Zaak nummer:	Zienswijze: 1	verwerkt in nota Zienswijze
1289729	Rond de Mediastad wordt NATUUR EN GROEN het belangrijkste gevonden. Maar dat spreekt helaas totaal niet uit de omgevingsvisie. DUS: - Behoud de natuur rond Hilversum. - Behoud het dorps karakter • Beperkte groei • Meer openbaar groen, en daarin meer natuur (wilde bloemen en struiken bijvoorbeeld) • Behoud van het illusielandschap (geen hoogbouw zichtbaar vanaf de hei) • Beperking van bouwhoogtes	nr. 1 A
1289729	Gezonde groei = duurzame en natuurvriendelijke groei. Dus geen hoogbouw, ruimte voor fietsers en wandelaars, duurzame materialen. Behoud van de intercity in Hilversum ook na 2028!!! Waarom heeft Hilversum geen bermen en perken met natuurlijk groen, dus wilde bloemen? Voor bewoners een (percentueel) verbod op verharding van tuinen, en bevordering van tuingroen. In alle rondes die ik heb meegedaan komt GROEN er met stip bovenuit. Waarom spreekt dat niet uit deze omgevingsvisie?	nr. 1 B
1289729	In de omgevingsvisie is veel te veel ruimte voor 'groei'. Terwijl juist de natuur en het groen in en rond 'de Mediastad' het belangrijkste is. DUS: - Behoud het dorpse karakter • Beperkte groei! • Meer openbaar groen • Behoud van het illusielandschap (geen hoogbouw zichtbaar vanaf de hei) • Beperking van bouwhoogtes (liefst tot ca 20-30 meter) - Behoud van de natuur rond Hilversum	nr. 1 C

Zaak nummer:	Zienswijze: 2	verwerkt in nota Zienswijze
1289731	Geachte heer/mevrouw, Naar aanleiding van uw plannen voor de toekomst van onze gemeente, zoals u deze heeft gepresenteerd schrijf ik u deze mail. Ik waardeer deze visie en inspanningen om Hilversum een betere plek te maken voor al zijn inwoners. Echter, ik maak me zorgen over het gebrek aan aandacht voor de groeiende moslimgemeenschap in onze stad. Volgens de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) van januari 2021, bedroeg het percentage inwoners met een islamitische achtergrond in de gemeente Hilversum ongeveer 8,3% van de totale bevolking (exclusief de migranten). Dit komt neer op ongeveer 7.600 mensen. Naar verwachting zal dit aantal blijven toenemen en zal het in 2040 naar schatting ongeveer 9,5% van de bevolking bedragen (waarschijnlijk zal deze percentage hoger liggen). Het is daarom van belang dat de gemeente Hilversum hierop inspeelt en ook oog heeft voor de behoeften van deze gemeenschap. De gebeden bij de moskeeën in Hilversum zijn zo druk aan het worden dat mensen binnenkort op straat zullen moeten bidden, omdat de ruimtes overvol zijn. Dit heeft ook geleid tot lange wachtlijsten voor kinderen die lessen willen volgen. Dit is een zorgwekkende ontwikkeling. Het is belangrijk dat er voldoende maatschappelijke panden beschikbaar zijn voor de moslimgemeenschap in 2040 en dat deze panden geschikt zijn voor de behoeften van de gemeenschap. Hierbij kunt u denken aan grotere gebedsruimtes en andere voorzieningen. Daarnaast maak ik me zorgen over de eeuwige grafrust voor moslims in Hilversum. Andere gemeenten in Nederland hebben maatregelen genomen om deze te realiseren, maar er lijkt nog geen sprake te zijn van dergelijke maatregelen in Hilversum. Ik vraag u dan ook om aandacht te besteden aan dit belangrijke onderwerp. Hierover is genoeg gepraat en zijn er genoeg artikelen te vinden op verschillende websites. Ik zou graag willen weten of de islamitische gemeenschappen in Hilversum betrokken zijn bij het ontwikkelen van de omgevingsvisie voor 2040. Zo niet, dan vraag ik me af waarom niet en of er mogelijkheden zijn om hen hierbij te betrekken. Graag wil ik u eraan herinneren dat het van groot belang is om te zorgen voor een goede balans tussen alle gemeenschappen in Hilversum. Het is belangrijk dat de gemeente Hilversum rekening houdt met de behoeften van de groeiende moslimgemeenschap en ervoor zorgt dat alle inwoners van Hilversum zich welkom en gehoord voelen. Ik dank u voor uw aandacht en zie uw reactie graag tegemoet. Met vriendelijke groet, Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021). Bevolking; generatie, geslacht, leeftijd en herkomstgroepering, 1 januari. Opgevraagd via: https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37325/table?from	nr. 2

Zaak nummer:	Zienswijze: 3	verwerkt in nota Zienswijze
1294428	De mobiliteit per fiets wordt in Hilversum moeizamer, omdat er zoveel verkeer is. Ik woon bij de Hoge Naarderweg. Ik vind dat een mislukte fietsstraat. Er rijden zoveel auto,s, de fietsers worden in de greppels aan de zijkant geduwd, bij het Medische centrum staan, keren, parkeren lossen talloze auto,s en blokkeren de doorgang. De wijze waarop de Schuttersweg is ingericht doet de fietser meer recht. Bestuurders en verkeersdeskundige ontwerp veilige fietsstraten.	nr. 3 A
1294428	Wij wonen in het centrum, binnen het beschermd stadsgebied. In een groot huis met een mooie en ook grote tuin. Vanaf 2017 hebben we diverse acties naar de gemeente ondernomen om bespreekbaar te maken dat we hier graag willen blijven wonen maar met wat minder m2 woonruimte en m2 tuin. Bv door een kleiner huis erbij te bouwen in de tuin, mogelijk geinspireerd op het verkeershuis van Dudok. Maar beschermd stadsgebied, dus de huidige bestemmingsplannen maken dit onbespreekbaar. Op de inspraakavond in mei 2022 sprak ik ook andere bewoners die hun grote woonplek wel willen aanpassen naar een meer leeftijdsbestendige optie. Ik zie nergens in de plannen terug dat de gemeente concreet wil meewerken aan deze wijze van uitbreiding van woningen. Wat gebeurt er met onze participatie? Zijn we alleen aanwezig voor de show? En blijven de ambtenaren, bestuurders en raadsleden alleen maar praten en nota's schrijven?	nr. 3 B

Zaak nummer:	Zienswijze: 4	verwerkt in nota Zienswijze
1294430	Duurzame energie verdient meer aandacht dan het nu krijgt. In de omgevingsvisie staat: Maatregel 4.2 Duurzame stroom opwekken We streven naar zonnepanelen op alle daken waar dat mogelijk is, ondersteunen bewoners en ondernemers om dit te realiseren en werken samen met hun verenigingen. Nieuwbouw en renovatie van scholen zijn energieneutraal. Daarnaast stimuleren we initiatieven voor zonnepanelen op andere geschikte locaties, zoals zonnecarports op grote parkeerplaatsen, die ook dienen als laadplein voor elektrische deelauto's. Dit vergt ook aanpassing van het elektriciteitsnet, zoals meer kabels en onderstations. Deze passage limiteert het toepassen van zonnepanelen op gebouwen tot Zon op Dak. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat gevels ook zeer geschikt zijn voor het opwekken van energie met b.v. zonnepanelen, zonnecollectoren (voor zonneboilers en ruimteverwarming). Een lange termijn visie zou zeker gevels mee moeten nemen en b.v. in een welstandsnota een duidelijke set spelregels verdienen, zodat gebouweigenaren EN de welstandscommissie hier een helder kader voor heeft. Op dit moment is dit puur aan de welstandscommissie en die adviseert de inzet van een architect (bij gebrek aan objectcriteria in de welstandsnota/landelijke regelgeving). Voor veel particulieren is de inzet van een architect op per definitie vrij kleine projecten te duur om dan het initiatief door te zetten. Voorbeeld van relevante onderzoeken op dit vlak zijn: https://res.urgenda.nl/wp-content/uploads/Tussen-kolen-en-Parijs.pdf : p.19: 1,4TWh per jaar	nr. 4

Zaak nummer:	Zienswijze: 5	verwerkt in nota Zienswijze
1294433	Ik heb weinig tijd om bijeenkomsten te bezoeken, vandaar mijn zienswijze op deze manier. Wat mij opvalt is dat vooral mensen van 50 en ouder zich bemoeien met de omgevingsvisie Hilversum 2040. Dit, terwijl het juist zou moeten gaan over wat jongeren willen. Zij zijn uiteindelijk in 2040 de generatie die in Hilversum wil wonen zoals nu bedacht wordt. Ik lees dat in de participatie van bewoners (welke leeftijd?) het dorpskarakter wil behouden en beperkte groei. Gezien de enorme instroom de komende jaren is dit wel erg conservatief denken. Namelijk alleen aan jezelf. Nederland en dus ook Hilversum staan de komende 20 jaar voor een grote uitdaging migranten, maar ook jongeren, te huisvesten. Hilversum noemt zich een stad, gedraag je dan ook als een stad. En ook een stad kan groen zijn. Hilversum kan niet uitbreiden met rondom natuur, dus zal het creatief moeten zijn met bouwen. En er is ook hoogbouw mogelijk met een groene uitstraling. Want Hilversum zal echt omhoog moeten om iedereen aan een huis te helpen. Dus beperking van bouwhoogtes omdat je anders vanaf de hei een flat ziet is geen toekomstvisie. Er kan op verschillende plekken in Hilversum wel degelijk hoog worden gebouwd. Bijvoorbeeld langs het spoor bij het sportpark en waar nu nog het ziekenhuis terGooi staat. Jongeren vinden het niet erg om langs een druk spoor te wonen, dus daar kan hoog gebouwd worden. Uiteraard met veel groen en mooie architectuur. Want ook architectuur is de laatste decennia een probleem in Hilversum. Er wordt m.i. te weinig gelet op de kwaliteit van architectuur. En dat zou toch wel moeten in een stad van Dudok. Kortom, ik vind dat jongeren de toekomst van Hilversum moeten bepalen. Dat er hoog gebouwd moet worden om de grote instroom te kunnen huisvesten, vooral omdat er niet buiten de gemeente grens gebouwd mag worden. De omgevingsvisie 2040 wordt dan veel ambitieuzer, waar jongeren iets mee kunnen. Zij moeten tenslotte wonen en werken in een leuke en aantrekkelijke stad in 2040!	nr. 5
1294433	Dorps en stads tegelijk kan niet. Hilversum is een (media)stad. Het zou goed zijn als we daar eens mee beginnen. Vooral ouderen en meer conservatieven mensen willen graag het dorps karakter behouden. Maar dat betekend dat Hilversum steeds meer zijn rol als stad verliest. Tot 2040 komen er heel veel woningzoekenden bij. Ook Hilversum zal aan de bak moeten met woningen. We hebben gekozen voor de natuur rond de stad. En dat is mooi. Dat betekend wel dat we alle plekken moeten bebouwen in de stad. En dan moet je met de weinig ruimte die er is wel hoog gaan bouwen. Dat hoeft niet overal, maar hoogbouw bij het Arenapark langs het spoor is prima. Daar kunnen appartementen komen voor jongeren zodat het Arenapark levendig wordt. En jongeren vinden het niet erg om langs een spoor te wonen. Ook de plek waar het oude Ter Gooi staat kan hoogbouw komen. Dat is een plek die jongeren aantrekkelijk vinden met een snelle verbinding naar de stad. En ja, vanaf de hei zul je dan een gebouw zien. Is dat erg? Welnee, de Vitus en televisietoren zie je ook vanaf de hei. Dus laten we niet zo krampachtig doen en vooral denken aan de jongeren die in Hilversum een toekomst willen. En dat is een levendige stad, met werkgelegenheid en vooral veel woningen voor jongeren.	5 C
1294433	Ik lees steeds over geen hoogbouw. Dorps en stads tegelijk. En Hilversum moet groen blijven. Hilversum ligt al in een groen park dat het Gooi heet. Omgeven door hei en bos. Dus waarom dan ook nog een groene stad? Er zijn heel veel woningen nodig tot 2040 en daarna ook. Hilversum moet dus bouwen. En dan niet een wijk zoals Anna's Hoeve, waar zeker 3x zoveel mensen een woning hadden kunnen hebben als nu het geval is. Dat is niet slim met de ruimte omgaan. Waarom een groen park in een wijk die 100 meter van de hei ligt? Dat is een conservatieve keuze en dat heeft geen toekomst. Zo maak je Hilversum niet aantrekkelijk voor de toekomst. De ruimte die er is moet bebouwt worden met hoogbouw waar dat kan. Voor jongeren die betaalbaar willen wonen. Bijvoorbeeld in Arenapark langs het spoor. In het centrum en langs het spoor bij het oude Ter Gooi. En zo zijn er wel meer plekken die hoogbouw prima kunnen verdragen. En hoogbouw kan ook mooi zijn, zoals je veel ziet bij moderne steden met veel groen. Jongeren zijn de toekomst en die moeten we in Hilversum houden met betaalbare woningen. Zodat Hilversum een levendige stad wordt.	5 D

Zaak nummer:	Zienswijze: 6	verwerkt in nota Zienswijze
1294437	Zaaknummer 1294437. LET OP; Deze zienswijze vervangt een eerder door mij ingediende zienswijze met nagenoeg gelijke inhoud en oogmerk. Door mij zijn redactionele aanpassingen en verbeteringen aangebracht, waardoor de eerder ingediende zienswijze over hetzelfde onderwerp kan vervallen. Zienswijze: Hilversum kent momenteel drie beschermde stadsgezichten, elk extra beschermd door een beschermend bestemmingsplan. Eén beschermd stadsgezicht, betreft de bescherming van het Noordwestelijk Villagebied (NWVG). Het bijzondere van het betreffende (extra) beschermende bestemmingsplan is, dat zich dit uitstrekt over meerdere wijken (en buurten). Dus ook over een deel van het Schrijverskwartier in Hilversum-Zuid. Immers, de terreinen van de meeste huizen aan de Taludweg vallen tot aan de achtergrenzen van de meeste tuinen onder de bescherming van genoemd (extra) beschermend bestemmingsplan. Vraag 1: Hoe wordt geborgd dat de inwoners van de Taludweg, in de toekomst worden geïnformeerd over en kunnen meedoen aan het participatieproces, dat zal samenhangen met de omzetting van het tijdelijke deel van het Omgevingsplan van rechtswege, naar een definitief (en volledig) deel van het Omgevingsplan, dat er uiterlijk in 2029 moet zijn ? Vraag 2: Welke instructies geeft de provincie voor het in stand houden van het betreffende beschermd stadsgezicht, ter bescherming van dit cultureel erfgoed ? Vraag 3: En op welke wijze wordt daar, in het verlengde van voorgaande vraag 2., rekening mee gehouden ?	nr. 6A
	zie bijlage: ZIENSWIJZE OMGEVINGSVISIE HILVERSUM 2040 - 31 MAART 2023	
1294437	De zienswijze van 3 april 2023, die hierbij in bijlage gaat vervangt de eerder ingediende zienswijze van 31`maart 2023 (die dus bij deze vervalt) met een andere titel, maar wel met nagenoeg dezelfde strekking. De aanpassing is deels van inhoudelijke en deels van redactionele aard. Ik verzoek u de zienswijze in bijlage t.z.t. in de reactienota zienswijzen op te nemen. Met dank.	Nr. 6B
	zie bijlage: ZIENSWIJZE OMGEVINGSVISIE 2040 -3 april 2023 - inwonersparticipatie in Hilversum. Toetsingkader en Leidraad en Handleiding 'betrek de buurt"	

ZIENSWIJZE OMGEVINGSVISE HILVERSUM 2040, 31 maart 2023

Opstellers: 5.1.2.e **en** 5.1.2.e

Ondertitel: Hoe faciliteren en borgen we de inwonersparticipatie, op weg naar het Omgevingsplan via de gebieds – of wijkagenda's ?

TEN GELEIDE AAN DE LEZER: Voordat inhoudelijk met deze zienswijze wordt verdergegaan, attenderen wij u op de specifieke vragen die wij in deze zienswijze hebben opgenomen en die wij graag in de reactienota op deze zienswijze zouden zien beantwoord.

A. Nut en noodzaak van de organisatie van een netwerk van inwoners op wijkniveau, in het kader van een betere informatievoorziening, samenwerking en afstemming (onderling en met de gemeente).

1. Inleiding. Sinds jaar en dag bestaat bij de gemeente het concept van wijkgericht werken. Daarbij legt de gemeente in eerste instantie de verbinding met de wijkbewoners door de inzet van de wijkregisseur (voorheen: wijkcoördinator). Elke wijk kent een eigen dynamiek, initiatieven en problematiek. In de regel weten wijkbewoners de gemeente via de wijkregisseur (en de wethouder op zijn regelmatig te houden wijkspreekuur) goed te vinden bij het bedenken, toetsen en nemen van initiatieven en het aan de kaak stellen van problemen in hun eigen werk - en leefomgeving.

2. Probleemstelling. Op dit moment ontbreekt echter de samenhang van informatievoorziening, samenwerking en afstemming, onderling en met de gemeente in de wijk als initiatieven genomen worden in een straat of buurt (of daar (net) buiten in een andere wijk). Wijkbewoners uit omliggende straten of wijken worden doorgaans niet (goed en tijdig) geïnformeerd wat dit voor de eigen straat of buurt betekent. Dat geldt ook bij problemen die door wijkbewoners aan de kaak worden gesteld. En tenslotte is dit ook van toepassing bij initiatieven van de gemeente en externe partijen, zoals projectontwikkelaars. Wat het betekent als wijkbewoners niet tijdig en goed worden geïnformeerd over initiatieven en ontwikkelingen, wordt steeds meer duidelijk uit vele Hilversumse voorbeelden en die vaak breed worden uitgemeten in de lokale en regionale pers. Hoog tijd met het geschetste probleem op wijkniveau aan de slag te gaan.

3. Rationale. Een betere informatievoorziening, betere samenwerking onderling én met de gemeente en het organiseren van een netwerk op wijkniveau lijken redenen genoeg om de samenhang van informatievoorziening, samenwerking en afstemming (onderling en met de gemeente) op wijkniveau te organiseren.

4. De wijkregisseur. Het ligt voor de hand dat de wijkbewoners daartoe, in een participatieve samenleving, zelf het voortouw zouden moeten nemen. Dat is dus nu nog niet het geval. De bewoners moeten in eerste instantie dus **zelf** aan de slag. Maar hoe krijg je inwoners daarbij dan in beweging ? Het lijkt erop dat hiervoor een rol van de wijkregisseur is weggelegd. Deze

weet op wijkniveau het beste wat er speelt. Ook weet de wijkregisseur vaak beter dan wie ook, welke bewoners een meer dan gemiddelde interesse aan de dag leggen als het gaat om zaken op wijkniveau. Juist, bij een opstartfase is het goed om tenminste een aantal trekkers van een wijkplatform aan tafel te krijgen.

5. Wijkplatform. Uit literatuurstudie in diverse openbare bronnen op internet komt naar voren dat veel gemeenten kampen met de hiervoor geschetste problematiek. Vaak bedienen wijkbewoners zich dan van het concept van een wijkplatform. Het is in dit verband goed om de meest gangbare definitie van het wijkplatform weer te geven.

6. Definitie. '***Een wijkplatform is een netwerk van bewoners, ondernemers en anderen in een wijk. Het wijkplatform zorgt voor verbinding tussen mensen en groepen in een wijk en tussen de wijk en de gemeente***'.

7. Oogmerk van een wijkplatform. Met de invoering van een wijkplatform, als netwerkorganisatie, wordt beoogd de verbinding te leggen tussen individuele bewoners, bewonersgroepen, ondernemers(organisaties) en maatschappelijke organisaties onderling én tussen deze groepen en de gemeente, voortbouwend op (kleinschalige) organisaties en initiatieven die al in de wijk aanwezig zijn. Een wijkplatform wordt qua samenstelling, zo divers mogelijk opgezet. Niemand wordt daarbij op voorhand uitgesloten. Maatwerk is daarbij van belang.

8. Randvoorwaarden van een wijkplatform tevens kaders te stellen door de gemeente:

   - Maatwerk en passend, qua activiteiten en samenstelling bij de wijk.
   - Inclusief van samenstelling, dus bestaand uit een breed en gemêleerd gezelschap, qua samenstelling.
   - Verbinding met de gemeente, waarbij de samenwerking tussen het wijkplatform en de gemeente goed is.
   - Dialoog tussen alle betrokkenen, waarbij het mogelijk is om samen met het wijkplatform laagdrempelig over allerlei kwesties valt te praten.
   - Regelmatige wijkbrede dialoogbijeenkomsten te organiseren, b.v. tenminste tweemaal per jaar.
   - Continuïteit langdurig gewaarborgd en permanent van karakter.
   - Apolitiek.
   - Neutraal.
   - Eigenaarschap van initiatieven bij de initiatiefnemer laten, waarbij belangenbehartiging niet voorop staat.

9. Voorbeelden van activiteiten van een wijkplatform. Niet uitputtend kunnen uit de praktijk worden genoemd:
   - Interne vergaderingen houden,
   - Themabijeenkomsten houden,
   - Onderzoeken (doen) uitvoeren,
   - (Mogelijk) evenementen (doen) organiseren in het kader van het hiervoor genoemde oogmerk,
   - Verbindings- en ontmoetingsinitiatieven nemen en
   - Organiseren van gesprekken met partners over bepaalde thema's.

10. Samenstelling wijkplatform (personele bezetting bij de aftrap). Daarbij komen de volgende aspecten tenminste aan de orde:
    - Hoe komen we aan gedreven trekkers in de opstartfase ?
    - Wie zit voor ?
    - Wie neemt in voorkomend geval waar ?
    - Wie notuleert ?
    - Hoe is de onafhankelijkheid geborgd ?
    - Wie nemen in de 'inner-circle' plaats ?
    - Wie in de tweede schil ?
    - De wijkregisseur is altijd aanwezig.
    - Nemen ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en anderen ALTIJD plaats in een wijkplatform ? Of alleen wanneer het zo uitkomt ?

11. Communicatie. Om het wijkplatform goed in de markt te zetten, is het cruciaal dat de communicatie op basis van een adequaat communicatieplan op orde is. Daarom heeft het opstellen van een communicatieplan en het vaststellen van de lijn van communicatie prioriteit. Bij de uitwerking van een communicatieplan kan onderstaande input een goede zet in de richting geven. Bij het opstellen van een communicatieplan is de **kernvraag**:
    Hoe bereiken we de bewoners ?

    Deelvragen zijn dan:

    - Welke boodschap hebben we voor de inwoners ? En tenslotte:
    - Hoe gaan we communiceren ?
    - Via massa-mediale communicatie ?
    - Wijkkranten ?
    - Huis-aan-huis flyers ?
    - Via social media ?

12. Behoefte aan ondersteuning van de gemeente. Te denken valt aan ruimte, financiën en website. In elke wijk zijn in de regel meerdere mogelijkheden om samen te komen. De wijkregisseur kan eventueel aanvullende behoeften doorgeleiden.

13. Uitwerken netwerkfunctie.
    Uitgaande van een adequate rolopvatting van de deelnemers van het wijkplatform, die zich kenmerken door een zelfverzekerde houding en een hoge mate van assertiviteit als het gaat om het agenderen van zaken bij de gemeente, heeft het wijkplatform een netwerkfunctie en ondersteunt zij bewoners(groepen) door ze in contact te brengen met andere bewoners(groepen), instanties, ambtenaren, raadsleden en/of wethouders. De netwerkfunctie van het wijkplatform dient in de loop van de tijd verder te worden uitgewerkt. Er is sprake van 'learning by doing'.

14. Uitwerken samenwerking met de gemeente.
    Bij het uitwerken van de (verdere) samenwerking met de gemeente is de rol van de wijkregisseur cruciaal. Deze brengt in eerste instantie de verbinding met betreffende ambtenaren tot stand.

15. Vaststellen succes- en faalfactoren.

Onderstaande faal- en succesfactoren zijn uit een literatuurstudie verkregen. Een eerste inventarisatie geeft de volgende faal- en succesfactoren weer:

- Helderheid (vooraf) over de rol en beïnvloedingsruimte van een wijkplatform is belangrijke succesfactor. Meer duidelijkheid hierover leidt ertoe dat het wijkplatform te lang bezig zal zijn met de vraag van hun taak eigenlijk is.
- Actieve trekkers zijn een belangrijke succesfactor. Het niet hebben van een of meer actieve trekkers leidt ertoe dat het proces trager verloopt. Het niet hebben van actieve trekkers kan leiden tot het niet van de grond brenger van het wijkplatform en is dan zodoende een faalfactor.
- Behoeftegerichte ondersteuning (van de gemeente) aan het wijkplatform is een mogelijke succesfactor. Daarbij is maatwerk belangrijk. Immers, de onafhankelijkheid van het wijkplatform moet steeds zijn geborgd.
- Heldere en transparante communicatie met een responsieve gemeente is een zeer belangrijke succesfactor. Dan gaat het met name om duidelijke en korte lijnen, tijdige informatie aangaande ontwikkelingen in de wijk Zuid, terugkoppeling op de inbreng van het wijkplatform, werken aan vertrouwen en een stabiele positie voor het Wijkplatform Zuid.
- Het niet voldoende betrekken van de leden van het wijkplatform bij grote veranderingen is een faalfactor.
- Het bieden van zekerheid over het voortbestaan van het wijkplatform is een succesfactor.

16. Dilemma voor het wijkplatform van de informerende rol versus de belangenbehartigende rol.
Het wijkplatform voert een neutrale rol uit en neem zelf geen standpunt (voor of tegen een initiatief of ontwikkeling) in. Dat is waarschijnlijk even wennen voor inwoners die zich voor een wijkplatform willen inzetten. Daarom moet dit dilemma besproken worden en regelmatig aan de orde komen.

B. Nut en noodzaak van het hebben van een visie en beleid in Hilversum over inwonersparticipatie.

17. Beleid helpt om visie en ambities te kunnen uitvoeren. Wat ons betreft is het participatiebeleid niet alleen iets van de ambtelijke organisatie of van het bestuur. Beleid moet houvast bieden aan iedereen die initiatiefnemer kan zijn.

    Hierna wordt onderscheid gemaakt tussen drie vertrekpunten waarbij sprake kan zijn van participatie. Het verschil tussen deze drie punten zit in de initiatiefnemer. Start een initiatief vanuit de overheid, vanuit een inwoner of vanuit een externe partij ?

18. **De drie vertrekpunten zijn:**

    Overheidsinitiatief: de overheid wil beleid ontwikkelen of herzien, of een project realiseren. Aan inwoners wordt gevraagd om te participeren.
    Inwonerinitiatief: een inwoner wil een initiatief in de gemeente realiseren waarbij participatie van de overheid (en mogelijk andere inwoners) wordt gevraagd.
    Extern initiatief: een externe partij wil een initiatief realiseren met invloed binnen de gemeente, waarbij de overheid en inwoners worden gevraagd om te participeren.

De voorwaarde voor participatie in elk van bovenstaande gevallen is dat de initiatiefnemer de betrokkenen nodig heeft om het initiatief te realiseren of verbeteren. Voor de doelen die hierbij kunnen horen zou een checklist moeten worden opgesteld. Die is er nu nog niet, voor zover na te gaan.

19. **Stappen in het participatieproces**. Vanuit een gedeelde visie is het mogelijk om vast te stellen hoe we naar participatie kijken. Het biedt een gezamenlijke context om van daaruit te werken. Maar met de context alleen zijn we er nog niet. Hoe kunnen we concreet aan de slag met elkaar? Waar beginnen we, welke stappen moeten we zetten en welke vragen stellen we onderweg? Bij het verder ontwikkelen van beleid zouden tenminste de volgende onderwerpen, vragen en dilemma's aan bod moeten komen:

* De tijdlijn met fasen van een initiatief,
* Een checklist met vragen vooraf bij een initiatief,
* Waar start een initiatief ?
* Rollen bij participatie, onderscheiden naar initiatief,
* Spelregels: hoe bepalen we ja, nee en succes ?
* De organisatie van participatie binnen de Gemeente Hilversum (Wie ?, Waar ? en Wanneer ?)

Een beleidsagenda kan dit deel dan afsluiten. Hierin staat benoemd waarom we werken aan opgaven, wie ermee aan de slag gaat en wat het ons oplevert.

20. **Enkele dilemma's**. Hierna wordt specifiek nog ingegaan op enkele dilemma's en vragen over beleid(uitvoerings)aspecten met betrekking tot participatie bij overheidsinitiatieven en participatie bij externe initiatieven (zulks in het kader van de nieuwe Omgevingswet). Het behoeft geen betoog dat zich gaandeweg nog meer dilemma's zullen voordoen. Onder diilemma's worden verstaan: 'problematische zaken die dienen te worden benoemd en aangepakt, hetgeen uit de praktijk van alle dag zal blijken'. Voor nu worden al een beperkt aantal dilemma's onderkend en benoemd.

Dilemma 1: *Hoe kunnen we de groepen bereiken, die niet vanzelfsprekend meedoen met de traditionele participatieprocessen ?*

Bij elk initiatief (plan) dat onderhevig is aan het participatieproces, dienen initiatiefnemers, zoals ontwikkelaars, maar ook de gemeente zich vooraf af te vragen of alle mogelijke groepen van participanten in het proces zijn vertegenwoordigd. Daartoe moet vanuit verschillende invalshoeken of perspectieven het plan worden onderbouwd. De volgende vragen die in eerste instantie kunnen worden gesteld zijn: wie, hoe en waar ?

Wie voelen zich betrokken en zouden willen participeren en wie moeten we zeker niet vergeten (aanpak via het participatiekompas van de VNG/R2C) ?

Hoe vinden we de groepen en op welke wijze worden ze benaderd ? Het 'hoe', gaat ook over de specifieke werkvormen van participatie, zoals 'om de tafel' of 'een wandeling door de wijk, etc.'

Waar vinden we de groepen ? Doelgroepen vinden we meestal in de buurt van het project, op kruispunten in de samenleving (kerk, moskee, e.d.), via contactpersonen en via een leefstijlenatlas. Een bekende typologie naar leefstijl is die van de energieke, relatief jonge mensen, dynamische

mensen, gericht op controle, sociaal gerichte mensen en mensen, gericht op gezelligheid in een sociale omgeving.

Dilemma 2: *Zijn er specifieke groepen waar we aandacht aan moeten besteden ?*

Niet uitputtend, schieten ons een aantal groepen te binnen, waarvan wij denken dat bij hen het deelnemen aan een participatieproces niet het eerste is, dat je bij de leden daarvan, gelet op achtergrond, referentiekader en opleidingsniveau, tegen komt.

Te denken valt aan:

- de jeugd, in de leeftijdscategorie 12 tot en met 17 jaar,
- de jong volwassenen, in de leeftijdscategorie van 18 tot 30 jaar, de laag opgeleide allochtone jeugd en jong volwassenen.
- allochtone ouderen, mannen en met name vrouwen,
- autochtone ouderen van de zgn. 'stille generatie'',
- mensen met een achterstand tot de arbeidsmarkt,
- (voormalige) vluchtelingen, al dan niet met een verblijfsstatus,
- expats,
- mensen met een handicap, in welke vorm dan ook,

Nader: Bij het Onderzoek Burgerparticipatie Jongvolwassenen zijn een aantal succesfactoren geformuleerd. Dat zijn o.a.:

- houdt het concreet, tastbaar en laagdrempelig,
- sta open voor frisse blikken,
- kader niet teveel in,
- zorg voor een snelle doorlooptijd,
- sluit aan bij hun belevingswereld, qua vorm en inhoud,
- manage verwachtingen en
- sluit aan bij nieuwe organisatie - en communicatievormen (social media).

Dilemma 3: *Wat is de rol van de Raad bij de inwonersparticipatie in het kader van de nieuwe Omgevingswet ?*

Het controleren van het bestuur is een formele rol van de gemeenraad. Door verkiezingen hebben inwoners hier periodiek invloed op. Maar hoe zit het tussen de verkiezingen door ? En wanneer hoeft er geen participatie te zijn ? Inwoners lijken wel eens rollen van bestuur en Raad over te (willen) nemen als het aankomt op participatie: de spanning tussen de directe, participatieve en representatieve democratie. Hoe ga je als Raad daarmee om ?

De Raad is primair verantwoordelijk voor de monitoring en het bewaken van het participatieproces, een gebruikelijke taak binnen de gemeente.

Bij het participatieproces is de Raad als hoogste bestuursorgaan en als initiatiefnemer van het proces **kaderstellend**, als bewaker van het proces actief. Als beoordelaar van de resultaten **controlerend. Tenslotte** als bruggenbouwer en als bewaker van het democratisch besluitvormingsproces, **volksvertegenwoordigend**.

In haar kaderstellende rol maakt de gemeenteraad ook een heldere rolverdeling tussen raad en college, waarbij wordt aangegeven wie het proces trekt, wie wanneer aanschuift en wie de

woordvoering doet richting de inwoners. Aanbevelenswaardig is om de procesafspraken met de inwoners te maken, zodat sneller commitment aan het proces wordt verkregen. Tenslotte beziet de raad, vanuit haar controlerende rol, of niet alleen het plan aan de kaders voldoet, maar ook of het participatieproces is uitgevoerd en de uitkomst recht doet aan alle betrokkenen.

Aandachtspunt en spelregels voor raadsleden. In de praktijk profileren fracties zich vooral met scherpe en kritische vragen. Voor het stimuleren van het participatieproces is echter welwillendheid en een open dialoog nodig. In deze fase zijn daarom open vragen nodig, zonder dat daarin al een oordeel is opgenomen. Voorkomen moet worden dat raadsleden en commissieleden in deze fase teveel met zich zelf bezig zijn, uit een soort scoringsdrift. De uitdaging bij dit alles om juist initiatiefnemers, inwoners en maatschappelijke organisaties te laten scoren. Dat vereist een andere benadering van raadsleden. Vier (extra) rollen of functies die daarbij aan de orde kunnen komen worden hierna beschreven.

Extra dilemma 3.a. (gelet op het voorgaande): *Welke extra rollen of functies kunnen raadsleden nog meer hebben ?*

Extra mogelijke rollen of functies van raadsleden en commissieleden kunnen tijdens het participatieproces van pas komen.

Als **facilitator** zorgt hij/zij dat anderen een mooi resultaat bereiken. Hij/zij ondersteunt anderen bij het proces en organiseert mogelijk podiumbijeenkomsten. Meer faciliteiten ter ondersteuning zijn denkbaar.

Als **deelnemer** doet hij/zij mee aan het interactieve proces en gaat het gesprek aan met de initiatiefnemers, inwoners en maatschappelijke organisaties. In dit verband is het goed te beseffen dat ook aan verwachtingenmanagement moet worden gedaan, zodat rolambities en rolverwachtingen op elkaar worden afgestemd. Dat draagt bij aan het scheppen van wederzijds vertrouwen.

Als **selector** kan men aan het eind van het interactief proces mogelijk nog keuzes (moeten) maken. Ook hier is een goed verwachtingenmanagement cruciaal.

Tenslotte accepteert de **adaptor** de uitkomsten van het interactief proces, zolang die binnen de gestelde kaders vallen. Zorgvuldigheid is hierbij vereist.

Nader: In de praktijk zal een combinatie van rollen of functies aan de orde kunnen zijn.

Een ander aspect van inwonersparticipatie **bij overheidsinitiatieven en externe initiatieven** is dat vaak vrij snel een klankbordgroep wordt ingesteld. Maar, dan rijst de vraag:

Dilemma 4: *Klankbordgroep instellen: goed idee of kan het anders ?*

Om antwoord te krijgen of het instellen van een klankbordgroep niet anders kan, hebben studenten van de Erasmus Universiteit zich over die kwestie gebogen. Hierna volgen hun bevindingen.

Inwonersparticipatie, nader beschouwd. Gemeenten willen – al dan niet gestimuleerd door de Omgevingswet en transities in het sociale domein – steeds meer ruimte geven aan ideeën en initiatieven in de lokale samenleving. Om die participatie in goede banen te leiden, gebruiken ze nog veelal de participatieladder van Arnstein uit 1969, of een afgeleide daarvan.

Het instellen van een klankbordgroep maakt, als participatievorm, behoort bij de derde trede van de participatieladder. Deze ladder ontstond in de tijd dat inspraak werd geïntroduceerd.

Het gebruik van participatieladders levert vandaag de dag alleen niet altijd meer het gewenste effect. Integendeel zelfs. Met uitzondering van enkele schaarse voorbeelden zijn de inwoners en overige participanten in Hilversum in de regel niet tevreden over het gevolgde participatieproces bij initiatieven. Stadmakersplatform Volq werkte daarom met studenten Bestuurskunde van de Erasmus Universiteit Rotterdam aan een alternatief.

Negatieve effecten van de ladder. Eerst even in het kort enkele nadelen van het gebruik van participatieladders. Ten eerste zijn verreweg de meeste ladders gedefinieerd vanuit de overheid. Ze leggen vooral nadruk op de rol van de overheid (faciliteren, consulteren, delegeren, et cetera) en helpen bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties niet om hun rol in te vullen. Onbedoeld zorgt de participatieladder daarmee eerder voor controle en sturing door de overheid, dan voor ruimte voor de lokale samenleving. De participatieladder biedt kortom geen goede oplossing voor overheidsparticipatie.

Observatie over de Hilversumse situatie: In allerlei terugkoppelingen en uitingen van de huidige en voormalige participanten worden klachten over het gevoel van sturing door de gemeente gehoord en gelezen. Ook terugkoppelingen van het gevoerde participatieproces en delen van de opgehaalde resultaten blijven veelal achterwege (voorbeeld: klankbordgroep Anna's Hoeve (RvP)). Ook verslagen van bijeenkomsten worden gemist (voorbeeld: werkgroep 5.1.2.e (PW)).

Ten tweede doet de participatieladder geen recht aan de complexe en diverse maatschappelijke opgaven die er spelen. De ladder wekt in de praktijk onbedoeld de indruk dat je als gemeenten één dominant participatieniveau kan kiezen als bestuursstijl (of hooguit één participatieniveau per project of proces). Hierdoor kan de gemeente niet flexibel inspelen op de hedendaagse dynamiek en behoeften in de maatschappij. Bovendien schept deze benadering bij bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties verkeerde verwachtingen. Als er tijdens participatieprocessen onvrede onder participanten ontstaat, gaat dit vrijwel nooit over de inhoud maar bijna altijd over het proces.

Observatie over de Hilversumse situatie: Vaak gehoorde klachten van (voormalige) participanten.

Ten slotte wordt de participatieladder ook steeds vaker toegepast om per doelgroep de ruimte te bepalen die er is om mee te doen. Er worden bij de start van een project uitgebreide doelgroepanalyses en stakeholderanalyses gemaakt. Op basis daarvan worden mensen uitgenodigd om aan een participatieproces deel te nemen. Regelmatig wordt op deze wijze in projectorganisaties vóór de start van een participatieproces bepaald in welke mate mensen iets mogen vinden. Als dit al ooit heeft gewerkt, dan is dat tegenwoordig in ieder geval niet meer zo. De ruimte voor goede ideeën vanuit de samenleving wordt hierdoor te zeer ingeperkt, de kans op mooie nieuwe ontwikkelingen en initiatieven wordt verkleind, en er ontstaat bij inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties te vaak onbedoeld de indruk dat de participatie slechts schijn is.

Observatie over de Hilversumse situatie: Vaak gehoorde klacht dat het wel lijkt of de gemeente alleen maar aan het ophalen is en dat er niet goed geluisterd wordt.

Het alternatief: de participatietrechter. Genoeg redenen om te werken aan een alternatief voor de participatieladder. Met die ambitie zijn studenten Bestuurskunde van de Erasmus Universiteit Rotterdam aan het werk gezet. Via individuele gesprekken met bewoners, ondernemers, vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en ambtenaren, aangevuld door creatieve sessies, zijn ze tot een nieuwe procesaanpak voor participatie gekomen. Dit is een iteratief procesmodel waarmee initiatiefnemers de participatie kunnen organiseren van eerste idee, via een gedeelde ambitie en verschillende plannen, tot uiteindelijk een zichtbaar, zo breed als mogelijk gedragen resultaat. De genoemde studenten hebben dit in een model van een **participatietrechter** gegoten.

De aanpak maakt gebruik van actuele inzichten rond onder meer *appreciative inquiry*, *design thinking* en *deep democracy*. Het model helpt om in een proces de juiste stappen te zetten, met elkaar een goede balans te vinden tussen richting geven en ruimte bieden, en op het juiste moment de juiste vragen met elkaar te bespreken.

Nader: Op 3 februari 2022 is met raadsleden, collegeleden, inwoners en andere geïnteresseerden een inspiratiesessie gehouden over het concept van de dilemmalogica. Kortheidshalve wordt verwezen naar de presentatie van die genoemde sessie, die in ibabs is geplaatst.

De hierna volgende opzet voor een meer iteratief proces van inwonersparticipatie zou eigenlijk een logische vervolgstap daarvan kunnen zijn in de uitwerking van participatie naar Hilversums model.

Opzet om te komen tot een iteratief participatieproces: *op weg van eerste idee naar een zichtbaar en zo breed mogelijk gedragen resultaat via de participatietrechter.*

Participatietrechter: algemene spelregels

- Zorg ervoor dat iedereen die dat wil ook daadwerkelijk kan meedoen.
- Stel, open vragen en luister naar elkaars ideeën en dilemma's.
- Zet een brede mix van aansprekende communicatiemiddelen in om betrokkenen uit te nodigen om mee te doen.
- Check voor je doorgaat naar de volgende fase bij betrokkenen of hun input op een zorgvuldige wijze is verwerkt.
- Creëer energie op de plek waar de ontwikkeling speelt.
- Zorg dat je een centrale plaats hebt waar informatie gedeeld wordt.
- Vier mijlpalen en successen met betrokkenen.

De gekozen participatievorm, de participatietrechter, kent in het voorgestelde iteratieve proces vier fasen.

Fase 1: *VAN EERSTE IDEE NAAR GEDEELDE AMBITIE*

CENTRALE VRAAG: Wat is onze gedeelde ambitie en hoe gaan wij hierover in gesprek ?

Vragen voor de initiatiefnemer:

- Waar wil je dat het idee aan bijdraagt ?
- Met welke kaders moet dit idee rekening houden en waar zit de ruimte ?
- Welke middelen zijn nodig om dit eerste idee verder te brengen ? Denk aan tijd, budget, kennis, informatie en mankracht)
- Welke ondersteuning heb je nodig en van wie ?
- Wie willen mogelijk meedenken over jouw idee ?

Vragen voor het gesprek:

- Wat vinden de betrokkenen van het idee ?
- Delen betrokkenen het vraagstuk/de ambitie achter het idee ?
- Waarover en hoe willen betrokkenen in gesprek gaan over dit idee ?
- Welke informatie hebben betrokkenen nodig ?

- Welke afspraken willen betrokkenen maken over het proces ?
- Wat moet er tijdens het proces gebeuren om alle betrokkenen een goed gevoel te laten houden ?

Fase 2: *VAN GEDEELDE AMBITIE NAAR MOGELIJKE OPLOSSINGEN*

CENTRALE VRAAG: Welke mogelijkheden zijn er om de gedeelde ambitie te realiseren ?

Vragen voor de initiatiefnemer:

- Welke mogelijke oplossingen zie je in eerste instantie zelf ?
- Via welke creatieve werkvormen kun je open met betrokkenen in gesprek over mogelijkheden ?
- Aan welke randvoorwaarden moeten de mogelijke oplossingen voldoen ?

Vragen voor het gesprek:

- Op welke manieren kunnen en willen betrokkenen hun ideeën over mogelijkheden inbrengen ?
- Waar kan het gesprek tussen betrokkenen het beste plaatsvinden ?
- Welke wense4n en eisen hebben we ten aanzien mogelijke oplossingen ?
- Welke mogelijke oplossingen zijn er te bedenken ?

Fase 3: *VAN MOGELIJKE OPLOSSINGEN NAAR EEN CONCREET VOORSTEL*

CENTRALE VRAAG: Wat is het uiteindelijke voorstel om met elkaar onze gedeelde ambitie te realiseren ?

Vragen voor de initiatiefnemer:

- Nemen alle betrokkenen nog met een positief gevoel deel aan het gesprek ?
- Wat is een goede werkvorm om uit alle mogelijke oplossingen een keuze te maken ?
- Hoe ga je het uiteindelijke voorstel concreet en aansprekend uitwerken ?
- Hoe zorg je ervoor dat alle belanghebbenden voor het einde van deze fase op de hoogte zijn van het uiteindelijke voorstel ?

Vragen voor het gesprek:

- Hoe komen we met elkaar van alle mogelijke oplossingen tot een concreet voorstel ?
- In welke mate voldoen de mogelijke oplossingen aan de gestelde eisen en wensen ?
- Welke oplossing of combinatie van oplossingen voldoet het beste aan de eisen en wensen ?
- Kunnen alle betrokkenen zich in het uiteindelijke voorstel vinden ?
- Wat zijn de consequenties voor alle betrokkenen en vraagt dat nog verdere actie ?

Fase 4: *VAN CONCREET VOORSTEL NAAR ZICHTBAAR RESULTAAT*

CENTRALE VRAAG: Hoe gaan we met elkaar de gekozen oplossing omzetten in zichtbare resultaten ?

Vragen voor de initiatiefnemer:

- Moet iemand een uiteindelijk besluit nemen over het voorstel ?

- Hoe houd je de energie bij betrokkenen vast tot het moment dat de gekozen oplossing is gerealiseerd ?
- Hoe kun je betrokkenen een rol geven bij de uitvoering ?
- Hoe zorg je ervoor dat betrokkenen de ontwikkelingen goed kunnen blijven volgen ?

Vragen voor het gesprek:

- Welke partijen zijn nodig om te komen tot een zichtbaar resultaat en wie is eindverantwoordelijk ?
- Komen er nog andere ideeën/initiatieven uit dit proces voort die opgepakt kunnen worden ?
- Wie wil een actieve rol blijven spelen en hoe geven we de samenwerking tijdens de uitvoering goed vorm ?

Tenslotte: nut en noodzaak van het hebben van spelregels bij het participatieproces. In het visiedeel van dit document zijn uitgangspunten opgenomen op het gebied van houding en gedrag in een participatieproces. In dit beleidsdeel wordt geopperd een **checklist** voorhanden te hebben. Die moet uiteraard nog worden gemaakt. Die checklist is bedoeld om jezelf de juiste vragen te stellen voordat een participatieproces begint. Maar met alleen de juiste houding en de juiste vragen vooraf zijn we er nog niet. Om vroeg in het proces goed met verwachtingen te kunnen om gaan is ook belangrijk om te weten welke formelere spelregels en kaders gedurende het proces worden gehanteerd.

Vragen die daarbij op kunnen komen zijn:

- Aan welke voorwaarden moet een initiatief voldoen ?
- Langs welke criteria wordt een initiatief beoordeeld, als dat nodig is ?
- Gelden dezelfde spelregels voor overheidsinitiatief, inwonersinitiatief en extern initiatief ?

De spelregels kunnen mede-afhankelijk zijn van het doel van participatie. Als bijvoorbeeld het vergroten van draagvlak een doel is, moeten de spelregels helpen om antwoord te geven op vragen als: “Wat definiëren wij als draagvlak ?” en “Wanneer zijn wij tevreden ?”. Kortom, alle reden om bij elka van de drieeerder genoemde vertrekpunten, t.w. overheidsinitiatief, inwonersinitiatief en extern initiatief vooraf spelregels te formuleren.

In 2009 heeft de Nationale Ombudsman in het rapport 'We gooien het de inspraak in' een aantal spelregels geformuleerd. Die zijn te vinden via www.nationaleombudsman.nl. Hiernaar wordt verder kortheidshalve verwezen. Het is goed voor alle participanten en de betreffende raadsleden en commissieleden om deze spelregels vooraf te kennen.

Zoals het zich nu laat aanzien treedt de nieuwe Omgevingswet op 1 juli 2023 in werking. Dit kan gevolgen hebben voor de voorwaarden en spelregels waar binnen inwonerinitiatieven kunnen plaats vinden. Dit geldt ook voor spelregels van externe initiatieven. Deels zijn deze wettelijk vastgelegd, bijvoorbeeld bij vergunningtrajecten.

Participatievormen

Inleiding. Om concreet uitvoering te kunnen geven aan participatie bestaat tenminste behoefte onder inwoners en ambtenaren aan een **overzicht** van vormen van participatie. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen participatie bij overheidsinitiatieven, inwonersinitiatieven of externe initiatieven, omdat de keuze voor een vorm niet afhangt van de initiatiefnemer. Het is meer afhankelijk van de kenmerken van het proces.

Voorbeelden. Een aantal, niet uitputtende opgesomde, voorbeelden van opgenomen vormen zijn: participatietrechter, gebiedstafel, burgerpanel, burgerforum, burgertop, klankbordgroep, (tijdelijke) whatsappgroep, online meeting, uitdaagrecht, buurtwandeling, informatiebijeenkomst, 360 graden feedbacksessie, etc. Velen daarvan worden al in Hilversum gebruikt.

Overzicht. Per opgenomen vorm in het overzicht worden een aantal kenmerken benoemd, die kunnen bepalen of de vorm geschikt is in het betreffende participatieproces. Deze kenmerken kunnen zijn: de fase van het initiatief, het schaalniveau, het aantal deelnemers, de mate van invloed en online en/of offline.

Opzet overzicht in format (voorbeeld):

Vorm	Fase initiatief	Mate van invloed	Schaalniveau	Aantal deelnemers	Online/offline
Participatie-trechter	Bij start overheids-initiatief of extern initiatief en verder in alle vervolgfasen	Informeren, Adviseren. Raadplegen, Co-creatie, Meebeslissen	Gemeente, wijk, buurt, straat	1-100	Online/offline
Etc., etc.					

Nb. Uiteraard moet dit overzicht nog verder worden ingevuld met alle participatievormen die in Hilversum gangbaar zijn en overige vormen, die ook bruikbaar lijken.

De mate van invloed die in het bedoelde overzicht kan worden geduid, is afkomstig van de participatieladder die in Nederland gangbaar is, te weten: informeren, adviseren, raadplegen, co-creatie, meebeslissen en zelfbestuur/zelfbeheer.

Zaak nummer:	Zienswijze: 7	verwerkt in nota Zienswijze
1294440	Er moeten in Hilversum duurzame, betaalbare woningen bij komen. Ook voor 'doorstarters' zoals ik die met twee kinderen op zoek zijn. Momenteel ben ik overgeleverd aan particuliere beleggers en betaal ik de hoofdprijs. Ik ben bang dat ik in deze regio niet meer aan een betaalbare woning kan komen en over een paar jaar als 'economisch vluchteling' het Gooi zal moeten verlaten nadat ik mijn spaarpot leeg heb betaald. En dat terwijl mijn kinderen hier een fijne plek hebben en ik graag bij ze in de buurt wil blijven wonen, ook omdat mijn ex hier een huis heeft gekocht. Verbied verhurende beleggers op deze markt, zorg voor renovatieprojecten van leegstaande kantoren, zorg voor tiny house locaties, zet de woningbouwcoöperaties hier vol voor aan het werk om de woonopgave te realiseren zodat er een eerlijke verdeling komt. En als er hulp nodig is om de duurzame plannen mee te realiseren ben ik beschikbaar. Dan is er meteen ook de koppeling tussen woon en werk in Hilversum waar ik al jaren naar streef.	nr. 7

Zaak nummer	Zienswijze 8	Verwerkt In nota zienswijze
1298212	DORPS ÉN STADS TEGELIJK en GEZONDE GROEI Zienswijze: Als we gezonde groei nastreven en tegelijkertijd stads en dorps willen zijn, dan zullen we ons bewust moeten zijn dat we begrensd worden door dorpse infrastructuur: de driften. En dat we gezonde groei en de stadse allure alleen kunnen waarmaken als we niet langer de kop in het zand steken en echte keuzen maken ten aanzien van de bereikbaarheid, gericht op gedragsverandering in de mobiliteit, want verstikking door nodeloos autogebruik ligt op de loer. Toelichting: Ik onderschrijf graag uw stellingname 'Stad én dorps tegelijk', maar ik mis in de visie de doorwerking van de consequenties die hieraan verbonden zijn. Met name de doorwerking op de dorpse wegenstructuur waarmee we het moeten doen: de oude centrumgerichte driften, geschikt voor schapen, maar niet voor de mengeling van autoverkeer en de andere meer kwetsbare verkeersdeelnemers. Want nog steeds heeft 50% van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst en geen bestemming in de binnenstad. Er zijn passages in de Omgevingsvisie waarin dit erkend wordt. Denk aan de tekst: Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten. Echter, daarna steekt de Omgevingsvisie haar kop in het zand met uitspraken als 'meervoudig ruimtegebruik' en de onwil om de discussie te starten over echte keuzes ten aanzien de inrichting van de openbare ruimte. U framet dit volledig onterecht als discussie 'voor- of tegen de auto' en slaat daarmee de inhoudelijke argumenten dood. Natuurlijk is voor veel inwoners en ondernemers de auto nu nog belangrijk, maar daarnaast zijn er meer hard werkende, hard lerende en winkelende Hilversummers die conform uw eigen visie belang hechten aan ontmoeten, ruimte voor de fiets en voor lopen. U zou in projecten als de herinrichting van de Gijsbrecht en de Havenstraat kunnen tonen wat uw visie waard is.	nr. 8 A
	BIJLAGE: Arm Schapendorp	
1298212	WIJKGERICHT ONTWIKKELEN EN VERSTERKEN Zienswijze: Laat de Omgevingsvisie sturend zijn bij uw wijkgerichte gebiedsagenda's. Toon leiderschap en zet u proactief in voor draagvlak voor de keuzen uit uw visie, bijvoorbeeld met uw wenkend perspectief van uw prioriteitsvolgorde in de openbare ruimte. En geef uw projectleider de kracht om conform uw prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen te handelen, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk). Ter toelichting De sturende werking van de Omgevingsvisie lijkt uiteen te spatten in deelprojecten. De Omgevingsvisie zou als wenkend vergezicht sturing moeten geven aan uitwerkingsplannen, echter voor de inrichting van de openbare ruimte lijkt de Omgevingsvisie door te verwijzen naar de eigen dynamiek van de 'nieuwe gebiedsgericht aanpak' en naar sectorale projecten als de groenvisie en het fietsplan. En uiteraard is draagvlak per uitwerking een belangrijk goed, maar als de uitdaging zo groot is, kun je als overheid niet zeggen dat veranderingen alleen kunnen als er draagvlak 'voor het oprapen' ligt. Draagvlak is niet iets stati,sch dat je kunt uitvragen, maar iets dynamisch, een werkwoord. Door in een serieus gesprek te gaan met bewoners en bedrijven en daarin een wenkend perspectief te gebruiken kan draagvlak voor plannen ontstaan. En met de prioriteitsvolgorde inrichting openbare ruimte hebben we dat wenkende perspectief. Laat dat de missie zijn van de projectleiders van alle deelprojecten en geef deze projectleider daarin stevige ruggensteun. Ter illustratie: - Ga op buurtniveau in gesprek over de invulling van de openbare ruimte met als wenkend perspectief de prioriteitsvolgorde groen en water, ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren, alleen groen of de open vraag: wat wilt u? En dan de buurtomvang aanpassen aan de schaal waarin de bewoners zich herkennen. - De Gijsbrecht ,Uw 'ontwerpprincipe openbare ruimte' luidt: "groen en water hebben de eerste prioriteit, ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk." (einde citaat) En dan is het wrang dat tegelijkertijd de gemeente bij het begint van de participatie over de Gijsbrecht meegeeft dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie mogen worden gesteld. Dat was toch het sluitstuk? Hoe serieus neemt uw eigen beleid? - De Havenstraat Bij de aanpak Havenstraat is straks te zien hoe serieus u uw beleid neemt. De huidige fietspaden zijn echt te smal, zeker met alle innovaties op dit gebied zoals elektrische fietsen en bakfietsen. Mooi uitgangspunt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt vanuit uw visie en de prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg? Met als wenkend perspectief een koele groene route, ruimte voor ontmoeten, lopen en de fiets.	nr. 8 B

1298212	DE BASIS OP ORDE Zienwijze: Autoverkeer is de belangrijkste veroorzaker van geluidsoverlast en luchtverontreiniging in Hilversum. Het is daarom zaak om via gedragsverandering het autoverkeer te beperken tot het hoogst noodzakelijke. Gelukkig gaan de meeste hardwerkende, hard lerende en winkelende Hilversummers al met de fiets of lopend naar hun bestemming in Hilversum en de regio, maar nog steeds heeft meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst of bestemming in het centrum. Het zou voor alle verkeersdeelnemers en voor de basiskwaliteit een groot goed zijn als de centrumring en de toeleidende driften verlost worden van dit doorgaande autoverkeer. De omgevingsvisie kan hiervoor door contextverandering van de wegenstructuur een impuls geven. Ter toelichting: Hilversum is een schapendorp met driften die allemaal op het centrum gericht zijn en die elkaar ontmoeten op driehoekige brinken. En nog steeds zijn dat de kortste routes in ons dorp. TomTom en de Hilversumse automobilist weten dat. 50% van het autoverkeer op de binnenring heeft geen herkomst en geen bestemming in het centrum, maar is doorgaand. En de verkeersafwikkeling van auto's is wat anders dan die van schapen. Als we geen context verandering aandurven, dan zal het dorp volledig verstikken. Steden als Parijs, Madrid, Milaan en Barcelona zijn al overgegaan tot drastische herbestemmen van autoruimte naar leefruimte. Wil ons dorp haar stadse allure behouden, dan is nu lef en leiderschap nodig gericht op het stimuleren van gedragsverandering. En dan niet alleen de worst, maar ook de stok durven hanteren, anders gaat het niet gebeuren.	nr. 8 C
	Bijlage: Arm Schapendorp (met twee tips voor aanzet gedragsverandering)	
1298212	GROEN Zienswijze: Klik uw visie op groen vast en toon leiderschap bij de uitvoering. Herstel met het uitvoeringsprogramma Groen de balans van het gebruik van de openbare ruimte. Geef uw projectleider de kracht om te handelen conform uw prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk). Ter toelichting: Voor Groen tempert u in de Omgevingsvisie de verwachtingen omdat u vreest voor het ruimtebeslag. U voelt zich gedekt door Dudok die het groen in de buitengebieden vanuit de compacte stad bereikbaar wilde maken en door veel groen in tuinen/op privéterreinen. Dat was niet de uitslag van de participatie! Het huidige groenplan, met onder andere de koele routes, heeft potentie, maar alleen als u uw prioriteitstelling voor gebruik van de openbare ruimte serieus neemt en de projectleider hier de ruimte voor krijgt en voelt.	nr. 8 D
1298212	EEN VISIE MET STURENDE WERKING Zienswijze: Maak er een visie van waar een sturende werking van uit gaat. Toon lef door echte keuzes te maken, te agenderen wat belangrijk is en toon leiderschap door in uw projecten en wijkgerichte wijkgerichte gebiedsagenda's draagvlak te verwerven voor uw wenkend perspectief, mede mogelijk gemaakt door de eerdere opbrengst van de participatie van de Hilversumse samenleving. Ter toelichting: In hoofdstukken 2 t/m 4 schrijft u dat u primair grote stappen wil zetten op het gebied van duurzaamheid. Maar de domper komt aan het einde: U dit niet wil 'vastklikken' maar kiest voor een 'stap voor stap' benadering, waarbij de eerstvolgende nieuwe stap wordt doorverwezen naar een volgende collegeperiode. Substantiële hoognodige nieuwe acties en pijnlijke keuzen ten gunste van de duurzaamheid worden op de lange baan geschoven. Bijvoorbeeld voor groen-, fiets- en energiebeleid, waarvan in hetzelfde stuk staat dat we volgens de milieueffectrapportage de doelstellingen met de op het vuur staande maatregelen niet gaan halen. U durft geen keuzes te maken en geen nieuwe koersen te agenderen. Kortom, u toont geen visie. Er gaat zo geen sturende werking uit van de Omgevingsvisie, terwijl deze daar wel voor bedoeld is. Uw duurzaamheidsuitspraken komen daarmee meer in het licht te staan van 'greenwashing' van uw huidige beleid. • Denk aan de woorden van de deskundigen uit de inspiratiebijeenkomst van de Raad: Voorkom voortsukkelen! The proof of the pudding is the eating. • U spiegelt de Omgevingsvisie aan de durf van Dudok om 100 jaar geleden een nieuwe koers uit te zetten echter u toont niet het leiderschap om met lef het roer om te gooien. En het is echt zover. Neem mobiliteit. Eens in de 26 jaar moet het roer drastisch om want we redden het echt niet meer met nog slimmere verkeerslichten en wat lokale verkeersmaatregelen. Daarmee organiseren wij onze eigen teleurstelling. Uitslag van de participatie was: wij willen meer groen en ruimte voor de fiets en een bestuur die hiervoor durft te kiezen. Dat zie ik niet terug. Deze 'visie' roept een klassieke Monty Python-scène in herinnering: https://www.youtube.com/watch?v=YawagQ6lLrA Een 'crimineel gebrek aan leiderschap' noemde de VN dit soort beleid	nr. 8 E
	. Zie bijlage: Iedere 26 jaar een Omslag in Verkeersbeleid	

1298212	ENERGIE Zienswijze: Verplicht bedrijven tot zonnedaken. Neem de laatste belemmeringen weg voor panelen op monumenten en in beschermde stads- en dorpsgezichten. Benut kansen in buitengebied en plaats minstens één windmolen. NU nodig, en omkeerbaar als de toekomst alternatieven biedt. Toelichting: De PlanMER toont dat we de energiedoelen in 2040 niet halen met alleen de huidige maatregelen. Dat zet u echter niet aan tot actie, doch u volstaat met de ingezette maatregelen in de Transitievisie Warmte en de RES. En u schuift goede bedoelingen door naar de actualisatie van de Transitievisie Warmte in 2026. Dit terwijl u nu tekort schiet in het aanpakken van de huidige bedrijven en de grote energiebesparende mogelijkheden die er liggen. Hierbij zou de gemeente haar 'stimulerend handhaven' niet alleen voor enkele bedrijven in moeten zetten maar voor alle ondernemingen in Hilversum. En daarnaast zou de gemeente bij alle bouw en renovatie voor bedrijventerreinen (bv Arenapark, Havenkwartier), gebouwen en woningen moeten eisen dat het duurzaam en energieopwekkende gebouwen worden om nu al te 'bouwen aan de toekomst' en niet te accepteren dat er nog 'slechte' gebouwen bij komen. Geef uw keuze voor zonnepanelen een boost door uw instrumentarium richting daken van bedrijven te versterken en forceer een doorbraak door de laatste belemmeringen weg te nemen voor zonnepanelen voor de beschermde stads- en dorpsgezichten en vooral bij onze monumenten. Hilversum is een monumentenstad. Kunnen wij gerenommeerde kunstenaars en architecten vinden die onze monumenten een energie-impuls anno 2023 kunnen meegeven? Het Louvre heeft haar piramide, het Stedelijk museum haar badkuip. Welke zichtbare toevoeging van zonnepanelen is de publiekstrekker op ons Raadhuis waarmee we accentueren dat monumenten levende objecten zijn? En dat accent laten terugkeren op al onze monumenten waarmee de route daarlangs wereldfaam krijgt. En het is omkeerbaar, dus als er later andere energieoplossingen zijn, dan kunnen we de oude glorie herstellen, hoewel de Parijzenaars uiteindelijk de Eiffeltoren ook niet kwijt willen. En vergeet de buitengebieden niet. Besef dat het NU nodig is. En nogmaals, het zijn omkeerbare maatregelen als zich in 2040 andere opties aandienen. Verder zou het de Hilversumse samenleving sieren als wij minstens één windmolen oprichten, in plaats van 'not in my backyard' door te verwijzen naar meer landelijke gebieden. De driehoek Vituskerk, televisietoren en de Hilversumse windmolen, een drie-eenheid in ons coulissen-landschap. Wij hebben in ons klimaat de mix zon-wind nodig voor continuïteit in de stroom-voorziening en één windmolen levert net zoveel energie als 30.000 zonnepanelen. Ik kan tegenover mijn kleinkinderen niet verantwoorden dat we ook deze omkeerbare stap niet zetten in Hilversum	nr. 8 F

1298212	DUURZAAM HILVERSUM - MOBILITEIT Zienswijze: Klik uw mobiliteitsvisie vast. Laat bij de inrichting van de openbare ruimte zien dat u, in samenhang met de ruimte voor groen en ontmoeten, de prioriteit legt bij het vervoermiddel waar hard werkende, hard lerende en winkelende Hilversummer het meest over beschikken en ook het meest gebruiken: lopen en fietsen. Geef deze sturing en kracht mee aan uw projectleiders. Toelichting: De Omgevingsvisie zou sturing moeten geven, echter voor mobiliteit lijkt het erop dat de gemeente doorverwijst naar uitvoeringsplannen Mobiliteit en naar wijkplannen (ABC?). Daarmee spat de sturende werking van de overall-visie uiteen. § Wil een verdichtende stad leefbaar en bereikbaar blijven dan is gedragsverandering nodig, vaak te stimuleren door een drastische doorbreking van patronen. Onderzoek toont aan dat door een verhuizing of een 'knip' in een ingesleten autoroute een deel van het interne autoverkeer 'verdampt' ten gunste van ruimte voor fiets, lopen en ontmoeten en ten gunste van het noodzakelijke autoverkeer. Met aanLOOPstraat Havenstraat ligt een 1e stap voor het oprapen. Vele andere verstikkende steden in binnen en buitenland gingen Hilversum voor. § U schrijft: "ruimte voor andere doelen (lopen/fietsen, ontmoeten, deelmobiliteit) gaat op termijn ten koste van ruimte voor de auto". "Van (verkeers-)circulatieruimte naar leefruimte". Ook het amendement rond begrippen al 15-minutenstad en het STOMP-principe geven hoop. Maar u zet er gelijk een grote domper op omdat u het mobiliteitsbeleid niet wil vastklikken en wilt waken voor 'een gepolariseerde discussie'. Daarmee gaat u de inhoudelijke argumenten uit de weg (zie bijlage). U zet het in de sfeer van 'voor' of 'tegen' de auto, waarmee u het belang van de leefbaarheid en het toekomstig functioneren van Hilversum sterk te kort doet en wegkijkt van het feit dat er een significante verandering nodig is. Deze durf heet 'durven agenderen' in plaats van 'polariseren'. Durven duidelijk maken wat belangrijk is en op pad gaan om draagvlak te verwerven voor een wenkend perspectief, zoals uw prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte. Onbegrijpelijk dat u de onderstaande quotes uit uw visie niet vastklikt maar afremt. De Omgevingsvisie zou de basis en het toetsingskader moeten zijn waarmee u richting en rugdekking geeft aan het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Quotes uit uw teksten: - In het algemeen geldt dat in de openbare ruimte groen en water de eerste prioriteit hebben. Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk. - Het inrichten van een leefomgeving die uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en die veilig is. Dat betekent vooral dat gezocht wordt naar mogelijkheden om de rol van de auto in de openbare ruimte te verkleinen. De vrijkomende ruimte kan worden benut voor spelen, sporten, ontmoeten en groen. - De grootste winst zit in het realiseren van een betere openbare ruimte. Dat kan alleen als het ruimtebeslag van de (stilstaande) auto in de stad afneemt. Voor de openbare ruimte is het toekomstbeeld 2040: - Meer ruimte voor groen en bomen. - Meer ruimte in de directe woonomgeving om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten. - Meer ruimte voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit: - Meer ruimte om overtollig water bij extreme neerslag op te vangen en vast te houden. - Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten. Maar vervolgens trekt u uw keutel is als het gaat om vastklikken en doorpakken!	nr. 8 G
	BIJLAGE: 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets	
1298212	EEN EERSTE STAP VOOR MOBILITEIT Zienswijze U klikt het beleid voor mobiliteit niet vast maar kiest voor 'stap voor stap'. In dat geval ben ik zeer benieuwd hoeveel lef en leiderschap u toont bij uw eerste stappen die voor het oprapen liggen. Laat u zien dat u uw prioriteitsvolgorde voor de inrichting van de openbare ruimte serieus neemt? (Ik ga even voorbij aan het feit dat ik niet begrijp waarom u uw visie op mobiliteit niet vastklikt). Ter toelichting: Zes kansen om nu te laten zien wat uw beleid u waard is: 1. Ontsla de Gijsbrecht van het gemeentelijke dictaat dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie staan en ga voor een echte ontmoetingsruimte. 2. Ontdoe aanLOOPstraat Havenstraat van doorgaand autoverkeer. Los in het verlengde van het wensbeeld van de ondernemers de auto-aansluiting Vaartweg op door de Havenstraat tussen de Vaartweg en Ruitersweg autovrij te maken. 3. Plaats direct een 30 km/uur borden langs de parkeer-/binnenring, om te beginnen op de 's-Gravelandseweg bij entree winkeldeel en zet dit door tot aan rotonde Gooiland. 4. Leidt de fietsers 's-Gravelandseweg - Kerkbrink - Langestraat NIET om via Oude Torenstraat en flessenhals Vaartweg. 5. Laat buiten winkeltijden de fiets toe tussen Voorhoeve en de Kerkbrink. 6. Hef op de Groest het fietsverbod op, dat tijdens de Coronatijd 'tijdelijk' is ingesteld. De bibliotheek als zevende kans: Ik voorzie een enorme handhavingsstrijd en ergernis met het fietsparkeren als straks de bibliotheek in de Kerkbrink wordt gevestigd. Nu al is het in de Zeedijk en Herenstraat dweilen met de kraan open. Een fietsenstalling zou onderdeel van het businessplan voor de nieuwe locatie van de bibliotheek moeten zijn. Een meer toegankelijke fietsenstalling (naast de huidige kelder onder Hilvertshof) is noodzakelijk, bij voorkeur gelijkvloers aan de achterzijde van de bibliotheek. Per fiets direct toegankelijk vanuit de Herenstraat, waarna je lopend direct uitkomt in de bibliotheek en de Gooische Brink. Als deze kwaliteit niet geboden wordt, dan is dit straks het begin van de ellende omdat een laagdrempelige stallingsmogelijkheid direct nabij de bibliotheek ontbreekt.	nr. 8 H
	Zie bijlage Flessenhals Vaartweg/Havenstraat	

1298212	MEEDOEN IN HILVERSUM – VERVOERSARMOEDE Zienswijze: ‘Meedoen in Hilversum’ vereist dat de Omgevingsvisie het lopen en de fiets op de eerste plaats zet. Vervoersarmoede ligt immers op de loer in een auto-gedomineerde stad. Veel hard ploegende Hilversummers kunnen niet beschikken over een (1e of 2e) auto. Wel hebben we 120.000 fietsen in Hilversum. Een kans voor sociale rechtvaardigheid en inclusiviteit. Ter toelichting: Vervoersarmoede versterkt de tweedeling van de maatschappij. Het is daarom belangrijk om de fiets en het ‘lopen’ optimaal te faciliteren waarmee we zo zoveel mogelijk mensen meenemen in ‘het meedoen’. Anders bestaat er een kans dat we een grote bevolkingsgroep buitensluiten en komen we op deze manier in een neerwaartse spiraal terecht. En weet: Hilversum heeft ongeveer evenveel voordeuren als auto’s, ongeveer 50.000, echter deze auto’s zijn niet evenredig verdeeld over de voordeuren. Vele hard ploegende Hilversummers beschikken niet over een auto. Laat staan de hard werkende scholieren. Ze hebben ‘m niet of de huisgenoot is ermee weg. Maar we beschikken samen wel over 120.000 fietsen. Alleen al ter bestrijding van de tweedeling van de maatschappij en het versterken van sociale rechtvaardigheid zou de fiets op nummer 1 moeten staan. Daarmee sluiten we aan op het gegeven dat hard werkend, hard lerend en winkelend Hilversum vooral fietst en loopt.	nr. 8 I
1298212	ACTIEF EN VITAAL IN HILVERSUM Zienswijze Bij het onderwerp ‘actief en vitaal Hilversum’ zou de mens centraal moeten staat. Een Omgevingsvisie, gericht op gezondheid en bewegen. Voor iedereen: kinderen, hard werkende Hilversummers en ouderen, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draagt de auto weinig aan bij. Ook daarom zou fietsen en lopen centraal moeten staan. Zoals veilig fietsen en lopen naar school en de sportvereniging, want gedragsverandering begint bij de jeugd. Maar ook alle andere voorzieningen liggen in Hilversum op 15 minuten loop- en fietsafstand. Zouden we dat niet met voorrang veilige routes moeten faciliteren? Bijvoorbeeld autovrije schoolstraten?	nr. 8 J
1298212	TOETSINGSKADER OPENBARE RUIMTE Zienswijze: De doorontwikkeling van het toetsingskader vergt nog een stevige slag om projecten aan uw eigen prioritering ‘openbare ruimte’ te kunnen toetsen: Voldoende ruimte voor groen en water is de eerste prioriteit. Ontmoetingsplaatsen en een veilige en toegankelijke openbare ruimte zijn de tweede prioriteit. Meer ruimte voor de voetganger, de fiets en deelvervoer vormt de derde prioriteit. Ruimte voor de auto is het sluitstuk, aldus uw visie die ik graag onderschrijf. Het gevaar is dat u kiest voor een landelijke maatlat waarmee uw visie verloren gaat.	nr. 8 K

1298212	Aanvulling zienswijze Omgevingsvisie, Recent geopenbaarde schetsen voor de Kerkbrink en Gijsbrecht nopen mij tot deze aanvullende zienswijze. Beide plannen tonen aan dat de prioriteitsstelling ten aanzien van openbare ruimte slecht greenwashing is. Dan heb ik het over 1e prio voor groen, fiets, deelvervoer en de auto als sluitstuk. In haar eerste stappen doet de gemeente immers het tegendeel: • Geen veilige, logische en realistische omleidingsroute voor fiets en bus, laat staan een fatsoenlijke fietsenstalling en halteaccommodatie. De auto regeert in de Oude Torenstraat (zie bijlage). • De fiets wordt als levende verkeersremmers tussen het autoverkeer wordt op de Gijsbrecht gedrukt. Navraag bij gemeente leverde het antwoord dat het autoverkeer niet te veel ingeperkt mag worden ivm grote ongewenst effecten elders. Hoe moet dat gaan op deze fietsschoolroute in de spits? Ik onderschrijf graag de drie kanttekeningen bij de Gijsbrecht van de fietsersbond, te weten: 1. Huiverig voor menging fiets en auto, met name in spits en icm lossen/laden. Dus eisen dat dit goed gemonitord wordt met een helder evaluatiemoment na uiterlijk een jaar. Met de belofte dat als het te erg is we iets drastisch gaan doen tegen het autoverkeer. 2. Er zijn 2 ontwerp-varianten. De 1e heet 'nadruk op ecologisch groen' en de 2e 'nadruk op fietsparkeren'. Beiden hebben dus 'nadruk op auto(parkeren)'. Conform prio Omgevingsvisie zou je verwachten dat de gemeente kiest voor nadruk op groen en fiets, met ruimte voor de auto als sluitstuk. 3. Kruispunt Bosdrift wordt aanzienlijker eenvoudiger als in verlengde van ondernemersinitiatief de Bosdrift/Havenstraat de radiaalfunctie wordt ontnomen. Helpt ook veiligheid Bavinckschool. Nogmaals de oproep: Neem de prioriteitsstelling Openbare ruimte serieus en laat hier sturing van uitgaan naar de vele projecten en gebiedsagenda's. The proof of the pudding is the eating! Mogelijk biedt de gebiedsagenda centrum een lichtpuntje. In het concept dat 11 april in het college is vastgesteld wordt erkend dat de 's-Gravelandseweg een belangrijke fietsroute is die fietsvriendelijker moet worden. Daarin blijven de fietsroutes over de Kerkbrink gehandhaafd. Mag ik aannemen dat hier sturende werking van uitgaat naar de schetsontwerpen voor de Kerkbrink? Zie bijlage voor de andere puntjes die op de i gezet kunnen worden in deze gebiedsagenda ten einde aan te tonen dat u uw Omgevingsvisie serieus neemt. The proof of the pudding is still the eating. En over de fietsbrug: Deze investering 'ín de fiets' zou beter gedaan kunnen worden in een fietsenstalling onder de Kerkbrink. Uitnodigende toegang naast het museum. De gemeente deed ter plekke eens een soortgelijke investering in een parkeergarage met plek voor 400 auto's. Waar blijft de evenknie voor fietsers nu de bibliotheek daar komt en het ontwerp geen fietsenstallingen omvat? Kortom De prioriteitstelling uit de Omgevingsvisie is alleen greenwashing, tenzij een eerste echte stap wordt gezet om de auto als 'sluitstuk' te benaderen. Recente plannen laten het tegendeel zien!	8 L
	zie bijlage: Kerkbrink veilig, logisch en realistisch fiets en bus en zie bijlage: zienswijze gebiedsagenda centrum	

Arm Schapendorp

Over het veranderen van context voor duurzame gedragsverandering.

