversumse verkeerssysteem. In noordelijke richting kan doorgaand verkeer via de Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst ongehinderd doorrijden. Ook zijn vanuit de noordelijke richtingen de centrale parkeervoorzieningen en de Kiss & Ride bereikbaar.

Aan de noordzijde van het stationsgebouw, ter hoogte van de voormalige 'grote spoorbomen' bevindt zich een locatie waar automobilisten passagiers op het station af kunnen zetten. Een tweede (beperkte) Kiss & Ride bevindt zich ten ter hoogte van de Schapenkamp - Spoorstraat.

Parkeergarage

Onder het nieuwbouwblok direct ten zuiden van de bestaande fietstunnel en het busplein kan een parkeergarage worden gerealiseerd.

Parallel aan het spoor is onder de nieuwe bouwblokken, ten oosten van de Koninginneweg, ruimte voorzien voor een parkeervoorziening voor bewoners. Deze parkeervoorziening wordt ontsloten via de

Stationsstraat en de Koninginneweg. Verschillende routes voor voetgangers koppelen de parkeervoorziening op een logische manier met onder meer het Marktplein en het Stationsplein.

Expeditie en logistiek

Nieuwe en bestaande functies zijn bereikbaar voor bevoorradend verkeer. Tussen het nieuwe bouwblok ten noorden van het Stationsplein en het bestaande stationsgebouw is ruimte gereserveerd voor expeditie en logistiek.

5.3.2 Langzaam verkeer

Fietser

In het Stationsgebied heeft de fietser volop de ruimte. Aangename en snelle routes worden begeleid door groen en zowel aan de Oosterspoorplein zijde als aan de centrumzijde zijn volop parkeerplekken voor fietsers voorzien.

De bestaande fietstunnel onder het spoor is een belangrijke verbinding tussen de twee wijken aan weerszijden van het spoor. De kwaliteit van de route wordt, door het verruimen van de tunnelmonden, het toevoegen van groen en het flauwer maken van de hellingen verbeterd.

Parallel aan de Schapenkamp en de Koninginneweg wordt in noord-zuidelijke richting een ruim en door groen begeleid fietspad in twee richtingen gerealiseerd. Om zoveel mogelijk bestemmingen, zoals de Groest, de Markt en de westzijde van Hilversum, zo optimaal mogelijk te ontsluiten ligt dit fietspad aan de centrumzijde van de Schapenkamp. Aan de andere zijde van de Schapenkamp is ruimte voorzien voor fietsbestemmingsverkeer, zodat onder meer de nieuwe ondergrondse fietsparkeervoorziening onder het Stationsplein optimaal bereikbaar is vanuit alle richtingen.

Fietsparkeren

In totaal zal voor zo'n 7.000 fietsen een parkeerplaats worden geboden in het nieuwe Stationsgebied (inclusief Oosterspoorplein). Ten noorden van de bestaande fietstunnel is een ondergrondse fietsparkeervoorziening voorzien die gekoppeld wordt aan de bestaande ondergrondse fietsparkeervoorziening onder het stationsgebouw. De bewaakte fietsparkeerplaatsen die hier worden gerealiseerd zullen de eerste 24 uur gratis te gebruiken zijn.

Vanuit alle richtingen zijn er logische en directe routes naar de fietsparkeervoorzieningen.

Eenmaal de fiets geparkeerd kan de ondergrondse fietsparkeervoorziening op meerdere plekken worden verlaten. De bestaande uitgang die direct onder het spoor uitkomt blijft gehandhaafd. Vanuit deze entree kunnen onder meer de bussen en de taxistandplaatsen snel worden bereikt. Ook op het nieuwe Stationsplein is een voetgangersentree voorzien met oriëntatie op stationsentree, busstation en het centrum.

In de ondergrondse fietsparkeervoorziening is een Fiets & Service voorzien met onder meer een commerciële ruimte. De gevels van deze ruimte worden transparant zodat deze goed zichtbaar is vanuit de fietstunnel. Verder zullen delen van het Stationsplein (semi)transparant worden zodat daglicht de ondergrondse fietsparkeervoorziening kan bereiken.

In de nieuwe ondergrondse fietsparkeervoorziening is ook ruimte voorzien voor bakfietsen, brommers en scooters.

De aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen is van groot belang. Zeker voor een stationsomgeving, waar de fiets een goed alternatief is voor de auto. Voor de te realiseren fietsparkeerplaatsen (bij de nieuwbouw) in het Stationsgebied wordt gebruik gemaakt van de volgende richtlijnen:

- Voor het aantal fietsparkeerplaatsen dient voldaan te worden aan de norm zoals gesteld in de

'Fietsparkeerkencijfers 2019' van het CROW, (c.q. de geactualiseerde versie daarvan (op dit moment: Utrecht, maart 2020, versie 4));
- Hierbij wordt de capaciteit (deels) opgevangen in een gebouwde voorziening, mits goed toegankelijk ontsloten;
- De fiets dient snel en makkelijk te bereiken te zijn voor de bewoner, bij voorkeur vanaf maaiveld toegankelijk, zodat het gebruik van de fiets zo min mogelijk weerstand heeft ten opzichte van het gebruik van bijvoorbeeld de auto.

Voetganger

Voor voetgangers wordt het Stationsgebied een stuk comfortabeler. Door het bestaande stedelijk weefsel naar het station door te trekken ontstaan heldere routes van het station en de oostkant van Hilversum naar alle mogelijke bestemmingen in het centrum.

Het station maakt voor veel mensen onderdeel uit van de dagelijkse routine. Hiertoe is het belangrijk dat de voetgangersstromen soepel verlopen en op een logische manier verbonden zijn met belangrijke functies. Zowel in oost-westelijke richting als in noord-zuidelijke richting worden bestaande routes verbeterd en nieuwe routes toegevoegd. Vanaf de oostkant van Hilversum en het station vormen de Leeuwenstraat en de Stationsstraat de hoofdroutes naar het centrum. De bestaande route vanaf het station via de Leeuwenstraat zal door het toevoegen van groen aan kwaliteit winnen. Verder zal een nieuwe route het station met de autoluwe Stationsstraat en de Markt verbinden.

Ook met de ontwikkeling van de Koninginneweg worden bestaande routes verbeterd en nieuwe routes toegevoegd aan het fijnmazige netwerk van Hilversum. De bestaande route via de Paardengang, die de Markt met de Koninginneweg verbindt, wordt verbeterd. De structuur van de nieuwe bouwblokken langs de oostkant van de Koninginneweg wordt aangepast op de structuur van de bestaande bouwblokken waardoor routes voor de voetganger logisch verbonden worden. In noord-zuidelijke richting zijn aan weerszijden van de centrumring ruime trottoirs voor voetgangers voorzien zodat het Stationsgebied uit alle windrichtingen optimaal bereikbaar is voor voetgangers.

De routes voor voetgangers zullen toegankelijk worden voor alle doelgroepen (ook voor de minder valide medemens) en voldoen aan de eisen op het gebied van toegankelijkheid. De routes worden ontworpen voor voetgangers die doelgericht naar zijn bestemming loopt, in snelheid en kwaliteit, maar daarnaast ook voor de bezoekers, gebruikers en bewoners, voor verblijf en flaneren.

5.3.3 Openbaar vervoer

Het busstation is het begin- en eindpunt van verschillende buslijnen en de HOV-buslijn. Er is voldoende ruimte beschikbaar om aangenaam en veilig te wachten. Het nieuwe busstation zal door veel groen en zitmogelijkheden ook een aangename verblijfsplek zijn. Gekoppeld aan het nieuwe bouwblok ten zuiden van het Stationsplein wordt een aangename wachtplek gerealiseerd. De begane grond van de nieuwbouw zal iets terug gelegen zijn ten opzichte van de verdiepingen erboven waardoor een droge en aangename wachtplek ontstaat. De halteplekken worden rondom een groene, veilige wachtplek gegroepeerd. De reguliere halteplekken en enkele bufferplekken zullen rond dit eilandperron worden gerealiseerd. De overige bufferplekken zullen langs de Wilhelminastraat worden gerealiseerd. Twee van de halteplekken / bufferplekken zijn gereserveerd voor NS bussen die worden ingezet bij calamiteiten.

Op het busstation hebben ook taxi's en ander professioneel vervoer hun plaats. Een ruime uitstapstrook langs de taxistandplaats zorgt voor voldoende veiligheid. Aangename routes, begeleid met groen verbinden de bushalte en de taxistandplaats met het station.

5.4 Groen, blauw en natuur

5.4.1 Groen

Groen speelt bij de inrichting van het Stationsgebied een belangrijke rol voor de biodiversiteit, vermindering van hittestress, identiteit en het heeft een belangrijke begeleidende functie.

Biodiversiteit kan worden versterkt in zowel de openbare ruimte als in de gebouwen. Elk bouwblok wordt natuurinclusief gebouwd, bijvoorbeeld door nest- en verblijfplaatsmogelijkheden te creëren voor vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen. De natuurinclusieve ambitie betreft niet alleen de gebouwen, maar wordt ook in de openbare ruimte toegepast door, met behulp van beplanting, de biodiversiteit te vergroten. Een grote diversiteit aan planten en bomen trekt vogels, zoogdieren en insecten en schimmels. Uit de onderlinge samenwerking ontstaat in het stedelijke landschap een natuurlijke kringloop. Hoewel in een dergelijke omgeving een compleet natuurlijk ecosysteem niet geëvenaard zal worden, is er wel sprake van interessante stadsnatuur.

De inrichting van het openbaar gebied met veel groen reduceert de temperatuur op hete dagen. Groen helpt bij het reduceren van het 'urban heat island effect'. De hitte wordt geabsorbeerd door het groen en voor de gebruiker geeft opgaand groen op zulke momenten de gewenste schaduw.

Gebruik van groen met een Hilversums karakter draagt bij aan de identiteit van het Stationsgebied. Daarnaast kan het ook bijdragen aan het dempen van omgevingsgeluid. Langs belangrijke routes, voor de auto maar ook voor de voetganger, kan het groen een begeleidende functie hebben.

De Koninginneweg wordt ingericht als royale boulevard met volop ruimte voor groen. Met de herontwikkeling van de Koninginneweg ontstaat de ruimte voor het herprofileren van de openbare ruimte. Waar nu het profiel krap en stenig is, is het nieuwe straatbeeld ruim en groen. De Koninginneweg leent zich voor ruime, bloemrijke bermen. Het royale profiel biedt ruimte voor alle weggebruikers en is een comfortabele woonstraat.

De openbare ruimte van de Leeuwenstraat en Stationsstraat wordt opnieuw ingericht met ruimte voor groen, waardoor deze routes aan kwaliteit winnen. De Leeuwenstraat is een typische smalle centrumstraat. Deze is van gevel tot gevel bestraat. De sfeer wordt grotendeel bepaald door de afwisselende bebouwing. Hier is het stedelijk landschap bepalend. In de Stationsstraat is ruimte voor meer groen. Door het Hilversumse karakter van het groen is deze straat een belangrijke schakel in de identiteit van het Stationsgebied en centrum.

De exacte invulling van het groen is in dit stadium nog niet vastgelegd, maar wordt in de verdere planuitwerking vormgegeven. Daarnaast wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan.

5.4.2 Blauw

Het gebied zal watersensitief worden ontworpen.

Openbare ruimte

Hemelwater mag geen schade veroorzaken aan gebouwen en kwetsbare objecten. In de openbare ruimte moet water geborgen worden. Het water mag tijdelijk op straat staan bij hevige regen maar mag geen schade veroorzaken. Voor de ontwerp norm wordt verwezen naar het actuele water beleid (op dit moment het Gemeentelijk Water Managementplan 2021 - 2026). De actuele norm voor de openbare ruimte is het bergen van een bui van 70 mm/uur. Hiervan wordt de eerste 30 mm afgevoerd via het riool.

Particuliere terreinen

Ook voor hemelwater op particuliere terreinen wordt verwezen naar het actuele beleid. De ontwerpnorm voor het opvangen van hemelwater op particuliere terreinen is in het huidige beleidsplan 60 mm/uur. Bij intensievere regenbuien mag extra water geen schade veroorzaken. Water moet worden opgevangen en geborgen en bij voorkeur worden hergebruikt, bijvoorbeeld voor het besproeien van groen of een inpandig

grijswatercircuit. (Overtollig) hemelwater kan via infiltratievoorzieningen in de bodem worden gebracht. De bergings – en infiltratievoorzieningen moeten onderhoudbaar zijn. De eigenaar is verantwoordelijk voor een goed functioneren.

Aanpak droogte

Met dit beleid wordt invulling gegeven aan het bestrijden van verdroging. Door het water in de bodem te brengen wordt het grondwater aangevuld en kan meer grondwater afstromen naar de kwelafhankelijke natuurgebieden ten west van Hilversum. Dit is ook een belangrijke doelstelling van het waterschap en provincie om het watersysteem Gooi en Vecht te verbeteren.

Tevens wordt duurzaam omgegaan met hemelwater, één van de beleidsdoelen van de gemeente.

Invulling beleid voor plangebied

Een belangrijke optimalisatie in het projectgebied is het scheiden van het rioolstelsel. Conform de ontwerpnorm voor hemelwater wordt de eerste 30 mm afgevoerd via het riool. Door het scheiden van het stelsel wordt 20 mm berging gecreëerd. Extra hemelwaterberging in de openbare ruimte wordt gerealiseerd door het infiltreren van water van schone oppervlakken. Groenzonens worden benut voor het opvangen en infiltreren van afstromen hemelwater. De schone oppervlakken waaronder de stoepen worden hiernaar afgevoerd. Door aanleg van hoogteverschillen kan water worden geborgen aan maaiveld. Dit water wordt vertraagd afgevoerd naar het riool of infiltratievoorzieningen. Met het afkoppelen van nieuwbouw wordt 8 mm hemelwater geborgen, wat niet meer afvoert naar het riool.

Water op straat mag geen schade veroorzaken. Hierop moet worden geanticipeerd door bouwpeilen te verhogen ten opzichte van de openbare ruimte (kruin weg).

5.4.3 Natuur

Het plan kan worden uitgevoerd als duidelijk is dat het plan niet in strijd is met de Wet natuurbescherming en het beleid van het Natuurnetwerk Nederland. Daarom is inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedsfeer van het plangebied en de effecten hierop. Dit wordt gedaan op basis van een Natuurtoets. De uitgevoerde Natuurtoets is opgenomen als Bijlage 4 Natuurtoets.

Gebiedsbescherming

Geconcludeerd is dat het plangebied geen NNN-gebied of Natura 2000-gebied is. Er komen ook geen beschermde NNN-gebieden voor binnen de invloedsfeer van het plangebied. Er is zowel van indirecte als directe aantasting van de NNN-gebieden dan ook geen sprake. (Significant) negatieve effecten op NNN-gebied zijn uitgesloten.

Uit bureaustudie in combinatie met terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Vogels met een jaarrond beschermd nest – gierzwaluw en huismus (potentiele nestplaatsen);
- Algemene broedvogels (potentiele nestplaatsen);
- Vleermuizen (potentiele verblijfsplaatsen).

In onderstaande tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Soort (groep)	Essentieel leefgebied in plangebied?	Is er sprake van een overtreding?	Is een ontheffing noodzakelijk	Is het plan uitvoerbaar?
Vogels met een jaarrond beschermd nest: gierzwaluw, huismus	*Mogelijk in de diverse kieren en spleten in de bebouwing*	*Nog onduidelijk*	*Nog onduidelijk*	*Voorafgaand aan de realisatie moet tijdig aanvullend onderzoek plaatsvinden en moeten zonodig mitigerende maatregelen worden genomen*
Algemene broedvogels	Mogelijk in de aanwezige vegetatie	*Nee, mits wordt gewerkt buiten het broedseizoen*	*Nee (ontheffing is niet mogelijk voor werken binnen het broedseizoen)*	*Ja*
Zoogdieren: Vleermuizen	*Mogelijk in de diverse kieren en spleten in de bebouwing*	*Nog onduidelijk*	*Nog onduidelijk*	*Voorafgaand aan de realisatie moet tijdig aanvullend onderzoek plaatsvinden en moeten zonodig mitigerende maatregelen worden genomen*

Figuur 29 Overzicht conclusies en vervolgstappen soortbescherming

5.5 Duurzaamheid en leefbaarheid

5.5.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren. Beschreven moet worden of er behoefte bestaat aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De ladder voor duurzame verstedelijking draagt bij aan een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, ondersteunt gemeenten en provincies in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied en helpt bij het maken van een zorgvuldige afweging van belangen bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Om het gebruik van de Ladder voor duurzame verstedelijking te vergemakkelijken heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu een handreiking beschikbaar gesteld.

Op 1 juli 2017 is 'de Ladder' gewijzigd in werking getreden. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een

zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

In het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad 2013' hebben de gronden van het plangebied verschillende bestemmingen, waaronder 'Centrum - Stationsgebied 1', 'Centrum - Stationsgebied 2', 'Bedrijf', 'Gemengd - 3', 'Kantoor - 1', 'Wonen - Binnenstad 1', 'Verkeer' of 'Verkeer - Railverkeer'.

Voor de Ladder voor duurzame verstedelijking is de regionale behoefte van de voorgenomen ontwikkeling beoordeeld.

In de Noordvleugel stijgt het aantal huishoudens tot 2040 van iets boven de 2 miljoen naar ongeveer 2,5 miljoen. Deze groei is het grootst in de komende jaren met meer dan 20.000 huishoudens per jaar. Na 2018 neemt de groei langzaam af naar ongeveer 10.000 huishoudens per jaar. Voor de regio Gooi en Vechtstreek komt deze prognose uit op een groei van +10.200 huishoudens tot 2030, zoals te zien in onderstaande tabel 'Ontwikkeling woningbehoefte 2017 - 2040'.

		Ontwikkeling t.o.v. 2017				
	2017	2020	2025	2030	2040	2040
Kop van Noord-Holland	73.600	1.200	2.400	2.700	1.200	74.800
West Friesland	91.300	3.200	6.900	9.100	9.500	100.800
Regio Alkmaar	131.400	5.000	9.900	12.100	12.600	144.000
Noord-Holland Noord	**296.200**	**9.400**	**19.200**	**24.000**	**23.300**	**319.500**
Waterland	78.900	3.000	5.600	7.500	10.100	89.000
Zaanstad	68.700	2.700	6.400	9.600	14.500	83.200
IJmond	67.300	1.400	2.800	3.900	5.100	72.400
Zuid-Kennemerland	109.100	3.100	7.100	10.700	15.700	124.800
Amstelland-Meerlanden	150.500	5.800	15.200	23.700	36.000	186.500
Amsterdam	435.700	16.400	38.500	58.200	93.900	529.600
Gooi en Vechtstreek	115.300	3.600	7.400	10.200	13.400	128.800
Noord-Holland Zuid	**1.025.500**	**36.100**	**83.000**	**123.800**	**188.700**	**1.214.200**
Noord-Holland	**1.321.700**	**45.500**	**102.200**	**147.800**	**212.000**	**1.533.700**
Almere/Lelystad	117.100	6.200	15.800	25.500	42.700	159.700
Metropoolregio Amsterdam	**1.142.600**	**42.300**	**98.800**	**149.400**	**231.400**	**1.373.900**

Figuur 30 Uitsnede woningbehoefte 2017-2040. bron: Prognose 2017-2040 bevolking, huishoudens en woningbehoefte, Provincie Noord-Holland (sector Onderzoek en Informatie, 2017)

Voor de Regio Gooi en Vechtstreek is een regionale woonvisie 2016 - 2030 van kracht. Zoals in paragraaf 4.3.3 is beschreven wil de regio Gooi en Vechtstreek een complete regio zijn, waar het aanbod aan woningen en woonmilieus aansluit bij de woning vraag van nu en in de toekomst.

Tot 2020 wordt voor de regio jaarlijks meer woningbouw geprogrammeerd dan de jaren erna. Voor de regio Gooi en Vechtstreek worden tot 2020 jaarlijks 750 nieuwbouwwoningen geprogrammeerd plus 175 woning toevoegingen door transformatie. Hilversum is de grootste gemeente binnen de regio en heeft de grootste woningbehoefte volgens de prognoses; daarom heeft Hilversum ook een groot deel van de regionale plancapaciteit en bouwproductie de komende jaren.

Het plan voor het Stationsgebied maakt deel uit van de regionale planvoorraad ter dekking van de woningbehoefte zoals geprognotiseerd door de provincie en zoals overeengekomen tussen provincie en regio Gooi en Vechtstreek.

Volgens de Monitor Woningbouw 2015 (provincie Noord-Holland) ligt de nieuwbouwproductie in de Gooi en Vechtstreek sinds 2010 rond de 500 nieuwbouwwoningen per jaar. Volgens de Monitor blijft de

productie licht achter bij de RAP-afspraak en woningbehoefte. De druk op de woningmarkt is in Gooi en Vechtstreek al groot en neemt hierdoor enigszins toe. De behoefte aan voldoende en kwalitatief goede woningen blijft in deze regio.

Geconcludeerd kan worden dat het plan voor woningen haalbaar is en prima past bij de vraag en plancapaciteit voor Hilversum op grond van de regionaal gemaakte afspraken en de te verwachten groei van het aantal huishoudens en daarmee de behoefte aan nieuwe woningen in de hele Noordvleugel de komende decennia.

