ProRail

Ontvangen door Informatiebeheer

06 APR. 2022

Zaaktypegroep

AANGETEKEND

Gemeenteraad van Hilversum
Postbus 9900
1201 GM HILVERSUM

Datum	5 april 2022	Eigenaar	
Ons kenmerk	LJV / PLA / ZW / #12172	Telefoonnummer	
Onderwerp	Hilversum, zienswijze ontwerp "Chw bestemmingsplan 1221"	E-mail	

Geachte Raad,

Financiën
Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Het ontwerp "Chw bestemmingsplan 1221", welke met ingang van 25 februari tot en met 7 april 2022 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om de volgende zienswijze in te brengen.

In het ontwerp bestemmingsplan is geen verwijzing gemaakt naar relevante beleidsdocumenten zoals Mobiliteitsvisie Hilversum, Multimodaal Toekomstbeeld uit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA2021). Deze documenten gaan in op de vervoersontwikkeling op de verschillende netwerken. Hieruit blijkt ook nog een opgave voor de lange termijn. Gezien deze opgave houden wij een strategische reserve aan voor een mogelijk extra perron. Hier heeft ProRail u al over geïnformeerd met onze zienswijze Structuurvisie "Bruisend Hart" die ProRail in december 2021 aan u heeft doen toekomen.

Ontwikkelingen bereikbaarheid
Op basis van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) ziet ProRail voor de spitsuren de volgende mobiliteitsontwikkelingen voor Hilversum tot 2040:

- Rijkswegen: Via de A1 en de A27 wordt het plangebied slechter bereikbaar. De situatie verslechtert op een aantal wegvakken verder naar "beperkte restcapaciteit" of zelfs "weinig/geen restcapaciteit".
- Spoor reizigerstreinen en station: Op de reizigerstrajecten tussen Hilversum en Amsterdam/Utrecht/Amersfoort zijn er knelpunten voor de reizigerstreinen. Er blijven bij volledige materieelinzet geen reizigers op het perron achter, maar tussen Hilversum en Amsterdam zijn er wel veel staanplaatsen bezet. Op de andere trajecten is de bezetting lager. Voor het station Hilversum worden voor het jaar 2040 transferknelpunten verwacht.

De bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties vanuit het plangebied is in de huidige situatie per auto beter dan met het OV. De auto-bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties wordt tot 2040 per auto echter slechter, maar met het OV beter.

Gezien het bovenstaande ligt het voor de hand om de bereikbaarheid in de toekomst duurzaam te faciliteren, met onder andere een goede bereikbaarheid van station Hilversum.

ProRail duurzame bereikbaarheid
ProRail ziet met dit bestemmingsplan een goede benutting van kansen voor duurzame bereikbaarheid. Er is voor de 1.150 woningen gekozen voor verdichting nabij het station en er wordt ingezet op deelvervoer. Dit wordt gecombineerd met een inzet op leefbaarheid, groen en speelruimte.

ProRail verzoekt om met het bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid op de volgende manieren te verbeteren:

1. Nabijheid is de eerste stap in duurzame bereikbaarheid. Hoe dichter de nieuwe woningen bij het station worden gerealiseerd, hoe meer dat bijdraagt aan de duurzame bereikbaarheid. In de plantoelichting zijn meerdere clusters voor ontwikkelingen te zien, sommige liggen wat verder weg van het station. Uit de plantoelichting is niet eenduidig op te maken, wat de achtergrond is van deze keuzes. Is er nabij het station te weinig ruimte voor inbreidingen? Of zijn er andere redenen?
2. De parkeernorm is niet eenvoudig uit het bestemmingsplan op te maken. Er wordt verwezen naar een extern stuk, waardoor er niet direct een concrete norm is af te leiden. Het verzoek is om in de planregels een concrete norm op te nemen. Overweeg een lagere parkeernorm, tot bijvoorbeeld 0,6. Combineer dit met het faciliteren van nog meer deelvervoer.
3. In de planregels wordt niet duidelijk voorzien in de parkeerbehoefte van alle (deel-)modaliteiten, zowel nabij het station als in de buurten zelf. Het faciliteren van de “first mile” en “last mile” van de treinreiziger is van belang om de trein onderdeel te maken van een duurzaam bereikbaarheidssysteem. Het verzoek is om dat onderdeel nog nader toe te lichten.
4. Bij de duurzame bereikbaarheid speelt niet alleen de trein, maar ook de duurzame bereikbaarheid van het station een rol. De aard en ligging van de plannen brengen met zich mee, dat er goed moet (en kan) worden voorzien in aantrekkelijke en sociaal veilige loop- en fietsroutes naar de stations. De loop- en fietsroutes komen in het bestemmingsplan alleen in de toelichting aan bod. Het verzoek is om hiervoor een regeling op te nemen in de planregels en/of de verbeelding. Heroverweeg daarbij het ontwerp van het klassieke wegprofiel, waar de auto domineert. Faciliteer de lopers en fietsers (met volledig vrijliggende fietspaden) eerst, en pas dan de auto. Dan blijft er ook ruimte over, omdat de auto de grootste gebruiker van openbare ruimte is. Zo heeft Breda een “groene loper” naar het station gefaciliteerd. Dat is een route zonder kruisend autoverkeer.
5. Voor fietsparkeren ligt er nog een opgave van circa 2.900 plekken ten oosten van het station. Inzet is dat samen met gemeente een plek te geven binnen Bruisend Hart, maar het is niet uitgesloten dat ProRail aan de randen van dat gebied binnen de werking van dit bestemmingsplan toch enige ruimte nodig gaat hebben. Aangezien ProRail dit samen met uw gemeente gaan oppakken, heeft ProRail er vertrouwen in dat uw gemeente en ProRail zullen gaan komen tot de ruimtelijk-functioneel beste oplossing voor reizigers en omwonenden.
6. Er wordt gesproken over de radiale verkeersstructuur met weinig tangentiële verbindingen (noord-zuid). Zijn er intenties tangentiële verbindingen toe te voegen? Dit zou met name voor langzaam verkeer en daarmee voor duurzame actieve mobiliteit positief zijn.

De genoemde suggesties hebben samen ook positieve gevolgen voor: leefbaarheid (minder auto’s betekent onder andere minder lawaai), duurzaamheid (compacte bouw en minder auto’s betekenen minder energieverbruik), kosten nieuwe infra (de bestaande infra wordt beter benut), verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven (energietransitie, klimaatadaptatie, etc.), karakteristiek landschap (als het buitengebied zo min mogelijk wordt bebouwd), alsmede inclusiviteit/brede welvaart (lopen en fietsen kan bijna iedereen, een auto aanschaffen kan niet iedereen).

PRO1000

6.4.2 Externe veiligheid / Plasbrandaandachtsgebied
Volgens het deelrapport Externe Veiligheid (projectnummer: 51001953 d.d. 10-02-2022) wordt er in het Plasbrandaandachtsgebied gebouwd. Een geheel of gedeeltelijk in een plasbrandaandachtsgebied te bouwen bouwwerk dat tevens een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen is, dient te voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in de artikelen 2.5 tot en met 2.9 van de Regeling Bouwbesluit. Daarnaast dienen, overeenkomstig artikel 10 van het Besluit externe veiligheid, in de toelichting bij het bestemmingsplan de redenen worden vermeld die er toe hebben geleid om in dat gebied kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. In de toelichting bij het bestemmingsplan ontbreekt deze motivatie. ProRail verzoekt u deze toe te voegen.

6.4.4 Geluid
In het bestemmingsplan wordt onder 6.7 opgemerkt *Daarmee is nog steeds sprake van een onvoldoende leefomgevingskwaliteit, maar wordt wel voldaan aan de wettelijke normen.*
De vraag is in hoeverre een "onvoldoende leefomgevingskwaliteit" past binnen een goede ruimtelijke ordening.

Aspect Trillingen
ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerp "Chw bestemmingsplan 1221" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is (zie onder andere https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/).

ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/trillingen/). Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan.

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

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

Met vriendelijke groet,

PRO1000

ProRail

Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Port Betaald postnl

ProRail B.V.
Moreelsepark 3, 3511EP UTRECHT

PostNL frankering betaald

postnl

R Aangetekend

D–A–1

NL 3SYKMR679149

Brief aangetekend

GEMEENTERAAD VAN HILVERS
Postbus 9900
1201GM Hilversum

3SYKMR679149

PRO1250