Arm schapendorp, als we het niet doen . . .
Hilversum is een schapendorp met driften die allemaal op het centrum gericht zijn en die elkaar ontmoeten op driehoekige brinken. En nog steeds zijn dat de kortste routes in ons dorp. TomTom en de Hilversumse automobilist weten dat. Meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring heeft geen herkomst en bestemming in de binnenstad. Echter de verkeersafwikkeling van auto's is wat anders dan die van schapen. Als we geen context verandering aandurven, dan zal het dorp volledig verstikken. Steden als Parijs, Madrid, Milaan en Barcelona zijn al overgegaan tot drastische herbestemmen van autoruimte naar leefruimte.
Wil ons dorp haar stadse allure behouden, dan is nu lef en leiderschap nodig.

Duurzaam heeft prioriteit
De meeste hardwerkenden, hard lerende en winkelende Hilversummers fietsen of lopen en dragen zo bij aan een fijne leefomgeving en duurzaamheid. Toch domineert in onze openbare ruimte de auto-infrastructuur. De Omgevingsvisie erkent dit *"Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.*
En de Omgevingsvisie vertaalt dit naar nieuwe prioriteiten; "*In het algemeen geldt dat in de openbare ruimte groen en water de eerste prioriteit hebben. Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk".*

De domper
Tegelijk worden nieuwe maatregelen doorgeschoven naar een volgende Raadperiode "*"Willen waken voor een gepolariseerde discussie en denken dat de auto in de komende jaren nog een belangrijke sociaaleconomische functie heeft"*, aldus de Omgevingsvisie. Het besef dat verandering moet, dat is er. Maar de wil om hierop te acteren ontbreekt. Het lijkt blijkbaar te moeilijk, te spannend, ondanks dat het onvermijdelijk is.

Enorme potentie
En dat terwijl er enorme potentie zit in het reduceren van "niet-noodzakelijke autoritten", zoals de vele korte ritten naar werk, school, het sportveld, enzovoort. Veruit de meerderheid (+/- 80%) van alle autoritten zijn korter dan 10 kilometer! De helft van alle ritten is zelfs korter dan 2,5 kilometer.
Uiteraard zijn een aantal van die korte ritten noodzakelijk (denk aan zware bagage of beperkte mobiliteit van een inwoners). Maar dit betekent dat voor zeker de helft van alle autoritten gesteld kan worden dat die 'niet-noodzakelijk' is.

Draagvlak
Uiteraard is draagvlak per uitwerking een belangrijk goed, maar als de uitdaging zo groot is, kun je als overheid niet zeggen dat veranderingen alleen kunnen als er draagvlak 'voor het oprapen' ligt. Draagvlak is niet iets statisch dat je kunt uitvragen, maar iets dynamisch, een werkwoord. Door in een serieus gesprek te gaan met bewoners en bedrijven en daarin een wenkend perspectief te gebruiken kan draagvlak voor plannen ontstaan.

Voorbeeld wenkend perspectief Groningen
Groningen heeft haar 'Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte' waarin groen, gezondheid, sport, ontmoeten, economie, cultuur en verkeer samen komen. Dit leverde een wenkend perspectief op van een straat van 10 even belangrijke dimensies. De klassieke ééndimensionale nota's (zoals parkeren en groen) leveren door hun begrensde reikwijdtes en doelen weinig kansrijke en substantiële koerswijzigingen op.

Contextverandering als transitiestrategie Hilversum
Contextverandering als verhuizen of een andere baan zorgt voor heroverweging van het dagelijkse vervoer. De overheid kan context veranderen door in te grijpen op de openbare ruimte waardoor oude routines doorbroken worden. En de prioriteitsstelling voor openbare ruimte biedt een wenkend perspectief: *"1e prioriteit voor groen en water, 2e voor ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Ruimte voor de auto is het sluitstuk".*

1. In de aanLOOProute Havenstraat domineert de ruimte voor de auto, terwijl de meeste mensen daar lopen of fietsen en de groennota het niet aangedurfd heeft om 'm aan te wijzen als koele route. Beloon de fietser en voetgangers en biedt ruimte aan groen, ontmoeten en ondernemen door deze route te onttrekken aan doorgaand autoverkeer (een knip tussen de Vaartweg en Ruitersweg?). Bedenk daarbij dat het vooral om korte ritten dus dat je hiermee Hilversum uitnodigt om meer te fietsen. Uit onderzoek blijkt dat het intern autoverbruik met dit soort contextveranderingen deels 'verdampt' en het leefklimaat enorm verbetert.

2. Ga op buurtniveau in gesprek over de invulling van de openbare ruimte met als wenkend perspectief de prioriteitsvolgorde groen en water, ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren of alleen groen. En dan de buurtomvang aanpassen aan de schaal waarin de bewoners zich herkennen. Echte participatie en echte co-creatie. Waar wordt ingezet op experimenten zonder heilige huisjes: radicaal ('business as unusual'), uitvoerbaar en zichtbaar. Ze moeten ons allemaal helpen te leren over de richting waar we heen willen.

Arm schapendorp, als we het niet doen . . .

Sinds 1945 iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

Structuurplan Kern Hilversum 1971

Met loopbruggen over de 1e binnenring

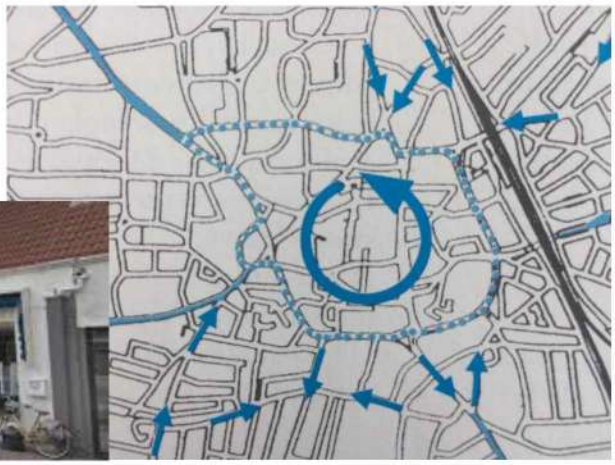




Plan Wegen 1996

Dankzij eenrichtingsverkeer
ruimte voor fietspaden





Omgevingsvisie 2022

Echt kiezen voor groen en fiets





BIJLAGE: 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets

1. ***Kansengelijkheid en inclusiviteit***
   Fysieke aspecten rond mobiliteit hebben wel degelijk invloed op sociale rechtvaardigheid en tweedeling van de maatschappij. Hilversum heeft ongeveer evenveel voordeuren als auto's, ongeveer 50.000, echter zijn niet evenredig verdeeld over de voordeuren. Vele ook hard werkende Hilversummers beschikken niet over een auto. Laat staan de hard werkende scholieren. Ze hebben 'm niet of de huisgenoot is ermee weg. Maar we beschikken samen wel over 120.000 fietsen. Alleen al ivm de tweedeling van de maatschappij en sociale rechtvaardigheid zou de fiets op nummer 1 moeten staan.

2. ***Gezondheid en bewegen***
   Voor iedereen, kinderen en hard werkende Hilversummers, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draag de auto weinig aan bij. Ook daarom zou fietsen en lopen centraal moeten staan. Zoals veilig fietsen en lopen naar school, want gedragsverandering begint bij de jeugd. Maar ook alle andere voorzieningen liggen in Hilversum op 15 minuten loop- en fietsafstand. Zouden we dat niet met veilige routes moeten faciliteren?

3. ***Over eigen liberale verantwoordelijkheid***
   Als ik een piano koop, dan is het mijn eigen afweging of het past en of ik daar geen overlast mee veroorzaak. De bouwverordening vereist geen plek voor een piano. Zo heb je ook eigen liberale verantwoordelijkheid als je een auto koopt. Niemand verbiedt het om 'm aan te schaffen en om er mee te rijden, maar besef bij je eigen afweging wel hoeveel openbare ruimte beschikbaar is en weeg dat af tegen de alternatieven. Het staat niet in de Grondwet dat de overheid de verantwoordelijkheid heeft over de ruimteclaim voor de auto.

4. ***Elke eigen afweging heeft consequenties***
   Nergens wordt voorgesteld dwangmaatregelen in te voeren of om de aanschaf van en het rijden met de auto te verbieden. We zien vooral in de Randstad dat velen de verkeersdruk voor lief nemen. Zij kiezen ondanks de files voor de auto in plaats van de alternatieven. Dat is uiteraard hun goed recht. En zo is het ook in Hilversum. Kies je de auto, besef dan dat de historische stedenbouwkundige opzet daar niet op berekend is en dat heeft consequenties.

5. ***Soms de auto***
   Als ik van Hilversum-noord naar Hilversum-zuid een kastje wil versjouwen, dan ligt gebruik van een auto voor de hand. Maar moet dat echt via de binnenstad? Of bieden we een route over de buitenring, waarbij je uiteraard wat verkeersvertraging voor lief moet nemen. En niemand verbiedt je om ook zonder kastje met de auto te gaan, alleen weet dat je dan wel een aantal opstoppingen tegen zal komen. Zo zijn er forenzen die de dagelijkse file op de koop toenemen.

6. ***De buitenring, het eerlijke verhaal***
   Houd jezelf en de bewoners niet voor de gek. Je organiseert je eigen teleurstelling door te dromen dat je met een verkeersmaatregel de verkeersdruk op de buitenring substantieel kan verminderen. Het eerlijke verkeerverhaal is dat de buitenring ten alle tijden maximaal belast zal zijn. De capaciteit wordt maximaal opgevuld. Je kan dus hooguit aan die capaciteit knutselen, maar maatregelen elders lossen het niet op.

7. ***Ruimte voor noodzakelijk bereikbaarheid***
   Elke stad worstelt met de bereikbaarheid voor o.a. noodzakelijk autoverkeer. De trend is om onorthodox scherp ruimte te scheppen voor alternatieven en om hard in te grijpen in ingesleten mobiliteitsgedrag. De trend is de omslag in denken en beleid ten gunste van de fietsachtigen en collectieve vervoerswijzen. Zie voorbeelden in Parijs, Barcelona en andere Europese steden die dreigen te verstikken door autoverkeer. Gezien de trend tot lichte toename van het autobezit is deze omslag keihard nodig wil Hilversum leefbaar en bereikbaar blijven. Steden als Leiden, Zutphen, Delft, Utrecht, Amsterdam laten zien dat dit ook in Nederland heel goed kan.

8. ***Politieke keuzen over toepassing normen***
   Er zijn CROW-normen voor verkeer, bijvoorbeeld over breedtes voor autowegen en fietspaden. Wegens ruimtegebrek is in Hilversum de neiging om de ontwerpnormen voor de auto overeind te houden, waarna de ontwerpnormen voor breedtes van fietspaden het onderspit delven. Dit lijkt het resultaat van een technisch proces, maar zou de politiek niet de prioriteit moeten aangeven? En dan ook gelijk normen voor spelende kinderen, ontmoeten op straat en groen hierbij betrekken. Bij het ontwerpen van wegen zie je dat steeds meer het STOP prioriteringsprincipe bij het toedelen van de beperkte ruimte. STOP staat voor Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – Particuliere auto.

9. ***Trend: innovaties fietsachtigen***
   De fietsfamilie breidt uit. En zoals bij elke innovatie gaat dit gepaard met vallen en opstaan, maar de doorontwikkeling van de (bak-)fietsen en de daaraan gelieerde doorontwikkeling van lichte elektrische voertuigen biedt grote kansen voor het bereikbaar houden van steden. Dit betekent nogal wat voor de inrichting van de aanLOOPstraten. Daar vooral uitkijken dat we niet doorslaan met de aanleg van fietsstraten zonder de verkeersdruk van autoverkeer te verminderen. Als de auto en parkeerdruk te groot blijven, dan doen we niets anders dan de fietser met al haar innovaties tussen de auto's drukken waarmee de 25 jaar geleden bevochten veilige plek voor de kwetsbare verkeersdeelnemers verliezer is. We zullen echt hier en daar moeten kiezen om de auto te verwijzen naar andere routes buitenom, met alle consequenties van dien.

10. ***Trend: de 15 minutenstad***
    Hilversum is in feite een 15 minutenstad. Grote steden kiezen hier ook voor: binnen 15 minuten fiets- en loopafstand zijn alle noodzakelijke voorzieningen bereikbaar. Hilversum voldoet hier vrijwel aan dankzij haar ruimtelijke compactheid, echter het comfort op de loop- en fietsroutes is van dien aard dat we dit gegeven onvoldoende benutten.

11. ***En over de bus:***
    Denkend aan 2040 zal het binnengemeentelijk openbaar vervoer steeds verder doorontwikkelen naar een net van stille kleinere elektrische voertuigen in plaats van de grote bussen van nu. En dat biedt nieuwe mogelijkheden. Het onlangs verschenen KIM rapport laat weliswaar zien dat in landelijke gebieden er voor de auto vaak geen alternatief is, maar in stedelijke gebieden (en over langere afstanden) het OV wel degelijk een alternatief kan zijn, zowel qua kosten als qua reistijd.

Tenslotte over polarisatie:
Soms ontaardt de discussie in populistische polarisatie en vliegen termen als 'automobilisten pesten' en de 'melkkoe' over tafel. Eigenlijk start de wethouder de polarisatie al door te zeggen dat ze discussie 'voor' of 'tegen' de auto wil vermijden (*'denk niet aan de roze olifant'*-effect). Daarmee wordt de inhoudelijke discussie op basis van argumenten doodgeslagen. Niemand bepleit immers 'dwang'. Alleen wordt de spiegel voorgehouden over wat de overheid kan bieden als het gaat om balans in de ruimteclaims. Dat laat onverlet dat alle bewoners eigen verantwoordelijkheden en afwegingen hebben over hoe zij de mogelijkheden benutten.

BIJLAGE: Flessenhals Vaartweg/Havenstraat, bedreigingen en kansen

De omgevingsvisie spreekt over prioriteit voor de fiets. Grijpt de gemeente haar kans om dit waar te maken? The proof of the pudding is the eating, met 2 kansen voor het oprapen:

1. *Fietsers 's-Gravelandseweg – Langestraat NIET omleiden via flessenhals Vaartweg;*
2. *Auto-aansluiting Havenstraat 'oplossen' conform het wensbeeld voor deze aanLOOPstraat.*

Druk en onveilig

De doorstroming op de binnenring bij flessenhals Vaartweg is en blijft 'matig', zoals de interactieve kaart van de mobiliteitsvisie eufemistisch laat zien. Het ongevallenbeeld (oranje stippen) spreekt voor zich en de fietsintensiteit is uitzonderlijk hoog.





Stuur fiets NIET naar dit knelpunt

De Centrumvisie doet hier een schep bovenop door de fietsers 's-Gravelandseweg – Langestraat over dit gevaarlijke punt te leiden. Oversteken bij het oude postkantoor? Wat doet dat voor het stimuleren van het fietsgebruik, de doorstroming op de Oude Torenstraat en het ongevallenbeeld?
En een handhavingsopgave op de Kerkbrink! NIET DOEN DUS!



Benut wensbeeld aanLOOPstraat

Wat wèl helpt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt door doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Bijvoorbeeld geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg, zodat de autoaansluiting op de Vaartweg als knelpunt verdampt, evenals een deel van het interne autoverkeer als gevolg van het doorbreken van ingesleten mobiliteitsgedrag. 50% van het verkeer op de binnenring heeft daar geen herkomst en geen bestemming



Echte lef en leiderschap?

Een stapje verder gaat het als het verkeersplan Kijk op Verkeer uit de kast getrokken wordt. Dit plan is begin 1994 door de Raad vastgesteld om de bouwplannen rond de Kerkbrink mogelijk te maken. Ook werd de autovrije oversteek van de Groest naar de markt opgelost zonder gekunstelde verlegging van de centrumring. Wie durft het aan?



Zonder Gouden alternatief geen ban op fiets en bus Kerkbrink

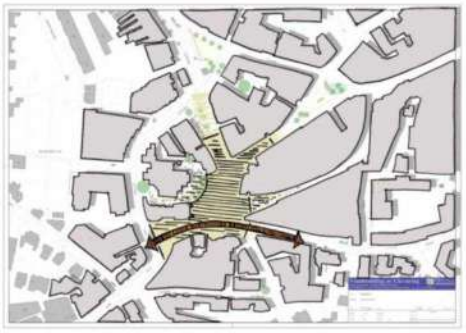
De herinrichtingsplannen voor de Kerkbrink werken niet zonder veilige, logische en realistische omleidingen voor fiets en bus. Laat dit één besluit zijn en voer volgtijdelijk uit.

Toen en nu



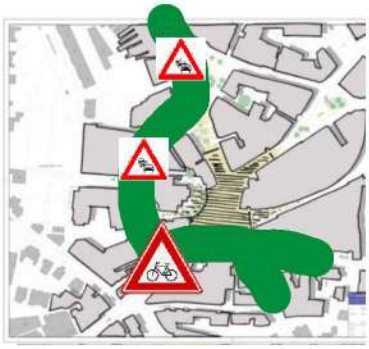
Van oudsher is de Kerkbrink een ontmoetingsplaats op de plek waar wegen samenkomen. En in de wegenstructuur is het nog steeds de plek waar de logische routes elkaar ontmoeten. Ietwat geforceerd is de auto er zo'n 25 jaar geleden omheen geleid via de Oude Torenstraat en de Brinkweg, Een onlogische route met lastige kruisingen zoals de flessenhals Vaartweg. In de spits, maar ook vaak daarbuiten een doorstromings-knelpunt voor de auto en allerlei geforceerde fietsoversteken.
Maar de fietsers volgen nog steeds de meest logische routes. Zij zijn alleen verbannen van de Kerkstraat tussen Kerkbrink en de Bussumerstraat. Het zou al flink helpen als buiten winkeltijden de fietsers daar ook toegelaten worden.
En in hoeverre is de Kerkbrink een ontmoetingsplaats voor voetgangers? Er zijn er wel belangrijke voetgangersroutes naar de Herenstraat (langs museum) en naar de toegang tot de parkeergarage / BCC. De vraag is of Hilversum de allure heeft om de levendigheid verder op te rekken ten koste van de fiets- en busroutes?

En straks?



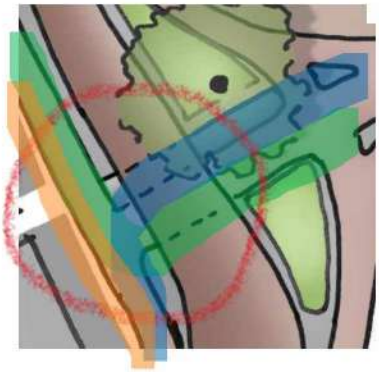
Met de schetsontwerpen voor de herinrichting wordt een manmoedige poging gedaan om het levendige deel van het centrum op te rekken naar de volledige Kerkbrink. Met als consequentie het doorbreken van een aantal logische fietsroutes en een busroute. Echter er wordt niet voorzien in veilige, logische en realistische alternatieven voor fiets en bus. Daarmee is het plan half af.

Ter vergelijking: Bij de verbanning van de auto uit de Stationsstraat is ook gelijk de planvorming van de alternatieve route betrokken, resulterend in het afsluiten van de Kleine Overweg voor de auto.



Met name de aansluiting van de Oude Torenstraat op de Vaartweg wordt een knelpunt en zou onderdeel moeten zijn van het ontwerp.

- De fietser vanuit de 's-Gravelandseweg moet straks veilig oversteken bij het vrm. postkantoor. Hoe dan? Er is nauwelijks ruimte om stil te staan en er staat een onophoudelijk stroom autoverkeer.
- De bus moet straks niet alleen omrijden via de Vorstin, maar staat ook in de file naar de aansluiting van de Oude Torenstraat op de Vaartweg. Bushaltes Groest en Herenstraat verdwijnen.
- Waar heeft de centrumbezoeker uit Kerkelanden straks haar voldoende brede halte met wachtaccommodatie (abri?).
- De voetgangersroute naar de Havenstraat wordt er niet beter op.
- En het autoverkeer krijgt een extra obstakel op dit knelpunt door de overstekende fietsers en de halterende bus.



Drie botsende fietsstromen, verre van veilig, logisch en realistisch
Verruiming van de fietsruimte en het creëren van een voorrangsituatie voor de overstekende fietser ten opzichte van de auto is wel het minste wat we mogen verwachten.

Ergernis en handhavingsproblemen

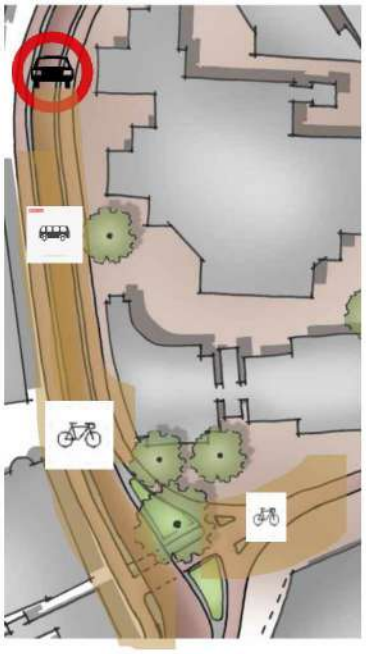
Als de alternatieve fietsroute niet veilig, logisch en realistisch is, dan is het nevenresultaat ergernis en onveiligheid omdat fietsers de oude route blijven gebruiken, zowel op winkeltijden als daarbuiten. Boa's krijgen het druk en hun werk wordt er niet plezieriger door.

Volgtijdelijke uitvoering met een Gouden alternatieve fiets- en busroute?

De gemeente erkent dat met het name in de ochtend- en avondspits nu al druk is op de Centrumring waardoor de doorstroming op die moment nog te wensen overlaat. Zij verwijst naar Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 waarmee de gemeenteraad in 2021 de ambitie heeft vastgesteld om het centrum van Hilversum autoluw te maken. En minder autoverkeer van en naar het centrum van Hilversum moet onder andere leiden tot een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de Centrumring. Aldus de verklaring van de gemeente.

Maar dit levert de volgende vragen op:

- Hoe zit het met de volgtijdelijkheid van de maatregelen? Is de vermindering van het autoverkeer in de Oude Torenstraat al een feit als de Kerkbrink in 2024 wordt heringericht? Vooralsnog heeft 50% van het verkeer daar geen herkomst en geen bestemming in het centrum.
- En met welke maatregelen denkt de gemeente het autoverkeer te verminderen? Instellen van 30 km/uur is feitelijk het bestendigen van de huidige situatie, dus dat kan het niet zijn.
- En hoe staat het lastiger maken voor het autoverkeer ten opzichte van de wens om openbaar vervoer te bevorderen?



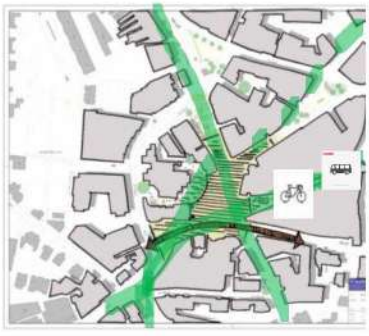
Een Gouden alternatief

Een mogelijk oplossing zit, net als bij de Kleine Overweg, in een stevig besluit. Een Gouden oplossing is: het doorgaand autoverkeer uit de Oude Torenstraat verbannen. Daardoor wordt deze alternatieve fiets- en busroute verkeersluw. Feitelijk betekent dit dat vanaf het winkeldeel 's-Gravelandseweg alleen nog vergunninghouders worden toelaten zoals aanwonende, de bus en ander noodzakelijk autoverkeer. Er zijn voorbeelden van binnensteden bekend waar dit elektronisch prima te handhaven is. Uiteraard zijn er aanvullende maatregelen om te voorkomen dat deze knip in de binnenring elders tot problemen leidt.
Ook het verblijfsklimaat van het winkeldeel 's-Gravelandseweg en de Kei winnen hiermee aanzienlijk.

Linksom of rechtom:
De hoofdfietsroutes die elkaar hier kruisen verdien een voorrangspositie boven de auto:
Letterlijk: de auto verleent hier voorrang aan de (overstekende) fiets: Veilig, logisch en realistisch.

Terugvaloptie

Zolang de alternatieve route over de Oude Torenstraat (nog) niet autoluw is en er geen veilig, logisch en realistisch alternatief is voor fiets en bus kunnen we niet anders dan terugvallen op het in stand houden van de huidige routering van fietsers en busverkeer over de Kerkbrink.

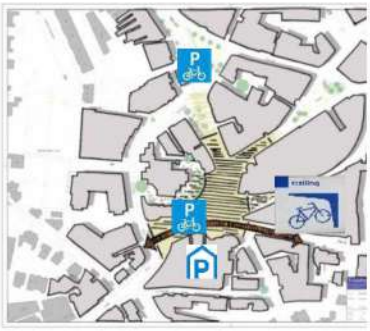


Het mag niet zo zijn dat de besluitvorming over het verbeteren van de positie van de fiets en bus op de alternatieve route wordt losgeknipt van de besluitvorming over de herinrichting van de Kerkbrink.

Over fietsenstallingen

De Kerkbrink heeft een parkeergarage voor 400 auto's, maar in het schetsontwerp zien wij geen uitnodigende, logische en realistische mogelijkheden om fietsen te stallen.
Ook dit moet onderdeel zijn van de besluitvorming. Ten eerste gewoon op straatniveau. Verder drie suggesties:.

- Verbeter en vergroot de stallingsmogelijkheden rond de Kei en vang daarmee alvast fietsverkeer uit die richting af.
- Voorkom een enorme handhavingsstrijd en ergernis met het fietsparkeren als straks de bibliotheek in de Kerkbrink wordt gevestigd. Nu al is het in de Zeedijk en Herenstraat dweilen met de kraan open. Een fietsenstalling zou onderdeel van het businessplan voor de nieuwe locatie van de bibliotheek moeten zijn. Een meer toegankelijke fietsenstalling (in aanvulling op de huidige kelder onder Hilvertshof) is noodzakelijk, bij voorkeur gelijkvloers aan de achterzijde van de bibliotheek. Per fiets direct toegankelijk vanuit de Herenstraat, waarna je lopend direct uitkomt in de bibliotheek en de Gooische Brink. Als deze kwaliteit niet geboden wordt, dan is dit straks het begin van de ellende omdat een laagdrempelige stallingsmogelijkheid direct nabij de bibliotheek ontbreekt.



- Of nog beter: Leg onder de Kerkbrink een flinke fietsenstalling aan met een uit nodigende inrit naast het museum. Een investering gelijk aan de investering die is gedaan in de parkeergarage Gooische Brink voor 400 auto's. (vele steden gingen voor, zoals Tilburg (de Heuvel).

Participatie: Meten met twee maten?

- Bewoners van de J.Geradtsweg willen minder auto's, maar de gemeente willigt de wens niet in.
- Bij de Gijsbrecht roept de participatie om meer verblijfsruimte, maar de gemeente start de participatie met het adagio dat de ruimte voor de auto daar niet ter discussie staat.

In beide gevallen wordt het participatie-resultaat onderdrukt onder het mom van 'algemeen belang'.

Maar bij de Kerkbrink worden de bewoner en ondernemers geraadpleegd evenals de voetgangers (op weg naar de parkeergarage?). Wie vertegenwoordigt het algemeen belang van passerende fietsers en de buspassagiers? Is er ook geënquêteerd onder de buspassagiers en zijn fietser aangehouden om hun mening te vragen? Neem dit mee in de beoordeling van de participatie-resultaten.

Kortom

Zorg bij de herinrichtingsplannen voor de Kerkbrink voor een compleet ontwerp inclusief het ontwerp van veilige, logische en realistische alternatieven voor fiets en bus. Anders gaat het niet werken.

De Omgevingsvisie geeft aan hoe de prioriteitsvolgorde bij de inrichting voor de openbare ruimte is. De fietser en deelvervoer hebben hoge prioriteit, de auto 512e sluitpost. Concreet betekent voor de route waar de fietser en bus naar verdreven worden:
Geef de Oude Torenstraat primair aan de fietser en de bus, waardoor de oversteek en het alternatief voor de fiets veilig, logisch en realistisch wordt, ruimte voor een bushalte met wachtcomfort vrijkomt evenals een busroute met enige doorstroming. En vergeet de fietsenstallingen niet!

En zolang er geen Gouden alternatief is:
Handhaaf als terugvaloptie de huidige fiets- en busroutes over de Kerkbrink.
Daarmee voorkomen we een hoop ergernis en handhavingsproblemen.

5.1.2.e
5 april 2023

Zienswijze gebiedsagenda centrum

Ik ben positief verrast door de insteek van de gebiedsagenda centrum om de prioriteitsstelling voor de inrichting van de openbare ruimte uit de Omgevingsvisie als uitgangpunt te nemen. Prioriteit voor groen, water, voetganger, fietser, deelvervoer en met ruimte voor de auto als sluitstuk. Ik zie duidelijk terug dat speel- en ontmoetingsruimtes, klimaatadaptatie en vergroening belangrijke pijlers zijn geweest.

En om de puntje op de i te kunnen zetten geef ik u graag nog het volgende mee:

Over fietsroutes,
Terecht dat u onder 'levensvatbare entreegebieden' benadrukt dat de 's-Gravelandseweg een belangrijke fietsroute is die opwaardering verdient, met name voor de fiets vanuit het noorden omdat de situatie nu niet fietsvriendelijk is, aldus uw tekst.
Mag ik aannemen dat van deze uitspraak sturende werking uitgaat naar het herinrichtingsplan voor de Kerkbrink? De schetontwerpen moeten daar nog op het handhaven van de noord-zuid fietsroute worden gecorrigeerd.

Over fietsenstallingen
Fijn is dat u de nadruk legt op optimale bereikbaarheid voor de fietser en zorg heeft voor het stallen van de fietsen, die nu nog vaak als *'een sta in de weg'* worden ervaren. Voor uw nadenken over alternatieve fietsenstal-opties mogelijkheden is ons aller ervaring dat dit heel precies luistert. Alternatieve fietsenstallingen werken alleen werken als deze uitnodigend zijn en op de juiste plek zijn gesitueerd. Ze moeten veilig, logisch en realistisch zijn, anders blijven we ontembare last houden van wildstallen van fietsen met een hoop ergernis bij fietsers, voetgangers en BOA's. En de stallingen hebben een sleutelrol in het bevorderen van het gebruik van de fiets.
Twee stalling-situaties licht ik toe:

- **Entree Kerkbrink**
  Het is mooi dat u in figuur 19 laat zien dat u fietsenrekken op straat handhaaft op de Kerkbrink. Zeker met zicht op de nieuwe bibliotheekvestiging zijn deze uitnodigende en laagdrempelige fietsplekken onontbeerlijk, anders krijgen we veel ergernis en krijgen de BOA's het ondankbaar druk.
  De inpandige stalling die u in figuur 19 intekent heeft in het verleden bewezen haar doel voorbij te schieten. Alternatief zou een ruime ondergrondse fietsenstalling onder de Kerkbrink kunnen zijn met een uitnodigende toegang naast het museum. En een voetgangersuitgang in de toegang tot de Gooise Brink? Dit is een veel betere investering ten gunste van de fiets dan de beoogde fietsbrug. En passend in vergelijking met de investering die de gemeente eens deed in de parkeergarage voor 400 auto's direct aan dezelfde Kerkbrink.

- **Wagenmakersplein en stalling noord**
  U ziet het Wagenmakersplein als plein voor datr ontmoeting, een speelplein en groen. Echter u constateert dat het nu een veelgebruikte fietsparkeerplek is. In relatie hiermee benoemd u het onderzoek naar een overdekte fietsenstalling aan de noordzijde. Dit wordt een hele uitdaging vanuit het besef is . Houd daarbij in de gaten dat er strenge voorwaarden qua plek en toegang gelden om zo'n stalling uitnodigend te laten werken.

Over aanLOOPstraten

U biedt een aanzet voor toekomstperspectief voor aanLOOPstraten, waar u minder plaats ziet voor ondernemerschap. Wellicht heeft een slimme herinrichting van de Havenstraat een katalyserende werking. Zeker als u de Bosdrift/Havenstraat ontslaat van haar radiaalfunctie. Bijvoorbeeld geheel autovrij tussen Ruitersweg en Vaartweg. Dit helpt de doorstroming in het flessenhals Vaartweg en ondersteunt wellicht de gedachte om ondernemers richting centrum te verleiden. Dit biedt opening tot een aantrekkelijke groene loop- en fietsroute vanuit Hilversum zuid. Het helpt ook bij de kruising Gijsbrecht/Bosdrift en de verkeersveiligheid rond de Bavinckschool.

Over de bus

U geeft aan dat voor de bereikbaarheid meer prioriteit wordt gegeven aan voetgangers en de fiets, maar ook aan het openbaar vervoer. Alleen dat laatste zie ik niet vertaald. Doordat de bus uit de Herenstraat verbannen wordt verdwijnen de centrumhaltes Groest en Herenstraat/Kerkbrink. Ook wordt de drukste buslijn (naar Kerkelanden) omgeleid om de markt en komt deze vervolgens in de file bij de Oude Torenstraat, zonder ruimte voor een fatsoenlijke halte en halteaccommodaties.
Oplossing is het om door te pakken op de door u ingeslagen weg door de Oude Torenstaat uitsluitend toegankelijk te maken voor fiets, bus en bestemmingsverkeer. Dit helpt direct het verblijfsklimaat en de fietsvriendelijkheid in de 's-Gravelandseweg rond de Kei. Andere steden gingen u voor om dit middels nummerbordherkenning te handhaven. Het geeft zichtbaar invulling aan uw streven om de auto een minder dominante rol te geven.

Over gedragsverandering in mobiliteit

De instelling van 30 km/u op de parkeerring moedig ik graag aan omwille van de verkeersveiligheid. Het is echter niet de maatregel die het gebruik van de centrumring zal verminderen. TomTom en de automobilisten weten immers dat vaak de kortste weg door het centrum loopt met als gevolg dat meer dan de helft van de auto's op de parkeerring geen herkomst en geen bestemming in het centrum heeft. Dit doorgaand verkeer hindert voetgangers en fietsers, maar zit ook het autoverkeer in de weg dat noodzakelijk is om het centrum te laten functioneren. Gedragsverandering is te stimuleren door het aanbod van doorgaande centrumwegen in te dammen, zoals in de voornoemde Havenstraat en Oude Torenstraat. Studies tonen aan dat door dit soort '*contextveranderingen in gewoontes*' opnieuw wordt nagedacht en een deel van het autoverkeer 'verdampt'. Mooie eerste stappen met vele winnaars.

Over levendigheid na winkeltijden

Levendigheid en sociale veiligheid buiten winkeltijden zijn te versterken door op die belangrijke doorverbindingen in dat tijdvenster de fiets toe te laten, bijvoorbeeld tussen Voorhoeve en de Kerkbrink. En uiteraard de fietsroute Groest weer herstellen, nadat deze tijdelijk afgesloten was in Covid tijden.

Mede in belang van mijn en uw (klein-)kinderen wens ik u veel wijsheid toe.

5.1.2.e

Initiatiefnemer Klimaatmanifest Hilversum.

Zaak nummer:	Zienswijze: 9	verwerkt in nota Zienswijze
1298245	Met grote teleurstelling hebben wij kennis genomen van de door u vrijgegeven Omgevingsvisie 2040. Helaas zien onze deelnemers en wij als bestuur niets terug van het uitgebreide participatie traject van de afgelopen paar jaren. Uit dit participatie traject kwam duidelijk na voren : - geen hoogbouw - dorps karakter - geringe groei - tuinstad - behoud illusie landschap - meer groen Uit het door ons georganiseerde referendum Tuinstad of verdichte stad blijkt dat 90% van de burgers een tuinstad wil. De Omgevingsvisie 2040 blinkt uit in vaagheden en stelt geen duidelijke richting vast als zodanig heeft zou het het woord “visie” niet waardig zijn. Wat nodig is zijn herkenbare evalueerbare doelstellingen gebaseerd op wat opgehaald is uit de participatie . Het vertrouwen in de politiek neemt zienderogen af en zal verder een diepte punt bereiken als er niet geluisterd wordt na wat de bewoners van Hilversum willen. Vaak horen we ook : “”het maakt niet uit wat we zeggen ze doen toch hun zin” Sommige raadleden horen wij inderdaad zeggen : “wij zijn gekozen als gemeenteraadslid en wij gaan er dus over ”. Er wordt blijkbaar gedacht dat je dan de duidelijke mening van het overgrote deel van de burger naast je neer mag leggen. Deze zogenaamde volksvertegenwoordigers willen wij aanraden het woordenboek er eens op na te slaan wat het woord volksvertegenwoordiger betekent. Dit is een kans voor het gemeente bestuur om nu te laten zien dat er toch recht gedaan wordt aan wat de burger in Hilversum voor ogen heeft : Hilversum Tuinstad met evalueerbare doelen die in 2040 gehaald moeten worden.	nr. 9

Aan : gemeente Hilversum'
Betreft : Zienswijze omgevingsvisie 2040 Hilversum

Verzonden per mail naar omgevingsvisie@hilversum.nl

Hilversum, 23-3-2023

Geachte gemeente bestuur,

Met grote teleurstelling hebben wij kennis genomen van de door u vrijgegeven Omgevingsvisie 2040.

Helaas zien onze deelnemers en wij als bestuur niets terug van het uitgebreide participatie traject van de afgelopen paar jaren.
Uit dit participatie traject kwam duidelijk na voren :

- **geen hoogbouw**
- **dorps karakter**
- **geringe groei**
- **tuinstad**
- **behoud illusie landschap**
- **meer groen**

Uit het door ons georganiseerde referendum **Tuinstad of verdichte stad** blijkt dat 90% van de burgers een tuinstad wil.

De Omgevingsvisie 2040 blinkt uit in vaagheden en stelt **geen** duidelijke richting vast als zodanig heeft zou het het woord **"visie"** niet waardig zijn.
Wat nodig is zijn herkenbare evalueerbare doelstellingen gebaseerd op wat opgehaald is uit de participatie .

Het vertrouwen in de politiek neemt zienderogen af en zal verder een diepte punt bereiken als er niet geluisterd wordt na wat de bewoners van Hilversum willen.

Vaak horen we ook : ""het maakt niet uit wat we zeggen ze doen toch hun zin"
Sommige raadleden horen wij inderdaad zeggen : "wij zijn gekozen als gemeenteraadslid en wij gaan er dus over ". Er wordt blijkbaar gedacht dat je dan de duidelijke mening van het overgrote deel van de burger naast je neer mag leggen.
Deze zogenaamde volksvertegenwoordigers willen wij aanraden het woordenboek er eens op na te slaan wat het woord volksvertegenwoordiger betekent.

Dit is een kans voor het gemeente bestuur om nu te laten zien dat er toch recht gedaan wordt aan wat de burger in Hilversum voor ogen heeft : Hilversum Tuinstad met evalueerbare doelen die in 2040 gehaald moeten worden.

Met vriendelijke groet,

Bestuur
Stichting Betrokken Bewoners busremise Hilversum (SBOBH)
VZ 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 10	verwerkt in nota Zienswijze
1298802	zie bijlage: 20230327 zienswijze omgevingsvisie Hilversum	10

HET CUYPERS GENOOTSCHAP

Stichting tot behoud van het negentiende- en twintigste-eeuwse cultuurgoed in Nederland

Aan: de gemeenteraad
van Hilversum

Postbus 9900

1201 GM HILVERSUM

Zoetermeer, 27 maart 2023
Ons kenmerk: 2023-24

Onderwerp: zienswijze ontwerp-omgevingsvisie Hilversum 2040

Geacht gemeentebestuur,

De Stichting het Cuypersgenootschap, een landelijke monumentenorganisatie, reageert met deze brief op de ontwerp-omgevingsvisie 2040 met bijbehorend ontwerp MER voor Hilversum. Dit document ligt vanaf 6 maart 2023 ter inzage.

Het Cuypersgenootschap spant zich al vele jaren in voor het behoud van het gebouwde erfgoed van Hilversum. Wij zetten in op het behoud van individuele bijzondere gebouwen en het tuinstedelijke karakter van Hilversum. Hilversum heeft nationaal en internationaal een grote faam als stad van jonge monumenten en tuinstad van de twintigste eeuw. Het is van groot belang om dit karakter voor de toekomst te koesteren. Vanuit dit perspectief hebben wij dan ook naar de voorliggende stukken gekeken.

De grootste uitdaging is om in de komende jaren de behoefte aan nieuwe woningen binnen de bebouwde kom te realiseren. Wij onderstrepen de noodzaak om binnen de stad te bouwen en niet in het buitengebied. Dat betekent echter dat het tuinstedelijke karakter onder druk kan komen. Het ontwerpen van nieuwe woongebieden binnen de bestaande stad vraagt om een chirurgische precisie, waarbij aandacht voor het karakter van bestaande gebieden, zowel stedenbouwkundig als architectonisch, noodzakelijk is. Iedere plek vraagt om zijn eigen aanpak. Het centrum met zijn gevarieerde en kleinschalige karakter vraagt om een heel andere nieuwbouw dan een wijk als Kerkelanden of het Arenapark. Op dit gebied zijn er in Hilversum zowel goede als slechte voorbeelden. Waarbij bijvoorbeeld de woontorens in het centrum van rond 2005-2010, denk bijvoorbeeld aan de Langestraat en de torens bij de Beatrixtunnel als negatieve voorbeelden opvallen. Deze gebouwen hebben geen enkele relatie met de omgeving en zijn lomp gedetailleerd. Betere voorbeelden zijn de stedelijke vernieuwing aan het einde van de Jacob van Campenlaan/Erfgooiersstraat en de Dasselaarstraat, Verschurestraat e.o. in Noord. Op deze locaties is een nieuw woningbouwprogramma op fraaie wijze ingepast in de structuur van deze bijzondere naoorlogse wijk.

In het stuk wordt nadrukkelijk gesproken over het toevoegen van nieuwe functies door de transformatie van bestaande panden. Uiteraard steunen wij dit als monumentenorganisatie. Hergebruik draagt bij aan het behoud van cultureel erfgoed en de duurzaamheidsambities van de gemeente. Weinig activiteiten zijn immers zo vervuilend als sloop en nieuwbouw. Een categorie gebouwen die speciale aandacht verdient zijn de kerken. Naar verwachting zullen diverse kerken in Hilversum in de komende decennia de deuren sluiten. Veel van deze gebouwen hebben een belangrijke

Secretariaat: 5.1.2.e 5.1.2.e / telefoon: 5.1.2.e
website: www.cuypersgenootschap.nl / e-post: 5.1.2.e
IBAN-rek.nr. 5.1.1.c Druten / Kamer van Koophandel nr. 14110072

maatschappelijke functie en zijn centraal gelegen. Het is gewenst om een proactieve rol te pakken bij de sluiting van kerken en recht te doen aan de maatschappelijke functie en veelal monumentale architectuur van de gebouwen.

Verder constateren wij dat Hilversum lang een uitstekende reputatie op architectuurgebied had. Zowel voor als na 1945 bouwden vrijwel alle beroemde Nederlandse architecten uitstekende werken in Hilversum. In de afgelopen 15 jaar is de bijzondere positie van Hilversum als architectuurstad vrijwel volledig verdwenen. Weliswaar worden er nu en dan nog bijzondere projecten gerealiseerd – denk bijvoorbeeld aan Villa Industria en de woontoren Belvedere van 5.1.2.e 5.1.2.e bij de Prinses Amaliatunnel – maar over het algemeen overheerst de middelmaat. Wij verzoeken u om als onderdeel van de omgevingsvisie een architectuurbeleid te ontwikkelen en de lat voor nieuwbouw hoger te leggen. Dit is niet alleen in het belang van de uitstraling van Hilversum, maar het draagt ook bij aan de verduurzaming van de stad. Hoogwaardige gebouwen hebben immers een langer leven dan gebouwen met een beperkte kwaliteit.

Uiteraard geven wij graag een nadere toelichting op deze brief.

Hoogachtend,
Het bestuur van Stichting het Cuypersgenootschap,
Namens deze,

5.1.2.e (5.1.2.e) 5.1.2.e secretaris Cuypersgenootschap

Zaak nummer:	Zienswijze: 11	verwerkt in nota Zienswijze
1298817	Onderwerp: Participatie van de Hilversumse burger op wijkniveau: hoe organiseer je dat ?	11A
	zie bijlage: zienswijze platform met bijlage 29 maart 2023 (003) - gewijzigde versie 3 april 2023(1)	
1298817	Bouwhoogte in Kerkelanden	11B
	zie bijlage: zienswijze omgevingsvisie 2040 bouwhoogte Kerkelanden	
1298817	Voorstel tot het benoemen van een vaste stadsbouwmeester in de traditie van Hilversum en Dudok.	11 C
	zie bijlage zienswijze stadsbouwmeester	

Zienswijze Omgevingsvisie 2040

Onderwerp: Participatie van de Hilversumse burger op wijkniveau: hoe organiseer je dat ?

1. De omgevingsvisie gaat in de komende jaren omgezet worden naar een omgevingsplan. In dit plan zullen de bestemmingsplannen worden getoetst aan de nieuwe visie en in het plan worden opgenomen. In de ontwikkeling van de definitieve omgevingsvisie zullen overwegingen, wensen en randvoorwaarden aan de orde komen die per wijk en buurt sterk kunnen verschillen.
2. Het ligt voor de hand dat er daarvoor een gebiedsgericht plan van aanpak op wijkniveau zal komen. Immers de wijken in Hilversum verschillen te veel van elkaar. Een dergelijke aanpak maakt het mogelijk om te variëren in regels over participatie per gebied (of wijk). Dit past in het streven naar meer bestuurlijke afwegingsruimte. Maar dan rijst de grote vraag: Hoe organiseer je nou de informatievoorziening en samenwerking op wijkniveau tussen inwoners onderling en met de gemeente ?
3. De wet schrijft voor dat er participatie moet zijn van burger en de overige direct betrokkenen in het gebruik van de ruimte binnen onze stadsgrenzen. Maar dezelfde wet geeft ook aan dat deze participatie vormvrij is.
4. Naast verschillen in buurten en wijken, is er binnen de wijken en buurten nog een verschil in wensen in en behoeften aan:
    a. Wonen
    b. Werken
    c. Ondernemen
    d. Parkeren
    e. Openbaar vervoer
    f. Gebruik groene ruimte
    g. Agrarisch en recreatief gebruik van grond
    h. Sport
    i. Etc.
5. Al die wensen en behoeften worden door de verschillende stakeholders op hun eigen wijze ingebracht en komen via de ontworpen kanalen bij de gemeente terecht. Hier worden zij gebundeld en voor commentaar of advies aan het college over gedragen. De wijk- en buurtgerichte wensen en behoeften kunnen dan opgaan in meer brede algemene wensen en behoeften vaan Hilversum. Hiermee kan het eigene van de wijk/buurt verdwijnen en een buurtgerichte weging van die wensen en behoeften niet meer mogelijk zijn.
6. In een vervolgstap zullen deze voorstellen met de adviezen van beambten en college naar de Raad en commissie gaan. In de commissie kunnen de wijken en de belanghebbenden dan nog inspreken. Ook hier wordt de weging tussen algemene belangen, wijkbelangen en belangen van de inbrengers lastig zo niet onmogelijk door de complexiteit van de vraag. Hier gaat gevoel, ervaring en politiek gewin veel gewicht krijgen. Om die reden stellen wij in onze zienswijze het concept van een 'wijkplatform' voor.
7. Een wijkplatform, waar een deel van de weging zonder partijdigheid of vooringenomenheid, van alle zienswijzen al plaats kan vinden kan winst geven voor het besluitvormingsproces. Dat is niet het proces, maar een bijdrage aan of ondersteuning van het proces. De uiteindelijke beslissingen worden door de democratisch gekozen raad gedaan.

Een wijkplatform kan de discussie in de wijk begeleiden en het begrip voor onderlinge standpunten vergroten en zelfs helpen bij het vinden van de meest effectieve kanalen voor het overbrengen van een boodschap. Dit geldt dan zowel “upsteam” als “downstream”. Dit kan een effectieve en gedragen besluitvorming ondersteunen en op de kritieke momenten conflicten kan voorkomen.

8. Kritieke momenten zijn: evaluatie zienswijze bij de projectleider, overdracht aan het college, overdracht aan de commissie/raad, inspreekrecht, besluit, bezwaar – en beroepsmogelijkheden. Het platform kan helpen bij de formulering, afstemming met een wijkwethouder, bijeenbrengen van stakeholders. Betrekken van de wijkcoördinator.
9. Definitie wijkplatform: een plaats waar de wensen, behoeften en het aanbod van diensten samenkomt. Samen met de wensen, mogelijkheden en de consequenties van beleid van de gemeente. Het platform heeft geen bevoegdheden, is geen eigenaar van vragen of wensen maar is katalysator en soms initiator in het “upstream” proces van participatie.

Vragen:

1. Deelt het college de mening dat een wijkplatform de kritieke momenten in het participatie proces kan ondersteunen?
2. Deelt het college de mening dat een platform inrichten de continuïteit in de informatievoorziening en samenwerking tussen wijkbewoners onderling en met de gemeente kan bevorderen?

Bijlage: Essay wijkplatform bij zienswijze voor de Omgevingsvisie 2040 – datum 28 maart 2023

5.1.2.e en 5.1.2.e

29 maart 2023

Bijlage:

HET WIJKPLATFORM – ESSAY BIJ ZIENSWIJZE VOOR DE OMGEVINGSVISIE 2040

Versie: 28 MAART 2023

Samensteller: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

1. Inleiding. Sinds jaar en dag bestaat bij de gemeente het concept van wijkgericht werken. Daarbij legt de gemeente in eerste instantie de verbinding met de wijkbewoners door de inzet van de wijkregisseur (voorheen: wijkcoördinator). Elke wijk in Hilversum bestaat uit diverse buurten. Elk met hun eigen dynamiek, initiatieven en problematiek.

   In de regel weten wijkbewoners de gemeente via de wijkregisseur (en de wethouder op zijn of haar regelmatig te houden wijkspreekuur) goed te vinden bij het bedenken, toetsen en nemen van initiatieven en het aan de kaak stellen van problemen in hun eigen werk - en leefomgeving.

2. Context. Op dit moment ontbreekt echter de samenhang van informatievoorziening, samenwerking en afstemming, onderling en met de gemeente in de wijk als initiatieven genomen worden in een straat of buurt (of daar (net) buiten in een andere wijk). Wijkbewoners uit omliggende straten of wijken worden doorgaans niet (goed en tijdig) geïnformeerd wat dit voor de eigen straat of buurt betekent. Dat geldt ook bij problemen die door wijkbewoners aan de kaak worden gesteld. En tenslotte is dit ook van toepassing bij initiatieven van de gemeente en externe partijen, zoals projectontwikkelaars. Wat het betekent als wijkbewoners niet tijdig en goed worden geïnformeerd over initiatieven en ontwikkelingen, wordt duidelijk uit een aantal voorbeelden, die de aanleiding vormen om hiermee op wijkniveau aan de slag te gaan. Zodra de Omgevingsvisie door de Raad is aangenomen en per 1 januari 2024 de nieuwe Omgevingswet van kracht wordt, heeft Hilversum per gelijke datum ook een Omgevingsplan van rechtswege. Dat Omgevingsplan zal in de loop van der tijd worden aange3poast, waarbij de wijkbewoners zullen participeren. Maar hoe organiseer je dat dan ? Daarover later meer.

3. Aanleiding. Zoals het zich nu laat aanzien zal, in de loop van 2023, de gemeente weer informatie uit de wijk gaan ophalen voor het actualiseren van de bekende Leidraad "Betrek de buurt'. Dit blijkt uit het Raadsvoorstel (met bijlagen) over de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 (fase 3 Plan van Aanpak), dat op 11 januari jl. in commissiebehandeling is geweest en op 1 februari 2023 in de Raad is aangenomen. De kans bestaat ook hier dat door wijkbewoners vanwege onwetendheid de boot weer gemist gaat worden.
   Ook zullen inwoners ongetwijfeld worden betrokken bij de verdere gebiedsgerichte uitwerking van het Omgevingsplan, zoals dat al in het Stadsgesprek onlangs werd aangekondigd.

4. Kortom, een betere informatievoorziening, betere samenwerking onderling én met de gemeente en het organiseren van een netwerk op wijkniveau lijken redenen genoeg om de samenhang van informatievoorziening, samenwerking en afstemming (onderling en met de gemeente) op wijkniveau te organiseren. Het ligt voor de hand dat de wijkbewoners daartoe, in een participatieve samenleving, zelf het voortouw zouden moeten nemen. Dat is dus nu

nog niet het geval. De bewoners moeten dus **zelf** aan de slag. Maar dat kunnen ze niet alleen.

5. Wijkplatform. Uit literatuurstudie in diverse openbare bronnen op internet komt naar voren dat veel gemeenten kampen met de hiervoor geschetste problematiek. Vaak bedienen wijkbewoners zich dan van het concept van een wijkplatform. Het is in dit verband goed om de meest gangbare definitie van het wijkplatform weer te geven.

6. Definitie. '***Een wijkplatform is een netwerk van bewoners, ondernemers en anderen in een wijk. Het wijkplatform zorgt voor verbinding tussen mensen en groepen in een wijk en tussen de wijk en de gemeente***'.

7. Oogmerk van een wijkplatform. Met de invoering van een wijkplatform, als netwerkorganisatie, wordt beoogd de verbinding te leggen tussen individuele bewoners, bewonersgroepen, ondernemers(organisaties) en maatschappelijke organisaties onderling én tussen deze groepen en de gemeente, voortbouwend op (kleinschalige) organisaties en initiatieven die al in de wijk aanwezig zijn. Een wijkplatform wordt qua samenstelling, zo divers mogelijk opgezet. Niemand wordt daarbij op voorhand uitgesloten. Maatwerk is daarbij van belang.

8. Randvoorwaarden van een wijkplatform tevens kaders te stellen door de gemeente:

   - Maatwerk en passend, qua activiteiten en samenstelling bij de betreffende wijk van Hilversum.
   - Inclusief van samenstelling, dus bestaand uit een breed en gemêleerd gezelschap, qua samenstelling.
   - Verbinding met de gemeente, waarbij de samenwerking tussen het wijkplatform en de gemeente goed is.
   - Dialoog tussen alle betrokkenen, waarbij het mogelijk is om samen met het wijkplatform laagdrempelig over allerlei kwesties valt te praten.
   - Regelmatige wijkbrede dialoogbijeenkomsten te organiseren, b.v. tenminste tweemaal per jaar.
   - Continuïteit langdurig gewaarborgd en permanent van karakter.
   - A-politiek.
   - Neutraal.
   - Eigenaarschap van initiatieven bij de initiatiefnemer laten, waarbij belangenbehartiging niet voorop staat.

9. Voorbeelden van aktiviteiten van een wijkplatform. Niet uitputtend kunnen uit de praktijk worden genoemd:
   - Interne vergaderingen houden,
   - Themabijeenkomsten houden,
   - Onderzoeken (doen) uitvoeren,
   - (Mogelijk) evenementen (doen) organiseren in het kader van het hiervoor genoemde oogmerk,
   - Verbindings- en ontmoetingsinitiatieven nemen en
   - Organiseren van gesprekken met partners over bepaalde thema's.

10. Samenstelling wijkplatform (personele bezetting bij de aftrap). Nadere uitwerking via brainstorming.
    - Hoe komen we aan gedreven trekkers in de opstartfase ?
    - Wie zit voor ?
    - Wie neemt in voorkomend geval waar ?
    - Wie notuleert ?
    - Hoe is de onafhankelijkheid geborgd ?
    - Wie nemen in de inner circle plaats ?
    - Wie in de tweede schil ?
    - De wijkregisseur is altijd aanwezig: eens ?
    - Nemen ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en anderen ALTIJD plaats in een wijkplatform ?
    - Of alleen wanneer het zo uitkomt ?

11. Communicatie. Om het wijkplatform goed in de markt te zetten, is het cruciaal dat de communicatie op basis van een adequaat communicatieplan op orde is. Daarom heeft het opstellen van een communicatieplan en het vaststellen van de lijn van communicatie prioriteit. Bij de uitwerking van een communicatieplan kan onderstaande input een goede zet in de richting geven. Bij het opstellen van een communicatieplan is de **kernvraag**:
    - Hoe bereiken we de bewoners ?

    Deelvragen zijn dan:

    - Welke boodschap hebben we voor de inwoners ? En tenslotte:
    - Hoe gaan we communiceren ?
    - Via massa-mediale communicatie ?
    - Wijkkranten ?
    - Huis-aan-huis flyers ?
    - Via social media ?

    Om een adequaat communicatieplan te maken kan het gestelde in BIJLAGE 1 (Basis voor een communicatieplan) bij dit PRAATSTUK dienen voor het opzetten en beoordelen van dit communicatieplan.

12. Behoefte aan ondersteuning van de gemeente. Te denken valt aan ruimte, financiën en website. In de wijken zijn doorgaans meerdere mogelijkheden om samen te komen. De gemeentelijk functionaris bij uitstek die een coördinerende rol kan spelen bij het opzetten en ondersteunen van een wijkplatform is de wijkregisseur. Deze kent de bewoners die een voortrekkersrol zouden kunnen spelen en kan eventueel aanvullende behoeften doorgeleiden.

13. Uitwerken netwerkfunctie.
    Uitgaande van een adequate rolopvatting van de deelnemers van het wijkplatform, die zich kenmerken door een zelfverzekerde houding en een hoge mate van assertiviteit als het gaat om het agenderen van zaken bij de gemeente, heeft het wijkplatform een netwerkfunctie en

ondersteunt zij bewoners(groepen) door ze in contact te brengen met andere bewoners(groepen), instanties, ambtenaren, raadsleden en/of wethouders.

14. Uitwerken samenwerking met de gemeente.
    Bij het uitwerken van de (verdere) samenwerking met de gemeente is de rol van de wijkregisseur cruciaal. Deze brengt in eerste instantie de verbinding met betreffende ambtenaren tot stand.

15. Vaststellen succes- en faalfactoren.
    Onderstaande faal- en succesfactoren zijn uit een literatuurstudie verkregen. Een eerste inventarisatie geeft de volgende faal- en succesfactoren weer:
    - Helderheid (vooraf) over de rol en beïnvloedingsruimte van een wijkplatform is belangrijke succesfactor. Meer duidelijkheid hierover leidt ertoe dat het wijkplatform te lang bezig zal zijn met de vraag van hun taak eigenlijk is.
    - Actieve trekkers zijn een belangrijke succesfactor. Het niet hebben van een of meer actieve trekkers leidt ertoe dat het proces trager verloopt. Het niet hebben van actieve trekkers kan leiden tot het niet van de grond brenger van het wijkplatform en is dan zodoende een faalfactor.
    - Behoeftegerichte ondersteuning (van de gemeente) aan het wijkplatform is een mogelijke succesfactor. Daarbij is maatwerk belangrijk. Immers, de onafhankelijkheid van het wijkplatform moet steeds zijn geborgd.
    - Heldere en transparante communicatie met een responsieve gemeente is een zeer belangrijke succesfactor. Dan gaat het met name om duidelijke en korte lijnen, tijdige informatie aangaande ontwikkelingen in de wijk Zuid, terugkoppeling op de inbreng van het wijkplatform, werken aan vertrouwen en een stabiele positie voor het Wijkplatform Zuid.
    - Het niet voldoende betrekken van de leden van het wijkplatform bij grote veranderingen is een faalfactor.
    - Het bieden van zekerheid over het voortbestaan van het wijkplatform is een succesfactor.

16. Dilemma van de informerende rol versus de belangenbehartigende rol.
    Het wijkplatform, als geheel, voert een neutrale rol uit en neem zelf geen standpunt (voor of tegen een initiatief of ontwikkeling) in. Dat is waarschijnlijk even wennen voor inwoners die zich voor een wijkplatform willen inzetten. Daarom moet dit dilemma besproken worden en regelmatig aan de orde komen.

Zienswijze omgevingsvisie 2040

Onderwerp: bouwhoogte in Kerkelanden

1. **Situatie Kerkelanden.** In de wijk Kerkelanden is men bij de opzet van verschillende bouwhoogten uitgegaan. Aan de randen hogere bouw, bij het winkelcentrum woontorens en later aan de Bonifaciuslaan en Geert Grootelaan, middel hoge bouw. De bouwhoogten variëren van drie woonlagen aan de Geert Grootelaan tot veertien woonlagen voor de torens.
2. **Uitgangspunten Omgevingsvisie.** In de Publiekssamenvatting Omgevingsvisie wordt op pagina drie bij punt drie gesteld dat "In woonwijken en op overige werklocaties kijken we zorgvuldig waar 2 tot vier woonlagen goed aansluiten bij de omgeving en waar 5 tot zes lagen passend is.".
3. **Transitie naar 2029.** Op dit moment lijken de huidige bestemmingsplannen en besluiten van de Raad richtinggevend te zijn voor in te dienen plannen. Zo zijn er door projectontwikkelaar RvO plannen bedacht voor het op te heffen Tuincentrum Puik aan de Raaweg, met een bouwhoogte met resp. twaalf en vier woonlagen. Dit om een totaal van circa 220 woningen cq appartementen te kunnen bouwen.
   Vraag 1: Bent u het met ons eens dat de uitspraken die in het participatieproces en opgenomen in de Publiekssamenvatting zijn gedaan over bouwhoogten, ook gelden voor plannen die in de periode vóór 2029 zijn of worden ontwikkeld?
   Vraag 2: Is het zo dat aan de projectontwikkelaar RvO geen duidelijk randvoorwaarden ten aanzien van de bouwhoogte zijn meegegeven? Zo nee, kan dat als nog, zo ja wat zijn die dan
   Vraag 3: Wordt bij het plan voor het Puik terrein naast allerlei zaken van parkeren, groen, natuur, door de gemeente ook gekeken naar de aansluiting op de bestaande bebouwing en de planologische opzet en het karakter van de wijk Kerkelanden. Zo ja, hoe wordt dat duidelijk gemaakt

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

Omgevingsvisie 2040 – Zienswijze met toelichting en bijlage - 3 april 2023

Onderwerp: Participatie van de Hilversumse burger op wijkniveau: hoe organiseer je dat ?

Zienswijze: In aansluiting op het gestelde in de voor inspraak vrijgegeven concept Omgevingsvisie 2040, hoofdstuk 5., punt 5.1., p.90, Kadertekst, derde en vierde aandachtstreepje, wordt aangegeven dat de verdere uitwerking van het Omgevingsplan via een gebiedsgerichte aanpak zal verlopen. Wij verstaan daar in dit geval een wijkgerichte aanpak onder. Immers de wijken in Hilversum verschillen te veel van elkaar. Bij de uitwerking van een gebieds- (of wijk) agenda zullen de wijkbewoners betrokken moeten gaan worden. Een wijkgerichte aanpak past ook in het streven naar meer bestuurlijke afwegingsruimte. Het ligt voor de hand dat er daarvoor een gebiedsgericht plan van aanpak van inwonersparticipatie op wijkniveau zal moeten komen. Een dergelijke aanpak maakt het mogelijk om te variëren in regels over participatie per gebied (of wijk). Maar dan rijst de grote vraag: Hoe organiseer je nou de informatievoorziening en samenwerking op wijkniveau tussen inwoners onderling en met de gemeente ?

In onze beleving past daar het concept van het wijkplatform het beste bij. In de bijlage bij de toelichting hierna, hebben we het concept van een wijkplatform nader uitgewerkt. Het wijkplatform kan een verbindende en coördinerende rol spelen bij de wederzijdse samenwerking en informatievoorziening op bepaalde kritieke momenten in een participatieproces. In de toelichting geven we aan om welke kritieke momenten dat zou kunnen gaan. Wij leggen dit concept aan de Raad voor en hebben daarbij de volgende vragen:

1. Deelt de Raad de mening dat een wijkplatform de kritieke momenten het participatie proces kan ondersteunen en is zij bereid de verdere uitwerking van dit concept van het wijkplatform te ondersteunen ?
2. Deelt de raad de mening dat een platform inrichten de continuïteit in de informatievoorziening en samenwerking tussen wijkbewoners onderling en met de gemeente kan bevorderen, zowel voorafgaande, tijdens en na een participatieproces ?

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 3 april 2023

Toelichting op de zienswijze:

1. De gebiedsagenda's (of wijkagenda's) gaan, bij de verdere uitwerking en invulling van de Omgevingsvisie 2040, in de komende tijd de basis vormen voor het nieuwe Omgevingsplan.
2. Bij de ontwikkeling van de gebiedsagenda's zullen overwegingen, wensen en randvoorwaarden aan de orde komen die per wijk en buurt sterk kunnen verschillen. Dat zal ongetwijfeld uit de participatie-opbrengst per wijk al wel duidelijk geworden zijn en zal in de toekomst nog meer gaan blijken.
3. Naast verschillen in buurten en wijken, is er binnen de wijken en buurten nog een verschil in wensen in en behoeften aan:
    a. Wonen
    b. Werken
    c. Ondernemen

d. Parkeren
e. Openbaar vervoer
f. Gebruik groene ruimte
g. Agrarisch en recreatief gebruik van grond
h. Sport
i. Etc.

4. Al die wensen en behoeften worden door de verschillende stakeholders op hun eigen wijze ingebracht en komen via de ontworpen kanalen bij de gemeente terecht. Hier worden zij gebundeld en voor commentaar of advies aan het college over gedragen. De wijk- en buurtgerichte wensen en behoeften kunnen dan opgaan in meer brede algemene wensen en behoeften vaan Hilversum. Hiermee kan het eigene van de wijk/buurt verdwijnen en een buurtgerichte weging van die wensen en behoeften niet meer mogelijk zijn.
5. In een vervolgstap zullen deze voorstellen met de adviezen van beambten en college naar de Raad en commissie gaan. In de commissie kunnen de wijken en de belanghebbenden dan nog inspreken. Ook hier wordt de weging tussen algemene belangen, wijkbelangen en belangen van de inbrengers lastig zo niet onmogelijk door de complexiteit van de vraag. Hier gaat gevoel, ervaring en politiek gewin veel gewicht krijgen. Om die reden wordt dan ook het concept van een 'wijkplatform' voorgesteld.
6. Een wijkplatform, waar een deel van de weging zonder partijdigheid of vooringenomenheid, van alle zienswijzen al plaats kan vinden kan winst geven voor het besluitvormingsproces. Dat is niet het proces, maar een bijdrage aan of ondersteuning van het proces. De uiteindelijke beslissingen worden door de democratisch gekozen raad gedaan. Een wijkplatform kan de discussie in de wijk begeleiden en het begrip voor onderlinge standpunten vergroten en zelfs helpen bij het vinden van de meest effectieve kanalen voor het overbrengen van een boodschap. Dit geldt dan zowel "upstream" als "downstream". Dit kan een effectieve en gedragen besluitvorming ondersteunen en op de kritieke momenten conflicten kan voorkomen.
7. Kritieke momenten zijn, niet uitputtend: evaluatie zienswijze bij de projectleider, overdracht aan het college, overdracht aan de commissie/raad, inspreekrecht, besluit, bezwaar – en beroepsmogelijkheden. Het platform kan helpen bij de formulering, afstemming met een wijkwethouder, bijeenbrengen van stakeholders. Betrekken van de wijkcoördinator.
8. Een wijkplatform is een plaats waar de wensen, behoeften en het aanbod van diensten samenkomt. Samen met de wensen, mogelijkheden en de consequenties van beleid van de gemeente. Het platform heeft geen bevoegdheden, is geen eigenaar van vragen of wensen maar is katalysator en soms initiator in het "upstream" proces van participatie.

Bijlage: Essay wijkplatform bij zienswijze voor de Omgevingsvisie 2040 – datum 28 maart 2023

Bijlage:

HET WIJKPLATFORM – ESSAY BIJ ZIENSWIJZE VOOR DE OMGEVINGSVISIE 2040

Versie: 28 MAART 2023

Samenstellers: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

1. Inleiding. Sinds jaar en dag bestaat bij de gemeente het concept van wijkgericht werken. Daarbij legt de gemeente in eerste instantie de verbinding met de wijkbewoners door de inzet van de wijkregisseur (voorheen: wijkcoördinator). Elke wijk in Hilversum bestaat uit diverse buurten. Elk met hun eigen dynamiek, initiatieven en problematiek.

   In de regel weten wijkbewoners de gemeente via de wijkregisseur (en de wethouder op zijn of haar regelmatig te houden wijkspreekuur) goed te vinden bij het bedenken, toetsen en nemen van initiatieven en het aan de kaak stellen van problemen in hun eigen werk - en leefomgeving.

2. Context. Op dit moment ontbreekt echter de samenhang van informatievoorziening, samenwerking en afstemming, onderling en met de gemeente in de wijk als initiatieven genomen worden in een straat of buurt (of daar (net) buiten in een andere wijk). Wijkbewoners uit omliggende straten of wijken worden doorgaans niet (goed en tijdig) geïnformeerd wat dit voor de eigen straat of buurt betekent. Dat geldt ook bij problemen die door wijkbewoners aan de kaak worden gesteld. En tenslotte is dit ook van toepassing bij initiatieven van de gemeente en externe partijen, zoals projectontwikkelaars. Wat het betekent als wijkbewoners niet tijdig en goed worden geïnformeerd over initiatieven en ontwikkelingen, wordt duidelijk uit een aantal voorbeelden, die de aanleiding vormen om hiermee op wijkniveau aan de slag te gaan. Zodra de Omgevingsvisie door de Raad is aangenomen en per 1 januari 2024 de nieuwe Omgevingswet van kracht wordt, heeft Hilversum per gelijke datum ook een Omgevingsplan van rechtswege. Het ligt in de rede dat de wijkbewoners in de loop van de tijd sterk betrokken gaan worden bij de ontwikkeling van een gebieds- of wijkagenda. Die gebiedsagenda's zullen de basis zijn voor het nieuwe Omgevingsplan. Maar hoe organiseer je dat participatieproces op wijkniveau dan? Daarover later meer.