Conclusie

Dit plan maakt maximaal 450 woningen mogelijk. Uit het bovenstaande blijkt dat het plan voorziet in een behoefte naar deze woningen. Tevens is het plangebied gesitueerd in bestaand stedelijk gebied.

5.5.2 Duurzaamheid

Om alle aspecten van duurzaamheid goed in beeld te krijgen zet de gemeente Hilversum het instrument GPRStedenbouw in. Het instrument vertaalt concrete maatregelen in een prestatiescore voor duurzaam bouwen. Het is een hulpmiddel om duurzaamheidambities van tevoren te bepalen. Meer informatie over het instrument: https://www.gprsoftware.nl/gpr-stedenbouw/. In GPRStedenbouw wordt duurzaamheid van stedenbouwkundige projecten in beeld gebracht op de volgende hoofd- en subthema's:

- energie: vermindering energievraag en energieprestatie
- ruimtelijke inrichting: ruimte&grondgebruik, natuur, water, bebouwing&infrastructuur
- gezondheid: geluidbelasting, luchtkwaliteit, externe veiligheid, hinder&comfort
- gebruikskwaliteit: mobiliteit, functionaliteit, belevingswaarde
- toekomstwaarde: toekomstgerichtheid, flexibiliteit, gebruikswaarde

In het 'Stedenbouwkundig plan' is al aangegeven dat toekomstbestendigheid een belangrijk thema is in de ontwikkeling van het Stationsgebied in Hilversum. Bebouwing en openbare ruimte worden gemaakt voor een lange termijn en dienen de tand des tijds te kunnen doorstaan.

De duurzaamheidsambitie richt zich daarbij ook op de gebouwen. Door bijvoorbeeld het toepassen van zonnecollectoren zal de gasloze nieuwbouw in het Stationsgebied energieneutraal of zelfs energieleverend zijn. Daarnaast zorgen verschillende soorten kappen en teruggelegen daken met daktuinen voor een levendig beeld. De daken van de gebouwen spelen een belangrijke rol in het Stationsgebied. Op de daken is ruimte voor een uitbundige invulling, met terrassen, ecologische vegetatie, plukgroen, energieopwekking en waterberging en -zuivering. De hoogste daken kunnen worden ingezet voor energieopwekking door middel van PV-panelen. De lagere daken zijn veelal gekoppeld aan de woningen en hebben een ruim terras. De rest van het oppervlak kan een invulling krijgen met ecologische vegetatie zoals sedumsoorten en bloemenborders. Door middel van schaduwvorming en verdamping draagt de beplanting bovendien bij aan de natuurlijke koeling van de gebouwen.

Onderdeel van toekomstbestendig bouwen is flexibiliteit. Bij de ontwikkeling van de bebouwing wordt een flexibele/aanpasbare indeling gevraagd. Woningen kunnen zo in de toekomst worden gekoppeld, dan wel gesplitst worden als andere producten beter passen bij de vraag van de markt.

Ook de gekozen stramienmaten maken splitsen en samenvoegen mogelijk. Verdiepingen van de gebouwen kunnen ingezet worden voor ander gebruik door rekening te houden met verdiepingshoogte, daglichttoetreding, de locatie van installaties en draagvermogen. Zo wordt de bebouwing in het Stationsgebied multifunctioneel en kan het meebewegen met het gewenste gebruik.

De gebouwen worden zo vormgegeven dat ze weinig energie gebruiken (en voldoen aan alle gestelde energieprestatie eisen) en hebben een dusdanig vanzelfsprekende vormgeving dat over een langere tijd, wellicht met een andere functie, gewaardeerd kunnen worden.

Voor een bestemmingsplan geldt de verplichting tot het maken van een 'waterparagraaf'. Tevens moet

worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het advies van de waterbeheerder.

De gemeente heeft een watertoets laten opstellen waarin alle waterhuishoudkundige aspecten integraal zijn betrokken. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 16 Watertoets.

De gemeente Hilversum heeft in samenwerking met het waterschap "standaard regels" opgesteld voor de waterparagraaf (zie bijlage 1 van Bijlage 16 Watertoets). Zolang aan deze regels wordt voldaan volstaat de inhoud van het bestemmingsplan.

5.5.3 Klimaatadaptatie

Het Stationsgebied is één van de lager gelegen delen van Hilversum en heeft bij hevige regenbuien veel hemelwater te verwerken. Een tweede opgave ten aanzien van het klimaat is het tegengaan van het “hitte-eilandeffect”: gebouwde omgevingen zijn altijd enkele graden warmer dan onbebouwde omgevingen.



Figuur 31 Hitte-eilandeffect

Op warme zomerdagen kan dit leiden tot gezondheidsklachten bij met name ouderen en de allerjongsten. Om te beginnen wordt daar waar mogelijk de hoeveelheid verharding op het maaiveld beperkt ten gunste van hemelwaterinfiltratie en groen. De afvoer en infiltratie van hemelwater is zichtbaar in de openbare ruimte in wadi’s, goten en groenstroken. Omdat het Stationsgebied een druk gebruikt gebied is, is het onvermijdelijk om aanvullende capaciteit te zoeken in bijvoorbeeld ondergrondse bergingsbassins. Hittestress kan worden beperkt door het veelvuldig gebruik van bomen en groen op maaiveld. Bomen en groen zorgen met schaduw en een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam microklimaat. Ook water in de openbare ruimte heeft een gunstig effect op het microklimaat.

De openbare ruimte in het nieuwe Stationsgebied wordt klimaatadaptief. Regenwater bufferen en hittestressbestendigheid zijn de belangrijkste onderwerpen in het creëren van een toekomstbestendig gebied. Een stedelijk groen gebied, met variatie in beplanting die bijdraagt aan de stedelijke biodiversiteit. De groene ruimtes staan in contact met andere groene plekken en parken, en als zodanig wordt het ecologisch netwerk versterkt. Het ontwerp voor het nieuwe Stationsgebied is watersensitief.

Waar bebouwing bij kan dragen aan de opwarming van een gebied biedt een slim samenspel tussen groen en bebouwing het gebied een gunstig microklimaat. Groene daken en daken waar zonne-energie opgewekt wordt gecombineerd met tijdelijke regenwaterberging, groene binnenterreinen en royaal groen in de straat dragen bij aan het voorkomen van overstromingen en het tijdelijk vasthouden van regenwater. De royale beplanting zorgt door schaduw en evapotransporatie voor het beperken van hittestress in de stedelijke omgeving.

5.5.4 Leefbaarheid

5.5.4.1 Afvalzorg

De afvalinzameling zal in principe ondergronds plaatsvinden. De gemeente werkt samen met de GAD aan realisatie van ondergrondse verzamelcontainers in het centrum van Hilversum. Doel is om alle losse afvalzakken van bewoners het centrum uit te krijgen. Dit zorgt voor een aantrekkelijker straatbeeld. Daarbij draagt het project bij aan doelstellingen op het gebied van afvalscheiding en hergebruik van grondstoffen. Het is de bedoeling dat de verzamelcontainers op termijn ook voor ondernemers beschikbaar komen. Dit scheelt een fors aantal vervoersbewegingen in het centrum. Bij de zoektocht naar geschikte locaties wordt gekeken naar een juiste spreiding van de containers over het centrum, verkeersveiligheid, beperking van overlast voor de omgeving en de fysieke ruimte die nodig is om de containers te kunnen legen.

5.5.4.2 Geluid

Voor de wijzigingen die dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij de geluidbelasting in de toekomstige situatie is berekend. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 5 Akoestisch onderzoek. Onderzocht is:

1. De toename van de geluidbelasting van bestaande geluidgevoelige gebouwen als gevolg van fysieke wijzigingen van bestaande wegen;

2. De geluidbelasting als gevolg van bestaande (spoor)wegen bij de nieuwe geluidgevoelige gebouwen;

Uit het eerste aspect, de toekomstige geluidbelasting als gevolg van te wijzigen wegen, blijkt dat de geluidbelastingen zullen toenemen door het wijzigen van de verkeersstructuur in nabij het station in Hilversum. Als het gevolg van het wijzigen van de verkeersstructuur nabij het station in Hilversum blijkt dat langs de nieuwe hoofdroute, het wegvak Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp, de geluidbelasting zal toenemen met een maximum van 10 dB. Indien dit wegvak wordt voorzien van een geluidreducerende wegdekverharding (type SMA-NL8 G+) is er sprake van een geluidtoename van maximaal 8 dB. Toenames van 6 dB of meer zijn enkel toegestaan wanneer elders – als gevolg van deze wijziging – bij ten minste een gelijk aantal woningen een gelijke reductie van de geluidbelasting op zal treden. Dat is het geval bij de woningen langs de Stationsstraat, welke in de toekomst verkeersluw gemaakt wordt. Daarmee wordt voldaan aan de 'compensatieregel' zoals bedoeld in artikel 100a, lid 1, sub a, Wet geluidhinder.

Uit het tweede aspect, de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen als gevolg van de bestaande (spoor)wegen, blijkt dat ook voor de nieuwe woningen in de bouwblokken een hogere waarde nodig is aangezien de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. Ter hoogte van de eerste vier bouwlagen (tot en met 10,5 m hoogte) aan de oostgevel van bouwblok 7 is sprake van een geluidbelasting boven de maximaal vast te stellen hogere waarde van 68 dB. Een dergelijke geluidbelasting is niet toegestaan, daarom is in de planregels opgenomen dat deze geveldelen als ‘doof’ uitgevoerd moeten worden.

De waarden voor de maximaal vast te stellen hogere waarde is situatiespecifiek verder uitgewerkt in paragraaf 2.2 in Bijlage 5 Akoestisch onderzoek.

Andere mogelijke maatregelen om de geluidstoename volledig weg te nemen, zoals een geluidscherm

o.i.d., stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke en/of financiële aard. Afschermende maatregelen die voldoende werking hebben zullen bij benadering net zo hoog als de bebouwing (= 14 - 26 m) moeten worden om het geluid effectief af te kunnen schermen, hetgeen ongebruikelijk is om in een stedelijke omgeving toe te passen. De gemeente wil geen hoge geluidsschermen binnen stedelijk gebied, alleen als dat strikt noodzakelijk is. Er is weinig ruimte beschikbaar. Een hoog scherm in het stationsgebied is niet realistisch. Een geluidscherm stuit daarom op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. De locatie biedt daarnaast ook geen ruimte om alternatieve landschappelijke oplossingen in te passen voor zowel het wegverkeer als het spoorverkeer.

De gemeente is daarom, tegelijkertijd met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, een hogere waarde procedure gestart. Op 1 november 2022 heeft het college besloten de hogere waarden vast te stellen. Het hogere waarden-besluit is als Bijlage 6 toegevoegd.

Voor alle woningen waarvoor de gemeente Hilversum een hogere waarde vast stelt, dient te worden geborgd dat het geldende maximaal toegestane binnen niveau niet overschreden zal worden. Hiertoe zal de gemeente een gevelgeluidweringsonderzoek instellen voorafgaand aan de werkzaamheden voor de nieuwe centrumring.

5.5.4.3 Lucht

De gemeente heeft onderzoek laten doen naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) uitgerekend op een groot aantal maatgevende beoordelingspunten in en rond het plangebied.

Op basis van dit luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle in het onderzoek opgenomen beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 7 Luchtkwaliteitonderzoek.

Op basis van voorgaande wordt geconcludeerd dat Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt voor verdere besluitvorming. Aangezien op alle beoordelingspunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden kan eveneens worden geconcludeerd dat sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'.

5.5.4.4 Stikstof

Uit het milieuonderzoek naar stikstofdepositie blijkt dat er geen toenames groter dan 0,00 mol/ha/jaar berekend zijn op de omliggende Natura 2000-gebieden tijdens de gebruiksfase. De realisatiefase is vrijgesteld van beoordeling, en is daarom in het rapport buiten beschouwing gelaten (zie hoofdstuk 2 rapport).

Hieruit kan geconcludeerd worden dat het plan geen significante gevolgen heeft op omliggende Natura 2000-gebieden. Het aspect stikstofdepositie vormt dan ook geen belemmering in de verdere planvorming.

Het onderzoek met achterliggend document is te vinden in Bijlage 8 Stikstofonderzoek en Bijlage 9 Stikstofonderzoek bijlage.

Naar aanleding van een zienswijze heeft de gemeente een berekening laten maken voor wat betreft de stikstofdepositie tijdens de realisatiefase. Zie Bijlage 10, Bijlage 11 en Bijlage 12. Uit de rapportage blijkt dat er tijdens de realisatie een depositie van niet meer dan 0,00 mol N per hectare per jaar optreedt ten opzichte van de referentiesituatie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Ook voor wat betreft de realisatiefase vormt stifstof dan ook geen belemmering.

5.5.4.5 Trillingen

Er gelden geen wettelijke eisen voor de beoordeling van trillingen. Desalniettemin dienen in het kader van de invulling van de goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wet ruimtelijke ordening de mogelijke effecten binnen het plan vanwege trillingen van het spoor wel te worden meegewogen (zie Bijlage 13 Trillingen door het spoor). In de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (I&W mei 2019) worden hiervoor handvaten aangereikt. In de basis wordt hierin voor de toetsingscriteria aangesloten bij de Richtlijn Trillingen deel B Hinder voor personen (Stichting Bouw Research 2002). Gezien o.a. de korte afstand van de geprojecteerde bebouwing tot het spoor en gezien de beoogde hoogbouw is niet zondermeer te stellen dat aan de criteria uit de SBR Richtlijn wordt voldaan, maar zijn er naar verwachting wel mogelijkheden om met maatregelen trillingsniveaus in voldoende mate te reduceren. De precieze trillingsniveaus in de beoogde voor trillingen gevoelige gebouwen hangen sterk samen met de precieze bouwkundige invulling (o.a. fundering, precieze bouwmaterialen voor vloeren en wanden, constructieve opbouw etc.). De precieze bouwkundige invulling is op dit moment nog niet bekend, waardoor nog niet exact is te bepalen met welke trilling reducerende voorzieningen in de panden rekening dient te worden gehouden. Om te zekeren dat sprake is van een aanvaardbare situatie als het gaat om de trillingen vanwege het spoor in de beoogde voor trillingen gevoelige gebouwen is in de planregels een 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Aangezien de exacte invulling nog niet bekend is én de toegestane gebruiksmogelijkheden onderling uitwisselbaar, zijn hierbij de streefwaarden van 'wonen nieuwe situatie' als uitgangspunt genomen.

5.5.4.6 Beoordeling woon- en leefklimaat

Inleiding

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht (grondslag: artikel 3.1, lid 1, Wet ruimtelijke ordening). De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen.

Wat precies een 'goede ruimtelijke ordening' is ligt niet vast. Het is aan de raad om dat zelf goed te motiveren. In haar uitspraak over het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' d.d. 2 februari 2022 lichtte de Raad van State dit als volgt toe:

“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 in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer gestelde eisen 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 aan het Langgewenst. Voor zover aan de orde moet die beoordeling ook zien op in de sectorale wetten niet betrokken aspecten. In dit geval gaat het om de door [appellant sub1] 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 – ook voor zover aan de orde – samen met andere voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse relevante akoestische aspecten worden beoordeeld.”

Specifiek voor het bestemmingsplan Stationsgebied moet de raad een oordeel geven over de veranderende geluidsituatie die door het plan wordt veroorzaakt. In deze paragraaf worden de relevante aspecten uiteengezet, waarmee de raad in staat worden gesteld deze afweging te maken.

1. Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

De planvorming voor het stationsgebied kent een lange voorgeschiedenis, waarbij door de gemeenteraad in het verleden onder andere de volgende besluiten zijn genomen:

- Structuurvisie Hilversum 2030 (vastgesteld d.d. 15 mei 2013): in deze visie heeft de gemeente reeds doelen geformuleerd voor het stationsgebied en de ambitie vastgelegd om de Centrumring te verleggen en tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp terug te brengen.
- Centrumvisie (vastgesteld d.d. 18 november 2015): in deze visie is als uitgangspunt beschreven dat het stationsgebied een aantrekkelijke en veilig entree wordt richting centrum en dat het te voet en op de fiets een logische verbinding vormt tussen oost en west. De Centrumvisie bevestigd het besluit uit de Structuurvisie Hilversum 2030 om de centrumring om het Langgewenst heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken.
- Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stationsgebied (vastgesteld d.d. 14 december 2016): dit programma van eisen borduurt voort op de uitgangspunten, ambities en doelen zoals die in de Centrumvisie zijn geformuleerd.
- Stedenbouwkundig plan (vastgesteld d.d. 6 december 2017) inclusief twee amendementen A17-92 en A17-95: de gemeente besloot o.a. om een herkenbare, veilige en aantrekkelijke aansluiting te creëren vanaf het stationsgebied naar het centrum en zo centrum en stationsgebied weer ruimtelijk te verbinden. Daarnaast werd besloten om de Stationsstraat autoluw te maken en daarmee de Groest en het Marktplein met elkaar te verbinden (de uitwerking van de vragen uit deze amendementen zal leiden tot een definitief én integraal 'Stedenbouwkundig plan' inclusief herontwikkeling gebied tussen spoor en Koninginneweg. Dat 'Stedenbouwkundig plan' is in 2019 vastgesteld).
- Mobiliteitsvisie 2040 (vastgesteld d.d. 22 april 2022) 'Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit'. Een van de speerpunten is het autoluw maken van het centrum.

In het kort komt de afweging met betrekking tot de Centrumring neer op het volgende. De huidige inrichting van het stationsgebied oogt niet aantrekkelijk, is niet veilig genoeg en de doorkruising van de Groest en het Marktplein staat door de erg drukke Stationsstraat op gespannen voet met het voetgangers- en fietsverkeer tussen beide delen. Daardoor stagneert het verkeer regelmatig op de Centrumring (Stationsstraat - Schapenkamp). Door de Centrumring te verleggen en de Stationsstraat autoluw te maken ontstaat een aantrekkelijke nieuwe situatie voor de Groest en het Marktplein en de doorstroming op de Centrumring. Dit leidt tot een onoverkomelijke verschuiving van geluidbelastingen. Bij woningen langs de Koninginneweg, Schoolstraat en Langgewenst vermindert het woon- en leefklimaat daardoor, maar beoordeeld is dat sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten valt. Daarentegen verbetert het woon- en leefklimaat van de woningen aan en nabij de Stationsstraat en Groest als gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat.

2. Wettelijke en beleidsmatige toets van milieuonderzoeken

Op basis van het stedenbouwkundig plan is het bestemmingsplan opgesteld. Ten behoeve hiervan zijn onder andere de volgende milieuaspecten onderzocht:

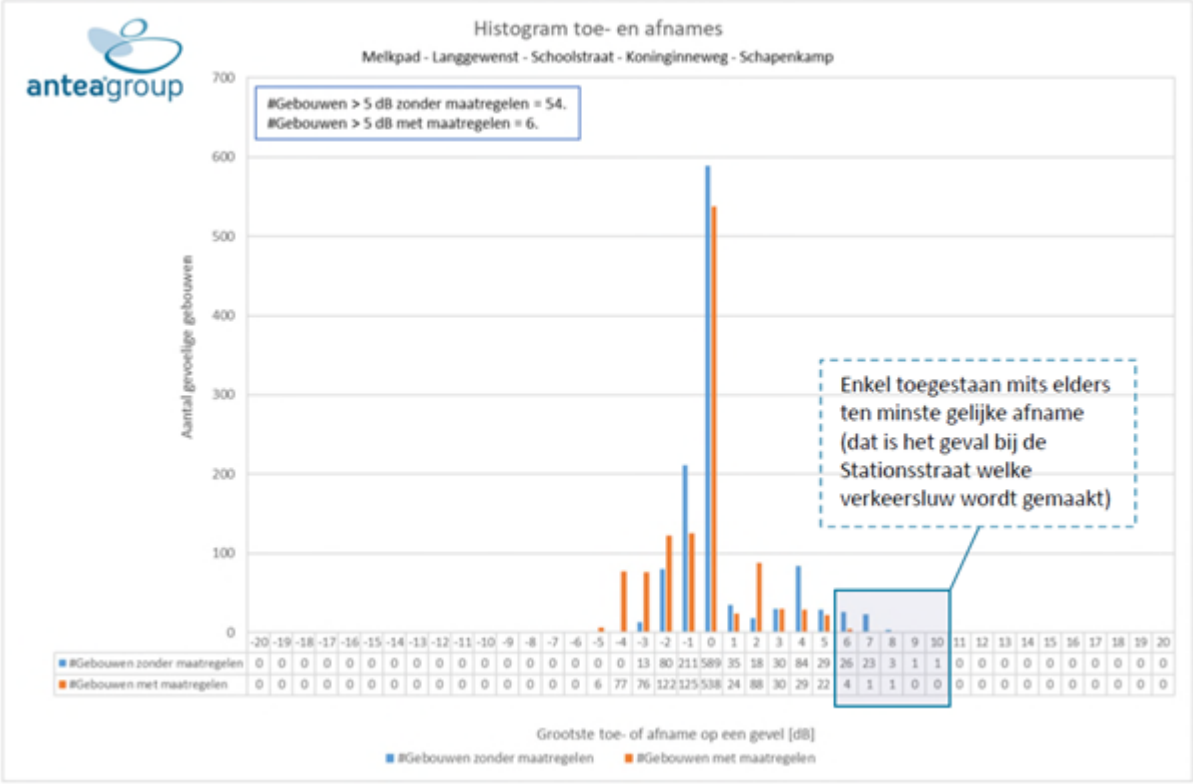
- Akoestiek
- Externe Veiligheid
- Luchtkwaliteit
- Stikstofdepositie
- Trillingen
- Watertoets
- Verkeer en verkeersveiligheid

Uit alle onderzoeken blijkt dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde normen, al dan niet door het treffen van mitigerende (verzachtende) maatregelen. De meeste milieuthema's zijn niet rechtstreeks van invloed op de beleving van het woon- en leefklimaat, waarmee ten aanzien van die milieuthema's een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als vanzelfsprekend is geborgd. Dit gaat niet op voor het aspect akoestiek.