3. Aanleiding. Zoals het zich nu laat aanzien zal, in de loop van 2023, de gemeente weer informatie uit de wijk gaan ophalen voor het actualiseren van de bekende Leidraad "Betrek de buurt'. Dit blijkt uit het Raadsvoorstel (met bijlagen) over de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 (fase 3 Plan van Aanpak), dat op 11 januari jl. in commissiebehandeling is geweest en op 1 februari 2023 in de Raad is aangenomen. De kans bestaat ook hier dat door wijkbewoners vanwege onwetendheid de boot weer gemist gaat worden.
   Ook zullen inwoners ongetwijfeld worden betrokken bij de verdere gebiedsgerichte uitwerking van het Omgevingsplan, zoals dat al in het Stadsgesprek onlangs werd aangekondigd en ook in Hoofdstuk 5 van de concept Omgevingsvisie 2040 staat opgenomen.

4. Kortom, een betere informatievoorziening, betere samenwerking onderling én met de gemeente en het organiseren van een netwerk op wijkniveau lijken redenen genoeg om de samenhang van informatievoorziening, samenwerking en afstemming (onderling en met de

gemeente) op wijkniveau te organiseren. Het ligt voor de hand dat de wijkbewoners daartoe, in een participatieve samenleving, zelf het voortouw zouden moeten nemen. Dat is dus nu nog niet het geval. De bewoners moeten dus **zelf** aan de slag. Maar dat kunnen ze niet alleen.

5. Wijkplatform. Uit literatuurstudie in diverse openbare bronnen op internet komt naar voren dat veel gemeenten kampen met de hiervoor geschetste problematiek. Vaak bedienen wijkbewoners zich dan van het concept van een wijkplatform. Het is in dit verband goed om de meest gangbare definitie van het wijkplatform weer te geven.

6. Definitie. '***Een wijkplatform is een netwerk van bewoners, ondernemers en anderen in een wijk. Het wijkplatform zorgt voor verbinding tussen mensen en groepen in een wijk en tussen de wijk en de gemeente***'.

7. Oogmerk van een wijkplatform. Met de invoering van een wijkplatform, als netwerkorganisatie, wordt beoogd de verbinding te leggen tussen individuele bewoners, bewonersgroepen, ondernemers(organisaties) en maatschappelijke organisaties onderling én tussen deze groepen en de gemeente, voortbouwend op (kleinschalige) organisaties en initiatieven die al in de wijk aanwezig zijn. Een wijkplatform wordt qua samenstelling, zo divers mogelijk opgezet. Niemand wordt daarbij op voorhand uitgesloten. Maatwerk is daarbij van belang.

8. Randvoorwaarden van een wijkplatform tevens kaders te stellen door de gemeente:

   - Maatwerk en passend, qua activiteiten en samenstelling bij de betreffende wijk van Hilversum.
   - Inclusief van samenstelling, dus bestaand uit een breed en gemêleerd gezelschap, qua samenstelling.
   - Verbinding met de gemeente, waarbij de samenwerking tussen het wijkplatform en de gemeente goed is.
   - Dialoog tussen alle betrokkenen, waarbij het mogelijk is om samen met het wijkplatform laagdrempelig over allerlei kwesties valt te praten.
   - Regelmatige wijkbrede dialoogbijeenkomsten te organiseren, b.v. tenminste tweemaal per jaar.
   - Continuïteit langdurig gewaarborgd en permanent van karakter.
   - A-politiek.
   - Neutraal.
   - Eigenaarschap van initiatieven bij de initiatiefnemer laten, waarbij belangenbehartiging niet voorop staat.

9. Voorbeelden van aktiviteiten van een wijkplatform. Niet uitputtend kunnen uit de praktijk worden genoemd:
   - Interne vergaderingen houden,
   - Themabijeenkomsten houden,
   - Onderzoeken (doen) uitvoeren,
   - (Mogelijk) evenementen (doen) organiseren in het kader van het hiervoor genoemde oogmerk,
   - Verbindings- en ontmoetingsinitiatieven nemen en

- Organiseren van gesprekken met partners over bepaalde thema's.

10. Samenstelling wijkplatform (personele bezetting bij de aftrap). Nadere uitwerking via brainstorming.
    - Hoe komen we aan gedreven trekkers in de opstartfase ?
    - Wie zit voor ?
    - Wie neemt in voorkomend geval waar ?
    - Wie notuleert ?
    - Hoe is de onafhankelijkheid geborgd ?
    - Wie nemen in de inner circle plaats ?
    - Wie in de tweede schil ?
    - De wijkregisseur is altijd aanwezig: eens ?
    - Nemen ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en anderen ALTIJD plaats in een wijkplatform ?
    - Of alleen wanneer het zo uitkomt ?

11. Communicatie. Om het wijkplatform goed in de markt te zetten, is het cruciaal dat de communicatie op basis van een adequaat communicatieplan op orde is. Daarom heeft het opstellen van een communicatieplan en het vaststellen van de lijn van communicatie prioriteit. Bij de uitwerking van een communicatieplan kan onderstaande input een goede zet in de richting geven. Bij het opstellen van een communicatieplan is de **kernvraag**:
    - Hoe bereiken we de bewoners ?

    Deelvragen zijn dan:

    - Welke boodschap hebben we voor de inwoners ? En tenslotte:
    - Hoe gaan we communiceren ?
    - Via massa-mediale communicatie ?
    - Wijkkranten ?
    - Huis-aan-huis flyers ?
    - Via social media ?

    Om een adequaat communicatieplan te maken kan het gestelde in BIJLAGE 1 (Basis voor een communicatieplan) bij dit PRAATSTUK dienen voor het opzetten en beoordelen van dit communicatieplan.

12. Behoefte aan ondersteuning van de gemeente. Te denken valt aan ruimte, financiën en website. In de wijken zijn doorgaans meerdere mogelijkheden om samen te komen. De gemeentelijk functionaris bij uitstek die een coördinerende rol kan spelen bij het opzetten en ondersteunen van een wijkplatform is de wijkregisseur. Deze kent de bewoners die een voortrekkersrol zouden kunnen spelen en kan eventueel aanvullende behoeften doorgeleiden.

13. Uitwerken netwerkfunctie.

Uitgaande van een adequate rolopvatting van de deelnemers van het wijkplatform, die zich kenmerken door een zelfverzekerde houding en een hoge mate van assertiviteit als het gaat om het agenderen van zaken bij de gemeente, heeft het wijkplatform een netwerkfunctie en ondersteunt zij bewoners(groepen) door ze in contact te brengen met andere bewoners(groepen), instanties, ambtenaren, raadsleden en/of wethouders.

14. Uitwerken samenwerking met de gemeente.
    Bij het uitwerken van de (verdere) samenwerking met de gemeente is de rol van de wijkregisseur cruciaal. Deze brengt in eerste instantie de verbinding met betreffende ambtenaren tot stand.

15. Vaststellen succes- en faalfactoren.
    Onderstaande faal- en succesfactoren zijn uit een literatuurstudie verkregen. Een eerste inventarisatie geeft de volgende faal- en succesfactoren weer:
    - Helderheid (vooraf) over de rol en beïnvloedingsruimte van een wijkplatform is belangrijke succesfactor. Meer duidelijkheid hierover leidt ertoe dat het wijkplatform te lang bezig zal zijn met de vraag van hun taak eigenlijk is.
    - Actieve trekkers zijn een belangrijke succesfactor. Het niet hebben van een of meer actieve trekkers leidt ertoe dat het proces trager verloopt. Het niet hebben van actieve trekkers kan leiden tot het niet van de grond brenger van het wijkplatform en is dan zodoende een faalfactor.
    - Behoeftegerichte ondersteuning (van de gemeente) aan het wijkplatform is een mogelijke succesfactor. Daarbij is maatwerk belangrijk. Immers, de onafhankelijkheid van het wijkplatform moet steeds zijn geborgd.
    - Heldere en transparante communicatie met een responsieve gemeente is een zeer belangrijke succesfactor. Dan gaat het met name om duidelijke en korte lijnen, tijdige informatie aangaande ontwikkelingen in de wijk Zuid, terugkoppeling op de inbreng van het wijkplatform, werken aan vertrouwen en een stabiele positie voor het Wijkplatform Zuid.
    - Het niet voldoende betrekken van de leden van het wijkplatform bij grote veranderingen is een faalfactor.
    - Het bieden van zekerheid over het voortbestaan van het wijkplatform is een succesfactor.

16. Dilemma van de informerende rol versus de belangenbehartigende rol.
    Het wijkplatform, als geheel, voert een neutrale rol uit en neem zelf geen standpunt (voor of tegen een initiatief of ontwikkeling) in. Dat is waarschijnlijk even wennen voor inwoners die zich voor een wijkplatform willen inzetten. Daarom moet dit dilemma besproken worden en regelmatig aan de orde komen.

Zienswijze omgevingsvisie 2040

Onderwerp: bouwhoogte in Kerkelanden

1. **Situatie Kerkelanden.** In de wijk Kerkelanden is men bij de opzet van verschillende bouwhoogten uitgegaan. Aan de randen hogere bouw, bij het winkelcentrum woontorens en later aan de Bonifaciuslaan en Geert Grootelaan, middel hoge bouw. De bouwhoogten variëren van drie woonlagen aan de Geert Grootelaan tot veertien woonlagen voor de torens.
2. **Uitgangspunten Omgevingsvisie.** In de Publiekssamenvatting Omgevingsvisie wordt op pagina drie bij punt drie gesteld dat "In woonwijken en op overige werklocaties kijken we zorgvuldig waar 2 tot vier woonlagen goed aansluiten bij de omgeving en waar 5 tot zes lagen passend is.".
3. **Transitie naar 2029.** Op dit moment lijken de huidige bestemmingsplannen en besluiten van de Raad richtinggevend te zijn voor in te dienen plannen. Zo zijn er door projectontwikkelaar RvO plannen bedacht voor het op te heffen Tuincentrum Puik aan de Raaweg, met een bouwhoogte met resp. twaalf en vier woonlagen. Dit om een totaal van circa 220 woningen cq appartementen te kunnen bouwen.
   Vraag 1: Bent u het met ons eens dat de uitspraken die in het participatieproces en opgenomen in de Publiekssamenvatting zijn gedaan over bouwhoogten, ook gelden voor plannen die in de periode vóór 2029 zijn of worden ontwikkeld?
   Vraag 2: Is het zo dat aan de projectontwikkelaar RvO geen duidelijk randvoorwaarden ten aanzien van de bouwhoogte zijn meegegeven? Zo nee, kan dat als nog, zo ja wat zijn die dan
   Vraag 3: Wordt bij het plan voor het Puik terrein naast allerlei zaken van parkeren, groen, natuur, door de gemeente ook gekeken naar de aansluiting op de bestaande bebouwing en de planologische opzet en het karakter van de wijk Kerkelanden. Zo ja, hoe wordt dat duidelijk gemaakt

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

Zienswijze Stadsbouwmeester

Betreft: Voorstel tot het benoemen van een vaste Stadsbouwmeester in de traditie van Hilversum met Dudok.

Hilversum heeft in het begin van de vorige eeuw een principiële keuze gemaakt voor een Stadsbouwmeester. Dit heeft geleid tot gebouwen en wijken die naast esthetische vormgeving hebben bijgedragen aan maatschappelijke en sociale winst. De wijken waren opgebouwd met het oog op een variëteit aan bewoners, ruimte voor spelende kinderen, scholen op loopafstand en een gezonde afwisseling van gebouwen en groen.

De verantwoordelijkheid van de Stadsbouwmeester reikte blijkbaar ver. Van de eerste planvorming tot en met de bouw. Dat zouden wij graag terug zien in onze gemeente.

Op dit moment worden plannen gemaakt door projectontwikkelaars of corporaties. De gemeente heeft een rol in het toestaan van de eerste plannen en het toetsen aan het bestemmingsplan en de regels die voor de bouw gelden.

Wij staan een procedure voor waarin een bouwmeester van het begin af aan betrokken is bij een project en vanuit een gedragen visie kan sturen aan de voorliggende initiatieven.

Nu moeten bewoners via bezwaren, discussie, machteloze participatie een plan proberen te beïnvloeden. Als voorbeeld kunnen de plannen op het Puikterrein dienen: een gebouw van minstens twaalf hoog, veel meer woningen per vierkante meter dan gebruikelijk in de wijk, gekunstelde groene doorgangen voor wild, waardoor de verbindingen tussen natuurgebieden worden verbroken, druk op wegen die niet geschikt zijn voor veel verkeer, parkeer problemen en geen eenheid met de stedenbouwkundige opzet van de wijk.

Te gek voor woorden dat de bewoner dit allemaal zelf met regelen en dan nog contact houden met de projectontwikkelaar en de project ambtenaar van de gemeente.

Uiteraard is de uiteindelijke besluitvorming een zaak van de Raad. Maar dan is er al getekend en gerekend.

Een Stadsbouwmeester kan zorgen voor visie, overzicht en gewogen integrale besluitvorming. Zodat projecten passen in de visie van de gemeente en de brede doelstelling van het bouwen aan een leefbare en passende omgeving mogelijk wordt.

Zo werkt Hilversum aan een plaats waar mensen wonen, werken, leven, opgroeien en graag blijven. In balans met en zorg dragend voor de prachtige natuurlijke omgeving.

De geschiedenis leert dat dit kan, evenals de wijze waarop de Nieuwe Lelie tot stand is gekomen: vanaf het begin is gezocht naar verbinding met de buurt, recht doen aan het gedachtegoed van Dudok, nauw contact met de gebruikers en duidelijke regie vanuit de gemeente.

5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 12	verwerkt in nota Zienswijze
1299126	zie bijlage: zienswijze ontwerp omgevingsvisie Hilversum 2040	12

Aan: de gemeenteraad van Hilversum

van: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum

Onderwerp: Zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040

Geachte gemeenteraad,

Hierbij mijn zienswijze voor de gemeente betreffende de parkeermogelijkheden met name in het gebied Hilversum Zuid op en rond de Gijsbrecht v. Amstelstraat. Dit omdat ik daar woon en de situatie daar goed ken.

Achtergrond:

Wonende in de staatsliedenbuurt ervaar ik en vele buurtbewoners een toename in het aantal parkeerders waarbij de druk op verschillende fronten. **Iedere wijk of straat heeft hierin zijn eigen problematiek.**
Deze problematiek kun je met...en zonder emoties bekijken. Wie deze met angst en ergernisgevoel bekijkt hoopt met een betaalde dienst (betaald parkeren/vergunning parkeren) van het probleem af te zijn. Wie echter dezelfde problematiek in deze wijk rationeel bekijkt moet er verder induiken en constateert dat althans in deze wijk betaald parkeren een lapmiddel is en geen oplossing. Het hier gratis vanuit een andere buurt parkeren is in feite eigenlijk maar een zeer klein deel van onze ergernis. We kijken naar die ene auto van die vrouw die op de Gijsbrecht werkt of daar op zaterdagmiddag even winkelt, terwijl we tussen de honderd auto's staan te kijken die gewoon van de buren zijn. En 150 meter verderop is gelukkig gewoon voldoende parkeerruimte. Ook dat laatste is zeker waar!

Naast universele parkeerproblematiek kent iedere buurt ook zijn eigen specifieke parkeertroubles:
Kijkend naar de problematiek in mijn en omringende straten kom ik tot de volgende conclusie. Dit komt hier in volgorder van belangrijkheid met name door:
1. De toename van het aantal tweeverdieners.
2. Door het 2 jaar geleden halveren van de parkeermogelijkheden in de Hugo de Grootstraat die opeens voor enorme parkeerdruk in de omringende straten zorgt. Hun probleem concentreert zich in de omringende straten.
3. De vogelpoep (excessieve duiven en eksterpopulatie) binnen 24 uur *dikke-lagen-uitwerpselen-ergernis* op de v.Oldenbarneveltlaan zorgt dat bewoners elders in de wijk gaan onderduik-parkeren. Er zijn op die laan dus nog redelijk wat parkeermogelijkheden, maar in de aangrenzende straatdelen is dat een stuk minder.
4. Er worden nogal wat verbouwd in de wijk en daar staan dan naast een grote container ook vaak twee drie of soms zelfs vier grote werkbussen van de aannemers. Dat betekent in onze straat/laan nu dagelijks zo'n acht extra grote werkbussen. Dit is gelukkig dan vaak een zaak van enkele maanden. Daar is dan perspectief voor de rest van het jaar.
Nogmaals...Betaald vergunningparkeren daar nu ook gaan doorvoeren veranderd van punt 1 t/m 4 (in alle facetten) dus helemaal niets aan die situatie.

De staatsliedenbuurt en bloemenbuurt kent wel een algemeen verschijnsel die we onder punt 1 kunnen scharen. Deze buurt kent verschillende leeftijdsgroepen als hoofdbewoners. Echter een grote en steeds groter wordende groep Hilversummers (30-40ers gezinnen) bestaan uit tweeverdieners. Dit werd en wordt in de maatschappij gepromoot en zal niet meer snel naar een gezin met een auto teruggedrongen kunnen worden. Hoe men het autobezit ook probeert te ontmoedigen. Men klaagt makkelijk over het autobezit al komt dit voornamelijk van *"niet"* autobezitters. De autobezitters klagen niet openlijk want zij zitten in de groep van het verdomhoekje. Niemand die voor het autobezit durft op te komen ook niet tijdens de door mij bezochte gemeente-vergaderingen. De fietser klaagt openlijk dat hij nog meer terrein wil en nog betere voorzieningen. Niemand die dan opstaat en durft te zeggen waar het op staat. Maar daarentegen wordt de woordvoerder van de fietsenbond wordt aan alle kanten gesteund. Dat is een groot goed maar doet de visie en beleving van de

realiteit geen eer aan. De auto is onlosmakelijk verbonden met de werkende maar ook oudere Nederlander en zeker ook in het Gooi waar je niet zoals in het stedelijke tot de fiets bus metro trein werk trein metro bus fiets veroordeeld bent. Bovendien zijn hier in Hilversum-Zuid parkeer-piek-plekken en parkeer-milde-plekken. Uiteraard ben ik ook van mening dat het autobezit realistisch gezien ontmoedigd moet worden. Ik kan dus twee kanten op denken. Maar houdt de bewoners van Hilversum geen worst voor. Dit kunnen parkeren koop je in onze wijk niet af met 100 euro per jaar en over een jaar of vijf wellicht met een veelvoud daarvan. Een weg terug is er dan niet meer! Dat is gewoon niet fair. De handhaving is kort na de invoering van betaald parkeren een maand of drie zeer actief in de buurt aanwezig. Dat geeft de burger helaas tijdelijk moed. Daarna gaat het hoekparkeren gewoon weer van voren af aan en staan die auto's van al die buren gewoon nog net zo in de straat en uiteraard voor jouw deur. Die horen daar gewoon thuis met het verschil dat zij en jijzelf er dan zelf onnodig en zinloos voor betalen.

Wie hier dus denkt met een betaald parkeerabonnement veel beter af te zijn komt bedrogen uit. Dit resulteert slechts in een enkele auto of bestelbus minder. In feite gaan we allemaal een extra belasting betalen en de zeldzame visite blijft straks weg of ze betalen straks ook in mijn straat. Geef dus eerlijke en al het kan ook oplossingsgerichte informatie aan een buurt of straat. Ook als men een handtekeningenactie betaald parkeren wil laten invoeren. M.a.w., het moet wel zin hebben. In het centrum van Hilversum heeft betaald parkeren over het algemeen zin. Hier ligt dat gewoon anders.

De gemeente moet dus voor echte oplossingen zorgen al is dat niet makkelijk. Het centrum autoluw maken los je t.a.v. de parkeerproblematiek in de omliggende wijken natuurlijk helemaal niks op. Dat is dan ook een andere discussie.

Terug naar mijn visie voor oplossingsgerichte aanpak voor het Gijsbrecht (winkelgebied) en haar directe omgeving:
Ik heb begrepen dat de Paulusschool en "de Iris" gesloopt gaan worden. Dat ligt zeer dicht tegen het meest drukke gebied van de Gijsbrecht aan waar o.a. Albert Hein gevestigd is. Maak hier voor nu en de toekomst een enorme parkeerkelder en zorg dat je de buurtbewoners mee hebt door ingang en uitgang tegenover een straat (bv. bij de Anemonenstraat) uit te laten komen. Wellicht zal AH een participant willen zijn. Maar je zou daar ook aantoonbare directe buurtbewoners met een vast en voordeliger parkeer-abonnement kunnen laten parkeren. Auto's die nu ook in de wijk staan en waar bv. niet dagelijks mee gereden wordt en die mensen liever in een beschermde parkeerkelder hebben staan. Ook valt te denken aan een verdere parkeerkelder uitbreiding onder het parkeerterrein dat nu exclusief van Flight Deck is. De grond daaronder is dus ook ongebruikt. Alles overziend ligt hier ligt een enorm potentieel aan grond waar niets mee gedaan wordt en waardoor de Gijsbrecht met zijn unieke warme sfeer en allerlei-winkels gewoon tweerichtingsverkeer kan blijven. Op die manier ontstaat er op de Gijsbrecht waarschijnlijk ook praktische ruimte voor enkele flinke laad en losplaatsen zoals AH die recht voor zijn deur heeft. Een lastige noodzakelijkheid die nu regelmatig de doorstroming van het verkeer op de Gijsbrecht blokkeert. Bij afwezigheid van die lossende vrachtwagens ontstaat er dan ook wat zichtbare ruimte in deze winkelstraat. Ik denk dat dit een nu of nooit mogelijkheid is die....als er eenmaal een nieuwe school of sociale woningbouw op het terrein van de Paulusschool en "de Iris" staat, een andere wijze van parkeerruimte creëren in de wijde omgeving een onmogelijkheid is geworden. Graag ontvang ik van een u een bevestiging van ontvangst van dit schrijven.

In de hoop u hiermee van dienst te kunnen zijn teken ik,

5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 13	verwerkt in nota Zienswijze
1299319	Dinsdag had ik een heel prettig gesprek bij de inloop over de Omgevingsvisie in wijkcentrum St. Joseph. Graag geef ik nu mijn mening op de Omgevingsvisie, in de hoop dat u er wat aan heeft en mee doet. Algemeen: ik zie allemaal goede voornemens, maar ik hoop dat het daar niet bij blijft en dat ik hier daadwerkelijk iets van ga terugzien in mijn buurt (1221). Want dat is hard nodig. 1. Duurzame mobiliteit / veranderende rol van de auto / waarborgen van veiligheid: Natuurlijk kan je binnen Hilversum alles uitstekend bereiken per fiets of te voet, en als je iets verder wil zijn er bus en trein, laten we dat stimuleren! Maar in de praktijk zie ik een omgekeerde beweging: de nieuwe Alexia-tunnel heeft van de Oosterengweg een snelweg gemaakt waar automobilisten onbelemmerd kunnen doorscheuren, en waar fietsers en wandelaars maar moeizaam kunnen oversteken. Er ligt nota bene een lagere school vlak naast! De nieuwe fietstunnel levert onduidelijke en gevaarlijke situaties op en wordt niet eens gestrooid bij gladheid (op mijn klacht hierover heb ik niets gehoord). Verder is het al decennia onmogelijk om vanaf een rondje Zuiderweg - Liebergerweg – Lijsterweg te wandelen over de stoep. Laat staan als je met een kinderwagen of rollator loopt of in een rolstoel zit. Klagen hierover helpt niet want ach, die arme autobezitters hebben zo weinig parkeerruimte. De borden die aangeven waar je wel en niet mag parkeren kunnen beter verwijderd worden als hier toch nimmer op wordt gehandhaafd? Ook in de rest van Hilversum zie ik niet echt prioriteit voor fietsers. Bij elk bouwproject worden stoep en fietspad in beslag genomen of afgezet met hekken, en domweg een bordje geplaatst 'fietsers afstappen'. Auto's kunnen gewoon doorrijden natuurlijk. De betonblokken op het fietspad voor het station zijn sinds enige tijd de grootste bron van ergernis: waarom staan ze er? Omdat er misschien over een paar maanden gewerkt gaat worden? Moeten we daarvoor nu al 2x extra een drukke weg oversteken, of over de stoepen manoeuvreren??	13
1299319	2. Gezonde groei / voorzieningen / sociale samenhang: In mijn straat gaat Hunkemöller weg en daar komen huizen. Maar komen er ook voorzieningen waar wij wat aan hebben? En waarom komt daar weer nieuwe kantoorruimte, terwijl aan de andere kant kantoren worden omgebouwd tot woonruimte? Als je dan toch bedrijfsruimte wil in het nieuwe buurtje dan graag leuke kleine winkeltjes of kleinschalige horeca, die zorgen voor sociale samenhang in de buurt. Maar ik heb al gehoord dat dat niet de bedoeling is, want 'winkels moeten geconcentreerd zijn in het centrum' (??) Overigens zou er minder gebouwd hoeven te worden als er door de gemeente meer werd opgetreden tegen de leegstand en verloedering. Bijv. Liebergerweg 43, een pand dat dit jaar al een kwart eeuw leegstaat! Hoe kan een eigenaar hiermee wegkomen terwijl iedereen die een dakkapel bouwt meteen van de welstandscommissie hoort?? Ik klaag hier al jaren over maar de gemeente beweert dat ze hier niets aan kan doen. Het zou ook fijn zijn als de louche (auto-)bedrijfjes op de Zuiderweg / Lijsterweg / begin Liebergerweg eens zouden worden aangepakt, want zij zijn mede verantwoordelijk voor het blokkeren van de stoepen, en ze dragen bij aan de schimmige sfeer in die buurt. Kan een gemeente die hier blijkbaar machteloos in staat wél een omgevingsvisie doorvoeren??	13
1299319	3. Groen in en om Hilversum: Ten eerste: wie heeft ooit het idiote idee gehad om per huishouden 4 containers uit te delen? Het gevolg is dat alle tuinen vol containers staan in plaats van vol planten. Haal die krengen alsjeblieft weg en vervang ze door centrale (ondergrondse) containers. Ook het groen in mijn straat (Liebergerweg) is erbarmelijk: vanaf de Zuiderweg tot het speelpleintje hebben we maar een paar 4 zieltogende boompjes, die ook nog in de weg staan op de smalle stoepen. Gaat de gemeente deze straat nog eens écht opknappen met eenrichtingsverkeer, brede trottoirs en goede bomen die de ruimte hebben om te groeien? Mooi zou zijn een rondje met ook eenrichtingsverkeer op de Lijsterweg, waar auto's elkaar nu al nauwelijks kunnen passeren. Het groen rondom Hilversum daarentegen is prachtig, daar zou de gemeente best meer mee mogen pronken. Waarom een City Run door de stad als je ook een Trailrun rondom Hilversum kan organiseren? Sterker nog, het parcours ligt er al in de vorm van een Voetstappenpad! Die moet alleen even worden omgelegd over de natuurbrug Crailo, en zo mogelijk iets worden vergroend bij Kerkelanden. NB: terwijl de meeste hardloopwedstrijdjes in de omgeving moeite hebben om te overleven is er wel driemaal per jaar een Lage Vuursche Trail! Dat kan Hilversum toch ook? Tot slot: maak nou eindelijk eens een goede zwemvijver van de Speelvijver bij Anna's Hoeve. Veel hoeft er niet te gebeuren, bijv. alleen een bordje met een verwijzing naar een website waar je de kwaliteit van het water kan zien? En een apart deel voor honden? Vooral geen extra parkeerplaatsen, dan zal het met de toestroom ook wel meevallen.	13

1299319	4. Karakteristieke architectuur: Af en toe wordt er een lelijk reclamebord op de Groest, Kerkstraat of elders verwijderd en blijkt daarachter nog een prachtige oude gevel te zitten (zie Mout!). Is het mogelijk om meer eigenaren aan te moedigen (of desnoods te dwingen) om hun pand in de oude stijl terug te brengen? Wederom een schone taak voor de welstandscommissie, als die tenminste tanden krijgt. Ik hoop op daadwerkelijke vooruitgang in dit mooie dorp!	13

Zaak nummer:	Zienswijze: 14	verwerkt in nota Zienswijze
1299322	Vaagheid en onduidelijkheid liggen op de loer. Het behoud van het dorpse karakter/tuinstad is de essentie van de participatieopbrengst. Daarom pleit ik voor geringe groei van de stad. Niet het accent op groei en economische ontwikkeling leggen, maar het dorpse karakter voorop stellen. Niet meer bedrijventerreinen ontwikkelen, maar dan liever woningen met parkeerruimte, bv ondergronds, aarde rand van hilversum. Ik pleit daarom ook voor het opnemen van een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen, of in ieder geval boomhoogte (20 meter) als norm. En het creëren van 25 m2 meer openbaar groen per woning, opdat Hilversum hiermee op bijna het landelijk gemiddelde uitkomt. Met de wijken samen kijken wat waar mogelijk is voordat er gebouwd wordt. Met goede inpassing qua plek, hoogte, bouwstijl etc. Rekening houdend met plekken om elkaar te ontmoeten, de zichtlijnen van Dudok en het illusielandschap als voorwaarden voor bouw. Daarmee wordt het dorpse karakter recht gedaan. Belangrijk is dat er concrete richtlijnen gegeven worden en niet algemene afspraken over de intentie, maar ook hoe een daadwerkelijk gaat plaatsvinden.	14
1299322	Belangrijk is dat ontwikkeling in de stad focussen op leefbaarheid voor de bewoners en meer groen. Meer openbaar groen is een duidelijke wens van de Hilversumse samenleving lezen we in de Omgevingsvisie. Met 50 m2 openbaar groen per woning ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 81 m2, blijft Hilversum ver achter. Ook in het Programma Groen Hilversum 2040 stelt de gemeente dit vast. Toch wordt hier nergens een streefcijfer aan verbonden. Belangrijk is dat er duidelijke kaders gegeven worden hoe een gerealiseerd gaat worden, omdat het gevaar bestaat dat het niet meegenomen gaat worden later. Om richting te geven aan de uitdrukkelijke wens van de Hilversumse samenleving, verzoek ik om op te nemen in de Omgevingsvisie, dat er in 2040 25 m2 extra openbaar groen beschikbaar is. Dit is ook in lijn met de wens van de Hilversumse samenleving voor het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad en helpt om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen.	14
1299322	Het gevaar bestaat dat bij de ontwikkeling van de stad voorbij wordt gegaan aan de belangen van de huidige bewoners. Vooral, omdat=t er geen normen gesteld wordenDe omgevingsvisie gaat uit van een stevige groei van economische activiteiten en bevolking in Hilversum. Dit heeft grote gevolgen voor de inrichting van Hilversum met het oog op het toch al grote gebrek aan ruimte. Het is ook niet in overeenstemming met de participatieopbrengst, waar de uitkomst spreekt over een "geringe" groei. Alleen dan kan Hilversum leefbaar blijven. Ik verzoek u daarom in de Omgevingsvisie concrete en toetsbare normen op te nemen met betrekking tot: Hoogbouw : maximaal 5 bouwlagen oftewel boomhoogte (20 meter). Meer openbaar groen : 25 m2 extra openbaar groen per woning in 2040 Behoud van het illusielandschap : geen hoge bebouwing in Hilversum, zeker niet aan de randen Grenzen stellen aan de groei van bedrijfsterreinen, om ruimte te houden voor openbaar groen, sport en ontspanning binnen de stadsgrenzen	14

Zaak nummer:	Zienswijze: 15	verwerkt in nota Zienswijze
1301336	Wij maken ons zorgen over de toename van verkeer, graag zienwe meer groen en speelplaatsen voor \inderen, geen hoogbouw! . Concrete doelstellingen zijn van belang. Meer openbaar groen is een duidelijke wens van de Hilversumse samenleving lezen we in de Omgevingsvisie. Met 50 m2 openbaar groen per woning ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 81 m2, blijft Hilversum ver achter. Ook in het Programma Groen Hilversum 2040 stelt de gemeente dit vast. Toch wordt hier nergens een streefcijfer aan verbonden. Om richting te geven aan de uitdrukkelijke wens van de Hilversumse samenleving, verzoek ik om op te nemen in de Omgevingsvisie, dat er in 2040 25 m2 extra openbaar groen beschikbaar is. Dit is ook in lijn met de wens van de Hilversumse samenleving voor het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad en helpt om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen.	15

Zaak nummer:	Zienswijze:	verwerkt in nota Zienswijze
1301339	Een bericht om u te laten weten dat ik zeer teleurgesteld ben in gemeente Hilversum m.b.t. de opgestelde Omgevingsvisie. Afgelopen jaren is er intensief meegedacht in de participatie groepen waaruit een duidelijk beeld is ontstaan wat de wensen zijn van de gemiddelde Hilversummer. In de door u opgestelde Omgevingsvisie is daar weinig van terug te zien. Mijn tijd zal het wel duren, maar ik wens mijn kinderen en kleinkinderen een fijne, veilige en groene leefomgeving. Hilversum is geen grote stad en moet dat beslist ook niet willen worden. Niet voor niets is onze halve straat (wij ook) van Amsterdam naar Hilversum verhuisd. Hoogbouw in de dorpskern past daar niet. Ik verzoek u dan ook u te herberaden en de oogst van de participatie daar in mee te nemen zodat ook in de toekomst een veilig, groen en leefbaar Hilversum gewaarborgd is.	16

Zaak nummer:	Zienswijze: 17	verwerkt in nota Zienswijze
1301344	zie bijlage: zienswijze Rover	17
1301344	zie bijlage: zienswijze fietsersbond	dubbel?, zie 17
1301344	zie nieuwe bijlage. Deze versie is redactioneel iets aangepast ten opzichte van eerder ingestuurde versie zie bijlage: zienswijze fietsersbond	

Hilversum, 6 maart 2023

Aan de Gemeenteraad van de gemeente Hilversum

Betreft: zienswijze van de afdeling Hilversum van reizigersvereniging Rover op de ontwerp Omgevingsvisie 2040.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Als Rover afdeling Hilversum willen wij graag onze zienswijze geven op de concept Omgevingsvisie.

Rover wil dat mensen met meer duurzame en gedeelde mobiliteit op pad gaan zodat de negatieve impact van mobiliteit afneemt. En de kansen van mensen om zich te ontplooien toenemen. Omdat Rover een vereniging van reizigers is, ligt de focus van Rover op allerlei vormen van duurzaam collectief vervoer. Rover vertegenwoordigt dus niet alleen meer de belangen van reizigers in het openbaar vervoer maar ook van reizigers die reizen met allerlei vormen van gedeelde mobiliteit. Deze transitie past bij de transitie die de concept Omgevingsvisie zegt te willen: meer ruimte voor groen, meer ruimte voor de fiets en minder ruimte voor de auto

Ambitie is er

Uit de participatie kwam naar voren dat een meerderheid van de Hilversummers meer ruimte voor groen, meer ruimte voor de fiets en minder ruimte voor de auto wil. Ook de Omgevingsvisie erkent dit: "Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten." En de Omgevingsvisie vertaalt dit naar nieuwe prioriteiten: "In het algemeen geldt dat in de openbare ruimte groen en water de eerste prioriteit hebben. Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk". Ook in het Toekomstbeeld 2040 (4.3.2) zegt de Omgevingsvisie over mobiliteit: "Meer ruimte voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit: dit zijn gezonde en veilige manieren om te bewegen en bovendien goede alternatieven voor de auto in een compacte stad als Hilversum".

Als reizigersvereniging zijn wij bij het lezen van deze alinea's hoopvol gestemd. Maar.....

Keuzes worden niet gemaakt

Als wij dan verder lezen in de concept Omgevingsvisie, vinden wij hier weinig van terug.

Keuzes worden niet gemaakt of er wordt voortgeborduurd op reeds in gang gezet beleid, zoals uitbreiden betaald parkeren (maatregel 5.1 en 5.2). Bij maatregel 5.3, het realiseren van allerlei

maatregelen die vallen binnen wat Mobility as a Service (MaaS) wordt genoemd, wordt wel uitgelegd wat MaaS is, maar zonder ook maar enigszins concreet te worden voor Hilversum.

Het sterkst komt dit tot uiting onder maatregel 5.4 waarin van allerlei wensbeelden worden geuit, maar niets wordt geconcretiseerd. Er wordt gezegd dat het fijnmazig en regionaal openbaar vervoer verbeterd zal worden. Wat hieronder verstaan wordt blijft volstrekt onduidelijk. Het verdichten van de stationsgebieden heeft niets te maken met het fijnmazige (lokale) openbaar vervoer en wat het verbeteren van de buitenruimte hier betekent is ons ook niet duidelijk.

De twee voorbeelden die genoemd worden slaan de spijker geheel mis: De HOV halte bij het nieuwe Tergooi ziekenhuis ligt op ongeveer 750 meter van de ingang en met een lokale buslijn die slechts één keer per uur wel bij de hoofdingang komt is het Tergooi zo'n beetje het slechts per OV bereikbare ziekenhuis van Nederland. Het knooppunt Crailo zal na de sluiting van de Tergooi locatie, nauwelijks voor het OV van belang zijn. Dit is vooral een autoknooppunt, wat als OV hub, waar overgestapt kan worden op deelvervoer, te ver van bestemmingen in Hilversum af ligt.

Daarbij komt nog het voornemen om de bus van de Kerkbrink te weren, waardoor voor reizigers de bus reis langer en duurder gaar worden.

Hieruit wordt al duidelijk dat de gemeente geen keuzes maakt, c.q. wil maken. Dat leidt ertoe dat de uitkomsten van de participatie en de mooie woorden in de inleidende hoofdstukken (meer ruimte voor groen, wandelen, fietsen en minder ruimte voor de auto) nooit gerealiseerd zullen worden en het hele verhaal m.b.t. verkeer en mobiliteit een hoog gebakken lucht gehalte heeft. Met andere woorden: *"Het resultaat zal zijn dat wanneer je blijft doen wat je altijd deed, je ook krijgt wat je altijd kreeg."*

Het is niet voor niets dat de PlanMER een vernietigend oordeel op deze Omgevingsvisie geeft.

"In de gemeente Hilversum staat voor een aantal beleidsvelden de gewenste situatie onder druk bij autonome ontwikkeling".

"Wil de gemeente al haar doelen voor alle beleidsvelden realiseren, dan zou de Omgevingsvisie veel ambitieuzer moeten zijn, met veel meer en verdergaande maatregelen dan die zijn geformuleerd."

Daarnaast wordt ten aanzien van mobiliteit opgemerkt dat vooral nadere onderzoeken worden genoemd, die (kunnen) leiden tot concrete maatregelen. Het ontbreken van deze concrete maatregelen komt o.a. door het ontbreken van trends en ontwikkelingen met betrekking tot fietsverkeer, wandelen, en verkeersveiligheid en daarbij specifiek voor voetgangers in het stationsgebied.

Wij vinden het onbegrijpelijk dat hier tot nu toe vrijwel geen onderzoek naar is gedaan. Dat geeft volgens ons aan de geringe prioriteit die hieraan gegeven wordt. In Hilversum wordt nog steeds onder mobiliteit en bereikbaarheid automobiliteit en bereikbaarheid per auto verstaan.

Naar een andere visie op mobiliteit

STO(M)P

De gemeenteraad heeft, door het aannemen van het amendement van GroenLinks en VVD, aangegeven dat het STO(M)P principe leidend moet zijn bij het verdelen van de schaarse ruimte over de verkeerssoorten. Het OV krijgt echter te maken met een achterstelling ten gunste van de auto. Op

dit moment zijn een aantal projecten in voorbereiding waar de positie van het OV ten opzichte van de auto verslechtert. Te noemen zijn:

- Herinrichting Schapenkamp: de vrije busbanen verdwijnen hier, waardoor bussen (zeker op zaterdag) in de autofile terecht komen en dus reistijd verliezen
- Bij de herinrichting van de Kerkbrink is het voornemen om daar voor de bus geen plaats meer te hebben. Dat betekent dat de bus moet omrijden via de Stationsstraat en het Melkpad. Dit betekent extra reistijd, extra kilometers en dus voor de reizigers extra kosten.
- De geplande bushaltes voor de omgeleide bussen (Melkpad en Oude Torenstraat) liggen ten opzicht van het centrum aan de overkant van de weg, waardoor reizigers de drukke centrumring moeten oversteken. Nu nog zijn de haltes Groest en Herenstraat zonder oversteken van de centrumring te bereiken.
- Het ombouwen van de Stationsstraat naar een fietsstraat (in de plannen van de stationsomgeving) betekent dat de bus een nog langere omweg moet maken, dus nog meer reistijd, nog meer kilometers en nog meer kosten voor de reizigers.
- De extra reistijd en kilometers leiden ook tot extra kosten. Die zullen niet door de vervoerder of door de concessieverlener, de provincie, worden bij geplust. Met andere woorden deze ontwikkelingen zullen leiden tot een verdere verschraling van het OV in Hilversum.
- De bereikbaarheid van het Tergooi ziekenhuis verslechtert na de verhuizing. De HOV halte is 750 meter verwijderd van de hoofdingang en de buslijn die wel bij de hoofdingang komt rijdt maar 1 keer per uur en niet 's avonds. Het Tergooi wordt hierdoor ongeveer het slechts per OV bereikbare ziekenhuis van Nederland.

Al deze ontwikkelingen zijn strijdig met het STO(M)P principe dat per amendement is opgenomen in de concept Omgevingsvisie en dat daarmee leidend moet zijn.

Fijnmazig kleinschalig lokaal vervoer is niet de oplossing

Zowel in tekst als in illustraties wordt het toekomstige lokale Hilversumse lokale OV voorgesteld als klein elektrische busjes die continue rondrijden. Er bestaan in het land diverse initiatieven met kleine busjes: belbussen, buurtbussen, enz. Deze opereren vrijwel allemaal in landelijke gebieden met een zeer geringe vervoersvraag en een zeer lage bebouwingsdichtheid. Deze vervangen traditionele lijnen met een lage frequentie en moeten minstens twee uur van te voren worden gereserveerd. Zoiets werkt natuurlijk niet in een stedelijke omgeving als Hilversum waar de vervoervraag veel groter is dan in landelijke gebieden. Alleen al om lijn 1, die in de spits om de 15 minuten rijdt, te vervangen door kleine busjes, zal een veelvoud aan materieel en personeel nodig zijn om het voorzieningenniveau op peil te houden. Met name door de personeelskosten zal dit onbetaalbaar zijn.

Wat wil Rover dan wel

De bus heeft een duidelijke plaats in het STO(MP) principe en kan als onderdeel van het collectieve vervoer, waar ook de deelfiets, de deelbakfiets, deelscooter en de deelauto een rol spelen in een alternatief voor de particuliere auto en daarmee heeft het een duidelijke functie bij de verduurzaming van het verkeer in Hilversum.

Dat betekent voor Rover:

- Handhaving van vrije busbanen
- Voorrangsregeling bij verkeerslichten
- Vooraanmelding bij verkeerslichten zodat de autofile voor de bus door kan rijden

- Bus blijft over de Kerkbrink rijden. Er zijn genoeg voorbeelden in binnen- en buitenland doe aantonen dat bus of tram en voetgangers prima samengaan en je juist een opleving van de levendigheid en economische bedrijvigheid (zie o.a. https://www.delta.tudelft.nl/article/sneltram-door-voetgangersgebied-geen-probleem en https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/rapport-waarom-doelen-met-openbaar-vervoer). Zelfs in een drukke voetgangersstraat als de Leidsestraat in Amsterdam met tot 40 trams per uur in twee richtingen werkt dit goed, met als bijkomend voordeel dat er een prima bereikbaarheid per OV is. Daar steken de maximaal vijf bussen per uur over de Kerkbrink toch heel schriel tegen af.
- Doortrekken van de lijnen 1 en 104 naar het Tergooi ziekenhuis, via station Sportpark.
- Ook in een autostad als Hilversum heeft zo'n 15-20% van de huishoudens geen auto. Een verdere verschraling van het OV zal ook leiden tot meer vervoersarmoede. Niet iedereen is in staat om te fietsen (ouderen, minder mobielen).

Kortom zorg ervoor dat de bus in Hilversum een duidelijk plaats heeft in de duurzame vervoersmix en daarmee een goed alternatief kan zijn voor veel autoritten.

Uiteraard zijn wij bereid onze zienwijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ROVER

Namens de afdeling Hilversum van Reizigersvereniging Rover,

5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 18	verwerkt in nota Zienswijze
1301350	Bijgaand de zienswijze op het Ontwerp Omgevingsvisie 2040 van Bewonersvereniging OSP	18
	zie bijlage zienswijze OSP omgevingsvisie	

BEWONERSVERENIGING
OosterSpoorPlein en omgeving

Secretariaat
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum

Rekening nr. 5.1.1.c

Aan de gemeenteraad en het college van B&W
van de gemeente Hilversum

Hilversum, 1 april 2023

Betreft: Zienswijze Ontwerp omgevingsvisie 2040

Geachte raad, geacht college,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende:

Dit ontwerp Omgevingsvisie is een weinig overtuigend of zelfs maar richtinggevend document. Bovendien getuigt het jaartal 2040 van een weinig vooruitziende blik. De omgevingsvisie wordt straks de basis voor de leefomgeving van onze kinderen, kleinkinderen, achterkleinkinderen etc. Wat we nu beslissen staat misschien wel voor komende 100 jaar. De visie moet echt verder kijken, met een ingebouwde optie voor aanpassing op basis van voortschrijdend inzicht.

1. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de participatieopbrengst, zoals naar voren gebracht door de wensen van de inwoners. Daar is een duidelijke keuze gemaakt voor het behoud van het karakter van de Tuinstad/Tuindorp en een hoger aandeel openbaar groen per inwoner in met name de meest versteende gebieden;

2. Het ontbreekt aan vaste, toetsbare kaders: opnieuw worden bouwhoogtes en bouwdichtheid overgelaten aan de markt, in plaats dat de gemeente hier de regie neemt en de wensen van haar bewoners honoreert.

   Het wordt op die manier een vrije invuloefening voor projectontwikkelaars, van wie natuurlijk het eerste doel (als ondernemers) het maximaliseren van de winst zal zijn.
   Ook de zg. “uitnodigingsplanologie” draagt daar aan bij. Wie er tenslotte worden uitgenodigd zijn natuurlijk de projectontwikkelaars en bewoners staan opnieuw buiten spel.
   Daarmee is het lot van een gezonde, groene leefomgeving die, zoals uit de participatieopbrengst ook blijkt, door bewoners zo gewenst wordt, ongewis en liggen verdichting, verdere verstening en hoogbouw op de loer.
   En daarbij verliest men de impact van hoogbouw op (het behoud van) de stad als tuinstad met dorps karakter en op het (behoud van) illusielandschap uit het oog;

3. Volgens onze informatie was de bedoeling van de omgevingswet juist, dat er strengere voorwaarden zouden gelden voor bouwen en dat er meer mogelijkheid voor bewoners zou zin om hun inbreng te leveren.
   Het pilot-participatieproces, zoals gevoerd in 1221 en leidend tot de Gebiedsagenda 1221, had model moeten staan voor de participatie Hilversum-breed en was daar in onze ogen het ook perfecte instrument voor.
   De verwachting was dan ook logischerwijze dat dit op deze wijze uitgerold zou worden over heel Hilversum.

   Het was dan ook uitermate teleurstellend dat hiervoor niet is gekozen en in plaats daarvan met het flauwe aftreksel daarvan van zéér beperkte buurtavonden en enquêtes, waarvan de vraagstelling in onze ogen toch wel sturend genoemd kon worden en waarvan geheel ontransparant was wat precies

die opbrengst was en hoe met de precieze opbrengst daarvan werd omgegaan.
Uiteindelijk heeft u, als raad, de opbrengst van de participatie zelfs niet vastgesteld, maar slechts gesteld dat die in de Denkrichting goed vertegenwoordigd was.
Als wij het huidige Ontwerp Omgevingsvisie bekijken moeten wij echter constateren dat daar bizar weinig van tot uiting is gekomen.

Wij citeren:

"Hilversum in de toekomst
In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit."

Wij roepen u daarom op om de Participatieopbrengst alsnog vast te stellen en toe te voegen aan het ontwerp Omgevingsvisie, zodat het ook een ècht document wordt van Hilversumse inwoners, ondernemers, maatschappelijk middenveld en u, als bestuurders.

Het is op deze wijze een open uitnodiging voor projectontwikkelaars om er voor hen zelf zoveel mogelijk uit te halen, zonder dat het uiteindelijk leidt tot haalbare en betaalbare woningen voor onze eigen Hilversummers.
Zoals de zaken er nu voorstaan komen woningen - als ze al betaalbaar blijken - uitsluitend ten goede aan de gegoede inwoners van Amsterdam (en in mindere mate ook Utrecht) en worden uiteindelijk onze eigen bewoners verdreven.
Dat kan toch niet uw bedoeling zijn.

4. Het behoud van het dorpse karakter/tuinstad is juist de essentie van de participatieopbrengst.
   Het loslaten daarvan raakt vooral de wijken rond het centrum en in hoge mate de wijken in de Spoorzone in Oost. Met name 1221, in 2005 door u vastgesteld als Tuindorp met Lintbebouwing wordt door het loslaten van kaders in gevaar gebracht, met zware consequenties voor de leefomgeving.

   Wij roepen daarom op tot matiging in de ambities voor groei. Groei mag, natuurlijk, maar wel met mate en behoud van het dorpse karakter wat Hilversum nou juist zo typeert.
   Ik wijs u op de opmerking van interim burgemeester Charlie Aptroot, die juist plezierig verrast was door het dorpse karakter en de stadse voorzieningen.
   Laten we dat niet verspelen.

5. Niet de economische ontwikkeling, maar de leefbaarheid - en daarmee het dorpse karakter - moet voorop staan. Wat hebben we tenslotte aan een stad waar inwoners straks weer wegvluchten omdat het te duur en te onleefbaar is geworden, zoals dat nu met bijvoorbeeld Amsterdam gebeurt?
   Laten we daar vooral ook lering uit trekken!

Wij willen daarom ook graag kaders zien voor maximale bouwhoogtes van 4 tot 5 woonlagen (en dat is voor smalle straatjes, zoals in 1221 al best een flinke belasting), spaarzame uitzondering tot 6 woonlagen, mits dat in de omgeving past, handhaving van de minimale groennorm van 25m^2/inwoner en zeker alles in goed overleg met de ervaringsdeskundigen die u uit de betreffende wijken ter beschikking staan.
Zodat fraaie zichtlijnen en aangename, veilige en gezonde verblijfsmogelijkheden en ontmoetingsruimten voor ons karakteristieke dorp kunnen worden gecreëerd, zoals het ooit door Dudok bedoeld was. Laten we die erfenis niet verloochenen.

6. Ook voor het behoud van het illusielandschap is het noodzakelijk om hoogbouw te vermijden.
Zeker aan de randen van Hilversum, om de kwalitatieve overgang van stad naar platte land/natuur te borgen
Wie nu op de hei loopt, ziet wat kerktorens en de televisietoren, maar heeft nog steeds het gevoel midden in de natuur te staan. Met het creëren van een Manhattan op de hei verwordt die beleving tot een park. Ook daarmee zouden we onze omgevingsnatuur ernstig te kort doen.

   Voormalig wethouder Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, heeft overigens op 12 mei 2022 in het eerste Stadsgesprek aangegeven het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 a 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou meer recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving.

7. In de Omgevingsvisie 2040 zijn echter de huidige maximaal toegestane bouwhoogten van de Structuurvisie 2013-2030 weer opgenomen. Omdat hier wel tot 50 meter toegestaan wordt (en in de praktijk waarschijnlijk nog meer), doet dit géén recht aan de participatieopbrengst welke aangeeft dat hoogbouw juist *niet* gewenst is.
En evenmin strookt het met hetgeen door het college en politieke fracties nu aangeven te bedoelen: 1 à 2 bouwlagen bovenop de bestaande 2 of 3 bouwlagen.
Daar moet strikt de hand aan worden gehouden, want aan nu al besproken bouwplannen in Oost wordt nu al door projectontwikkelaars gemorreld. In de wandelgangen gaat het gerucht al rond dat men toch extra bouwlaagjes wil gaan bepleiten, met alweer als argument dat ze uit de kosten moeten komen.
Daar is het college al diverse malen voor gevallen en zijn er door dit college geheime intentieovereenkomsten gesloten waarbij de bewoners volledig buiten spel worden gezet. Dat is uitdrukkelijk niet de bedoeling van de omgevingswet.

   Deze bouwhoogten dienen daarom uit de omgevingsvisie te worden verwijderd. 5 à 6 woonlagen moet dan kaderstellend zijn, om ook recht te doen aan de participatie en de opbrengsten daarvan. Uiteindelijk hebben de gemeente en de politieke fracties dat mondeling zelf ook aangegeven: laat dat dan nu ook vastgelegd worden.

8. Overigens zijn wij van mening dat in de Omgevingsvisie moet worden opgenomen dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van de wijk/het gebied bepaald moet worden of en zo ja waar welke bouwhoogte gerealiseerd kan worden.
Deze maximale bouwhoogte moet passen in de wijk/het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben. Er moeten concrete doelstellingen worden opgenomen op het gebied van het behoud van voldoende daglicht, privacy, rust en openbaar groen in de omgeving van

BEWONERSVERENIGING
OosterSpoorPlein en omgeving

Secretariaat
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum

Rekening nr. 5.1.2.e

hoogbouwprojecten

9. In de omgevingsvisie worden geen kaders gesteld hoe mobiliteit en bereikbaarheid eruit moeten gaan zien.
   Plannen ten aanzien van eigen autobezit versus fijnmazig openbaar vervoer zijn vaag, ad hoc maatregelen als aanpassing van parkeernormen zijn er ook niet aan gerelateerd en bereikbaarheid van wijken lijkt geen of uiterst mager belicht onderwerp.
   In verband daarmee wijs ik u op de al meer dan tien jaar durende verschraling van het fijnmazig openbaar vervoer, wat in de huidige overheidspolitiek ook gewoon ijzerenheinig wordt doorgezet, met als resultaat dat sommige wijken per OV helemaal niet meer te bereiken zijn en men - in tegenstelling wat men zeg te willen - steeds afhankelijker wordt van eigen autobezit.
   Het toenemen van de files, nog erger dan vóór corona, illustreert dat nog eens.

In uw aandacht aanbevelend,
Met de meeste hoogachting,
Bewonersvereniging OosterSpoorPlein en omgeving

BEWONERSVERENIGING
OosterSpoorPlein en omgeving

Lid van de Samenwerkende Bewonersorganisaties Hilversum Oost

Namens deze
5.1.2.e
Voorzitter

Zaak nummer:	Zienswijze: 19	verwerkt in nota Zienswijze
1300901	zie bijlage zienswijze ontwerp omgevingsvisie 2040 De Meentboerderij	19

Gemeente Hilversum

Postbus 9900

12101 GM Hilversum

Datum: 2 april 2023

Betreft: Zienswijze ontwerp omgevingsvisie Hilversum 2040

Geachte heer, mevrouw,

We hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp Omgevingsvisie.

Onze boerderij is gelegen in de Hilversumse Meent en beslaat een groot gedeelte van de Hilversumse Ondermeent en valt daarmee onder de directe invloedsfeer van deze omgevingsvisie.

Wij hebben zelf een melkveebedrijf met zo'n 160 melkkoeien die het grootste gedeelte van het jaar in de wei staan en bijdragen aan het onderhouden van het open weidelandschap.

De melk wordt geleverd aan Campina onder het keurmerk 'On the Way to Planetproof', waarmee we bewust bezig zijn met het verder verduurzamen van de boerderij. Zo is e is veel aandacht voor gezondheid en welzijn van koe en kalf, weidegang voor de koe en ook voor jongvee; vermindering van uitstoot van broeikasgassen, verder sluiten van de kringloop en natuur- en landschapsbeheer op en rond het erf.

Er is vraag naar lokaal voedsel. Hier spelen we op in door de verkoop van vlees, melk en eieren van eigen koeien en kippen op de Meent te verkopen. Vanaf deze zomer zullen we dit verder uitbreiden met roomijs en yoghurt van eigen boerderij

Daarnaast is onze locatie van grote maatschappelijke waarde. Zo bieden we dagbesteding aan mensen met een (verstandelijke) beperking en ontvangen we schoolklassen (van kleuters t/m middelbare scholieren) in het kader van boerderij-educatie. Hiermee vergroten we het bewustzijn van kinderen van de herkomst van hun voedsel zowel melk, vlees als ook groenten en fruit en hoe je dit op een verantwoorde manier kan maken.

Er is tien jaar geleden naast de boerderij tevens een kinderboerderij met theehuis gerealiseerd die door vele inwoners uit de Gooi- en Vechtstreek wordt bezocht. Dit is een belangrijke ontmoetingsplek voor jong en oud. En niet onbelangrijk, mensen blijven zo in contact kunnen komen met dieren, planten en verbouwen van voedsel. Dit is op steeds minder plekken in Hilversum en/of de regio mogelijk.

Graag blijven we op deze plek ons melkveebedrijf met neventakken in balans met de omgeving voortzetten. Om de toekomstbestendigheid van ons bedrijf te waarborgen, willen we middels deze zienswijze onze zorgen en belang van boerderijen in de Hilversumse Meent kenbaar maken.

Uit de omgevingsvisie begrijpen we dat er een omslag gemaakt moet worden naar duurzame landbouw, zonder negatieve gevolgen voor de omgeving. Ons inziens hebben we rondom duurzaamheid een stap gemaakt door te produceren onder het keurmerk 'On the way to Planetproof' die volledig op duurzaamheid is gericht.

In de omgevingsvisie wordt gesproken over extensiveren tot een niveau waarop landbouw en omgeving in balans zijn. De afgelopen jaren zijn we al substantieel teruggegaan in het aantal stuks vee, dit aansluitend op de wensen vanuit de overheid / samenleving. Voor de toekomstbestendigheid en de mogelijkheid om dit familiebedrijf in de toekomst te kunnen voortzetten en over te dragen aan de volgende generatie, is het financieel niet haalbaar om nog verder in te krimpen.

Fijn dat de gemeente een rol ziet in het toelaten van (andere) bestemmingen die zich goed verhouden tot het karakter van het gebied en het stimuleren van samenwerking in de regio. Hierdoor hebben we aan het melkveebedrijf andere takken toe kunnen voegen die van waarde zijn voor de samenleving en de regio zoals dagbesteding en lokaal voedsel.

Naast andere bestemmingen, zou extensivering ons inziens ook gerealiseerd kunnen worden door het vergroten van het aantal ha landbouwgrond per melkveebedrijf.

Wij achten het van groot belang om eventueel vrij te komen landbouwgrond beschikbaar te houden voor de landbouw om de koeien op te laten grazen en geen andere functies te geven. Dit om enerzijds te kunnen extensiveren en het unieke open weidelandschap in de Hilversumse Ondermeent in tact te houden en verder toe te werken naar kringlooplandbouw.

Als agrariërs in de Hilversumse Meent hebben we aangegeven een gebiedsvisie te willen maken voor een duurzame toekomst van het gebied in bredere zin, denk bijvoorbeeld aan biodiversiteit, kringlooplandbouw, energietransitie, recreatie en voedselvoorziening.

Er is sprake van unieke situaties (drie verschillende melkveebedrijven in de Meent) en is dus maatwerk per locatie nodig. Fijn dat de gemeente hieraan mee wil werken. We hebben kennis genomen van de uitgangspunten zoals beschreven in de omgevingsvisie:

- Een goede balans tussen maatschappelijke waarde voor bewoners,

omwonenden en de waarde van het landschap, waarbij:

- Het cultuurlandschap zo veel mogelijk behouden wordt.
- De bodemkwaliteit verbetert.

- Landbouwproducten zo veel mogelijk lokaal of regionaal afzetten

(stads-/regiolandbouw, afspraken met lokale afnemers enz.).

Als agrariërs achten we het daarbij van groot belang dat er voldoende zekerheid richting de toekomst wordt geboden om zo ook daadwerkelijk te kunnen investeren in een duurzame boerderij met oog voor de omgeving.

Voor ons is het belangrijkste uitgangspunt dat we zekerheid hebben om voor langere tijd te beschikken over voldoende (agrarische) gronden. In gebiedsprocessen verwachten we dat de Overheid (Provincie/Gemeente) dit uitgangspunt meeneemt en waar mogelijk actieve rol aanneemt om te zorgen dat (agrarische) gronden voor landbouw behouden blijven en er een duurzame landbouw kan blijven bestaan.

Graag maken we in samenspraak met de Gemeente met de andere boeren een plan voor de toekomst van dit unieke open weidelandschap die tevens recht doet aan de bestaanszekerheid van de agrarische ondernemers.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Hilversum

www.meentboerderij.nl

Zaak nummer:	Zienswijze: 20	verwerkt in nota Zienswijze
1300891	Graag wil ik mijn ideeën inbrengen over het hofje in Kerkelanden waar ik woon. - Het pleintje waaraan ik woon is helemaal betegeld en ongezellig. Ik zou daar graag een gemeenschappelijke tuin van willen maken met een speelhoek voor de kinderen en een prieeltje waar de bewoners gezellig kunnen zitten. Bloemen en bloeiende struiken en bijvoorbeeld kruiden. - Aanpassing van het parkeerbeleid. De wijk is in de 60er jaren gebouwd. Toen had nog niet iedereen een auto. Nu zijn er veel bewoners die twee of drie auto's hebben. De parkeerdruk is enorm. Ik wil een elektrische auto aanschaffen en deze kunnen laden van mijn eigen opgewekte stroom. Ik heb mijn huis energieneutraal gemaakt en heb 20 zonnepanelen. Oplossing zou zijn als ik die auto in mijn voortuin zou mogen parkeren. Dit heeft twee voordelen: 1. Parkeerdruk vermindert en 2. Bevordert de ergietransitie. (Bij latere bouwprojecten zijn vaak standaard een of twee eigen parkeerplaatsen in de voortuin geplaatst.) Ik begrijp dat er een ontmoedigingsbeleid moet komen met betrekking tot autobezit maar dat wordt niet bereikt door grote parkeerdruk daar zijn andere middelen effectief voor. - Plaats andere bomen in het hofje. De huidige bomen geven overlast (vele rioleringen zijn al verdrukt door de wortels en vervangen). Ze zijn ook niet mooi. Plaats mooie bloesembomen zoals bijvoorbeeld in de Orionweg. Zodat je in het voorjaar kunt genieten van bloeiende bomen in je straat.	20

Zaak nummer:	Zienswijze: 21	verwerkt in nota Zienswijze
1304883	zie bijlage bij zienswijze	21

Hilversumse Historische Kring
Albertus Perk
Secretaris: 5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
e-mail: 5.1.2.e

Ontvangen door Informatiebeheer
4 APR. 2023
Zaaktypegroep

Gemeente Hilversum
t.a.v. Team Omgevingsvisie
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Hilversum, 4 april 2023.

Betreft: Zienswijze Omgevingsvisie Hilversum 2040

Geachte Raad,

De Hilversumse Historische Kring *Albertus Perk* heeft met belangstelling kennis genomen van uw Ontwerp-Omgevingsvisie.

Bij deze ontvangt u onze **zienswijze** hierover.

Wij gaan uit van de doelstellingen van 'Albertus Perk' die mede **onze visie op Hilversum** bepalen:

Hilversumse Historische Kring *Albertus Perk*

- Bevorderen en verbreiden van de kennis over de geschiedenis van Hilversum.
- Beschermen en bewaken van de cultuurhistorische en karakteristieke waarden van Hilversum.
- Bevorderen van het behoud van relevant bronnenmateriaal.
- De zorg voor ons Hilversumse culturele erfgoed is een basistaak en van toepassing op velerlei (nieuwe) ontwikkelingen.

Vanuit deze visie geven wij onze zienswijze weer op uw Ontwerp-Omgevingsvisie:

IDENTITEIT VAN HILVERSUM Deze is in de loop van de 600-jarige geschiedenis gevormd. Deze geschiedenis geeft u wel weer, maar er wordt geen verbinding gemaakt met de nog bestaande waardevolle restanten uit het Hilversumse verleden. Monumenten zijn daarbij primaire aandenkens. Ze maken deel uit van ons collectieve bewustzijn en beleving. Aandenkens die ons als Hilversummers samenbindt, nu en ook in 2040. Wij achten het een groot gemis dat in uw Ontwerp-Omgevingsvisie geen sprake is van werken met, uitbouwen van, behouden van en versterken van deze Hilversumse erfgoedaspecten.

ERFGOED Deze wordt (pag. 42) als Hilversumse waarde op de allerlaagste, **plaats 30** gezet! Wij achten dit niet acceptabel. De gemeente blijkt erfgoed zo niet serieus te nemen. Erfgoed verdient een veel hogere plaats. 'Albertus Perk' verzoekt u daarom dit in positieve zin te corrigeren in de uiteindelijke omgevingsvisie.

De aanbeveling van PlanMER/Arcadis (echter niet opgenomen in het Ontwerp-Omgevingsvisie) wil 'Albertus Perk' van harte onderstrepen:
Erfgoed dient integraal onderdeel uit te maken van visie-en planvorming, met als doel om de identiteit van Hilversum en de aanwezige stedenbouwkundige waarden niet verloren te laten gaan. Herontwikkelingen binnen het stedelijk gebied dienen qua karakter en omvang passend bij de omgeving te zijn.

Overigens dient de Omgevingsvisie de huidige **Gemeentelijke Monumentenverordening** te verankeren. Dit geldt ook voor de **Erfgoedwet**, met name in de regels die de gemeente Hilversum aan erfgoed wil stellen. De Erfgoedwet wordt nu niet als kader genoemd, evenmin worden de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving (b.v. cultureel erfgoed) omschreven. Deze zijn volgens de Omgevingswet wel vereist.

MONUMENTEN EN KARAKTERISTIEKE ARCHITECTUUR Dit geldt in het bijzonder voor **monumenten.** Deze mogen vanwege hun cultuurhistorische waarden zeker niet opgeofferd worden ten behoeve van nieuwbouw. De dreigende sloop van een gemeentelijk monument aan de Noorderweg is voor Albertus Perk dan ook een onverkwikkelijke zaak en een slecht voorbeeld van de gemeentelijke zorg voor ons cultuurhistorisch erfgoed. Er blijkt ons inziens uit dat de kwantiteit van woningbouw in de praktijk prevaleert boven behoud van de kwaliteit van ons erfgoed.


Gemeentelijk Monument Noorderweg 42,42a,44

Uw tekst *'Cultuurhistorie en identiteit van het gebied en de plek zijn in Hilversum al vaak het vertrekpunt voor gebieds- en locatieontwikkelingen'* is daarmee in schril contrast. Hierbij willen we de uitkomst memoreren van de Peiling Burgerpanel (2020): 80% spreekt zich uit voor monumentenbehoud en 57% voor uitbreiding van het aantal monumenten.

Ook de gebouwen met voor Hilversum waardevolle **historische en architectonische waarden** zijn goed inpasbaar in nieuwe planontwikkeling. Zo mogelijk kunnen deze panden nieuwe functies krijgen, natuurlijk met respect voor de historische en architectonische waarden ervan: een ideale vorm van duurzaamheid. Hilversum heeft veel karakteristieke gebouwen. Het betreft geen monumenten, maar ze zijn wel beeldbepalend voor het aanzien van Hilversum. Als zodanig worden ze door veel Hilversummers ook zeer gewaardeerd, net als de ontwerpen van Dudok. Zij willen ze behouden, ook als ze andere functies krijgen. Niet voor niets komt de participatie over de Hilversumse waarden uit op een hoge waardering voor karakteristieke architectuur: plaats 2! Hoe kan deze waarde in stand worden gehouden als deze geen prioriteits/aandachtspunt is binnen uw ontwerp-omgevingsvisie? 'Albertus Perk' verzoekt u dit in positieve zin te corrigeren in de uiteindelijke omgevingsvisie.

- BIJLAGE KAARTEN Algemeen: in veel weergegeven kaarten gaan veel details verloren. Daarmee wordt het moeilijk om een goed en evenwichtig voorstel van maatregelen en ideeën voor de toekomst vast te leggen.
- BIJLAGE KAARTEN HOOFDSTUK 2 (pag. 32) Op de kaart Typisch Hilversum wordt nader ingegaan op de monumenten. Ze worden hier echter gerangschikt onder Karakteristieke architectuur. Monumenten verdienen echter een eigenstandige aanduiding.

- De opsomming 'rijksmonumenten, provinciale monumenten en architectuur van Dudok' negeert de gemeentelijke monumenten, waarvan Hilversum er ruim 1000 bezit. Een onbegrijpelijke omissie.
- KAART DUURZAAM HILVERSUM 2040 (pag. 90) Monumenten worden hierop nauwelijks aangeduid. Alleen de beschermde stadsgezichten komen en passant even aan de orde.
- KAART MEEDOEN HILVERSUM 2040 (pag. 98) Ongenuanceerd wordt voorgesteld: bouwen in elke wijk, weliswaar voor verschillende doelgroepen. Albertus Perk wil echter geen ongeremde verdichting en/of niet passende hoogbouw. In de beschermde stadsgezichten moet bebouwing met grote zorg worden toegepast. Dit geldt zeker ook voor de aangegeven mogelijkheid van kleinschalige bedrijvigheid in de hele gemeente.

WONINGBOUW Ook in Hilversum is behoefte aan meer duurzame en betaalbare woningen. Daar uitbreiding van Hilversum niet aan de orde kan zijn, dient de bouwopgave binnen de bestaande ruimtelijke context plaats te vinden. 'Albertus Perk' begrijpt dit, maar deze bouwopgave behoeft echter niet altijd in de vorm van nieuwbouw gerealiseerd te worden. Gebruik maken van de bestaande gebouwenvoorraad voor woningen is duurzamer.

ENERGIETRANSITIE Het aanbrengen van **zonnepanelen** op daken van woningen en gebouwen neemt steeds meer toe. 'Albertus Perk' acht dit een goede zaak. Het is evenwel belangrijk dat dit niet ten koste gaat van het karakter van monumenten en beschermde stadsgezichten. Het cultureel erfgoed van Hilversum is zo waardevol dat hierop nauw moet worden toegezien. Regelgeving van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed kan hierbij als leidraad dienen. Als erfgoed verduurzaamd kan worden, gaat daar ook een enorme voorbeeldwerking van uit.

GROEN ERFGOED De ontwerp-Omgevingsvisie behoeft aanvulling. In Hilversum staan ongeveer **800 verschillende soorten bomen**. Dit is uniek in Nederland. De gemeente zou dit waardevolle erfgoed meer kunnen uitbuiten. Beschermde bomen zijn alleen geïnventariseerd in Noord en in gebied 1221. Het is wenselijk deze inventarisatie uit te breiden over de hele gemeente.

Hilversum heeft verschillende historische buitenplaatsen, landgoederen en villa-tuinen. Landelijk bekende tuinarchitecten hebben daaraan bijgedragen. De waarden zouden wij meer benadrukt willen zien.

Wij hopen dat u onze zienswijze substantieel wilt betrekken bij de definitieve besluitvorming over de Omgevingsvisie.