3. Beschouwing van het woon- en leefklimaat

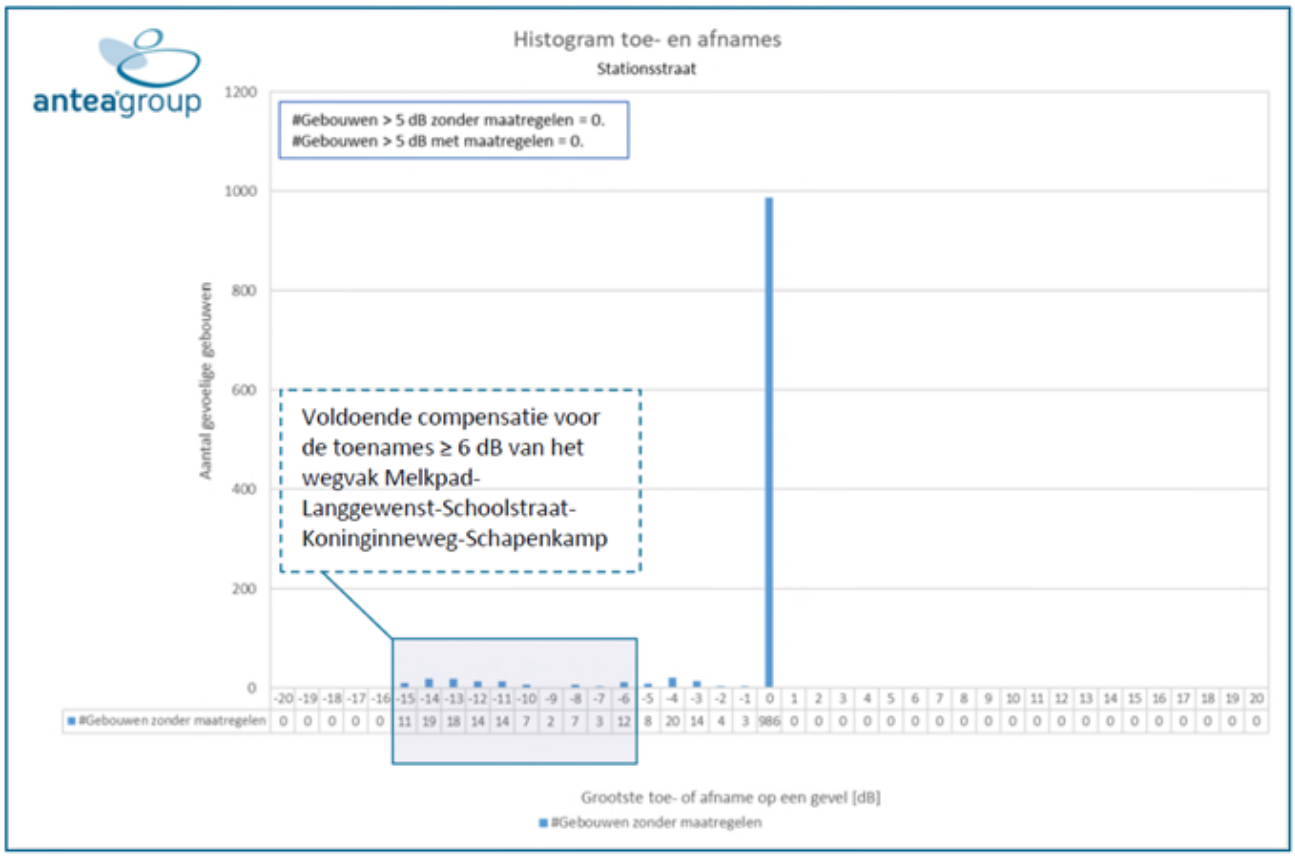
Alhoewel met mitigerende maatregelen kan worden voldaan aan de maximaal vast te stellen hogere

waarden op grond van de Wet geluidhinder (en het plan daarmee voldoet aan de wettelijke normen), is het evident dat door het verleggen van de Centrumring de met het verkeer gepaard gaande geluidhinder ook wordt verlegd. Per saldo is er echter sprake van een geluidsreductie in het centrum als gevolg van het plan. De verlegde Centrumring (Schapenkamp – Koninginneweg – Schoolstraat – Langgewenst – Naarderstraat – Melkpad) kent na het aanbrengen van een geluidsreducerende wegdekverharding namelijk minder woningen met een geluidtoename van 1 dB of meer (199 stuks) dan woningen waarbij de geluidbelasting afneemt met 1 dB of meer (406 stuks) (bron: Bijlage 5 Akoestisch onderzoek). Zie voor een verbeelding van de geluidtoenames figuur 32 (bron: Afbeelding 6.2, Bijlage 5 Akoestisch onderzoek). Ter illustratie is op de kaart van figuur 35 weergegeven welke wegvakken te maken hebben met een geluid toe- of afname als gevolg van de nieuwe Centrumring.



Figuur 32 Toe- en afnames van de geluidbelasting met en zonder bronmaatregelen voor het wegvak Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp.

Na toepassing van de geluidsreducerende wegdekverharding is er sprake van een toename van 6 dB of meer bij 6 woningen. Een toename in geluidbelasting van 6 dB of meer is enkel toegestaan wanneer er elders – als gevolg van de wegaanpassingen – voor een gelijk aantal woningen ten minste een gelijke afname van de geluidbelasting optreedt. Aan deze eis wordt voldaan door het autoluw maken van de Stationsstraat. Er is sprake van een afname van 6 dB of meer bij 107 woningen als gevolg van de wijzigingen aan deze weg. Zie voor een verbeelding van de geluidtoenames figuur 33 (bron: Afbeelding 6.3 Bijlage 5 Akoestisch onderzoek).



Figuur 33 Afnames van de geluidbelasting als gevolg van de afwaardering van de Stationsstraat

Het hoge aantal geluidafnames wordt veroorzaakt door de combinatie van het verkeersluw maken van de Stationsstraat en het aanbrengen van een geluidsreducerende wegdekverharding op het deel van de nieuwe loop van de Centrumring, overeenkomstig het Akoestisch onderzoek (de geluidsreducerende wegdekverharding is verankerd in de planregels van dit bestemmingsplan). Dat maakt dat het voorliggende bestemmingsplan in zijn geheel een verbetering van het woon- en leefklimaat realiseert in het Stationsgebied van Hilversum.

Voor een deel van de woningen langs de verlegde Centrumring Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst gaat dit niet op. Daar is namelijk sprake van een significante verkeers- en geluidstoename (ondanks de voorziene geluidsreducerende wegdekverharding). De toename wordt daar veroorzaakt door de combinatie van het verhoogde verkeersaanbod ten opzichte van de autonome situatie en het aan te passen wegprofiel (om deze hogere verkeersstroom te kunnen verwerken). Op deze wegen neemt de verkeersintensiteit behoorlijk toe door de verlegging van de Centrumring. Evenwel is het aantal geprognosticeerde verkeersbewegingen in 2040 voor de Koninginneweg, Schoolstraat/Langgewenst passend op een ring rond het centrum. De verkeersintensiteiten zullen in 2040 bijvoorbeeld vergelijkbaar zijn met de aantallen op de Schapenkamp en de Stationsstraat in 2019 (bron: Tabel 1, Bijlage 3 Verkeersonderzoek RHDHV).

De Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst hebben een duidelijke relatie met de binnenstad van Hilversum. Het Marktplein begrenst het noordelijke uiteinde van het stadscentrum. In het gebied rondom het Marktplein is sprake van afnemende commerciële functies en meer wonen. Het verleggen van de Centrumring naar de beoogde locatie, waarmee er een duidelijkere scheiding komt tussen de centrumfuncties en wonen, is planologisch gezien een logische stap. De woningen langs de nieuwe Centrumring liggen aan de rand van het centrumgebied en binnen de invloedsfeer daarvan. Voor het bepalen van het woon- en leefklimaat spelen – met name in het centrum van een dorp of stad – veel factoren een rol.

Enerzijds is in het centrum van Hilversum sprake van factoren die een positieve invloed hebben op het

woon- en leefklimaat. Onder andere de directe nabijheid van voorzieningen zoals detailhandel en horeca (en de daarmee gepaard gaande levendigheid), een uitstekende openbaar vervoer aansluiting (trein- en busstation) en de kwaliteit van de openbare ruimte. Anderzijds is sprake van hinder veroorzakende factoren die een beperkende invloed hebben op het woon- en leefklimaat. Het stadscentrum van Hilversum is immers geen reguliere woonwijk, maar een gebied waarin diverse functies van oudsher een plek hebben gevonden. Horeca, detailhandel en evenementen zijn – inclusief de daarmee gepaard gaande hinder – inherent aan het wonen in een stadscentrum.

4. Woon- en leefklimaat nabij locatie Koninginneweg

De grootste geluidtoenames (tot maximaal 8 dB) treden op bij de woningen aan de Koninginneweg - Schoolstraat. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van de geprognosticeerde verkeersgroei (deels vanwege de verlegging van de centrumring en deels vanwege de herontwikkeling van het stationsgebied met nieuwe functies), het aan te passen wegprofiel en de afstand van de woningen tot aan de weg. De cumulatieve geluidbelastingen op de gevels van de bestaande en nieuwe woningen zullen daar variëren van 56 dB tot en met 68 dB. Dat maakt dat de impact van het verkeers- en railverkeersgeluid vergelijkbaar zal zijn met de heersende situatie langs de Stationsstraat. Dit is evenwel niet ongebruikelijk voor een stadscentrum, en sluit bovendien aan op de maximaal vast te stellen hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder bij vervangende nieuwbouw (68 dB voor zowel weg- als railverkeer) in een stedelijke omgeving. Omdat voor vrijwel al deze woningen een zogenaamde hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder moet worden vastgesteld geldt ook de wettelijke plicht om het binnenniveau te borgen op het wettelijke maximum.

De gemeente heeft in 2021 door Raadgevend ingenieursbureau Metz B.V. een globale raming laten opstellen van de kosten voor het aanbrengen van noodzakelijke aanvullende gevelmaatregelen om het vereiste binnenniveau te kunnen realiseren (zie Bijlage 14 Gevelonderzoek). De kostenraming is opgesteld op basis van:

- De geluidsbelastingen op de gevels van de woningen, exclusief de aftrek ex artikel 110g uit de Wet geluidhinder;
- Het bouwjaar van de woningen zoals opgenomen in het BAG; en
- een optische inspectie van de gevels van de woningen.

Er is hierbij uitgegaan van een maximale kosten-scenario. De uitkomsten zijn betrokken/onderdeel van de kostenramingen van het bestemmingsplan. Nader bouwkundig/akoestisch onderzoek zal, nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, per woning duidelijkheid moeten verschaffen over exacte geluidwerende maatregelen. Een bijkomend aspect is dat extra gevelgeluidwering ook bijdraagt aan een lager energieverbruik. Voor de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt de gevelgeluidwering afgestemd op de wettelijke eis voor het binnenniveau.

Gezien de hoge leeftijd van deze woningen is de verwachting dat het merendeel hiervan in aanmerking komt voor geluidwerende maatregelen aan de gevel, waarbij de uiteindelijke geluidkwaliteit in de verblijfsruimten (o.a. woonkamer en slaapkamers) hoogstwaarschijnlijk beter zal worden dan die in de heersende situatie zonder deze geluidwerende maatregelen.

5. Woon- en leefklimaat nabij locatie Schoolstraat/Langgewenst

Bij de woningen aan deze wegen neemt de geluidbelasting toe als gevolg van de geprognosticeerde verkeersgroei en het aan te passen wegprofiel. De geprognosticeerde geluidtoename bij de woningen aan de Schoolstraat/Langgewenst (rekening houdende met de aan te brengen geluidsreducerende wegdekverharding) is minder dan bij de Koninginneweg. De heersende cumulatieve geluidbelasting (weg- en railverkeer) is echter wel al hoog (maximaal 65 dB) ter plaatse van de buitenruimtes/balkons van de woningen nabij Schoolstraat/Langgewenst. De geprognosticeerde geluidtoenames variëren van 1 t/m 4 dB en voldoen daarmee nog steeds aan de maximaal toegestane toename van 5 dB, waardoor compensatie elders wettelijk gezien (zoals bedoeld in artikel 100a, lid 1, sub a, onder 1°, Wet geluidhinder) niet nodig is. Opgemerkt wordt dat de locatie met de hoogste geluidsbelasting in de bestaande situatie niet dezelfde is als waar in de nieuwe situatie het geluid het meest toeneemt. In de

huidige situatie heeft Honingstraat 2b de hoogste geluidsbelasting, namelijk 65,87 dB. Dat is ook het geval in de toekomstige situatie, namelijk 68,12 dB, een geluidstoename van 2,25 dB (NB: Op grond van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' artikel 1.3 worden berekende waarden geluidsbelasting afgerond). De hoogste geluidstoename door uitvoering van het plan is te vinden op Koninginneweg 171a, namelijk 7,76 dB.

In de nieuwe situatie zullen de cumulatieve geluidbelastingen (weg- en railverkeer) nabij Schoolstraat/Langgewenst maximaal 68 dB (zonder aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder) bedragen, waarmee binnen de maximale te ontheffen geluidsbelasting wordt gebleven.

a. Nadere beschouwing geluidsbronnen rondom de markt

Naast het wegverkeersgeluid ervaren bewoners nabij de locatie Schoolstraat/Langgewenst ook al geluiden van aspecten die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd. Dit betreft vooral geluid afkomstig van activiteiten op of rond het marktplein, zoals:

- Warenmarkt op Marktplein (inclusief op- en afbouw marktkramen);
- Schoonmaak van de markt met bladblazers en een veegwagen;
- Kermis;
- Evenementen;
- Spelende kinderen op het Marktplein;
- Stemgeluiden van personen;
- Bromfietsen;
- Laden en lossen van goederen;
- Parkeren van voertuigen (inclusief sluiten van autoportieren in de dag, avond en nacht).

Daarnaast ervaren de omwonenden mogelijk nog geluiden van aspecten die wel met sectorale wetten zijn gereguleerd, maar niet in de Wet geluidhinder, zoals:

- Horecabedrijven (met terrassen) en een bioscoop;
- Popcentrum De Vorstin;
- Vliegverkeer.

In Bijlage 15 is een nadere beschouwing van bovengenoemde geluidbronnen opgenomen.

De hinderlijkheid van de geluiden die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd vindt grotendeels zijn oorzaak in kortdurende activiteiten (bijvoorbeeld de kermis) dan wel piekgeluiden (bijvoorbeeld het sluiten van een autoportier). Deze verschillende vormen van geluid zijn niet te cumuleren op een wijze zoals bedoeld in bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, dat uitgaat van een jaargemiddelde geluidbelasting. Het wettelijke cumulatievoorschrift is enerzijds niet van toepassing op deze geluidsoorten, maar houdt sowieso geen rekening met piekgeluiden. Een getalsmatige beoordeling is dan ook niet mogelijk.

b. Kwalitatieve beoordeling geluid nabij Schoolstraat/Langgewenst

Wat de kwalitatieve beoordeling van deze geluiden lastig maakt is dat de beleving ervan sterk verschilt van persoon tot persoon. Sommige mensen vinden (stem)geluid van spelende kinderen storend, anderen niet. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor muziekgeluid van de horeca of een evenement (zoals de kermis). Er is dan ook geen eenduidige kwalificatie te geven.

Het betreft een situatie die historisch zo gegroeid is en onlosmakelijk verbonden met het stadscentrum van Hilversum. Juist de menging van woningen met niet-woonfuncties is kenmerkend en waardevol. Het draagt bij aan de positieve beleving van het stadscentrum die de gemeente omarmt en met dit plan wil verstevigen.

Uit de in Bijlage 15 opgenomen beschouwing van de diverse geluidbronnen blijkt dat de al bestaande en nieuw geprojecteerde activiteiten (bedrijven, horeca en voorzieningen) rond en op het Marktplein passen in een 'gemengd gebied' zoals het stationsgebied. Ook het gebruik van het Marktplein voor evenementen en warenmarkt zijn passend voor een centrumlocatie. Daarbij hoort ook het frequent schoonhouden. Op het plein is ook meer toelaatbaar als het gaat om geluidsnormen en eindtijden ten opzichte van een

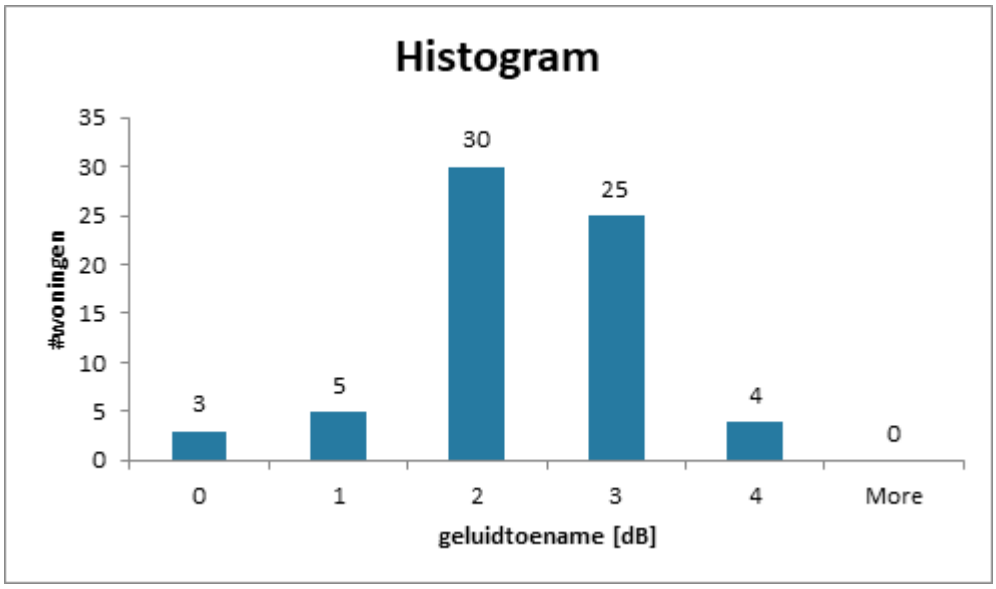
woonwijk. Niettemin is het aantal evenementendagen voor het Marktplein gemaximeerd in het daarvoor geldende bestemmingsplan 'Langgewenst'. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat er tussen de diverse evenementen onderling grote verschillen zijn als het gaat om impact op de omgeving.

De woningen rond het plangebied (met name langs het Marktplein) hebben over het algemeen een beperkte buitenruimte. Dat is niet ongebruikelijk in een stadscentrum. Die buitenruimten zijn vaak – dat is inherent aan het wonen in het centrum – gericht naar het openbaar gebied (straatzijde). Dat daar meer geluid dan gemiddeld is, is ook niet ongebruikelijk. In de bestaande situatie is dan ook sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat passend bij een centrumgebied.

Zoals eerder aangegeven zal het aantal geprognosticeerde verkeersbewegingen in 2040 voor de Schoolstraat/Langgewenst passend zijn op een ring rond het centrum. De verkeersintensiteiten zullen in 2040 vergelijkbaar zijn met de aantallen op de Schapenkamp en de Stationsstraat in 2019.

Daarmee is de toename van geluid als gevolg van wegverkeer op de Schoolstraat/Langgewenst ook niet uitzonderlijk voor een centrumring-locatie.

Bij 94% van de woningen aan het Langgewenst varieert de toename van 0-3 dB, en bij 6% van de woningen 4 dB (bron Akoestisch onderzoek, Bijlage 5 Akoestisch onderzoek). Zie figuur 34 voor een verbeelding van de geluidtoenames op adresniveau.



Figuur 34 Verdeling van de geluidtoename per adres/woning aan het Langgewenst (inclusief geluid reducerende wegdekverharding).

Ondanks de stijging van de geluidsbelasting bij woningen aan het Langgewenst, vindt de gemeente dit aanvaardbaar omdat het project leidt tot een afname van de geluidbelasting in het centrumgebied van Hilversum. Per saldo is het plan daarom positief van invloed op het woon- en leefklimaat in het stadscentrum. Voor wat betreft de 'cumulatie' van de diverse geluidbronnen is de gemeente van mening dat, ondanks de toename van geluid door wegverkeer, er sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten is, inclusief alle voor- en nadelen die het stadscentrum met zich meebrengt. Ook wanneer rekening wordt gehouden met de geluiden van aspecten die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd. Het gaat hierbij met name om in tijd begrensde (gedurende een bepaalde periode) geluiden en piekgeluiden, dat historisch zo is gegroeid en is onlosmakelijk verbonden met het stadscentrum van Hilversum.

6. Woon- en leefklimaat nabij de Stationsstraat

Als gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat zal de geluidbelasting vanwege het wegverkeer daar gemiddeld 12 dB afnemen, met uitschieters tot 15 dB afname. Dat betekent dat het

woon- en leefklimaat bij 107 woningen (Stationsstraat en de Groest) aanzienlijk zal verbeteren.

7. Woon- en leefklimaat nabij andere locaties

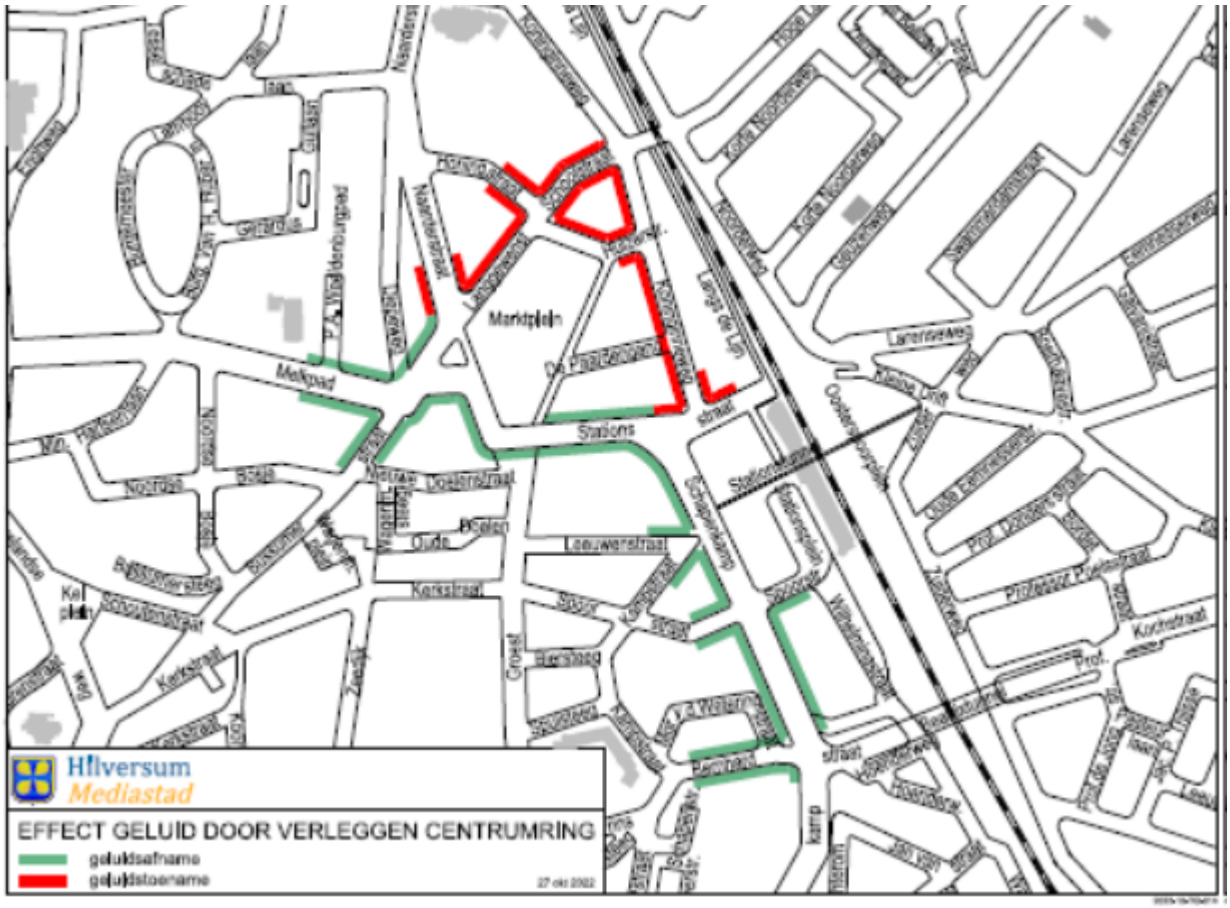
Voor de geluidgevoelige objecten langs andere wegen is geen geluidtoename vanwege het wegverkeer geprognosticeerd. Zo blijft langs de Schapenkamp – mede door de inzet van een geluidsreducerende wegdekverharding – de geluidbelasting gelijk of neemt deze af met 1 tot en met 5 dB. Aan de andere zijde van de verlegde Centrumring, daar waar de Centrumring weer aansluit op het oude profiel nabij de Naarderstraat, blijft de geluidbelasting gelijk, en is her en der sprake van een lichte verbetering met een afname tot maximaal 3 dB. Dit laatste is het gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat waardoor die geluidbijdrage nihil wordt, en dat er geen verkeerstoename op de Naarderstraat is geprognosticeerd. Het effect op andere – aansluitende – wegen is nihil.

8. Samenvattende beschouwing woon- en leefklimaat

Zoals hiervoor beschreven zijn de meeste milieuthema's niet rechtstreeks van invloed op de beleving van het woon- en leefklimaat, waarmee ten aanzien van die milieuthema's een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als vanzelfsprekend is geborgd. Voor wat betreft de gevolgen van het bestemmingsplan voor luchtkwaliteit voldoet het aan de wettelijke eisen (zie paragraaf 5.5.4.3). Meer in algemene zin kan worden gesteld dat er samenhang is tussen luchtkwaliteit en het aantal verkeersbewegingen. Daar waar het aantal verkeersbewegingen toeneemt, zal de luchtkwaliteit verminderen, daar waar de verkeersbewegingen afnemen zal dat positieve gevolgen hebben op de luchtkwaliteit. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat op alle beoordelingspunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden. De gemeente is daarom van mening dat ook voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor geluid ligt dat anders. Het nieuwe bestemmingsplan heeft geen of maar beperkt invloed op de diverse genoemde geluidoverlastbronnen zoals die nu door veel bewoners wordt ervaren. Zo neemt het aantal evenementen of marktdagen als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan niet toe. Wel wordt met het bestemmingsplan de Centrumring verlegd. Op veel plekken langs de nieuwe Centrumring zal daardoor de geluidbelasting vanwege verkeer toenemen, op andere plekken zal de geluidbelasting juist door het verleggen van de Centrumring afnemen.

Het verleggen van de Centrumring leidt vooral bij de woningen langs de Koninginneweg - Schoolstraat - Langgewenst tot een toename verkeer en daarmee van de geluidbelasting. Daarentegen zal de geluidbelasting bij de woningen langs de Stationsstraat en op de Groest afnemen als gevolg van het verkeersluw maken van de weg. In totaliteit leidt het project tot een afname van de geluidbelasting in het centrumgebied van Hilversum. De verlegde Centrumring (Schapenkamp – Koninginneweg – Schoolstraat – Langgewenst – Naarderstraat – Melkpad) kent na het leggen van een geluidsreducerende wegdekverharding namelijk minder woningen met een geluidtoename van 1 dB of meer (199 stuks) dan woningen waarbij de geluidbelasting afneemt met 1 dB of meer (406 stuks). Per saldo is het plan daarom positief van invloed op het woon- en leefklimaat in het stadscentrum. Ter illustratie is op onderstaande kaart (figuur 35) weergegeven welke wegvakken te maken hebben met een geluid toe- of afname als gevolg van de nieuwe Centrumring.



Figuur 35 Effect geluid door verleggen Centrumring

Alhoewel met name langs de Koninginneweg, Schoolstraat en Langgewenst de geluidtoename een effect heeft op het heersende woon- en leefklimaat is de geprognosticeerde eindsituatie er toch een die past in het beeld dat hoort bij een stadscentrum, inclusief alle voor- en nadelen die het stadscentrum met zich meebrengt. De geprognosticeerde cumulatieve geluidbelasting van het weg- en railverkeer bedraagt namelijk ten hoogste 68 dB (exclusief 5 dB correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder), en voldoet daarmee aan de maximaal vast te stellen hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder. De maximaal vast te stellen hogere waarde geeft aan wat onze wetgever als landelijk maximum aanvaardbaar acht voor stedelijke gebieden, waaronder het stadscentrum van Hilversum. Met het voorgenomen plan blijft de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op de nieuwe centrumring daar dus nog onder of gelijk, namelijk maximaal 63 dB (inclusief 5 dB correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder). Niet ideaal, maar niettemin is de beoordeling dat het woon- en leefklimaat aanvaardbaar blijft. Ook wanneer rekening wordt gehouden met de geluiden van aspecten die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd, zoals hiervoor uiteengezet.

Samengevat komt het erop neer dat de huidige inrichting van het stationsgebied niet aantrekkelijk oogt, niet veilig genoeg is en de doorkruising van de Groest en het Marktplein staat door de erg drukke Stationsstraat op gespannen voet met het voetgangers- en fietsverkeer tussen beide delen. Daardoor stagneert het verkeer regelmatig op de centrumring (Stationsstraat - Schapenkamp). Door de centrumring te verleggen en de Stationsstraat autoluw te maken ontstaat een aantrekkelijke nieuwe situatie. Dit leidt tot een onoverkomelijke verschuiving van geluidbelastingen. Bij woningen langs de Koninginneweg, Schoolstraat en Langgewenst vermindert het woon- en leefklimaat ten opzichte van de autonome situatie. Evenwel zal in absolute zin op de nieuwe Centrumring in 2040 het aantal verkeersbewegingen vergelijkbare aantallen hebben als op de huidige Centrumring in 2019.

In de bestaande situatie wordt met name rond het Marktplein al veel overlast ervaren van diverse geluidbronnen. Op basis van de beschouwing van deze geluidbronnen wordt geconcludeerd dat het met

name gaat om in tijd begrensde (gedurende een bepaalde periode) geluiden en piekgeluiden, dat historisch zo is gegroeid en onlosmakelijk verbonden is met het stadscentrum van Hilversum.

Alle geluidsaspecten in acht nemend is de gemeente van mening dat, ondanks de toename van geluid door wegverkeer, er voor het gehele centrum sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten is. Het woon- en leefklimaat van de woningen nabij de Stationsstraat verbetert als gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat. Daarnaast is per saldo voor het centrum ook sprake van een geluidreductie als gevolg van het plan.

5.6 Cultuurhistorische waarden

5.6.1 Historisch-geografischewaarden

In de Koninginneweg zijn in de huidige situatie rijen (winkel)woonhuizen gebouwd in een formele opzet van 2 of 3 lagen en een hoge kap, waarbij de langskap op strategische plekken wordt onderbroken met een dwarskap en een hoge topgevel. Hoekbebouwing is prominent vormgegeven met een extra woonlaag en een accent of ronding. In de nieuwe situatie zal de Koninginneweg breder worden en laanbeplanting krijgen. Bij dit statige nieuwe profiel past een symmetrie in de gevels. De nieuwe bebouwing reageert op de bestaande bebouwing aan de overkant van de straat en de overkant van het spoor.

5.6.2 (Steden)Bouwkundige waarden

Door het plaatselijk versmallen van het profiel van de Koninginneweg kan het gemeentelijk monument, dat op de hoek van de Koninginneweg en de Stationsstraat staat, behouden blijven.

De architectuur in het centrum heeft een menselijke maat en is divers doordat zij pand voor pand ontstaan is. Het beeld wordt gekenmerkt door een verticale geleding, levendige plinten en bakstenen gevels. De nieuwbouw in het Stationsgebied zal relateren aan de kwaliteiten van het historische Hilversum.

De nieuwbouw krijgt, net als de gewaardeerde gebouwen in het centrum van Hilversum, een verticale geleding met veel gebruik van baksteen en glas. Ook de dak beëindigingen worden geïnspireerd op het centrum, waardoor een gevarieerd beeld ontstaat met verschillende soorten kappen.

De relatief kleine eenheden binnen de nieuwe blokken maken het gevelbeeld divers. Binnen de verschillende gebouwen (nieuwbouw en aangrenzende bestaande bouw) is de architectuur in samenhang.

De plinten gaan altijd een interactie aan met de openbare ruimte. Woningen hebben zo veel als mogelijk individuele entrees op de begane grond, waardoor een levendig maaiveld ontstaat gericht op de menselijke maat en schaal.

5.6.3 Archeologische waarden

Voor de in het plangebied voorkomende gebieden met een archeologische verwachtingswaarde zijn in dit Chw-bestemmingsplan beschermende regels opgenomen. Voor de gebieden met een hoge, middelhoge en lage verwachtingswaarde, zijn specifieke dubbelbestemmingen in het plan opgenomen. Deze gebieden zijn op de verbeelding aangeduid. Bouw- en graafwerkzaamheden zijn in principe niet toegestaan indien deze de archeologische waarden kunnen worden verstoord.

Tot slot zijn in het plangebied ook gronden aanwezig waar geen archeologische waarden aanwezig, of te verwachten, zijn. Er gelden vanuit archeologisch oogpunt geen aanvullende regels. Deze gebieden zijn aangeduid als 'verstoord'.

5.7 Bodem en watersysteem

5.7.1 Bodem

Het plan moet voorzien in het realiseren én behouden van een duurzame bodemkwaliteit. Bodem die schoon is, moet schoon blijven en er moet op een juiste manier worden omgegaan met aanwezige verontreinigingen. In geval van gebieden met verontreiniging dient de chemische bodemkwaliteit en het gebruik op elkaar afgestemd te worden. De bodem hoeft daarvoor niet in alle gevallen te worden schoongemaakt, maar wordt dan alleen geschikt gemaakt voor de huidige of toekomstige functie.

Wanneer er op een willekeurige locatie binnen het plangebied (her)ontwikkeling gaat plaatsvinden, dient er onderzoek gedaan te worden naar de kwaliteit van de bodem van de betreffende locatie. Hierbij dienen de op dat moment geldende landelijke normen te worden gehanteerd. Deze normen waarborgen onder andere dat bij (her)ontwikkeling op een locatie altijd de provincie en de gemeente worden geraadpleegd voor bodeminformatie. Omdat de gemeente heeft besloten (nog) geen nieuwe bodemkwaliteitskaart op te stellen zal de actuele bodemkwaliteit in de meeste gevallen bepaald moeten worden door het uitvoeren van een (verkennend) bodemonderzoek.

Daarnaast geldt dat vrijwel alle riolen in Hilversum (met uitzondering van de riolen in de wijk Kerkelanden en de Hilversumse Meent) boven het grondwater liggen. Dit heeft tot gevolg dat uit eventuele lekke riolen rioolwater uittreedt en verontreiniging van de bodem en grondwater kan veroorzaken. Deze lekke riolen worden met voorrang vervangen.

5.7.2 Waterparagraaf

De gemeente heeft een watertoets laten opstellen waarin alle waterhuishoudkundige aspecten integraal zijn betrokken. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 16 Watertoets.

De gemeente Hilversum heeft in samenwerking met het waterschap "standaard regels" opgesteld voor de waterparagraaf (zie bijlage 1 van Bijlage 16 Watertoets). Zolang aan deze regels wordt voldaan volstaat de inhoud van het bestemmingsplan.

5.8 Veiligheid

5.8.1 Sociale veiligheid

Zowel aan de centrumzijde als aan de oostzijde van het spoor wordt de bestaande fietstunnel aangepast. Aan de centrumzijde zal door de aanpassing van het fietspad de helling flauwer en dus aangenamer worden. De harde wanden van de bestaande fietstunnel maken plaats voor getrapte taluds met volop ruimte voor groen. Daarnaast zal door raampartijen de nieuwe ondergrondse fietsparkeervoorziening al vanuit de tunnel zichtbaar zijn. Zo ontstaat er meer sociale veiligheid en zal de tunnel ruimer en lichter ogen.

Op de taxistandplaats en het busstation is voldoende ruimte beschikbaar om aangenaam en veilig te wachten. Het nieuwe busstation zal door veel groen en zitmogelijkheden ook een aangename verblijfsplek zijn. De reguliere halteplekken alsmede enkele bufferplekken zullen rond dit eilandperron worden gerealiseerd.

Een ruime uitstapstrook langs de taxistandplaats zorgt voor voldoende veiligheid. Aangename routes, begeleid met groen verbinden de bushalte en de taxistandplaats met het station.

5.8.2 Externe veiligheid

Ten behoeve van het plan heeft de gemeente onderzoek laten doen naar de externe veiligheidsituatie. De rapportage is opgenomen als Bijlage 17 Externe Veiligheid.

Onderstaand worden beknopt de conclusies weergegeven.

In het kader van de ruimtelijke procedure dient onder andere het aspect externe veiligheid te worden beschouwd. In de omgeving van het plangebied bevinden zicht de risicobron: spoorlijn Diemen-Amersfoort Oost.

Risicobeschouwing Spoorlijn Diemen – Amersfoort Oost

- De maximale 10-6 plaatsgebonden risicocontour bedraagt 7 meter. Het plangebied bevindt zich buiten de 10-6 contour. Deze contour levert derhalve geen belemmeringen op;
- De hoogte van het groepsrisico neemt toe en blijft onder de oriëntatiewaarde;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is voor de spoorlijn Diemen- Amersfoort Oost verplicht. In de rapportage Bijlage 17 Externe Veiligheid zijn elementen ter verantwoording van het groepsrisico aangedragen (zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid).

Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Hilversum, zal deze elementen betrekken en afwegen bij de besluitvorming ten aanzien van dit bestemmingsplan.

Omdat het groepsrisico in de toekomstige situatie beperkt toeneemt ten opzichte van de huidige situatie en er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde plaatsvindt, kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico hoeft te worden gegeven.

De gemeente wenst het stationsgebied aantrekkelijker te maken en opnieuw in te richten. De gemeente wil daarbij ook (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maken. De visie hiervoor is vastgelegd in het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Het stedenbouwkundig plan geeft de optimale invulling van het plangebied gelegen in het centrum en naast het spoor. In de regels is een verbod opgenomen om (beperkt) kwetsbare objecten toe te staan binnen de daarvoor aangewezen zone op de verbeelding. Onderdeel van de regels is een afwijkingsmogelijkheid van dit verbod mits de veiligheid van personen en goederen duurzaam en voldoende is gewaarborgd. Dit moet blijken uit een overlegt rapport van een externe veiligheidsdeskundige. Op grond hiervan zijn de externe veiligheidsaspecten voldoende verzekerd en is een beperkte toename van het groepsrisico acceptabel.

5.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 7 juli 2017 is het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) gewijzigd. In het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) staat de nieuwe procedure voor aanvragen waarvoor de zogenaamde ‘m.e.r.-beoordeling’ van toepassing is. Voor dergelijke plannen dient een aanmeldingsnotitie te worden opgesteld met een beschrijving van de milieugevolgen van het voorgenomen plan. Er is onderzoek gedaan (zie Bijlage 18). Gelet op de aanmeldingsnotitie zijn er geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor het plangebied. Het bevoegd gezag (i.c. het college) heeft daarom op 19 juli 2022 besloten dat voor de plannen geen uitgebreide m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Van het collegebesluit is op 28 juli 2022 een kennisgeving gepubliceerd.

Hoofdstuk 6 Implementatie

6.1 Planmethodiek

De regelgeving, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening, biedt de gemeente de mogelijkheid tot het opstellen van bestemmingsplannen met een grote mate van flexibiliteit en globaliteit. Planvormen kunnen zodanig worden gekozen dat ingespeeld kan worden op zich wijzigende omstandigheden en op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen, zodat in veel gevallen het bestemmingsplan minder vaak behoeft te worden aangepast.

In dit bestemmingsplan zijn concrete eindbestemmingen opgenomen.

6.2 Bestemmingsregeling

Een bestemmingsplan bestaat uit drie delen: de toelichting, de regels en één of meerdere verbeeldingen. De verbeelding en de daarin aangewezen bestemmingen en regels vormen tezamen het juridische plan. De toelichting heeft geen rechtskracht. In de toelichting worden de achtergronden en beweegredenen aangegeven die hebben geleid tot de bestemmingen. De regels omvatten de omschrijvingen van de in het plan vervatte bestemmingen, waarbij per bestemming het doel wordt aangegeven. In deze paragraaf wordt ingegaan op de juridische opbouw van het plan. Aan de orde komen onder meer de opbouw van de regels, de relatie tussen regels en kaarten en de beschrijving van de in de regels vastgelegde bestemmingen.

6.2.1 Toelichting op de verbeelding

Met behulp van kleuren, letteraanduidingen en/of arceringen zijn de verschillende gebieds- en functionele bestemmingen op de verbeelding weergegeven. De bestemmingsbegrenzingen volgen zoveel mogelijk geografische, topografische en/of kadastrale grenzen. Daar waar dat niet mogelijk bleek, is gekozen voor een meer praktische benadering. Bij de opzet van de verbeelding is aangesloten bij de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP2012). De verbeelding is opgesteld conform DURP (Digitaal Uitwisselbare Ruimtelijke Plannen).