H.H.K. Albertus Perk wil graag met de gemeente in gesprek blijven over het historisch cultureel erfgoed en daarmee coproducent m.b.t. de toekomst van Hilversum.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Hilversumse Historische Kring *Albertus Perk,*

5.1.2.e wnd. voorzitter

5.1.2.e

5.1.2.e

Commissie Cultureel Erfgoed

5.1.2.e voorzitter

5.1.2.e secretaris



p/a Hazelaarlaan 13
1214 LK Hilversum

Aan de Raad der Gemeente
t.a.v Team
Omgevingsvisie Hilversum
p/a Stadskantoor

Onde Enghweg 23
1217 JB Hilversum

5.1.2.e

5.1.2.e

ONTVANGEN

04 APR. 2023

DATUM VAN ONTVANGST

BEWIJS VAN ONTVANGST

Ontvangen van: Mw Albertus Perk

Onderwerp: Zienswijze omgevingsvisie Hilversum 2040

Ontvangen van: Mw. M. Faber MR

Locatie afgifte b.v.o.: Stadshuis loket

GEM039

Zaak nummer:	Zienswijze: 22	verwerkt in nota Zienswijze
1304697 = 1307400	Geacht college, Ik focus mij hier op Natuur en Landschap Een groenontwikkeling is voorgesteld maar te weinig specifiek gemaakt. Er worden geen maatregelen genomen om bodemkwaliteit te verbeteren. Door hogere (grond)waterstanden kan schone kwel worden bevorderd, met uitsluiting van bepaalde gebieden. Deze maatregel met betrekking tot het grondwatersysteem zou mijns inziens moeten worden opgenomen in de omgevingsvisie Openbaar groen zou zichtbaar verbeterd moeten worden in juist de wijken die nu het meest versteend zijn. Hier zou voorrang aan gegeven moeten worden. " eerste aan de beurt" Om hiervoor ruimte te maken moeten er ook concrete plannen gemaakt worden voor de ondergrondse huishouding van kabels ed. Concreet in de zin van waar en hoeveel plaatsen. De zogenaamde groennorm zou een harde norm moeten worden (oppervlakte/percentages) en de norm zou concreter gedefinieerd moeten worden. Betrek bij de groennorm ook andere wijze van groenbedekking (verticaal bv)	22 A
1307400 = 1304697	Geachte Raad, Welk onderwerp je ook bekijkt, de analyse luidt dat de maatregelen concreter moeten worden beschreven met specifieke en meetbare parameters. De MEr rapportage onderbouwt dit beeld voor vrijwel alle deelgebieden. Er zou bovendien tussentijdse evaluatiemomenten moeten worden vastgelegd, opdat een maatregel op zijn merites kan worden beoordeeld en eventueel tijdig kan worden bijgestuurd. Laat de burger weten dat er projecten lopen; zo zal je de burger ook eerder meekrijgen in de gewenste participatie. start met probleemgebieden het eerst; daar is de meeste winst en participatie te behalen. Maak de plannen concreter, ambitieuzer; durf ook nieuwe technieken te gebruiken. Er zijn geen maatregelen genomen om autoknelpunten aan te pakken. Doe dit alsnog. Maak zichtbaar dat de gemeente een sturende rol wil en kan spelen, juist op speerpunten. Een concreet plan zou kunnen zijn de Johannes gerardtsweg nog onaantrekkelijker te maken voor autoverkeer; door rubberen banden op de weg te plaatsen. Dit zou sluipverkeer nog verder kunnen ontmoedigen	22 B

Zaak nummer:	Zienswijze: 23	verwerkt in nota Zienswijze
1304701	Wij ondersteunen de visie van Duurzaam Hilversum en vinden het van belang dat bestaand groen en groenstroken ook groen blijven. Bestaande groene corridoren moeten worden versterkt. Geen evenementen met geluidsversterking in stadsparken. Stadsparken (bijvoorbeeld Oude Haven) zijn oases van natuur en rust dus passende activiteiten zoals klassieke muziek zou natuurlijk wel goed kunnen. Tegengaan van sluiprouteverkeer en meer fietsstraten aanleggen, vooral op die routes waar al veel fietsers zijn (bijvoorbeeld Taludweg).	23

Zaak nummer:	Zienswijze: 24	verwerkt in nota Zienswijze
1304705	Graag deel ik de zorg die ik heb na het lezen van de ontwerp-Omgevingsvisie 2040 over de icoontjes die zijn aangegeven in de omgevingsvisie voor postcodegebied 1217 op pagina 98 (Meedoen in Hilversum 2040). Onder andere staat daar het icoon: realiseren van voldoende woningen met name inzet op divers aanbod. Er wordt ook verwezen naar de woonvisie waarin specifiek voor 1217 staat: toevoegen sociale huur. De zorg die nu bestaat is of deze statements verenigbaar zijn met de huidige waardes/uitgangspunten van de wijk. De karakteristieken die mensen hebben bewogen om te gaan wonen in 1217. Dat soort teksten, dat soort icoontjes zorgen voor onrust. Om die onrust weg te nemen is duidelijkheid nodig. Bijvoorbeeld door aan te geven hoeveel sociale huur je voorziet. Voorkom waar mogelijk teleurstelling, voorkom onnodige onrust, wees duidelijker met wat je bedoelt als je ergens icoontjes plaatst.	24

Zaak nummer:	Zienswijze: 25	verwerkt in nota Zienswijze
1304708	Bouwplannen Puikterrein Kerkelanden. Ik ben voorstander van bouwen, maar wel met de begrensde woonlagen tot maximaal 6 hoog. Hiermee wordt de lijn doorgetrokken met de hoogbouw Bonifaciuslaan, Erasmuslaan en Geert Grootelaan, waardoor er een eenduidig stedenbouwkundig beeld is. Vraag aan de Raad: "Kan de Raad de bouwplannen die nu nog in de eerste fase zijn, hieraan toetsen en concreet maken."?	25 A
1304708	Gebiedsagenda wijk Kerkelanden. Ik sta positief tegenover het plan om een gebiedsagenda op te stellen en wil graag meedenken bij dit proces over de wijk Kerkelanden. Vraag aan de Raad: "Hoe wil de Raad de balans houden tussen woningbouw , verkeersdrukte en groen, passend bij de huidige ruimtelijke opzet van de wijk Kerkeklanden"?	25 B
1304708	Water en natuur bij bouwplannen op terrein Puik in Kerkelanden. Ik wil een goede samenwerking tussen de betrokken partijen m.b.t. water en natuur in verband met de waterhuishouding in Kerkelanden en de ecologische zone in het buitengebied. Vraag aan de Raad: "Kan de Raad de gevolgen van de bouwplannen overzien m.b.t. water en natuur."? "Kan de Raad de richting van de groen as op het bouwterrein parallel laten lopen aan de richting van de ecologische zone, zodat de dieren niet in de wijk belanden, maar doorgang hebben via het Raabos"?	25 C
1304708	Verdichte bouw op terrein van Puik en invloed op de wijk Kerkelanden. Kerkelanden heeft een ruime stedenbouwkundige opzet, waardoor de bewoners de woonomgeving als zeer prettig ervaren. Het bouwplan Puik beoogt een project van 220 woningen op 1,8 hectare. De groei van het bewonersaantal zal de huidige balans in de wijk Kerkelanden tussen verkeersdrukte en verkeersbewegingen beïnvloeden Vraag aan de Raad: "Kan de Raad in dit plan de huidige, prettige woonervaring van de Kerkelanden bewoners behouden en garanderen"?	25 D

Zaak nummer:	Zienswijze:26	verwerkt in nota Zienswijze
1304726	zie bijlage 1 de zienswijze en bijlage 2 eindadvies Mussenstraat n 55	26

Een persoon zonder profiel heeft het formulier Zienswijze insturen ingevuld op Formulierenmodule.

Mijn zienswijze gaat over:: Ontwikkeling vooral in de stad

Wijkgericht ontwikkelen en versterken

De basis op orde

Meedoen in Hilversum

Naam: 5.1.2.e 5.1.2.e

Straat en huisnummer: 5.1.2.e

Postcode: 5.1.2.e

Woonplaats: Utrecht

E-mailadres: 5.1.2.e

Uw zienswijze: Betreft: Omgevingsvisie zienswijze 6 april 2023, Hilversum Geachte college van B&W, Hierbij doe ik m'n zienswijze / visie toekomen op de Omgevingsvisie 2040. Als projectontwikkelaar en als medeoprichter van Hilversummers.nl probeer ik ontwikkelingen en processen vanuit een andere manier te banaderen echter is deze niet compatibel met de huidige werkwijze. Vanuit ons expertise en werkwijze van Hilversummers informeren wij in onze ontwikkelingen altijd de buurt/omwonenden vroegtijdig waarbij wij alle pijnpunten bespreken en daarnaar handelen. Zo ben ik o.a. mede verantwoordelijk voor de Mus @ Riebeeck, Wegaplein NPO Street Art, Wensbeeld Havenstraat, Duurzaam Werfgebied, Participarty podcast. Het mooie ons platform en onze denk- en werkwijze is dat wij al handelen conform omgevingsvisie en onze trackrecord aantoont dat het zin heeft. Gedreven vanuit passie om met elkaar iets moois te maken, lukt dit vaak en hoop ik een voorbeeld te geven van de zelfredzame inwoner/ondernemer die meer kan en meer wil. Echter ben ik in de afgelopen jaren te vaak tegen een niet meewerkende overheid aan gelopen. Ik denk dat ik veel muren van de bureaucratie heb ervaren en ik mij altijd afvraag waarom er geen deuren in deze muren zijn. Want ondanks dat wij handelen conform dezelfde waardes en visies staan wij vaak lijnrecht tegenover elkaar. Het vastzitten in bureaucratie terwijl je voldoet aan het coalitieakkoord en wil bijdragen aan het oplossen van de maatschappelijke problemen ondermijnt het democratisch systeem aangezien het vertrouwen in elkaar verdwijnt. Om het vertrouwen in elkaar terug te winnen is het noodzakelijk om op een andere manier met elkaar om te gaan. Het 'Meedoen', een van de pijlers van de omgevingsvisie, is mijn inziens onderbelicht maar is essentieel om elkaar weer te vinden en te versterken. Dat betekent dat als je wil dat je mensen mee laat doen, zij ook gerespecteerd worden en als gelijkwaardig gezien en behandeld worden. Dat betekent dat gedurende het gehele proces dat zij betrokken worden, bij belangrijke keuzes altijd een gesprek is waarom iets negatief uitpakt. Als daarbij plannen gemaakt worden die naadloos passen in het coalitieakkoord en in de toekomst in de omgevingsvisie, is het onwerkelijk als daarin geen maatwerk of medewerking ontstaat. De gemeente moet inzien waar energie ontstaat, ruimte bieden om de zelfredzaamheid te bevorderen en de energie nog verder op te laten bloeien i.p.v. teniet doen. Als voorbeeld wil ik de Lijsterweg 20A, Mussenstraat 55 en Havenstraat 49 aanhalen. Lijsterweg 20A Vergunning van rechtswege waarbij de gemeente de vergunning niet wil afgeven.. Daarop hebben

wij een architect in handen genomen om echt iets moois te maken. Wij hebben gecommuniceerd over het principe dat wij dan nu architectuur willen toevoegen. Daarna zonder enig overleg geconfronteerd worden met een monumenten aanstelling. Nu wij het plan 95% af hebben, zit monumentenzorg ons architectonisch werk in de weg en moeten wij weer concessies doen qua design en duurzaamheid, terwijl dit juist gestimuleerd zou moeten worden. Dit proces heeft 6 jaar geduurd waarbij de gemeente meermaals de spelregels (tussentijds) aangepast heeft. Havenstraat 49 Dit gebouw in 2020 aangekocht waarbij wij op de plint en verdiepingen woningen willen maken maar het parkeerbeleid nog niet compatible was. In 2020 hebben wij de problematiek duidelijk gemaakt en werd de problematiek erkend maar werd er niet naar gehandeld (door beleid aan te passen of af te wijken). Echter een paar maanden later werd er wel een nieuw parkeerbeleid gepubliceerd (OV Knooppunten) betreffende het centrum (waar de gemeente zelf een grote ontwikkeling heeft en de Havenstraat niet werd meegenomen. Wij kunnen niets anders dan (2,5 jaar) wachten tot het nieuwe beleid gemaakt is. De essentie van de omzetting is evident en wordt door beide partijen als gewenst gezien echter is het probleem de onwelwillendheid om af te wijken van huidig beleid. Nu 2,5 jaar later zijn de parkeernormen bijna aangepast echter worden wij nu geconfronteerd door een (veel te) hoge afkoopsom voor parkeren en dient nu nog een beleidsstuk aangepast te worden (meervoudige bewoning) met als maximale datum 1-1-2025. Wij staan dus nog steeds volledig stil en naast stilstand in onze ontwikkeling waarin wij geconfronteerd worden met hogere bouwkosten, hogere rentes, geen huurinkomsten, mogen wij ook nog eens een flink bedrag betalen om parkeerplaatsen af te kopen om de gewenste situatie te realiseren. Mussenstraat 55 Aangekocht toen er een woonbestemming op zat. Terwijl wij gesprekken voerde met de gemeente omtrent de ontwikkelingen, werd de woonbestemming er zonder enige vorm van overleg d.m.v. een veegbestemming omgezet. Deze veegbestemming had impact op 5 gebouwen waarvan de functie van veranderd is. Nu, 6 jaar later, zijn wij nog niets opgeschoten en zijn wij nog aan het stoeien om bepaalde percentages werk/woon volume te realiseren. In die 6 jaar heeft de gemeente al onze plannen, die tijdens het vooroverleg ingediend waren, voor 1,5 jaar on-hold gezet vanwege de opmaak van de gebiedsagenda. Vreemd genoeg waren wij niet eens onderdeel van de gebiedsagenda. Daarnaast is het gebouw door die gebiedsagenda ook aangemerkt als monument. Dat dan weer wel. Een van de vooroverleggen heeft zelfs 1,5 jaar geduurd voor een inhoudelijke reactie. Deze reactie heb ik als bijlage toegevoegd aangezien de toon en onwelwillendheid duidelijk zichtbaar en voelbaar is. Dat terwijl wij vervuilde grond moeten en willen saneren en wij z.s.m. duidelijkheid moeten hebben qua planvorming om in aanmerking komen voor subsidie. Wij hebben al meerdere plannen ingezonden maar de gemeente blijft vasthouden aan werk/woon volumes zonder ook maar enigszins onze belangen mee te wegen. Dit is maar een klein deel van de negatieve energie waarmee de gemeente ons opzadelt. Ik merk in alle projecten dat wij vast zitten in bureaucratie en dat maatwerk zelden geleverd wordt. Daarbij is de communicatie eenzijdig en zijn de eisen van de gemeente veel te bepalend/ heersend waarbij nooit een eerlijk gesprek ontstaat maar ook nooit sprake is van een samenwerking. Ik durf oprecht te stellen dat het vertrouwen in overheid door eenzijdige afwegingen niet meer teruggewonnen kan worden. Daar is de kloof te groot voor geworden. Want het systeem waar wij ons op bevinden is een ongelijk speelveld waarin inwoners en ondernemers vaak benadeeld worden zonder ook maar enig overleg of communicatie en vervolgens enkel de route van conflict (bezwaar/beroep) gelopen dient te worden. Zoals jullie mij kennen, ga ik graag het gesprek aan en schuur ik nog wel eens met gemeente op drijfveren maar het heeft zelden impact gehad. Daarom maak ik mij hard voor eerlijke spelregels en omgangsnormen. Want als de gemeente de rol van participatie overheid wil bekleden dan dient men ook open te staan voor input, inwoners tot haar recht doen komen en enige vorm van zelfreflectie te hanteren. Als we willen dat wij een participatie overheid gaan worden dan is het noodzakelijk mensen serieus te nemen en een andere werkwijze te implementeren. Participatie is goed mits men het gevoel heeft van waarde te

zijn. Dat betekent mensen vroegtijdig informeren over het idee/plan en vanaf dan feedback ophalen en gefundeerd de keuzes beschrijven. Door vooraf al feedback op te halen kan eerder geanticipeerd worden op conflicterende belangen. Wij belopen dit proces op het Achterom 185 (langszij035.nl) en het is verfrissend in hoeverre men enthousiast zijn over het aangaan van een gesprek. Het gaat niet om zenden maar hoe om te gaan met de ontvangen feedback. Het doel om het vertrouwen terug te winnen is om mensen zodanig te betrekken dat ze de noodzaak zien om een vorm van eigenaarschap te ervaren. Je zou zelfs kunnen stellen dat door een heel goed participatie traject een vorm van co-creatie ontstaat omdat de mensen het gevoel hebben dat zij daadwerkelijk het verschil hebben kunnen maken. Ik heb de omgevingsvisie dan ook doorgelezen en heb alle hoop gezet op een betere samenwerking. In veel gevallen zie ik wel voordelen door in te spelen op ambities en doelen hetgeen past in ons visie vanuit Hilversummers.nl en Makeltrent. Volgens de nieuwe omgevingsvisie zou vanuit dit document makkelijker en sneller een vergunning verleend worden. Om dit doel te bereiken zou ik willen verzoeken om vooroverleggen ook te verbinden aan wettelijke termijnen. Daarnaast raad ik aan vanaf nu een adaptief beleid toe te passen waarin (veel meer) maatwerk mogelijk gemaakt zal worden. Maatwerk nu is blijkbaar zeer lastig aangezien dit mogelijke precedentvorming in de hand werkt echter is de angst voor precedentwerking niet af te wegen tegen de energie die de gemeente terugkrijgt. Want zolang maatwerk gefundeerd is en hierbij de menselijke maat en de geschiedenis meeneemt zal elke ontheffing voor maatwerk uniek zijn waardoor het amper een precedent is. Het tegenhouden voor de angst dat er bijvoorbeeld meer woningen zullen ontstaan is niet iets waar we bang voor hoeven te zijn. Als je omdenkt is dit een kans. Maatwerk is de manier om elkaar te vertrouwen en zou in het geval voor kleine ontwikkelingen een enorme boost kunnen geven aangezien dit soort gevallen juist maatwerk vragen door de moeilijkere problematiek. Echter is het huidige systeem er nu niet op gemaakt om voor een kleine ontwikkeling nieuw beleid te maken. Daar is de ontwikkeling te nietszeggend voor. Afstand doen van de nee tenzij modus naar ja mits zou echt een wereld van verschil zijn om de leefomgeving te verbeteren. Echter dient er wel een bepaalde vrijheid voelbaar te zijn. Laten we zoals coalitieakkoord minder eisen stellen maar juist vrijheid bieden om van waarde te zijn. In plaats van alles afschieten zou ik vanuit de gemeente concrete oplossingen zien om ontwikkelingen wel mogelijk te maken. En daarom had ik gehoopt dat onder het kopje MEEDOEN, een duidelijke visie beschreven staat hoe wij met elkaar, in gezamenlijkheid onze gemeenschappelijke doelen te behalen. Echter ontbreekt onder het kopje meedoen zo'n visie. Meedoen gaat volgens het document dat iedereen mee kan komen in de samenleving. Ook een nobel streven waar ik achter sta echter is dat niet de essentie van het verbeteren van de leefomgeving. M'n interesse voor de omgevingsvisie was vooral gericht op de hoe wij elkaar kunnen versterken. Dit is te vinden op pagina 119 bij toepassing van de omgevingsvisie. Hier staan vier principes die ik in hoofdlijnen volg. Het voelt echter wrang omdat deze principes voelen als een lucht verkopen. Want het hanteren van deze principes betekent wel dat er iets fundamenteels moet veranderen. Hoe dit gaat gebeuren is mij nog een raadsel. Gemakshalve wil ik de principes uitlichten om vervolgens tot een conclusie te komen naar aanleiding van de aangedragen voorbeelden.
Principe 1: De gemeente neemt regie op collectief belang die oproept als overheid te werken vanuit een integrale visie en durft om regie te nemen op opgaven die het algemeen belang (collectief) aangaan, juist als het om moeilijke keuzes gaat. Reactie principe 1: Mooi streven maar dat betekent dat in aangedragen voorbeelden daadwerkelijk een ander toetsingskader gehanteerd zal worden.
Principe 2: We gebruiken de Omgevingsvisie actief, door er vaak op terug te grijpen, als toetsingskader bij nieuwe ontwikkelingen en als basis voor een actieve lobby richting Rijk en Provincie om maatregelen ook te kunnen realiseren. Maar ook in het besef dat de toekomst nieuwe uitdagingen brengt die wij niet voorzien. Afwijken van de omgevingsvisie moet soms en mag als keuzes duidelijk onderbouwd zijn. Bij fundamentele veranderingen kunnen gemeenteraad en college besluiten de Omgevingsvisie tussentijds bij te stellen. Reactie Principe 2: Het afwijken van beleid is

wenselijk maar in de huidige realiteit gebeurt dit zelden. Zie Havenstraat, zie vergunning Horeca voor Mussenstraat ondanks enquête buurt (Proost) en coalitieakkoord. Spijker dus niet alles dicht maar zorg dat er altijd een ontheffingsmogelijkheid is en creëer een adaptief beleid. En durf vooral om te wijken. In de gemeente heerst een angstcultuur wat precedentwerking. Principe 3: We blijven in gesprek; gemeente, inwoners en organisaties blijven het gesprek over de toekomst van Hilversum voeren in wijken (van onderop) en op het niveau van de stad Reactie Principe 3: Gelieve anders te verwoorden. Noem het iets in de trant van een eerlijke dialoog. Contact met elkaar niet alleen over de omgevingsvisie maar elke ontwikkeling die er speelt waar een goed gesprek noodzakelijk is en daar waarbij wij elkaar kunnen vinden en versterken. Daarbij wil ik meegeven dat contact met ambtenaren nogal moeilijk te leggen is en ik al jaren ervaring heb. Daarnaast is het in mijn ervaring ook eenrichtingsverkeer. Ik ben zelden door een ambtenaar/ raadslid/wethouder gebeld. Het verbeteren van de communicatie / dialoog is essentieel om meer initiatieven mogelijk te maken waarbij eerst een gesprek plaats gevonden moet hebben voor iemand benadeeld zal worden om zo nog tot een oplossing te komen. Af van de papieren wereld en elkaar vroegtijdig informeren om zo conflict te vermijden. Dit proces kost ons allen tijd, geld en energie die wij beter kunnen benutten. Op deze manier kan het ongelijke speelveld rechter getrokken worden. Een gesprek ten alle tijden. Principe 4: We geven initiatieven de ruimte, door procedures makkelijker en sneller te maken, zodat inwoners en organisaties eerder zelf aan de slag kunnen. Reactie principe 4: Ik zou graag willen zien hoe men dit principe wil aanvliegen. Ik ben voorstander voor een efficiencyslag. Voor projectontwikkeling kunnen wij op Hilversummers.nl een participatie traject faciliteren (zie Langszij035.nl) waarbij een participatie cirkel getrokken zal worden en buurparticipatie plaats kan vinden om zo stap voor stap naar het gewenste resultaat zal komen. Op deze manier kunnen bezwaren uit de wijk geminimaliseerd worden door mensen eerder met elkaar in contact te brengen zodat het plan hierin aangepast kan worden. Dit is een perfecte tool om mee te doen. Ook de toevoeging van wettelijke termijnen is passend conform dit principe. Ik zou graag een ander principe toevoegen: Gelijke en eerlijke behandeling en oplossingsgericht denken. Als een idee/initiatief/ ontwikkeling negatief effect heeft op omwonenden dient vooraf een gesprek te hebben plaatsgevonden en de boodschap duidelijk gemaakt zijn. Mensen benadelen en de route van bezwaar een beroep insturen is niet wat wij willen, tenzij noodzakelijk. Maar als het gedachtegoed klopt moeten wij elkaar weer recht in de ogen aankijken en vertrouwen op elkaar. De crux in dit verhaal is dat als wij de principes toepassen op de voorbeelden (Lijsterweg/Havenstraat, Mussenstraat), een duidelijke discrepantie ontstaat tussen gewenste situatie en werkelijke situatie. Dus voor mij voelt de omgevingsvisie als een baken echter ben ik door de consequente benadeling vrij sceptisch. Het is gigantisch frustrerend om steeds weer tegen dit soort obstakels aan te lopen. Als ontwikkelaar en betrokken Hilversummer wil ik graag bijdragen aan een betere leefomgeving maar door de stroperigheid van bureaucratie en het gebrek aan medewerking van de overheid wordt dit bemoeilijkt. Het “Meedoen”, wat een belangrijke pijler is van de Omgevingsvisie 2040, lijkt in de praktijk ver te zoeken. Ik hoop de gemeente Hilversum zich bewust wordt van deze problemen en meer openstaat voor samenwerking en maatwerk. Als we echt willen bijdragen aan een duurzame en leefbare toekomst, moeten we allemaal ons steentje bijdragen en elkaar de ruimte geven om te innoveren en te creëren. Alleen op die manier kunnen we samen werken aan een betere toekomst voor Hilversum en haar inwoners. Ik ben natuurlijk bereid om mijn zienswijze en ervaringen ook mondeling toe te lichten. Met vriendelijke groet, 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

Hilversum Mediastad

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
STADSKANTOOR
OUDE ENGHWEG 23
TELEFOONNUMMER 14035
WWW.HILVERSUM.NL

Makeltrent B.V.
De 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum

DATUM 12 augustus 2022
ONS KENMERK 755813
BETREFT Negatief eindadvies verzoek om vooronderzoek

Geachte heer 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

Op 5 maart 2021 ontvingen wij uw verzoek om vooronderzoek voor een omgevingsvergunning. Het vooronderzoek betreft de herontwikkeling van het monumentale pand Mussenstraat 55 op het adres Mussenstraat 55 met de volgende activiteiten:

- Het bouwen van een bouwwerk;
- Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Handelingen met gevolgen voor een beschermd monument.

Per toetsingskader hebben wij de resultaten van de beoordeling samengevat:

1. Bestemmingsplan

De voorschriften van de bestemming *Bedrijf, artikel 3* van het geldende bestemmingsplan "Kamerlingh Onnesweg" zijn van toepassing op uw (ver)bouwplannen. Het is hiermee in strijd op een aantal punten;

a. monumentaal pand wordt verbouwd tot kantoor en woningen; is in strijd met bestemming bedrijf (categorie 4.1), artikel 3.1;
b. Horeca en zelfstandig kantoor zijn uitgesloten, artikel 3.1 sub l onder 4 en 5.
c. Bouwen; de bouwdiepte is meer dan 10 meter, artikel 3.2.1 sub e.

Ook gelden de voorschriften van artikel 8 van het geldende paraplubestemmingsplan "Veegbestemmingsplan 2016". Er is een functieaanduiding toegevoegd, zodat *wonen is uitgesloten op deze plek*.

Tevens gelden de voorschriften van het paraplubestemmingsplan Regeling meervoudige bewoning, zone 1. Het pand wordt o.a. verbouwd tot meerdere woningen, en dit is in strijd met artikel 25.2 lid 1 van de Regeling meervoudige bewoning.

Wij kunnen slechts medewerking verlenen aan uw herontwikelingsplannen van het betreffende pand en locatie, middels het toepassen van een uitgebreide afwijkingsprocedure conform artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo. Wij hebben echter besloten hier geen medewerking aan te verlenen, op basis van het negatieve advies van onze adviseurs ruimtelijke ordening, stedenbouw, planologie, monumenten, parkeren, landschap en milieu. Hieronder volgt de conclusie en motivering;

Conclusie: Negatief advies. Bij een eventueel aangepast plan moet aanvrager in overleg met omwonenden, eventueel aanwezige buurtverenigingen en/of overige belanghebbenden bevestigen

dat er geen sprake is van onevenredige aantasting van hun gebruiksmogelijkheden. De gemeente ontvangt hiervan een verslag waar ook uit blijkt wat er met eventuele opmerkingen is gedaan.

Motivering:
Mussenstraat 55 is een werklocatie met toekomstperspectief en we willen deze locatie behouden voor de werkfunctie. Wonen op deze locatie is, als onderdeel van een totaalplan, goed denkbaar, mits de woonfunctie ondergeschikt is aan de werkfunctie. De functies wonen / werken zijn in het voorgestelde plan onvoldoende in balans. Wij staan positief tegenover een gedeeltelijke transformatie van deze locatie, waarbij bedrijvigheid in categorie 4 niet meer mogelijk wordt gemaakt. Ook gezien de nabijheid van bestaande woningen, is dit een wenselijke ontwikkeling. Feitelijk zijn hier al geen bedrijven meer aanwezig die een zodanige milieucirkel hebben dat ze van invloed zijn op de beoogde nieuwe woningbouw. (NB: Om te voorkomen dat zwaardere bedrijven zich alsnog kunnen vestigen, is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk, zodat bedrijven tot ten hoogste categorie 2 mogelijk zijn. Eventuele planschade als gevolg van deze bestemmingsplanwijziging zal, middels een overeenkomst, bij de initiatiefnemer van dit plan worden neergelegd)

Op 16-01-2020 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de aanvrager en de wethouder, waarbij is gesproken over het eerdere advies vooronderzoek, en waarin uitgangspunten voor het vervolg zijn besproken. Het ingediende plan voldoet niet aan alle uitgangspunten. In het algemeen wordt geconcludeerd dat het plan mooie intenties heeft, maar er samenhang wordt gemist tussen doelgroep, functies en typologie van de woningen, in relatie tot de beoogde (creatieve) bedrijvigheid en de ambitie als creatieve broedplaats. De invulling van wonen betekent naar de opvatting van de gemeente Hilversum dat wonen ondergeschikt moet zijn aan het werken, wat betreft aantal, omvang en het gebruik van het gebied en het type woningen passend moeten zijn bij de creatieve, industriële uitstraling. Een onderbouwing van de doelgroep en de relatie met creatieve bedrijvigheid ontbreekt in dit plan.

Verder wordt in dit plan niet voldaan aan de afspraak dat minimaal 50% van het aantal woningen in de middeldure categorie wordt gerealiseerd (71% van de woningen in het plan valt in het dure segment). Ook wordt niet voldaan aan de verhouding wonen/werken van 30/70. Een onderbouwing om hiervan af te wijken ontbreekt. Wij kunnen instemmen met een groter aandeel wonen, tot een maximum van 50/50, mits volledig aan de segmentering van de Woonvisie wordt voldaan (33% sociaal, 25% middeldure huur, 25% middeldure huur plus/middeldure koop), waarbij de begane grond volledig met de werkfunctie wordt ingevuld. Aandachtspunt is dat in het plan is aangegeven dat bij de 3-kamerwoningen de mogelijkheid voor bedrijf aan huis wordt gecreëerd. Dit zijn echter geen vierkante meters die voor de werkfunctie meetellen, aangezien niet gegarandeerd kan worden dat ze als dusdanig worden benut. Daarbij wijzen wij er voor de volledigheid op dat, zoals afgesproken, de oppervlakte aan ondergeschikte horecafunctie niet meetelt in de oppervlakte werken.

De beoogde woningen voldoen wel allemaal aan de vereiste van minimaal 35m2 oppervlakte, maar bij de verdere planvorming is het belangrijk te weten dat middeldure huurwoningen in dit geval (t.w. binnen 1200 meter van een ov-knooppunt) minimaal 40m2 (middeldure huur), respectievelijk 50m2 (middeldure huur plus) moeten zijn.
Het omschreven gebruik van de gezamenlijke ruimte is nog onvoldoende concreet om hier over te kunnen adviseren. Het beoogde kantoor is planologisch gezien geen bezwaar als integraal onderdeel van de voorgestelde transformatie.

Ten aanzien van de voorgestelde horeca het volgende. In het horecakader Hilversum is opgenomen dat horeca buiten de horecaconcentratiegebieden in principe niet wenselijk is. Initiatieven voor zogenoemde 'pareltjes' blijven wel mogelijk. Voorbeelden van bestaande 'pareltjes' zijn Parc in de Oude Haven en Chef aan de Werf op Werf35. 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. Het horecakader Hilversums noemt de Werf35 als specifiek gebied. Dit betekent dat eventuele zelfstandige horeca, zijnde een 'pareltje', geconcentreerd moet worden op het gebied Werf35. Mussenstraat 55 valt buiten dit gebied. Ondergeschikte horeca (zoals een koffiecorner en/of kleinschalige broodjeszaak), gericht op de locatie zelf behoort wel tot de mogelijkheden. Qua omvang voldoet het plan hier niet aan. Er wordt horeca beoogd die niet alleen ten dienste staat van het werken binnen het plan, maar een veel bredere functie heeft. Tevens wordt in het plan uitgegaan van mogelijkheid voor borrelen. Bij borrelen veronderstellen wij dat er sprake is van schenken van alcoholische dranken, hetgeen in strijd is met de aangegeven uitgangspunten voor deze locatie. Voor een ondergeschikte functie van horeca t.b.v. de aanwezige werkfunctie is een plek meer naar achteren op het perceel, en niet zichtbaar vanaf de straat, beter voorstelbaar, omdat de binnentuin daar meer breedte heeft en het niet op de openbare ruimte gericht is.

Mussenstraat 55 is een gemeentelijk monument. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het voorgestelde multifunctioneel gebruiken van de panden positief. Echter het gevelaanzicht aan de Mussenstraat is voor de herkenbaarheid van het industriële erfgoed van belang. In de huidige plannen is er een oriëntatiewijziging opgetreden, waarbij de woningen ter plaatse van het huidige kantoorgebouw zich uitsluitend naar de zijkant van de hal oriënteren, terwijl de straatzijde een afgekeerde gevel en een inrit naar de parkeerkelder krijgt. Met de voorgestelde sloop van het hele kantoor-/magazijnpand verliest het complex het oudste bouwdeel en het aanzicht en de identificatie van de voormalige fabriek Brandsma.
Zoals in de uitgangspunten omschreven, is in de plannen voor transformatie van het terrein herkenbaarheid van het voormalige functioneren en gebruik een uitgangspunt. Dat betekent dat het ruwe industriële karakter behouden moet blijven en moet worden gebruikt in de nieuwe situatie. Daarmee blijft het verhaal van de plek en de gebouwen zichtbaar en beleefbaar en kan dat worden doorgetrokken naar het heden en de toekomst. Daarbij is het behoud van de hal als gemeentelijk monument een eis. Het slopen van het kantoorgebouw is denkbaar, mits de hal herkenbaar en beleefbaar blijft. De redengevende omschrijving en het bouwhistorisch onderzoek van BBA vormen daarvoor uitgangspunt.

Ten aanzien van het parkeren het volgende: De locatie ligt in de buitenschil. Voor de berekening van de parkeereis zijn wij uitgegaan van 10 koopwoningen in de categorie koop, etage, duur- met een parkeernorm van 2,1 parkeerplaats per woning, 4 woningen in de categorie huur, etage, midden/goedkoop met een parkeernorm van 1,4, 811m2 bedrijfsverzamelgebouw met een parkeernorm van 1,85 parkeerplaatsen per 100m2 bvo en 75 m2 lunchroom in de categorie café/bar/cafetaria met een parkeernorm van 6 parkeerplaatsen per 100m2 bvo. De historische parkeervraag wordt niet meegenomen in de parkeerbalans omdat het (gedeeltelijke) sloop/nieuwbouw betreft. Alle parkeernormen zijn inclusief bezoek.
Op basis van de parkeerbalans is de parkeereis 28,32, afgerond 28 parkeerplaatsen. Op de tekening worden 25 parkeerplaatsen weergegeven. Er wordt niet voldaan aan de parkeereis. Bovendien is in de plannen een ruimte gereserveerd met een bijeenkomstfunctie. Deze is niet gespecificeerd en is daarom niet meegenomen in het parkeeradvies. De werkelijke parkeereis ligt, met inbegrip van deze functie, hoger.

Parkeerbalans:	Buitenschil/Rest bebouwde kom							
	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Parkeereis	26,85	28,17	28,32	25,66	22,40	17,76	26,62	20,42
Afgerond	27	28	28	26	22	18	27	20
Parkeervraag nieuw	*26,8485*	*28,1685*	*28,3202*	*25,6602*	*22,4*	*17,76*	*26,62*	*20,42*
Parkeervraag oud	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*

Verder valt op dat in de garage een liftschacht met een netto maat van 2,75x6,20 is getekend. Er vanuit gaande dat door toepassing van een schaarlift geen liftkooi nodig is, is de netto breedtemaat niet voldoende. Deze moet 3,00m. zijn. Daarnaast de kanttekening dat langs een van de parkeerplaatsen een schampstrook van 30 cm verplicht is volgens de NEN.

Aandachtpunten voor de verdere planuitwerking:

1. De voorgestelde inrichting op maaiveld op de garage is te stenig. Er bestaan twijfels over een effectieve inrichting wat betreft klimaatadaptatie;
2. Zorg voor ruimte voor het parkeren van fietsen, goed bereikbare fietsenstalling. Anders komen alle fietsen op het binnenterrein;
3. Geadviseerd wordt de trappen vanuit de garage in de gebouwen onder te brengen i.v.m. toekomstbestendigheid (hemelwater, ijs e.d.);
4. Geadviseerd wordt te onderzoeken of de galerij van het westelijke blok aan het binnenterrein kan worden gesitueerd (om de levendigheid te vergroten);
5. Mooi dat er, hoewel bescheiden, met de binnentuin groen wordt toegevoegd. Groene hagen op maaiveld belemmeren echter een collectief en flexibel gebruik (het worden te veel hokjes). Geadviseerd wordt om een losse groene inrichting te maken. De inrichting van de binnentuin oogt nu nog weinig flexibel en gebruiksvriendelijk. Beplanting in volle grond scheelt heel veel onderhoud. Dit komt ook de industriële sfeer ten goede, waarbij groene hokjes met hagen niet passen, wel groene objecten in een vrije ruimte. De stenen plantenbakker staan storend voor de doorlopende zijgevel van de hal en het glas;
6. De locatie waar nu bomen staan getekend is vanwege de onderliggende parkeergarage niet geschikt: een paar meter verder naar het oosten is wel een goede standplaats;
7. Geadviseerd wordt om een goed beplantingsplan te maken, op basis van de situatie: er is veel schaduw, behoorlijke gebruiksdruk en een variabele ondergrond (parkeergarage en volle grond);
8. Dit plan leent zich uitstekend voor natuurinclusief bouwen en er wordt al een eerste aanzet gedaan in het plan. Geadviseerd wordt om in de volgende fase een landschapsarchitect en ecoloog te betrekken voor de verdere invulling van het plan;
9. In een eventueel vervolg zal onderbouwd moeten worden op welke manier met de monumentale waarden is en wordt omgegaan;
10. Er dient meer inzicht te worden gegeven over de omgang met de bestaande hal en het interieur. Uit de tekeningen blijkt voornamelijk het behoud van de betonstructuur en staalconstructie en het dak. Hoewel het idee van het zo open mogelijk houden van de hal positief is, zijn er nog veel onduidelijkheden. Onder meer: De bestaande verhouding gesloten en open (glas), delen van de gevels worden geheel gewijzigd en alle borstweringen verdwijnen, de indeling van de rechter zijgevel is nog niet uitgewerkt en de omgang met de interieuronderdelen wordt niet toegelicht. Daarnaast blijft onduidelijk op welke manier de indeling wordt uitgewerkt: er zijn wanden zichtbaar op de plattegronden die niet terug te zien zijn op de andere tekeningen. Niet altijd is duidelijk hoe men in de ruimtes komt. De balkons aan de woningen zijn niet ingetekend.
    En in een eventueel vervolg zal onder meer onderzoek moeten worden aangeleverd naar:
11. Spoorweglawaai op de nieuwe woningen (gevelbelasting en intern niveau);
12. Externe veiligheid;
13. Quickscan in het kader van de Wet Natuurbescherming (Flora en Fauna o.a. vleermuizenonderzoek i.v.m. sloop van bebouwing).

2. Redelijke eisen van welstand

Uw herontwikkelingsplannen zijn nog niet beoordeeld voor wat betreft de redelijke eisen van welstand. Het geheel is niet voorgelegd aan de Commissie voor Ruimtelijke Kwliteit en Monumenten, aangezien er nog geen positief advies is voor medewerking aan een afwijking van het bestemmingsplan.

Indienen aanvraag omgevingsvergunning
Op basis van de beoordeling van uw verzoek adviseren wij u nog geen officiële aanvraag voor een omgevingsvergunning in te dienen.

Leges
Voor het in behandeling nemen van een verzoek om vooronderzoek bent u leges verschuldigd. U ontvangt voor de verrichte werkzaamheden een aparte legesnota met een bedrag van €5.000,-.

Hebt u nog vragen?
Als u vragen hebt over de behandeling van uw aanvraag, kunt u bellen met 5.1.2.e via telefoonnummer 14035. U kunt ook e-mailen naar 5.1.2.e Wilt u het zaaknummer 755813 bij de hand houden? Hierdoor kunnen wij u vlot van dienst zijn.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders voornoemd,
namens dezen:
Afdeling Publiekszaken,
Teammanager Backoffice,
5.1.2.e

Dit document is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

Zaak nummer:	Zienswijze: 27	verwerkt in nota Zienswijze
1304729	De huidige indeling van het stadse centrum, de omliggende, meer dorpse, woonwijken en de daar weer omliggende natuurgebieden is een belangrijk karakter van Hilversum dat behouden dient te blijven en niet mag worden opgeofferd. Dit is in vele participaties rondom Hilversum 2040, MRA en de omgevingsvisie al uitdrukkelijk naar voren gekomen. Het huidige onderscheidende karakter van het Noordwestelijk Villagebied, een groene, ruim opgezette en rustige wijk behoort daarom dan ook zo te blijven. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie moet samen met de wijken gekeken worden wat waar mogelijk is voordat er gebouwd wordt. Met goede inpassing qua plek, hoogte, bouwstijl en bestemming. Er moet ook worden opgenomen dat er aan de randen van Hilversum géén hoogbouw kan worden toegestaan. De wat hogere bouw zal in het centrum moeten worden geplaatst om het beeld illusielandschap te kunnen behouden. Dat moet de kwalitatieve overgang van stad naar platte land/natuur gaan borgen.	27

Zaak nummer:	Zienswijze: 28	verwerkt in nota Zienswijze
1304731	Beste gemeente, Ik hoop op wat meer realisme en managen van verwachtingen in de Omgevingsvisie. Ik weet dat er nog een vertaalslag komt naar een Programma per onderwerp. Maar ik denk dat er nu nog teveel spanningsvelden open liggen, geen echte keuzes zijn gemaakt wat later echt gaat clashen. #Stadsgesprek Donderdag 9 maart was ik ook bij het Stadsgesprek. Mijn afdronk is dat men de Omgevingsvisie nu te veel open laat en niet echt kiest. Sommigen roepen om normering. Ik verwacht wat meer realisme. Vrijwel alles kan nu. Waardoor de kans gemist is om met een visie (een soort van lijn/kader) waardoor de grote kaders duidelijk zijn. Nu kan elk college gaan steggelen. Het is wel een mooi verslag van Hilversum nu. #Interactie Stadsgesprek Ik had tijdens de sessie ook wat meer verwacht van spreken met andere burgers, wat zij er van vonden. Als was het maar een paar minuten bij wijze van checkin. Of met een soort van grotere groepjes (max 10) of zo een soort realistisch niveau waar we zouden kunnen zijn over 7 jaar. Met een goedkoop of duur scenario oid. Nu was ik al moe toen de borrel begon. En niet dat alles via de host ging, waardoor er maximaal 2 mensen tegelijkertijd wat inbrachten. #Realisme Ik zou vooral wat meer realisme willen zien. Ik lees in het document tal van ideale omstandigheden waar we in 2040 zouden willen zijn, maar ik geloof niet dat de gemeente de middelen en slagkracht heeft om op het niveau dat geschetst wordt te komen. Er worden veel uitdagingen genoemd, die later in een even groot lettertype uiteindelijk gekozen wordt voor doelen. De doelen een prominentere plek / zichtbaarheid geven. Veel gekozen doelen liggen niet altijd in de circle of influence is, of de middelen heeft om dit juridisch af te dwingen of met subsidies incentives te creëren. Misschien moeten jullie het omschrijven als ambitie/droom. En omschrijven welk minimum niveau wel gehaald dient te worden. Welke symptomen niet meer mogen voorkomen (in 2030 en 2040). Als een soort minimum groeipad. #Verwachtingen managen en afkaderen wat onmogelijk of onwenselijk is De participatie opbrengst wordt niet terug gezien in de Omgevingsvisie. Als ik naar de samenvatting van die participatieopbrengst zie, kan ik me redelijke argumenten voorstellen waarom dat niet beklonken is in de Omgevingsvisie. Maar ik zie dat mensen jullie niet kunnen volgen. Ze voelen zich niet gehoord of begrepen, omdat de gemeente/het document niet toelicht waarom dit niet is geïntegreerd in de Omgevingsvisie. En het lijkt dat tijdens de participatiesessies alleen maar wensen zijn opgehaald, en niet de spanningsvelden en dilemma's besproken. Als je moet kiezen tussen feature A B en C (die ieder voor de gemeente grofweg even duur zijn), welke heeft dan bij jou de hoogste prioriteit? Hoe hou je woningbouw laag en zorg je dat er voor iedereen betaalbaar wonen is? Ik raad jullie aan een soort FAQ toe te voegen: waar we niet voor hebben gekozen. Met toelichting / weerlegging. #Responsief Om juist het vertrouwen in jullie en jullie slagkracht te vergroten, zou ik ook verwachten als burgers met redelijke verzoeken of ideeën komen, ze ook menselijke respons krijgen. Als ik meldingen inschiet, krijg ik vaak een soort van 'nee dat doen we niet' of ' ja gaan we doen'. Alleen het eindoordeel. En nog veel vaker: ' geen respons'. Maar daardoor snap ik niet altijd waarom jullie daar op uit komen. Bij andere gemeenten (Utrecht) werd ik wel eens gebeld, om te overleggen of toe te lichten waarom ze er nu niet direct wat mee kunnen. Dat duurde vaak maar heel kort (max 5 min). En ik dacht, he wat een constructieve mensen daar! Ik snap ook dat jullie niet meteen alles kunnen doen. Ik doe ook maar een suggestie, ik probeer jullie te helpen! Jullie zijn geen magische put. Wees niet te bang om mensen teleur te stellen, onduidelijkheid tast mijn vertrouwen meer aan dan een onderbouwde afwijzing. Verwachtingen kweken die waarschijnlijk niet gehaald worden zal het vertrouwen nog meer doen dalen. moeder van 2 peuters wonend in Anna's hoeve sinds winter 2019 Bsc Planologie Msc Economics & Geography dient zo'n 15+ meldingen en suggesties in per jaar	28 A
1304731	Ruimte bieden aan vitale beroepen! JAAAAA (kinderopvang) Eén van de doelen waar ik van harte achter sta is toegankelijkheid van woningen voor mensen met een lokaal, relevante baan, zoals bij de politie, onderwijs en zorg. Met nadruk wil ik ook benoemen de grote tekorten in de kinderopvang en BSO. Dat zij ook onder dit beleid mogen vallen! Tekort in medewerkers kinderopvang en BSO Want om mij heen ken ik tientallen ouders die maar 1 dag in de week BSO krijgen toegewezen het eerste jaar. Terwijl ze er 3 of 4 nodig hebben. Ouders moeten flink hun werk teleur stellen om er een mouw aan te passen. Bij mijn kinderopvang (0 – 4 jaar) komen veel medewerkers met de auto. Of wonen nog bij hun ouders. Of stoppen in deze sector. Gedeeltelijk omdat je geen respectvolle woning kunt veroveren met dit salaris! Als zij wel betaalbaar kunnen wonen in Hilversum, dan • kan de capaciteit van kinderopvang groeien • komt er werkgelegenheid bij in praktisch geschoold werk • kan de arbeidsparticipatie omhoog • komen minder medewerkers met de auto • kunnen meer kinderen naar de kinderopvang Dit is allen in lijn met de huidige Omgevingsvisie. Ik lees hoopvolle zinnen in de Omgevingsvisie: a. Er is vooral meer behoefte aan betaalbare woningen. Het gaat dan om voldoende betaalbare woningen voor (alleenstaande) starters (p.34). b. Voor veel mensen wordt het lastiger om mee te kunnen doen of mee te komen omdat ze bijvoorbeeld geen betaalbare woning kunnen vinden, energie te duur wordt en er te weinig banen zijn voor mensen die met hun handen werken (p.11) c. 4.4.3 Doelen Bij de uitwerking van dit toekomstbeeld horen de volgende doelen: 1. Het realiseren van voldoende geschikte en betaalbare woningen en goede voorzieningen. d. Dat leidt tot spanning op de woningmarkt; sommige groepen ervaren ronduit woningnood. In Hilversum zijn met name betaalbare woningen schaars. De gemiddelde verkoopprijs van een koopwoning lag in 2021 in Hilversum op € 521.000. Voor heel Nederland was dat € 387.000. Dit leidt ertoe dat vooral gezinnen met lagere en middeninkomens steeds minder kans hebben op de Hilversumse woningmarkt. De effecten daarvan merken we nu al door spanning op de arbeidsmarkt in allerlei sectoren (p.64). e. Bij deze aantallen zal zeker sprake zijn van nieuwbouw, maar niet alleen. Binnen de bestaande gebouwen in Hilversum is er nog veel mogelijk in termen van vernieuwing en transformatie. Denk aan het wonen boven winkels in winkelgebieden in Hilversum en aan de mogelijkheid voor meervoudige bewoning of splitsing van grote woningen. (p.93) f. " Er is nieuwe wetgeving in	28 B

	voorbereiding waarbij gemeenten kunnen bepalen hoeveel koopaanbod beschikbaar moet zijn voor eigen bewoners of juist voor specifieke arbeidsdoelgroepen zoals leraren en zorgpersoneel. Hilversum wil gebruik gaan maken van deze wetgeving en gaat onderzoeken hoe deze zo effectief mogelijk kan worden ingezet." (p. 93) Ook lees ik spanningsvelden met de beleidsdoelstelling betaalbaar wonen: a. Duurder bouwen | versterken groene kwaliteiten, (…) inpassen van de energie- en klimaattransitie (p.115) b. Limiteren bouwhoogte | In de gebiedsagenda's hanteren we voor het gesprek over 'hoogte' – zeker met oog op het behoud van het 'illusielandschap' – de volgende uitgangspunten: ● De door de raad vastgestelde bestemmingsplannen. ● Stevige hoogte is legitiem rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone en op plekken waar al stevige hoogte is. De hoogtes in de Structuurvisie 2030 blijven we aanhouden. ● In wijken en op overige werklocaties kijken we waar 2 tot 4 woonlagen goed aansluiten bij de omgeving en waar 5 tot 6 lagen passend kan zijn, hetgeen aansluit bij het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. We handhaven de 25 meter uit de Structuurvisie als maximum in wijken en op overige werklocaties c. Limiteren bouwpercelen Ontwikkelen binnen de bestaande stad. We koesteren de natuur en het idee van de compacte tuinstad. Daarom vernieuwen en ontwikkelen we alleen binnen de bestaande stadsgrenzen en niet daarbuiten (p.115). Deze voorwaarden maken het duurder of moeilijker om betaalbare woningen te realiseren. Wat het makkelijker maakt is [AANMOEDIGING] d. De norm van parkeren ter discussie stellen "Een stevige inzet op meervoudig ruimtegebruik biedt mogelijkheden voor alternatieven voor de auto. Dat kan leiden tot ruimtewinst in de openbare ruimte. Ook in andere gemeenten in Nederland neemt de auto veel ruimte in beslag, maar in Hilversum is de auto wel heel erg aanwezig. Zo is het bijvoorbeeld nergens anders in Nederland zo vanzelfsprekend om op de stoep te parkeren. Door betere alternatieven aan te bieden voor de auto kan ruimte worden vrijgespeeld voor groen, klimaatadaptatie, spelen, fietsen en ontmoeten. P.75 " KRUISBESTUIVING Mensen met een vitaal, lokaal beroep kunnen ook lopen of met de fiets naar hun werk. Dus dat helpt de mobiliteitsambities waar te maken! Wat ik graag jullie wil laten overwegen op te nemen in de Omgevingsvisie • Gericht huur aanbod komt voor medewerkers in de kinderopvang, zorg, onderwijs, politie • Dat de kinderopvang medewerkers ook als vitale sector wordt aangemerkt • Geen verdere concessies op bouwhoogte. Suggesties voor het programma (tactisch niveau) a. Een concreet idee om medewerkers te binden aan de kinderopvang is een soort woonvilla's met studio's erin. Een grote kamer (of 2 kleine) en een eigen keukentje. Andere faciliteiten kunnen worden gedeeld. Dus panden op onhandige plekken op delen in studio's. Zoals deze https://www.funda.nl/koop/hilversum/huis-88195430-ruitersweg-6/ Dit pand staat meer dan een half jaar te koop en is praktisch afgeschreven, met helaas een monumentenstatus. Ik zie niet zo goed in waarom dit pand het bewaren waard is. Het lijkt me ook een onhandige plek om te wonen als 'gewone burger' met kinderen of auto. Maar echt een top plek als je geen eigen auto hebt en het leven van een twintiger. De gemeente kan meehelpen met de monumentenstatus er af halen, of heel grof hanteren (waar ooit de buitenmuur was, komt weer een buitenmuur oid), of achter de oude buitenmuur een nieuwe binnenmuur zetten. En eventueel ook met financieren. Of de woningbouw corporatie (of voor het beheer). En er kunnen dan denk ik toch wel gauw 5 tot 8 jonge medewerkers een studio huren. Dit toepassen op wat grote villa's in Trompenberg maakt daar de bewoners ook wat gevarieerder, meer mensen kunnen er wonen, en er kan een verduurzaamheidsslag worden geslagen. Of geëxperimenteerd met aardwarmte. Economische waarheid: de huizenprijzen zullen blijven stijgen met deze Omgevingsvisie In de Omgevingsvisie wordt gekozen voor gematigde groei van Hilversum, maar minder hard dan de grote steden. "Hilversum is een sterke, dynamische centrumgemeente in een omgeving van grote steden. Die grote steden groeien in rap tempo door, waardoor Hilversum relatief gezien kleiner wordt. Hilversum wil zich ontwikkelen en vernieuwen om sterk te blijven en koestert tegelijk de breed erkende kwaliteiten. Dat geldt voor het sociale weefsel, voor de economie en de fysieke leefomgeving. P.115" Zolang we minder bouwen dan hoe hard Nederland groeit, zullen de prijzen zeker blijven stijgen in Hilversum. Als je wel en meer voor de onderkant bouwt (sociale woningbouw), zullen de koopwoningprijzen stijgen en de groep mensen daartussen blijven groeien. Dus gericht beleid voor vitale economische sectoren met een lokaal karakter is noodzakelijk om de markt nadelen te ondervangen. Laat de kinderopvang medewerkers niet tussen de wal en het schip vallen. Met vriendelijke groet, moeder van 2 peuters wonend in Anna's hoeve sinds winter 2019 Verbonden in een Whatsapp groep met 71 ouders die uitdagingen hebben met het tekort aan BSO capaciteit Bsc Planologie Msc Economics & Geography	

1304731	Zienswijze | Aanmoediging duurzame ambities Beste gemeente, Aanmoediging | Het goede voorbeeld om duurzame ambities waar te maken – suggesties voor het Programma duurzame gebouwen: De omgevingsvisie staat vol van duurzaamheidsambities • Hilversum wil energieneutraal zijn in 2050 (p.9). • Klimaatverandering leidt bovendien tot aanvullende problemen, bijvoorbeeld door extreme regenbuien, lange periodes van droogte of hoge temperaturen die leiden tot hittestress. (p.11) – de term regen komt 29x voor. • Maatregel 4.1 Energie-efficiëntie door isolatie (p.85) • Maatregel 4.2 Duurzame stroom opwekken We streven naar zonnepanelen op alle daken waar dat mogelijk is (p.85) Teller duurzame ambities duurzaam – 111 x duurzame – 79x regen – 29x daken – 28x hittestress – 24x isolatie – 9x Het goede voorbeeld geven met maatschappelijk vastgoed In het huidige Hilversum zie ik veel gebouwen onder directe of indirecte invloed van de gemeente, die veel fossiele brandstoffen verbruiken. Ze hebben vaak een plat dun dak, waar nog geen zonnepaneel op is te bekennen of groen dak om de klimaatbeheersing en biodiversiteit te helpen. 1. JGGZ Edisonstraat (Consultatiebureau) – een soort keet van 40 jaar oud. Zomers loeiheet (echt ongezond) en s winters duur warm stoken. Nu hebben ze een flinke airco om de matige bouwkwaliteit te compenseren, dat lijkt me niet een duurzame optie. 2. Alberdingk Thijmschool aan het Laapersveld – ook een soort keet van 30 jaar oud. 3. Lorentzschool – een compleet versteend schoolplein met een plat dak en veel enkelglas. Het is wellicht een monument, maar uit het zicht moet het beter kunnen. 4. Kinderdagverblijf Kleine Beer – Hetzelfde als de Edisonstraat. 5. Raadhuis Zie bijlage voor foto's ! Wat ik verwacht: een activerende gemeente Het is duur om dat voor hen te gaan betalen. Het bestemmingsplan en andere regels zijn voorwaardelijk. Voor de Kleine Beer en het consultatiebureau geldt dat de gebouwen zijn afgeschreven in mijn beleving. Dus lijkt me verhuizen realistischer. Wat is voor hen een alternatief? Naast de scouting (bij Orionlaan?). Mogen we dan de groene long een beetje opgeven? Ik hou van de opzet en de groene gebied rondom Hilversum, maar ik denk toch dat we kleine beetje moeten opgeven om ruimte te bieden aan het groeiende aantal mensen in dit land. Maar bij nieuwbouw moet de investering later wel makkelijk kunnen. Dus de draagconstructie moet het aankunnen. En elektriciteitskabels al liggen. Dat verhoogt dan initieel minder de aankoopprijs, maar later kan tegen een relatief acceptabele investering wel het gebouw nog klimaatbestendiger worden gemaakt. Zicht op status In kaart brengen wat de status is: wat zijn de energielabels van maatschappelijk vastgoed? In 2030 geen enkel maatschappelijk vastgoed meer met label xx. Welk plan hebben de eigenaren voor het gebouw? Capaciteit om het te doen Jullie hebben ook een uitdaging werkgelegenheid voor praktisch geschoold werk. En er zijn zoveel gebouwen in Hilversum die een upgrade nodig hebben. Kunnen we een soort leer-werk centrum worden? Waarin de gemeente werk zoekt voor bedrijven? Professionals leerlingen onder hun hoede nemen? Waar al het goede voorbeeld wordt gegeven a. Hilversum staat vol van fantastische speeltuinen (Elstuin, Wega) die heel gevarieerd, speelwaardig en tegenwoordig groen zijn (niet te heet) en van duurzaam materiaal (elementen van boomstammen). Ga zo door! b. Wat een mooie wijk is Anna's hoeve, onze energierekening is zo laag. c. Hilversum100 vind ik een mooi platfrom waar potentiële energie van mensen wordt benut en onafhankelijk kennis wordt gedeeld en laagdrempelig toegankelijk wordt gemaakt. d. Hilversum aardgasvrij. Verhalen van bewoners. https://www.bouwenaanhilversum.nl/duurzaamwonen/default.aspx (ik heb me in november 2021 laten interviewen door iemand van de gemeente, maar ik kan online geen artikel vinden).	28 C
	zie bijlage: zienswijze 3 aanmoediging duurzaam en klimaatbestendig bouwen	
1304731	Zienswijze 4.1# Suggesties voor het Programma Mobiliteit Beste gemeente, In de Omgevingsvisie 2040 lees ik ook allemaal mooie ambities voor mobiliteit. Minder (eigen) auto en meer fiets. Ik heb drie ideeën die deze transitie mogelijk maken. Het experimenteren en valideren waard in het eerste programma mobiliteit lijkt me. En wat aanmoediging van wat jullie al schrijven. Jullie krijgen vast veel kritiek, af en toe wat bekrachtiging is ook fijn toch ☺ 1. Stimuleren wonen EN werken in Hilversum. 2. Laatste paar km met de fiets naar Mediapark 3. Aanmoediging! Maatregel 5.5 richt zich op de parkeernormen. Multi gebruik parkeerruimte nieuw en bestaand. 1] Stimuleren wonen EN werken in Hilversum. Het probleem Veel mensen die in Hilversum wonen, werken ergens anders. En vice versa. Dat leidt tot verkeersbewegingen, vooral met de auto. Het is druk in Hilversum met auto verkeer, dat geeft druk op ruimte en luchtkwaliteit. Afgelopen jaren zijn er veel nieuwe Hilversummers bijgekomen. In mijn beleving ook nog veel met jonge kinderen, waardoor ze een druk leven hebben. Mensen die goede kansen maken op de arbeidsmarkt, maar de switch naar een baan in Hilversum nog niet hebben gemaakt, maar dat latent wel willen, is mijn veronderstelling. Ik ben er zelf een. De oplossingsrichting Als je een match weet te genereren van een inwoner van Hilversum voor een baan IN Hilversum, dan kan degenen lopen of met de fiets. In de beste matches levert dat 4 autoreizen per werkdag minder ten bate van twee fietstochtjes. Dan komt parkeer- en verkeersruimte vrij! Als burger levert het je doorgaans geld en tijd op, en levensgeluk! Zelf streef ik er al 3 jaar naar, maar ik merk dat al die vacatures zijn versnipperd over tig platformen. EN dat vaak de werklocatie onduidelijk is, omdat het via een recruitmentbureau gaat (die niet wil dat jij direct contact kan opnemen met de werkgever, want dan lopen ze hun fee mis) of een detacheringsconstructie. Waardoor je steeds een wisselende werklocatie hebt. De oplossingsinvulling Een website waarop je werk wat hoofdzakelijk werklocatie Hilversum heeft, publiceert op een centrale website. Die linkt naar de bedrijfswebsite. Waardoor je als latent werkzoekende in Hilversum overzicht hebt welke banen er zijn. Dus het publiceren van vacatures op een centrale plaats met als voorwaarde dat de werk hoofdzakelijk in Hilversum (of thuis) wordt uitgevoerd, met een beperkt aantal filter attributen. Dit vergroot de kans op een match binnen Hilversum. Als een paar grotere werkgevers hier heil in zien, en iets willen funden moet er wat te regelen zijn. Bij mijn eigen werkgever (Xebia) heb ik het informeel al bij een recruiter aangehouden en die vond het een goed idee. De gemeente heeft zo ook een extra kanaal voor werving. Ik zie voor me dat kleine organisaties soort van gratis meeliften, zoals de huisartsenpraktijk die een assistente zoekt. Allard had al een een UI design gemaakt, de website	28 D

	www.hilversummers.nl lijkt me ook een prima plek. Om te zorgen dat het aanbod aan banen relevant is lijkt me bij default dat een vacature er een x aantal dagen op staat (40?). De vacatures van de gemeente kunnen er natuurlijk ook op! [zie bijlage interface Banen zoeken in Hilversum, voorzet Allard & Irene] Validatie Ik heb het hier al eens een avondje over gehad met Allard van Hilversummers.nl Maar ik merk dat het in mijn drukke leven blijft liggen als ik de acties voor me uit kan schuiven. Ik dacht een soort van workshop avond met wat werkgevers (recruiters oid) en latent werkzoekenden (N=5) lijkt me genoeg om dit grove idee verder uit te werken en te valideren. - Gelooft men er in? - Hoe denk jij er over vanuit jouw perspectief? - Wat ben je bereid bij te dragen aan een experiment? Experiment De website hilversummers.nl lijkt me eigenlijk wel een adequaat kanaal. En dat de vacatures dan in het openbare gedeelte staan. Met een maximale tijd dat het er op staat. En dat als je meer wilt weten dan de korte tekst, je verder leest op de website van het bedrijf zelf en de daadwerkelijke sollicatie. 2] Laatste paar km met de fiets naar Mediapark Een bekende bottlenecks in het autoverkeer is de Johannes Geradtsweg. Hoofdzakelijk veroorzaakt door woon-werk verkeer van buiten Hilversum naar het Mediapark. Wat als je van de afslag naar het Mediapark kunt fietsen? Als er altijd een parkeerplaats en leenfiets voor je klaar staat? Je dag begint met een frisse neus en beweging in de benen? Er minder auto's en uitlaatgassen zijn op de wegen van snelweg naar Mediapark? Er zijn twee potentiële overstaplocaties: 1. De Groene Afslag (A1 afslag Blaricum) over 't Gebed zonder end 2. Dagcamping Hilversum - Laren (N525) - Het gaat over deze routes 1) Een rechte weg over de heide (Gebed zonder End) – 3.6 km = kwartier fietsen https://www.google.com/maps/dir/De+Groene+Afslag,+Amersfoortsestraatweg+117,+1251+AV+Laren/''/@52.2462874,5.1702103,13.73z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x47c6153d55966bf7:0xb872f63e9f9c69f5!2m2!1d5.204796!2d52.2658396!1m5!1m1!1s0x47c66b543a0cef33:0x59f423b02c99c6c5!2m2!1d5.1687735!2d52.243969!3e1 Interessant voor iedereen vanuit Amsterdam / ten westen van Hilversum komt. 2) Vanaf de Dagcamping via de heide of langs de doorgaande weg (3.6 km) = kwartier fietsen https://www.google.com/maps/dir/Dagcamping+Hilversum-Laren,+Hilversumseweg,+1222+HJ+Laren/Mediapark+park,+Witte+Kruislaan,+Hilversum/@52.2408808,5.1722284,15z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x47c66b4d5e88b823:0x9dd54ecd06f859ff!2m2!1d5.1995501!2d52.2402058!1m5!1m1!1s0x47c66b561aef7963:0x5975981a92ee9ab1!2m2!1d5.1649645!2d52.2424423!3e1 Interessant voor iedereen die ten zuiden of oosten van Hilversum komt. Voordelen: Dat zorgt voor minder auto's, minder fijnstof, meer beweging, genieten van Hilversum. Je wint ook een beetje tijd want je kunt wellicht met de fiets dichterbij parkeren of bent wendbaarder binnen Hilversum. Het lijkt meer te kosten, omdat je een betaling extra faciliteert voor het huren van de fiets. Uitdagingen: n Je mag voor zonsopgang of zonsondergang niet over de heide fietsen n In de zomer geeft dit dus meer mogelijkheden dan in de winter n De dagcamping en Groene afslag vallen niet onder de gemeente Hilversum n Je hebt medewerking nodig van een deelplatform voor fietsen zoals OV-fiets n De dagcamping verdient wellicht een upgrade qua verharding met intensiever gebruik n Maximaal bereik denk ik 300 automobilisten per plek. Maar dat is dan dus 1200 autobewegingen minder! n Medewerking van de Groene Afslag Experimenteer suggesties 1. Wellicht kan het kleinschalig worden getest? Met een groot bedrijf marketen? 10 fietsen plaatsen bij de Dagcamping? Of Groene afslag De ov-fietsen hebben nu een systeem dat je ze open kunt maken met je ov-chipkaart. 2. Valideren met een survey onder forenzen bij het Mediapark 3. Ziet het GNR er ook een business case in? Het leidt wel tot minder fijnstof in Hilversum. Maar tot intensivering van het gebruik van de fietspaden. Het Gebed zonder End is best druk schijnt met scholieren. Maar die hebben net een andere timing dan forenzen toch? 3] Aanmoediging! Maatregel 5.5 richt zich op de parkeernormen Dit kan ik van harte toejuichen. De meeste auto's staan immers stil. Terwijl HET deelauto een prachtig alternatief is wat vaak veel goedkoper is! Soms is zelfs de taxi goedkoper. Maatregel 5.5 Per gebied wordt bekeken of en hoever parkeernormen naar beneden kunnen. Gezien de ruimtedruk op veel plekken in Hilversum zullen we op die plekken toe moeten naar gemiddeld minder dan 1 vergunning per woning. Tegelijkertijd moeten er nieuwe normen komen voor alternatieven als deelauto's en deelfietsen. Belangrijk is daarbij te kijken naar de effecten op omliggende gebieden. Het gevolg zal zijn dat business cases voor ontwikkeling en vernieuwing van locaties haalbaarder worden. Parkeerruimte zijn de goedkoopste m2 van Nederland! Inpandig zijn ze echter heel duur. Dus het maakt binnenstedelijk bouwen goedkoper. Het lijkt me logisch als de normen van CROW naar beneden worden aangepast, mits de omliggende gebied een hoge kwaliteit alternatieve mobiliteit biedt (OV, deelplatform presence). Ik hoop dat het de wethouder lukt om uitzondering te krijgen voor het stationsgebied! Ideeën Programma mobiliteit | parkeren met complementaire timing Combineren met complementaire timing: wooncomplex biedt ook ruimte voor mensen in kantoorritme. Ze hebben een incentive om hun lege parkeerruimte te delen. Zijn ze bereid hier zekerheid op te geven voor inkomsten? Voor niks gaat de zon op. Waarom zouden bedrijven of bewoners hier aan mee willen werken? Huidige it systemen met dynamische informatie kunnen toch zekerheden bieden. Als ik naar de kaart kijk denk ik a. H-park / Evangelische Omroep en Amersfoortse weg? b. Ruimere openingstijden parkeergarage Seinhorst (of met identificatie buiten winkelopeningstijden). Met ook ondergronds je fiets parkeren om je tweede auto te pakken. c. Concepten toepassen in nieuwe Arena park. Helemaal omdenken: betalen voor je parkeervergunning voor de dagen dat je auto niet is gebruikt. Of gesignaleerd de stad uit. Dus weinig gebruikte auto's betalen meer. Of alleen al een teller. Je auto heeft dit kwartaal 81 dagen stil gestaan. Bij uw wijkgenoten was het gemiddeld 33. Woont sinds november 2019 in Hilversum Inmiddels twee kinderen (2020, 2021).	
	zie bijlage: interface suggestie banen zoeken in Hilversum	

Zienswijze
Aanmoediging duurzame ambities

Aanmoediging | Het goede voorbeeld om duurzame ambities waar te maken – suggesties voor het Programma duurzame gebouwen:

De omgevingsvisie staat vol van duurzaamheidsambities

- Hilversum wil energieneutraal zijn in 2050 (p.9).
- Klimaatverandering leidt bovendien tot aanvullende problemen, bijvoorbeeld door extreme regenbuien, lange periodes van droogte of hoge temperaturen die leiden tot hittestress. (p.11) – de term regen komt 29x voor.
- Maatregel 4.1 Energie-efficiëntie door isolatie (p.85)
- Maatregel 4.2 Duurzame stroom opwekken We streven naar zonnepanelen op alle daken waar dat mogelijk is (p.85)

Teller duurzame ambities
duurzaam – 111 x
duurzame – 79x
regen – 29x
daken – 28x
hittestress – 24x
isolatie – 9x

Het goede voorbeeld geven met maatschappelijk vastgoed

In het huidige Hilversum zie ik veel gebouwen onder directe of indirecte invloed van de gemeente, die veel fossiele brandstoffen verbruiken. Ze hebben vaak een plat dun dak, waar nog geen zonnepaneel op is te bekennen of groen dak om de klimaatbeheersing en biodiversiteit te helpen.

1. JGGZ Edisonstraat (Consultatiebureau) – een soort keet van 40 jaar oud. Zomers loeiheet (echt ongezond) en s winters duur warm stoken. Nu hebben ze een flinke airco om de matige bouwkwaliteit te compenseren, dat lijkt me niet een duurzame optie.
2. Alberdingk Thijmschool aan het Laapersveld – ook een soort keet van 30 jaar oud.
3. Lorentzschool – een compleet versteend schoolplein met een plat dak en veel enkelglas. Het is wellicht een monument, maar uit het zicht moet het beter kunnen.
4. Kinderdagverblijf Kleine Beer – Hetzelfde als de Edisonstraat.
5. Raadhuis

Zie bijlage voor foto's !

Gebouw en adres	foto

1. Consultatiebureau Edisonstraat een soort keet van 40 jaar oud. Zomers loeiheet (echt ongezond) en s winters duur warm stoken. Nu hebben ze een flinke airco om de matige bouwkwaliteit te compenseren, dat lijkt me niet een duurzame optie.	
2. Alberdingk Thijmschool aan het Laapersveld – ook een soort keet van 30 jaar oud.	
3. Lorentzschool – een compleet versteend schoolplein met een plat dak en veel enkelglas. Het is wellicht een monument, maar uit het zicht moet het beter kunnen.	
4. Kinderdagverblijf Kleine Beer – Hetzelfde verhaal als de Edisonstraat.	
5. Raadhuis Monumentaal, maar plat dak die de gemeente op kantooruren van energie kan voorzien. Er valt toch wel wat uit het zicht daar gebruik van te maken? In combinatie met openbare laadpalen die primair gevoed worden door de panelen? Zodat in het weekend het ook wordt benut? Met dynamische prijzen?	

Wat ik verwacht: een activerende gemeente

Het is duur om dat voor hen te gaan betalen. Het bestemmingsplan en andere regels zijn voorwaardelijk. Voor de Kleine Beer en het consultatiebureau geldt dat de gebouwen zijn afgeschreven in mijn beleving. Dus lijkt me verhuizen realistischer. Wat is voor hen een alternatief? Naast de scouting (bij Orionlaan?). Mogen we dan de groene long een beetje opgeven? Ik hou van de opzet en de groene gebied rondom Hilversum, maar ik denk toch dat we kleine beetje moeten opgeven om ruimte te bieden aan het groeiende aantal mensen in dit land.

Maar bij nieuwbouw moet de investering later wel makkelijk kunnen. Dus de draagconstructie moet het aankunnen. En elektriciteitskabels al liggen. Dat verhoogt dan initieel minder de aankoopprijs,

maar later kan tegen een relatief acceptabele investering wel het gebouw nog klimaatbestendiger worden gemaakt.

Zicht op status

In kaart brengen wat de status is: wat zijn de energielabels van maatschappelijk vastgoed? In 2030 geen enkel maatschappelijk vastgoed meer met label xx. Welk plan hebben de eigenaren voor het gebouw?

Capaciteit om het te doen

Jullie hebben ook een uitdaging werkgelegenheid voor praktisch geschoold werk. En er zijn zoveel gebouwen in Hilversum die een upgrade nodig hebben. Kunnen we een soort leer-werk centrum worden? Waarin de gemeente werk zoekt voor bedrijven? Professionals leerlingen onder hun hoede nemen?

Waar al het goede voorbeeld wordt gegeven

a. Hilversum staat vol van fantastische speeltuinen (Elstuin, Wega) die heel gevarieerd, speelwaardig en tegenwoordig groen zijn (niet te heet) en van duurzaam materiaal (elementen van boomstammen). Ga zo door!
b. Wat een mooie wijk is Anna's hoeve, onze energierekening is zo laag.
c. Hilversum100 vind ik mooi hoe potentiële energie van mensen wordt benut en onafhankelijk kennis wordt gedeeld en laagdrempelig toegankelijk wordt gemaakt.
d. Hilversum aardgasvrij. Verhalen van bewoners. https://www.bouwenaanhilversum.nl/duurzaamwonen/default.aspx

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 29	verwerkt in nota Zienswijze
1304733	Vrijwel alle inwoners die ik spreek via de Vereniging Utrechtseweg&Omgeving maken zich zorgen over de verkeerseffecten door de grote hoeveelheid nieuwe woningen en ontwikkeling van kantoren op het Arenapark. De aan- en afvoer via de A 27 is daarbij niet het probleem als wel de logistiek door Hilversum heen. Deze loopt nu al geregeld vast en er zullen dus maatregelen moeten worden getroffen om de extra vervoersbewegingen in te perken. Hoe ziet de Gemeente dit voor zich? Kan bijvoorbeeld doorgaand vrachtverkeer worden afgestopt?	29 A
1304733	Gecontroleerde en behoedzame groei van het aantal woningen zal noodzakelijk zijn. 6.000 is daarbij het maximum in deze visie. Sociale woningbouw is noodzakelijk. Zou het een idee zijn om hiervan 1.000 tiny houses te bouwen? Voordelen; snelle realisatie, voldoet in behoefte aan duurzaamheid (off the grid), zorgt voor doorstroming, helpt de energietransitie vorm te geven, 750 woningen hiervan aan uitsluitend Hilversummers toe te wijzen. Er is een enorme belangstelling voor deze vorm van wonen en leven	29 B
1304733	D'66 wenst zich niet te conformeren aan de uitspraak van de bewoners/uitkomst participatie dat de maximale hoogte van 25 meter gerespecteerd wordt. 25 meter, passend in de omgeving/ buurt waar flats staan, dient het maximum te blijven qua hoogte (=8 verdiepingen). Ons illusielandschap mag nooit verstoord worden! Is een grote waarde van Hilversum en iedere politieke stroming dient zich hieraan te houden. Zie dit graag als een hard gegeven terug in de Omgevingsvisie.	29 C
1304733	Om ook de doorstroming vanuit de vergrijsde villawijken te bevorderen, dienen appartementen ontwikkeld te worden die inspelen op de behoefte aan ruime terrassen. Deze terrassen helpen om de overgang van ruime tuinen naar groene terrassen te bespoedigen.	29 D
1304733	De Omgevingsvisie laat veel ruimte voor interpretatie. Belangrijk is het om juist nu concrete doelen te stellen zodat de wijkplannen bij elkaar opgeteld samen komen bij de gestelde doelen. Dit ontbreekt in de breedte van deze visie. Kwantificeren , kaders stellen, richting geven. De omgevingsvisie wordt vele vele jaren gebruikt als toetsing voor plannen van huidige en toekomstige Hilversumse Gemeenteraden. Liever na de zomer deze visie vaststellen dan nu overhaast voor de zomer zonder concreetheid.	29 E
1304733	Een steeds terugkomend onderwerp of deze behouden blijft of dat daar bebouwing gaat komen. Een bevestiging in de Omgevingsvisie dat er niet gebouwd gaat worden en het recreatieve doel behouden blijft, zou de toekomstige discussie in de kiem kunnen smoren.	29 F

Zaak nummer:	Zienswijze: 30	verwerkt in nota Zienswijze
1304737	Er moet een afspraak komen in de visie hoe hoog er gebouwd mag worden binnen de ring. Daar moet het maximaal 5 hoog zijn. In kerkelanden kan er vanaf geweken worden door een maximale bouw hoogte van 10 in acht te nemen.	30 A
1304737	Gezonde groei van het aantal inwoners moet zijn dat we ons moeten richten op jonge gezinnen. De bevolking vergrijst maar jongerere en jonge gezinnen moeten voorrang krijgen bij het vinden van een huis of appartement.	30 B
1304737	Er moet nu echt concreet bepaald worden dat we echt wat gaan doen aan het doorgaande vrachtverkeer. Verdere ontmoediging van de N201 moet boven aan staan. Nachtelijk rijverbod voor vracht verkeer moet de norm worden. Betere fietspaden in het centrum. Auto moet weg uit het centrum. Verbinding maken tussen marktplein en groest. BV in het weekend die weg afsluiten. En station moet eenvoudiger bereikbaar zijn om snel mensen af te zetten en weer weg te gaan zonder dat je die verdomde ringweg moet nemen	30 C

Zaak nummer:	Zienswijze: 31	verwerkt in nota Zienswijze
1304749	Gemeentelijk grondbezit: Mijn zienswijze betreft de grond in eigendom van de gemeente waarop momenteel een maatschappelijke bestemming rust. De gemeente mag mijns inziens deze gronden nooit verkopen aan derde partijen, ook niet als deze partijen zelf een maatschappelijk doel (zeggen te) beogen. Daarmee is namelijk de gemeente de zeggenschap over deze gronden kwijt en als de koper haar statuten wijzigt is betreffende grond op dat moment onttrokken aan het maatschappelijk doel. Maatschappelijke bestemming op gronden handhaven is m.i een kerntaak van de gemeente en mag niet aan derden overgelaten worden.	31

Zaak nummer:	Zienswijze: 32	verwerkt in nota Zienswijze
1304752	Beste mensen, Er staan heel mooie ideeen en prachtige voorstellen in de omgeving s visie 2040. Ik mis echter de plaats van de kerken in Hilversum. Geloven brengt een extra-dimensie in het leven, die van grote waarde is voor een samenleving - kerken kunnen zo een zegen zijn voor een gemeenschap. Uiteraard kennen zij hun eigen activiteiten (zoals de kerkdiensten, bijbelstudies, jeugd activiteiten, senioren activiteiten, speciale aandacht voor feestdagen enz.), die overigens allemaal openbaar zijn en dus voor iedereen toegankelijk. Maar daarnaast bieden kerken steeds meer plaats aan, en participeren zij steeds meer in activiteiten van bijvoorbeeld buurthuizen, met koffie ochtenden, maaltijden, lunches, en andere activiteiten die met name openstaan voor alleenstaanden, zij die het goed kunnen gebruiken, ouderen enz. Op deze wijze willen kerken hun maatschappelijke betrokkenheid meer en meer tonen, en de liefde van Christus delen met mensen om hen heen. Het zou mooi zijn als in de omgevingsvisie hier iets aandacht voor zou kunnen bestaan, zodat de Hilversumse gemeenschap en de kerken naar de toekomst toe hierin elkaar zouden kunnen versterken.	32

zaaknummer:	Zienswijze: 33	verwerkt in nota Zienswijze
1304758	Uit de Omgevingsvisie: "Goede fietsverbindingen richting het centrum en de stad uit." "Het vergroten van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietser in samenspraak met bewoners en het aanpakken van racegedrag." "Meer ruimte in de directe woonomgeving om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten." "in de hele gemeente meer ruimte voor groen, spelen, ontmoeten, waterberging en deelmobiliteit / minder ruimte voor de auto" Als Hilversum hier serieus in is en het niet alleen bij woorden blijft kunnen we hier vandaag mee beginnen. * De Bosdrift/Havenstraat, een fietsverbinding richting centrum: Ten eerste is het lang wachten om de Diependaalselaan over te komen waardoor veel jonge mensen niet wachten tot het stoplicht groen wordt. Dit kan beter, kijk naar de doorstroming op de Amsterdamse Wibautstraat waar fietsers en voetgangers bijna elke minuut over kunnen steken en het verkeer toch doorrijdt. * Kijk naar de Bosdrift/Havenstraat zelf, deze weg is smal en er staan auto's langs geparkeerd. Fietsers kunnen nauwelijks uitwijken maar de bus rijdt vrolijk 50. Het is bekend dat 50-wegen waar fiets en auto de rijbaan delen de gevaarlijkste wegen voor fietsers zijn. Doe hier wat aan. * Op de Kolhornseweg is de maximum snelheid nominaal 30, maar de weg is ingericht op 70 en er wordt standaard 50 gereden. Deze weg snijdt een woonwijk doormidden met kinderen aan beide zijden van de weg die samen buiten willen spelen. Doordat er standaard te hard wordt gereden, rijden sommige automobilisten ook te hard op de zijwegen waar het helemaal gevaarlijk is. Daar wordt namelijk nog wel gestept en gerolschaats, soms. * Zorg voor trapveldjes zodat kinderen niet gewongen zijn op de rijbaan te spelen. In Zuid tussen de Piet Heinstraat en de Tjerk Hiddesweg werd een trapveldje half gerealiseerd maar 2 jaar nadat het zogenaamd ingericht was bleef het open en makkelijk toegankelijk voor honden en was het nog steeds een poepveld. * Handhaaf het parkeerverbod bij scholen. Zeker in de donkere maanden is het super-gevaarlijk met auto's schots en scheef op de stoep en op straathoeken geparkeerd. Laten we niet tot 2040 wachten,	33

Zaak nummer:	Zienswijze: 34	verwerkt in nota Zienswijze
1304762	DORPS KARAKTER - MET VEEL GROEN - GERINGE GROEI - GEEN HOOGBOUW - BEHOUD ILLUSIELANDSCHAP - MEER RUIMTE VOOR FIETS	34

Zaak nummer:	Zienswijze: 35	verwerkt in nota Zienswijze
1304766	Beste Omgevingsvisie2040, Met veel plezier heb ik uw 'stip op de horizon' gelezen. Een groot aantal zienswijzen deel ik, maar ik heb echt moeite met de teneur naar nivellering In Hilversum, terwijl de diversiteit van gebieden/wijken binnen Hilversum juist zorgt voor een aansprekend en eigen karakter van iedere wijk. Zo wordt er bijvoorbeeld voor postcodegebied 1217 aangegeven dat er een meer divers woningaanbod gewenst is en verwezen naar de woonvisie waar melding gemaakt wordt van het toevoegen van sociale huurwoningen. Ik snap dit niet en zie uit naar uw verdere toelichting en specificatie (in bijv. wijken binnen 1217) van bovenstaande.	35

Zaak nummer:	Zienswijze: 36	verwerkt in nota Zienswijze
1304769	zie bijlage: zienswijze ontwerp Omgevingsvisie	36

Onderwerp: **Zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040**

Geachte gemeenteraad, geacht college,

Het Ontwerp is een "mooie woorden"brij met nietszeggende oningevulde toekomstbeelden. Er staan geen concrete richtinggevende normen in waardoor toekomstige keuzes niet toetsbaar zijn voor de samenleving en de gemeente(raad) zelf.
Er worden geen heldere keuzes gemaakt; de participatieopbrengst heeft geen plek gekregen in dit Ontwerp.
Het toont een beschamend gebrek aan daadkracht en respectloosheid naar de samenleving en democratie. Het toont ook (financieel) wanbeheer aan omdat met het Ontwerp het participatietraject, dat veel (gemeenschaps)geld heeft gekost, zinloos is geworden..
Bovendien is het schandalig dat ik, nadat ik geparticipeerd heb voor een visie tot aan 2040, de verantwoordelijk wethouder Walters achteraf in een commissievergadering hoor zeggen dat de Omgevingsvisie een politiek document is dat telkens als er nieuwe colleges komen en die andere kanten op willen gaan, de visie aangepast moet en zal worden. En zonder nieuwe participatie zeker? Dat betekent dat ik geparticipeerd heb voor een visie tot 2026! Daar waren de gemeenteraadsverkiezingen voor! Het is zaak dat de richting voor 2040 nu wordt vastgesteld zodat koers gehouden kan worden conform de wens van de samenleving en conform doel van de Omgevingswet.
Daarom dien ik een zienswijze in.

Er wordt in het Ontwerp gegoocheld met elkaar tegensprekende cijfers over groei om de door u gewenste forse groei van 6.000 woningen te legitimeren (versus een door u verwachte groei tot 2040 van 2.910 huishoudens, jawel). Dit aantal heeft u namelijk al geheel in uw eigen planvorming opgenomen. En zoals door de wethouder aangegeven: coalities na 2026 kunnen dit aantal dus gewoon ophogen. Op naar de MRA- spookbeelden dus!
De eensgezinde participatieopbrengst is helder: **slechts geringe groei**.
Breng de ambitie voor extra woningen in 2040 in lijn met de groeiprognoses als in het Ontwerp gesteld en stel het aantal extra woningen in 2040 op **3.000**. Dat is eenvoudig te realiseren door in de lopende plannen minder hoogbouw op te nemen.
Dat doet direct recht aan 5 essentiële onderdelen van de participatieopbrengst: geringe groei, geen hoogbouw, behoud van het illusielandschap, meer openbaar groen en meer ruimte voor de fiets. Tevens zal deze geringe groei een positief effect hebben op (andere dan de fiets-gerelateerde) mobiliteitsvraagstukken, duurzaamheid, energiebehoefte etc.

Ten aanzien van hoogbouw nog het volgende.
Het Ontwerp neemt de toegestane forse bouwhoogten van de Structuurvisie 2030 over. Deze bouwhoogten bieden de ruimte voor forse groei, ook voor de na u komende coalities volgens de wethouder. U redeneert dus toe naar MRA-spookbeelden en laat daar alle ruimte voor. Een misleidende doelredenatie die strijdig is met de participatieopbrengst: behoud van dorps karakter/tuinstad, geringe groei, zonder hoogbouw en behoud van het illusielandschap!!
Het Ontwerp vermeldt daarbij "vergoeilijkend" dat met de toegestane bouwhoogten in de praktijk niet dogmatisch wordt (lees 'is'; toekomst biedt geen garantie) omgegaan, o.a. vanwege het behoud van het illusielandschap. Haal die forse bouwhoogten er dan uit!

Daarom gewoon de maximale bouwhoogten opnemen die naadloos aansluiten bij

- de participatieopbrengst
- het advies van Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit

- de mondelinge toelichting van de gemeente (zoals bijvoorbeeld verwoord in het Stadsgesprek op 9 maart 2023)
- het advies van voormalig wethouder Voorink tijdens het Stadsgesprek op 12 mei 2022

Dus, noem de Structuurvisie 2030 niet maar neem de volgende normen op:

1. hoogbouw wordt gedefinieerd als "hoger dan 20 meter – vanaf 6 bouwlagen – hoger dan de boomgrens"
2. er wordt geen hoogbouw gepleegd in Hilversum behoudens hetgeen onder 3. is opgenomen
3. enige hoogbouw blijft beperkt tot 'rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone, Mediapark, Arenapark en op plekken waar al stevige hoogte is'.
   Daarbij geldt:
   - dat in wijken hooguit alleen in de directe nabijheid van de bestaande hoogbouw en in afstemming met inwoners van de wijk gekeken kan worden naar passende hoogbouw
   - dat aan geen enkele rand van Hilversum boven de boomgrens gebouwd mag worden in verband met het behoud van het illusielandschap en een kwalitatief goede en zachte overgang van stad naar platte land/natuur (in centrum iets hoger om af te lopen naar de randen van Hilversum)

Op deze wijze wordt recht gedaan aan alle 4 bullets en is verantwoording door de gemeente vereist aan de raad en de samenleving bij keuzes voor hoogbouw.
Het zijn op deze wijze duidelijke richtinggevende normen waar aan getoetst kan worden door de gemeente, de raad en de samenleving.

Raad, neem uw verantwoordelijkheid en luister naar de samenleving: verkwansel Hilversum niet door onomkeerbare besluiten en geef concreet richting aan tuinstad Hilversum in 2040!

Ik zie uw ontvangstbevestiging van en inhoudelijke reactie op mijn zienswijze graag tegemoet.
Indien u besluit niet te reageren verneem ik dat ook graag.

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
Email: 5.1.2.e

Hilversum, 10 april 2023

Zaak nummer:	Zienswijze: 37	verwerkt in nota Zienswijze
1304775	Beste medewerker van Gemeente Hilversum, Deze zienswijze richt zich op de bepaling van hoogbouw in Hilversum. Naast een aantal expliciete uitingen bemerken ik ook een aantal uitingen die eerdere omschrijvingen uit de Structuurvisie 2030 oprekken tot meervoudig te interpreteren uitkomsten welke strijdig zijn met de uitkomsten van de participatie. In het eerste Stadsgesprek is het ook gegaan over hoogbouw. De adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit en de voormalig wethouder Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject, gaf zelf op basis van zijn interpretatie van de uitkomst van de participatie aan het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 a 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving. Ikzelf heb meegedaan als enquêteur op straat en constateerde zelf ook dat het merendeel van de geïnterviewden aangaf Hilversum graag als tuinstad te willen behouden en hoogbouw beperkt zou moeten worden tot een zo klein mogelijk aantal locaties en zo laag mogelijk tot maximaal aan de boomgrens. De hier genoemde zinsneden uit de Omgevingsvisie 2040 vatten diens standpunt over hoogbouw samen: “Hoogbouw is mogelijk bij OV-knooppunten, op campussen, in de spoorzone en op plekken waar al stevige hoogte is.”, “De hoogtes in de Structuurvisie 2030 blijven we aanhouden.”, ”In wijken en op overige werklocaties kijken we waar 2 tot 4 woonlagen goed aansluiten bij de omgeving en waar 5 tot 6 lagen passend kan zijn.”, “We handhaven de 25 meter uit de Structuurvisie als maximum in wijken en op overige werklocaties.” Ik vind dat de Omgevingsvisie 2040 ten dele expliciet maakt hoe hoogbouw geminimaliseerd kan worden (OV-knooppunten, op campussen, in de spoorzone en op plekken waar al stevige hoogte is), maar op andere plekken met de wijze van refereren naar de Structuurvisie 2030 meervoudig te interpreteren maakt. In de Structuurvisie 2030 wordt de ruimte voor hoogbouw in het Mediapark en het Arenapark voor het gehele gebied gemaximeerd op 30 meter, maar bij de overige genoemde locaties (Stationsgebied, Van Linschotenlaan – Oosterengweg, Villa Industria en Kerkelanden) wordt de genoemde hoogte gekoppeld aan een aantal al bestaande of toen geplande gebouwen. Als ik nu echter de teksten in de Omgevingsvisie 2040 lees, worden de genoemde hoogtes allemaal op wijkniveau genoemd wat de reikwijdte van hoogbouw aldaar dus veel meer ruimte geeft. Mijn voorstel is dan ook om, bijvoorbeeld op pagina 76 van de Omgevingsvisie 2040, niet meer te verwijzen naar de Structuurvisie 2030, maar het rijtje van uitzonderingen uit die Structuurvisie letterlijk over te nemen en expliciet te benoemen dat de bouwhoogten van de locaties Stationsgebied, Van Linschotenlaan – Oosterengweg, Villa Industria en Kerkelanden beperkt is tot de genoemde gebouwen. Voeg daar aan toe dat aan de randen van Hilversum de maximale bouwhoogte tot maximaal de hoogte van de bomen gelimiteerd moet zijn omdat daarmee het “Illusielandschap” behouden blijft. Door het op deze manier op te schrijven wordt alle nieuwe hoogbouw in Hilversum beperkt tot OV-knooppunten, op campussen, in de spoorzone en op plekken waar al stevige hoogte is, inclusief het Mediapark en het Arenapark én voorkomen we dat in de overige wijken op onlogische plekken hoogbouw ontstaat. Ik denk dat hiermee de ruimte voor het aantal benodigde woningen tot 2040 ruim voldoende is én het tegelijkertijd in voldoende redelijke zin recht doen aan de uitkomst van de participatie.	37 A

1304775	Beste medewerker van de gemeente Hilversum, In de Omgevingsvisie 2040 wordt gesproken over een fietsrondje Hilversum waarbij het rondje op 1 plek onderbroken is. Eerder, in december 2022, is het Programma Groen Hilversum 2040 vastgesteld waarin indirect een verwijzing wordt gemaakt naar hetzelfde ontbrekende stukje. Ook in 2010 is er al eens serieus gekeken naar het oplossen van de onderbreking, maar waren er veel uitdagingen in de toen geschetste oplossing. In de Omgevingsvisie 2040 en het Programma Groen blijft alles open ter interpretatie en daarom willen wij een concreet voorstel doen hoe het rondje Hilversum kan worden rondgemaakt. Overwegende dat in de Omgevingsvisie 2040 staat op pagina 52 een plaatje van het fietsrondje Hilversum. Dit rondje stopt ter plaatse van de kruising tussen de Raaweg en het fietspad richting de sportvelden, en gaat weer verder bij het stoplicht op de kruising Vreelandseweg en de brug naar 's-Graveland. In het document "Programma-Groen-Hilversum-2040" staat op pagina 80 hetzelfde gebied aangemerkt als "Zoekgebied voltooien rondje Hilversum". Tenslotte staat in het document Uitvoeringsprogramma-Programma-Groen-2023-2026 op pagina 19 een schets van het maken van een natuurverbinding Raabos-Raaweg waarin een suggestie lijkt te zijn aangebracht voor een fietspad direct langs de sloot langs de sportvelden. Dit zijn de redenen waarom ik stel dat het Fietsrondje niet achter de wijk Kerkelanden langs kan lopen: • Al in 2010 is er tijdens het fietsen met de wethouder destijds vastgesteld dat het direct verbinden van het in de Omgevingsvisie 2040 opengelaten stukje van het fietsrondje onhaalbaar is, • dat er een bestuurlijke toezegging is gedaan dat er geen concrete plannen van de gemeente Hilversum zijn dat het fietsrondje over grond gaat worden aangelegd die niet van de gemeente Hilversum is, • omdat het bijzonder provinciaal landschap met een doorkruising van Natuur Netwerk Nederland is, • de privacy van bewoners wordt aangetast, • de kans op inbraken toeneemt omdat er opeens toegang ontstaat tot de tuinen, • er een verstoring plaatsvindt van de ecologische relatie aan de kant van de N201, • de haalbaarheid van het traject tussen de verschillende private gebieden door en met de benodigde onderhandelingen met meerdere boeren is nihil. Als ik even terugga naar het plaatje in de Omgevingsvisie 2040 op pagina 52, is er een groene lijn zichtbaar tussen de 2 plekken waar het fietsrondje onderbroken is. Het betreft het "fietsknooppunten netwerk". Ik verzoeken u het Rondje Hilversum rond te maken over dit trace en in toekomstige plannen fietsroutes buiten het grondgebied van Hilversum buiten de plannen te houden. De Omgevingsvisie 2040 gaat toch over Hilversums grondgebied?	37 B

Zaak nummer:	Zienswijze: 38	verwerkt in nota Zienswijze
1304784	Na aanleiding van de samenkomst op 09-03-2023 in de regenboog kerk ben ik enorm geschrokken van de plannen en reacties in negatieve zin van de aanwezigen. Zeker als je leest dat de bewoners van Hilversum kunnen meedenken in de ontwikkeling van hun dorp. De laatste jaren is mij en mijn omgeving opgevallen dat het uitvoeren van het meedenken niet aan de orde is. De artikelen in de krant (G&E) bewijzen dat keer op keer. Het lijkt wel op de landelijke politiek. -Ten eerste het parkeerbeleid van Hilversum lost voor de bewoners van Hilversum niks op alleen de gemeentekas wordt periodiek gevuld en er worden parkeerplekken structureel verminderd. B.v de Taludweg. Waarom in die rommelstrook langs de oude haven geen mooie parkeerplaatsen goed voor het bezoek aan de Havenstraat. -Ten tweede zie de wensen van de bewoners van postcode 1221 een visie van de gemeente zonder ondersteuning van de bewoners en dat op meer postcode's in Hilversum rond de Soestdijkerstraatweg, De Gijsbrecht van Amstelstraat, en omgeving Carrolushuis. Dit zijn een paar voorbeelden. Jammer voor de beperkte ruimte geen oplossingen kunnen geven maar we gaan voor een andere richting om tot een aanvaardbare visie te komen.	38

Zaak nummer:	Zienswijze: 39	verwerkt in nota Zienswijze
1304789	zie bijlage: zienswijze omgevingsvisie M	39

Geachte heer, mevrouw,

Graag deel ik hierbij mijn zienswijze op de concept-Omgevingsvisie van Hilversum.

Allereerst mijn complimenten voor het uitvoerige en nauwgezette stuk werk dat de Omgevingsvisie en haar bijlagen vormen. Het is een goed leesbaar document geworden, dat de keuzes en hun context in de breedte benoemt.

Mijn zienswijze bestaat uit veel opmerkingen, die ik voor de leesbaarheid geclusterd heb. Teksten uit de Omgevingsvisie zijn cursief of als 'citaat' weergegeven.

Ik heb de kern van mijn betoog omkaderd weergegeven.

ALGEMEEN

Gebrek aan daadkracht

Terecht wordt de complexiteit en de urgentie van de situatie in de wereld, Nederland en Hilversum benoemd:

We hebben te maken met een vluchtelingencrisis, een woningcrisis, een energiecrisis, een stikstofcrisis en een klimaatcrisis. Maar we leven ook in een tijd van nieuwe kansen.

Wat in deze Omgevingsvisie echter ontbreekt, is een **daadkrachtig** antwoord. Er wordt een visie geschetst met veel algemeenheden, vragen zonder antwoord, bekende trends, vergezichten, of verwijzingen naar andere documenten en processen.
Het blijft zo 'voor elk wat wils'. Keuzes worden zo doorgeschoven naar toekomstige besturen, of bestaan uit reeds gemaakte keuzes (bv. betaald autoparkeren).
Dat gaat in tegen het idee van deze visie die juist keuzes zou moeten maken en kaders dient te stellen. Een voorbeeld is het gebruik van de term 'stip aan de horizon' in plaats van 'doel'.
Er wordt hier **leiderschap** en **ambitie** verwacht. Alleen dan kunnen daden bij woorden worden gevoegd.

Deze visie voelt aan als een landkaart. Wat echter nodig is, is navigatie.
Alleen dan kan de bestuurder zijn doel bereiken.

Zowel daadkracht en keuzes, als leiderschap en ambities ontbreken in deze Visie.

Gebrek aan concretisering

De visie dient als kapstok voor gedetailleerder beleid. Dat wordt onderschreven:

Het toekomstbeeld uit de visie wordt na vaststelling geconcretiseerd in thematische en gebiedsgerichte uitvoeringsplannen, de zogenaamde 'programma's'.

Deze kapstok is echter **niet concreet genoeg** om de programma's aan op te hangen. Door het ontbreken van concrete doelstellingen, normering en tijdslijnen kunnen toekomstige programma's nog vele kanten op. Te veel.

Een voorbeeld is de zin "*Voor deze onderwerpen past meer het schetsen van de beweging en een aanpak waarbij we stap voor stap kijken of en hoe het werkt.*"

Toekomstig bestuur heeft daardoor wel erg veel speelruimte. Ze kunnen in feite nog alle kanten op. Dit gaat in tegen het principe van een sturende werking van de Omgevingsvisie.
Er wordt gesteld dat:

De Omgevingsvisie geeft daarvoor nu de benodigde richting en klikt een aantal zaken vast.

Echter, het klikken gebeurt veel te weinig. Deze visie is zo niet richtinggevend genoeg.

De Visie is niet concreet genoeg om effectief richting te kunnen bieden.

Geen proces van actualisering

De Omgevingsvisie heeft 2040 als eindpunt. Dat betekent 17 jaar, met minimaal 4 gemeenteraadsverkiezingen, waarbij terecht wordt opgemerkt dat er in die tussentijd van alles kan en zal veranderen:

De Omgevingsvisie zelf wordt geactualiseerd als het nodig is om de koers richting de toekomst bij te stellen. Het gesprek met de samenleving over de toekomst is daarom wat het college betreft een voortdurend gesprek, met de Omgevingsvisie als nuttig middel.

Echter, er wordt niet gesteld **hoe frequent** dit gebeurt, **wie bepaalt** of dit nodig is, volgens welke **criteria**, en volgens welk **proces** dit dan gebeurt.
Er wordt gesproken over een 'voortdurend gesprek' maar dit wordt verder niet vastgelegd. Mijn voorstel zou dan ook zijn om dit wel vast te leggen in de Omgevingsvisie, bijvoorbeeld: 'op specifieke momenten bepaalt de Gemeenteraad welke delen van de Omgevingsvisie bijgesteld zouden kunnen worden'. Dit volgt dan het principe:

Een Omgevingsvisie is een zogenaamd zelfbindend document. Dat wil zeggen dat de gemeente zichzelf na vaststelling verplicht om zich aan de eigen visie te houden bij het maken van toekomstige keuzes.

De Wet Omgevingsvisie verplicht overigens niet tot actualisatie maar laat dit aan de Raad. Laten we toekomstige discussies en onzekerheden voorkomen door dit nu al wel vast te klikken.

Een goed voorbeeld hier is de genoemde 'Transitievisie Warmte', die 'we vijfjaarlijks actualiseren'.

Het proces van actualisering van de Visie is niet gedefineerd.

Gebrek aan voldoende, concrete doelstellingen en toetsbaarheid

Op diverse plaatsen in de Omgevingsvisie blijkt een **gebrek aan doelstellingen**. Zoals hierboven al vermeld (zie Gebrek aan daadkracht) zijn concrete doelen essentieel om te kunnen sturen volgens een visie. Anders weet je immers wel de globale richting, maar niet het gewenst eindpunt. Dit blijkt uit:

Mede omdat de visie meerdere bestuursperiodes beslaat, is het van belang om zicht te houden op de opgaven en de haalbaarheid van de doelen.

De toekomstige besturen hebben, terecht, behoefte aan zicht op haalbaarheid. Hiervoor moeten doelen concreet zijn. En ook de Raad en de Hilversummers zelf hebben dit:

Het monitoren krijgt vorm in een monitor Omgevingsvisie. Dit instrument voor gemeenteraad, college en samenleving geeft inzicht in de voortgang van opgaven en in de doelen die gesteld zijn en op de trends en ontwikkelingen die daarop van invloed zijn.

Ik ondersteun dit voornemen van harte. Elke organisatie van enige omvang echter kan onderschrijven dat monitoring alleen kan aan de hand van **concrete doelen**, die daardoor **toetsbaar** en **controleerbaar** worden. Hilversummers hebben er recht op te weten hoe het staat met het verwezenlijken van de visie.

Een mooi voorbeeld is de passage:

Hilversum zou allereerst moeten inzetten op het toepassen van zo veel mogelijk zonnepanelen op daken. […] er meer ruimte moet komen voor zonne-energie op (grote) daken. Ook

dat is een keuze op hoofdlijnen, want er wordt niet precies vastgelegd op welk dak zonnepanelen komen.

Uiteraard wordt niet vastgelegd op *welke* daken, maar het streven is hier geformuleerd als 'zo veel mogelijk' en dat is niet concreet, niet inzichtelijk, en daardoor niet toetsbaar.
Leg hier simpelweg vast hoeveel procent van de daken het streven is.

Doelstellingen missen of zijn niet concreet genoeg. Toetsbaarheid ontbreekt hierdoor.

Geen doelen maar richtingen

Paragraaf 4.3.3 doet een poging doelen te stellen ('Bij de uitwerking van dit toekomstbeeld horen de volgende doelen:'). Echter, er wordt maar één werkelijk doel genoemd – over milieunormen. Verder vormen de voorstellen geen *doel* maar een *richting*. Dit blijkt uit het gebruik van werkwoorden als 'versterken', 'versnellen' en 'tegengaan', en constructies als 'de overgang naar' en 'een beter gebruik van'.
Richtingen zijn nodig, maar hebben een doel nodig als onderdeel van deze visie.

Voorbeelden van doelen in deze context zouden zijn: "30% meer biodiversiteit", "een mobiliteitssysteem dat voor 75% uit duurzaam vervoer bestaat", of "20% van de ruimte is in meervoudig gebruik".

Richtingen zijn niet of nauwelijks toetsbaar, terwijl men bij doelen kan bijhouden in welke mate ze gehaald gaan worden, en of er bijsturende maatregelen nodig zijn.

Deze Visie dient niet alleen richting te geven, maar juist toestbare doelen.

Geen recht aan de participatie

De Omgevingsvisie probeert recht te doen aan de participatie van vele Hilversummers in de afgelopen jaren. Dat is wettelijk verplicht, voorgeschreven door de Raad, en vooral: ook zeer wenselijk.

Voor de Omgevingsvisie is daarom een uitgebreid participatieproces doorlopen, dat is gebaseerd op het bestuurlijk Plan van Aanpak van de gemeenteraad (maart 2021).

en

De gemeenteraad heeft besloten dat de denkrichting uit de participatie de basis vormt voor de OntwerpOmgevingsvisie.

De Omgevingsvisie stelt, dat dit is gelukt, en dat er een 'redelijk eenduidige denkrichting' is:

De participatie schetst duidelijk wat in de samenleving leeft […]
De participatie leidt tot een redelijk eenduidige denkrichting. Inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties zijn het over veel zaken eens en waar ze dat niet zijn geeft het stadsgesprek veel richting.

Echter, als we kijken naar de waarden die echt uit de participatie springen, dan doet de Omgevingsvisie daar maar gedeeltelijk recht aan:

1. Inwoners willen **meer groen *in* de stad**. Dat staat vermeld in de visie, maar niet erg concreet. Er wordt geen normering gegeven voor bijvoorbeeld het aantal vierkante meter openbaar groen per inwoner. Ook wordt nauwelijks recht gedaan aan de verdeling van het groen, met grote verschillen tussen wijken op dit gebied.
   Hier zou bijvoorbeeld het landelijke principe '3-30-300' kunnen worden gebruikt.

2. Inwoners willen **meer groen *om* de stad**. Hieraan wordt goed tegemoetgekomen: er wordt, heel concreet en terecht, gesteld dat er geen woningbouw meer in de natuur plaatsvindt.

3. Inwoners willen **meer ruimte voor de fiets**, lopen, spelen en ontmoeten; ook dit wordt slechts zeer gedeeltelijk geschetst in de visie (zie verder bij Fiets en Auto).

4. Inwoners waarderen de kwaliteit van **architectuur**, of het nu om oudere of nieuwere gebouwen gaat. Echter, **Erfgoed** wordt alleen genoemd bij lopende projecten, benoemd als leemte, of als bestaande 'Hilversumse waarde'. **Architectuur** wordt genoemd als historisch, als bestaande kwaliteit of als het vage 'architectuur en buitenruimte in samenhang ontwikkelen', maar niet als doel.
   Leg dus vast dat we hoogwaardige architectuur en kwaliteit van buitenruimte willen blijven ontwikkelen en aanleggen. Dit is nodig om bijvoorbeeld in het Stationsgebied niet alleen maar eentonige blokkendozen en woonflats te doen verschijnen.

5. Inwoners geven aan slechts een zeer **beperkte groei** van Hilversum te willen ('Uit de participatie blijkt geen draagvlak voor een fors groeiscenario'). Dit wordt echter niet overgenomen in de Omgevingsvisie, die stelt dat een 'reële mate van groei' nodig is. Dit wordt enigszins vaag gehouden, maar duidelijk is dat het realiseren van 6000 woningen, en groei van zowel bevolking als bedrijvigheid niet strookt met de beperkte beschikbare ruimte. De voorgestelde mate van hoogbouw, die de voorgestelde groei enigszins moet ondersteunen, wordt grotendeels afgewezen in het participatietraject.

Kortom, er wordt **geen recht** gedaan aan de participatie. Een traject van ongeveer 3 jaar, waarin vele Hilversummers die hun mening hebben gegeven. Laat dat niet verloren gaan.

De Visie doet maar in zeer beperkte mate recht aan het participatietraject.

Fiets en Auto

Maar liefst **76%** van de Hilversummers die meededen in de participatie wil **meer ruimte voor de fiets**, zo nodig ten koste van de auto. En dat is nodig, ook. Het is overduidelijk dat we er niet komen met het aanleggen van enkele fietspaden. Het is goed te lezen dat er wordt ingezet op snelfietspaden, duidelijker routes, en fietsstraten. Dit zijn prima maatregelen, maar ze vormen slechts het begin van een transitie die in veel andere steden al lang is ingezet, en hoognodig is. Allereerst het *waarom*:

- Fietsen is veruit de meest **duurzame**, want energie-efficiënste, vorm van mobiliteit;

- Fietsen is goed, en hard nodig, voor het **klimaat**: het veroorzaakt geen fijnstof, broeikasgas of geluidsoverlast; fietsen is zo de beste manier om de **CO_2**-reductiedoelen te halen;

- Fietsen nemen (volgens het *World Resources Institute*) ongeveer een factor 10 **minder ruimte** in dan auto's; deze ruimte is hard nodig voor natuur, woningbouw, en ontmoeting;

- Fietsen is de makkelijkste, goedkoopste, en meest effectieve manier om **gezondheid** en beweging te bevorderen; behalve een groter welzijn heeft dit ook een forse zorgkostenreductie als gevolg;

- Fietsen zijn **veiliger** dan gemotoriseerd verkeer;

- Hilversum is bij uitstek geschikt als **15-minuten-fietsstad**;

- Een sterke fietscultuur vergroot de **sociale veiligheid** van openbare ruimte;

- Fietsen is **inclusief**: er zijn veruit meer inwoners die de beschikking (kunnen) hebben over een fiets dan over een auto; fietsen verkleint zo sociale verschillen;

- Het terugdringen van het aantal auto's heeft een positief effect op de **doorstroming** van de auto's die overblijven, waardoor de bereikbaarheid toeneemt;

De Visie doet geen recht aan de, door Hilversummers gewenste, prominente rol voor de fiets.

De doelen en maatregelen die nodig zijn:

- De fiets op **nummer één** in planning, uitvoering, budget en vooral ruimtegebruik, in mobiliteitsbeleid, maar ook in communicatie, uitstraling en city marketing;

- Actief gebruik van het **STOMP**-principe (stappen, trappen, OV, mobiliteit als service, en dan pas privé-auto) bij de inrichting van openbare ruimte;

- **Veiligheid** en **comfort** voor fietsers, door een slimmere inrichting van wegen en ruimte, waarbij ook rekening gehouden wordt met nieuwe vormen van fietsvervoer;

- **School-** en **sportlocaties** goed en vooral veilig bereikbaar per fiets;

- **Voorrang** voor fietsers tenzij het niet anders kan, zodat doorfietsbaarheid ontstaat;

- Sterke terugdringing van de hoeveelheid openbare ruimte die **auto's** momenteel innemen, bijvoorbeeld de 40 hectare (nu ruim 8% van de openbare ruimte binnen de bebouwde kom!) aan autoparkeerplaatsen;
  Paragraaf 4.3.2 noemt "een betere openbare ruimte [..] kan alleen als het ruimtebeslag van de (stilstaande) auto in de stad afneemt." maar specificeert dit niet verder;
  het beprijzen van parkeerplaatsen is (als huidig beleid) hier een goede eerste stap, maar daar blijft het bij;

- Een maximum snelheid van **30 km/u** binnen de gehele bebouwde kom, behalve op de buitenring en enkele uitvalswegen met gescheiden rijbanen auto/fiets;

- Hoogwaardige **fietsstraten** van het centrum, via de Dudok-radialen, naar alle wijken, en aansluitend op de genoemde snelfietsroutes;

- **Vanzelfsprekendheid** van het nemen van de fiets, waar men nu nog de auto pakt voor korte ritten zoals naar school (!), werk, sport of ontspanning;

- Het ontmoedigen of afsluiten van **autoroutes** waarbij doorgaand verkeer niet van de snelweg of buitenring gebruik maakt (zoals de route Utrecht – MediaPark via de binnenring); een deel van het autoverkeer zal hierdoor ook verdampen (worden vervangen door ander vervoer);

- Een forse vergroting van de **stallingscapaciteit** in en rond centrum en stations; de geplande 7000 plekken komen nu deels in de plaats van bestaande, en vormen zo slechts gedeeltelijk een toename van de capaciteit;

- Actief **inclusiviteitsbeleid** voor de fiets, waardoor groepen inwoners die nu niet kunnen of durven fietsen gemotiveerd worden de fiets te pakken;

- Het concept '**De Nabije Stad**' als doel, en niet slechts als "stip op de horizon"; indien voorzieningen nabij zijn is er immers minder mobiliteit benodigd;

De Omgevingsvisie kan hierin dus veel ambiteuzer en concreter zijn.

Er moeten veel meer maatregelen ten gunste van de fiets worden opgenomen.

Verder:

De genoemde **fietsbrug** over het spoor hoort niet in de Omgevingsvisie thuis, maar eventueel in een Uitwerkingsprogramma. Overigens komt deze brug niet ten gunste van fietsers, maar van een grotere autocapaciteit van de afrit naar het MediaPark.

De passage 'Wij willen waken voor een **gepolariseerde discussie** en denken dat de auto in de komende jaren nog een belangrijke sociaaleconomische functie heeft.' is misplaatst. Uiteraard blijft er de komende jaren nog behoefte bestaan aan vervoer per auto. De kunst is hierbij juist de *onnodige* autoritten te doen verdampen en zo de vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen te doen afnemen. Dat kan middels een pakket van beprijzing, herinrichting van ruimte en overig beleid dat niet polariserend maar juist richtinggevend en helder dient te zijn. Zo *onstaat* juist een groter draagvlak.
Overigens zullen ook de autoritten die wél nodig zijn profiteren van dit beleid, omdat goed, autobeperkend, beleid de doorstroming juist bevordert.

Het is een teken aan de wand dat in de tabel 'Indicatieve ruimteclaim' in paragraaf 4.6 vermeld staat dat het **onbekend** is welke claim Mobiliteit en Parkeren op de openbare ruimte legt. Een visie hoort hier een uitspraak over te doen, omdat alleen dan een integraal en toetsbaar beeld ontstaat van wat in feite de grootste bottleneck is.

Het is goed te lezen dat 'lopen en fietsen een hogere prioriteit krijgt in de openbare ruimte'. Er missen echter concrete doelen en maatregelen zoals boven beschreven. Het terugbrengen van de autoparkeernorm, het 'bevorderen van alternatieven' en het 'overleggen met aanbieders van routeplanners' vormen slechts een pril begin.

We moeten fietsen als kernpunt in de Visie opnemen, en de rol van de auto flink terugdringen.

Natuur en Groen

Zoals gezegd, het is uitstekend dat we niet meer gaan bouwen in de natuur. Er zijn grenzen aan de groei, en dit is een heel duidelijke en concrete.

Tegelijkertijd zijn er lopende projecten die hier tegenin gaan. Dit zijn de nieuwbouwplannen in de gebieden Anna's Hoeve en Crailo. Laten dit de laatste uitbreidingen in de natuur zijn.

Ik ondersteun het doel rondom **CO_2**. Dit is concreet en meetbaar:

In 2050 willen we CO2-neutraal zijn, met als tussenstap 55% CO2-reductie in 2030.

Echter, ik denk dat we ambiteuzer moeten zijn in de tussenstappen. Zo wordt als doel gesteld:

Lucht, water en bodem voldoen in 2040 aan de milieunormen.

De huidige **milieunormen** zijn er natuurlijk niet om er pas 'later' aan te voldoen. Het is hard nodig om deze norm eerder te halen. Mijn voorstel is dan ook deze datum te vervroegen naar 2030. Dit dwingt het huidige, maar ook toekomstige, bestuur om maatregelen veel sneller in te voeren.

Wat de Omgevingsvisie mist, is een **groennorm**. Ideeën als 'We zetten in op het invoeren van een groennorm' en 'Onderzoek naar opties voor het inzetten van een groennorm' zijn niet voldoende, en veel te vrijblijvend.
Definieer daarom een norm voor de hoeveelheid openbaar groen per inwoner, plus concrete(re) maatregelen om deze norm daadwerkelijk te halen. Niet voor niets wordt groen het vaakst benoemd in de participatie. Paragraaf 4.6 doet een poging, maar het wordt niet duidelijk of de genoemde groennorm van 75m^2 daadwerkelijk een doel vormt, of een bespiegeling van Arcadis. Ook blijft in het midden hoe 'de ruimte voor grijs te beperken'.
Later wordt overigens weer gesteld:

We willen met deze Omgevingsvisie inzetten op meer groen, maar vinden de gehanteerde generieke norm niet passend bij de stedenbouwkundige opzet van Hilversum.

Hiermee ben ik het fundamenteel oneens: juist Hilversum dat zichzelf profileert als Tuinstad zou een voorbeeld moeten vormen van een hoogwaardige leefomgeving met ruim voldoende openbaar groen.

De grootste misser hier is het **doorschuiven van verantwoordelijkheid**:

Wij geven dit verder handen en voeten in het programma Groen en in de gebiedsagenda's.

Dit is zeer onvoldoende. Er is (hard) een visie nodig op groen, niet alleen omdat uit participatie blijkt dat Hilversummers in een Tuinstad willen blijven wonen, maar ook omdat dit nauw verweven is met zo'n beetje alle andere ruimtelijke aspecten van de Omgevingsvisie.

Op het gebied van Groen kan en moet Hilversum veel ambitieuzer inzetten.

Ruimtegebruik

Er wordt terecht gesteld dat de druk op de openbare ruimte alleen maar toeneemt:

En als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.

Dit is cruciaal. Groen, woningen, mobiliteit, ontmoeting, maar vooral *leefbaarheid*, doen alle een beroep op de schaarse ruimte. Er worden enkele maatregelen voorgesteld om dit in goede banen te leiden: hoogbouw, meervoudig ruimtegebruik, alternatieven voor de auto. Prima, maar niet voldoende. En in veel woonwijken is meervoudig ruimtegebruik maar zeer beperkt mogelijk.

Ten eerste: het wordt niet duidelijk welke functies *minder* openbare ruimte toegewezen gaan krijgen. Paragraaf 4.2 (Ruimtelijke keuzes) benoemt dit echter niet verder. Paragraaf 4.3.2 typeert dit: vijf maatregelen die vragen om *meer* ruimte, en nul die *minder* ruimte vergen.

Ten tweede: doordat we niet in de natuur gaan bouwen, maar er wel ambitie is voor groei, ontstaat *verdichting* van de stad. Dit heeft weer (nadelige) effecten op ruimte, mobiliteit, die je extra zal moeten compenseren. De maatregelen zoals voorgesteld zijn hiervoor onvoldoende.

Tenslotte: er worden, ook hier, geen stevige keuzes gemaakt. Keuzes die wel hard nodig zijn. Keuzes die jarenlang gaan bepalen hoe Hilversum er uit ziet. Keuzes die doorwerken in volgende generaties. Cruciale keuzes, dus.

Met deze Visie redden we het niet met de beschikbare ruimte. Hardere keuzes zijn nodig.

Samenvattend

Al het bovenstaande kan worden beschouwd in twee categorieën: het maken van **betere** keuzes (met name over ruimtegebruik, fiets en groen), en het maken van **steviger** keuzes (leiderschap, participatie en duurzaamheid).

Mijn advies aan Raad en College is dan ook: **herschrijf de Omgevingsvisie** zodat deze recht doet aan bovenstaande keuzes.

Het is uiterst belangrijk dat we nú nadenken over een gerichte, concrete en coherente visie die antwoord wil bieden aan de grote (ruimtelijke) vraagstukken die in Hilversum, maar ook in Nederland, leven. En dat volgens de participatie die hiertoe heeft plaatsgevonden.

Belangrijk hierin is om niet de verantwoordelijkheid door te schuiven naar toekomstig bestuur, maar juist nu lijnen uit te zetten die zullen leiden tot een beter, leefbaarder, Hilversum.
Voor onszelf, maar ook voor onze kinderen en kleinkinderen.
Niet het openlaten van alle keuzes, maar juist het stellen van duidelijke kaders is cruciaal. En ja, sommige keuzes doen op korte termijn wat pijn.

Tenslotte citeer ik een passage uit de reactie van PlanMER op deze Omgevingsvisie:

"*Wil de gemeente al haar doelen voor alle beleidsvelden realiseren, dan zou de Omgevingsvisie veel ambitieuzer moeten zijn, met veel meer en verdergaande maatregelen dan die zijn geformuleerd.*"

Dit vat één en ander wel heel goed samen.

Gegeven de belangen en het huidige concept roep ik op tot een betere en sterkere Omgevingsvisie.

Met vriendelijke groet, en hopende op een betere Visie,

5.1.2.e
Hilversum

Zaak nummer:	Zienswijze: 94	verwerkt in nota Zienswijze
1316057	**zie bijlage: 2023.04.11 zienswijze ontwerp Omgevingsvisie2040 DGM**	94

Aan gemeenteraad en college van B&W
Gemeente Hilversum

Hilversum, 11 april 2023

Betreft: zienswijze van vereniging De Groene Meren op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum

Geachte raad, geacht college,

Vereniging De Groene Meren behartigt de belangen van de leden met betrekking tot onder meer de leefbaarheid en het groene karakter van de omgeving van Willibrorduslaan en hun individuele onroerende zaken. Wij treden op namens de eigenaren van de woningen gelegen aan Willibrorduslaan 1 t/m 131 oneven. De vereniging vertegenwoordigt 62 leden en heeft uitsluitend betalende leden.
De Willibrorduslaan ligt aan de rand van de wijk Kerkelanden, regio Zuidwest.

De vereniging heeft zich de afgelopen jaren op diverse manieren ingespannen voor het participatietraject ten behoeve van de op te stellen Omgevingsvisie 2040. Zo hebben diverse leden meegewerkt aan de straat enquêtes en hebben leden deelgenomen aan de wijksessie Zuidwest. Ook zijn er diverse ideeën door onze leden ingediend en zijn beide Stadsgesprekken bijgewoond.

Door de grote betrokkenheid van de leden van onze vereniging bij het participatietraject heeft ook de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 onze aandacht.
Teleurgesteld constateren wij dat, ondanks onze grote inspanningen, de opbrengst van de participatie niet herkend wordt in het Ontwerp. Mede door het veelal ontbreken van (concrete en toetsbare) richtinggevende normen zien we de opbrengst niet geborgd in het Ontwerp.
Bovendien worden de wel gemaakte keuzes niet gerelateerd aan de participatieopbrengst en er wordt niet beargumenteerd waarom afwijken nodig is volgens de gemeente.
Het wekt, kortom, de indruk dat de participatieopbrengst aan de kant geschoven is.
Daarom dient de vereniging hierbij haar zienswijze op het Ontwerp in, specifiek op de voor ons meest van belang zijnde onderwerpen.

1. (geen) Hoogbouw

In het Ontwerp wordt verwezen naar de Structuurvisie 2030. Toegestane bouwhoogten worden daaruit overgenomen maar ook opgerekt. Er wordt bovendien vermeld dat deze bouwhoogten niet dogmatisch worden toegepast door de gemeente; de ruimte is dus eigenlijk niet nodig maar wordt desondanks wel gegeven aan zichzelf.
Dit alles staat haaks op o.a. de participatieopbrengst.

Overwegende dat:
- in het Stadsgesprek op 12 mei 2022 de toenmalige wethouder Floris Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, aangegeven heeft het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 á 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving
- leden van onze vereniging hebben meegedaan als enquêteurs op straat en zelf ook constateerden dat het merendeel van de geïnterviewden aangaf Hilversum graag als tuinstad

5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum, 5.1.1.c
e-mail: 5.1.2.e

te willen behouden en hoogbouw beperkt zou moeten worden tot een zo klein mogelijk aantal locaties en zo laag mogelijk tot maximaal aan de boomgrens
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp: "In de praktijk zien we dat we daarmee in Hilversum niet dogmatisch omgaan, maar dat we zorgvuldig kijken naar wat nodig en passend is, ook in relatie tot het gekoesterde "illusielandschap'.
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp dat de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit al eens 5 á 6 bouwlagen als 'passend' voor Hilversum heeft geadviseerd
- gezegd is in het Stadsgesprek op 9 maart 2023 door Jan Willem Tap namens de gemeente dat er geen hoogbouw gewenst is, maar dat gekeken zal worden of en waar er 1 á 2 bouwlagen op bestaande 2 of 3 bouwlagen bij kunnen. En dat er géén skyline als Rotterdam komt
- de participatieopbrengst helder aangeeft dat de samenleving géén hoogbouw wenst

Ons voorstel is daarom:

- definieer hoogbouw expliciet als: 'hoger dan 5 bouwlagen / boven boomgrens / hoger dan 20 meter'
- normeer dat geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, behoudens:
- enige hoogbouw blijft beperkt tot 'rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone, Media Park, Arenapark en op plekken waar al stevige hoogte is'.
  Daarbij de richtinggevende normen:
  - als maximale bouwhoogten gelden:
    - rondom OV knooppunten 30 meter
    - in de spoorzone 30 meter
    - op campussen 25 meter
    - Media Park 25 meter
    - Arenapark 25 meter
    - Kerkelanden 25 meter en dan alleen in de directe nabijheid van bestaande hoogbouw
    - op andere plekken waar al stevige hoogte is: minimaal 10 meter lager dan de bestaande hoogbouw
  - dat in wijken hooguit alleen in de directe nabijheid van de bestaande hoogbouw en in afstemming met inwoners van de wijk gekeken kan worden naar passende hoogbouw
  - dat aan geen enkele rand van Hilversum boven de boomgrens gebouwd mag worden in verband met het behoud van het illusielandschap en een kwalitatief goede overgang van stad naar platteland/natuur
  - dat voor de wijk Kerkelanden met historisch besef terugbrengen dan wel behouden van het oud cultuur historisch landschap voorwaarde is
- geen enkele verwijzing naar de Structuurvisie 2030 op te nemen; deze komt te vervallen en verwijzing zal alleen maar verwarring veroorzaken

2. (fiets)Rondje Hilversum

In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 wordt op pagina 52 gesproken over een Rondje Hilversum waarbij een stukje in de wijk Kerkelanden ontbreekt. Dat is vreemd, want het fietsrondje kan gewoon via de fietsknooppuntroute vervolgd worden. Hier inspelen op een nog aan te leggen stukje heeft in onze ogen geen enkele zin. Het Rondje is immers goed te vervolgen.

Eerder, in december 2022, is het Programma Groen Hilversum 2040 vastgesteld waarin indirect een verwijzing wordt gemaakt naar hetzelfde ontbrekende stukje. In 2010 is er al eens serieus gekeken naar het oplossen van deze onderbreking, maar werden er veel uitdagingen gezien in de toen geschetste oplossing. In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 en het Programma Groen Hilversum 2040 blijft alles open voor interpretatie. Wij willen graag een concreet voorstel doen hoe het Rondje Hilversum definitief rondgemaakt kan worden opdat daar geen toekomstig ontbrekend stukje meer zal zijn.

Overwegende dat:

- in de Ontwerp Omgevingsvisie 2040, pagina 52, een plaatje van het Rondje Hilversum is opgenomen
- dit Rondje stopt ter plaatse van de kruising tussen de Raaweg en het fietspad richting de sportvelden, en weer verder gaat bij het stoplicht op de kruising Vreelandseweg en de brug naar 's-Graveland
- in het document Programma-Groen-Hilversum-2040 op pagina 80 hetzelfde gebied wordt aangemerkt als "Zoekgebied voltooien Rondje Hilversum"
- in het document Uitvoeringsprogramma-Programma-Groen-2023-2026 op pagina 19 een schets is opgenomen van het maken van een natuurverbinding Raabos-Raaweg waarin een suggestie lijkt te zijn aangebracht voor een fietspad direct langs de sloot langs de sportvelden
- vereniging De Groene Meren in 2010 is gaan fietsen met de toenmalige wethouder
- daarbij geconstateerd is dat het niet haalbaar is om het ontbrekende stukje over niet-Hilversumse grond te laten lopen
- destijds een bestuurlijke toezegging is gedaan dat het ontbrekende stukje van het Hilversumse Rondje niet over grond van een andere gemeente zal worden aangelegd
- het grondgebied van gemeente Wijdemeren aldaar agrarische bestemming heeft
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren een verstoring van de ecologische relatie aan de kant van N201 optreedt
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren de privacy van omwonenden wordt aangetast
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren deze gemeente, diverse private terreinen en diverse boerengronden betrokken zijn wat onderhandelen complex maakt
- het aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren kostbaar is en deze kosten niet in verhouding staan tot het beoogde resultaat

Net als de toenmalige wethouder zien wij het aanleggen van het ontbrekende stukje van het Rondje Hilversum op grondgebied van gemeente Wijdemeren niet als logisch en niet als haalbaar.

In onderstaande afbeelding is een deel van het Rondje aangegeven door de lijn met rondjes. Het totale Rondje is opgenomen in het Ontwerp op pagina 52. De onderbreking is zichtbaar. Wij zien het tracé over de groene lijn als logische en haalbare optie voor het rondmaken van het Rondje. Deze groene lijn is onderdeel van het "fietsknooppunten netwerk" en past naadloos in het Rondje Hilversum, geheel over Hilversums eigen grondgebied.



Wij verzoeken u het Rondje Hilversum conform afbeelding 'compleet' te maken in de Omgevingsvisie 2040.
Tevens verzoeken we u bij eventuele toekomstige plannen met betrekking tot fietsroutes buiten het grondgebied van Hilversum het aan Hilversum grenzende stukje grondgebied van gemeente Wijdemeren dat 'parallel' loopt aan het genoemde stukje van de fietsknooppuntenroute definitief buiten planvorming te houden.

3. Duurzaamheid / energie

Het Ontwerp is te weinig ambitieus op duurzaamheid in verhouding tot de wensen uit de samenleving zoals opgehaald met de participatie.

A. In het licht van gewenste duurzame energietransitie doen wij hierbij een concrete suggestie voor meer haalbare ambitie: neem op dat in 2040 alle wijken voorzien zijn van Smart Energy Hubs, te beginnen in de wijk Kerkelanden. Mede omdat in deze wijk een bedrijventerrein is gelegen. We verzoeken u om deze concrete matregel als 5e toe te voegen in de Omgevingsvisie 2040 op pagina 85.

Ter toelichting:
Smart Energy Hubs maken optimaal gebruik van lokale duurzame energie en zorgen voor regie over de opwek, de opslag en het verbruik. Daarbij is het ook mogelijk om directe verbindingen te leggen tussen verschillende soorten duurzame energie én met gebruikers van groene stroom. Zo geven Smart Energy Hubs een impuls aan duurzame, betrouwbare en betaalbare oplossingen voor de energietransitie.
In Smart Energy Hubs komen diverse energiestromen samen in een decentraal netwerk, dat de opwek, de opslag en het verbruik steeds in een onderlinge balans brengt. De lokale uitwisseling van duurzame energie voorkomt dat het gereguleerde elektriciteitsnet wordt overbelast. Daarnaast legt een decentrale oplossing de basis voor een duurzame energievoorziening voor ondernemingen,

vervoer en de gebouwde omgeving – zonder dat daarvoor extra netaansluitingen of netverzwaringen nodig zijn.
Smart Energy Hubs maken het mogelijk om de energie van zon- en wind te gebruiken voor nabijgelegen winkelcentra, parkeerterreinen, verzorgingsplaatsen, bedrijvenparken en andere locaties met elektrische laadvoorzieningen. Daarnaast is de infra inzetbaar voor centrale (snel)laadpleinen op bedrijventerreinen of winkelcentra.
In diverse steden is een Smart Energy Hub inmiddels een onderdeel van smart city initiatieven. Er wordt bijvoorbeeld gewerkt aan overslagpunten op bedrijventerreinen langs de randen van de stad, waardoor elektrisch vervoer ruim baan krijgt in de woongebieden. De combinatie van decentrale infrastructuren en een continue monitoring en sturing van de energiestromen in het gebied zorgt voor een evenwichtig en toekomstbestendig energiesysteem.
Hierbij kan de ontwikkeling van een decentraal netwerk, waarbij duurzame opgewekte lokale energie ook weer lokaal afgezet worden een belangrijke bijdrage leveren. Energie moet meer lokaal opgewekt worden én gebruikt worden, voor een efficiënt en betaalbaarder gebruik van het elektriciteitsnetwerk.

B. Een andere concrete maatregel om zowel slim om te gaan met energie als verhoging van de veiligheid, is het aanbrengen van slimme verlichting op het fietspad gelegen aan de Raaweg en de sportvelden.
Ook deze maatregel zien we graag opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

4. Verkeersveiligheid Kerkelanden

De veiligheid van de verkeersader Kerkelandenlaan laat fors te wensen over. De recent aangebrachte verkeer remmende maatregelen dragen bepaald niet bij aan de veiligheid: massaal worden deze ontweken door automobilisten door op het midden van de weg te gaan rijden.
Wij verzoeken u om onderstaande concrete maatregelen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040, dan wel in de Uitvoeringsplannen Mobiliteit:

- verlaag de toegestane snelheid naar 30 km/uur
- pas consequent handhaving toe

5. Klimaatadaptatie / wateroverlast

Op pagina 83 worden enkele plekken genoemd waar regelmatig sprake is van wateroverlast.
Wij verzoeken u om de wijk Kerkelanden daaraan toe te voegen omdat zich ook daar bovengemiddelde problemen bij hevige regenval voordoen. Wij verwijzen als voorbeeld naar de situatie op 12 juli 2019 toen Kerkelanden volstrekt ondergelopen was en daarmee het nationale journaal haalde.
Als concrete maatregel zien wij mogelijkheden om een wateropslag te creëren in de aangrenzende natuurgebieden.
Dat zien wij graag opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

6. Niet bebouwen van het vliegveld

Tijdens het Stadgesprek op 9 maart 2023 is door de gemeente tot twee keer toe uitdrukkelijk gezegd dat het vliegveld niet bebouwd gaat worden.
Wij hechten er aan dat dit ook expliciet in de Omgevingsvisie 2040 wordt vastgelegd.

Wij zien graag een ontvangstbevestiging tegemoet, alsmede uw inhoudelijk reactie op onze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
voorzitter

Zaak nummer:	Zienswijze: 41	verwerkt in nota Zienswijze
1304845	In de toekomstvisie onder het hoofdstuk duurzaamheid meer nadruk leggen op beperking / afschaffing van biomassa-centrales. En aandacht voor uitstoot van fijnstof in woongebieden door zwaar verkeer/vervoer.	41

Zaak nummer:	Zienswijze: 42	verwerkt in nota Zienswijze
1304849	zie bijlage: 2023.04.11 zienswijze ontwerp Omgevingsvisie2040 DGM	42

Aan gemeenteraad en college van B&W
Gemeente Hilversum

Hilversum, 11 april 2023

Betreft: zienswijze van vereniging De Groene Meren op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum

Geachte raad, geacht college,

Vereniging De Groene Meren behartigt de belangen van de leden met betrekking tot onder meer de leefbaarheid en het groene karakter van de omgeving van Willibrorduslaan en hun individuele onroerende zaken. Wij treden op namens de eigenaren van de woningen gelegen aan Willibrorduslaan 1 t/m 131 oneven. De vereniging vertegenwoordigt 62 leden en heeft uitsluitend betalende leden.
De Willibrorduslaan ligt aan de rand van de wijk Kerkelanden, regio Zuidwest.

De vereniging heeft zich de afgelopen jaren op diverse manieren ingespannen voor het participatietraject ten behoeve van de op te stellen Omgevingsvisie 2040. Zo hebben diverse leden meegewerkt aan de straat enquêtes en hebben leden deelgenomen aan de wijksessie Zuidwest. Ook zijn er diverse ideeën door onze leden ingediend en zijn beide Stadsgesprekken bijgewoond.

Door de grote betrokkenheid van de leden van onze vereniging bij het participatietraject heeft ook de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 onze aandacht.
Teleurgesteld constateren wij dat, ondanks onze grote inspanningen, de opbrengst van de participatie niet herkend wordt in het Ontwerp. Mede door het veelal ontbreken van (concrete en toetsbare) richtinggevende normen zien we de opbrengst niet geborgd in het Ontwerp.
Bovendien worden de wel gemaakte keuzes niet gerelateerd aan de participatieopbrengst en er wordt niet beargumenteerd waarom afwijken nodig is volgens de gemeente.
Het wekt, kortom, de indruk dat de participatieopbrengst aan de kant geschoven is.
Daarom dient de vereniging hierbij haar zienswijze op het Ontwerp in, specifiek op de voor ons meest van belang zijnde onderwerpen.

1. (geen) Hoogbouw

In het Ontwerp wordt verwezen naar de Structuurvisie 2030. Toegestane bouwhoogten worden daaruit overgenomen maar ook opgerekt. Er wordt bovendien vermeld dat deze bouwhoogten niet dogmatisch worden toegepast door de gemeente; de ruimte is dus eigenlijk niet nodig maar wordt desondanks wel gegeven aan zichzelf.
Dit alles staat haaks op o.a. de participatieopbrengst.

Overwegende dat:
- in het Stadsgesprek op 12 mei 2022 de toenmalige wethouder Floris Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, aangegeven heeft het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 á 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving
- leden van onze vereniging hebben meegedaan als enquêteurs op straat en zelf ook constateerden dat het merendeel van de geïnterviewden aangaf Hilversum graag als tuinstad

5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum, 5.1.1.c
e-mail: 5.1.2.e

te willen behouden en hoogbouw beperkt zou moeten worden tot een zo klein mogelijk aantal locaties en zo laag mogelijk tot maximaal aan de boomgrens
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp: "In de praktijk zien we dat we daarmee in Hilversum niet dogmatisch omgaan, maar dat we zorgvuldig kijken naar wat nodig en passend is, ook in relatie tot het gekoesterde "illusielandschap'.
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp dat de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit al eens 5 á 6 bouwlagen als 'passend' voor Hilversum heeft geadviseerd
- gezegd is in het Stadsgesprek op 9 maart 2023 door Jan Willem Tap namens de gemeente dat er geen hoogbouw gewenst is, maar dat gekeken zal worden of en waar er 1 á 2 bouwlagen op bestaande 2 of 3 bouwlagen bij kunnen. En dat er géén skyline als Rotterdam komt
- de participatieopbrengst helder aangeeft dat de samenleving géén hoogbouw wenst

Ons voorstel is daarom:

- definieer hoogbouw expliciet als: 'hoger dan 5 bouwlagen / boven boomgrens / hoger dan 20 meter'
- normeer dat geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, behoudens:
- enige hoogbouw blijft beperkt tot 'rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone, Media Park, Arenapark en op plekken waar al stevige hoogte is'.
  Daarbij de richtinggevende normen:
  - als maximale bouwhoogten gelden:
    - rondom OV knooppunten 30 meter
    - in de spoorzone 30 meter
    - op campussen 25 meter
    - Media Park 25 meter
    - Arenapark 25 meter
    - Kerkelanden 25 meter en dan alleen in de directe nabijheid van bestaande hoogbouw
    - op andere plekken waar al stevige hoogte is: minimaal 10 meter lager dan de bestaande hoogbouw
  - dat in wijken hooguit alleen in de directe nabijheid van de bestaande hoogbouw en in afstemming met inwoners van de wijk gekeken kan worden naar passende hoogbouw
  - dat aan geen enkele rand van Hilversum boven de boomgrens gebouwd mag worden in verband met het behoud van het illusielandschap en een kwalitatief goede overgang van stad naar platteland/natuur
  - dat voor de wijk Kerkelanden met historisch besef terugbrengen dan wel behouden van het oud cultuur historisch landschap voorwaarde is
- geen enkele verwijzing naar de Structuurvisie 2030 op te nemen; deze komt te vervallen en verwijzing zal alleen maar verwarring veroorzaken

2. (fiets)Rondje Hilversum

In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 wordt op pagina 52 gesproken over een Rondje Hilversum waarbij een stukje in de wijk Kerkelanden ontbreekt. Dat is vreemd, want het fietsrondje kan gewoon via de fietsknooppuntroute vervolgd worden. Hier inspelen op een nog aan te leggen stukje heeft in onze ogen geen enkele zin. Het Rondje is immers goed te vervolgen.

Eerder, in december 2022, is het Programma Groen Hilversum 2040 vastgesteld waarin indirect een verwijzing wordt gemaakt naar hetzelfde ontbrekende stukje. In 2010 is er al eens serieus gekeken naar het oplossen van deze onderbreking, maar werden er veel uitdagingen gezien in de toen geschetste oplossing. In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 en het Programma Groen Hilversum 2040 blijft alles open voor interpretatie. Wij willen graag een concreet voorstel doen hoe het Rondje Hilversum definitief rondgemaakt kan worden opdat daar geen toekomstig ontbrekend stukje meer zal zijn.

Overwegende dat:

- in de Ontwerp Omgevingsvisie 2040, pagina 52, een plaatje van het Rondje Hilversum is opgenomen
- dit Rondje stopt ter plaatse van de kruising tussen de Raaweg en het fietspad richting de sportvelden, en weer verder gaat bij het stoplicht op de kruising Vreelandseweg en de brug naar 's-Graveland
- in het document Programma-Groen-Hilversum-2040 op pagina 80 hetzelfde gebied wordt aangemerkt als "Zoekgebied voltooien Rondje Hilversum"
- in het document Uitvoeringsprogramma-Programma-Groen-2023-2026 op pagina 19 een schets is opgenomen van het maken van een natuurverbinding Raabos-Raaweg waarin een suggestie lijkt te zijn aangebracht voor een fietspad direct langs de sloot langs de sportvelden
- vereniging De Groene Meren in 2010 is gaan fietsen met de toenmalige wethouder
- daarbij geconstateerd is dat het niet haalbaar is om het ontbrekende stukje over niet-Hilversumse grond te laten lopen
- destijds een bestuurlijke toezegging is gedaan dat het ontbrekende stukje van het Hilversumse Rondje niet over grond van een andere gemeente zal worden aangelegd
- het grondgebied van gemeente Wijdemeren aldaar agrarische bestemming heeft
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren een verstoring van de ecologische relatie aan de kant van N201 optreedt
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren de privacy van omwonenden wordt aangetast
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren deze gemeente, diverse private terreinen en diverse boerengronden betrokken zijn wat onderhandelen complex maakt
- het aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren kostbaar is en deze kosten niet in verhouding staan tot het beoogde resultaat

Net als de toenmalige wethouder zien wij het aanleggen van het ontbrekende stukje van het Rondje Hilversum op grondgebied van gemeente Wijdemeren niet als logisch en niet als haalbaar.

In onderstaande afbeelding is een deel van het Rondje aangegeven door de lijn met rondjes. Het totale Rondje is opgenomen in het Ontwerp op pagina 52. De onderbreking is zichtbaar. Wij zien het tracé over de groene lijn als logische en haalbare optie voor het rondmaken van het Rondje. Deze groene lijn is onderdeel van het "fietsknooppunten netwerk" en past naadloos in het Rondje Hilversum, geheel over Hilversums eigen grondgebied.



Wij verzoeken u het Rondje Hilversum conform afbeelding 'compleet' te maken in de Omgevingsvisie 2040.
Tevens verzoeken we u bij eventuele toekomstige plannen met betrekking tot fietsroutes buiten het grondgebied van Hilversum het aan Hilversum grenzende stukje grondgebied van gemeente Wijdemeren dat 'parallel' loopt aan het genoemde stukje van de fietsknooppuntenroute definitief buiten planvorming te houden.

3. Duurzaamheid / energie

Het Ontwerp is te weinig ambitieus op duurzaamheid in verhouding tot de wensen uit de samenleving zoals opgehaald met de participatie.

A. In het licht van gewenste duurzame energietransitie doen wij hierbij een concrete suggestie voor meer haalbare ambitie: neem op dat in 2040 alle wijken voorzien zijn van Smart Energy Hubs, te beginnen in de wijk Kerkelanden. Mede omdat in deze wijk een bedrijventerrein is gelegen. We verzoeken u om deze concrete matregel als 5e toe te voegen in de Omgevingsvisie 2040 op pagina 85.

Ter toelichting:
Smart Energy Hubs maken optimaal gebruik van lokale duurzame energie en zorgen voor regie over de opwek, de opslag en het verbruik. Daarbij is het ook mogelijk om directe verbindingen te leggen tussen verschillende soorten duurzame energie én met gebruikers van groene stroom. Zo geven Smart Energy Hubs een impuls aan duurzame, betrouwbare en betaalbare oplossingen voor de energietransitie.
In Smart Energy Hubs komen diverse energiestromen samen in een decentraal netwerk, dat de opwek, de opslag en het verbruik steeds in een onderlinge balans brengt. De lokale uitwisseling van duurzame energie voorkomt dat het gereguleerde elektriciteitsnet wordt overbelast. Daarnaast legt een decentrale oplossing de basis voor een duurzame energievoorziening voor ondernemingen,

vervoer en de gebouwde omgeving – zonder dat daarvoor extra netaansluitingen of netverzwaringen nodig zijn.
Smart Energy Hubs maken het mogelijk om de energie van zon- en wind te gebruiken voor nabijgelegen winkelcentra, parkeerterreinen, verzorgingsplaatsen, bedrijvenparken en andere locaties met elektrische laadvoorzieningen. Daarnaast is de infra inzetbaar voor centrale (snel)laadpleinen op bedrijventerreinen of winkelcentra.
In diverse steden is een Smart Energy Hub inmiddels een onderdeel van smart city initiatieven. Er wordt bijvoorbeeld gewerkt aan overslagpunten op bedrijventerreinen langs de randen van de stad, waardoor elektrisch vervoer ruim baan krijgt in de woongebieden. De combinatie van decentrale infrastructuren en een continue monitoring en sturing van de energiestromen in het gebied zorgt voor een evenwichtig en toekomstbestendig energiesysteem.
Hierbij kan de ontwikkeling van een decentraal netwerk, waarbij duurzame opgewekte lokale energie ook weer lokaal afgezet worden een belangrijke bijdrage leveren. Energie moet meer lokaal opgewekt worden én gebruikt worden, voor een efficiënt en betaalbaarder gebruik van het elektriciteitsnetwerk.

B. Een andere concrete maatregel om zowel slim om te gaan met energie als verhoging van de veiligheid, is het aanbrengen van slimme verlichting op het fietspad gelegen aan de Raaweg en de sportvelden.
Ook deze maatregel zien we graag opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

4. Verkeersveiligheid Kerkelanden

De veiligheid van de verkeersader Kerkelandenlaan laat fors te wensen over. De recent aangebrachte verkeer remmende maatregelen dragen bepaald niet bij aan de veiligheid: massaal worden deze ontweken door automobilisten door op het midden van de weg te gaan rijden.
Wij verzoeken u om onderstaande concrete maatregelen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040, dan wel in de Uitvoeringsplannen Mobiliteit:

- verlaag de toegestane snelheid naar 30 km/uur
- pas consequent handhaving toe

5. Klimaatadaptatie / wateroverlast

Op pagina 83 worden enkele plekken genoemd waar regelmatig sprake is van wateroverlast.
Wij verzoeken u om de wijk Kerkelanden daaraan toe te voegen omdat zich ook daar bovengemiddelde problemen bij hevige regenval voordoen. Wij verwijzen als voorbeeld naar de situatie op 12 juli 2019 toen Kerkelanden volstrekt ondergelopen was en daarmee het nationale journaal haalde.
Als concrete maatregel zien wij mogelijkheden om een wateropslag te creëren in de aangrenzende natuurgebieden.
Dat zien wij graag opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

6. Niet bebouwen van het vliegveld

Tijdens het Stadgesprek op 9 maart 2023 is door de gemeente tot twee keer toe uitdrukkelijk gezegd dat het vliegveld niet bebouwd gaat worden.
Wij hechten er aan dat dit ook expliciet in de Omgevingsvisie 2040 wordt vastgelegd.

Wij zien graag een ontvangstbevestiging tegemoet, alsmede uw inhoudelijk reactie op onze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
voorzitter

zaaknummer:	Zienswijze: 43	verwerkt in nota Zienswijze
1304858	zie bijlage: 20230407 Zienswijze bijlage H.H.	43

Beste mensen, graag dien ik een zienswijze in op een aantal aspecten van het concept voor de omgevingsvisie.