6.2.2 Toelichting op de regels

De regels bevatten de juridische regeling voor het gebruik van de gronden, bepalingen over de toegelaten bebouwing en een regeling over het gebruik van bebouwing. De regels, die zijn onderverdeeld in paragrafen, worden hierna (indien nodig) toegelicht. Bij de opzet van de regels is aangesloten bij de SVBP2012 en de bepalingen van het Besluit ruimtelijke ordening. De artikelen bevatten bepalingen over de specifieke bestemmingen in het plan. De opbouw van deze artikelen is steeds gelijk, conform de eisen van de SVBP2012. Voor een nadere uitleg wordt verwezen naar de SVBP2012, te raadplegen via de website van Geonovum. Hier kan men ook terecht voor een uitgebreidere uitleg over dubbelbestemmingen, voorlopige bestemmingen en aanduidingen.

6.2.2.1 Indeling hoofdstukken

Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid zijn de regels in hoofdstukken geplaatst. Daarbij is ook weer aangesloten bij de SVBP2012, te weten:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

- begrippen
- wijze van meten

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

- bestemmingen
- dubbelbestemmingen

Hoofdstuk 3 Algemene regels

- anti-dubbeltelregel
- algemene bouwregels
- algemene gebruiksregels
- algemene afwijkingsregels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

- overgangsrecht
- slotregel

6.2.2.2 Indeling bestemmingsregels

Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is een vaste volgorde aangehouden, te weten:

- Bestemmingsomschrijving

Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, zijn toegekend aan de in het plan begrepen gronden. Niet iedere functie leent zich voor een eigen bestemming. Dit hangt af van de ruimtelijke relevantie ofwel van de mate waarin de bewuste functie invloed heeft op zijn omgeving of daaraan eisen stelt. Behalve om functies, gaat het bij bestemmingen altijd om concreet ruimtegebruik of om fysiek aanwezige ruimtelijke objecten. De bestemmingsomschrijving vormt het eerste toetsingskader voor (bouw)initiatieven. Als een initiatief niet past in die omschrijving, moet deze worden beschouwd als zijnde strijdig met het bestemmingsplan.

De bestemmingsomschrijving begint met de algemene bestemming. Daarna volgen eventuele specificaties in de vorm van aanduidingen.

Voorbeeld:

De voor '....' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. ..
b. ..

en tevens voor:

c. een ...., ter plaatse van de aanduiding '....',

met de daarbij behorende voorzieningen.

.... (die dus voor zowel de algemene bestemming als de specifieke aanduiding gelden). De daarbij behorende voorzieningen zijn bewust niet in de bestemmingsomschrijving genoemd. Het gaat hier om voorzieningen die voor het verwezenlijken van de bestemming nodig en wenselijk zijn. Dat kunnen diverse voorzieningen zijn. Een limitatieve opsomming is niet makkelijk te geven. In de toelichting op de regel (hieronder) worden wel enkele voorbeelden gegeven van de bij de bestemming behorende voorzieningen.

Behalve bestemmingen en dubbelbestemmingen, kent het bestemmingsplan aanduidingen. Deze aanduidingen bevatten specificaties van (dubbel)bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het

bouwen. Een aanduiding, die juridische betekenis heeft, wordt niet alleen aangegeven op de analoge en digitale verbeelding van een bestemmingsplan, maar ook in de regels.

Er zijn in het algemeen zes soorten aanduidingen te onderscheiden:

1. gebiedsaanduidingen;
2. functieaanduidingen;
3. bouwvlakken;
4. bouwaanduidingen;
5. maatvoeringsaanduidingen;
6. figuren.

- Bouwregels

Samen met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen/aanduidingen, bevatten de regels bepalingen over de situering en de maximale afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken binnen de bewuste bestemming. Soms is op de verbeelding door middel van een bouwvlak aangegeven waar het (hoofd)gebouw mag worden gebouwd. Buiten het bouwvlak mag weliswaar vaak ook worden gebouwd, maar dan gaat het om bijvoorbeeld bijbehorende bouwwerken of terreinafscheidingen. De bouwregels gaan over bouwwerken en zijn onderverdeeld in bepalingen over:

a. (hoofd)gebouwen;
b. bijbehorende bouwwerken (indien daarvan sprake is);
c. bouwwerken, geen gebouw zijnde.

De toetsing hieraan vindt in principe pas plaats indien duidelijk is dat het voorgenomen gebruik van het bouwwerk in overeenstemming is met de bestemmingsomschrijving bij de bestemming.

- Afwijking van de bouwregels

Om het bestemmingsplan flexibel te maken zijn mogelijkheden opgenomen om af te wijken van een bouwregel. Het kunnen afwijken van de bouwregels is beslist geen automatisme. Telkens als verzocht wordt om te mogen afwijken van een bouwregel moet worden gemotiveerd waarom van de standaard wordt afgeweken. De aanvrager moet aangeven waarom hij niet uit de voeten kan met de standaardregel. In sommige gevallen moet de aanvrager zelfs met onafhankelijk advies aantonen dat afwijking van de bouwregels terecht is.

- Specifieke gebruiksregels

Indien ten aanzien van een bepaald gebruik speciale regels moeten worden gegeven dan worden deze specifiek aangegeven. Een voorbeeld van een dergelijke specifieke regeling is het gebruik van een gedeelte van de woning en/of bijbehorend bouwwerk als werkruimte voor een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit.

- Afwijking van de gebruiksregels

Om het bestemmingsplan flexibel te maken zijn mogelijkheden opgenomen om af te wijken van een gebruiksregel. Het kunnen afwijken van de gebruiksregels is ook hier beslist geen automatisme. Telkens als verzocht wordt om te mogen afwijken van een gebruiksregel moet worden gemotiveerd waarom van de standaard wordt afgeweken. De aanvrager moet aangeven waarom hij of zij niet uit de voeten kan met de standaard regel. In sommige gevallen moet de aanvrager zelfs met onafhankelijk advies aantonen dat afwijking van de gebruiksregels terecht is.

- Wijzigingsbevoegdheid

Om het bestemmingsplan flexibel te maken zijn mogelijkheden gegeven aan het college van burgemeester en wethouders om het plan op onderdelen te wijzigen. Hierbij gaat het voornamelijk om de toegestane gebruiken zoals aangegeven in de bestemmingsomschrijving. De wijzigingsbevoegdheid is

iets anders dan de afwijkingsbevoegdheid. Via deze wijzigingsbevoegdheid kunnen bestemmingen worden gewijzigd, overigens binnen door de gemeenteraad aangegeven voorwaarden. Via een afwijking worden bestemmingen niet gewijzigd. De afwijking maakt het slechts mogelijk om binnen een bestemming af te wijken van de standaardregel (bijvoorbeeld van de standaard bouwhoogte). Het kunnen wijzigen van de bestemming is ook hier beslist geen automatisme. Telkens als verzocht wordt om een wijziging moet worden gemotiveerd waarom dat mogelijk en wenselijk is. De aanvrager moet aangeven waarom hij niet uit de voeten kan met de standaard regel. In sommige gevallen moet de aanvrager zelfs met onafhankelijk advies aantonen dat wijziging van de bestemming terecht is.

De afwijkings- en wijzigingsbevoegdheid mag niet cumulatief worden gebruikt ten opzichte van een eerder besluit tot afwijking of wijziging.

- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

In deze regel staan specifiek voor de bestemming geldende bepalingen over omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (aanlegvergunningen). Zo kan bijvoorbeeld via een omgevingsvergunning een bepaalde natuurwaarde worden beschermd. Aanleggen is dan niet mogelijk zonder een omgevingsvergunning van het college van burgemeester en wethouders.

6.2.2.3 De regels

In de regels worden verschillende begrippen gebruikt die voor verschillende uitleg vatbaar zijn. Door het opnemen van de definities van deze begrippen wordt getracht misverstanden over de uitleg van de regels te beperken.

- *hoofdgebouw en bijbehorende bouwwerken*

Elke bestemming bestaat doorgaans uit twee vlakken: een bestemmingsvlak en een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik toegestaan is. Het bouwvlak is een gebied dat op de verbeelding is aangeven waarvoor de mogelijkheden om te bouwen in de regels zijn aangegeven. Bouwvlakken worden doorgaans voorzien van aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering. Nadere specificaties die iets zeggen over het gebruik of bouwmogelijkheden zijn door middel van aanduidingen opgenomen.

Het hoofdgebouw mag enkel in een bouwvlak gebouwd worden. De bijbehorende bouwwerken mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd, met dien verstande dat bijbehorende bouwwerken in het achtererfgebied zijn toegestaan en uitsluitend in het bestemmingsvlak. Het achtererfgebied is het erf aan de achterkant en de niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, op meer dan 1,00 meter van de voorkant van het hoofdgebouw. Met het begrip "bijbehorend bouwwerk" is een verzamelbegrip bedoeld waar uitbreidingen (aan- en uitbouwen en bijgebouwen) van een hoofdgebouw, onder vallen. Ook vallen er overkappingen onder die vanwege het ontbreken van wanden niet als gebouw aangemerkt kunnen worden. Verder vallen er andere bouwwerken met een dak onder die vanwege een te geringe stahoogte niet als gebouw aangemerkt kunnen worden. In de begripsomschrijving is aangegeven dat een bijbehorend bouwwerk altijd moet worden gebouwd bij een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw. Zonder hoofdgebouw kan er op het perceel dus ook geen sprake zijn van een bijbehorend bouwwerk. Voorts is aangegeven dat een bijbehorend bouwwerk functioneel verbonden moet zijn met het hoofdgebouw. Daar wordt mee bedoeld dat het gebruik van het bijbehorende bouwwerk in planologisch opzicht gerelateerd moet zijn aan het gebruik van het hoofdgebouw. Een voorbeeld van een bijbehorend bouwwerk bij een woning is een serre of een uitbouw aan de oorspronkelijke achter- of zijgevel. Ook een vrijstaande berging en een carport zijn een bij een woning bijbehorend bouwwerk.

- *aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit*

Het begrip ‘aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit’ is door middel van de bestemmingen gekoppeld aan het wonen. In de woning moet worden gewoond, maar het is mogelijk dat in de woning ook gewerkt wordt. In de woning of de daarbij bijbehorende bouwwerken mag een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit worden uitgeoefend. Dat is bijvoorbeeld een architect die een gedeelte van zijn huis heeft ingericht als werkruimte/kantoorruimte. Ook een arts mag een gedeelte van zijn huis gebruiken als praktijkruimte. Daarnaast mag ook een bedrijfsmatige activiteit worden uitgeoefend in de woning. Denk aan een goud- of edelsmid of een horlogemaker.

De woonfunctie moet primair behouden blijven. Daarom is geregeld dat die activiteiten voor niet meer dan 1/3 deel (33%) van de oppervlakte van het wonen (met de aan- en uitbouwen en/of bijgebouwen) mogen plaatsvinden. Hier is wel een maximum aan verbonden van 50 m². Ook het uiterlijk van de woning mag niet ingrijpend worden veranderd. Er moet altijd sprake zijn van een in de wijk herkenbare woning. Omdat de activiteit in de woonomgeving moet passen is ook geregeld dat de activiteit niet mag leiden tot parkeeroverlast of milieuhygiënische overlast zoals stank en geluidsoverlast. Er zullen voldoende parkeerplaatsen op de tijden dat de activiteit plaatsvindt aanwezig moeten zijn op eigen terrein of in de buurt. Dat geldt uiteraard alleen voor die activiteiten die verkeer aantrekken. Daarnaast mogen de activiteiten geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer.

In de woning mag geen horeca en geen detailhandel plaatsvinden. Bed & breakfast waarbij niet meer dan 5 bedden worden aangeboden voor een overnachting valt niet onder horeca en mag in een woning plaatsvinden. Internetwinkels waarbij de klanten hun producten komen ophalen valt onder de categorie detailhandel en is niet toegestaan. Wel mag in het kader van de bedrijfsmatige activiteiten beperkt (ondergeschikt aan de hoofdactiviteit) verkoop plaatsvinden. Zo mag een kapper een flesje haarshampoo verkopen bijvoorbeeld.

In ieder geval mag (mogen) de bewoner(s) van de woning de aan-huis-verbonden beroeps of de bedrijfmatige activiteiten uitoefenen (bijvoorbeeld man en vrouw, maar ook een kind). Het is mogelijk dat hij en/of zij (de bewoner(s) dus) een (deeltijd)medewerker heeft. Die medewerker mag daar dan ook werken. Die medewerker hoeft daar niet zelf te wonen. Denk aan een doktersassistente. Het gaat om een medewerker op basis van een maximale werkweek (1 fte). Het is mogelijk dat twee of drie medewerkers in dienst zijn. Dat mag alleen als zij samen niet meer dan 1 fte vertegenwoordigen (dan gaat het dus om 2 of 3 parttime medewerkers). Indien de medewerkers op hetzelfde tijdstip werken dient te worden onderzocht of daardoor (parkeer)overlast wordt veroorzaakt. Als dat zo is dan is het niet toegestaan. Het verhuren of verkopen van een deel van de woning aan derden is niet toegestaan.

In de regels van het bestemmingsplan is deze vorm van werken in een woning geregeld via de ‘specifieke gebruiksregels’.

- *beperkt kwetsbare objecten*

In de begripsbepaling wordt bij dit begrip verwezen naar het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Op basis van artikel 1 lid 1 sub b van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt het volgende verstaan onder dit begrip:

a. 1°. verspreid liggende woningen, woonschepen en woonwagens van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen, woonschepen of woonwagens per hectare, en

   2°. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
b. kantoorgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
c. hotels en restaurants, voorzover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
d. winkels, voorzover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
e. sporthallen, sportterreinen, zwembaden en speeltuinen;
f. kampeerterreinen en andere terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voorzover zij niet onder onderdeel l, onder d, vallen;
g. bedrijfsgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat

daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en

i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

- *entertainment en cultuur*

In de begripsbepaling zijn diverse functies onder deze noemer gebracht. Het gaat om atelier, cityspa/wellness, creativiteitscentrum, dansschool, gameroom, museum, muziekschool, speeltuin (in de openbare ruimte) en sportschool.

Met een cityspa/wellness wordt in dit geval gedoeld op een kleinschalige voorziening op het gebied van gezondheid en/of ontspanning. Een sauna valt niet onder deze definitie. Een sauna is grootschaliger en vaak inclusief buitenruimte.

- *kwetsbare objecten*

In de begripsbepaling wordt bij dit begrip verwezen naar het Besluit externe veiligeheid inrichtingen.Op basis van artikel 1 lid 1 sub l van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt het volgende verstaan onder dit begrip:

a. woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde woningen, woonschepen of woonwagens als bedoeld in onderdeel b, onder a;
b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:

   1º. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;

   2º. scholen, of

   3º. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:

   1º. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m2 per object, of

   2º. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1.000 m2 bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 per winkel, voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en
d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

- *multimediabedrijven*

In de begripsbepalingen is hiervoor een omschrijving opgenomen op basis van SBI2010. De definitie van 'creatieve industrie & ICT' in de Monitor Creatieve Industrie (uitgegeven door Stichting Media Perspectives) is gehanteerd. Van deze definitie zijn uitgezonderd:

- Deelsector Kunsten en Cultureel Erfgoed
- In de Deelsector Media- en Entertainmentindustrie zijn de bedrijfstakken bioscopen en het domein 'Live entertainment' uitgesloten.
- Voor wat betreft ICT-diensten is het domein 'drukkerijen en reproductie' en de deelsector 'hardware' uitgesloten.

De bedrijven die vallen onder de definitie zijn opgenomen in Bijlage 2 Lijst van multimediabedrijven die deel uit maakt van de planregels.

- *Vervangende maat*

Indien bestaande gebouwen in afmetingen afwijken van de standaardregels met betrekking tot gebouwen (bijvoorbeeld: goothoogten, hoogten, kubieke meters en oppervlakten) dan mag dat uiteraard gehandhaafd blijven. De maten van bestaande gebouwen is dan de zogenoemde vervangende maat. Deze staat in artikel 12.3 Vervangende maat. Dit is uiteraard alleen van toepassing als de bestaande maten in negatieve zin afwijken van de standaard bepaling (bijvoorbeeld als de hoogte van een bestaand gebouw hoger is dan in de regels - als standaard hoogte - is bepaald). Die maten gelden alleen voor de in de bestemming aangegeven gebouwen.

- Terminologie 'overbouwing' en 'infrastructuur'

In de regels en op de verbeelding worden bovenstaande termen gebruikt. Ter verduidelijking een korte toelichting.

De (functie)aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - overbouwing' is toegepast om een 'overbouwing' aan te duiden ten behoeve van de naastgelegen bestemming. Het gaat om een functieaanduiding, maar wel met specifieke bouwregels. Voorbeeld is de 'overbouwing' van een trottoir (die bestemd is als 'Verkeer') op de hoek van de Schapenkamp - Spoorstraat.

De functieaanduiding 'infrastructuur' is opgenomen om de verkeersontsluiting te waarborgen. Voorbeeld hiervan zijn de ontsluitingen tussen de bouwblokken langs de Koninginneweg.

- Ondernemingen in de creatieve sector

De raad heeft op 9 mei 2012 het 'Programma Aanpak Leegstand' vastgesteld. In het Programma zijn verschillende maatregelen opgenomen om de aanpak van leegstand te versnellen. Eén van de maatregelen betreft het toevoegen van de creatieve sector aan de bestemmingen 'bedrijf ' en kantoor'.

In voorliggend plan zijn mede om deze reden 'ondernemingen in de creatieve sector' opgenomen in de bestemmingsomschrijvingen van de bestemmingen die kantoren of bedrijven toestaan.

- Bedrijven

Zie onderstaande toelichting ten aanzien van Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten voor een nadere uitleg over het gebruik van deze Staat.

De toegelaten bedrijfscategorieën (1 en 2) zijn in de relevante planregels benoemd. Enkele bedrijfsactiviteiten binnen deze categorieën zijn evenwel uitgesloten (genoemd door middel van de SBI-2008 code) en daarmee niet toegestaan. Het gaat om activiteiten die niet goed passen in een centrumgebied.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel zijn bepalingen (begrippen) opgenomen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschillen in interpretatie bij toepassing van de planregels mogelijk zijn. Enkele begrippen zijn overgenomen uit de Woningwet/Bouwverordening en SVBP2012.

Artikel 2 Wijze van meten

Hierin wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, breedte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken/percelen gemeten moeten worden.

De meetregels kennen 'slechts' een onzelfstandig en ondersteunend karakter. Deze soort planregels zeggen alleen iets over hoe bepaalde bouwregels moeten worden toegepast. Deze planregels kunnen

echter niet de (algemene) werking van bouwregels beperken tot (bijvoorbeeld) bouwen boven de begane grondvloer, wanneer er in die bouwregels zelf niets over is bepaald. Meetregels kunnen dus geen afbreuk doen aan de strekking van de bouwregels.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Centrum - Koninginneweg en Artikel 4 Centrum - Stationsplein

Algemeen

Toelichting programma

In de bestemmingen Artikel 3 Centrum - Koninginneweg en Artikel 4 Centrum - Stationsplein zijn de bouwmogelijkheden op grond van het 'Stedenbouwkundig plan' vertaald.

Een aantrekkelijk stationsgebied kent een gebalanceerde mix van wonen, werken en voorzieningen, dit geeft het gebied een levendig karakter. In dit Chw-bestemmingsplan wordt daarom ruimte geboden voor een gemengde invulling. Daarnaast is een functiemix van belang voor de levensvatbaarheid van de commerciële functies in de plinten. Met overdag werknemers en studenten die in het gebied verblijven en 's avonds en in het weekend bewoners en bezoekers, ontstaat een levendig en aantrekkelijk gebied. Dit Chw-bestemmingsplan stelt enkele kaders en is daarbinnen flexibel.