1. In het algemeen vind ik de visie veel te vaag. Ook een visie kan concreet zijn zonder in detail te treden. Ik mis richting en doelen, in een programma zou dat een roadmap heten. Bovenal mi ik de uitkomsten van de participatie: met het huidige document kunnen toekomstige gemeenteraden nog alle kanten op, en met nadruk ook een verkeerde die haaks staat op de participatieresultaten. Kortom: wat uit de participatie naar voren kwam hoort geborgd te worden in de visie.

2. Het karakter van Hilversum moet deels dorps, deels stads zijn. Dorps qua leefomgeving, dus groen, groen en nog eens groen. En schoon, en veilig. Stads qua voorzieningen, maar dan wel de voorzieningen van morgen. En in balans met het aantal inwoners.
Dat betekent een beperkte groei van de bevolking omdat er geen ruimte is om heel veel te bouwen zonder het groen of dorpse karakter aan te tasten. En het betekent dat al die mensen ook een huisarts hebben, kunnen sporten, en kunnen recreëren: juist: in het groen dat we moeten houden. En dat ze zich kunnen verplaatsen zonder de wegen te laten dichtslibben. Dus openbaar vervoer en de fiets, en minder autoverkeer.
Het betekent ook werken ín Hilversum en niet ver weg. Want elders werken betekent verkeer.
In de omgevingsvisie die er nu ligt is dit niet geborgd.
Vertaal dit naar concrete doelstellingen: "dit is wat we in 2040 als resultaat willen zien".
- zeer beperkt hoogbouw, niet meer dan xx woonlagen, boomhoog
- beperkte groei in aantallen woningen en inwoners, zeg, 10%. Met evenredige groei in voorzieningen als 1e lijn zorg, sport, recreatie, bibliotheek
- navenante verschuiving van autoverkeer naar fiets en OV - zeg 30% minder auto verkeer binnen hilversum of beter 50% groet in fiets en OV.
Bovenal: veranderingen moeten tot stand komen met inspraak vooraf door de betrokken bewoners, liefst vertaald naar implementatie samen met een klankbordgroep. Zo krijg je draagvlak.
Ik vul het 'dorpse' karakter graag breed in: zowel fysiek als qua levenswijze. Denk aan een Drents dorp met een brink en mensen die met elkaar overleggen en afstemmen. Maar dan 20 keer zo groot, zelfde idee.

3. Het verkeer moet echt op de schop. De maatschappij is individueler geworden - en teveel automobilisten en motorrijders claimen de weg voor zichzelf. Door te hard te rijden, teveel lawaai te maken, maar zeer zeker ook door altijd en overal maar de auto te pakken. En zeker ook door online te bestellen en aan huis te laten bezorgen - dus een hoop busjes die de weg versperren. Simpelweg omdat het kan, de weg van de minste weerstand.
Dat kun je bijsturen met een visie, en die ontbreekt te zeer - er is alleen een globaal idee. Veel kan met kleine maatregelen die je vandaag kunt uitvoeren - en daarmee laat je ook zien dat je dit als gemeente serieus neemt. Luister vooral ook naar bewoners voordat je besluiten neemt.
Structuur:
- De min of meer doorgaande wegen zijn er al maar wijs die expliciet aan. Daar mag nog 50km worden gereden, daar mag nog zwaarder verkeer komen, Eigenlijk is dat de buitenring.
- Wijs daarnaast de belangrijke wegen aan: daar rijdt de bus, daar rijdt vrachtverkeer naar winkelcentra, daar moeten hulpdiensten goed uit de voeten kunnen. Daar is 50 km/u OK, maar ook 30km/u waar dat past.
- de rest kan in principe 30 km/u worden, en wijs dat ook zo aan. Ja, ook de Kerkelandenlaan, ook de Gijsbrecht, ook de Larenseweg,enzovoort. De bewoners zullen dankbaar zijn.
- Veel "auto te gast" straten - die zijn er nog nauwelijks
- Die ruimte is nodig omdat fietsverkeer tegenwoordig snel en langzaam is, en beide uit de voeten moeten kunnen. Dus inhaalruimte voor elektrische fietsers, ook op die 'belangrijke' wegen die ik noemde.

- Reguleer de excessen in bezorgdiensten. Het is nergens voor nodig dat er 10 bezorgdiensten in hetzelfde tijdsmoment in dezelfde straat komen. Dit is eigenlijk een probleem van de markt waar de gemeente mee wordt opgezadeld. Maar je kunt wel wat doen: stuur naar het gebruik van pakketpunten, doe iets met bezorgvergunnigen per wijk, wijs plekken aan waar een bezorgen zijn busje neer mag zetten. Treed op als het fietspad weer eens geblokkeerd wordt, maar een meldpunt en waarschuw bezorgdiensten bij teveel meldingen. Ja, hier ligt ook een actie voor Den Haag om het ongebreidelde gratis verzenden en terugsturen aan banden te leggen. Want leefbaarheid is ook dat er niet overal bezorgbusjes staan, en ook dat er nog winkels zijn in een gezellige binnenstand. Dus stel hier doelen en werk aan die regelgeving..

Inrichting:

- Wijs belangrijke fietsroutes aan - een maasnetwerk van/naar centrum en tussen wijken. En richt die zo in dat mensen daar liever fietsen dan de auto nemen: dus kort en comfortabel
- Ontwerp wegen met de fiets als uitgangspunt. Dus: je kunt doorfietsen, geen hobbels en haakse bochten, goed onderhoudem asfalt. Laat die auto maar een bocht nemen.
- Maak rotondes duidelijker en vooral overal hetzelfde stramien: overal dezelfde voorrangsregels, en (heel goed) die fietsdetectie met oranje waarschuwingslampen.
- Voorrang voor de fiets bij verkeerslichten: 2x zo vaak groen en vaker voorrang bij detectie. Bijvoorbeeld bij de Gijsbrecht / Loosdrechtseweg, Kerkbrink, oversteek Schapenkamp naar station.

Voorbeelden:

- Vaartweg. nu een heel krap fietspad met veel bochten rondom het Esso station, zo hobbelig dat je op de trapper moet staan om niet weg te stuiteren, zo smal dat elektrische fietsers anderen van het pad duwen. Dat fietspad kun je rechttrekken, asfalteren en breder maken. Ja, dat kost wat parkeerruimte. Waar het richting centrum ophoudt maak je het auto te gast zodat je als fietser veilig kunt invoegen (bij de aansluiting op Havenstraat wordt de fietser letterlijk de stoep op gedrukt). Dus ruim die parkeerplaatsen op, zet die stoplichten voor de auto bij de Elleboogstraat zodat er steeds maar verkeer is in 1 richting (en dus ruimte voor de fiets)
- Gijsbrecht: het stoplicht bij de Loosdrechtseweg kan makkelijk 2x zo vaak groen gevn voor de fiets. Want ook daar is weinig ruimte om je op te stellen, en wachten duurt eeuwig. Waarom mag de fiest niet gelijk met voetgangers? Waarom moeten alle fietsers gelijk groen krijgen? Je kunt hier nu al een stap nemen door de installatie anders te programmeren.
- Schapenkamp: het stoplicht bij de oversteek naar de fietstunnel staat heel lang op rood als er veel auto's op de Schapenkamp rijden. Gevolg: een hele drom fietsers zonder ruimte om er zelfs maar te staan.

4. De voorzieningen zijn de basis voor een leefbaar Hilversum. Dus zeg iets over eerstelijnszorg en de capaciteit, bibliotheek, wijkcentra, recreatie, sport, kinderopvang, scholen enzovoort. En ja, daar hoort ook weer groen bij: parken, speelvelden, Noem aantallen in verhouding tot inwoners en demografie. Benoem beschikbaarheid en toegankelijkheid. Denk ook aan de recreatiedruk op de natuur om ons heen; de heide, 's Graveland en Corversbos. Dat wordt gedeeld met de buurgemeenten, en daar is het nu al erg druk. Met meer mensen en woningen wordt het alleen maar drukker.
Dus grenzen aan de groei worden beslist ook bepaald door de voorzieningen.

Bottom line

Zorg dat Hilversum Hilversum blijft, en blijft lijken op Bussum en Laren. Maar er geen Amsterdam of Utrecht van. Houd het kleinschalig, groen en niet te vol. Zorg voor werk ín Hilversum.
En vertaal dat in concrete doelen, en een roadmap: stap 1 en de komende 5 jaar, stap 2 in de 5 jaar erna, tot een gekwantificeerd doel in 2040.
Op basis van de uitkomst van het participatietraject. In het document wat er nu ligt mis ik dat.

Mijn stelling: de grenzen in aantallen mensen en woningen in het Gooi zijn wel zo'n beetje bereikt. En qua voorzieningen zitten we, zeker op eerstelijns zorg, tegen het minimum aan. Richt je als gemeente dus op vernieuwing en verbetering, en niet op groei..
Den Haag moet en mag oplossen of we in Nederland nog wel moeten groeien, en zo ja dan is het antwoord spreiding.

Veel succes met het maken van een visie document dat in lijn is met de uitkomsten van de participatie.

Met vriendelijke groet...

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
T 5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 44	verwerkt in nota Zienswijze
1305534	zie bijlage: 2023-04-11 Zienswijze ontwerp omgevingsvisie Hilversum 2040	44

CUMELA
Brancheorganisatie voor groen, grond en infra

Cumela Nederland
5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e

T (5.1.2.e
E 5.1.2.e
I www.cumela.nl

IBAN 5.1.1.c
KvK 5.1.2.e
BTW 5.1.2.e

Gemeente Hilversum
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Per aangetekende post
Per e-mail: omgevingsvisie@hilversum.nl

Datum : 11 april 2023
Betreft : **Zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040**

Geachte gemeenteraad,

De afgelopen periode is het ontwerp van de Omgevingsvisie Hilversum opgesteld. Dit ontwerp doorloopt een zienswijze- en overlegprocedure voor de periode van zes weken tot 17 april 2023.

Namens de cumelabedrijven (leden) van Cumela Nederland die in de gemeente Hilversum zijn gevestigd en werkzaam zijn, wordt een zienswijze ingediend in relatie tot de Omgevingsvisie. In deze zienswijze worden naast de motivatie als belanghebbende, de activiteiten van de cumelasector en diens maatschappelijke uitdagingen nader toegelicht. Tot slot wordt ingegaan op enkele inhoudelijke thema's.

Belanghebbende

Cumela Nederland is de brancheorganisatie van de ondernemers die met mensen en materieel als specialisten in de groen-, grond- en infrasector werken. Dat doen zij als dienstverlener voor belangrijke opdrachtgevers als agrariërs, gemeenten, waterschappen, provincies, Rijkswaterstaat, bedrijven en natuurschappen. De werkzaamheden van cumelabedrijven bestaan onder andere uit (agrarisch) loonwerk, grondwerkzaamheden, cultuurtechnische werkzaamheden, mestaanwending, infrastructurele projecten, be- en verwerking van meststoffen, compostering en onderhoud van (openbare)groenvoorzieningen, natuurgebieden en oppervlaktewater.

Eén van de kerntaken van Cumela Nederland is het behartigen van de belangen van de bedrijven in deze sector in de breedste zin van het woord. Namens één lid van ons die in de gemeente Hilversum is gevestigd wordt deze zienswijze ingediend alsmede leden die werkzaam zijn in de gemeente Hilversum.

Binnen de gemeente Hilversum is het lidbedrijf in het buitengebied en/of landelijk gebied van uw gemeente gevestigd. De cumelabedrijven bieden een stabiele werkgelegenheid en dragen bij aan een sterk markteconomisch aandeel van het landelijk gebied. Deze ondernemingen 'bewerken' op enigerlei wijze, als cumelabedrijf in de vorm van verhuur of (onder)aanneming, op basis van inschatting

80 - 85% van de gronden (landbouw, watergangen, natuur, infrastructuur, groen-blauwe sector, stedelijk gebied etc.) binnen de gemeente.

Cumela Nederland kan derhalve worden aangemerkt als belanghebbende. Om de belangen van en omgevingswaarden voor deze bedrijven in het buitengebied te beschermen is deze zienswijze ingediend.

Maatschappelijke uitdagingen en verantwoordelijkheden van de cumelasector

De cumelasector speelt met haar dienstverlening een belangrijke rol bij veel maatschappelijke uitdagingen in het algemeen alsmede bij 'uitdagingen' welke u als gemeente ook grotendeels benoemd in onderhavige visie, waarvan de meeste direct of indirect een positieve bijdrage leveren aan:

- De verbetering van lucht- en water- en bodemkwaliteit;
- De verbetering van waterveiligheid;
- Ecologisch verantwoord beheer van de groene ruimte;
- Bestendigen van duurzame landbouw en voedselproductie;
- Het creëren van korte circulaire stromen waarbij minder afval ontstaat;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Het versnellen van de energietransitie;
- Het versterken van het landschap en natuur;
- Het behouden en versterken van werkgelegenheid en participatie in plattelandsgemeenten.

Hoe dragen cumelabedrijven bij aan het oplossen van maatschappelijke uitdagingen en wat hebben ze daarvoor nodig

Cumelabedrijven dragen bij aan deze maatschappelijke opgaven vanuit hun technologische kennis, hun natuurlijke drang om te innoveren en hun mentaliteit om altijd hard te willen werken en probleemoplossend bezig te zijn. Hieronder zijn de belangrijkste pijlers voor cumelabedrijven weergegeven.

1. *Vakbekwaam en goed opgeleid personeel*

De basis voor ieder cumelabedrijf is gemotiveerd, goed opgeleid en getraind personeel. Maatschappelijke ontwikkelingen verlangen een steeds bredere en diepere vakkennis van de ondernemer en diens medewerkers. Ze moeten niet alleen kunnen uitleggen wat ze doen, maar ook waarom ze dit doen. Ondernemers doen dit door hun vakkrachten voortdurend op te leiden, te trainen en bij te scholen. Naast persoonlijke opleidingen en trainingen maakt ook procescertificering op bedrijfsniveau hier onderdeel van uit. Bovendien hebben cumelabedrijven door hun jarenlange ervaring zeer nuttige regio-specifieke gebiedskennis waardoor zij hun werkzaamheden effectief en rendabel realiseren.

Kennis van cumelabedrijven door opleiding of certificering bestaat o.a. uit:

- Veiligheid
- Keuring en onderhoud machines
- Green Deal 'Het nieuwe draaien' (efficiënt & zuinig machines bedienen)
- Bodemkunde
- Bemesting & teelt (precisielandbouw)
- (Water-)bodemverbetering
- Voedselveiligheid

2. *Innovatief machinepark & dito werkwijze*

Naast vakbekwame mensen is het moderne machinepark de tweede belangrijke pijler voor een cumela-ondernemer. Cumela-ondernemers onderhouden hun machines zorgvuldig, maken optimaal gebruik van technologische mogelijkheden en innovaties en staan regelmatig zelf aan de wieg van nieuwe ontwikkelingen. Oplossingen die zij voor de maatschappelijke uitdagingen bedenken zijn zeer uiteenlopend en divers.

Concrete voorbeelden zijn:

- Precisielandbouw met gebruik van
  - GPS-technologie
  - Drone-technologie
  - Drukwisselsystemen / lage bandendruk
- Natuurbeheer met gebruik van bovengenoemde systemen
- Gebruik van een jong machinepark, vervanging iedere 6 – 10 jaar
- Uitrusting nieuwe machines met
  - Roetfilter en scr.-katalysator
  - Hybride technologie
  - Retrofit nabehandelingssystemen
- Gebruik schonere biobrandstoffen
- Ontwikkeling en aanschaf van emissievrije aandrijvingen
  - Elektrisch
  - Waterstof
  - Mierenzuur

3. *Moderne bedrijfslocaties, lokaal in het landelijk werkgebied*

Cumela-ondernemers onderzoeken bij bestaande en nieuwe bedrijfslocaties steeds de mogelijkheden om de impact op de omgeving te minimaliseren en hun bedrijfsprocessen optimaal in te richten. Keuzes op het gebied van bovengenoemde maatschappelijke doelen worden weloverwogen gemaakt. Bij cumelabedrijven c.q. loonbedrijven heeft er de laatste jaren inherent aan de ontwikkelingen van het buitengebied in brede zin, een herverdeling van werkvelden plaatsgevonden. Niet enkel de agrariërs zijn beheerder van het buitengebied of opdrachtgever voor het uitvoeren van werken.

Cumelasector: De bedrijven in de cumelasector zijn uniek in hun soort. De sector bestaat uit circa 3.000 bedrijven met een gemiddelde bedrijfsomvang van circa 15 FTE per bedrijf. De gemiddelde bedrijfsoppervlakte bedraagt ongeveer 1,25 hectare. Uit onderzoek van het CBS blijkt dat de cumelasector de grootste werkgever is voor personeel in (en uit) het landelijk gebied met een totale jaarlijkse bruto omzet van vier miljard euro. Circa 90% - 95% van de bedrijven in de cumelasector zijn gevestigd in het buitengebied.

Definitie cumelabedrijf: bedrijf dat geheel of in overwegende mate gericht is op het leveren van goederen en diensten in het landelijk gebied, aan agrarische bedrijven, niet-agrarische bedrijven en overheden, waaronder begrepen dienstverlening ten behoeve van landbouw, grondverzet, groenbeheer, natuur, bosbouw, cultuurtechniek en infra, waarbij gebruik wordt gemaakt van (landbouw-)voertuigen, motorrijtuigen met beperkte snelheid, werktuigen (graafmachines / shovels) en transportmaterieel, met inbegrip van een strategische werkvoorraad aan hulp-, bouw-, grond- of reststoffen (circulariteit).

De feitelijke activiteiten en de aard van de cumelabedrijven op de bedrijfslocatie, zijn de afgelopen jaren beperkt gewijzigd. De ruimte van het bedrijfsterrein van een cumelabedrijf wordt hoofdzakelijk gebruikt voor:

- Stalling van landbouwmachines, motorrijtuigen met beperkte snelheid, werktuigen en overige hulpmiddelen.
- Onderhoud en reparatie aan eigen materieel.
- Ruimte t.b.v. een strategische werkvoorraad van grond- en circulaire stoffen, welke primair vrijkomen bij eigen werkzaamheden en weer lokaal toegepast kunnen worden (hoofdzakelijk groen en grond).
- Voldoende ranggeerruimte om veilig te kunnen werken.

Tot slot is de beschikbaarheid van een bedrijfswoning essentieel in de organisatie van de cumelabedrijven. Door de platte organisatie is een korte lijn tussen directie en uitvoering zowel bedrijfsmatig als economisch van groot belang.

Cumelabedrijven zijn hoofdzakelijk actief in het buitengebied. Het is derhalve essentieel dat deze bedrijven centraal in het werkgebied zijn gelegen met de bedrijfslocatie. Het is van groot belang dat deze positie van deze specifieke bedrijfstak in én voor het landelijk gebied (in brede zin) erkend wordt en behouden blijft, zodat deze bedrijven met inachtneming van de omgevingswaarden de bijdrage kunnen blijven leveren (continuïteit) voor een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

Zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040

Middels deze zienswijze verzoeken wij u, om het bestaansrecht van onze (lid-)bedrijven te erkennen en om qua omgevingswaarden inpassing te geven aan de opgaven en ontwikkelingen welke voor de bedrijven relevant zijn inzake de fysieke leefomgeving. Dit geldt in relatie tot de vigerende vestigingslocatie alsmede aangaande de uitvoering van werken i.c. 'de plicht' die onze bedrijven hebben om invulling te geven aan de omgevingswaarden, beheer en behoud van de openbare ruimte in brede zin alsmede op het gebied van lokale circulaire economie en duurzaamheid. Wij vragen u dan ook om mogelijkheden te creëren om bestaande bedrijfslocaties te kunnen ontwikkelen alsook te kunnen uitbreiden, alsmede nieuwvestiging, ook in het buitengebied, mogelijk te maken om uitvoering te kunnen geven aan de in de omgevingsvisie vermelde ambities.

Aangaande de ambitie in de visie vervullen de cumelabedrijven reeds een belangrijke rol in relatie tot aanleg, behouden en versterken van natuur, landschap, openbaar groen en de daarmee samenhangende economie.

In de visie wordt ruimte gegeven om de gemeente Hilversum duurzaam te ontwikkelen op diverse onderdelen, alsmede het creëren van aantrekkelijke woongebieden. Dit kan en gaat niet zonder de inbreng en participatie van de cumelabedrijven. Zij zorgen voor een groot deel van de aanleg, het onderhoud en het beheer van de diverse gronden binnen de gemeente. Daarnaast dragen de cumelabedrijven zorg voor het agrarische beheer en productie van de omliggende landbouwgronden.

Het Cumela lid in de gemeente Hilversum is gevestigd in het buitengebied. Het is derhalve essentieel dat dergelijke bedrijven centraal in het werkgebied zijn gelegen met de bedrijfslocatie. Het is van groot belang dat deze positie van deze specifieke bedrijfstak in én voor het landelijk gebied (in brede zin) erkend wordt en behouden blijft, zodat deze bedrijven met inachtneming van de omgevingswaarden de bijdrage kunnen blijven leveren (continuïteit) voor een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

Vanuit Cumela Nederland nemen wij (tevens) onze verantwoordelijkheid aangaande landbouwverkeer, milieueffecten, natuur, biodiversiteit, energie en duurzaamheid alsmede circulariteit (circulaire economie).

Deze thema's zien wij ook reeds terug in uw visie. Aangaande deze onderwerpen kan de cumelasector een belangrijke bijdrage leveren in uw gemeente. De transitie naar een circulaire economie zal voor alle economische sectoren een omschakeling in productie- en logistieke processen betekenen. Uitdagingen hierbij zijn onder meer:

- de optimalisatie van de inzet van energie en grondstoffen;
- ketensamenwerking en het sluiten van kringlopen;
- zoeken naar andere productieprocessen en verdienmodellen.

Het hoogwaardig hergebruik van afval- en reststromen staat volop in de belangstelling. In september 2016 heeft het Kabinet het Rijksbrede programma Nederland circulair in 2050 gepresenteerd. Hierin zet zij het perspectief op een circulaire economie uiteen: een economie waarin onder meer biotische grondstoffen efficiënt worden ingezet en optimaal worden hergebruikt. Ook beleidsambities met betrekking tot de biobased economy leiden tot een herwaardering van (met name organische) reststromen, namelijk als grondstof voor hoogwaardige biobased producten.

Als organisatie en de afzonderlijke bedrijven zijn wij reeds doende met genoemde 'transitie'. Voormelde ontwikkelingen zijn voor opdrachtgevers en cumelabedrijven reeds aanleiding om 'anders' te 'kijken' naar de reststromen die zij produceren, bijvoorbeeld groenafvalstromen die vrijkomen bij het beheer van groenstroken en wegbermen of grond die beschikbaar komt als gevolg van verschraling van natuurgebieden. Niet langer zien zij deze stromen als 'waardeloos afval', maar veel meer als potentiële grondstoffen voor nuttige toepassingen. Voor het uitvoering geven van een circulaire economie is voldoende (buiten)opslag noodzakelijk.

Resumé

Zonder uitputtend te zijn herkennen wij ons als organisatie (namens onze leden) reeds in grote mate in de voorliggende visie. Desalniettemin zijn er ook diverse thema's c.q. aspecten, zoals voormeld, welke specifiek en in belangrijke mate voor deze 'unieke' bedrijven bijzondere aandacht behoeven en redelijkerwijs erkend dan wel betrokken dienen te worden in de visie (en bij de verdere uitwerking van instrumenten in het kader van de Omgevingswet).

In de visie komt de uitnodiging om het met elkaar te doen nadrukkelijk tot uiting. Als organisatie gaan wij graag op deze uitnodiging in. Ten eerste via deze reactie / zienswijze, maar ook op andere wijze willen / kunnen wij participeren bij de verdere uitwerking van de ambities.

Gewijzigd vaststellen

Verzocht wordt deze zienswijze gegrond te verklaren en conform de beleidslijn van de Omgevingswet, waarbij de gedachte gericht is op *'Ja, mits.....'*, de ontwerp-omgevingsvisie gemeente Hilversum op grond van de genoemde aspecten gewijzigd vast te stellen i.c. de genoemde aspecten in deze visie c.q. bestemmingsplan (later: omgevingsplan) te betrekken.
Verzocht wordt om samen met ons als belangrijke sector in het buitengebied te kijken naar reële mogelijkheden om het buitengebied / grondgebied van de gemeente Hilversum veiliger, mooier en

beter te maken. Wij verzoeken u derhalve om met inachtneming van onderhavige zienswijze deze belangen en gevolgen te heroverwegen.

Indien nadere informatie of een toelichting gewenst is, dan zijn wij uiteraard meer dan bereid om daaraan te voldoen. U en uw medewerkers zijn van harte welkom bij enkele van onze cumelabedrijven om een beter inzicht te krijgen in de uitdagingen en verantwoordelijkheden die onze leden elke dag weer aangaan en thema's gerelateerd aan het buitengebied zoals ruimtegebruik, duurzaamheid, verkeersveiligheid, de kringloop economie en afstanden tot gevoelige objecten te bespreken.

Voor (inhoudelijke) vragen, toelichting e.d. wordt verzocht u te wenden tot ondergetekenden, de heer 5.1.2.e (M: 5.1.2.e / E: 5.1.2.e) of 5.1.2.e (M: 5.1.2.e / E: 5.1.2.e)

Met vriendelijke groet,



5.1.2.e

5.1.2.e

Juridisch adviseurs Omgevingsrecht

Cumela Nederland is een handelsnaam van de Vereniging Cumela Nederland. Statutair gevestigd aan de 5.1.2.e en ingeschreven in het 5.1.2.e van Koophandel onder nummer 5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 45	verwerkt in nota Zienswijze
1305540	Voor de zienswijze van het Dagelijks Bestuur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht verwijs ik u naar de brief in de bijlage. Mocht u problemen hebben met openen of downloaden, dan verneem ik dat graag. Met vriendelijke groet, namens het Dagelijks Bestuur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht,	45
	zie bijlage: Zienswijze AGV op Ontwerp Omgevingsvisie gemeente Hilversum_definitief_ondertekend 11-04-2023.pdf-gecomprimeerd	

Zaak nummer:	Zienswijze: 46	verwerkt in nota Zienswijze
1305548	Verdichting Kerkelanden Kerkelanden heeft een ruime stedenbouwkundige opzet, waardoor de bewoners de groene en rustige woonomgeving als zeer prettig ervaren. een dorpsgevoel in een stad. Het beoogde bouwplan op het terrein van Puik aan de Raaweg houdt 220 woningen in. De groei van het bewonersaantal met de bijbehorende toename van verkeersdruk en verkeers bewegingen zal de prettige woonervaring negatief beïnvloeden. Vragen aan de Raad: Deelt de Raad de mening dat de bewoningsdruk niet verhoogd moet worden met 220 woningen? Deelt de Raad de mening dat de bouwplannen behoren aan te sluiten op het concept van landschaps/stadsinrichting van Kerkelanden? Voorstel aan Raad: zet op terrein Puik twee eenzelfde woontorens als op de Bonifaciuslaan zijn. Zo zet je de lijn door.	46 A
1305548	Bouwplannen Puikterrein Raaweg Kerkelanden Ik ben voorstander van bouwen, want iedereen heeft recht op een woning. Voorwaarde is echter wel dat de gebouwen een begrenzing in woonlagen moeten hebben tot maximaal 6. Hiermee wordt de lijn doorgetrokken naar de woontorens op de Bonifaciuslaan, Erasmuslaan en Geert Grootelaan, de bebouwing aan de zuidkant van Kerkelanden. Vraag aan de Raad: Is het college bereid de bouwplannen aan te passen aan maximaal 6 woonlagen?	46 B
1305548	Gebiedsagenda wijk Kerkelanden Ik sta positief tegenover het plan om een gebiedsagenda Kerkelanden op te stellen en ik wil graag meedenken bij het proces om in Kerkelanden de balans te houden in woningbouw, verkeersdrukte en groen, dit allen passend bij de huidige ruimtelijke opzet van de wijk. Vraag aan de Raad: Staat de Raad open voor het balans houden?	46 C
1305548	Water en natuur zuidkant Kerkelanden De waterhuishouding in Kerkelanden is altijd een probleem. Het is belangrijk om hiermee rekening te houden bij de beoogde bouwplannen (ondergrondse garages) op terrein Puik aan de Raaweg in Kerkelanden. De ecologische zone over het gebied langs Kerkelanden loopt in de richting van noordwest-zuidoost zodat de dieren tussen droge en natte gronden kunnen trekken. In het beoogde bouwplan op terrein Puik loopt de groene as in een compleet andere richting namelijk noordoost-zuidwest. Gevolg is: geen aansluiting op de ecologische zone en gevaar voor de dieren die in de wijk Kerkelanden terecht komen. Vragen aan de Raad: Kan de waterhuishouding van Kerkelanden verbeterd worden? Onderschrijft de Raad de noodzaak van de richting van de groene as m.b.t. de werking van de richting van de ecologische zone/ verbinding tussen natuurgebieden naar natuurbruggen e.d.	46 D

Zaak nummer	Zienswijze: 47	verwerkt in nota Zienswijze
1305555	zie bijlage: 20230412 Zienswijze bijlage bij GNR U.23-11826-6.03.53_ZienswijzeOntwerpOmgevingsvisieHsum2040_GemeenteHilversum	47

Zienswijze op Ontwerp-Omgevingsvisie Hilversum 2040

Goois Natuurreservaat 12 april 2023

1. Algemene feedback

Wij ondersteunen de omgevingsvisie ten aanzien van:
1. binnenstedelijk (op beperkte schaal) bouwen
2. behoud van de natuurgebieden buiten de stad
3. meer groen in stedelijk gebied, mede om recreatieve behoeftes primair daar op te vangen en omdat dit gunstig is voor de biodiversiteit in de stad.
4. de wens de groengebieden in stedelijke gebieden goed c.q. meer aan te laten sluiten qua aard en ligging op de aanliggende natuurgebieden
5. inzetten op behoud van het illusielandschap
6. water en bodem sturend te laten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen
7. nieuwe prioriteiten stellen in de openbare ruimte en geleidelijke afwaardering van de rol van de auto.

De omgevingsvisie zou aan kracht winnen door explicieter te kiezen voor een duurzame groene ontwikkeling van Hilversum. De visie lijkt nu ruimte te geven voor vrijwel alle ontwikkelingen, terwijl bijvoorbeeld de keuze voor behoud van groen en natuurgebieden vraagt om het actief tegengaan van ontwikkelingen die ten koste gaan van groen en natuur. Groen en natuur zijn kwetsbare, onmisbare en kenmerkende onderdelen van Hilversum die in het economisch krachtenveld van stedelijke ontwikkeling gemakkelijk in de verdrukking komen. Daarom is het van belang om deze in de planologie te beschermen, o.a. door hierover in de omgevingsvisie expliciete uitspraken te doen.

2. Illusielandschap

We ondersteunen de aandacht voor het illusielandschap. Doel daarvan is om de zichtbaarheid van hoge bebouwing in de rand van het stedelijk gebied vanuit de natuurgebieden te beperken. De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geeft hiervoor ontwikkelingsprincipes.
We verzoeken om specifieker te zijn over wat nodig is om het illusielandschap te behouden. De kern van het principe is dat in de stedelijke rand niet hoger gebouwd zou moeten worden dan de hoogte van de bomen aldaar. Dat is meestal ongeveer 20 meter, maar dat kan ook lager zijn als er op een locatie geen of alleen lagere bomen aanwezig zijn. We adviseren u om de maximale bouwhoogte in de stadsranden van Hilversum planologisch te borgen om daarmee het illusielandschap veilig te stellen. Hierbij is het wenselijk dat de toegestane bouwhoogte van gebouwen en andere hoge bouwwerken afhankelijk wordt van

het visuele effecten op de landschappelijke beleving vanuit het natuurgebied. Uitgangspunt daarbij zou moeten zijn dat (nieuw)bouw vanuit het natuurgebied niet zichtbaar is door afscherming van de bomen en de bouwhoogte daarbij af te stemmen op de heersende boomhoogte.

3. Natuurverbindingen

We ondersteunen de ambitie voor het realiseren van natuurverbindingen tussen natuurgebieden rondom Hilversum en vinden het goed dat deze verbindingen in de omgevingsvisie worden beschreven en op kaart worden weergegeven. Deze pijlen blijken op dit moment nog geen planologische status te hebben waardoor het kan gebeuren dat er desondanks ontwikkelingen plaatsvinden die ecologische verbindingszones in de weg zitten. We verzoeken om deze pijlen te vertalen in een planologische bescherming van de gebieden waar de verbindingen zijn geprojecteerd, zodat eventuele gebiedsontwikkelingen de realisatie van natuurverbindingen niet zullen belemmeren.

4. Fietsnetwerk

We ondersteunen de ambitie van Hilversum om fietsverkeer te simuleren, inclusief de kaart op bladzijde 51, waarop het fietsnetwerk met snelfietsroutes is weergegeven. Daarbij maken we een belangrijke kanttekening.
De fietspaden in het stedelijk gebied en langs uitvalswegen (voor utilitair gebruik) staan in verbinding met de fietspaden in de natuurgebieden (voor recreatief gebruik). De omgevingsvisie maakt geen duidelijk onderscheid in verschillen tussen fietspaden binnen stedelijk gebied en in de natuurgebieden (onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland), terwijl die verschillen uiterst relevant zijn. De fietspaden in stedelijk gebied zijn utilitair en dienen te voldoen aan civiele eisen. De fietspaden in de natuurgebieden zijn toeristisch-recreatief van aard en hoeven niet aan de eisen voor utilitaire fietspaden te voldoen. Deze paden zijn relatief smal, soms slingerend en bij duisternis niet toegankelijk omdat de natuurgebieden dan niet opengesteld zijn voor het publiek. Ze zijn ook niet verlicht en worden niet sneeuw- en of vorstvrij gemaakt. Het is van belang om het verschil tussen utilitaire en recreatieve fietspaden expliciet in de visie te benoemen en daarbij duidelijk aan te geven dat de paden door de natuurgebieden een recreatieve functie hebben. We verzoeken ook om in de tekst van de omgevingsvisie te benoemen dat het onwenselijk is dat snelfietspaden of doorfietspaden in natuurgebieden worden gerealiseerd. Hetzelfde geldt voor mobiliteitshubs waarbij woon-werkverkeer wordt aangemoedigd door natuurgebieden te fietsen, dit om verstoring van de natuur en vermenging van functies te voorkomen

5. Ontsnipperen infrastructuur

In het buitengebied van Hilversum ligt een aantal uitvalswegen waar nog regelmatig wildaanrijdingen voorkomen en waar ecologische knelpunten moeten worden opgelost om deze wegen veilig passeerbaar te maken voor dieren en zodoende natuurgebieden te ontsnipperen. We verzoeken deze wegen als 'ecologisch te ontsnipperen infrastructuur' op de kaart Duurzaam Hilversum te zetten en in de tekst van de omgevingsvisie te benoemen dat voor deze wegen moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn. Hierbij moet worden gedacht aan de aanleg van o.a. faunatunnels, natuurbruggen en/of wildkerende

rasters. De infrastructuur die volgens ons in aanmerking komt om verder te ontsnipperen betreft:

1 Bussummergrintweg
2 N525 Larenseweg
3 N415 Soestdijkerstraatweg
4 N417 Utrechtseweg
5 Noodweg
6 Loosdrechtseweg
7 Spoorlijn Hilversum-Utrecht

Voor de Bussummergrintweg zou zelfs kunnen worden onderzocht of het verwijderen of verleggen van de weg (zoals dit jaar met de Weg over Anna's Hoeve is gebeurd) haalbaar is. Hierdoor zouden de natuurgebieden Spanderswoud en Bussummer- en Westerheide ten noorden van Hilversum weer een samenhangend geheel kunnen gaan vormen.

6. Landgoederen

In het buitengebied van de gemeente Hilversum zijn diverse (restanten van) landgoederen gesitueerd, te weten Hoorneboeg, Zonnestraal, buitenplaats Uytwijck, Zwaluwenberg, Monnikenberg, Hoogt van 't Kruis, Endegooi, Smithuijserbos en Cronebos. Wij vinden het belangrijk dat aan deze landgoederen iets meer aandacht wordt besteed dan nu plaatsvindt.

We ondersteunen de in de omgevingsvisie beschreven (paragraaf 4.3.4 sub 2) uitspraken over behoud cultuurlandschap en zorgvuldig omgaan met woningbouw om landgoederen rendabel te maken, maar plaatsen ook kanttekeningen. Het is van belang dat bij het rendabel maken van landgoederen structurele oplossingen worden gevonden die niet ten koste gaan van de natuur- en landschapskwaliteit. We verzoeken daarom om in de omgevingsvisie expliciet te benoemen dat structureel langjarig behoud van natuurwaarden op landgoederen met het borgen van daarbij behorend beheer altijd het uitgangspunt vormt bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

7. Concrete kansen voor ruimtelijke ontwikkeling

Goois Natuurreservaat ziet voor de langere termijn een aantal concrete ruimtelijke kansen die we daarom graag benoemen met het verzoek deze een plek te geven in de omgevingsvisie:

1. Het MOB-complex en de bosgebieden in de directe omgeving nabij het vliegveld bieden kansen voor versterking van de natuur. In het verleden zijn er ideeën geweest om hier natuur te ontwikkelen en de Noodweg te verleggen, waardoor het MOB-complex als natuurgebied ruimtelijk kan worden verbonden met Zonneheide en landgoed Zonnestraal. We verzoeken om de ambitie voor het ontwikkelen van het MOB-complex tot natuurgebied te benoemen in de omgevingsvisie en de haalbaarheid in samenwerking met het Goois Natuurreservaat te onderzoeken.
2. Er wordt in de omgevingsvisie gesproken over een gebiedsvisie voor het buitengebied van de Hilversumse Meent. We verzoeken om in de omgevingsvisie te benoemen dat water, bodem en natuur hierbij sturend zouden moeten zijn. Mogelijkheden om natuur hier te versterken zijn belangrijk voor de Natura 2000 gebieden Naardermeer en

Ankeveense plassen en bieden de mogelijkheid om een ecologische verbindingszone van deze gebieden naar de hoger gelegen zandgronden van het Gooi te realiseren.

8. Feedback bij de kaarten

Kaart Transitie

1 Nabij het Hilversums Wasmeer (rechtsonder de oranje lijn van het geluidscherm met zonnepanelen langs de A270) staat een groene vlek op de kaart, die lijkt te suggereren dat hier 'zon op daken' kan worden gerealiseerd. De vlek ligt midden in onbebouwd natuurgebied. We verzoeken deze vlek te verwijderen of te verklaren waarom dit hier past.
2 Op landgoed Zonnestraal staat een aanduiding 'zon op parkeerplaatsen'. Vanwege de architectonische, cultuurhistorische en ecologische betekenis van het landgoed hebben wij twijfels over de inpasbaarheid van een dergelijke voorziening op deze plek. Wij verzoeken na te gaan of dit hier past.

Kaart Landschap, groen en natuur:

1 Anna's Hoeve en Laarder Wasmeer zijn geen parken maar natuurgebied. (Lichtgroene kleur i.p.v. Donkergroene kleur).
2 De Natuurverbinding Westerheide is als ovale stippellijn getekend op het Gebed zonder End, maar moet liggen op de plek waar de pijl is weergegeven over de weg tussen Hilversum en Laren (N525).
3 Ambitie natuurverbinding bij de verbinding ten zuiden van Hilversumse Meent (hocras/N236) toevoegen.
4 Ambitie natuurverbinding bij de Bussummergrintweg doortrekken (is een knelpunt) toevoegen.
5 Ambitie natuurverbinding bij de Loosdrechtseweg door landgoed Zonnestraal en Raabos toevoegen.

Kaart Hoofdwegennet

1 De weg over Anna's Hoeve is recent verlegd. De oude weg wordt momenteel verwijderd en kan van de kaart worden gehaald.

Kaart Voorzieningen

1 Anna's Hoeve en Laarder Wasmeer zijn geen parken maar natuurgebied. (Lichtgroene kleur i.p.v. Donkergroene kleur).

Kaart Duurzaam Hilversum 2040:

1 Wij vinden dat de groene pijlen die als 'versterken landschappelijke schakels' in de legenda staan, beter 'ecologische verbindingszones' kunnen worden genoemd.
2 Bij Anna's Hoeve en Monnikenberg zijn de Natuurbrug Anna's Hoeve en de Faunatunnel onder de A27 inmiddels gerealiseerd, hier zou een pijl ('versterken landschappelijke schakels' of 'ecologische verbindingszone') moeten staan.
3 De pijl die op het 'Gebed zonder end' staat suggereert dat hier een landschappelijke schakel of ecologische verbindingszone moet worden versterkt. Het lijkt te gaan om

een fout, waarbij de pijl eigenlijk zou moeten staan op de weg tussen Hilversum en Laren (N525), waar een ecologische verbindingszone in voorbereiding is.

4 Zonne-energie op geluidscherm A27 bij voorkeur verder doortrekken in noordelijke richting om natuurgebied Anna's Hoeve ook stiller te maken (en natuurlijk om meer energie op te wekken).

5 De mobiliteitshub die bij Crailo wordt aangegeven is voor Goois Natuurreservaat alleen acceptabel als natransport (per fiets of ander vervoermiddel) vanaf deze hub naar het centrum plaatsvindt over bestaande utilitaire infrastructuur. Het Gebed zonder end, dat de kortste route vormt richting Mediapark, is niet geschikt voor utilitair gebruik en is zonder de als NNN beschermde natuur aan te tasten ook niet daarvoor geschikt te maken. We verzoeken om expliciet te benoemen dat het afwikkelen van utilitair fietsverkeer niet door natuurgebieden kan plaatsvinden, of anders om de hub op Crailo te laten vervallen (zie de eerdere opmerkingen bij 4. 'Fietsnetwerk').

6 Er wordt een nieuwe mobiliteitshub aangegeven bij Anna's Hoeve. Het is voor ons niet duidelijk wat dit betekent. Het lijkt ons geen goed idee om dit gebied, dat recent is heringericht voor infra, natuur en recreatie, extra te belasten met nog meer voorzieningen die extra ruimtebeslag met zich meebrengen. Bovendien is de locatie zoals op kaart aangegeven door het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve lastig bereikbaar. Wij verzoeken deze hub te laten vervallen.

9. Overige opmerkingen:

1. De schrijfwijze: het is Stichting Goois Natuurreservaat of kortweg Goois Natuurreservaat
2. Oprichtingsdatum: Stichting Goois Natuurreservaat is opgericht in 1932 (en niet in 1933)
3. In de tekst van de omgevingsvisie kan naar onze mening op een aantal plekken het onderscheid tussen stedelijk groen en natuur duidelijker worden benoemd. We verzoeken natuurgebieden expliciet te onderscheiden van stedelijk groen en ook expliciet te benoemen dat natuurgebieden een beschermde status als Natuurnetwerk Nederland (NNN) hebben.
4. Nagenoeg alle natuurtypen in het Goois Natuurreservaat zijn verzurings- en dus stikstofgevoelig (Alterra-rapport 2397), denk hierbij aan de bossen op de zandgronden, de droge en natte heidegebieden, schraal graslanden, stuifzanden en vennen. Op pagina 63 3.2.1 staat ten onrechte dat vooral de gebieden ten westen van Hilversum gevoelig zijn voor stikstof. Stikstof heeft dus een grote impact op de natuurkwaliteit van de Gooise natuur in zijn algemeenheid en op de biodiversiteit. In het kader van het landelijke en provinciale beleid zullen er in de komende jaren bronmaatregelen worden genomen in combinatie met systeem- en effectgerichte maatregelen in de natuurgebieden.
5. In de omgevingsvisie wordt nergens melding gemaakt van het unieke gegeven dat nergens zoveel natuurbruggen te vinden zijn als in het gebied rond Hilversum. De status als 'ecoductenhoofdstad van de wereld' is iets waarmee Hilversum zich best zou mogen profileren (waarbij wij tegelijkertijd opmerken dat er desondanks nog steeds werk verzet moet worden om natuurgebieden beter met elkaar te verbinden).

Zaak nummer:	Zienswijze: 48	verwerkt in nota Zienswijze
1305560	Omgevingsvisie bevat geen toetssteen voor belangrijkste ontwikkelingen Er wordt in de ontwerp omgevingsvisie 2040 veel te weinig rekening gehouden met de wensen van de inwoners zoals deze uit de participatieopbrengst blijken. Aan de wensen van de participanten, die genoemd worden in de ontwerp omgevingsvisie, worden géén toetsbare richtinggevende normen of streefcijfers gekoppeld. En dat is nodig om de door iedereen geaccepteerde en gerespecteerde participatieopbrengst te borgen in de Omgevingsvisie. Dat maakt de Omgevingsvisie een echte visie en ook een overkoepelende toetssteen op hoofdlijnen, op die aspecten, die de Hilversummer als meest waardevol ervaart.	48 A
1305560	In een twee jaar durend proces van participatie omgevingsvisie 2040, is naar de participanten nooit aangegeven, dat deze omgevingsvisie géén kaderstellend karakter zou hebben, maar integendeel slechts algemeenheden zou bevatten, die bij verdere planvorming niet meer dan vrijblijvende schetsen zijn. Participanten hebben zich, hiertoe opgeroepen door de gemeente, ingezet in de overtuiging, dat zij hiermee op hoofdlijnen richting konden geven aan het behoud van wat zij waardevol vonden aan Hilversum en aan ontwikkelingen die zij wél wilden, evenals het voorkomen van ontwikkelingen die zij niet wilden. De gemeente noemt het participatieproces zeer succesvol. Nu echter blijkt, dat dit hele participatieproces niet meer is geweest dan een schijnvertoning om legitimiteit te verschaffen aan reeds bestaande plannen, zonder ook maar iets concreets op te nemen uit de resultaten van dit participatieproces, krijgt het geheel sterk de smaak van misleiding. Niet alleen misleiding van de participanten, maar zelfs misleiding van de gemeenteraad, die telkens is geïnformeerd over de bovengemiddelde participatie vanuit de Hilversumse samenleving en de heldere en bruikbare opbrengst. Zoveel mensen in beweging brengen om hun meningen en ideeën te geven en er vervolgens geen enkele consequentie aan verbinden die niet strookt met al bestaande plannen is een schoffering van die participanten en frustratie van modern lokaal bestuur. Ik doe dan ook een beroep op u, met name op de gemeenteraad, om alsnog concrete begrenzingen, streefcijfers en doelen op te nemen, die lange termijn houvast geven aan de kernwaarden waar het gemeentebestuur de Hilversumse samenleving om gevraagd heeft en waar duidelijke antwoorden op gekomen zijn. De participatieopbrengst vormt daarbij een helder lijstje waar die concretisering moet plaatsvinden.	48 B
1305560	De ontwerp omgevingsvisie 2040 verzuimt om direct in het begin de eigen basis te vermelden: de participatieopbrengst. Na een lang en intensief participatietraject, en de opdracht van de raad om de participatieopbrengst te betrekken bij de op te stellen omgevingsvisie, zou het recht doen om te starten met het alom bekende samenvattende kader uit het rapport Inwoners aan het woord, pagina 10: In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit. De Omgevingsvisie kan niet zonder deze basis. Recht doen aan de zo gewaardeerde (?) participatie door de Hilversumse samenleving vraagt om echte erkenning van die inbreng en ook concrete vertaling daarvan in cijfers in plaats van vrijblijvende volzinnen.	48 C

1305560	In de ontwerp omgevingsvisie 2040 wordt onevenredig waarde toegekend aan aspecten, die in de opbrengst van de participatie niet op die manier naar voren zijn gekomen. Waar de participatieopbrengst wijst naar “geringe economische groei”, spreekt de ontwerp omgevingsvisie over “reële economische groei”. De boodschap, dat de zeer beperkte ruimte in Hilversum pas in de laatste plaats aan economische ontwikkelingen zoals bedrijventerreinen en kantoorlocaties mag worden besteed is niet overgekomen. De ontwerp omgevingsvisie is zelfs zo opgebouwd, dat alles begint met de noodzaak van economische groei. Die noodzaak wordt echter nergens aangetoond en alleen onderbouwd met vergelijkingen met landelijke en regionale cijfers. Dat zegt echter helemaal niets over wat we in de toekomst met Hilversum willen. Het is volstrekt onlogisch om een plaats als Hilversum als economische motor te zien. De ruimte is schaars en de omgeving is kwetsbare natuur. Alles en iedereen keert zich tegen uitbreiding van de verkeersinfrastructuur. De Hilversumse samenleving stelt welzijn en prettig wonen voorop. Een beetje economische groei mag en kan, maar dan op de manier, die op pagina 47 van de ontwerp omgevingsvisie prima wordt verwoord: “Hilversum wil daarbij het concept groei graag anders definiëren: van 'meer’ naar ‘van toegevoegde waarde”. Om meerwaarde te genereren is het niet nodig om ruimte toe te voegen. De beschikbare kantoor en bedrijfsruimte kan daarvoor volstaan. De gemeente zou actief beleid moeten voeren op het verminderen van bedrijvigheid die een relatief groot ruimtebeslag vraagt. Meerwaarde per m2 moet een uitgangspunt zijn. Op die manier kan ruimte worden gehouden voor sportfaciliteiten, openbaar groen binnen de bebouwde kom en behoud van het dorpse karakter van Hilversum. Ik vraag u dan ook om dit alsnog in de omgevingsvisie 2040 vast te leggen. Bij voorkeur door op te nemen, dat het aantal m2 bedrijventerrein en het aantal m2 kantooroppervlak in 2040 niet méér zal zijn dan in 2020.	48 D
1305560	Hilversum adverteert zich overal als een groene gemeente. Maar dat is niet te danken aan enig gemeentelijk beleid. Hilversum is omsloten door (beschermde) natuurgebieden. Hilversum is een tuinstad en de Hilversumse burgers zorgen in hun tuinen voor veel groen (op eigen kosten). Maar met slechts 50 m2 openbaar groen per woning ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 81 m2 openbaar groen per woning, blijft Hilversum ver achter. Hilversum parasiteert dus op de omliggende natuur, die in plaats van natuurgebieden nu dienen als een stadspark, overlopen door recreatie. Niet zo vreemd dus, dat uit de participatie omgevingsvisie blijkt, dat meer openbaar groen een duidelijke wens is van de Hilversumse samenleving! Ook in het Programma Groen Hilversum 2040 stelt de gemeente dit vast. Toch wordt hier nergens een streefcijfer aan verbonden. En het kan zo simpel, je wilt een groene stad zijn, dan moet dat op de grond zichtbaar zijn. Echte m2 park en plantsoen, speelveldjes, vijvers en groengordels. Om richting te geven aan de uitdrukkelijke wens van de Hilversumse samenleving, verzoek ik dan ook om op te nemen in de Omgevingsvisie, dat er in 2040 25 m2 extra openbaar groen beschikbaar is ten opzichte van 2020. Dit is ook in lijn met de wens van de Hilversumse samenleving voor het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad en helpt om de gevolgen van de klimaatverandering zoals wateroverlast en hittestress op te vangen. Voor programma Groen Hilversum is dat dan gelijk ook een mooi streefcijfer. Het is al een historische fout, dat de ruimte voor het station zal worden volgebouwd, in plaats van de kans te benutten daar een multi-functioneel park als groene entree voor het centrum aan te leggen. Neem een duidelijk kaderstellend doel op, waardoor de prioriteiten in de nabije toekomst duidelijk daar komen te liggen waar de Hilversummers om vragen. Herstel bij iedere keuze eerst de balans inwoners/openbaar groen. Om ook de vrije ruimte om Hilversum te borgen vraag ik tevens in de omgevingsvisie 2040 op te nemen, dat er géén bebouwing van het vliegveldterrein zal plaatsvinden	48 E

1305560	B&W en de gemeenteraad zijn nu aan zet om contouren vast te stellen voor het behoud van Hilversum en de ontwikkeling van Hilversum richting 2040. Het is dan pijnlijk om te ervaren, dat de Structuurvisie 2013 – 2030 onverkort en kritiekloos onderdeel uitmaakt van de ontwerp omgevingsvisie 2040. Hoogbouw in Hilversum is al decennialang een zeer gevoelig punt. Het is geen nieuws, dat de Hilversumse inwoners zich desgevraagd daar telkens tegen uitspreken. Dat achtereenvolgende colleges er toch in zijn geslaagd om eerdere beperkingen van tafel te krijgen is dan ook al zeer bedenkelijk. Nu opnieuw uit de participatie Omgevingsvisie 2040 zonneklaar blijkt, dat de meerderheid van de Hilversummers geen hoogbouw wil, is het voor ons onbegrijpelijk, dat deze gemeenteraad, die beter naar de eigen inwoners zou gaan luisteren, nu niet de gelegenheid pakt om de structuurvisie van 2013 – 2030 uit deze omgevingsvisie te laten, in de omgevingsvisie direct aanvaardbare hoogtenormen op te nemen en een herziening van de oude structuurvisie toe te zeggen, rekening houdend met tenminste die beperkingen. Mondelinge toelichtingen van het college op de Omgevingsvisie 2040 (zoals tijdens het Stadsgesprek op 9 maart 2023) en de mondelinge wensen van veel fracties (zoals tijdens de raadsvergadering op 1 februari 2023) geven concreet aan dat 1 á 2 bouwlagen op de bestaande 2 of 3 bouwlagen bedoeld wordt met “hoogbouw” in de Omgevingsvisie 2040. De voormalig wethouder Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, heeft iedereen gehoord en alles overziend op 12 mei 2022 in het eerste Stadsgesprek aangegeven het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 a 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving. Echter, in de Structuurvisie 2013-2030 is wel tot 50 meter (en in de praktijk nog meer) toegestaan. Dit doet géén recht aan de participatieopbrengst welke aangeeft dat hoogbouw niet gewenst is. En evenmin strookt het met hetgeen het college en politieke fracties nu aangeven te bedoelen: 1 a 2 bouwlagen bovenop de bestaande 2 of 3 bouwlagen. Bovendien borgt de Omgevingsvisie niet de kwalitatieve overgang van stad naar platteland/natuur en het behoud van het illusielandschap. Om de opbrengst van de participatie recht te doen en te borgen in de Omgevingsvisie 2040 en om hetgeen de gemeente en de politieke fracties nu mondeling zelf ook aangeven dan ook vast te leggen, vraag ik, dat concreet als maximale bouwhoogte moet worden opgenomen 5 bouwlagen (boomhoogte). De bouwhoogten die er nu in staan op basis van de Structuurvisie 2030, dan wel de gehele structuurvisie moet uit de Omgevingsvisie 2040 verwijderd worden. Voorts meen ik, dat in de Omgevingsvisie moet worden opgenomen, dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van de wijk/het gebied bepaald moet worden of en zo ja waar, deze bouwhoogte gerealiseerd kan worden. Deze maximale bouwhoogte moet passen in de wijk/het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben. Er moeten concrete doelstellingen worden opgenomen op het gebied van het behoud van voldoende daglicht, privacy, rust en openbaar groen in de omgeving van hoogbouwprojecten. De onbegrijpelijke drang om te bouwen kan via begrenzingen in de omgevingsvisie worden ingeperkt ten voordele van zaken die voor de Hilversumse samenleving van groter belang zijn: meer openbaar groen, behoud illusielandschap, behoud dorps karakter en tuinstad, welzijn en prettige leefomgeving. Hilversum vraagt niet om groei. De gedachte dat het bouwen van woningen iets oplost is een drogreden. De vraag van woningzoekenden die van elders komen zal op deze plaats altijd enorm blijven, ongeacht hoeveel je bouwt. Je maakt Hilversum alleen minder aangenaam voor de Hilversummers. Sturen met maatregelen voor woningtoewijzing is het aangewezen middel. Handhaving van de bevolking van Hilversum op het huidige aantal is realistisch. Geboorte- en sterftecijfer zijn in evenwicht. Er moeten toch een keer grenzen worden gesteld aan de groei, doe dat dan nu direct en stop met het verstedelijken van een nu nog aangename dorpse stad. Stap uit de MRA en hou op met metropool denken.	48 F
1305560	In het Ontwerp is onvoldoende aandacht voor mensen met een beperking, waaronder begrepen ouderen met beperkte mobiliteit. Op diverse beleidsvelden moeten, in afstemming met belangenorganisaties, concrete richtinggevende normen ontwikkeld worden waaraan Hilversum in 2040 moet voldoen, om deze groep inwoners volwaardig aan de samenleving deel te kunnen laten nemen. Deze doelen moeten expliciet in de Omgevingsvisie worden opgenomen teneinde deze kwetsbare groep mee te kunnen laten (blijven) doen. Behalve aan aanpassingen aan de infrastructuur en de veiligheid moet dan ook gedacht worden aan voorrang voor bouw en verbouw naar levensloopbestendige woningen en hofjeswoningen. Dit bevordert tevens de doorstroming op de woningmarkt.	48 G

1305560	In de Omgevingsvisie 2040 wordt uitgebreid aangegeven dat de fiets een veel belangrijker rol zal moeten gaan spelen in de vervoersmix binnen Hilversum. Het ontbreekt echter aan keuzes en concrete/toetsbare, richtinggevende normen hoe dat gerealiseerd gaat worden. Ook de opbrengst van de participatie geeft aan, dat er meer ruimte voor de fiets moet komen. Ik roep u dan ook op, om in de omgevingsvisie duidelijke en toetsbare uitspraken te doen over: • het instellen van 30 km zones, waar / fasering in de tijd / herinrichting straten en wegen; • het verbeteren van fietspaden en fietsroutes en inrichten van straten als fietsstraat (fiets heeft voorrang), waar / fasering in de tijd / herinrichting; • geef op alle rotondes in heel Hilversum voorrang aan fietsers, het is nu verwarrend en onveilig omdat dit nog niet overal zo is; • verbeteren van fietspaden en verlichting: de fietspaden die er al zijn worden niet voldoende onderhouden, de breedte voldoet niet meer aan het huidige gebruik (o.a. bakfietsen), neem een planning op; • scheiden van langzaam en snel fietsverkeer, de ontwikkelingen met speed-pedelecs en allerlei nieuwe vormen van snelle e-bikes, groepen race-fietsers, etcetera, vereist een herziening van het weggebruik door tweewielers. Geef aan wat de gemeente binnen de gemeentelijke verordeningen en de herinrichting van wegen en straten hieraan wil gaan doen; • er wordt in de ontwerp omgevingsvisie gesproken over transferia aan de rand van de stad, waar automobilisten kunnen overstappen van de auto op de fiets. Daar horen behalve veel parkeerruimte voor auto's ook fietsenstallingen en oplaadpunten bij en dat aan alle windstreken van Hilversum. Die ruimte is niet aangegeven in de omgevingsvisie. Geef aan waar u die ruimte gaat vinden en geef ook duidelijk aan, dat die voorzieningen voorrang krijgen op het aanleggen/uitbreiden van bedrijfsterrein/kantorenbouw; • het parkeren van fietsen in de binnenstad is al heel lang een hoofdpijndossier in Hilversum. Het helpt niet om daar maar vaag over te blijven doen. Leg de ambitie vast om voldoende parkeerplaatsen voor fietsen te realiseren. Het gebruik van de fiets kan alleen een groot succes zijn, als je die ook kunt parkeren op de plek waar je moet zijn. Bouw je een nieuwe bibliotheek, dan kan die niet zonder (gratis) fietsenkelder. U wilt de parkeernorm voor auto parkeren bij woningen verlagen? Stel eerst maar vast dat bij iedere locatie die publiek trekt er een verplicht aantal fietsplekken hoort. Neem die norm op en maak het realiseren van woningen zonder parkeerplaats afhankelijk van het behalen van een doelstelling voor fietsplekken in de binnenstad. Ik vraag niet om gedetailleerde uitwerking op alle aspecten, maar ten minste duidelijke uitspraken over het streven en de ambitie op deze onderwerpen, zoals dat hoort bij een visie. Geef houvast aan toekomstige ontwikkelingen. Dat kan met uitspraken als "tenminste", "aanzienlijk meer", "met voorrang", x-procent binnen 5 jaar, e.d.	48 H
1305560	Hilversum is omringd door natuurgebieden. Iets waar Hilversum zich graag op laat voorstaan. Deze natuur staat echter onder grote druk. Een belangrijk verschil tussen een natuurgebied en een stadspark is, dat je in een natuurgebied het gevoel kunt krijgen, heel ver van de bewoonde wereld te zijn. Er is wel een stad, maar we zien hem niet! In het participatietraject werd dit relatief onbekende begrip verrassend veel genoemd. Het is typisch iets wat hoort bij de kleine stukjes natuur die we in het Gooi nog hebben kunnen redden van de expansiedrift en de bewoners van Hilversum waarderen dit. Daarom willen we het illusielandschap koesteren. Het is een groot goed, wat niet verkwanseld mag worden door het waandenkbeeld, dat een paar hoge gebouwen neerzetten op termijn iets oplost. Uiteraard maakt u een paar projectontwikkelaars blij. Maar is B&W daarvoor aangesteld? Hebben de inwoners van Hilversum daarom deze gemeenteraad gekozen? Om het illusielandschap te behouden is het zaak om geen hoogbouw te plegen in Hilversum en al helemaal niet aan de randen. Daarom moet de in de Omgevingsvisie opgenomen Structuurvisie 2013 – 2030, die bouwhoogtes toestaat tot 50 meter, eruit gehaald worden en vervangen worden door een normering bouwhoogte van maximaal 5 bouwlagen (boomhoogte). Er moet ook worden opgenomen dat er aan de randen van Hilversum géén hoogbouw kan worden toegestaan. De wat hogere bouw zal in het centrum moeten worden geplaatst om het beeld illusielandschap te kunnen behouden. Dat moet de kwalitatieve overgang van stad naar platte land/natuur gaan borgen en bijdragen aan het behoud van het dorpse karakter van Hilversum.	48 I

1305560	Het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad is de essentie van de participatieopbrengst. Dat klopt ook met de wens voor slechts geringe groei van de stad. Niet het accent op groei en economische ontwikkeling leggen, maar het dorpse karakter en de leefbaarheid vooropstellen. Hilversum is niet de plaats voor economische groei die meer ruimte vraagt. Hilversum voldoet nu nog aan de menselijke maat en het gevoel bij de natuur te leven. Verkwansel dit grote goed niet en blijf verre van megalomane metropool gedachten en projectontwikkelaars. Je kunt niet ongestraft happen blijven nemen uit het dorp. Voor Hilversum moet het uitgangspunt zijn, dat economische groei bestaat uit vermeerdering van de toegevoegde waarde, bij het verminderen van het ruimtegebruik voor economische activiteiten. Ik pleit ook voor het opnemen van een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen, of in ieder geval boomhoogte (20 meter) als norm. Met dat uitgangspunt in de Omgevingsvisie kan vervolgens in de wijken met de bewoners samen gekeken worden wat waar mogelijk is, voordat er gebouwd wordt. Met goede inpassing qua plek, hoogte, bouwstijl etc. Rekening houdend met plekken om elkaar te ontmoeten, de zichtlijnen van Dudok en het illusielandschap als voorwaarden voor bouw. Waar er gebouwd wordt moet dat gebeuren met respect voor het dorpse karakter en in een architectonisch hoogwaardige stijl, die past bij de bestaande bebouwing. Speciale aandacht moet worden gegeven aan het bouwen van hofjes. Dit past bij de woningvraag van de oudere inwoners, bevordert daardoor de doorstroming op de woningmarkt, biedt mogelijkheden voor meer openbaar groen en tegengaan van hittestress. Bij het dorpse karakter hoort zeker ook het realiseren van tenminste een gemiddelde hoeveelheid openbaar groen per woning, vergeleken met de landelijke normen. Neem daarom in de Omgevingsvisie op, dat er voor 2040 25 m2 meer openbaar groen per woning zal zijn dan nu, opdat Hilversum, hiermee op bijna het landelijk gemiddelde uitkomt. Dan kan er een stadspark worden gerealiseerd, waterberging, groene assen, prettige binnenstedelijke wandel- en fietsroutes en een "zachte" overgang tussen stadsrand en omringend landschap.	48 J

zaaknummer:	Zienswijze: 49	verwerkt in nota Zienswijze
1305568	zie bijlage: 20230412 Zienswijze bijlage bij Natuurmonumenten Zienswijze Concept Omgevingsvisie Hilversum 2040 - Natuurmonumenten	49

Natuurmonumenten

5.1.2.e
Postbus 2166
5.1.2.e

T (5.1.2.e
www.natuurmonumenten.nl

IBAN 5.1.2.e
BIC 5.1.2.e

KvK nr. 5.1.2.e

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Hilversum
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Datum	12-04-2023
Behandeld door	5.1.2.e
Telefoonnummer	5.1.2.e
Ons kenmerk	-
Uw kenmerk	-
Natuurgebied	Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen
Onderwerp	Zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040

Geachte lezer,

Allereerst wil Natuurmonumenten u complimenteren met het ontwerp van de Omgevingsvisie voor 2040. In de Omgevingsvisie worden volgens Natuurmonumenten de juiste denklijnen uitgezet. Medewerkers maar ook bewoners, agrariërs en natuurbeschermers van de gemeente Hilversum kunnen hiermee aan de slag.

De gemeente Hilversum spreekt haar wens uit om stedelijk te verdichten. Hiermee wordt erkent dat Hilversummers veel belang schenken aan de natuur. Dit ondersteunen wij ten zeerste. Wij zijn enthousiast dat de gemeente Hilversum zich uitspreekt om de connectiviteit van natuurgebieden te stimuleren, behouden en verbeteren. Hiermee kunnen diverse populaties flora en fauna zich beter verplaatsen. Dit draagt bij aan de inspanningen van het Programma Groen Hilversum 2040.

Graag maakt Natuurmonumenten van de mogelijkheid gebruik om enkele algemene opmerkingen te maken over de Omgevingsvisie. Daarnaast vragen wij artikelsgewijs aan u om nog een aantal zaken mee te nemen in uw overwegingen. Natuurmonumenten hoopt dat u deze opmerkingen plaats binnen de context dat Natuurmonumenten eigenaar is van veel grond rondom en in de gemeente Hilversum. Wij denken graag actief mee over de staat van de natuur. Natuurmonumenten streeft naar een goede verstandhouding met de gemeente Hilversum.

2.2 Positie in de regio

Natuurmonumenten wil de gemeente Hilversum op het hart drukken om met betrekking tot natuur buiten de grenzen van gemeente te kijken. Ecosystemen houden geen rekening met gemeentegrenzen. Een voorbeeld hiervan is het Hocras-terrein. Op dit terrein gaat in de toekomst een school met 1200 leerlingen komen (Montessori Lyceum Gooise Meren). De belasting van deze school komt te liggen in natuurgebieden van de gemeente Hilversum (Bantam en Fransche Kamp). De uitgang van deze school is namelijk gevestigd aan de N236. Meermaals per dag zullen leerlingen voor enorme verstoring zorgen. Wij roepen de

CBF

gemeente Hilversum op om in hun Omgevingsvisie op te nemen dat zij actief en systematisch met omringende gemeentes, terreinbeherende organisaties (TBO's), boa's en bewoners in gesprek gaan over mogelijke natuuropgaves.

Ten opzichte van connectiviteit van verschillende gebieden is het belangrijk om de verbinding met andere gemeenten actief op te zoeken en verbindingen concreet in de omgevingsvisie te zetten. Een voorbeeld is de agrarische gebieden rondom de Hilversumse meent. Deze kunnen tezamen met deels een biologische agrarische functie, dienen om de 'S Gravenlandse Buitenplaatsen te verbinden met het Naardermeer. Goed om samen met de TBO's, de agrariërs en de provincie hier actief over in gesprek te gaan.

2.3.3. Denkrichtingen

Natuurmonumenten herinnert de gemeente Hilversum eraan dat water en bodem sturend moeten zijn bij alle keuzes die worden gemaakt in de ruimtelijke ordening. Zoals wordt geconcludeerd op pagina 23 gaan *"Opgaven voor de regio … over een integrale aanpak van het watersysteem om verdroging tegen te gaan, natuur te beschermen en waterkwaliteitsdoelen te halen, óók als voorwaarde voor ontwikkelingen in het stedelijk gebied."*. In hoofdstuk 3.2.1 over biodiversiteit en hoofdstuk 4.2 over de ontwikkeling binnen de bestaande stad wordt het concept van 'Water en bodem sturend' te weinig toegepast. Natuurmonumenten pleit om ook in deze hoofdstukken duidelijk te maken dat water en bodem sturend is.

4.3.4. Maatregelen

Natuurmonumenten is van mening dat de gemeente Hilversum de juiste denkrichtingen uitzet in haar Omgevingsvisie. In de steeds drukker wordende randstad is het belang van natuur enorm groot. Wel is Natuurmonumenten geïnteresseerd in de uitwerking van deze denkrichtingen in concrete voorstellen. Wij zien een verschil met bijvoorbeeld denkrichtingen met betrekking tot mobiliteit. De maatregelen met betrekking tot mobiliteit zijn concrete beleidsmatige maatregelen. Natuurmonumenten wil graag in de Omgevingsvisie een concrete vertaalslag zien.

4.3.5. Partners

Natuurmonumenten zou graag zien de gemeente Hilversum actief de samenwerking opzoekt met omringende TBO's waaronder Natuurmonumenten. Hiervoor volstaat één overleg per half jaar in onze ogen voor. Wij denken zowel op bestuurlijk als op project niveau graag mee over de uitdagingen waar de gemeente Hilversum voor staat. U kunt bovenstaande als een handreiking zien om ons actief te betrekken.

5.1 De Omgevingsvisie als stip op de horizon: samenbouwen aan Hilversum 2040

Natuurmonumenten vindt dat de gemeente Hilversum in samenwerking met de provincie en omringende gemeenten duidelijkheid moet scheppen rondom ruimtelijke keuzes. Er is voor landbouw, recreatie en natuur genoeg ruimte rondom Hilversum. Het belangrijkste is dat er keuzes worden gemaakt welke bestemming waar prioriteit heeft. Daarnaast blijft water en bodem daarbij sturend. Dit werd mede bevestigd door alle partijen tijdens de sessies over het creëren van een toekomstbestendige heuvelrug van de regio Gooi en Vechtstreek.

Concluderend
Natuurmonumenten wil altijd meedenken over uitwerkingen van de Omgevingsvisie en over de unieke flora en fauna die voorkomt in ons mooie gebied. Als u vragen heeft over bovenstaande zienswijze schroom niet om contact met ons op te nemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Gebiedsmanager Gooi en Vechtstreek
Vereniging Natuurmonumenten



Contactpersoon:
5.1.2.e
Medewerker public affairs Noord-Holland
Vereniging Natuurmonumenten
5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 50	verwerkt in nota Zienswijze
1305571	zie bijlage: 20230412 Zienswijze bijlage bij WJV Bewoners vinden Arenapark ontwikkeling megalomaan plan clean	50

Bewoners vinden Arenapark ontwikkeling megalomaan plan.

Vier jaar lang hebben bewoners uit de omgeving van het Arenapark deelgenomen aan bijeenkomsten over het Arenapark, maar veel heeft het niet opgeleverd. Het plan dat binnenkort aan de gemeenteraad wordt voorgelegd is een megalomaan plan, dat tot een verstedelijking van Hilversum leidt, veel druk op de omliggende natuur geeft en tot een verkeersinfarct gaat leiden aldus de omwonenden.

In het oorspronkelijk masterplan uit 2020 werd voorzien in 100 woningen en 81.000 m2 extra (vnl. kantoor) ruimte op het Arenapark, maar in maart 2022 heeft de toenmalige wethouder Annette Wolthers (D66) het aantal woningen naar 1200 woningen verhoogd. De bewoners geven aan dat woningen gezien de woningnood zeker belangrijk zijn, maar een verdubbeling van de bestaande kantoorruimte en daarnaast drie keer Anna's Hoeve op die paar percelen die braak liggen is waanzin. Vrijwel alle Hilversummers hebben keer op keer aangegeven een tuindorp te willen blijven, maar worden keer op keer teleurgesteld door de lokale politiek.

De huidige coalitie (zonder D66) heeft in het Coalitieakkoord aangegeven dat het Arenaparkplan beperkt moest worden en dat ingezet moet worden op "goede ruimtelijke kwaliteit met veel groen en behoud van de zichtlijnen". Om die reden is het aantal woningen iets naar teruggebracht naar ca. 900 en daarnaast 112.000 m2 extra (vnl. kantoor) ruimte.

De bewoners maken zich ook zorgen over de verkeersstromen, die zulke aantallen woningen, kantoorruimte en sportfaciliteiten met zich meebrengen. De Diependaalselaan, Soestdijkerstraatweg, Emmastraat en Utrechtseweg staan nu al iedere ochtend en avond helemaal vast en dan komen daar nog een paar duizend auto's bij. Ook een Kiss en Ride aan het Laapersveld, maakt een toch al gevaarlijke verkeerssituatie met honderden kinderen die van en naar school fietsen, nog gevaarlijker.

De gemeente is al langere tijd bezig met een verkeer/parkeeranalyse, maar ook zo kort voor de besluitvorming is die studie nog niet beschikbaar. De bewoners geven aan dat de architect en projectleider zelf ook aangeven dat het plan zonder mobiliteitstransitie niet gaat werken. De vraag is natuurlijk of die transitie er wel gaat komen, nu het aantal auto's de afgelopen jaren landelijk flink toegenomen zijn en over een aantal jaar alleen nog maar elektrische auto's verkocht mogen worden.

Ook de financiële onderbouwing van het gehele plan bevat veel hiaten. Wat zijn de bijdragen vanuit de provincie, het rijk, ProRail en hoe zijn de grondposities verdeeld? Dit geldt bv. ook voor de financiële onderbouwing van de verplaatsing van het station.

En niet onbelangrijk, hoe is de stikstofonderbouwing van zo een groot bouwproject en al het extra verkeer met alle omliggende natuurgebieden? Dit zal de bestaande druk op de omliggende natuur verder vergroten en levert een groot gevaar op voor het natuurgebied dat Hilversum omringd.

Mocht de gemeente Hilversum deze plannen toch door willen drukken dan overwegen de bewoners juridische stappen.

Dit soort exorbitante plannen moet stoppen om de leefbaarheid in Hilversum te behouden. Stop de verstedelijking van Hilversum en laat politici zich bedenken wat de (electorale) consequenties zijn voor later.

Omwonenden Soestdijkerstraatweg, Laapersweg en Laapersveld

Zaak nummer:	Zienswijze: 51	verwerkt in nota Zienswijze
1305573	zie bijlage: 20230412 zienswijze Omgevingsvisie 2040 - Willibrorduslaan 105	51

Aan gemeenteraad en college van B&W
Gemeente Hilversum

Hilversum, 12 april 2023

Betreft: zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum

Geachte raad, geacht college,

In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 wordt op pagina 52 gesproken over een Rondje Hilversum waarbij een stukje in de wijk Kerkelanden ontbreekt. Dat is vreemd, want het fietsrondje kan gewoon via de fietsknooppuntroute vervolgd worden. Hier inspelen op een nog aan te leggen stukje heeft in mijn ogen geen enkele zin. Het Rondje is immers goed te vervolgen.

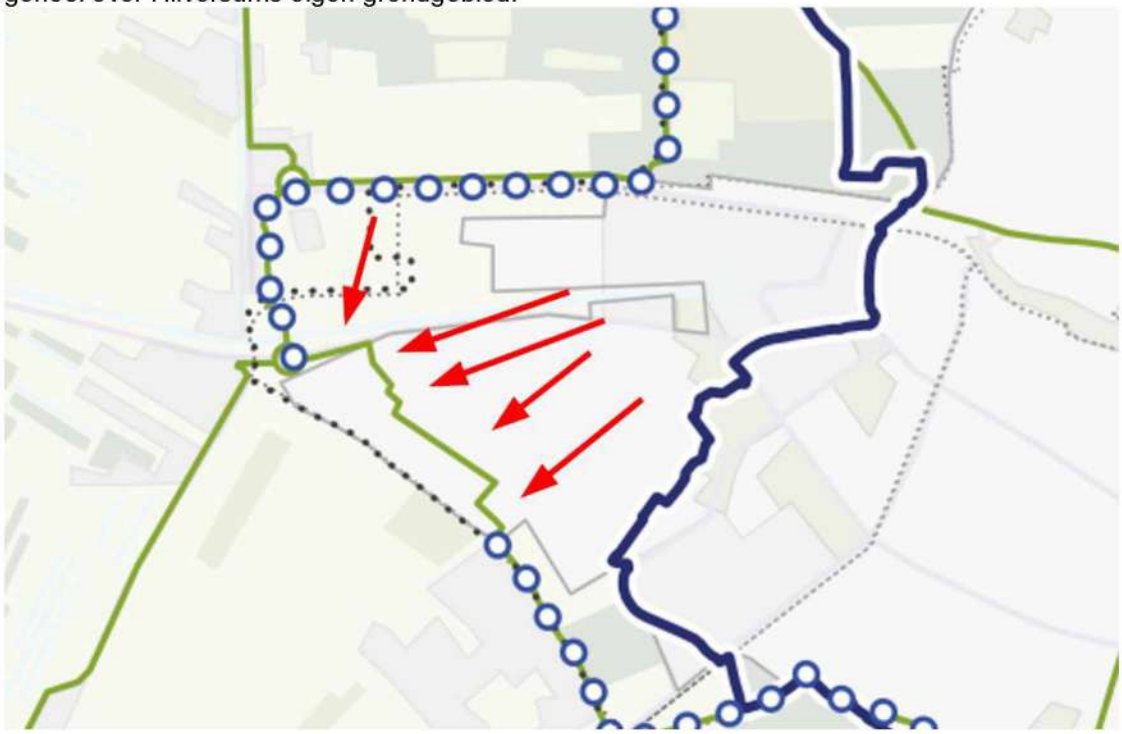
Eerder, in december 2022, is het Programma Groen Hilversum 2040 vastgesteld waarin indirect een verwijzing wordt gemaakt naar hetzelfde ontbrekende stukje. In 2010 is er al eens serieus gekeken naar het oplossen van deze onderbreking, maar werden er veel uitdagingen gezien in de toen geschetste oplossing. In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 en het Programma Groen Hilversum 2040 blijft alles open voor interpretatie. Ik wil graag een concreet voorstel doen hoe het Rondje Hilversum definitief kan worden rondgemaakt opdat daar geen toekomstig ontbrekend stukje meer zal zijn.

Overwegende dat:
- in de Ontwerp Omgevingsvisie 2040, pagina 52, een plaatje van het Rondje Hilversum is opgenomen
- dit Rondje stopt ter plaatse van de kruising tussen de Raaweg en het fietspad richting de sportvelden, en weer verder gaat bij het stoplicht op de kruising Vreelandseweg en de brug naar 's-Graveland
- in het document Programma-Groen-Hilversum-2040 op pagina 80 hetzelfde gebied wordt aangemerkt als "Zoekgebied voltooien Rondje Hilversum"
- in het document Uitvoeringsprogramma-Programma-Groen-2023-2026 op pagina 19 een schets is opgenomen van het maken van een natuurverbinding Raabos-Raaweg waarin een suggestie lijkt te zijn aangebracht voor een fietspad direct langs de sloot langs de sportvelden
- vereniging De Groene Meren in 2010 is gaan fietsen met de toenmalige wethouder
- daarbij geconstateerd is dat het niet haalbaar is om het ontbrekende stukje over niet-Hilversumse grond te laten lopen
- destijds een bestuurlijke toezegging is gedaan dat het ontbrekende stukje van het Hilversumse Rondje niet over grond van een andere gemeente zal worden aangelegd
- het grondgebied van gemeente Wijdemeren aldaar agrarische bestemming heeft
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren een verstoring van de ecologische relatie aan de kant van N201 optreedt
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren de privacy van omwonenden wordt aangetast
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren deze gemeente, diverse private terreinen en diverse boerengronden betrokken zijn wat onderhandelen complex maakt
- het aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren kostbaar is en deze kosten onnodig zijn

Net als de toenmalige wethouder zie ik het aanleggen van het ontbrekende stukje van het Rondje Hilversum op grondgebied van gemeente Wijdemeren niet als logisch en niet als haalbaar.

In onderstaande afbeelding is een deel van het Rondje aangegeven door de lijn met rondjes. Het totale Rondje is opgenomen in het Ontwerp op pagina 52. De onderbreking is zichtbaar. Ik zie het tracé over de groene lijn als logische en haalbare optie voor het rondmaken van het Rondje. Deze

groene lijn is onderdeel van het “fietsknooppunten netwerk” en past naadloos in het Rondje Hilversum, geheel over Hilversums eigen grondgebied.



Ik verzoek u het Rondje Hilversum conform afbeelding ‘compleet’ te maken in de Omgevingsvisie 2040.

Tevens verzoek ik u bij eventuele toekomstige plannen met betrekking tot fietsroutes buiten het grondgebied van Hilversum het aan Hilversum grenzende stukje grondgebied van gemeente Wijdemeren dat ‘parallel’ loopt aan het genoemde stukje van de fietsknooppuntenroute definitief buiten planvorming te houden.

Zaak nummer:	Zienswijze: 52	verwerkt in nota Zienswijze
1305516	zie bijlage: 20230411 Zienswijze bijlage bij C.R. 230316 Inspraak Omgevingsvisie Hilversum 2040	52

Aan Michel 5.1.2.e
Van 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

Ontvangen door Informatiebeheer
11 APR. 2023
Zaaktypegroep

12/4/23

Hierbij mijn inbreng

Morgen 5.1.2.e

230316 Inspraak Omgevingsvisie Hilversum 2040

Pgn

1 De voorplaat ziet er prachtig uit. Net Kuopio in Finland.

2 –

3 Op dit moment is Hilversum geen fijne plek meer om te wonen vanwege houtstook. Te veel in woonwijken en tevens op onkundige en verboden wijze. Kost extra levensjaren. Hilversum was een gezonde woonomgeving. Amsterdamse bleekneuzen knapten hier op. In en rondom bijvoorbeeld de Rozenstraat zouden ze nu afknappen vanwege de extreem vieze lucht in de avonduren. Ook overdag stoken enkele bewoners nu hout in Hilversum. Vieze lucht kost elke Nederlander nu al 1 jaar van zijn leven. Ik schat in dat het met de huidige vieze houtstooklucht er aan toegevoegd sinds de extreme energieprijzen verhoging voor jongeren in onze dichtbevolkte buurten wel 5 levensjaren kost. **Duurzaamheid: Energie:** In de Rozenstraat worden nu de gasleidingen vervangen. Die liggen er al sinds 1927. Dat vind ik duurzaam. Duurzaam is ook overstappen op waterstof. Mijn voorstel: in de lijn van thuisaccu's voor zonnepanelen opbrengst hebben we in elke tuin een waterstofproductieapparaat. Waterstof kan iedere scholier al produceren met behulp van elektrolise. Maar het moet natuurlijk veilig en veilig worden opgevangen en samengeperst in een tank net als bij auto's op waterstof. Bedrijven als Intergas en Remeha, die nu gasketels maken, zouden ook dat soort apparaten voor huisgezinnen kunnen produceren. Een grotere voor een flat regelt de woningbouw of de gemeente. **Natuurgebieden:** Bomen zijn ons belangrijkste wapen tegen verdroging en oververhitting. De afgelopen jaren hebben we een volkomen foutief natuurbeleid gehad door bomen te kappen en er zandvlaktes voor aan te leggen om "oude natuur te herstellen". Tegen de wens van insprekers in in bijvoorbeeld de Zuiderkerk in. Ontzettend kortzichtig dienen we nu met spijt te evalueren. Bomen beschermen ons tegen oververhitting. Onder bomen kan het tot 20 graden minder warm zijn. **Sociale cohesie:** die zie of zag je vooral in kleine dorpen zoals

Kortenhoef. Om die sociale cohesie te behouden. Die je vooral te voorkomen dat mensen met een zak geld van buiten hier huizen kunnen kopen. A;s het gebeurt, dan duurt het meestal 10 tot 25 jaar voordat mensen in een nieuwe woonplaats zijn opgenomen en volop meedoen. Eigen volk eerst bij het toewijzen van woningen is voor sociale samenhang, levendigheid van een woonplaats en voortbestaan van bedrijven van het grootste belang. Kijk maar eens hoe de Zeeuwse dorpen op dit moment ontvolkt worden. Nike en banken, die gebruik maken van het halfjaarlijks tot tweejaarlijks wisselen van expats hebben een enorm ontwrichtende werking op onze samenhang. Mijn jonge huurders zijn totaal niet buurtgericht en verdwijnen meestal al na een jaar. Soms met achterlating van tienduizenden euro's studieschuld. Ook links en rechts van ons wonen nu mensen met een buitenlandse achtergrond. Het contact is minimaal en dat ligt maar zeer beperkt aan ons. Andere delen van de Rozenstraat en andere straten in onze buurt zijn zeer hecht. Daar wordt duurzaam gewoond= in dit geval tientallen jaren in hetzelfde huis. Samenhang groeit. Maar best langzaam. **Veiligheid en meedoen:** De doelstelling dat (alle)Hilversummers vitaal, gezond en veilig kunnen meedoen, wordt op meerdere punten geschonden. Ik denk hierbij aan het niet verschaffen van trapliften in noodsituaties (eigen ervaring, wij hebben de hypotheek moeten verhogen) en het plaatsen van trapliften aan de verkeerde dus gevaarlijke zijde. Ook door dat beleid gebeuren de meeste (val)ongevallen thuis. Aan nieuwe trappen in huizen worden geen optimale eisen gesteld en oude huizen worden niet gecontroleerd op de veiligheid van de trappen. Traphekjes tot een bepaalde leeftijd zijn (nog) niet verplicht en voor ouderen en evenwichtsgehandicapten zijn er geen verplichtingen voor een dubbele leuning en trapgebruik alsof het een ladder betreft. De optimale traptrede is 30 cm diep en ongeveer 17 cm hoog bij mijn weten. Dat is wetenschappelijk onderzocht (NRC 27/5/18) Vitaliteit heeft ook te maken met gezonde buiten- en binnenlucht en gezond voedsel. Van de week ontmoette ik een Surinaamse man die woont nabij de Rotterdamse Maastunnel. Hij verbouwt al jaren zijn Surinaamse groenten in eigen achtertuin. Onder de rook van niet

alleen verkeer maar ook vele giftige bedrijven. Mijn schoonzuster deed dat ook in Velp onder de rook van Biliton en is binnen 15 jaar aan botkanker gestorven. Ik weet van een Chinese achtertuin in Hilversum Oost, waar de tuinkweek uit de achtertuin aan klanten wordt verkocht... 4 miljoen Nederlanders kunnen niet of niet GOED rondkomen en kopen mede daarom slecht voedsel al of niet bij winstmaximalisator Albert Heijn of een andere winkel. Deels vanwege de armoede deels vanwege de smaak of het aantrekkelijke uiterlijk en de na marktonderzoek uitgekiende aantrekkelijke verpakking. Te zoute chips en te zoete dranken kunnen net zo slecht voor de gezondheid zijn als tabak. Maar het beleid daarop ontbreekt. Hilversum zou kunnen controleren en de aanvoer binnen de gemeentegrenzen vanuit de eigen doelstelling = gezondheid kunnen verbieden. De rijksoverheid is door de dieper denkende mondige burgers, die nog stemmen, vandaag niet voor niets afgestraft. Beleid moet deugen! Werknemers staken niet voor niets. Arm ***gemaakte*** burgers aan de onderkant van onze maatschappij kunnen niet meedoen. **Denkrichting:** Uit de boze reacties uit de zaal tijdens de inspraakavond vorige week leid ik af dat niet alles goed gerapporteerd is wat burgers hebben ingebracht. Van bedrijven heb ik geen protest gehoord. Zeer opvallend. Eerder tussentijds overleg had waarschijnlijk tot minder protest geleid. Te veel verdichten van woningbouw leidt ook tot woonarmoede. De groei van woningen per wijk lijkt uit balans. Verdichting is vooral mogelijk in wijken waar arme slecht opgeleide mensen wonen, die zich minder kunnen weren. Zij bezitten zelden grond en woningen. Er wordt vaker voor en over hen beslist. Het bekijken per wijk wat er *mogelijk* is zou wel eens een valkuil kunnen zijn, waardoor Hilversum als totaal steeds verder uit evenwicht raakt. In Trompenbeg is weinig te verbeteren en kan ook weinig worden bijgebouwd. In Noord en Oost dient de vergroening de hoogste prioriteit te krijgen. Nu bomenplanten tegen toekomstige extreme hitte is van het hoogste belang. Maak Hilversum een dertigkilometerdorp en er kunnen op plekken waar de armste 25% van de Hilversummers wonen minimaal 100.000 bomen worden bij geplant. En rondom Hilversum het dubbele aantal. Het blijft de vraag

of we nog op tijd zijn. Hitteonheil kondigt zich steeds nadrukkelijker aan. Bijna elke kapvergunning wordt echter gehonoreerd en van herplantingsplicht (van het dubbele of driedubbele aantal lees ik al 20 jaar niets. Juist bij ons nieuwe ziekenhuis, waar duizenden bomen gekapt zijn, zou dat de hoogste prioriteit moeten krijgen. Kleine bomen leveren nog geen 10% van de koelte die grote bomen onder het bladerdek leveren.

4 **Stad of dorp?:** Ommuurd of niet ommuurd. Dat onderscheid is al twee eeuwen uit de tijd. In dit plan gaat het om het benoemen, versterken en behouden van de oude kwaliteiten. Een deel daarvan moet al weer heroverd worden. En het gaat om toevoegen van nieuwe kwaliteiten, die in de toekomst noodzakelijk zijn. Zoals schaduwrijke lommer in het warme halve jaar. Bossen trekken regen aan. Zo'n omgeving heeft Hilversum steeds harder nodig.

5 –

6 Graag bomen en gevelgroen toevoegen; dode boom wegens gaslek in de Anjelierstraat s.v.p. vervangen.

7 –

8 –

9 –

10 –

11 –

12 –

13 – In te voegen± Alle woningen i°isoleren tot klasse A. Eigenaren die dat niet kunnen betalen zonder hun huis te verkopen krijgen een renteloze lening.

14 –

15 Foto: Hier ontbreekt gevelgroen tegen hittestress

16 –

17 –

18 ?de algemene denkrichting is opgenomen in bijlage B: DIE ONTBREEKT. 18 onderwerpen van foto niet even opgesomd IN H3 wel? Trendstudie C=? ontbreekt

19 /bijlag E ontbreekt Zo gaan goede ideeën over het milieu makkelijk de mist in

20 /

21 /

22 /

23 /

24 /Die goede arbeiderswoningen van toen hebben nu meermaals verrotte kozijnen en zijn niet genoeg geïsoleerd. Door een teveel aan fijnstof (ook houtstook) ademen we nu gif in wat nu *gemiddeld* twee tot vijf jaar van ons leven kost Dat is geen goed leven meer. De gezondheid zakt in Hilversum door het ijs.

25 /Verder verdichten maakt Hilversum minder groen en vergroot de kans op burenruzies = woonkwaliteitsverlies./In de jaren 60 werd Hilversum ook al verder verdicht. Daar moet je niet mee doorgaan. De Amsterdamse Planciusbuurt bijvoorbeeld is zo ver verdicht dat bomen en bezonning van lage kwaliteit zijn. In Kerkelanden vind ik ook te weinig bomen en gevelgroen.

26 /Onleesbaar kaartje

27 /Onleesbaar kaartje

28 /Deels onleesbaar kaartje met alleen de treintijden zelf = een derde deel van de totale reistijd m.u.v. Almere

29 /

30 Banengrafiek. Ongeveer 10.000 of meer banen gaan naar niet-Hilversummers. Dat geeft heel veel extra verkeersvervuiling door auto's. Ook door inwoners die elders werken.

31 –

32 Onleesbaar kaartje

33 Groenkansen zijn nu onderbenut, het dorpse karakter gaat deze eeuw steeds meer verloren is mijn indruk

34 Door armoede en veel te ver gaande digitalisering kunnen steeds meer mensaen niet meedoen

35 OK

36 Openbare ruimte, punt 4, moet niet eng zijn voor vrouwen 5: let op: Hilversum is al overbewinkeld 8: Houtstook is ontzettend ongezond en moet zo snel mogelijk bestreden worden. Maak **kachelbezit** in 2040 strafbaar.

37 6: Openbaar vervoer moet frequenter niet per uur overdag, maar per 15 minuten. Per uur is nu al uit de tijd. Vrijwel niemand gaat met lijn 3 van/naar Tergooi.

38 Onleesbaar

39 1221 Maak het vrij groen, groen boven stenen. Centreum: is ook zeer stenig . Verkeer: hou een maximum van 30 aan binnen de bebouwde kom. Juist ook voor snelfietswegen. Laat fietsers bij verkeerspleinen tegengesteld = met de klok mee rijden. Zo zitten ze nooit in dee dode hoek van automobilisten. Dat scheelt heel wat ongevallen.

40 –

41 OK

42 19: Houtstook leidt ook tot hoge zorgkosten. 20: Eetgewoonten volgen aanbod en prijs. 21: Overkapping tegen regen en beschutting tegen wind zoals bij abri's nodigt uit. 22: Dus geen houtstook of vuurwerk. 24. Dus ook voor ouderen en gehandicapten: elke 200 meter een bankje om te zitten met een symbool als in trein en bus dat jongeren plaats moeten maken voor ouderen en gehandicapten. Meer dan 200 meter bewegen is voor hen moeilijk(er)== punt 25. 27: De Kleine Lelie is er wel, maar veel te vaak dicht of niet beschikbaar voor spontaan en ontspannen bezoek. Vooral in de avond zeer ontoegankelijk. Herbouwen na brand gaat extreem traag. 29. Tuinhuisjes beschikbaar stellen voor bewoning door studenten vermindert de woningdruk zonder bouwplicht.

43 Onleesbaar schema transitie

44 Onleesbaar

45 Onleesbaar

46 Deels onbleesbaar

47 Begrijpelijk en duidelijk te weinig

48 Deels begrijpelijk, onleesbaar waar zijn dan die woningen en al dat groen gepland?

49 Zeer slecht leesbaar

50 Slecht leesbaar

51 Slecht leesbaar

52 Onduidelijk

53 Slecht leesbaar en indeling rechts onlogisch

54 Slecht leesbaar, kaartje rechts zorgelijke en deels onnodige enkelvoudige bewoning . Doe wat voor huwelijksbehoud!= zoveel minder woningen nodig.

55 Interessant

56 Slecht leesbaar

57 Slechtleesbaar Gemiddelde leeftijd van overlijden bevestigt slecht leefklimaat in Hilversum in diverse wijken We zitten daar m.i. onder het landelijk gemiddelde. Omdat houtstook toen nog niet speelde, hangt het verschil in overlijden vooral samen met de Johan Gerardtsweg, de A1 en de A27 en de miljarden extra fijnstofdeeltjes.

58 ?

59 ?

60 ?

61 Bijlage G ontbreekt

62 Kaartje: Vooral de gebieden ten oosten en daarna ten noorden van Hilversum hebben last van de giftige lucht, die Hilversum met zijn lange omrijroutes veroorzaakt

63 Mee eens Zonnepanelen horen op alle daken. Dat scheelt enorm. Maar waarom kopen we Chinese onderdrukkingspanelen en geen Zweedse? Gifuitstoot beperk je door autoroutes en autokilometers te minimaliseren. Volgens een vriend van mij zorgt 1 meter autorijden al voor een miljoen microfijnstofdeeltjes. Daar heeft onze gezonheid net zozeer onder te lijden als de biodiversiteit rondom Hilversum. Omrijden voorkomen, bijvoorbeeld van de Couperusstraat naar de Taludweg kan en helpt.

64 Als ouderen in een te groot huis zouden we drie huurders kunnen hebben in plaats van een. Toch wordt de huidige huurder mogelijk de laatste omdat huurders vaak niet veel respect hebben voor ouderen. Het hebben van drie of vier huurders wordt door de belastingregels en de gemeentelijke regels financieel onmogelijk gemaakt. Frustreer buitenlanders niet. Stimuleer dat ouderen tegen een redelijke vergoeding (bij behalen van een taaldiploma) taalonderwijs geven en maak gebruik van de werkkwaliteit van vluchtelingen. Nu worden ze door ons landelijk beleid – werken verboden - alleen maar geestesziek. Bewonersgroei niet realistisch zonder kankergezwel aan

woningen ten koste van geestelijke en lichamelijk gezondheid bewoners (nog meer vervuiling, minder groen)

65 Bijgevoegde grafiek niet leesbaar

66 Belast verzorgenden en handvaardigen niet met administratie en opleidingsplicht. Zij leren het meest in een meester-gezelstructuur.

67 3.2.3. De stijging van de energieprijzen is een slecht voorbeeld. Die prijzen worden politiek gemanipuleerd. Gas genoeg. Voor Shell is Groningen nu een kostenpost dus willen ze de putten dichtgooien. Putten dicht verhoogt de energieprijs omdat je een alternatief wat je hebt vernietigt. Een goed voorbeeld is de sterk gestegen voedselprijzen en de overwinsten bij Albert Heijn. Verder: goede omschrijving van de groeiende verscheving.

68 –

69 –

70 –

71 –

72 –

73 –

74 –

75 – Meervoudig ruimtegebruik: Het is niet zo'n goed idee als het lijkt. Zonnepanelen op een dak is natuurlijk OK, maar menselijke activiteiten stapelen is bijna altijd extra duur en geeft ook onrust. Een onrustig beeld zoals een Flyover in het verkeer of onrust door extra geluid van boven of van onderen. Ondergrond parkeren is ook zo'n extreem dure oplossing van rond €30-.000 per parkeerplek. Langs het spoor sport doen is bijna net zo erg als de laagvliegende vliegtuigen van Schiphol. Het geeft een hoge geluidsbelasting, geluidsvervuiling zou je kunnen zeggen. Verstoort dus de zielenrust en het welzijn. Gestapeld wonen zoals in een Bijlmerflat is gewoon ook een slechte, verpauperende niet goed doordachte werkwijze. Het verziekt de openbare ruimte en trekt criminaliteit (soms) aan. Denk ook maar aan de woning van een hoarder. Uiterst onaangenaam.Sport- en recreatiedaken maken van een hoog dak afspringen riskanter en voor een potentiële springer aantrekkelijker.

76 In een tuinstad is driebouwlagen de menselijke maat en de grens. Als gebouwen boven de bomen uitkomen, faalt het begrip tuinstad en dus de woordkeus van Hilversum. De structuurvisie 2030 wat hoogten boven 10 meter betreft handhaven acht ik schadelijk voor een positieve ruimtebeleving.

77 –

78 De juiste bouwhoogte

79 Toekomstbeeld 2040: Het is van het grootste belang om de energie**vraag** per huis en per bedrijf sterk te minderen. Wat we niet nodig hebben belast niet. Wat niet belast vraagt geen investeringen en is dus goedkoop voor de overheid en schoon voor natuur, mens en milieu.

80 Warmte vasthouden is de kern. Die hoef je niet opnieuw op te wekken. Idee: bij elk gebouw een groot waterreservoir, wat je in de zomer verhit en in de winter "verstookt".

81 Goed idee, kaartje niet leesbaar.

82 Eens

83 Graag binnen 50 meter een groene koele plek, waar dat niet kan100 meter maar niet meer

84 Foto: te weinig groen

85 Maatregel 4.3 maar niet gasvrij, omzetten naar waterstofleidingnetwerk. Via thermische energie blijft het oppervlakte water koel en dus gezond. Diepe geothermie is haalbaar voor een veel kleiner aantal woningen. In Zweden blijkt dat 1 pomp in de buurt bij 10 nabije huizen op landelijk gebied ook de ondergrondse warmte wegtrekt. En Zweeds Buitengebied is tientallen malen minder dicht bevolkt dan Hilversum. #WKO: Vanaf 2026 verwacht ik dat elke woning een behoefte heeft aan WKO. Particuliere WKO is net zo slecht als particuliere bomenkap en tuinverstening. De laatste twee worden nu tot mijn verbazing zeer veelvuldig toegestaan. Vrijwel elke kapaanvraag wordt vergund en tegen tuinverstening wordt totaal niet opgetreden.

86 Punt 5: Autobezit kun je plaatselijk beprijzen zoals vroeger hondenbelasting. Forenzen kun je net als Zwitserland verplichten een

Hilversumvignet op voor- en achterruit te hebben. Doel: werk waar je woont, woon waar je werkt. Scheelt heel veel NOx.

87 Graag de kortste fietsroutes van en naar station m.u.v. Kerkstraat = wandelstraat/koopgoot.

88 Foto: droge boel.

89 Kaartje bijna onleesbaar klein afgedrukt

90 Overzicht van goede intenties zie ik. Maar ook in beschermde stadsgezichten en gebouwen als het raadhuis zijn zonnepanelen nodig. Desnoods plat op het dak en alleen van bovenaf zichtbaar. Zonnepanelen haal je ook weer makkelijk van een dak af zonder het uiterlijk uiteindelijk te beschadigen. Regels van vroeger zijn ondergeschikt aan nu al noodzakelijke regels voor morgen.

91 4.3.6: Het verbaast me dat deze onderzoeken nog niet verricht zijn. Er zijn al 50 of meer jaren voorbijgegaan waarin deze milieuproblemen beken zijn. 4.4 Steeds snellere crississen zijn een gevolg van steeds uitgesteld beleid zonder voldoende strategie en visie. Eind pgn: Helaas is bewezen dat uitgaan van de eigen kracht van inwoners onjuist beleid is.

92 4.4.2: Dit is een ideaalbeeld. De samenhang van buurten gaat verlore door te hoge huizenprijzen, waardoor steeds meer vreemden zonder binding aan de buurt onze buren worden. Hoeveel meer toegankelijke woningen komen er? En zijn die aantrekkelijk betaalbaar? Toen de gemiddelde Amstelveense woning €600 kostte, moest een vriendin van mij met een gehandicapte zoon, waarvoor een grote badkamer met rondom goed bereikbare ligdouche nodig was €1000 per maand betalen. 4.4.3.2 Hoe kun je als overheid de sociaaleconomische en gezondheidsverschillen verkleinen? De zorgverzekeraars doen dat door de laagst mogelijke kwaliteit van medicijnen (met bovendien slecht te openen verpakkingen) als kartel verplicht op te leggen aan apothekers. Teva is het slechtste merk, daar ben ik al een oog aan kwijtgeraakt. In kritische Consumentenprogramma's is al naar voren gekomen dat deze medicijnen meestal in India geproduceerd worden en te veel vervuilde inclusies hebben.

93 Prima beleid in hoofdlijnen

94 Foto: druk op de Groest?

95 Algemene opmrking: er zijn erg veel herhalingen in het rapport.

96 Gezonde omgeving? Kan niet met houtstook.

97 OK

98 Vrij onleesbaar kaartje

99 4.5 = heel idealistisch. 4.5.1 Waarom minderen we de uitgaande pendel niet door deze pendelaars te helpen met een huis nabij hun werk te vinden? En die woningen dan te claimen voor onze agenten en verpleegkundigen?

100 OK

101 4.5.4 Ooit waren veel kantoorvilla's woningen

102 Werknemers van Nike integreren niet. Zij moeten vaak elk half jaar of elk jaar gedwongen verhuizen naar een andere plek in Europa. Met buitenlandse buren vereenzaam je.

103 Zorg op afstand leidt tot meer eenzaamheid.

104 HBO lokken? We hebben de HBO voor de Kunsten (inclusief AI-kunsten) het afgelopen decennium juist naar Utrecht laten vertrekken.

105 OK

106 OK slecht leesbaar kaartje

107 Ben het oneens met zonnepanelen op boerengrond. Zonne-eilanden op breed water zou wel kunnen

108 De drie spinnenwebdiagrammen over de verschillende ontwikkelingen verdienen een compliment. Simpel *en* verhelderend. Zeker met pijluitleg.

109 Minder aandacht voor veiligheid en meer voor (gezonde) lucht geeft toch meer lucht. Opvallend is dat onderwijs er in alle drie modellen er bij inschiet. Mijn idee voor onderwijs is dat het klassieke leerling-gezel-meester-systeem het beste werkt. Kunst door oefening! Sport en bewegen zit nu landelijk in de lift. Wat minder focus is OK.

110 Dat geldt niet voor welzijn enz. Een echt zorgenkind, ook voor de toekomst. Er gaat veel meer mis zonder sturing en hulp dan nodig is. Met bijvoorbeeld verbeterde schuldhulpverlening krijgen we nu meer mensen op de rails richting waardevol en gelukkig leven. De medicijnenmaffia en de Zorgverzekeraar-afknijpers zijn flik op weg om Verelendung in de maatschappij te bevorderen. Meer overheids-

tegengas - ook plaatselijk – is nodig. Het is een **foute visie** dat we het nu goed doen op die radiaal. Bodem, klimaat en water hebben duurzaam meer aandacht nodig. Juist van de gemeente, die bijvoorbeeld extreem streng kan optreden tegen straat-vervuilers door het weggooigilde. Het valt me op dat ondanks de groenepijldruk op natuur en landschap, deze waarden toch achteruitgaan van "goed" naar matig. Meer tegendruk via veel schonere verkeers- en houtstooklucht is ook een speerpunt voor de natuur.

111 HIER mis ik nogal wat kernpunten. Bij kernpunt verkeer geldt voor mij: Heel Hilversum langzaam (liefst 15 als richttempo, 30 als max). Kernpunt zorg: Hou de zorg haalbaar voor allen. Graag minder geld en tijd naar genderdifferentiatie en medische hoogstandjes. Ooit streven wij allen. Andere kernpunten zijn: 10. Omgaan met de (in mijn ogen Negatieve) ontwikkelingen in het geldsysteem. 11. Hoe voorbereid zijn op 25.000 vluchtelingen binnen de grenzen van Hilversum. 12. Beleid bij honger in Hilversum. 13. Hoe werkt Hilversum beter samen met de hulpverlening vanuit kerken. 14. **Betere en meer aandacht voor het vormen en handhaven van stabiele gezinnen.** Op school en ook aan huis, zodat spanningen niet zo oplopen en ruzies en scheidingen drastisch verminderen, opdat de meeste jeugd weer opgroeit in een stabiel en liefdevol voorbeeldgezin.

112 4.8: In de visie is te weinig oog voor de menselijke rampen die nu al plaats vinden in bijvoorbeeld de vele scheef gegroeide gezinnen

113 Te weinig gericht op de mogelijke menselijke rampen

114 –

115 Geen oog voor de zich ontwikkelende rampen, dus ook geen oipvang/stratgie daartegen. Hilversum is in mijn ogen een *kwetsbare* centrumgemeente.

116 Niet afwachten als college: Hilversum moet ook sociaal robuster worden. Voor wonen is de boodschap: hoeveel gezinnen wonen nu al gescheiden en belasten de samenleving dubbel? Er is vooral meer sociale woningbouw nodig voor de onderkant van de inkomens

117 Liebergen: de flats in Liebergen zijn een voorbeeld hoe huren ten onrechte boven de huursubsidiegrens worden getild. Uitgangspunten: de stevige hoogten zojn te hoog. Oude gebouwen in Hlversum, zoals

de witte hoekhuizen tegenover het station zijn juist beeldbepalend en daarom blijvend waardevol om ook het dorpse karakter van Hilversum voldoende te behouden. De met veel geld gerestaureerde huisjes van Hilversum Pas Op liggen op een te opvallende plek, zeker zonder witte intro bij het CS. Horeca in het centrum wordt voor velen nu al te duur. Het HEMArestaurant vervangen door La Place jaagt de arme helft van Hilversum weg.

118 Uit voetnoot 1 blijkt dat er te veel een techneutengeur aan dit rapport hangt. Het sociaal weefsel wordt wel geduid, maar wordt niet geschilderd. De verf blijft in de tubes. Het doek blijft wit.

119 5.1.1: Bij de oudere generatie valt door toenemende gebreken de betrokkenheid niet vast te houden. Bij de bijeenkomst in de Regenboogkerk viel op hoe weinig mensen onder de 50 succesvol betrokken zijn. We missen twee generaties. Die zijn wel nodig voor feedback. Nu en in de toekomst om het beleid niet te laten ontsporen.

120 In deze wijk wordt de temperatuur binnen en buiten 40 tot 50 graden zonder dat de temperatuur in de avond voldoende afkoelt, zoals wel gebeurt in de Sahara.

121 Jaarlijks terugkerende stadsgesprekken is een topidee. Ik zou ze twee maal per jaar houden en tussentijds gesprekken houden met jongeren van 12 to 60 per deelgroep opdat ook zij tijdig leren bij te dragen aan het stadsgesprek.

122 De schetsen tussen overheid en samenleving kloppen niet. Er zijn maar winig initiatiefnemers op maatschappelijk gebied. Die hebben dan contact met een beperkt aantal burgers die meelopen **maar geen initiatiefnemers zijn.** In Hilversum schat ik het aantal initiatiefnemers op ongeveer 50 tot 500. Hilverzon is een goed voorbeeld denk ik. Bestuursleden en een aantal uitvoeders dat zijn ondersteuners behorend bij de groep belanghebbenden. Veel initiatiefnemers hebben geen leiderskwaliteiten denk ik. Senver is een ander geslaagd initiatief van 5.1.2.e Zij kan organiseren en heeft ruim 2000 volgers, waarvan een klein deel binnen de organisatie actief is **als belanghebbende.** De schets lijkt op Senver gebaseerd, maar zo succesvol zijn maar weinig initiatiefnemers omdat ze andere

leiderskwaliteiten, die tot een groot succes leiden, meestal missen. Meer overheidsinzet is van belang. Vooral om sociale samenhang en sociale stabiliteit te versterken. Verwacht s.v.p. minder van 90% van de initiatiefnemers.
Zes principes: prima visie.

123 Prima
124 Prima
125 Prima
126 Foto
127 OK
128 OK
129 OK
130 OK
131 Het is juist goed als inwoners die het geheel niet kunnen overzien het over hun gebied hebben. Zo heb ik geweigerd als Consul van de Voetgangersvereniging om heel Amsterdam te vertegenwoordigen. De wijk Gouden Reaal was al zwaar genoeg, maar wel goed te overzien.
132 Ok
133 OK
134 OK
135 OK
136 OK
137 OK
138 OK´
139 OK
140 OK

Van 5.1.2.e Carrière

12/4/23

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e Fr. 5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

ONTVANGEN OP
11 APR. 2023

Aan dhr. 5.1.2.e 5.1.2.e B 5.1.2.e ng

Betreft persoonlijke visie H2040

5.1.2.e

Mediastad

ONTVANGEN OP

11 APR. 2023

DATUM VAN ONTVANGST

BEWIJS VAN ONTVANGST

Ontvangen van: dhr. 5.1.2.e 5.1.2.e

Onderwerp: Betreft persoonlijke visie H 2040

Ontvangen van: 5.1.2.e

Locatie afgifte b.v.o.: receptie Stadskantoor.

CEM030

Zaak nummer:	Zienswijze: 53	verwerkt in nota Zienswijze
1305512	Na de samenvatting Ontwerp Omgevingsvisie te hebben gelezen, wil ik het belangrijkste punt naar voor halen en dat is de Woningnood. Daarover 2 punten uit het ontwerp: Punt 1 - Iedereen kan meedoen en prettig leven. Punt 2 – Woningnood, met 6000 woningen erbij lossen we het woningprobleem niet op. Conclusie: iedereen kan niet meedoen en prettig leven zolang de woningnood niet is opgelost.. De uitspraak van Jan Schaeffer “in geklets en papier kun je niet wonen” is – vrij vertaald – nog steeds van toepassing! Natuurlijk sta ik achter de andere punten, maar die zijn pas daarna aan de beurt.	53

Zaak nummer:	Zienswijze: 54	verwerkt in nota Zienswijze
1305508	Beste Het valt mij op dat het onderwerp hittestress en klimaat in de ontwerp-omgevingsvisie wel aan de orde komen, maar alleen in relatie tot mensen en natuurgebieden. De dieren worden daarin niet genoemd. Het thema schuilgelegenheden (zoals schuilstallen) zijn een landelijk dossier waarvoor het ministerie van LNV al meerdere malen is benaderd, maar zoals gebruikelijk loopt dat vreselijk traag. Daarbij is voor de inrichting van de omgeving de provincie en gemeente aan zet. De provincie Noord-Holland biedt in haar Omgevingsverordening NH2020 artikel 6.6 de ruimte voor de bouw van schuilgelegenheden van x m2 perceel. Het zou dan ook niet meer dan logisch en diervriendelijk zijn om dit over te nemen in de omgevingsvisie van een gemeente. Zodat weide-dieren straks niet in de hitte wegbranden, maar verkoeling kunnen vinden. Niet in elkaars schaduw... maar door schuilgelegenheden zoals bouwwerken of bomen. Dus neem volg de provincie Noord-Holland en neem dit artikel uit die verordening over in de omgevingsvisie. Zodat dierhouders aan de slag kunnen en niet tegen een dwars gemeentebeleid aanlopen. Dank, ook namens de weide-dieren,	54

Zaak nummer:	Zienswijze: 55	verwerkt in nota Zienswijze
1307396	Met mijn groene hart heb ik de concept-omgevingsvisie doorgenomen. Ik lees daarin dat er grote zorgen zijn over de kwaliteit van de leefomgeving, vervuiling, hittestress en gebrek aan ruimte voor ontmoeting. Ik lees in dat verband ook voornemens om 'grote stappen op het gebied van duurzaamheid' te zetten, te zoeken naar 'creatieve oplossingen' en 'stevige keuzes' te maken. In het Toekomstbeeld gaat het over meer groen, bomen, ruimte om te spelen, wandelen, ontmoeten… duurzaam, circulair en zo verder. Teleurstelling Groot is dan ook mijn verbazing en teleurstelling als ik arriveer bij het kopje 'wat klikken we vast'. Ruimtebeslag voor economie en werk: 51,5 ha. Wonen: 6.000 woningen. Met een 'stevige hoogte' rond o.a. OV-knooppunten. Al die andere opgaven, die eerder zo belangrijk werden genoemd, die gaan 'meer stap voor stap': energietransitie, klimaatadaptatie, groen, ontmoeten. Hier is de woordkeuze opeens heel wat voorzichtiger. Een expliciete 'groennorm' wordt afgewezen, want 'niet passend'. Voor groen wordt niets 'vastgeklikt', alles wordt doorgeschoven naar Programma Groen en de gebiedsagenda's. Die dus geen rugdekking gaan vinden in de Omgevingsvisie. En wat lees ik nou toch bij de energietransitie? Staat daar echt dat de doelen toch niet worden gehaald en dat andere gemeenten dat ook niet doen en dat we dus gewoon zo doorgaan? Ik kan het bijna niet geloven. Voet- en fietsmobiliteit prioriteit geven boven de auto? Nou, dat is wel moeilijk en duurt lang en we hebben de auto toch echt heel hard nodig en verder schuiven we die – voor sommige mensen kennelijk pijnlijke keuze – door naar de 'nog te actualiseren' visie Hilversum Buiten. Kom op gemeente, toon lef Waar zijn de 'grote stappen', de 'creatieve oplossingen' en de 'stevige keuzes' opeens gebleven? Kom op gemeente, toon lef. Wij hebben jullie nodig! Ik wil besluiten met de klemmende oproep van Kees Vendrik, de voorzitter van het Nationaal Klimaat Platform op 11 april 23 bij Nieuwsuur (waarbij je wat mij betreft 'klimaat' mag lezen als 'klimaat en biodiversiteit'): Het leven van veel Nederlanders gaat flink veranderen, of ze nou willen of niet. Mensen zullen in de toekomst anders (of minder) reizen, duurzamer eten en anders wonen. In enquêtes neemt de steun voor stevig klimaatbeleid toe. Mensen willen daar graag een aandeel in hebben, meedoen. Dan is het echt aan de overheid om dat niet te verprutsen, maar juist aan te moedigen. Want onderaan de streep zijn we mondiaal nog helemaal nergens. Het tempo moet flink omhoog. Want we zitten in een dikke klimaatcrisis en stevenen af op catastrofale klimaatveranderingen.	55

Zaak nummer:	Zienswijze: 56	verwerkt in nota Zienswijze
1307404	zie bijlage zienswijze op omgevingsvisie 2040	56

Zaak nummer:	Zienswijze: 57	verwerkt in nota Zienswijze
1307412	zie bijlage 2023-04-14 ZW ontwerp omgevingsvisie Hilversum 2040	57

ProRail

AANGETEKEND

Aan de gemeenteraad van Hilversum
Postbus 9900
1201 GM HILVERSUM

Datum	13 april 2023	Eigenaar	5.1.2.e
Ons kenmerk	LJV / PLA / ZW / #15937	Telefoonnummer	5.1.2.e
Onderwerp	Hilversum, zienswijze ontwerp-Omgevingsvisie Hilversum 2040	E-mail	5.1.2.e

Financiën
Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Bezoekadres
Tulpenburgh
5.1.2.e
5.1.2.e
Nederland

Postadres
Postbus 2038
5.1.2.e
Nederland

www.prorail.nl

Geachte Raad,

De ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040, welke met ingang van 6 maart tot en met 17 april 2023 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om de volgende zienswijze in te brengen.

ProRail heeft, als landelijk spoorbeheerder, een visie op de omgeving van het spoor. We delen deze graag met u, zodat u dit mee kunt nemen in uw Omgevingsvisie. Meer informatie vindt u hier: https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/overheden/documenten/pr_document-prorail-en-de-omgevingsvisies.pdf

Ontwikkelingen
ProRail ziet bereikbaarheid per spoor als belangrijke voorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen die ook een mobiliteitsbehoefte hebben. ProRail wil meedenken bij nieuwbouw van woningen langs het spoor in de nabijheid van stations, de verdichting rond stations en de vrije baan. Dat draagt bij aan de duurzame OV-bereikbaarheid in Nederland. Bouwen nabij het spoor is een samenspel met meerdere belangen dat ook afwegingen noodzakelijk maakt. ProRail wil daarbij graag een aantal aandachtspunten benoemen die in de uitwerking een rol zouden moeten spelen, met als uitgangspunt dat de bedrijfsvoering en eventueel toekomstige uitbreidingen van ProRail niet worden belemmerd.

Verder verzoekt ProRail uw gemeente om haar - vooruitlopend op de Omgevingswet - actief te betrekken bij het verder ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van de spoorbaan, teneinde in gezamenlijk overleg tot overeenstemming te komen c.q. afspraken te maken alvorens tot uitvoering zal worden overgegaan.

Aspect Trillingen
ProRail beoogt niet alleen voor gemeenten en provincies die plannen maken in de spooromgeving, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een “goede buur” te zijn. Indien de Omgevingsvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen, bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maken, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt ProRail u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen.
Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/.

ProRail raadt u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij de Omgevingsvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijst ProRail u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z15245&did=2019D31337).

Waterpeil/Stabiliteit
De stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag niet worden beïnvloed. Uw gemeente dient te borgen dat plannen en/of werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. Denk daarbij aan de inrichting en/of exploitatie van een Warmte Koude Opslagsysteem of een WADI, aar ook aanpassingen van watergangen.

Spoorwegwetgeving
Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet, waarnaar ProRail u kortheidshalve verwijst.
Nadere informatie kunt u vinden via https://www.prorail.nl/samenwerken/vergunningen-aanvragen of contact opnemen met ProRail via het e-mailadres vergunningaanvraag@prorail.nl.
ProRail merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven.
Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal ProRail namens de minister vergunning verlenen.
De beperkingengebieden staan vermeld in artikel 21 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur https://wetten.overheid.nl/BWBR0017626/2017-01-01 en in de Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen https://wetten.overheid.nl/BWBR0038197/2016-10-01. Binnen deze beperkingengebieden is voor te verrichten activiteiten op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet een vergunning van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vereist.

Zichtlijnen op de stationsentree
Doordat de stationsomgeving een ideale plek is om je te vestigen, ziet ProRail de laatste jaren steeds meer verdichting en hoogbouw rond het station. Dit komt de vindbaarheid van een station niet ten goede. Reizigers voelen zich hierdoor onzeker, hetgeen een vorm van stress veroorzaakt. Ondanks dat er bewegwijzering is blijkt uit onderzoek dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en ProRail wil graag dat binnen de planontwikkelingen de zichtlijnen geborgd blijven.

Windbeleving en windhinderrisico's
Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windbeleving van de reiziger. Gemiddeld wachten reizigers 7 tot 10 minuten op een trein en dat doen ze bij voorkeur op het perron waar de trein halteert. Wachten met veel wind draagt niet bij aan een positieve stationsbeleving. Reizigers wachten bij voorkeur warm, beschut en comfortabel. Helaas is er echter niet voldoende wachtgelegenheid voor elke reiziger. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden.

Schaduwwerking op zonnepanelen
ProRail stelt zich als doel om in 2030 CO2 neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen om zo voldoende stroom op te wekken voor verlichting, reisinformatie, liften en roltrappen. ProRail verzoekt u derhalve bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de ProRail zonnepanelen en indien nodig met ProRail in contact te treden, zodat voornoemde doelstelling van ProRail voor 2030 haalbaar blijft.

Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur
Uit een risicoanalyse moet blijken dat zonnepanelen c.a. op bijvoorbeeld parkeerplaatsen en/of geluidschermen en/of langs spoorwegen geen negatief effect hebben op de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat moet onder meer uit de vereiste EMC (elektromagnetische compatabiliteit) berekening blijken. En dan met name de weerstandsbeïnvloeding (geen aardingen/aansluitpunten in buurt van het spoor conform bijgevoegde RLN00398) en diverse aspecten met betrekking tot aansluiting op het hoogspanningsnet. Ook voor de weerkaatsing van licht van zonnepanelen dient aangetoond te worden dat aanwezige seinen niet "overstraald" kunnen worden door lichtweerkaatsing door de zonnepanelen.
ProRail adviseert u om deze risico's te laten berekenen en voordat gestart wordt met de realisatie van zonneparken/zonnepanelen ProRail te voorzien van de uitkomsten.

Warmte/Koude Opslag (WKO)
ProRail wordt graag geïnformeerd indien sprake is van WKO-locaties nabij de spoorweginfrastructuur. Dit in verband met de eventuele effecten van het realiseren van (ondergrondse) WKO's nabij het spoor.

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

Met vriendelijke groet,

Digitaal ondertekend door 5.1.2.e
ir. 5.1.2.e 5.1.2.e
+02'00'

ir. 5.1.2.e
Directeur a.i. Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Zaak nummer:	Zienswijze: 58	verwerkt in nota Zienswijze
1307481	Graag maak ik van de mogelijkheid gebruik om mijn zienswijze in te dienen m.b.t. de Omgevingsvisie Hilversum 2040. Kort gezegd komt het hier op neer dat ik in deze omgevingsvisie in de paragrafen die handelen over gezondheid en overgang naar duurzame energie relevante bepalingen mis over houtstook(overlast). V.w.b. mijn zienswijze verwijs ik gemakshalve naar het door het Informatiepunt Leefomgeving gepubliceerde artikel rondom houtstook. In dit artikel, dat ik volledig onderschrijf, wordt uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden voor gemeenten, zo ook de gemeente Hilversum, om houtstookoverlast via een omgevingsvisie aan te pakken. In het hiernavolgende treft u dit artikel - dat ik ook als mijn zienswijze beschouw - integraal aan. In eerdere brandbrieven (B&W d.d. 12/1/2023 en de Burgemeester d.d. 7/3/2023) heb ik deze kwestie overigens al eens onder de aandacht gebracht ! Ik verzoek uw Raad om de in mijn zienswijze opgenomen bepalingen over houtstook globaal in de omgevingsvisie uit te (laten) werken/op te (laten) nemen en vast te stellen. Uiteraard ben ik graag bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten. Ik verzoek u voorts om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.	58

Zaak nummer:	Zienswijze: 59	verwerkt in nota Zienswijze
1307484	zie bijlage reactie woningcorporaties op ontwerp Omgevingsvisie Hilversum	59

5.1.2.e
Projectleider Omgevingsvisie
Verzonden per e-mail: 5.1.2.e en omgevingsvisie@hilversum.nl

Datum : 14 april 2023
Onderwerp : Zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040
Behandeld door : 5.1.2.e / 5.1.2.e

Geachte 5.1.2.e beste 5.1.2.e

Op 9 maart is de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 gepresenteerd in het 2e Stadsdebat. Die avond is opgeroepen om zienswijzen in te dienen. Woningcorporatie de Alliantie, Dudok Wonen en G&O reageren graag gezamenlijk daarop via deze brief.

Waardering over doorlopen proces

Allereerst spreken wij onze waardering uit voor het doorlopen proces tot nu toe, waarin wij als woningcorporaties voldoende mogelijkheden hebben gehad om onze stem te laten horen.

Algemeen: weinig keuzes en concrete kaders

De ontwerp Omgevingsvisie die nu voorligt, is een uitgebreid document waarin de lijnen die in het verleden zijn ingezet voor Hilversum worden doorgezet. Het biedt vertrouwen dat duurzaamheid hierin een prominente rol heeft. De 'keuze' om er voor alle inwoners te zijn, maakt duidelijk dat Hilversum kansen wil bieden aan iedereen. Dat is een mooi streven, maar tegelijkertijd kan dit een valkuil zijn: er wordt geen keuze gemaakt en concrete kaders ontbreken. Dit maakt dat voor toekomstige ontwikkelingen de richting nog onduidelijk is.

Dorps én stads is paradoxaal

In de inleiding valt te lezen dat wordt gekozen om Hilversum als stad te benaderen, onder andere vanuit de wens om een centrumgemeente te zijn en blijven. In de uitwerkingen daarentegen wordt vooral het behoud van het huidige (dorpse) karakter benadrukt. Hierin lezen wij een paradox en stellen voor één keuze te maken. Wij pleiten daarom voor een concrete invulling van de definitieve Omgevingsvisie, vanuit de invalshoek dat Hilversum een stad is en moet blijven.

Ruimtelijke keuzes en invalshoeken

De ontwerp Omgevingsvisie is gebaseerd op 6 ruimtelijke keuzes en 3 invalshoeken. De keuzes om de stad Hilversum vooral binnen de bestaande stad te ontwikkelen, meervoudig ruimtegebruik als norm te hanteren en te ontwikkelen op een manier die passend is bij de kwaliteiten van de wijken zijn daarom voor ons de belangrijkste keuzes binnen de ontwerp Omgevingsvisie. Voor de corporaties ligt de grootste opgave voor de komende tijd in zowel de energietransitie als de toevoeging van betaalbare woningen voor al die woningzoekenden met een laag- en middeninkomen die moeilijk aan een passende woning komen in de huidige woningmarkt. De keuzes om de stad Hilversum vooral binnen de bestaande stad te ontwikkelen, meervoudig ruimtegebruik als norm te hanteren en te ontwikkelen op een manier die passend is bij de kwaliteiten van de wijken zijn daarom voor ons de belangrijkste keuzes binnen de ontwerp Omgevingsvisie. Daarnaast is de invalshoek 'Meedoen in Hilversum' voor ons het meest relevant. Hieronder reageren wij eerst op deze invalshoek en daarna op de drie genoemde keuzes.

Invalshoek: meedoen in Hilversum
Aangezien de gemeente en de corporaties een groot belang hebben bij het kunnen aanbieden van voldoende betaalbare woningen in een prettige leefomgeving, is de invalshoek 'Meedoen in Hilversum' voor ons heel belangrijk. Dat het college van B&W de concrete ambitie heeft voor het toevoegen van 6.000 woningen geeft vertrouwen en biedt kansen. Wij gaan ervan uit dat, conform de woonvisie, 1/3 van deze extra woningen betaalbare woningen in het sociale huursegment betreft. Dit blijkt echter niet duidelijk uit de ontwerp Omgevingsvisie, als ook de samenvatting. Daar staat bij invalshoek 2 onder het kopje 'woningbouw' dat woningcorporaties en andere ontwikkelaars tot 2040 voor 6.000 extra woningen zorgen, waarvan 1.000 sociale huurwoningen. Dit is slechts een toevoeging van 16% en daarmee bereiken we niet de opgave uit de woonvisie.
Onze aanbeveling is om in paragraaf 4.5.7, waar onder het kopje 'Visiekaart actief' een tabel met 50+ locaties is opgenomen, ook de aantallen woningen in de sociale huur op te nemen. Overigens valt het ons op dat de aantallen in de tabel op verschillende wijzen worden afgerond. Wij stellen voor dit voor alle projecten gelijk te trekken.
Daarnaast merken wij door de veranderende marktomstandigheden een kentering in de bereidheid van partijen om hun locaties in ontwikkeling te nemen. Een actualisatie van de locatietabel en de programmering binnen de projecten is wat ons betreft een aandachtspunt. Om slagingskansen van projecten in de huidige markt mogelijk te maken is een duidelijke focus van betrokken partijen op slagingskans en snelheid van bouwproces een voorwaarde.

Keuze: de bestaande stad ontwikkelen
De keuze voor binnenstedelijke ontwikkeling is een keuze voor verdichting. Wat wij willen meegeven is het volgende: wees niet bang voor hoogbouw, ook in gebieden waar nu het aantal bouwlagen beperkt is. Door hoger te bouwen ontstaan extra mogelijkheden om te ontwikkelen met oog voor duurzaamheid en een prettig woonklimaat. Aantrekkelijk en duurzaam binnenstedelijk ontwikkelen zonder de hoogte in te gaan op bepaalde plekken achten wij niet haalbaar. Indien het aantal bouwlagen beperkt blijft, vervalt hierdoor de keuze om binnenstedelijk te ontwikkelen. Grootste uitdaging bij binnenstedelijke ontwikkeling is het Nimby-effect. Vanuit de omgeving komen vaak veel bezwaren op het toevoegen van woningen. Het is belangrijk om een gezamenlijk participatietraject op te zetten en in gezamenlijkheid op te trekken. Gemeente en corporaties delen een gezamenlijk belang in het toevoegen van woningen. Het versterkt onze beider positie om vanuit het gedeelde belang naar buiten te treden.

Keuze: meervoudig ruimtegebruik
In de ontwerp Omgevingsvisie wordt veel aandacht besteed aan het onderwerp parkeren. De insteek is om slimme combinaties te zoeken met andere noodzakelijke voorzieningen zoals waterberging. Wij zien kansen op het gebied van parkeren en de ambitie van slimme combinaties. In het bijzonder het gesprek dat nu gevoerd wordt over verlaging van de parkeernorm. Ons advies is om de uitkomst van het gesprek over verlaging van ed. parkeernorm integraal over te nemen in de definitieve Omgevingsvisie. Dit biedt heldere kaders.

Keuze: wijkgericht ontwikkelen
De keuze om te ontwikkelen op een manier die past bij de wijk is heel begrijpelijk. De gemeente heeft terecht participatie hoog in het vaandel. Hiermee creëer je immers draagvlak voor plannen en haal je informatie (zorgen én kansen) op die de plannen kunnen verbeteren. Wat volgens ons ontbreekt in deze ruimtelijke keuze is een duidelijke visie op wijkgericht ontwikkelen. Wij onderschrijven de stap om de komende jaren gebiedsagenda's op te stellen. De gemeente is al gestart in postcodegebied 1221 en de Hilversumse Meent. Ook zijn de 9 gebieden waarvoor een agenda wordt opgesteld benoemd. Om te voorkomen dat discussie leidt tot vertraging van projecten, zien wij een prioritering van de gebiedsvisies in de definitieve Omgevingsvisie, waarbij de gebieden met de meeste ontwikkelpotentie als eerste aan bod komen, als kansrijk. Het wijkgericht ontwikkelen biedt kansen om keuzes te maken voor de huisvesting van lage- en middeninkomensgroepen. Wij zien een risico wanneer prioritering van de gebiedsvisie niet wordt opgenomen in de Omgevingsvisie en hebben zorgen dat in dat geval per project de discussie over doelgroepen gevoerd moet worden.

Samengevat: meer kaders en richting geven

Wij denken dat de Omgevingsvisie meer positieve impact maakt als op het dossier wonen meer kaders en richting gegeven wordt. Als instrument wordt de Omgevingsvisie krachtiger als voorkomen wordt dat bij iedere ontwikkeling de discussie over strategische afwegingen gaat.

Neem contact op bij vragen

Wij gaan ervan uit dat onze reactie wordt doorgestuurd naar de betrokken collega('s). Neem bij vragen gerust contact op met mij of 5.1.2.e via onderstaand telefoonnummer of e-mailadres.

5.1.2.e beleidsadviseur Vastgoed bij G&O

- E-mailadres: 5.1.2.e
- Telefoonnummer: (5.1.2.e

5.1.2.e Directieadviseur Maatschappelijke Opgave bij de Alliantie

- E-mailadres: 5.1.2.e
- Telefoonnummer: 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,
Namens de gezamenlijke Hilversumse woningcorporaties,



5.1.2.e

beleidsadviseur Vastgoed
Woningcorporatie G&O

Zaak nummer:	Zienswijze: 60	verwerkt in nota Zienswijze
1307491	zie bijlage 14 04 23 zienswijze knarrenhofgroep Hilversum	60

Beste burgermeester en wethouders,

In de concept-Omgevingsvisie schrijft de gemeente te gaan voor passende woningen, ook gezien de demografische ontwikkelingen. Gekozen wordt voor het opstellen van gebiedsagenda's voor de uitwerking van de visie op wijk- en buurtniveau. Uw eerste doel is het realiseren van voldoende geschikte en betaalbare woningen met het oog op de huidige woningnood voor veel doelgroepen. U beschrijft het dilemma dat veel oudere 1 en 2 persoonshuishoudens in relatief grote woningen wonen en dat zij geen geschikte en betaalbare woningen kunnen vinden met het comfort waarnaar zijn op zoek zijn. U wil de doorstroming op gang brengen door meer kleinere woningen voor deze deelgroep te realiseren. Dat maakt ruimte vrij voor jonge gezinnen. Het zou de doorstroming op gang brengen, aldus uw concept-visie.

Wat ons opvalt is dat vervolgens vooral gesproken wordt over aantallen woningen. Daarom dienen wij de volgende zienswijze in:

"De gemeente zou zich moeten voornemen om pro-actief mee te denken met ouderen over nieuwe concepten voor geschikte en betaalbare woningen voor ouderen. Daarbij kan zij gebruik maken van de kennis en kunde van de oudere bewoners die zich al verenigd hebben in de trekkersgroep Knarrenhof Hilversum. Elke wijkgewijze gebiedsagenda zou als zoekopdracht moeten hebben geschikte locaties aan te wijzen voor een 'knarrenhof' of een soortgelijk concept waarin ouderen op een prettige wijze kunnen wonen. En dan niet alleen gestapeld wonen, want daarmee verleid je te beperkt ouderen om hun gezinshuizen met tuinen te verlaten. Kijk bijvoorbeeld ook naar ruim opgezette wijken als noordwest en verruim hier de mogelijkheden."

Knarrenhofgroep - Hilversum

Zaak nummer:	Zienswijze: 61	verwerkt in nota Zienswijze
1307493	zie bijlage Liander - omgevingsvisie Hilversum 2040	61

Postbezorgcode 5.1.2.e

Bezoekadres
5.1.2.e
5.1.2.e
Postadres
Postbezorgingscode (PCB) N381
Postbus 50
5.1.2.e
Telefoon 5.1.2.e

5.1.2.e
www.liander.nl

Aan gemeenteraad van Hilversum
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Contactpersoon
5.1.2.e
5.1.2.e

Datum
14 april 2022
Uw kenmerk
RLI1999/20230009

Betreft
Zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040

Geachte heer/mevrouw,

Op deze wijze maakt Liander N.V. haar zienswijze kenbaar m.b.t. de ontwerp omgevingsvisie 2040 van de gemeente Hilversum die ter inzage ligt tot 17 april 2023. In deze zienswijze gaan we in op het belang van een passende energie-infrastructuur (met de daarbij behorende ruimtevraag) om de gestelde ambities van de gemeente Hilversum voor een 'duurzaam Hilversum 2040' te realiseren.

Zienswijze
De komende jaren wordt de energietransitie steeds vaker zichtbaar, bijvoorbeeld op plaatsen waar de grond open moet om gasleidingen te verwijderen of elektriciteitskabels & elektriciteit stations verzwaard worden om de inwoners van Hilversum van elektriciteit te voorzien. Deze opgave vraagt veel van Liander en de gemeente Hilversum; de openbare ruimte staat onder druk en zal door de ambities m.b.t. een 'duurzaam Hilversum 2040' nog verder onder druk komen. Liander heeft na het lezen van de zienswijze een aantal toevoegingen om de gezamenlijke opgave zo efficiënt mogelijk in te richten.

Bestaande en nieuwe woningen
U geeft aan dat de gemeente van 2013 tot 2030 circa 4500 woningen bouwt (p.16). Door aardgasvrije woningbouw zal de vraag naar capaciteit, maar ook het aanbod van duurzame elektriciteit, toenemen. Het is van belang dat Liander gezamenlijk met de gemeente kijkt naar de woningbouwverwachting tot 2040 en een efficiënte invulling van de energie-infrastructuur in nieuwbouwwijken. Met deze exercitie kan Liander de opgave vast stellen of bij stellen waar nodig. Liander gaat daarom graag in gesprek met de gemeente om de woningbouwplannen te bespreken.

In de omgevingsvisie is te lezen dat de gemeente Hilversum voor de bestaande woningbouw inzet op isoleren om de warmtevraag te verminderen, daarnaast wordt er ingezet op het duurzaam verwarmen van woningen en is er vanuit de Regionale Energie Strategie (RES) ingezet op zonnepanelen op daken (p.83). Deze ontwikkelingen hebben een grote impact op de energie-infrastructuur, zowel boven als ondergronds. Liander verwacht dat op veel plaatsen de grond open moet voor meer elektriciteitskabels, voorziet een flinke stijging van het aantal transformatorhuisjes en ook op hoogspanningsniveau moeten de stations in Hilversum t.z.t. verzwaard worden. Het is daarom van belang dat zowel bij de ontwikkeling van nieuwbouwplannen als de verduurzaming van de bestaande leefomgeving er in een vroeg stadium rekening gehouden wordt met de boven- en ondergrondse ruimte die energie-infrastructuur nodig heeft. Daarom verzoeken we onderstaande tekstsuggestie als maatregel op te nemen onder doel 4 'De overgang naar een voor iedereen toegankelijk duurzaam energiesysteem versnellen en intensiveren' (p.83).

Maatregel - we nemen ruimte voor energie-infrastructuur op in ruimtelijk beleid:
Om de woningbouw te kunnen versnellen en de gebouwde omgeving te verduurzamen is samenwerking essentieel. Samen met de netbeheerder en projectontwikkelaars denken we in een vroeg stadium na over slimme locaties voor energie-infrastructuur, planning en ontwerp van de energie-infrastructuur voor nieuwbouwwijken. De realisatie van de netopgave heeft impact op de omgeving (bijvoorbeeld het open graven van straten voor het leggen van elektriciteitskabels en het realiseren van nieuwe netuitbreidingen).

Samen met de netbeheerder werken we toe naar een wijkgerichte aanpak voor het verzwaren van het elektriciteitsnetwerk, om tijdig strategisch na te denken over de locaties voor de extra transformatorhuisjes.

Mobiliteit
Hilversum noemt het overschakelen naar een meer duurzame vorm van mobiliteit als een belangrijke transitie binnen de gemeente (p.80 & 86). Elektrisch laden wordt niet genoemd in de maatregelen voortvloeiend uit het doel 'Overgang naar een duurzamer systeem van mobiliteit versnellen'. Vanwege de stijgende behoefte naar het elektrische laden van voertuigen ziet Liander het realiseren van laadinfra als belangrijk onderdeel van deze transitie. Daarom verzoeken we onderstaande tekstsuggestie op te nemen onder doel 5 (p.86).

Maatregel *– we kiezen voor slim laden en plannen meerdere jaren vooruit voor de aanleg van publieke laadinfrastructuur*
Om de energie-infrastructuur op tijd gereed te hebben, is het essentieel om voor meerdere jaren plannen te hebben hoe en waar laadpunten komen voor elektrisch vervoer. We brengen daarom samen met de netbeheerders en partners de toekomstige ontwikkelingen van duurzame mobiliteit en stadslogistiek en de daaraan gekoppelde vraag naar elektra/laadvoorzieningen in kaart.

We kiezen in beginsel voor slim laden bij de aanleg van publieke laadinfrastructuur. Met slim laden worden de snelheid en het tijdstip van laden aangepast aan de ruimte op het lokale stroomnet. In (regionale) concessies stellen we eisen aan de toepassingen van slim laden zoals zijn opgenomen in de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur).

Tot slot
Nederland heeft een van de betrouwbaarste elektriciteitsnetten van de wereld. Dit is echter niet ontworpen voor de snelle ontwikkelingen die nu plaatsvinden. De schaarste op het net is het gevolg van de groeiende economie, de digitalisering van de samenleving, het in recordtempo bouwen van aardgasvrije huizen, de groei van elektrisch vervoer en het verduurzamen van de energie. Deze ontwikkelingen zorgen voor een explosieve vraag naar - en aanbod van elektriciteit, waardoor het letterlijk knelt op het elektriciteitsnet.

De meest recente prognoses van Liander laten zien dat met name de woningbouw, elektrisch vervoer en de groei van zonnepanelen in Hilversum op korte termijn al veel meer van het elektriciteitsnet vragen dan voor 2030 was voorzien. We werken hard om onze netten uit te breiden en te verzwaren en daarvoor is ruimte nodig. Onze kabels en leidingen liggen voor een belangrijk deel onder de grond, maar ook boven de grond heeft de elektriciteitsopgave impact en moeten we bijvoorbeeld transformatorhuisjes in de wijken plaatsen en elektriciteitsstations uitbreiden. Het is daarom essentieel dat de opgave m.b.t. de energie-infrastructuur op tijd en integraal wordt meegenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. Hiervoor hebben we elkaar hard nodig en dit begint bij de omgevingsvisie. Daarom verzoeken wij u middels deze zienswijze om de hierboven genoemde punten op te nemen in de omgevingsvisie van de gemeente Hilversum.

Met vriendelijke groet,
Liander N.V.

5.1.2.e
Relatiemanager

Zaak nummer:	Zienswijze: 62	verwerkt in nota Zienswijze
1307497	Uw opgestelde rapport heb ik met veel interesse gelezen. Daarbij wil ik wel opmerken dat het best lastig was om een exemplaar te bemachtigen die met een screen reader goed leesbaar was. U heeft aardig uw best gedaan om veel zaken te beschrijven. Ook heb ik deel genomen aan het Stadsgesprek, wat ik in de vorm dat het gehouden is niet zo wil noemen. Even als vele anderen moet ik de vervelende conclusie trekken dat het een grote beschrijving is, maar dat het document eigenlijk nog geen visie mag heten. Er is te veel ruimte voor discussie. Er worden geen keuzes gemaakt en het coalitie akkoord dat er nu is met alle plannen kan er toch zo door worden uitgevoerd. Maar ik mis ook toekomst perspectief, waarbij er echte keuzes worden gemaakt. En heel belangrijk vind ik het dat er wel participatie is geweest. Er ook duidelijke uitkomsten zijn, maar dat deze geen gevolgen dan wel een uitwerking terug vinden in het geen er beschreven is. Wel heb ik heel erg veel waardering en veel vertrouwen in het werk dat Hop2040 allemaal doet om alles in goede banen te leiden en er voor te waken dat het proces ordentelijk en eerlijk verloopt. Het centrum is helaas niet verenigd in een wijkraad of buurtgroep. Daarom kan ik mij dus ook niet met de groep aansluiten bij Hop2040. Ik onderschrijf hun zienswijze zeker wel en hoop ook van harte dat deze mee wordt genomen. Ook onderschrijf ik de zienswijze van Platform gehandicapten en chronisch zieken, Platform G&CZ, waarbij het heel erg prettig zou zijn als de gemeente de inclusie agenda nu eens serieus ging benutten en inzetten. Toch heb ik gemeend ook zelf nog met een zienswijze te moeten komen. U kunt deze terug vinden in 4 bijlage die ik aan deze mail toevoeg. Daarbij spreek ik de hoop en de wens uit dat de zienswijze dit keer niet dezelfde weg zullen bewandelen als de opbrengst van de participatie rondes! Ik wens u heel veel moed en wijsheid toe bij dit verdere proces. Uiteraard ben ik bereid mijn bijdrage toe te lichten tijdens een persoonlijk gesprek	62
	Zie bijlagen: - Opmerkingen omgevingsvisie 2040 gezonde groei - Opmerkingen omgevingsvisie 2040 dorps en stads - Opmerkingen omgevingsvisie 2040 mobiliteit - Opmerkingen omgevingsvisie 2040 basis op orde - Opmerkingen omgevingsvisie 2040 inclusieve politieke arena - Opmerkingen omgevingsvisie 2040 sociaal domein - Opmerkingen omgevingsvisie 2040 compact centrum	

Opmerkingen bij Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 5.1.2.e 5.1.2.e **Basis op orde**

Hilversum is voor mensen een aantrekkelijke plek om te wonen. Dat houdt echter wel in dat gestreefd moet worden naar behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving. Dit betreft het 'groen', de lucht- en waterkwaliteit, maar ook geluid(overlast) en temperatuur. Daarnaast moet de leefomgeving dat wil zeggen de openbare ruimte en gebouwen, veilig zijn en bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor alle inwoners. Hierover heb ik tevens mijn visie weergegeven in het onderdeel 'Duurzaam: openbare ruimte en mobiliteit'.

Behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving.
Om een eerste stap te zetten naar behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving is het noodzakelijk hierover concrete doelen in de Omgevingsvisie op te nemen, dat wil zeggen: volgens het Platform G&CZ moeten de maximale en minimale waarden met betrekking tot geluidsoverlast, luchtverontreiniging en dergelijk waaraan Hilversum gaat toetsen, in de Omgevingsvisie worden opgenomen.
Dit betekent concreet in mijn ogen dat als er maximale wettelijke normen zijn qua geluidsoverlast wij die dus niet meer zullen oprekken bij het uitwerken van een bouwproject in onze gemeente.

Veel groen in de omgeving levert een belangrijke bijdrage aan schone lucht, minder hittestress in de zomer en een omgeving die kan bijdragen aan een goed gevoel en uitnodigen tot beweging en ontmoeting en daarmee een verbeterd welzijn. Allemaal zaken die voor mensen belangrijk zijn in het leven.
Ikzelf vind het daarom belangrijk dat er meer wordt ingezet op vergroening van de leefomgeving op zodanige manier dat iedereen altijd op korte afstand een park, bos of ander groen in de omgeving heeft: 15 minuten net als andere voorzieningen. Dit komt dan ook tegemoet aan de uitkomsten van de participatie onder inwoners.
En dat dit bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is voor mensen met een beperking. Voor mensen met een visuele beperking kan daarbij ook gedacht worden aan speciale routes met tactiele en olfactorische ervaring van het 'groen'.

Leefomgeving: veilig, bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar
Een gezonde en veilige leefomgeving nodigt uit tot beweging en ontmoeting en draagt zo bij aan meedoen in de samenleving. Dat is belangrijk voor de gezondheid en het welzijn van iedereen.

Maar voor mensen met een beperking, waaronder ook ouderen die door ouderdom beperkingen hebben gekregen, zal daarvoor vaak iets extra's moeten gebeuren met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen:
de openbare ruimte en gebouwen moeten 'gezond', bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn.