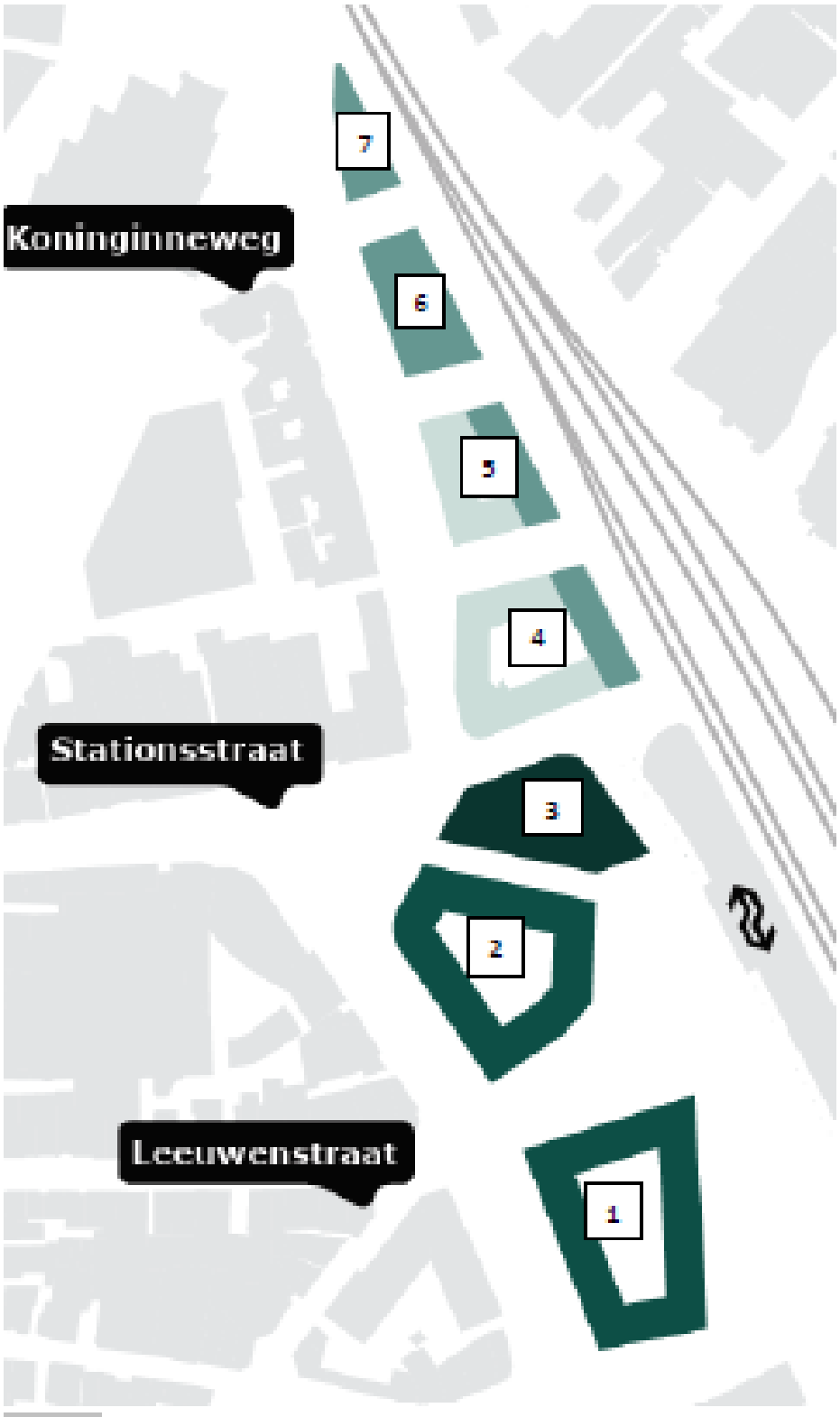
Het plan biedt ruimte voor maximaal 450 zelfstandige woningen. Hiervan wordt, conform het coalitieakkoord, minimaal 33% als sociale huurwoning en 50% middelduur gebouwd. Ook is de Doelgroepenverordening gekoppeld aan dit bestemmingsplan.

Voor wat betreft 'werken' is het programma gericht op het creëren van zoveel mogelijk werkgelegenheid. Dit is met name gericht op kantoorruimte, creatieve bedrijvigheid, ateliers, etc. Ook zijn voorzieningen toegestaan, zoals maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, hotelfunctie, en beperkt horeca en detailhandel. Voor detailhandel/dienstverlening is in de regels een maximum oppervlakte per winkel (250 m^2 bvo) opgenomen. Een horecavestiging mag een maximum oppervlak hebben van 200 m^2 bvo. Deze oppervlakten passen bij het type detailhandel/dienstverlening en horeca dat in een stationsomgeving passend is. Tevens is opgenomen dat in absolute zin maximaal 1.000 m^2 bvo voor deze beide functies (elk) is toegestaan. Hiermee wordt een concurrerende werking met de rest van het centrum voorkomen.

Hieronder is in meer detail uitgewerkt welke functies op welke plekken haalbaar en wenselijk zijn.

Per bouwblok

Het bestemmingsplan is flexibel en laat verschillende functies toe. De situering van de verschillende bouwvlakken maakt echter dat niet iedere functie op iedere plek even geschikt is. In de regels van het bestemmingsplan zijn functies die wettelijk niet toegestaan of mogelijk zijn, uitgesloten. Daarnaast zijn er beperkingen gesteld aan sommige functies, om uitvoering te geven aan beleid. Verder is de invulling van het gebied zoveel mogelijk vrijgelaten. Dit vergroot de mogelijkheden voor het ontstaan van een bruisend en creatief stationsgebied. Hieronder is per bouwvlak aangegeven welke functies zich waarschijnlijk het beste lenen voor welke plek. Dit is gedaan om een realistisch beeld te schetsen van de mogelijke functionele invulling van het gebied, maar is geen blauwdruk. De verschillende bouwblokken zijn afzonderlijk en in onderlinge relatie bekeken. Welke functies zijn waar het meest passend, rekening houdend met onder andere verkeersstromen, zonligging, geluid en veiligheid en kwaliteit



Figuur 36 Bouwblokken genummerd

Stationsplein

Blok 1: Op de begane grond langs het busstation (oostzijde) is wonen, gezien de kwaliteit van de omgeving, met aan- en afrijdende bussen, niet zo geschikt. Op de begane grond aan de noordzijde en op de verdiepingen van dit blok zijn er wel mogelijkheden voor wonen. Horeca is alleen in de hoek van de

noordoostplint, gericht op het station, voor de hand liggend, gezien de situering aan het plein en de mogelijkheid voor het creëren van een terras. De rest van het blok is geschikt voor bijvoorbeeld kantoren, bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, detailhandel en entertainment en cultuur. Voor dienstverlening en detailhandel geldt dat er in totaal (i.c. alle bouwblokken van het Stationsplein gezamenlijk) 1.000 m² bvo is toegestaan, en per vestiging maximaal 250 m² bvo.

Blok 2: Wonen is mogelijk in het gehele gebouw. Andere geschikte functies zijn bijvoorbeeld kantoor, bedrijvigheid (categorie 1 en 2), maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening. Daarnaast horeca, met name aan het Stationsplein en de looproute langs de zuidzijde.

Blok 3 is uitermate geschikt voor pleinfuncties. Voorbeelden zijn een hotel (met bijbehorende voorzieningen zoals congres- en vergaderruimten), detailhandel, bedrijvigheid en dienstverlening. Ook (voortgezet) onderwijs is passend. Basisonderwijs, kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang of andere maatschappelijke functies die buitenruimte nodig hebben zijn niet geschikt. In de plint kan zelfstandige horeca een plek krijgen. Tot slot is wonen mogelijk en met name op de verdiepingen passend.

Voor horeca geldt dat er in totaal (i.c. alle bouwblokken van het Stationsplein gezamenlijk) 1.000 m² bvo is toegestaan, en per vestiging maximaal 200 m² bvo. Horeca behorende bij een hotel is hiervan uitgezonderd.

Overig

In de (ondergrondse) parkeergarage onder het stationsplein is een commerciële ruimte mogelijk van maximaal 100 m^2 bvo. Gedacht kan worden aan voorzieningen ten behoeve van bijvoorbeeld het beheer (inclusief pantry en toilet) van de garage, een fietsenmaker, fietsenverhuur of iets dergelijks.

- Stationsgebouw

Uit onderzoeken met NS en ProRail blijkt de noodzaak om het bestaande stationsgebouw uit te breiden. Spoor 1 kan momenteel niet optimaal worden gebruikt vanwege de plaatsing van de aanwezige OV-Chipkaart paaltjes. De huidige hal is krap gezien het aantal reizigers. Ook het bestaande voorzieningenaanbod sluit daarbij onvoldoende aan, zoals bijvoorbeeld het ontbreken van een openbaar toilet. Op de verbeelding is het gebied aangeduid waarbinnen de bestaande stationshal kan uitbreiden. In de regels is de uitbreiding begrensd tot maximaal 400 m^2 (bovengronds). In de bestemmingsomschrijving zijn voor deze uitbreiding 'stationsfuncties' opgenomen. In begripsbepaling zijn deze functies omschreven als 'alle bij een treinstation behorende functies, zoals kaartverkoop, informatievoorziening, reizigersvoorzieningen, etc., waaronder inbegrepen horeca en detailhandel'. De uitbreiding zal verder worden vormgegeven in samenhang met de bovenliggende gebouwen en de onderliggende fietsenstalling.



Figuur 37 Impressie uitbreiding stationshal

- Ondergrondse bebouwing stationsplein

Ondergrondse bebouwing is niet gebonden aan de locatie en begrenzing van de bouwvlakken. De fietsenkelder zal bijvoorbeeld zowel binnen als buiten de bouwvlakken gesitueerd zijn. Voor ondergrondse bebouwing zijn geen bouwregels opgenomen.

Koninginneweg

Blok 4, 5, 6 en 7: Geschikte functies zijn bijvoorbeeld kantoor, bedrijvigheid (categorie 1 en 2), sportschool, maatschappelijke functies zoals arts, tandarts, fysiotherapie, religie, voortgezet onderwijs. Maatschappelijke functies voor kwetsbare, minder zelfredzame doelgroepen zijn in verband met de ligging naast het spoor (externe veiligheid, zelfredzaamheid) minder passend in blok 7. Daarnaast zijn deze blokken geschikt voor bijvoorbeeld dienstverlening, entertainment en cultuur.

Naar aanleiding van een zienswijze is onderzocht of de aanwezige coffeeshop ingepast kan worden in het bestemmingsplan. Het behouden van de coffeeshop sluit aan bij de recent (september 2022) vastgestelde beleidsregels voor coffeeshops. Volgens deze regels worden alle 8 bestaande coffeeshops in Hilversum gedoogd. In het voorgaande beleid gold nog het uitgangspunt van maximaal 7 coffeeshops. Uit de overwegingen van de nieuwe beleidsregels blijkt dat er nauwelijks overlast is van de coffeeshops. Ook is het goed mogelijk om met de coffeeshops adequate afspraken te maken over het voorkomen van nadelige effecten voor de omgeving en dat die afspraken door de betreffende coffeeshops goed worden nageleefd. Doordat de 8 coffeeshops zijn geconcentreerd in één en hetzelfde gebied, waar dezelfde teams van de diensten 'toezicht en handhaving' werkzaam zijn, zorgt dit ervoor dat behoud van de coffeeshop in de huidige omgeving betere uitgangspunten biedt voor het voorkomen van overlast, dan bijvoorbeeld een locatie buiten dit gebied. Inpassing van de coffeeshop in het nieuwe bouwblok 7 blijkt daarmee goed mogelijk. De overige ruimtelijke effecten van het inpassen van de coffeeshop zijn beperkt. De parkeerbehoefte van een coffeeshop is iets hoger in vergelijking met de andere in blok 7 toegestane functies. Om deze reden is het aanduidingsgebied van de 'parkeergarage' uitgebreid tot en met blok 7.

Voor de woonfunctie liggen er in verband met de aanwezigheid van een binnenterrein in blok 4 en 5 kansen voor verschillende doelgroepen. Vanwege het ontbreken van een binnentuin is wonen in blok 6 en 7 minder geschikt voor families.

Er is een gebouwde parkeergarage voorzien die onder de bouwblokken doorloopt met een centrale inrit aan de Stationsstraat ter hoogte van het Stationsgebouw. Een uitrit zal aan de Koninginneweg worden gesitueerd.

Programma omvang

De omvang van het programma wil zeggen de oppervlakte die kan worden ingevuld met functies. Dit wordt bepaald door de bebouwingsoppervlakte en het aantal bouwlagen. Voor het stationsgebied is dit berekend op basis van het 'Stedenbouwkundig plan'. Dat bestaat uit zeven bouwblokken, met voor ieder bouwblok een aantal bouwlagen. In dit bestemmingsplan is dit vertaald naar bouwvlakken met maximum bouwhoogten. De ruimte van de binnentuinen is daarop in mindering gebracht. Aangenomen wordt (vanwege de kapbeëindiging van bouwblokken) dat van de bovenste bouwlaag 50% geschikt is om functioneel te gebruiken. Op basis van deze uitgangspunten is berekend dat het plan in totaal 51.500 m^2 bruto vloeroppervlak (bvo) aan programma mogelijk maakt. Dit is inclusief een beperkte afrondingsmarge.

In dit totaal is ook het volledig bebouwen van de begane grondlaag van de bouwblokken met een binnentuin meegenomen. Dat is vanuit stedenbouwkundig oogpunt acceptabel en biedt bijvoorbeeld opslagruimte voor niet-woonfuncties op de begane grondlagen.

Voor een goed begrip: in de 'bruto vloeroppervlakte' zitten ook zogenaamde niet-programmatische meters. Het gaat dan bijvoorbeeld om bebouwing ten behoeve van trappenhuizen, liften, technische installaties, e.d. Het totale netto vloeroppervlak voor functies is dus lager.

Deze bruto vloeroppervlakte is in dit bestemmingsplan verdeeld over de functies die mogelijk worden gemaakt. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 450 zelfstandige woningen. Deze worden conform het coalitieakkoord verdeeld over de segmenten goedkoop (33%), middelduur (50%) en duur (17%), met bijbehorende woonomvang. Dit aantal woningen met deze verdeling komt overeen met ongeveer 35.000 m^2 bruto vloeroppervlak benodigd voor wonen. Dit betekent dat ongeveer 16.500 m^2 bruto vloeroppervlak binnen het plangebied beschikbaar is voor niet-woonfuncties (inclusief uitbreiding stationshal).

Zoals eerder beschreven kent een aantrekkelijk stationsgebied een gebalanceerde mix van wonen, werken en voorzieningen. In de planregels is zowel het maximum van 450 zelfstandige woningen als het aantal m^2 bruto vloeroppervlak voor deze woningen in de regels vastgelegd. De resterende ruimte is voor niet-woonfuncties. Hierdoor is ook de gewenste mix van functies geborgt.

Daarnaast is via de bouwvlakken op de verbeelding en de (specifieke) bouwregels in de bestemmingen Artikel 3 Centrum - Koninginneweg en Artikel 4 Centrum - Stationsplein de maximale hoeveelheid m^2 bruto vloeroppervlak (bovengronds, exclusief parkeergarage) gereguleerd. Door dit maximum vast te leggen is de aftrek van de binnentuinen en kapbeëindiging indirect in de regels verwerkt. Verder is een beperking gesteld aan de omvang en locatie van de functies detailhandel/dienstverlening en horeca, in lijn met het detailhandels- en horecabeleid. Deze functies zijn enkel op het Stationsplein toegestaan, met een maximum oppervlak per vestiging en in totaliteit.

Voor het overige is de regeling van het bestemmingsplan flexibel en geeft daardoor ook ruimte aan de gewenste mix van functies.

Daarbij behorende voorzieningen

Bij de beschreven doeleinden horen vanzelfsprekend voorzieningen om deze functies mogelijk te maken. Bewust is gekozen om deze niet (limitatief) te noemen. Bij deze beide bestemmingen moet in elk geval gedacht worden aan:

a. parkeervoorzieningen;
b. groen en water;
c. verhardingen, tuinen en erven;
d. toegangspaden, wegen, in- en uitritten, verkeers-ontsluitingsvoorzieningen ten behoeve van bijvoorbeeld ondergronds parkeren, en dergelijke;
e. speelvoorzieningen;
f. straatmeubilair;
g. nutsvoorzieningen en soortgelijke voorzieningen;
h. duurzaamheidsvoorzieningen;
i. geluidwerende voorzieningen;
j. waterhuishoudkundige-, bluswater- en infiltratievoorzieningen,

en overige voorzieningen ten behoeve van de beschreven doeleinden.

Parkeergarage Koninginneweg

In artikel 3.6 is een 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen ter waarborging van de realisatie van een ondergrondse, of halfverdiepte parkeergarage onder de toekomstige bebouwing van de Koninginneweg. Een voorwaardelijke verplichting betekent in dit geval dat de bebouwing alleen in gebruik mag worden genomen, als de parkeergarage is gerealiseerd. De planregels maken zo'n garage mogelijk. De gemeente is nog geen eigenaar van alle gronden in het plangebied. Om zeker te zijn dat er een garage wordt opgericht is daartoe in de regels een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. In deze verplichting is de minimale omvang van een op te richten garage bepaald. Op de verbeelding is een aanduiding opgenomen waarbinnen de garage dient te worden gerealiseerd.

De exacte omvang van de uiteindelijk op te richten garage is nog niet bekend en is afhankelijk van het beoogde precieze programma en de daarbij behorende parkeernorm per functie. Daarnaast moet mogelijk ook (een deel van) de parkeerbehoefte van het stationsplein in de garage van de Koninginneweg worden opgelost vanwege de onder het stationsplein te bouwen fietsenstalling. Ook wil de gemeente de mogelijkheid open houden om plek te bieden aan openbare parkeerplaatsen ten behoeve van centrumbezoekers-parkeren.

Er is daarom het minimale aantal parkeerplekken bepaald dat de gemeente in ieder geval met de garage wil realiseren, ongeacht de uitkomst van toekomstige keuzes met betrekking tot bovengenoemde onzekerheden. De parkeerbehoefte van de 4 bouwblokken aan de Koninginneweg is hiervoor als uitgangspunt genomen. Op basis van een realistische programmatische aanname van het toekomstig gebruik en de huidige parkeernormen is berekend dat een garage ruimte moet bieden aan minstens 154 parkeerplaatsen.

De oppervlakte van de garage (op grond van bouwkostenkompas: 'half verdiept parkeren onder gebouw vanaf 750 m^2') op basis van dit aantal, heeft een omvang van ongeveer 4.200 m^2. Naar aanleiding van een zienswijze is besloten om de aanwezige coffeeshop in te passen in het bestemmingsplan. De parkeerbehoefte is daarmee iets hoger in vergelijking met de andere in blok 7 toegestane functies. Om deze reden is het aanduidingsgebied van de 'parkeergarage' uitgebreid tot en met blok 7. De regels van de verplichting maken het realiseren van een grotere garage mogelijk. Tevens staan de regels een halfverdiepte bovenste laag toe. Ook kan de garage uit twee lagen bestaan mits de bovenste laag ondergronds of halfverdiept wordt gerealiseerd.

In het 'Stedenbouwkundig plan' is aangegeven dat de entree van de parkeergarage is bedacht aan de zijde van het stationsplein (ter plaatse van de voormalige Grote Spoorbomen) en de uitrit op de Koninginneweg. Dit is in de regels van de verplichting verwerkt. Het perceel op de hoek Koninginneweg – Stationsstraat is buiten het gebied van de voorwaardelijke verplichting gehouden, omdat de gemeente dit monumentenpand wil behouden.

Trillingen

De bouwblokken komen op korte afstand van het spoor te liggen. Daardoor is trillingshinder niet uit te sluiten. Er is daarom in artikel 14.1 een 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen die bepaalt dat ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'Overige zone - trillingen' een gebouw uitsluitend is toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van de Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden.

Aangezien de planregels in alle beoogde bouwblokken woningen mogelijk maken, is de streefwaarde voor 'wonen nieuwe situatie' uit de bedoelde Richtlijn als uitgangspunt genomen.

Natuurinclusief bouwen

Bij de ontwikkelingen met een omvang vanaf 30m^3 is natuurinclusief bouwen als randvoorwaarde opgenomen. De sturing van natuurinclusief bouwen vindt plaats door een bepaling in de regels (artikel 3.8 en 4.7) waarin de verplichting is opgenomen tot het realiseren van voldoende maatregelen in het kader van natuurinclusief bouwen. Bij het stellen van de randvoorwaarden wordt gebruik gemaakt van de beleidsregel 'Leidraad natuurinclusief bouwen' of de opvolger van deze leidraad.

Voor ontwikkelingen met een omvang vanaf 1.500m^3 kan door middel van een 'Realisatieplan natuurinclusief bouwen en inrichten' worden voldaan aan de verplichting. Uit het realisatieplan, dat bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden ingediend, moet blijken welke maatregelen in het kader van het natuurinclusief bouwen en inrichten worden genomen, hoe wordt geborgd dat deze maatregelen uiterlijk binnen 2 jaar na de start van de bouw zijn gerealiseerd en hoe deze maatregelen duurzaam, ten minste 30 jaar, in stand worden gehouden en beheerd.

Voor de uitleg wanneer sprake is van voldoende maatregelen is gebruik gemaakt van bovengenoemde beleidsregel.

Artikel 5 Verkeer

De verkeersbestemming is gegeven aan het Langgewenst, de Schoolstraat, de Koninginneweg, Stationsstraat, Schapenkamp en een deel van het Stationsplein in het plangebied.

Op de verbeelding is voor een groot deel van deze bestemming de aanduiding 'overige zone - geluidreducerende wegdekverharding' opgenomen. Het betreft een voorwaardelijke verplichtig. Dit artikel verplicht ter plaatse van de aanduiding de aanleg en instandhouding van een geluidreducerende wegdekverharding van het type SMA-NL8 G+ of een hiermee minimaal vergelijkbare geluidreducerende wegdekverharding vanaf het moment dat het verkeersbesluit van de afsluiting van de Stationstraat (tussen Schapenkamp en Naarderweg) voor doorgaand verkeer in werking treedt.

Binnen de bestemming zijn terrassen toegestaan voor zover gelegen in de onmiddellijke nabijheid van (horeca)ondernemingen die onderdeel zijn van een aangrenzende bestemming. Terrassen zijn soms gesitueerd op openbaar terrein. De horecaverordening bepaalt of een horecaonderneming een terrasvergunning (ontheffing woon- en leefklimaat) kan krijgen. In het kader van deze beoordeling is het bestemmingsplan een van de toetsingsgronden. De bestemming 'Verkeer' staat daar met deze regeling verder niet aan in de weg. In de bouwregels is een bepaling opgenomen voor de maximale hoogte van terrasschermen.

Binnen de bestemming is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - overbouwing' opgenomen die het mogelijk maakt dat ten behoeve van de naastgelegen bestemming een 'overbouwing' mogelijk is van het trottoir ter plekke.

In deze bestemming is tevens het realiseren van (een) parkeerkelder(s) ten behoeve van bijvoorbeeld auto's en/of fietsen mogelijk. Ook het busstation is passend binnen deze bestemming inclusief bijvoorbeeld de entree van de fietsenkelder in de vorm van een gebouw en/of een overkapping (ombrières) voor het (bus)station. Een wachtruimte ten behoeve van het busstation is eveneens passend. Voor deze bebouwing zijn geen specifieke bouwvlakken opgenomen.

Onder bijbehorende voorzieningen worden in ieder geval begrepen rijwegen voor openbaar vervoer en bestemmingsverkeer, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen, tuinen, ongebouwde parkeervoorzieningen en sierwater. Daarnaast kan gedacht worden aan:

- fietsenstallingen, abri's, telefooncellen, straatmeubilair en dergelijke;
- water(infiltratie- en bergingvoorziening), bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen;
- speelvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen, zoals een elektrisch laadstation;
- infrastructurele voorzieningen, zoals ontsluitingsvoorzieningen ten behoeve van bijvoorbeeld ondergronds parkeren;
- taluds, kademuren en bermen;
- recreatieve voorzieningen;
- kunstwerken, sluizen, duikers, steigers, enz.,
- wegen;
- duurzaamheidsvoorzieningen;
- geluidwerende voorzieningen;
- parkeervoorzieningen en inritten daarvoor,

en overige voorzieningen ten behoeve van de openbare ruimte en beschreven doeleinden.

Dubbelbestemmingen

Artikel 6 Waarde - Archeologie - Na 1850 bebouwd gebied - Hoog/Middelhoog, Artikel 7 Waarde - Archeologie - Oude Dorpskern - Hoog en Artikel 8 Waarde - Archeologie - Oude Dorpskern - Laag

In deze artikelen is de bescherming van de archeologische waarde van gronden in het plangebied geregeld. Hierin is nadrukkelijk gesteld dat gebouwen op gronden met een archeologische verwachtingswaarde, ter bescherming van die waarden, moeten worden gebouwd binnen de bebouwingsgrenzen. Dat geldt niet voor relatief kleine bouwwerken die weinig of geen schade kunnen aanbrengen aan eventuele archeologische waarden. Dat verschilt per gebied (waarde hoog/middelhoog, hoog of laag). Een voorbeeld: in het gebied van de 'Oude Dorpskern' met een lage verwachting geldt dat in principe niet mag worden gebouwd bij een ingreep in de bodem (door een bouwwerk) indien de omvang van het bouwwerk groter is dan 2.500 m² én de diepte van de ingreep meer is dan 40 cm. Bouwen is dan alleen mogelijk als na onderzoek blijkt dat de bouw geen schade toebrengt aan de eventueel in de bodem aanwezige archeologie. Is de ingreep dieper dan 40 cm, (bijvoorbeeld 70 cm) maar de omvang van het bouwwerk nog steeds niet meer dan 2.500 m² dan kan 'gewoon' worden gebouwd (er is dan ook geen onderzoek nodig; het is alleen nodig als beide maten worden overschreden).

Voorts is een groot aantal werken en werkzaamheden aanlegvergunningplichtig. Voor het verlenen van een dergelijke vergunning dient advies te worden ingewonnen bij de terzake deskundige.

Artikel 9 Waarde - Archeologie - Oude Dorpskern - Verstoord

In dit geval zijn de gronden van betreffende locaties verstoord, waardoor geen archeologische waarden aanwezig, of te verwachten, zijn. Er gelden vanuit archeologisch oogpunt geen aanvullende regels. Er is voor gekozen om deze aanduiding toch op te nemen, ondanks dat er geen aanvullende regels gelden. Hiermee is duidelijk dat de 'archeologische waarde' van deze locaties wel is beoordeeld.

Artikel 10 Waarde - Cultuurhistorie - Monument

Deze bestemming is gegeven aan het gemeentelijke monument op de hoek van de Stationsstraat en de Koninginneweg.

De regels leggen de bestaande goot-, bouwhoogte en oppervlakte vast. Tevens zijn afwijkingsvoorwaarden en een sloopregeling opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Deze regel strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw een tweede keer zou kunnen worden gebruik gemaakt. Een bekend voorbeeld van een dergelijke regeling is de zogenaamde rustende boer regeling. Aangesloten is bij de standaard anti-dubbeltelregel die in het Bro is opgenomen.

Artikel 12 Algemene bouwregels

12.3 Vervangende maat

De bestaande maten van bestaande gebouwen geldt als vervangende maat.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

13.1 Hemelwaterinfiltratie

Het hemelwater dat op het perceel valt moet lokaal worden opgevangen. Dit water kan (via een berging) infiltreren in de bodem en (deels) worden hergebruikt, bijvoorbeeld voor het besproeien van de tuin of inpandig voor onder meer het doorspoelen van het toilet.
Infiltreren van hemelwater kan door de regenpijp aan te sluiten op ondergrondse voorzieningen (infiltratiebakken of verticale infiltratieputten). Vanuit de voorziening infiltreert het water in de bodem. Ook mag (een deel van) de opslag bovengronds worden aangelegd door een deel van het perceel lager aan te leggen of een vijver aan te leggen. Let op dat het water niet naar kwetsbare objecten of in gebouwen kan stromen. Hoe hoger het bouwpeil ten opzichte van de omgeving hoe meer hemelwaterberging op maaiveld wordt gerealiseerd.
Vraag advies aan ontwerpers/adviesbureau (grote ontwikkelingen) of tuincentra/hovenier (kleine ontwikkelingen). Leg de plannen voor aan de gemeente: riool@hilversum.nl.

13.2 Algemeen gebruik

In dit artikellid is opgesomd wat onder het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan wordt begrepen. Ook de uitzonderingen daarvan zijn benoemd.

13.3 Parkeren

Bij een gebouw moet ten behoeve van het parkeren en het stallen van auto’s in de juiste mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

De in Hilversum gehanteerde parkeernormen en de daarbij behorende beleidsregels zijn opgenomen in de beleidsregels 'Beleidsregels parkeren 2017'. Het betreffen de vigerende parkeernormen op het moment van ter inzage leggen van het ontwerp Chw-bestemmingsplan. Deze regeling is zodanig flexibel dat zodra er nieuwe parkeernormen zijn vastgesteld en bekend gemaakt deze 'automatisch' ook onderdeel worden van voorliggend bestemmingsplan. Vanwege de ligging van het plangebied rond het OV-knooppunt Centraal Station geldt een reductie van 50% op de parkeernormen zolang de 'Beleidsregels bij parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017' van toepassing zijn. De 50% sluit aan bij de reductie die al mogelijk is op basis van de beleidsnotitie 'parkeren bij OV-knooppunten'. Deze beleidsnotitie is vooruitlopend op de algehele herziening van de parkeernormen opgesteld. In het bestemmingsplan is de reductie onderdeel van de planregels gemaakt. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van de diverse milieuonderzoeken. De reden dat de reductie alleen geldt voorzover de

parkeernormen uit 2017 nog van toepassing zijn heeft er mee te maken dat in de toekomstige herziening van de parkeernormen deze reductie al verdisconteerd zal zijn.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

14.2 Doelgroepenverordening

Op 11 november 2020 heeft de raad van de gemeente Hilversum de 'Doelgroepenverordening' vastgesteld. Met dit artikel (en de aanduiding 'overige zone - doelgroepenverordening' op de verbeelding) wordt vastgelegd dat van de nieuwbouw van woningen minimaal 33% een sociale huurwoning moet zijn en tevens dat minimaal 50% middelduur moet zijn. Deze percentages zijn in overstemming met het coalitieakkoord.

14.3 Kostenverhaal

Het voorliggende bestemmingsplan betreft een zogenaamd 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte', de 'Crisis- en herstelwet' biedt deze mogelijkheid. Met dit 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte' kan de raad afzien van de verplichte vaststelling van een exploitatieplan (in verband met het verhalen van kosten) tegelijkertijd met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, met dien verstande dat een exploitatieplan door burgemeester en wethouders kan worden vastgesteld bij een omgevingsvergunning.

Met dit artikel is het kostenverhaal geborgd. Kosten van gebiedsinvesteringen worden verhaald ten laste van de gronden, gelegen binnen het exploitatiegebied waarop bouwplannen zijn voorzien. Het exploitatiegebied is aangeduid met de aanduiding 'overige zone - exploitatiegebied' op de verbeelding.

14.4 Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen

Ter plaatse van de aanduiding 'zone externe veiligheid' is het niet toegestaan kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten te realiseren. Door middel van een in de regels opgenomen afwijkingsbevoegdheid kan van dit verbod worden afgeweken mits de aanvrager met een rapport aantoont dat de veiligheid van personen en goederen voldoende duurzaam is gewaarborgd.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Het artikel heeft onder meer tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Via een door burgemeester en wethouders te verlenen vrijstelling kunnen onder meer geringe wijzigingen in de maatvoering voor bouwwerken worden aangebracht en (openbare) nutsvoorzieningen worden gerealiseerd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen. Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande, legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe bestemmingsbepalingen dan wel bebouwingsbepalingen plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden

gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken, die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan van het overgangsrecht, is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan.

Artikel 17 Slotregel

In de regels van het Chw-bestemmingsplan wordt in de Slotregel aangegeven op welke wijze de regels van het Chw-bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Bijlagen bij Regels

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten

In de planregels wordt verwezen naar een Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten).

Voor een goed begrip wordt opgemerkt dat de *bestemmingsomschrijving* van de regel (i.c. de bestemming) bepaalt welk gebruik is toegestaan binnen deze betreffende bestemming. Als een functie niet is genoemd in de bestemmingsomschrijving dan is deze functie binnen deze bestemming niet toegestaan. Ook als deze functie wel is opgenomen in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'.

De 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' is een algemene lijst waarin de meest voorkomende bedrijven, bedrijfsactiviteiten en overige activiteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de 'Staat' zijn niet dus alleen bedrijven, maar ook andere functies opgenomen. Voorbeelden zijn horeca en supermarkten. Aangezien de bestemmingsomschrijving bepaalt welke gebruik is toegestaan binnen de bestemming is voor horeca en supermarkten vereist dat horeca, respectievelijk detailhandel (t.b.v. een supermarkt) expliciet in de bestemmingsomschrijving zijn genoemd. Als dat niet het geval is, dan zijn deze functies niet toegestaan.

De lijst ´Staat van Bedrijfsactiviteiten´ is gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009).

Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemingsplan vast te leggen is gebruik gemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

In specifieke situaties kan daarnaast de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' kan in verschillende situaties gehanteerd worden, bijvoorbeeld:

- om de milieuzonering van bedrijfsactiviteiten op een samenhangend bedrijventerrein te regelen;
- in buitengebieden;
- op losliggende relatief grootschalige bedrijfspercelen op enige afstand van burgerwoningen;
- om indien gewenst de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten te regelen in stedelijk gebied of (delen van) woongebieden met enige vorm van bedrijvigheid.

In dit soort situaties zorgt de milieuzonering ervoor dat hinderlijke bedrijfsactiviteiten op voldoende afstand van woningen of andere gevoelige functies worden gesitueerd. Dit gebeurt door het aanhouden van richtafstanden tussen deze milieugevoelige en milieubelastende activiteiten.

Richtafstanden bepalend voor de categorie-indeling

In de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' is voor elke bedrijfsactiviteit voor ieder van de ruimtelijke relevante milieuaspecten (zie hiervoor) een richtafstand ten opzichte van een 'rustige woonwijk' vermeld. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarnaast vermeldt de 'standaard SvB' indicaties voor verkeersaantrekkende werking.

Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt.

Conform de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied. De richtafstanden die zijn vermeld in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009).

Te hanteren richtafstanden

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) onderscheidt een tiental milieucategorieën. Per milieucategorie wordt inzicht verschaft in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningsvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

Flexibiliteit

De 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch via een afwijking van de gebruiksregels kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Om deze afwijking te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een ontheffing kan toestaan. Om deze afwijking te kunnen verlenen moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Bijlage 2 Lijst van multimediabedrijven

In de begripsbepalingen is een omschrijving van multimediabedrijven opgenomen op basis van SBI2010. De definitie van 'creatieve industrie & ICT' in de Monitor Creatieve Industrie (uitgegeven door Stichting Media Perspectives) is gehanteerd. Van deze definitie zijn uitgezonderd:

- Deelsector Kunsten en Cultureel Erfgoed
- In de Deelsector Media- en Entertainmentindustrie zijn de bedrijfstakken bioscopen en het domein 'Live entertainment' uitgesloten.
- Voor wat betreft ICT-diensten is het domein 'drukkerijen en reproductie' en de deelsector 'hardware' uitgesloten.

De bedrijven die vallen onder de definitie zijn opgenomen in Bijlage 2 Lijst van multimediabedrijven die deel uit maakt van de planregels.

Bijlage 3 Modules Horeca

Als bijlage bij de regels zijn de modules van Horeca (zie Bijlage 3 Modules Horeca) opgenomen. Hierin wordt onderscheidt gemaakt tussen de verschillende exploitatiecategorieën.

De gemeente wil horecaondernemers uitnodigen om nieuwe, innovatieve concepten in de markt te zetten die het voor bezoekers interessant maken om (vaker) naar Hilversum te komen en dan ook de horeca te bezoeken. Deze concepten zijn vaak niet meer in 1 hokje te plaatsen. Flexibele keuze voor food en drank concepten is vertaald in het exploitatie categorieën model Horeca. Dit model gaat uit van activiteiten in plaats van de traditionele indeling in horeca categorieën. Hierdoor is meer keuzevrijheid voor de ondernemer. Het model gaat uit van activiteiten onderverdeeld in 5 modules. Iedere activiteit staat voor een aantal punten. De een meer dan de andere omdat het meer impact heeft op de kwaliteit van woon en leefomgeving.

Na optelling van de punten uit de vijf verschillende modules blijkt binnen welke exploitatiecategorie de horeca inrichting valt. Hierna kan de ondernemer opmaken of deze exploitatiecategorie gewenst is in het gebied waar de ondernemer zich wil vestigen. In het plangebied zijn categorieën A, B, en C mogelijk. Vervolgens kan vanuit het proces van vergunningverlening bezien worden of het pand aan de eisen voldoet en of de wijze van exploiteren voldoet aan het beleid.

Bijlage 4 Doelgroepenverordening

De Doelgroepenverordening werkt pas 'door' als de koppeling is gemaakt met het bestemmingsplan.

Hiervoor is in de regels het Chw-bestemmingsplan bepaald welk percentage voor de woningbouwcategorieën sociale huur en middelduur gelden. Voor het plangebied geldt dat er niet minder dan 33% sociale huur en niet minder dan 50% middelhuur mag worden gerealiseerd. Op die manier wordt gewaarborgd dat een bepaald percentage van een woningbouwcategorie moet worden gebouwd. De verordening geldt aanvullend op het Chw-bestemmingsplan, namelijk om ook te waarborgen dat die woningcategorie een bepaalde periode blijft behouden voor de doelgroep. De verordening legt vast hoe lang en voor wie een bepaalde woning in een bestemmingsplan beschikbaar blijft. Op het moment dat het Chw-bestemmingplan wordt vastgesteld, geldt ook de verordening.

6.3 Handhaving

Het Chw-bestemmingsplan is bindend voor burgers, bedrijven, maatschappelijke instellingen en voor de overheid zelf. Het afdwingen van het naleven van het Chw-bestemmingsplan is, met behoud van ieders verantwoordelijkheid, in eerste instantie een taak van de gemeentelijke overheid. Er is veel aandacht besteed aan voorlichting met betrekking tot de consequenties die een gevolg zijn van het vaststellen van dit Chw-bestemmingsplan. Daarnaast is er veel aandacht voor een effectieve en doelgerichte controle op zaken die in het Chw-bestemmingsplan zijn geregeld. Voor de controle en handhaving van het Chw-bestemmingsplan is samenwerking in brede zin een noodzaak. Het zich niet houden aan de regels doet afbreuk aan de kwaliteit van het plangebied; daadwerkelijke handhaving heeft voor de samenleving een belangrijke waarde. Tegen illegale situaties zal worden opgetreden.

6.3.1 Preventief en repressief toezicht

Handhaving van het Chw-bestemmingsplan gebeurt bij de beoordelingen van aanvragen om een omgevingsvergunning (preventieve handhaving) en vervolgens bij controle van de verleende omgevingsvergunning, maar ook aan de hand van geconstateerde illegale situaties, klachten e.d. (repressieve handhaving).

6.3.2 De instrumenten

Een overtreder riskeert:

a. dat publiekrechtelijke sancties plaatsvinden (dwangsom of bestuursdwang). Een last onder dwangsom is een veel toegepast middel om te zorgen, dat de overtreder door middel van het verbeuren van een bepaald bedrag ertoe moet weerhouden de overtreding voort te zetten. Mocht een dwangsom niet het gewenste effect hebben dan kan de gemeente bestuursdwang toepassen hetgeen er op neer komt dat de gemeente datgene doet wat de overtreder behoort te doen of verhindert dat hij/zij doet wat niet mag. Een en ander op kosten van de overtreder;
b. dat strafrechtelijke vervolging plaatsvindt. Overtreding van bepaalde bestemmingsplanregels zijn strafbare feiten. De bevoegdheid tot het instellen van vervolging op grond van het strafrecht berust bij het Openbaar Ministerie. Daartoe wordt een proces-verbaal tegen de overtreder opgemaakt en vindt vervolgens strafrechtelijke vervolging plaats. Strafrechtelijke vervolging kan plaatshebben in combinatie met de onder 1 genoemde bestuursrechtelijke dwangmiddelen. Bijzonderheid hierbij is dat de Wet Economische Delicten op overtredingen van het bestemmingsplan van toepassing is, wat inhoudt dat de strafmaat aanzienlijk is;
c. de bestuurlijke boete. Door de uitbreiding van de bestuurlijke handhaving met de bestuurlijke boete kan de handhaving verder worden geïntensiveerd. De gemeente krijgt daardoor extra mogelijkheden om daadkrachtig en snel op te treden tegen overtredingen.

Aan de hand van recente luchtfoto's kan achterhaald worden wat er aan bebouwing aanwezig is op alle percelen in het plangebied. Eventuele bebouwing die illegaal (zonder omgevingsvergunning) gebouwd is, en waartegen wordt, of alsnog kan worden opgetreden, wordt niet automatisch gelegaliseerd met het

nieuwe bestemmingsplan. Dit geldt ook voor een eventueel gewijzigd gebruik van opstallen waarvoor geen toestemming is gevraagd cq. verleend. Van geval tot geval zal bezien moeten worden of sprake is van een situatie die alsnog voor legalisatie in aanmerking komt of niet.

6.3.3 Prioriteiten in de handhaving

Voor de handhaving van illegale situaties op het gebied van omgevingsrecht zijn beleidsregels vastgesteld. Het college moet jaarlijks haar beleidsvoornemens in het kader van handhaving van de bouwregelgeving bekend maken. Ook moet jaarlijks verslag worden gedaan over de uitvoering van het handhavingsbeleid. Het handhavingsbeleid vormt het kader voor een jaarlijks vast te stellen handhavingsprogramma.

In de beleidsregels zijn prioriteiten gesteld (hoog, middelhoog en laag). De hoogste prioriteit richt zich tot onveilige situaties in zijn algemeenheid en tot veranderingen van percelen en gebouwen zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Tegen overtredingen met een hoge prioriteit zal onmiddellijk handhavend worden opgetreden. Overtredingen uit de categorie met een middelhoge prioriteit, zoals erfafscheidingen, bijgebouwen en uitbreidingen aan de achterzijde zullen op de gebruikelijk wijze binnen de werkvoorraad worden afgehandeld.

Bovenstaande wil niet zeggen dat tegen geconstateerde illegale situaties met een lage prioriteit bijvoorbeeld aan de achterzijde niet zal worden opgetreden. Te denken valt om jaarlijks thematisch overtredingen met een lage prioriteit in het handhavingsprogramma op te nemen.

6.3.4 Planinformatie

Het Chw-bestemmingsplan komt niet zomaar tot stand, maar is met veel publiciteit omgeven. Het Chw-bestemmingsplan is altijd in te zien. Daarnaast zijn er ook folders over de bouwregelgeving verkrijgbaar. De gemeentelijke organisatie is er bovendien op ingesteld nadere uitleg te geven. Velen maken daarvan gebruik. Niemand hoeft dus het risico te lopen om als gevolg van een gebrek aan kennis verkeerde beslissingen te nemen.

6.4 Economische uitvoerbaarheid

Voor de uitvoering van het bestemmingsplan zijn aanpassingen en verbeteringen van de openbare ruimte nodig. Voor wat betreft de aanpassingen van de Koninginneweg is grondverwerving nodig. Verder is er sprake van de kosten van grondinbreng en sloop.

In aanloop naar de herziening van het bestemmingsplan is al in januari 2018 door de raad besloten een voorkeursrecht te vestigen op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten voor het gebied grofweg gelegen tussen het spoor en de Koninginneweg. De kosten van verwerving zijn toen al geschetst en krediet voor verwerving is beschikbaar.

In 2019 is het 'Stedenbouwkundig plan' voor het Stationsgebied vastgesteld door de raad. Daarbij zijn de kosten en opbrengsten verbonden aan de ontwikkeling, inrichting openbare ruimte en ontwikkeling vastgoed, inzichtelijk gemaakt aan de raad. Vaststelling van het Chw-bestemmingsplan is een belangrijke stap naar daadwerkelijk uitvoering.

De kosten voor rekening van de gemeente worden gedekt door gemeentelijke investeringen of grondexploitatie. Deze zijn in 2021 voorgelegd en vastgesteld door de raad in de 'Uitvoeringsnota Stationsgebied'.

In de planregels is opgenomen dat, alvorens een omgevingsvergunning voor een bouwplan (ingevolge 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) wordt verleend waarvoor kostenverhaal verplicht is, het kostenverhaal dient te zijn verzekerd overeenkomstig artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Kosten van gebiedsinvesteringen worden verhaald ten laste van de gronden, gelegen binnen het exploitatiegebied

waarop bouwplannen zijn voorzien. Het exploitatiegebied is aangeduid met het werkingsgebied 'overige zone - exploitatiegebied' op de verbeelding.

6.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.5.1 Participatie

Vanaf januari 2017 is gestart met het proces om te komen van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen tot een vastgesteld 'Stedenbouwkundig plan'. Er is daartoe een intensief participatietraject doorlopen, met inwoners en professionele stakeholders. Er zijn diverse participatiemomenten geweest. Hieronder een opsomming.

Informatiebijeenkomsten Stationsgebied

Op 12 januari 2017 is een startbijeenkomst over het Stationsgebied georganiseerd voor inwoners en ondernemers. Hier zijn ongeveer 300 reacties van inwoners en ondernemers opgehaald. Deze zijn gebundeld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in de plannen.

Op 7 maart is een tussenstand gepresenteerd op een inloopbijeenkomst. Hier vond een terugkoppeling plaats van de resultaten van 12 januari, een stand van zaken van het Stedenbouwkundig plan, een analyse van de verkeerscirculatie en mogelijke inrichting van de Koninginneweg en een doorkijk naar de presentatie van het Stedenbouwkundig plan op 10 april. De reacties van deze avond zijn beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in de plannen. Op 2 oktober dat jaar is een procespresentatie gehouden, waarin alle varianten en ideeën zijn toegelicht. Op 13 november 2017 is het voorstel gepresenteerd, dat vervolgens naar de commissie en de raad is verzonden.

Participatie Koninginneweg en omgeving

Op 27 maart 2017 is een bewonersbijeenkomst voor de direct omwonenden aan de Koninginneweg, de Stationsstraat en de Huizerstraat georganiseerd. De dag er na was er een bewonersbijeenkomst voor de bewoners van complex de Prinsenhof. Hier hebben we de plannen, de planning, de inspraakmogelijkheden en het proces doorgesproken. In de periode mei - november 2017 heeft de gemeente in een intensief traject met bewoners, ondernemers en vastgoedeigenaren in een klankbordgroep gewerkt aan mogelijke oplossingen voor een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin.

Participatie Kleine Spoorbomen

In dezelfde periode (mei - november 2017) heeft de gemeente eveneens intensief gewerkt met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in een klankbordgroep aan mogelijke oplossingen voor de overweg bij de Kleine Spoorbomen.

Participatie professionele stakeholders

Op 18 januari en 27 februari zijn twee sessies met professionele stakeholders gehouden waarbij om input is gevraagd en waar is gediscussieerd over het plan. Het betreft o.a. de provincie Noord-Holland, Spoorbouwmeester, NS, ProRail, Connexxion, Q-Park, Bouwfonds, de ARK en de stichting Centrum Hilversum. Hier is waardevolle informatie boven tafel gekomen, onder andere over het busstation en over het ontwerpen vanuit het gebruik.

Dit traject met de diverse stakeholders is verder vormgeven via zgn. KES-gesprekken (= KlantEisSpecificaties). De wensen en belangen van diverse partijen zijn meegewogen in het concept 'Stedenbouwkundig plan'. Op 25 oktober 2017 is het concept 'Stedenbouwkundig plan' aan de

stakeholders gepresenteerd en om reactie gevraagd.

De ARK is in het voorjaar 2017 geïnformeerd over de plannen. Daarna is nog diverse malen de ARK geconsulteerd. Op 26 januari 2019 heeft de ARK haar eindadvies uitgebracht.

Diverse 1-op-1 gesprekken met inwoners en professionele partijen

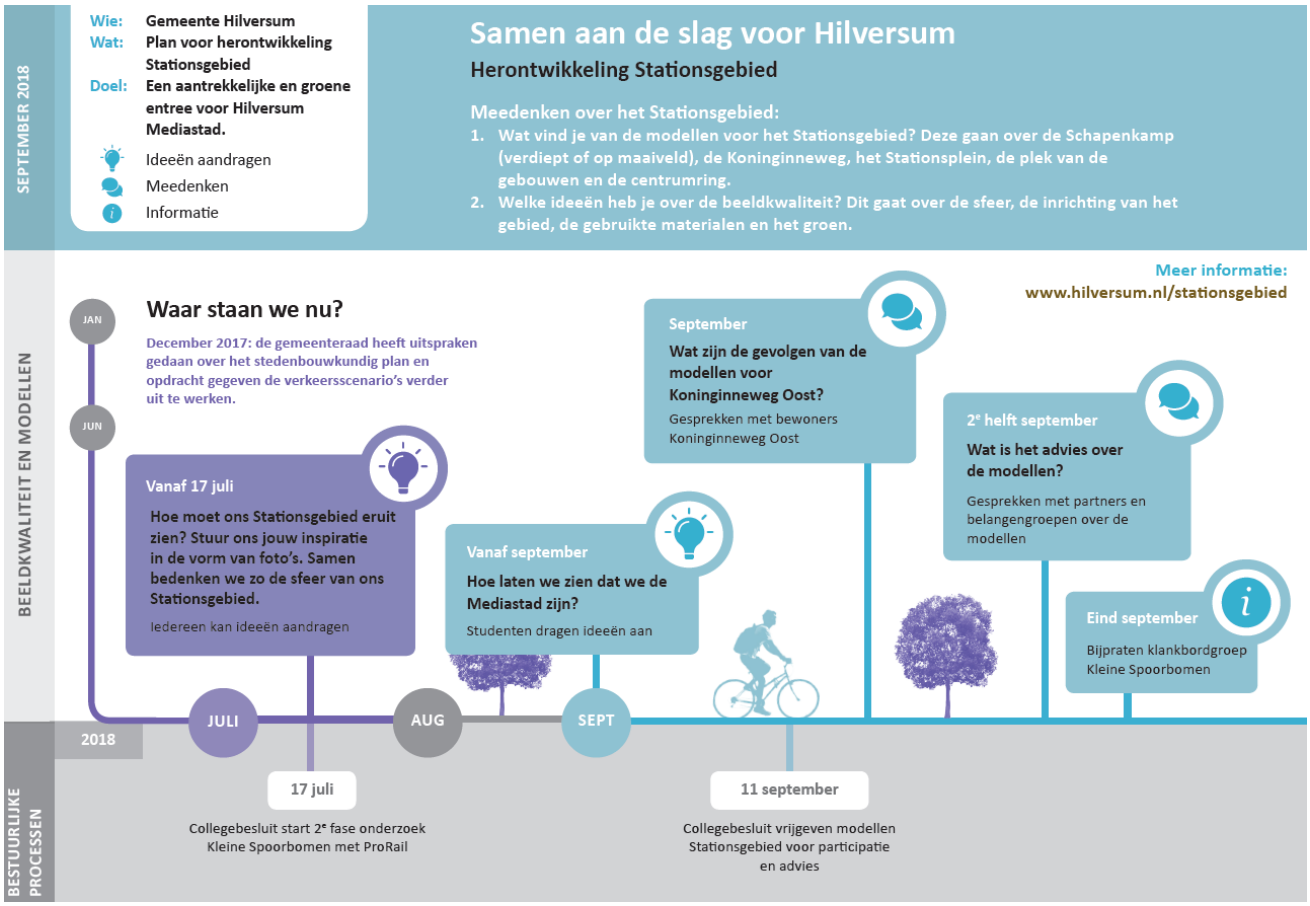
Meerdere bewoners hebben een eigen plan getekend of ideeën met ons besproken. Een bewoonster van de Koninginneweg heeft haar zorgen op het raadhuis toegelicht. Inwoners van Entrada hebben meegedacht over een verbetering van de auto ontsluiting van de parkeergarage van hun complex. Deze inbreng is waar nodig onderzocht en meegenomen.

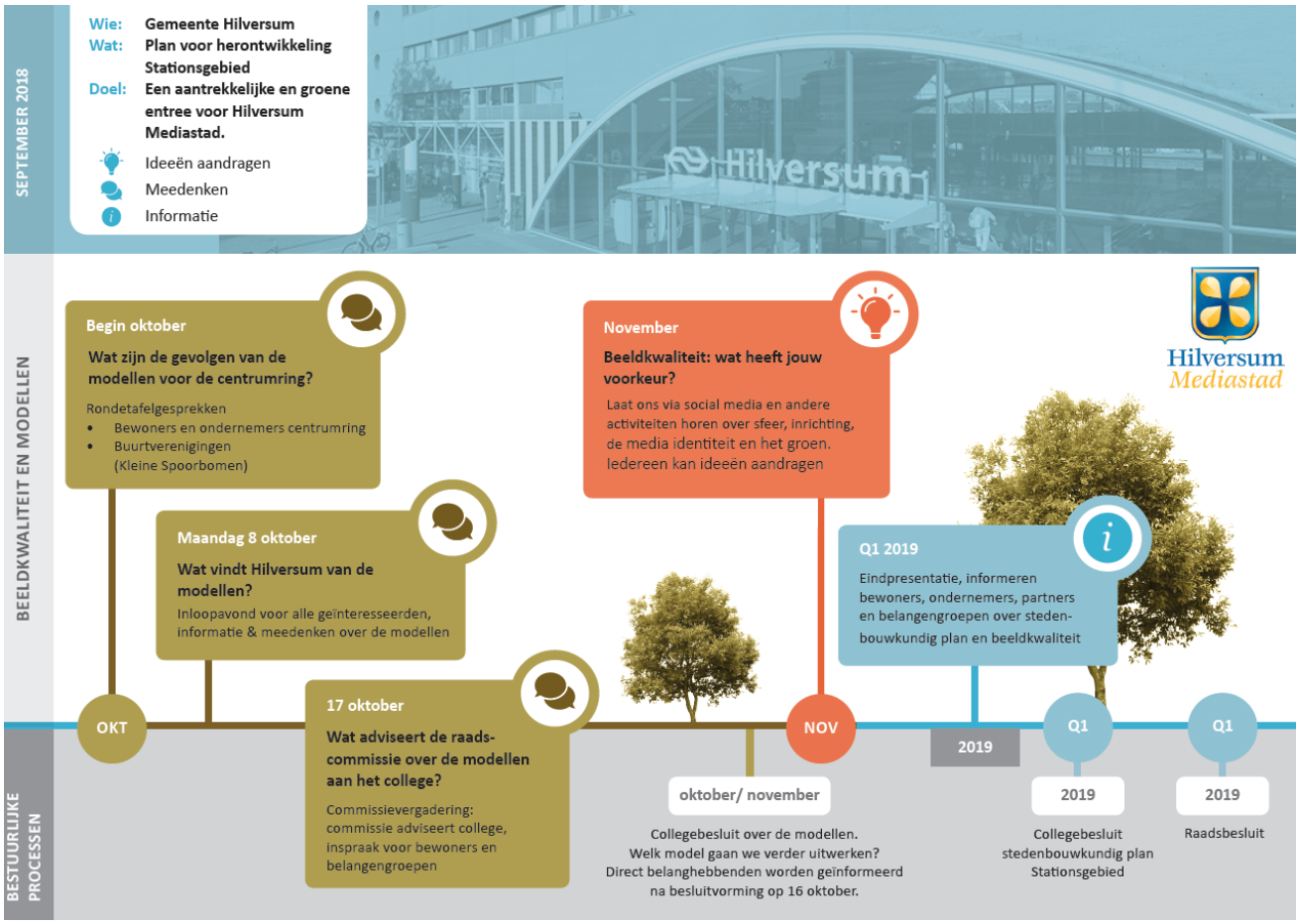
Participatie 2018

Op 17 juli 2018 informeert het college de raad over het besluit met betrekking tot het (verdere) participatietraject in het najaar van 2018. Een brede groep inwoners en andere belanghebbenden wordt op verschillende momenten, manieren en locaties betrokken. De participatie bestaat uit meedenken, raadplegen en informeren. De input die uit deze vormen van participatie wordt opgehaald, helpt bij het nemen van besluiten over het Stationsgebied. Doel is een breed gedragen besluit over de toekomst van het Stationsgebied, dat goed is doordacht en uitgebreid is bediscussieerd.

Met de collegebrief van 24 september 2018 wordt de raad geïnformeerd dat het college heeft besloten om een tweetal modellen voor het 'Stedenbouwkundig plan Stationsgebied' vrij te geven voor participatie en advies. De modellen geven uitvoering aan amendement A17-92, waarin de raad het college heeft verzocht om *'Een nadere uitwerking te doen van het terug brengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie hiervan een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin'.*

De eerder gecommuniceerde participatiemomenten worden iets gewijzigd. Op de onderstaande Infographic is een en ander gevisualiseerd.


SEPTEMBER 2018
Wie: Gemeente Hilversum
Wat: Plan voor herontwikkeling Stationsgebied
Doel: Een aantrekkelijke en groene entree voor Hilversum Mediastad.
Ideeën aandragen
Meedenken
Informatie
Samen aan de slag voor Hilversum
Herontwikkeling Stationsgebied
Meedenken over het Stationsgebied:
1. Wat vind je van de modellen voor het Stationsgebied? Deze gaan over de Schapenkamp (verdiept of op maaiveld), de Koninginneweg, het Stationsplein, de plek van de gebouwen en de centrumring.
2. Welke ideeën heb je over de beeldkwaliteit? Dit gaat over de sfeer, de inrichting van het gebied, de gebruikte materialen en het groen.
Meer informatie:
www.hilversum.nl/stationsgebied
BEELDKWALITEIT EN MODELLEN
JAN
JUN
Waar staan we nu?
December 2017: de gemeenteraad heeft uitspraken gedaan over het stedenbouwkundig plan en opdracht gegeven de verkeersscenario's verder uit te werken.
Vanaf 17 juli
Hoe moet ons Stationsgebied eruit zien? Stuur ons jouw inspiratie in de vorm van foto's. Samen bedenken we zo de sfeer van ons Stationsgebied.
Iedereen kan ideeën aandragen
Vanaf september
Hoe laten we zien dat we de Mediastad zijn?
Studenten dragen ideeën aan
September
Wat zijn de gevolgen van de modellen voor Koninginneweg Oost?
Gesprekken met bewoners Koninginneweg Oost
2e helft september
Wat is het advies over de modellen?
Gesprekken met partners en belangengroepen over de modellen
Eind september
Bijpraten klankbordgroep Kleine Spoorbomen
JULI
AUG
SEPT
2018
BESTUURLIJKE PROCESSEN
17 juli
Collegebesluit start 2e fase onderzoek Kleine Spoorbomen met ProRail
11 september
Collegebesluit vrijgeven modellen Stationsgebied voor participatie en advies



Figuur 38 Infographic proces Stationsgebied (bijlage collegebrief 24 september 2018)

Vervolgens is aan participatie als volgt invulling gegeven:

1. Laatste week september 2018

Diverse 1-op-1 gesprekken met de eigenaren van de Koninginneweg oost (gebied waar de gemeente voorkeursrecht heeft gevestigd).

2. Laatste week september 2018

De bestaande klankbordgroep Kleine Spoorbomen wordt in een bijeenkomst geïnformeerd over de voortgang van het LVO traject (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen) met ProRail en de relatie met de ontwikkeling van het Stationsgebied.

3. Eerste week oktober 2018

Participatiebijeenkomst met direct omwonenden/ eigenaren/ ondernemers aan de centrumring en met de buurtorganisaties in Oost.

4. Tweede week oktober 2018

Een gemeentebrede inloopbijeenkomst, waarbij de focus ligt op het totaal van de ontwikkeling.

5. September/ oktober

Parallel is met de samenwerkingspartners en diverse belangengroeperingen gesproken over de modellen. Tevens is gesproken met onder andere bewoners, de ARK, NS, ProRail en de Spoorbouwmeester, de Provincie Noord- Holland, Connexxion, de Regio Gooi en Vechtstreek, de Nood- en Hulpdiensten, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, en het Platform Gehandicapten Chronisch

Zieken Hilversum, ROCOV (Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer) en Senver (Senioren Vereniging Hilversum).

In overeenstemming met bovenstaande stappen heeft er veel overleg met stakeholders plaatsgevonden om te komen tot het door de raad vastgestelde 'Stedenbouwkundig plan'.

Beeldkwaliteitsplan

Ook ter voorbereiding van het opstellen van het beeldkwaliteitsplan heeft participatie plaatsgevonden. Inwoners van Hilversum is gevraagd naar beelden van hun ideale stationsplein. Deze beelden zijn op de inloopavond van 29 november 2018 voorgelegd aan de inwoners. Met stickers kon men een voorkeur kenbaar maken. Tegelijkertijd is het burgerpanel gevraagd haar mening te geven over de beelden. Uit de beelden en de inloopavond bleek onder andere een voorkeur te zijn voor de sferen die geïnspireerd zijn op rijk gedetailleerde architectuur en landschapsinrichting uit de periode dat Hilversum zich tot villadorp ontwikkelde. Afbeeldingen met duidelijke hoekaccenten en gebogen gevels in gebouwen en water in de openbare ruimte spraken veel bezoekers aan. In de openbare ruimte is een voorkeur voor zitelementen in plaats van bankjes. Het college heeft besloten een supervisor aan te stellen voor het bewaken van de kwaliteit van de architectuur, de openbare ruimte en de samenhang tussen de verschillende gebieden en onderdelen in het Stationsgebied.

De intensieve participatie zal de gemeente een passend vervolg geven. De aandacht ligt op de communicatie en participatie van de uitwerking van verschillende deelplannen.

De raad heeft op 7 oktober 2020 het beeldkwaliteitsplan 'Stationsgebied' vastgesteld als toetsingskader voor de Commissie Welstand & Monumenten ingeval van omgevingsvergunningaanvragen. Dit beeldkwaliteitsplan geeft inzicht in de gewenste verschijningsvorm van gebouwen en openbare ruimte. Hiervoor zijn criteria opgenomen.

6.5.2 Overleg

Het gemeentebestuur overlegt bij de voorbereiding van een bestemmingsplan met betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Ook andere instanties kunnen bij het vooroverleg worden betrokken.

In dit geval worden o.a. de volgende instanties geïnformeerd over het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' en uitgenodigd te reageren:

Brandweer Gooi- en Vechtstreek, NS en ProRail.

Prorail en NS hebben een zienswijze ingediend. Verwezen wordt daarom naar de beantwoording van die reacties in de zienswijzennota (het betreffen respectievelijk reclamant 6 en 22). De Brandweer Gooi en Vechtstreek heeft per mail gereageerd. Op de gestelde vragen is ambtshalve gereageerd. De Brandweer heeft verklaard akkoord te zijn met de gegeven reacties.

6.5.3 Raadsvaststelling

In het kader van de zienswijzenprocedure is het ontwerp Chw-bestemmingsplan 'Stationsgebied 2022' met de bijbehorende stukken voor een periode van zes weken (van 29 juli 2022 tot en met 8 september 2022) ter inzage gelegd op het gemeentehuis en raadpleegbaar gesteld via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Er is vooraf veel aandacht gegeven om de ter inzage legging bekend te maken. Naast de gebruikelijk publicaties in Gemeenteblad, Gooi- en Eembode en website zijn de eigenaren van percelen in het gebied aangewezen in het kader van de Wet voorkeursrecht gemeenten per brief op de hoogte gesteld van de inzagetermijn. Daarnaast hebben de adressen in en grenzend aan het plangebied een

huis-aan-huis informatiebrief ontvangen. Tot slot is ook in de digitale nieuwsbrief met betrekking tot het stationsgebied aandacht besteed over de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen zodra het ontwerpplan ter inzage worden gelegd.

Er zijn 22 zienswijzen ingediend, waarvan één zienswijze met 128 medeondertekenaars.

De 'hogere waarden' procedure is in dezelfde periode gestart. Op 1 november 2022 heeft het college van b&w besloten de hogere waarden te verlenen. Het besluit is als Bijlage 6 opgenomen in deze toelichting.

6.5.3.1 Raadsvergadering

P.M.