Dat toegankelijkheid van de leefomgeving voor mensen met een beperking van belang is wordt landelijk erkend: Niet voor niets is dat opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van de Rijksoverheid als een nationaal belang.
Hieraan moet dan ook expliciet aandacht worden besteed in de Hilversumse Omgevingsvisie.
Het is daarom belangrijk dat in de Omgevingsvisie wordt opgenomen dat bij uitwerking van plannen met betrekking tot openbare ruimte en gebouwen ervaringsdeskundigen (zoals het Platform) actief en vanaf het begin worden betrokken. En dat de vigerende richtlijnen in acht

worden genomen.

nemen aan de maatschappij worden eisen gesteld aan de veiligheid van de leefomgeving: mensen moeten op een veilige manier van a naar b kunnen komen. Dat betekent voor mensen die minder mobiel zijn, dat bij de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen daarmee rekening wordt gehouden.
Dat beperkt zich niet tot een goed en makkelijk bereikbaar en toereikend openbaar vervoer, voldoende fiets- en wandelpaden met een veilige breedte. Maar ook dat bij de uitvoering hiervan rekening wordt gehouden met het gebruik door mensen met een beperking; dat wil zeggen:

- op en afritten voor rolstoelen (en kinderwagens) vanaf trottoirs en
- geleide lijnen voor mensen met een visuele beperking.
- Geen objecten die een vrije en veilige doorgang in de weg staan.

Een en ander sluit mooi aan bij de uitwerking en uitvoering van de lokale inclusie-agenda en bij de al eerdergenoemde richtlijnen.

Helderheid

Het zou de helderheid ten goede komen als helder wordt gemaakt wat sommige termen betekenen. Zo komen we kwetsbaren tegen. Maar wat bedoelt men daarmee zij dat mensen die niet mee kunnen doen vanwege financiële zaken of vanwege een beperking? Diversiteit wordt ook voor verschillende doeleinden gebruikt wat voor verwarring kan zorgen. En toegankelijkheid zie ik terug komen bij mensen met en beperking maar ook bij regelingen voor mensen die het financieel wat moeilijker hebben om mee te komen.

Voorzieningen

Het is belangrijk voorzieningen op pijl te brengen dan wel op pijl te houden. Zo heeft niet iedere inwoner op dit moment een tandarts of huisarts.

Opmerkingen bij Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 5.1.2.e 5.1.2.e **Een compact centrum prettig om in te winkelen te verblijven en in te wonen**

Hilversum is een mooie stad of dorp om in te wonen. Door de ligging en het goede openbaar vervoer met 3 trein stations is de bereikbaarheid ook goed. Toch zijn er nog zaken te bedenken waardoor het centrum nog beter en prettiger zou kunnen. Dat zal ik hier onder proberen te beschrijven. Wel zullen er zaken terug keren die ik in mijn vorige zienswijze over alles op orde, mobiliteit en duurzaamheid ook al heb geschreven.

Oprichting van een BIS

De winkeliers van de Gijsbrecht en de vastgoed eigenaren van die straat hebben zich verenigt in een BIS. Deze 2 werken enorm goed samen. Men voelt zich gezamenlijk verantwoordelijk voor het welzijn van dit gebied. Dit komt terug in een bestemmingsplan, beleid en heel weinig leegstand van winkel panden. Ook de Havenstraat gaat dit voorbeeld volgen.

Als we dan kijken naar het centrum van Hilversum dan hebben we te maken met los zand. Veel grote winkel ketens, die hun naam ergens vestigen het belangrijkste vinden en het niet uitmaakt of ze in Hilversum of elders zitten en niet verder kijken dan hun eigen voordeur. Ook is er veel verloop en veel leegstand te zien in het centrum. Als ik verneem van winkeliers dat ze € 3.000 huur per maand betalen is het logisch dat dit lastig terug te verdienen is. Qua diversiteit in winkels zijn we ook achteruit gegaan.

Het zou voor het centrum en de winkeliers goed zijn als in het centrum ook een BIS komt voor winkeliers en een BIS voorvastgoed eigenaren. Bij die vastgoed eigenaren moeten dan ook meteen vereniging van eigenaren worden opgenomen. Deze organisaties zouden de centrum visie tegen het licht moeten houden waardoor er ruimte komt voor meer diversiteit in winkel aanbod en de leegstand tegen gegaan kan worden. Dit omdat zij met zijn allen zich verantwoordelijk voelen voor het welzijn van dit gebied. Daarnaast zou het dan mooi zijn om een bis overleg te starten. Dat is een overleg met de bis van de Gijsbrecht, die van de Havenstraat, het centrum, Winkel centrum Kerkelanden, Seinhorst en welke gebieden er nog meer een bis gaan ontwikkelen.

Organisaties bundelen

Als we kijken naar de organisaties die er zijn hebben we het over een Stadfonds, Hilversum Marketing, Live Hilversum, gevel herstelfonds en de verschillende organisaties die ik vast nog vergeet te noemen. Al deze organisaties hebben een directeur, voorzitter en bestuur. Maar weten ook van elkaar eigenlijk niet wat ze doen of wat er gebeurd. Daarbij gaat er dus veel geld zitten in salarissen voor bestuurders. Geld dat niet ten goede komt voor de doelen waarvoor het geld bedoeld is.

Als we kijken naar het Stad fonds dan gaan daar de OZB gelden in van niet bewoonbaar vastgoed. Maar de organisaties betalen ook nog eens voor de contributie van hun BIS. En vaak komt het geld ten goede aan veel evenementen en activiteiten in het centrum. Er zou moeten worden nagedacht over opheffen van dat stad fonds. Gelden zouden dan rechtstreeks naar de BIS moeten gaan. Hierdoor betalen de winkeliers en vastgoed eigenaren nog maar 1 keer. Al die organisaties zo als Hilversum marketing en Live Hilversum zouden kunnen opgaan in 1 organisatie Event Hilversum. Dit maakt het ook meteen mogelijk evenementen beter te verdelen over de hele stad.

Evenementen
Dat brengt mij meteen bij de evenementen gehouden in het centrum. Het zou goed zijn om met de inwoners van het centrum eens om de tafel te gaan over wat de inwoners nou eigenlijk willen zien aan evenementen. Er zouden in iedergeval meer evenementen moeten komen waar jongeren iets aan hebben en zelf aan deel kunnen nemen. Als men een muziek evenement organiseert zouden de lokale artiesten voorrang moeten krijgen. Qua geluid zouden er ook goede afspraken gemaakt moeten worden. Hierbij moet weer goed gekeken worden naar de afspraken die per plein zijn vastgelegd. En bij pleinen waar dat nog niet gebeurt is moet dat als nog worden vastgelegd. Het moet niet zo zijn qua evenementen dat de inwoners het gevoel krijgen dat ze in de Efteling zijn gaan wonen. En evenementen moeten inclusief worden georganiseerd zodat alle inwoners er deel aan kunnen nemen. Verder zal er een oplossing moeten worden gezocht voor alle bekertjes en andere troep die na een buiten concert op straat te vinden zijn.

Horeca aanbod
Als we kijken naar het horeca aanbod in het centrum en de terrassen. Dan speelt zich wel heel veel af in en rond de Groest. Echt gezellige terrassen kunnen we het daar echter niet noemen. Veel horeca aanbod is ook van hetzelfde. Qua diversiteit is het eigenlijk net zo als het winkel aanbod. Er is geen lux restaurant wat tegen een sterren restaurant aan zit. Mexicaans, Antilliaans of Marokkaans eten is er ook niet echt te vinden en zo kunnen we nog wel even doorgaan. Er mist in het centrum ook een plek waar jongeren kunnen samenkomen om even wat te drinken en te kletsen. Even als er een wijkcentrum voor alle inwoners uit de wijk ontbreekt.
Het nachtleven in Hilversum is ook niet goed geregeld. Er is te weinig horeca aanbod voor de jongeren uit Hilversum en de omgeving. En dit gaat alleen maar erger worden als de nachttrein in Hilversum van start gaat.

Inclusie en toegankelijkheid
Als je door het dorp loopt kom je de verschillende uitstallingen en borden tegen. Er is een route gemaakt vanaf de rotonde bij de Emmastraat over de Groest tot aan de Stationsstraat die obstakel vrij zou moeten zijn. Mensen met rolstoel en rollator en mensen met en visuele beperking zouden daar zelfstandig hun weg moeten kunnen vervolgen. Het is mooi dat er een geleide lijn is aangelegd. Het is echter om te huilen als je ziet hoe veel obstakels er zich bevinden op die zelfde geleide lijn. Er zal moeten worden gewerkt aan bewustwording bij winkeliers en vastgoed eigenaren over wat nu inclusie is. Verder zou het mooi zijn als de manier waarop de Groest is ingericht een blauwdruk kan zijn voor de rest van het centrum, zonder de genoemde obstakels dan. Ook zou het prettig zijn als we met zijn allen werken aan de bejegening van mensen met dementie. Die groep gaat steeds groter worden.
Ook zou het prettig zijn als op de gevel duidelijk het nummer van het pand zichtbaar wordt gemaakt voor zowel overdag als in de avond.

Nieuwbouw en parkeren
Er komt veel nieuwbouw voor in het centrum. Het zou prettig zijn als men daarbij uitgaat van gebouwen die niet hoger worden dan vier a vijf woonlagen. Verder wordt er wel erg veel middeldure en dure huur gebouwd. Waar blijven de appartementen voor sociale huur? Ook worden er appartementen gebouwd zonder parkeerplaatsen. Dit is eigenlijk half werk. Die mensen kunnen dan als nog gewoon een auto kopen. Het zou prettig zijn als men het

helemaal oploste. Dus een appartement zonder parkeerplek betekend automatisch contributie in de servicekosten voor het gebruik van een deel auto. Als ze daar toch voor betalen zullen ze dat ook eerder gaan inzetten.
Ook ben ik niet voor meer winkels erbij op het moment dat het stationsgebied wordt ingericht Men heeft het juist over een compacter centrum. Dan ben je dus tegenstrijdig bezig als er meer bij gaat komen.
Qua duurzaamheid kan er ook nog heel veel gewonnen worden. De gemeente moet met de vastgoed eigenaren gaan kijken naar plaatsing van zonnepanelen en het vergroenen van daken. Ook de plaats van laadpalen moet goed worden bekeken. De wachttijd voor een gesprek met een energie coach moet enorm verkort worden.

Verkeer
In de mobiliteit die ik beschreven heb. Is er al te lezen wat ik zo ongeveer met verkeer wil. Het komt er op neer dat je of in het centrum woont of dat je er een parkeerplek zoekt. En uiteraard kun je iemand naar het station brengen of daar ophalen. Verder heeft niemand daar iets met de auto te zoeken. Dit maakt het mogelijk de overgang van leeuwenstraat naar het station te voorzien van een mooi plein. Bezoekers van het centrum met de auto worden gestuurd naar Hilvertshof garage, Gooische brink garage, Gooiland garage of Zilverpoint garage. Doorgaand verkeer is er niet meer in het centrum. Zie mijn beschrijving van wegen bij mobiliteit
Als de City parking woningen worden zal er denk ik ook gelegenheid tot parkeren zijn aan de rand van de stad.
Vrachtwagens dienen hun waar bij een hub over te hevelen op kleiner elektrisch vervoer, zodat grote vrachtwagens niet meer in het centrum komen. Alle organisaties als bezorgers van maaltijden en boodschappen zouden dat met een fiets of elektrische scooter moeten doen wat geluidsoverlast beperkt.

Vuilnis
Elke week weer aan staan er bij vele ondergrondse afval containers in het centrum vuilniszakken of andere troep weer aan de straat. Geen idee of de containers te klein zijn, of mensen er verder niet naar omkijken of dat er vaker zou moeten worden opgehaald.
Gegeven is dat het bij heel veel ondergrondse containers het geval is. De gemeente moet met de GAD een master plan ontwikkelen om hier een eind aan te maken.

Honden uitlaten
Helaas is het nog steets zo dat er in het centrum last is van honden poep op de stoep. Als je dan goed naar het centrum kijkt is er ook haast geen plek om je hond uit te kunnen laten. Het zou prettig zijn als er net voordat je het winkel gebied in gaat er een grasveldje zou zijn waar je de hond even kunt uitlaten. Daar zijn dan prullenbakken en er zijn palen waar je poepzakjes uit kunt halen. Dit kan leiden tot minder overlast van poep in het centrum.

Opmerkingen bij Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 5.1.2.e 5.1.2.e Inclusieve Politieke Arena

Hilversum is een mooie stad om in te wonen. Politiek gebeurt er ook een hele boel. Helaas gaat dit nog voorbij aan heel wat mensen omdat er nog steeds niet inclusief wordt gewerkt.

Informatie
Als het gaat om informatie via internet dan is het aanbod ontzettend vernsippert. Hilversum.nl, bouwenaanhilversum.nl, hilversummers.nl en ga zo maar door. Voor de inwoners zou het erg prettig zijn als dit weer een beetje beter gestroomlijnd zou worden tot 1 of 2 pagina's.

Ibabs
Helaas is Ibabs nog steeds niet toegankelijk voor mensen die werken met een screen reader programma. Er zijn heel veel handelingen nodig om iets te downloaden. En van goed ziende mensen die gewoon inwoner zijn verneem ik ook dat het opzoeken van bepaalde zaken steeds lastiger wordt. En als stukken komen heb ik ook vaak problemen met de toegankelijkheid. Veel fot's met tekst er in. Veel tabellen en kolommen en power point presentaties.

Vergaderingen
De enige vergaderingen die redelijk te volgen zijn voor iedereen vinden plaats in de raadszaal. Dit komt omdat daar ringleiding is geplaatst. Het zou prettig zijn om ook ringleiding te gebruiken in de omroep kamer en Dudok kamer. Verder moet men nadenken over ondertiteling of een gebaren tolk bij een raadsvergadering, zodat iedereen in staat is het te volgen.

Verkenning
Als er bouw projecten worden gedaan is er vaak een bezoek aan die plek bij. Er wordt dan door die wijk gefietst. Daarbij zou men na moeten denken over hoe mensen met een beperking deze bezichtiging zouden kunnen bijwonen.

Opmerkingen bij Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 5.1.2.e 5.1.2.e Sociaal domein

Hilversum is een mooie stad om in te wonen. Daarbij is net het beleid sociaal domein 2023 2033 besproken in een commissie. Willen we dat Hilversum voor kwetsbare groepen een mooie plek blijft om in te wonen zal er toch nog wel wat nodig zijn.

Bouwen
Alles begint al met alle nieuwbouw levensloop bestendig bouwen. Dit maakt dat mensen langer zelfstandig thuis kunnen blijven wonen. Iets dat landelijk ook steeds belangrijker zal gaan worden nu er steeds minder mensen beschikbaar zijn voor in de zorg. Als mensen toch moeten verhuizen vanwege de gebreken die ze krijgen is het wel zo belangrijk dat dit in dezelfde wijk kan plaatsvinden. Dit is belangrijk voor hun opgebouwde netwerk aan mantelzorgers.
Verder zou er meer aandacht moeten komen voor mensen waarbij het niet mogelijk is zelfstandig of alleen te wonen. Denk aan het bouwen van woongroepen, focus woningen en andere soorten van woonvormen.

Wijk gericht werken
Er is de trend dat maatwerk aanvragen worden opgelost met algemene voorzieningen. Het mag in de wijk worden opgelost. Hier zijn nog wel wat slagen te maken. Er zijn wijken waar echt nog niets is geregeld. Hier in het centrum lopen verschillende verwarde personen rond. Ze hebben dan b.v. een huurwoning via Dudok, maar daar zit geen begeleiding bij. Als het dan na vier maanden niet gelukt is komt de procedure bij het sociaal plein.Dan begint alles weer opnieuw. Het zo prettig zijn als dit 1 geheel is, waarbij die vier maanden daarvoor worden meegeteld.
Verder is het principe van 1 klant, 1 consulent en 1 plan ook heel erg belangrijk.
Bij het rapport van de ombudsman over WMO en participatie komt naar voren dat mensen die iets aanvragen uiteindelijk wel de oplossing krijgen, maar dat ze de volledige regie over hun proces niet hebben. Het zou goed zijn om met elkaar om de tafel te gaan om te kijken op welke manier we het zo in kunnen richten dat mensen die regie wel hebben.
Verder zouden we niet moeten beginnen aan het niet meer indiceren van mensen. Zij hebben dan namelijk geen status meer en nergens recht op. Ook is het zo dat er te weinig gebruik wordt gemaakt van de onafhankelijke klant ondersteuner via MEE. Nagedacht moet worden over een ombudsman op deze plek.

Verder zouden we als gemeente moeten stoppen om de gehandicapte of beperkte dan wel oudere te zien als kostenpost. Er zijn gewoon mensen waar wij als gemeente een levenslange zorgplicht hebben.
Ook zou er anders naar regelingen en hulpmiddelen gekeken moeten worden Nu kijken we naar hoe iemand beter wordt. Of de ondersteuning of het hulpmiddel de ziekte of aandoening verminderd. Maar er zijn ook mensen die het nodig hebben om hun leven leefbaar te houden en hun gezondheid op pijl te houden.

Ook is het belangrijk om de drempel te verlagen in het contact naar de consulenten van het sociaal plein. En een vast aanspreek punt als er eenmaal een dossier van je is zou ook erg prettig werken.

Werkgelegenheid
Als het gaat om werkgelegenheid is er nog veel te winnen als het gaat om het inzetten van mensen met en beperking dan wel grote afstand tot de arbeidsmarkt. We zullen ook moeten erkennen dat er mensen zijn die gewoon nooit aan het werk zullen komen. Daar hebben we wel zorg voor. En dagbesteding en vrijwilligerswerk moet ook gewoon worden erkend.

Opmerkingen bij Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 5.1.2.e **DUURZAAM: OR en Mobiliteit**

Hilversum is in principe voor mensen een aantrekkelijke plek om te wonen. Dat houdt echter wel in dat gestreefd moet worden naar behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving. Dit betreft het 'groen', de lucht- en waterkwaliteit, maar ook geluidsoverlast en temperatuur.
Daarnaast moet de leefomgeving dus openbare ruimte en gebouwen bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor alle Hilversummers.
Als het om duurzaamheid en milieu gaat mis ik duidelijke doelen in dit schrijven. We zouden als het gaat om geluid moeten stoppen met het oprekken van de wettelijk gestelde eisen bij nieuwe bouwprojecten. In de visie zouden duidelijke eisen moeten staan op het gebied van geluid, lucht verontreiniging, uitstoot ENZ Zodat daar ook op getoetst kan gaan worden en op ingegrepen kan worden.
Veel groen in de omgeving levert een bijdrage aan schone lucht, verminder hitte stress. Kan aanzetten tot meer bewegen en dus sneller ontmoeten wat weer zorgt voor beter welzijn. Hierbij mis ik het opnemen van verticale tuinen bij hoogbouw. Ook zou de gemeente meer initiatief mogen tonen bij het realiseren van groene daken. Een subsidie via het Rijk is mogelijk, maar de pot is in februari van het jaar al op voor datzelfde jaar. Daar zou ruimhartiger op mogen ingezet door de gemeente Hilversum zelf.
Het groener maken van gemeente Hilversum met behoud van het tuindorp karakter is 1 van de zaken die uit de participatie duidelijk naar voren is gekomen. Volgens mij moet dit punt dan ook goed worden mee genomen en verankerd in de visie.
Wat van mij ook zichtbaar mag zijn is een leuke water partij met mooie Fontijn.

Mobiliteit
In de Omgevingsvisie komt het onderwerp mobiliteit aan de orde, maar tegelijk wordt er in Hilversum al uitgebreid gewerkt aan een Mobiliteitsvisie. Ikzelf ben van mening dat de Mobiliteitsvisie gebaseerd zou moeten zijn op de Omgevingsvisie. Nu bestaat de kans dat de Omgevingsvisie, die integraal een visie op de ontwikkeling van de openbare ruimte beoogd, doorkruist wordt door de Mobiliteitsvisie of omgekeerd.

Als we kijken naar wat er is opgehaald tijdens de participatie rondes komt helder naar voren dat mensen fietsers en voetgangers de belangrijkste verkeersdeelnemers vinden en daar ook het meeste ruimte voor willen. Als we naar de concept visie kijken valt mij juist op dat de auto nog steeds erg veel ruimte krijgt en houdt. Er wordt gesproken over deelvervoer, maar daarbij sneeuwt het openbaar vervoer gewoon onder.

Mensen hebben veel baat bij een fijnmazig, betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer. Het is dus belangrijk om bestaande buslijnen in stand te houden, dan wel uit te breiden. Dit komt ook het milieu en het parkeer probleem ten goede. Daarnaast is de WMO-taxi en het leerlingen vervoer erg belangrijk voor de verschillende doelgroepen.
Ook de drie trein stations van Hilversum zijn erg belangrijk. Mijn vraag is daarbij wel of je zo veel geld moet steken in een nachttrein, maar dat zal de tijd met een goede gedegen evaluatie ons leren. Wel is het van belang dat we een intercity station behouden.

Fietsen en wandelen
Als we kijken naar fietsen ben ik het eens met reguleren van routes zoals men op de Kerkbrink van plan is. Geen voorstander ben ik van het toelaten van fietsen tussen de Heerenstraat en de Bussumerstraat. Wie gaat er overdag handhaven is daarbij mijn vraag.
Qua fiets parkeren kiest men voor fietsen weg van het maaiveld. Alles moet kelders in. Bij die kelders moet wel rekening houden met het gegeven dat niet iedereen in staat is zulke grote hoogtes te overbruggen. Zorg voor ruime veilige en hele fietspaden. En zoek een

balans tussen de verschillende snelheden die er per verschillende soorten fietsen kunnen zijn. Belangrijkste is dat kinderen veilig naar school en sport kunnen fietsen.
Wat wandelaars betreft zou het prettig zijn dat na een verbouwing van een pand gekeken wordt of alle tegels weer vast liggen. Dat geleide lijnen vrij gehouden worden als ze zijn neergelegd. Dat je het pad niet hoeft te delen met fietsers.

In de beschrijving in de visie spreken zaken elkaar ook tegen. Aan de ene kant wil men een auto luw centrum geregeld krijgen. Aan de andere kant wil men dat de stadsring voor auto's zo goed mogelijk doorloopt zonder stremming of andere problemen. Ik ga proberen het centrum toch maar auto luw te krijgen door wat beschrijvingen te maken. Want er moeten toch duidelijke keuzes gemaakt worden.

Het centrum.
Volgens uitgewerkte plannen in de Mobiliteitsvisie moet er een verbinding Schapekamp Koninginneweg komen, waarbij auto's in twee richtingen kunnen gaan. Daarbij gaan we voorbij aan het gegeven uit onderzoeken dat 50 procent van de auto's die hier rijden dit punt niet als bestemming heeft en hier verder ook niet hoeft te zijn. Als we dat wel mee nemen kom ik tot het volgende voorstel.
Alles wat vanaf de rotonde Emmastraat of van het Achterom komt kan alleen nog naar de parkeer garage van Hilvertshof en naar de Beatrix tunnel. Men kan wel tot de Spoorstraat, maar dat is om mensen op te halen of af te zetten bij Hilversum CS. Daar kan men dan draaien en terug de Schapekamp op richting Emmastraat. Dit verkeer komt dus niet meer voor het Station bij de Leeuwenstraat terecht. Alles wat uit de Beatrix tunnel komt kan alleen maar naar de Hilvershof garage of naar Links richting Emmastraat.
Dan het verkeer op de Koninginneweg. Dat kan op de Koninginneweg alleen maar richting station. A om mensen op te halen of af te zetten bij Hilversum CS en/of de Zilverpoint garage in te gaan. Als ze klaar zijn met iemand weg brengen of ophalen en als ze uit de Zilverpoint garage komen verlaten ze het centrum via de Stationsstraat en het Melkpad.
Dit betekent dat de Koninginneweg ook maar 1 richting hoeft te gaan worden namelijk richting station.
Ook dit verkeer komt dus niet meer voor het station ter hoogte van de Leeuwenstraat.
Dit betekent dat de Oversteek bij de leeuwenstraat gewoon een plein kan worden i.p.v. een oversteek waarbij voetgangers en fietsers er de ruimte kunnen krijgen.
OK. Dan wordt de Stationsstraat niet auto luw. Maar er gaan zeker al minder auto's komen dan nu het geval is. Men kan immers niet voor het station langs. Dus dat verkeer ben je kwijt.
'

Gijsbrecht van Amstelstraat
Nogmaals de uitkomst uit de participatie heeft het over de ruimte geven aan fietsers en voetgangers. De oplossingen op de Gijsbrecht laten zien dat de auto toch nog steeds het belangrijkste is op deze plek.
De fietspaden worden weggehaald zodat stoepen breder kunnen worden. Wat mij dan wel verbaasd is dat er gesproken wordt over laden en lossen op de stoep, maar daar kom ik later op terug. De auto en de fiets gaan de rijweg delen waarbij 30 kilometer per uur de norm wordt. Mijn grote vraag is op welke manier men denkt dat dit zorgt voor meer veiligheid voor de fiets?
Daarom wil ik een hele andere oplossing aandragen. Aan de kant van de Gamma aan de Gijsbrecht van Amstel is er tussen de Loosdrechtse weg en de Vreelandseweg een knip gemaakt. Fietsers kunnen er door . Auto's moeten omrijden als ze daar toch willen kunnen komen. Mijn voorstel zou zijn om tussen de Neuweg en de rotonde van de Utrechtse weg ook zo'n knip te realiseren. Dan kunnen alleen fietsers daar nog tussendoor. Mensen die per se hun auto bij de winkels voor de deur willen zetten houden die mogelijkheid nog steeds.

En winkeliers kunnen ook tevreden zijn want hun winkel blijft nog steeds bereikbaar met de auto. Het zal wel heel veel verkeer gaan schelen die deze weg alleen maar gebruikte om elders te kunnen komen en niet op de Gijsbrecht hoefde te zijn. Scholen die daar op dat stuk zitten zullen ook blij zijn met deze oplossing denk ik.

Havenstraat
De winkeliers en vastgoed ondernemers van de Havenstraat geven duidelijk aan dat hun straat ook gewoon een fiets en winkelstraat zou moeten kunnen worden. Ook hier kijk ik mee naar een oplossing.
De Bosdrift is op dit moment een radiaal richting het centrum. De vraag is of dit nog steeds wenselijk is. De automobilist zou op de Diependaalse laan dor kunnen rijden tot aan de Loosdrechtse weg en dan via de Vaartweg naar het centrum kunnen komen.
Dan kan de Bosdrift vanaf de Diependaalse laan lopen tot aan de Talud weg en Koningsstraat. Dat scheelt ook heel wat verkeer bij de Bavinkschool.

Verder zou het prettig zijn als de hele binnenring 30 kilometer per uur gaat worden en alles ook zodanig herkenbaar wordt ingericht.

Verkeer Postcode gebied 1221
Er zijn heel veel bouwplannen in Postcode gebied 1221. Op de avond van het Stadsgesprek hebben we mogen horen hoe de balans eigenlijk zoek is in Hilversum. Al die zeven projecten zijn los van elkaar ontworpen en besproken. Dit betekent dat er een integraal mobiliteitsplan ontbreekt. Daarbij botsen auto en fietser regelmatig bijna met elkaar op de Kleine Drift en Zuiderweg. Mijn oplossing zou daar zijn om het terug te brengen naar de oude staat. Dus de Noorderweg weer te verbinden met de Zuiderweg. Dit over de fietstunnel heen. Zo worden auto en fiets netjes gescheiden. Dit maakt ook dat de Simon Stevinweg minder druk krijgt van het verkeer uit deze buurt.

5.1.2.e
Eigenlijk is het vreemd dat de auto als minder belangrijk wordt beschreven. Maar dat de gemeente wel wil investeren om de opstelstrook langer te maken, zodat er meer auto's kunnen staan. Zou het niet zo moeten zijn dat je beleid in moet zetten van meer gebruik van OV i.p.v. stimuleren van auto gebruik?
Het zou prettig zijn als de gemeente in overleg gaat met de bedrijven op en rond het media park. Stel voor dat mensen als ze met de auto gaan nog 5.1.2.e €0,07 per kilometer krijgen. Dat OV helemaal vergoed wordt op basis van tweede klas en dat je voor de fiets €0,21 per kilometer ontvangt.

Parkeren
Beleid wat nu gevoerd wordt is lekker duidelijk. Op termijn betaal je overal in Hilversum als je wilt parkeren. Dit betekent trouwens niet dat je ook automatisch een plek hebt ook al betaal je netjes voor een vergunning.
Er zijn al jaren plannen om parkeer garages om te bouwen naar woningen. Daar is wat voor te zeggen met de schaarste die er nu is. In mijn ogen kun je dat pas goed doen als je wat zaken hebt geregeld. Zo zouden er parkeerplekken aan de rand van de stad moeten komen. Dan kun je denken aan Media park, Arena park ENZ. Daarvandaan zouden mensen dan vervoer moeten kunnen krijgen richting centrum. Dan heb je de parkeer garages in het

centrum zelf minder nodig. Maar de buurt wacht sinds 2017 op wat de plannen nu zullen zijn. Daar mag inmiddels toch wel duidelijkheid in komen. Verder zou de gemeente het minder aantrekkelijk kunnen maken door gevoerd beleid om een tweede auto te hebben in Hilversum.

Laden en lossen
Ook een onderwerp dat in mijn ogen valt onder het stuk mobiliteit. Daarbij wordt vaak gesproken over Hubs waarbij grote vrachtwagens zaken overladen in kleinere elektrische busjes. Die dan vervolgens het gebied in gaan. Een fiets koerier mag van mij ook. Qua veiligheid is heel groot verkeer in combinatie met fietsverkeer eigenlijk alleen maar gevaarlijk. Ik hoop dan ook dat er wat van die hubs komen en dit snel verder ontwikkeld en opgepakt gaat worden.

Opmerkingen bij Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 5.1.2.e **DORPS EN STADS**

Hilversum is voor mensen een aantrekkelijke plek om te wonen. Het dorpse karakter zoals dat in de ontwerpvisie wordt benoemd (rustige woonomgeving, veel groen en winkels vlakbij) speelt daarbij een belangrijke rol. Ook de ligging van Hilversum waarbij je met openbaar vervoer in korte tijd zo overal kunt zijn is voor mensen belangrijk bij het kiezen voor Hilversum als woonplaats.
Het is mij niet duidelijk, waarom Hilversum een stad zou moeten zijn, behalve dan in naam. De genoemde stadse voorzieningen (theater, ziekenhuis, Trein station, enzovoort) waren al aanwezig voor het concept 'Mediacity' zijn intrede deed.

Het is de vraag of, wanneer Hilversum groter, dus drukker, zou worden, het geheel een aantrekkelijke plek om te wonen blijft voor de talloze mensen die hiervoor in het verleden al gekozen hebben. Verder vraag ik mij af of het voorzieningen niveau op pijl zou kunnen blijven als er nog veel mensen bij zouden komen.
Als men de sterke wijken wil realiseren waar men het steeds over heeft geldt daar bovenop, dat een warme dorpse sfeer met inwoners die elkaar in mindere of meerdere mate kennen, bijdraagt aan een veilige woonomgeving.

Dat zal versterkt worden doordat het verkeer ook niet drukker zal worden. Nog drukker verkeer in de straten die een dorpse structuur hebben, is onveilig. Dit zal worden versterkt, omdat Hilversum (nog) niet durft te kiezen voor een volledig autovrij centrum zoals veel steden dat wel doen. Bij mobiliteit heb ik dat wel geprobeerd op te lossen.

Maar of Hilversum nu wel of niet verder groeit, er zal naar moeten worden gestreefd om de veiligheid voor mensen te verbeteren. En dat liefst gecombineerd met een verbetering van de 'belichting' (geen hoge gebouwen), en andere milieuaspecten die de kwaliteit van leven van iedereen in Hilversum beïnvloeden. Hierbij dient in mijn ogen de opbrengst uit de participatie een hoofd rol te spelen.
Voor mensen speelt daarin vooral aandacht voor meer groen (minder hittestress) en betere luchtkwaliteit een belangrijke rol.

Opmerkingen bij Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 5.1.2.e **GEZONDE GROEI**

Hilversum is een aantrekkelijke plek om te wonen en te werken. Maar volgens mij is meer nodig dan deze eenvoudige constatering.

Wonen
Voor heel veel mensen is het vinden van een geschikte woonruimte niet makkelijk. Sociale huur vergt een wachtlijst van ruim 10 jaar of meer. Hierdoor zullen jongeren sneller uit Hilversum vertrekken naar plaatsen waar wel woonruimte te vinden is. Graag zou ik helder krijgen waarom het getal van 6.000 woningen genoemd wordt.
Er staan wel heel wat projecten op stapel. Daarbij zou gekeken moeten worden naar een goede verdeling over geheel Hilversum, waardoor er een goede balans ontstaat. Op dit moment, en dat kwam sterk naar voren in het Stadsgesprek, ligt de focus vooral op bij bouwen in postcode gebied 1221. Mensen met een beperking of ouderen hebben het daarbij nog moeilijker om een geschikte woning te vinden nabij goede voorzieningen zoals een medisch centrum of winkels.
Nog beter zou zijn om aan te geven, dat alle nieuw te bouwen en te verbouwen woningen levensloopbestendig moeten worden gebouwd. Daardoor kunnen mensen in een later stadium van hun leven langer in hun eigen woning blijven wonen zonder dat dure aanpassingen nodig zijn. Dit zou ook aansluiten op het landelijke beleid dat laat zien dat er steeds minder zorgverleners zijn en mensen langer thuis moeten blijven wonen.

Ook moet het makkelijker worden om wonen in een groep of wonen in een hofje mogelijk te maken. Denk hierbij ook aan Fokuswoningen. Dit vergemakkelijkt de zorg verlening in de thuissituatie.

Werken
Waar ik verbaasd van sta is dat er steeds meer kantoren worden gebouwd terwijl er leegstand is in kantoren. En dus andere kantoren weer worden omgebouwd naar woningen. Dit kost twee keer geld. Men moet beter nadenken bij zulke zaken. Hoe kun je nou kantoren bouwen in de Heuvellaan, wat ten koste gaat van sociale huur woningen, Terwijl er op de 's-Gravelandseweg een groot pand leeg komt dat kantoren gaat verhuren?
Als het om werkgelegenheid gaat mis ik de extra aandacht voor kwetsbare groepen. Mensen die ver af staan van de arbeidsmarkt, maar ook mensen met een beperking. Als daar niets extra voor wordt ondernomen blijven deze doelgroepen gewoon op achterstand staan. Het wordt hen dan ontnomen volwaardig deel te nemen aan de samenleving en hun eigen inkomen te verdienen.

Zaak nummer:	Zienswijze: 63	verwerkt in nota Zienswijze
1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. De woonopgave is een feit. Helaas ontbreekt in de Omgevingsvisie een concrete aanpak om ouderen te laten doorstromen. Door de Participatiewet worden ouderen gedwongen om langer huis te wonen en daar de benodigde zorg te ontvangen, maar dat belemmert de doorstroom. Ga in gesprek en verken wat de behoeftes zijn. Onder welke voorwaarden zou iemand wel wil verhuizen? Is er een denktank, en zo niet, dan is een burgerberaad over de woonopgave een aan te raden medium. (https://www.bureauburgerberaad.nl/	63 A
1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. De woonopgave is een feit. Nieuwbouw is niet te vermijden. Met het oog op de toekomstige generaties is het belangrijk om concreet op te nemen in de Omgevingsvisie wat de gemeente belangrijk vindt. Stel kaders m.b.t. te gebruiken materialen, zoals hernieuwbare materialen. Stel kaders m.b.t. de hoogte: niet hoger dan 5 hoog/boomhoogte, waar dan ook.	63 B
1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. Vastgesteld is dat er meer groen moet komen in Hilversum. Ik juich het Programma Groen dan ook toe. Helaas ontbreekt in de Omgevingsvisie een streefwaarde m.b.t. groen. In de Omgevingsvisie kan niet worden volstaan met ‘meer’ groen, maar moet concreet gemaakt worden dat het percentage openbaar groen bijvoorbeeld 85% moet gaan bedragen in 2040. Stel ook concreet vast wat de definitie van groen is, door aan te geven hoe je het totale groen wilt verdelen: bomen, struiken, gras, wilde bloemenweide, groene daken, moestuin, voedselbos, speelplekken, schaduwplekken, vijvers, heide, recreatie, monumentale bomen, park/plantsoen, etc.	63 C
1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. Vastgesteld is dat er meer groen moet komen in Hilversum. Ik juich het Programma Groen dan ook toe. In de Omgevingsvisie moet concreet worden genoemd wat de gemeente belangrijk vindt. Noem bijvoorbeeld expliciet de verbinding tussen Natura2000 gebieden en het Raabos en andere ecologische verbindingen. Niet door te verwijzen naar het Programma Groen, maar geef het (ook) een plek in de Omgevingsvisie zelf. Zelf zie ik een meerwaarde in het uitbreiden van het aantal zelfoogsttuinen zoals in Nieuw-Loosdrecht (Land In Zicht) en voedselbos, bijvoorbeeld de akker achter het terrein van Puik in Kerkelanden. Hier kunnen wilde dieren vrij bewegen, wordt biodiversiteit bevorderd, kunnen inwoners van Kerkelanden als vrijwilliger werken in de tuin, evt. dagbesteding, kunnen recreanten terecht, etc.	63 D

1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. De omgevingsvisie gaat uit van een stevige groei van economische activiteiten en bevolking in Hilversum. Dit heeft grote gevolgen voor de inrichting van Hilversum met het oog op het gebrek aan ruimte. Het is ook niet in overeenstemming met de participatieopbrengst, waar de uitkomst spreekt over een geringe groei. Alleen dan kan Hilversum leefbaar blijven. Onder Duurzaam Hilversum wordt gesproken over circulaire economie. In een circulaire economie bestaat geen afval en worden grondstoffen steeds opnieuw gebruikt. Op geen enkele manier wordt in de Omgevingsvisie uitgelegd hoe de gemeente dat gaat bereiken. Op geen enkele manier wordt in de Omgevingsvisie uitgelegd waarom daarvoor nieuwe bedrijvigheid nodig is. Waarom nieuw? De gemeente kan niet in het oneindige inzetten op economische groei. Dat is niet haalbaar en houdbaar. We passeren steeds eerder in het jaar Overshoot Day. Ga niet steeds uit van uitsluitend monetaire groei, maar zie ook de andere waarden, zoals de groei van biodiversiteit, ontplooiing, etc. Er is een voorspelling dat Hilversum zal groeien tot 97.000 inwoners. Moet je dat willen? Kun je niet samen met de burgers nadenken over manieren om die groei in te perken? Bijvoorbeeld door niet te streven naar (meer) hoger onderwijs in Hilversum. Daarmee haal je namelijk nieuwe inwoners naar Hilversum, die je vervolgens niet kunt huisvesten.	63 E
1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. Om het illusielandschap te behouden is het belangrijk om geen hoogbouw meer te plegen in Hilversum. Daarom moet de Structuurvisie 2030 uit de Omgevingsvisie gehaald worden en vervangen worden door een normering bouwhoogte van maximaal 5 bouwlagen (boomhoogte). Verder moet worden opgenomen dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van het gebied bepaald moet worden of, en zo ja waar, deze bouwhoogte gerealiseerd kan worden. Deze maximale bouwhoogte moet passen in het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben. Er moeten concrete doelstellingen worden opgenomen op het gebied van het behoud van voldoende daglicht, privacy, rust en openbaar groen in de omgeving van (hoog)bouwprojecten. Indien de Structuurvisie 2030 wat dit betreft intact blijft in de Omgevingsvisie, doet dit geen recht aan de participatieopbrengst die aangeeft dat hoogbouw niet gewenst is. Er moet ook worden opgenomen dat er aan de randen van Hilversum geen hoogbouw kan worden toegestaan. De wat hogere bouw zal in het centrum moeten worden geplaatst om het beeld illusielandschap te kunnen behouden (hoog in het centrum naar steeds lager aan de randen). Dat moet de overgang van stad naar platteland en natuur borgen.	63 F
1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. De woonopgave is een feit. Nieuwbouw is niet te vermijden. Het is belangrijk om concreet op te nemen in de Omgevingsvisie wat de gemeente belangrijk vindt. Kerkelanden heeft een ruime stedenbouwkundige opzet, waardoor de bewoners de groene en rustige woonomgeving als zeer prettig ervaren: dorpsgevoel in een stad. Het beoogde bouwplan van meer dan 200 woningen op het terrein van Puik aan de Raaweg betekent een groei van het bewonersaantal met de bijbehorende toename van verkeersdruk en verkeersbewegingen. Dit zal de woonervaring negatief beïnvloeden, mede gelet op de kleine ruimte. De bouwplannen behoren aan te sluiten op het concept van landschaps-/stadsinrichting van Kerkelanden. Bouwen op dit terrein is prima, maar dan twee woontorens met vergelijkbare afmetingen in hoogte, breedte, diepte als op de Bonifaciuslaan. Dat sluit tevens mooi aan, geeft een rustiger beeld dan weer een heel nieuw wijkje	63 G

1307500	Dieren komen er bekaaid af in de Omgevingsvisie. Je kunt dieren niet als onderdeel van Groen beschouwen omdat het (toevallig ook) biodiversiteit betreft. In de Omgevingsvisie moet concreet genoemd worden waar welke schaduw en schuilmogelijkheden voor dieren er worden gecreëerd in Hilversum, hoe biodiversiteit onder dieren wordt geborgd (bijvoorbeeld meer bloeiende planten), hoe we de stad geen obstakel laten zijn voor de natuurlijke leefruimte van dieren binnen onze gemeentegrenzen (bijvoorbeeld betere en meer groene verbindingszones). Er wordt gesproken over natuur dat tegen een stootje kan. Wat bedoelt u daarmee? Gras? Wat is de meerwaarde van natuur dat "berekend is op recreatie" voor de natuur zelf? Hoe is versterking van biodiversiteit geborgd in het groen in een ring om de stad? Hoe wordt geborgd dat kwetsbare natuur inderdaad rustiger wordt en blijft? Welke gebieden in de gemeente Hilversum kunnen nu worden bestempeld als kwetsbaar? Noem ze en geef aan waarom en hoe die gebieden beschermd worden. De zin "We moeten goed kijken op welke plekken meer biodiversiteit nodig is." is overbodig: overal in de gemeente Hilversum moet worden gewerkt aan versterking van de biodiversiteit: in de natuurgebieden, in de plantsoenen en in de tuinen/op balkons.	63 H
1307500	Wat ontbreekt in de (concept) Omgevingsvisie is concrete en toetsbare normen en waarden m.b.t. vrijwel alle onderwerpen. Zonder de kaders die in de omgevingsvisie worden vastgelegd, kunnen er geen omgevingsplannen worden vastgesteld die passen bij de visie die je voorstaat, of zijn die overgeleverd aan willekeur. Dat moet voorkomen worden. Bijvoorbeeld het uitvoeren en opstellen van een Milieu Effect Rapportage moet standaard onderdeel zijn van plannen die invloed hebben op de leefomgeving. De woonopgave is een feit. Nieuwbouw is niet te vermijden. Met het oog op de toekomstige generaties is het belangrijk om concreet op te nemen in de Omgevingsvisie wat de gemeente belangrijk vindt. Bij nieuwbouw moet bij noodzakelijke kap van bestaande bomen, boscompensatie in Hilversum zelf (en niet in de rest van de provincie) plaatsvinden. Geef bestaande begroeiing een tweede leven volgens de principes van struikroven (https://www.struikroven.nu/): verplaatsen i.p.v. rooien en vernietigen.	63 I

Zaak nummer:	Zienswijze: 64	verwerkt in nota Zienswijze
1307511	zie bijlage: 2023.04.11 zienswijze ontwerp Omgevingsvisie2040 DGM	64

Aan gemeenteraad en college van B&W
Gemeente Hilversum

Hilversum, 11 april 2023

Betreft: zienswijze van vereniging De Groene Meren op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum

Geachte raad, geacht college,

Vereniging De Groene Meren behartigt de belangen van de leden met betrekking tot onder meer de leefbaarheid en het groene karakter van de omgeving van Willibrorduslaan en hun individuele onroerende zaken. Wij treden op namens de eigenaren van de woningen gelegen aan Willibrorduslaan 1 t/m 131 oneven. De vereniging vertegenwoordigt 62 leden en heeft uitsluitend betalende leden.
De Willibrorduslaan ligt aan de rand van de wijk Kerkelanden, regio Zuidwest.

De vereniging heeft zich de afgelopen jaren op diverse manieren ingespannen voor het participatietraject ten behoeve van de op te stellen Omgevingsvisie 2040. Zo hebben diverse leden meegewerkt aan de straat enquêtes en hebben leden deelgenomen aan de wijksessie Zuidwest. Ook zijn er diverse ideeën door onze leden ingediend en zijn beide Stadsgesprekken bijgewoond.

Door de grote betrokkenheid van de leden van onze vereniging bij het participatietraject heeft ook de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 onze aandacht.
Teleurgesteld constateren wij dat, ondanks onze grote inspanningen, de opbrengst van de participatie niet herkend wordt in het Ontwerp. Mede door het veelal ontbreken van (concrete en toetsbare) richtinggevende normen zien we de opbrengst niet geborgd in het Ontwerp.
Bovendien worden de wel gemaakte keuzes niet gerelateerd aan de participatieopbrengst en er wordt niet beargumenteerd waarom afwijken nodig is volgens de gemeente.
Het wekt, kortom, de indruk dat de participatieopbrengst aan de kant geschoven is.
Daarom dient de vereniging hierbij haar zienswijze op het Ontwerp in, specifiek op de voor ons meest van belang zijnde onderwerpen.

1. (geen) Hoogbouw

In het Ontwerp wordt verwezen naar de Structuurvisie 2030. Toegestane bouwhoogten worden daaruit overgenomen maar ook opgerekt. Er wordt bovendien vermeld dat deze bouwhoogten niet dogmatisch worden toegepast door de gemeente; de ruimte is dus eigenlijk niet nodig maar wordt desondanks wel gegeven aan zichzelf.
Dit alles staat haaks op o.a. de participatieopbrengst.

Overwegende dat:
- in het Stadsgesprek op 12 mei 2022 de toenmalige wethouder Floris Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, aangegeven heeft het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 á 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving
- leden van onze vereniging hebben meegedaan als enquêteurs op straat en zelf ook constateerden dat het merendeel van de geïnterviewden aangaf Hilversum graag als tuinstad

5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum, 5.1.1.c
e-mail: 5.1.2.e

te willen behouden en hoogbouw beperkt zou moeten worden tot een zo klein mogelijk aantal locaties en zo laag mogelijk tot maximaal aan de boomgrens
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp: "In de praktijk zien we dat we daarmee in Hilversum niet dogmatisch omgaan, maar dat we zorgvuldig kijken naar wat nodig en passend is, ook in relatie tot het gekoesterde "illusielandschap'.
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp dat de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit al eens 5 á 6 bouwlagen als 'passend' voor Hilversum heeft geadviseerd
- gezegd is in het Stadsgesprek op 9 maart 2023 door Jan Willem Tap namens de gemeente dat er geen hoogbouw gewenst is, maar dat gekeken zal worden of en waar er 1 á 2 bouwlagen op bestaande 2 of 3 bouwlagen bij kunnen. En dat er géén skyline als Rotterdam komt
- de participatieopbrengst helder aangeeft dat de samenleving géén hoogbouw wenst

Ons voorstel is daarom:

- definieer hoogbouw expliciet als: 'hoger dan 5 bouwlagen / boven boomgrens / hoger dan 20 meter'
- normeer dat geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, behoudens:
- enige hoogbouw blijft beperkt tot 'rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone, Media Park, Arenapark en op plekken waar al stevige hoogte is'.
  Daarbij de richtinggevende normen:
  - als maximale bouwhoogten gelden:
    - rondom OV knooppunten 30 meter
    - in de spoorzone 30 meter
    - op campussen 25 meter
    - Media Park 25 meter
    - Arenapark 25 meter
    - Kerkelanden 25 meter en dan alleen in de directe nabijheid van bestaande hoogbouw
    - op andere plekken waar al stevige hoogte is: minimaal 10 meter lager dan de bestaande hoogbouw
  - dat in wijken hooguit alleen in de directe nabijheid van de bestaande hoogbouw en in afstemming met inwoners van de wijk gekeken kan worden naar passende hoogbouw
  - dat aan geen enkele rand van Hilversum boven de boomgrens gebouwd mag worden in verband met het behoud van het illusielandschap en een kwalitatief goede overgang van stad naar platteland/natuur
  - dat voor de wijk Kerkelanden met historisch besef terugbrengen dan wel behouden van het oud cultuur historisch landschap voorwaarde is
- geen enkele verwijzing naar de Structuurvisie 2030 op te nemen; deze komt te vervallen en verwijzing zal alleen maar verwarring veroorzaken

2. (fiets)Rondje Hilversum

In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 wordt op pagina 52 gesproken over een Rondje Hilversum waarbij een stukje in de wijk Kerkelanden ontbreekt. Dat is vreemd, want het fietsrondje kan gewoon via de fietsknooppuntroute vervolgd worden. Hier inspelen op een nog aan te leggen stukje heeft in onze ogen geen enkele zin. Het Rondje is immers goed te vervolgen.

Eerder, in december 2022, is het Programma Groen Hilversum 2040 vastgesteld waarin indirect een verwijzing wordt gemaakt naar hetzelfde ontbrekende stukje. In 2010 is er al eens serieus gekeken naar het oplossen van deze onderbreking, maar werden er veel uitdagingen gezien in de toen geschetste oplossing. In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 en het Programma Groen Hilversum 2040 blijft alles open voor interpretatie. Wij willen graag een concreet voorstel doen hoe het Rondje Hilversum definitief rondgemaakt kan worden opdat daar geen toekomstig ontbrekend stukje meer zal zijn.

Overwegende dat:

- in de Ontwerp Omgevingsvisie 2040, pagina 52, een plaatje van het Rondje Hilversum is opgenomen
- dit Rondje stopt ter plaatse van de kruising tussen de Raaweg en het fietspad richting de sportvelden, en weer verder gaat bij het stoplicht op de kruising Vreelandseweg en de brug naar 's-Graveland
- in het document Programma-Groen-Hilversum-2040 op pagina 80 hetzelfde gebied wordt aangemerkt als "Zoekgebied voltooien Rondje Hilversum"
- in het document Uitvoeringsprogramma-Programma-Groen-2023-2026 op pagina 19 een schets is opgenomen van het maken van een natuurverbinding Raabos-Raaweg waarin een suggestie lijkt te zijn aangebracht voor een fietspad direct langs de sloot langs de sportvelden
- vereniging De Groene Meren in 2010 is gaan fietsen met de toenmalige wethouder
- daarbij geconstateerd is dat het niet haalbaar is om het ontbrekende stukje over niet-Hilversumse grond te laten lopen
- destijds een bestuurlijke toezegging is gedaan dat het ontbrekende stukje van het Hilversumse Rondje niet over grond van een andere gemeente zal worden aangelegd
- het grondgebied van gemeente Wijdemeren aldaar agrarische bestemming heeft
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren een verstoring van de ecologische relatie aan de kant van N201 optreedt
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren de privacy van omwonenden wordt aangetast
- bij het toch aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren deze gemeente, diverse private terreinen en diverse boerengronden betrokken zijn wat onderhandelen complex maakt
- het aanleggen van het stukje fietspad op grondgebied van gemeente Wijdemeren kostbaar is en deze kosten niet in verhouding staan tot het beoogde resultaat

Net als de toenmalige wethouder zien wij het aanleggen van het ontbrekende stukje van het Rondje Hilversum op grondgebied van gemeente Wijdemeren niet als logisch en niet als haalbaar.

In onderstaande afbeelding is een deel van het Rondje aangegeven door de lijn met rondjes. Het totale Rondje is opgenomen in het Ontwerp op pagina 52. De onderbreking is zichtbaar. Wij zien het tracé over de groene lijn als logische en haalbare optie voor het rondmaken van het Rondje. Deze groene lijn is onderdeel van het "fietsknooppunten netwerk" en past naadloos in het Rondje Hilversum, geheel over Hilversums eigen grondgebied.

5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum, 5.1.1.c
e-mail: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e



Wij verzoeken u het Rondje Hilversum conform afbeelding 'compleet' te maken in de Omgevingsvisie 2040.
Tevens verzoeken we u bij eventuele toekomstige plannen met betrekking tot fietsroutes buiten het grondgebied van Hilversum het aan Hilversum grenzende stukje grondgebied van gemeente Wijdemeren dat 'parallel' loopt aan het genoemde stukje van de fietsknooppuntenroute definitief buiten planvorming te houden.

3. Duurzaamheid / energie

Het Ontwerp is te weinig ambitieus op duurzaamheid in verhouding tot de wensen uit de samenleving zoals opgehaald met de participatie.

A. In het licht van gewenste duurzame energietransitie doen wij hierbij een concrete suggestie voor meer haalbare ambitie: neem op dat in 2040 alle wijken voorzien zijn van Smart Energy Hubs, te beginnen in de wijk Kerkelanden. Mede omdat in deze wijk een bedrijventerrein is gelegen. We verzoeken u om deze concrete matregel als 5e toe te voegen in de Omgevingsvisie 2040 op pagina 85.

Ter toelichting:
Smart Energy Hubs maken optimaal gebruik van lokale duurzame energie en zorgen voor regie over de opwek, de opslag en het verbruik. Daarbij is het ook mogelijk om directe verbindingen te leggen tussen verschillende soorten duurzame energie én met gebruikers van groene stroom. Zo geven Smart Energy Hubs een impuls aan duurzame, betrouwbare en betaalbare oplossingen voor de energietransitie.
In Smart Energy Hubs komen diverse energiestromen samen in een decentraal netwerk, dat de opwek, de opslag en het verbruik steeds in een onderlinge balans brengt. De lokale uitwisseling van duurzame energie voorkomt dat het gereguleerde elektriciteitsnet wordt overbelast. Daarnaast legt een decentrale oplossing de basis voor een duurzame energievoorziening voor ondernemingen,

vervoer en de gebouwde omgeving – zonder dat daarvoor extra netaansluitingen of netverzwaringen nodig zijn.
Smart Energy Hubs maken het mogelijk om de energie van zon- en wind te gebruiken voor nabijgelegen winkelcentra, parkeerterreinen, verzorgingsplaatsen, bedrijvenparken en andere locaties met elektrische laadvoorzieningen. Daarnaast is de infra inzetbaar voor centrale (snel)laadpleinen op bedrijventerreinen of winkelcentra.
In diverse steden is een Smart Energy Hub inmiddels een onderdeel van smart city initiatieven. Er wordt bijvoorbeeld gewerkt aan overslagpunten op bedrijventerreinen langs de randen van de stad, waardoor elektrisch vervoer ruim baan krijgt in de woongebieden. De combinatie van decentrale infrastructuren en een continue monitoring en sturing van de energiestromen in het gebied zorgt voor een evenwichtig en toekomstbestendig energiesysteem.
Hierbij kan de ontwikkeling van een decentraal netwerk, waarbij duurzame opgewekte lokale energie ook weer lokaal afgezet worden een belangrijke bijdrage leveren. Energie moet meer lokaal opgewekt worden én gebruikt worden, voor een efficiënt en betaalbaarder gebruik van het elektriciteitsnetwerk.

B. Een andere concrete maatregel om zowel slim om te gaan met energie als verhoging van de veiligheid, is het aanbrengen van slimme verlichting op het fietspad gelegen aan de Raaweg en de sportvelden.
Ook deze maatregel zien we graag opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

4. Verkeersveiligheid Kerkelanden

De veiligheid van de verkeersader Kerkelandenlaan laat fors te wensen over. De recent aangebrachte verkeer remmende maatregelen dragen bepaald niet bij aan de veiligheid: massaal worden deze ontweken door automobilisten door op het midden van de weg te gaan rijden.
Wij verzoeken u om onderstaande concrete maatregelen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040, dan wel in de Uitvoeringsplannen Mobiliteit:

- verlaag de toegestane snelheid naar 30 km/uur
- pas consequent handhaving toe

5. Klimaatadaptatie / wateroverlast

Op pagina 83 worden enkele plekken genoemd waar regelmatig sprake is van wateroverlast.
Wij verzoeken u om de wijk Kerkelanden daaraan toe te voegen omdat zich ook daar bovengemiddelde problemen bij hevige regenval voordoen. Wij verwijzen als voorbeeld naar de situatie op 12 juli 2019 toen Kerkelanden volstrekt ondergelopen was en daarmee het nationale journaal haalde.
Als concrete maatregel zien wij mogelijkheden om een wateropslag te creëren in de aangrenzende natuurgebieden.
Dat zien wij graag opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

6. Niet bebouwen van het vliegveld

Tijdens het Stadgesprek op 9 maart 2023 is door de gemeente tot twee keer toe uitdrukkelijk gezegd dat het vliegveld niet bebouwd gaat worden.
Wij hechten er aan dat dit ook expliciet in de Omgevingsvisie 2040 wordt vastgelegd.

Wij zien graag een ontvangstbevestiging tegemoet, alsmede uw inhoudelijk reactie op onze zienswijzen.

Met 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e
voorzitter

Zaak nummer:	Zienswijze: 65	verwerkt in nota Zienswijze
1307531	zie bijlage: zienswijze omgevingsvisie JD	65 A
1307531	Naar aanleiding van de recent verschenen concepten/ schetsen met betrekking tot de herinrichting van de Kerkbrink en de Gijsbrecht van Amstelstraat heb ik de behoefte om mijn eerder aangeleverde zienswijze aan te vullen. In de concept Omgevingsvisie wordt aangegeven dat, op basis van de eerder uitgevoerde participatieronde, er bij de inrichting van de openbare ruimte wordt uitgegaan van de prioriteitsvologorde: groen, fiets, deel- en openbaar vervoer en de auto als sluitstuk. Als ik de schetsen voor de Kerkbrink en de Gijsbrecht zie, kan ik niet anders constateren dat nu al deze prioriteitsstelling een wassen neus is en er sprake is van Greenwashing. Want wat gebeurt er: In de schetsen voor de Kerkbrink worden er geen veilige, logische en realistische omleidingsroutes voor de fiets en de bus gepresenteerd. Over de fiets wordt gezegd dat er een veilige oversteek over de Oude Torenstraat ingetekend is; dat is absoluut niet het geval. In Noord – Zuid richting moeten fietsers zich op een smal fietspad minstens een kwartslag draaien om het achteropkomende autoverkeer te kunnen zien, daarmee het fietspad blokkerend en bovendien rekeing houden met het kruisende fietsverkeer van de Kerkbrink naar de Havenstraat. Over de bus wordt gezegd dat ‘wanneer de vervoerder ervoor kiest om de centrum ring te gebruiken’, alsof de vervoerder een andere keuze heeft. Daarbij wordt ook aangegeven dat de oude halte bij het oude postkantoor weer opnieuw gebruikt kan worden. Die halte is er niet meer en er is geen ruimte voor een (wettelijk verplichte) toegankelijke halte van minstens 1,5 meter breed. Alleen de auto wordt (weer) geen strobreed in de weg gelegd. In de plannen voor de Gijsbrecht worden de fietsers gebruikt als levende verkeersregelaars. Het autoverkeer zou daar niet belemmerd kunnen worden omdat er anders negatieve effecten zullen zijn elders. Het onderzoek van Goudappel (en ook eerdere onderzoeken) hebben aangetoond dat de effecten op omliggende straten minimaal zullen zijn, maar het belangrijkste is dat zij geen uitspraken durven doen over de verkeersveiligheid als er geen aanvullende maatregelen genomen worden om de snelheid van het autoverkeer te beperken. En dat terwijl de Gijsbrecht een belangrijke school fietsroute is. Dus: neem uzelf serieus en laat de prioriteitsstelling Openbare ruimte sturing geven naar de vele projecten en gebiedsagenda’s. Mogelijk biedt de concept gebiedsagenda centrum een lichtpuntje. In het concept dat 11 april in het college is vastgesteld wordt erkend dat de Noord- Zuid fietsroute over de ‘s-Gravelandseweg een belangrijke fietsroute is die fietsvriendelijker moet worden. Daarin blijven de fietsroutes over de Kerkbrink gehandhaafd. Mag ik aannemen dat hier sturende werking van uitgaat naar de schetsontwerpen voor de Kerkbrink. The proof of the pudding is still the eating. En over de fietsbrug: Deze investering ‘ín de fiets’ zou beter gedaan kunnen worden in een fietsenstalling onder de Kerkbrink. Uitnodigende toegang naast het museum. De gemeente deed ter plekke eens een soortgelijke investering in een parkeergarage met plek voor 400 auto’s. Waar blijft de evenknie voor fietsers nu de bibliotheek daar komt en het ontwerp geen fietsenstallingen omvat? Kortom De prioriteitstelling uit de Omgevingsvisie is alleen greenwashing, tenzij een eerste echte stap wordt gezet om de auto als ‘sluitstuk’ te benaderen. Recente plannen laten het tegendeel zien!	65 B

Zaak nummer:	Zienswijze: 66	verwerkt in nota Zienswijze
1307524	zie bijlage: zienswijze HOP 2040 op ontwerp Omgevingsvisie	66

ZIENSWIJZE HOP2040 op het Ontwerp Omgevingsvisie 2040 van Hilversum

Geachte raad, geacht college,

Deze brief is de zienswijze van HOP2040, het collectief van 39 bewonersorganisaties, verspreid over heel Hilversum.
Sinds 28 oktober 2020 berichten we via onze website www.hop2040.nl

Inleiding

U als raad zelf heeft met amendement A20-55 het participatietraject voor de Omgevingsvisie 2040 mogelijk gemaakt. U beide en HOP2040 hebben vanaf de start van het participatietraject met elkaar opgetrokken. Op vele momenten hebben we samen hard gewerkt om participatie een volwaardige plek in de ontwikkeling van de Omgevingsvisie 2040 te laten zijn. Wij hebben soms ook laten weten ontevreden te zijn over de gang van zaken. Op enkele momenten hebben we daar zelfs consequenties aan moeten verbinden. Wel zijn we altijd met u blijven doorwerken. In de hoop dat de gemeente een stap zou zetten om participatie daadwerkelijk onderdeel te laten zijn van gemeentelijke planvorming. Met dit Ontwerp blijkt dat dit niet is gelukt en daar balen we stevig van als HOP2040. De gemeente zelf zou er ook van moeten balen. En als u volhardt met het negeren van participatie(opbrengsten) dan blijft u iedere keer het wantrouwen in de (lokale) overheid verder voeden. Uw planvorming zal niet gedragen worden door de samenleving met alle consequenties van dien.

Gemeentelijke sturing

HOP2040 heeft zich gedurende het participatietraject altijd kritisch constructief opgesteld. Dat deden we door scherp te zijn, actieve inbreng te leveren, door fysieke deelname aan bijeenkomsten maar bovenal door voortdurend het belang van de inwoners te benadrukken. Die betrokkenheid kreeg noodgedwongen vaak vorm in een bezwaar. We kunnen ons voorstellen dat dat voor de gemeente niet altijd gemakkelijk was. Het viel ons in de samenwerking met u op dat er weliswaar bereidheid was om samen te werken, maar dat het doorvertalen ervan in praktisch handelen en besluitvorming vaak niet goed ging. HOP2040 kreeg het gevoel dat participatie wordt gezien als 'een blok aan het been'. Wij hebben de

indruk gekregen dat sturing door de gemeente op de uitkomst van belang is om ervoor te zorgen dat gemeentelijke plannen niet in gevaar komen.

Bezwaren

Uit de participatie met de inwoners komt nadrukkelijk een aantal punten naar voren die naar de mening van HOP2040 onvoldoende tot uitdrukking komen in het Ontwerp. Wij hebben onze achterban opgeroepen op die punten input te leveren in de vorm van zienswijzen.
De uitkomst van de participatie voor de gewenste identiteit van Hilversum in 2040 is op hoofdpunten samengevat:

- behoud van het dorpse karakter;
- meer openbaar groen;
- geringe groei;
- geen hoogbouw;
- behoud van illusielandschap;
- meer ruimte voor de fiets.

Op 15 juni 2022 spraken wij in tijdens uw raadscommissiebehandeling. We zeiden daar het volgende:
De participatieopbrengst geeft een eensluidend signaal. Dorps karakter, groen en geen ruimte voor hoogbouw. Het lijkt ons niet zo ingewikkeld om nu de Omgevingsvisie met kwaliteit te gaan vaststellen. De nieuwe raad moet daarvoor keuzes maken, dat is haar taak. Wij zien de keuzes in lijn met de participatieopbrengst graag helder in de Omgevingsvisie terug.

Bij het verschijnen van de eerste versie van het Ontwerp reageerden wij op 5 januari 2023 onder andere als volgt:
.... dat is karakteristiek voor deze "visie": het is géén visie voor de toekomst, het is vooral een kader waarmee de huidige plannen geen strobreed in de weg wordt gelegd. Het huidige groenbeleid is goed genoeg, de huidige ruime kaders van de Structuurvisie 2030 houden we aan. Daarmee hoeven de huidige plannen niet te worden aangepast aan een nieuwe visie met nieuwe kaders die de Hilversumse samenleving graag ziet.

Niet helder

We weten nu dat de participatieopbrengst niet helder in het Ontwerp terug te vinden is. Op diverse plekken verwijst u ernaar, maar zo algemeen dat het geen enkel houvast biedt. Niet voor de inwoner en zeker ook niet voor u als bestuur van deze gemeente. Wij missen in het stuk een heldere terugkoppeling op de (enkele) keuzes die u maakt en op welke wijze de participatieopbrengst daarvoor de basis is.

Ingrijpen

HOP2040 vindt dat de raad haar verantwoordelijkheid om de stip op de horizon te zetten (nog) niet neemt. Het Ontwerp geeft slechts legitimatie aan de lopende plannen. En het lijkt erop dat ieder nieuw college tot aan 2040 haar eigen korte termijnplannen kan neerzetten zonder kaders voor de richting naar 2040. Teleurstellend dat de wethouder in de

commissievergadering van 11 januari 2023 aangaf dat elk nieuw college/raad de Omgevingsvisie kan aanpassen aan haar eigen visie. Maar: de Hilversumse samenleving heeft toch duidelijk gesproken waar ze naar toe wil richting 2040? Een plan zonder stip op de horizon dat altijd kan worden aangepast... dat is toch geen Omgevingsvisie 2040? En daar is toch niet voor geparticipeerd door de samenleving? Anderzijds is dit Ontwerp een carte blanche omdat eigenlijk alle keuzes er wel inpassen, ongeacht de richting waarop die keuzes gaan. Aanpassen zal niet snel nodig zijn bij koerswijziging. Onderbouwing en verantwoording is niet nodig; de raad en inwoners staan buiten spel.

Kortom: het is geen visie met houvast voor een richtinggevende koers.

Wij adviseren de raad om het Ontwerp in lijn met de opbrengst van de samenleving brede participatie en de zienswijzen van onze achterban (de 39 bewonersorganisaties) te laten herschrijven door het college. Amenderen van het Ontwerp om te komen tot een deugdelijke Omgevingsvisie 2040 lijkt niet voor de hand te liggen. Door afzonderlijke deelkeuzes zal het Ontwerp nog altijd geen integrale en samenhangende visie worden. Om de participatieopbrengst te borgen zal het hele Ontwerp in samenhang, integraal en in lijn met de participatieopbrengst en PlanMER herschreven moeten worden. Dan pas zal kan er ook getoetst kunnen worden of de deelvisies zoals de Woonvisie en Mobiliteitsvisie binnen de kaders van de Omgevingsvisie passen dan wel bijgesteld moeten worden.
Bovendien kunnen Omgevingsplannen en Gebiedsagenda's pas worden opgesteld als de overkoepelende kaders helder vastgelegd zijn.

PlanMER

PlanMER geeft eveneens met de volgende passage een duidelijke boodschap:
"Wil de gemeente al haar doelen voor alle beleidsvelden realiseren, dan zou de Omgevingsvisie veel ambitieuzer moeten zijn, met veel meer en verdergaande maatregelen dan die zijn geformuleerd."
Dit vereist meer dan amenderen op onderdelen; integraal herschrijven van het Ontwerp is noodzaak.

Inhoudelijk

1. **Geen visie**

In het Ontwerp wordt veel te weinig rekening gehouden met de wensen van de inwoners zoals deze uit de participatieopbrengst blijken en de impact van groei en hoogbouw op (het behoud van) de stad als tuinstad met dorps karakter / tuinstad en op het (behoud van) illusielandschap.

Concrete en toetsbare richtinggevende normen ontbreken in het Ontwerp. En dat is nodig om de door iedereen geaccepteerde en gerespecteerde participatieopbrengst te borgen in de Omgevingsvisie 2040. Dan wordt de Omgevingsvisie een echte visie!

2. Participatie

Het Ontwerp verzuimt om direct in het begin de eigen basis te vermelden: de participatieopbrengst. Na een lang en intensief participatietraject, en de opdracht van de raad om de participatieopbrengst te betrekken bij de op te stellen Omgevingsvisie 2040, zou het recht doen om te starten met het alom bekende samenvattende kader uit het rapport Inwoners aan het woord, pagina 10:

"Hilversum in de toekomst

In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit."

De Omgevingsvisie 2040 kan niet zonder deze basis.
Derhalve verzoeken wij dit kader vooraan onder Samenvatting en voorwoord in de Omgevingsvisie 2040 op te nemen.

3. Behoud dorps karakter/tuinstad

Het behoud van het dorpse karakter / tuinstad is de essentie van de participatieopbrengst. Daarom pleit de samenleving voor geringe groei van de stad. Niet het accent op groei en economische ontwikkeling leggen zoals het Ontwerp, maar het dorpse karakter voorop stellen. De samenleving pleit daarom voor geringe groei, geen hoogbouw en extra openbaar groen per woning. Met de wijken samen kijken wat waar mogelijk is voordat er gebouwd wordt. Met goede inpassing qua plek, hoogte, bouwstijl etc. Rekening houdend met plekken om elkaar te ontmoeten, de zichtlijnen van Dudok en het illusielandschap als voorwaarden voor bouw.

Dan wordt het dorpse karakter recht gedaan.

4. Meer openbaar groen

Meer openbaar groen is een duidelijke wens van de Hilversumse samenleving lezen we in het Ontwerp. Met 50 m2 openbaar groen per woning ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 81 m2, blijft Hilversum ver achter. Ook in het Programma Groen

Hilversum 2040 stelt de gemeente dit vast. Toch wordt hier nergens een streefcijfer aan verbonden.

Om richting te geven aan de uitdrukkelijke wens van de Hilversumse samenleving, verzoekt HOP2040 om op te nemen in de Omgevingsvisie dat er in 2040 25 m2 extra openbaar groen per woning beschikbaar is. Dit is ook in lijn met de wens van de Hilversumse samenleving voor het behoud van het dorpse karakter/ tuinstad en helpt om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen. Daarnaast wordt daarmee ontmoeten meer gefaciliteerd en zal de recreatiedruk op omliggende natuur verminderen.

In aanvulling hierop verzoekt HOP2040 om de in het Stadsgesprek van 9 maart 2023 door de gemeente gedane uitspraak dat het vliegveld niet bebouwd gaat worden, in verband met o.a. bescherming van natuur, expliciet te vermelden in de Omgevingsvisie 2040. Dat biedt concreet koers voor de keuze tot natuurbescherming, verbetering van biodiversiteit, klimaatadaptie et cetera. Leg in de Omgevingsvisie 2040 vast wat uzelf aan de samenleving (toe)gezegd hebt.

5. Geringe groei

Het Ontwerp gaat uit van een stevige groei van economische activiteiten en bevolking in Hilversum. Dit heeft grote gevolgen voor de inrichting van Hilversum in verband met het toch al grote gebrek aan ruimte.
Het is echter niet in overeenstemming met de participatieopbrengst, waar de uitkomst spreekt over een "geringe" groei. Alleen dan kan Hilversum leefbaar blijven.

HOP2040 verzoekt u daarom in de Omgevingsvisie 2040 concrete en toetsbare normen op te nemen met betrekking tot:

- het aantal te bouwen woningen tot aan 2040 te stellen op 3.000; dat sluit aan bij de in het Ontwerp zelf opgenomen groeiprognose van 2.910 huishoudens meer tot 2040 en kan gezien worden als de gewenste geringe groei;
- hoogbouw: maximaal 5 bouwlagen oftewel boomhoogte (20 meter);
- meer openbaar groen: 25 m2 extra openbaar groen per woning in 2040;
- behoud van het illusielandschap: geen hoge bebouwing in Hilversum, zeker niet aan de randen;
- grenzen stellen aan de groei van bedrijfsterreinen, om ruimte te houden voor openbaar groen, sport en ontspanning binnen de stadsgrenzen.

Geringe groei in combinatie met bouw tot maximaal 5 woonlagen en extra openbaar groen is essentieel voor het behoud van het dorpse karakter / tuinstad. Pas daar de lopende en toekomstige (bouw)plannen op aan.

6. Behoud van het illusielandschap

Om het illusielandschap te behouden is het zaak om geen hoogbouw te plegen in Hilversum. Daarom moeten de bouwhoogten uit de Structuurvisie 2030 losgelaten

worden. De norm voor maximale bouwhoogten moet maximaal 5 bouwlagen (boomhoogte) zijn. Voorts moet worden opgenomen dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van de wijk/het gebied bepaald moet worden of en zo ja waar deze bouwhoogte gerealiseerd kan worden. Deze maximale bouwhoogte moet passen in de wijk/het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben.

Er moet ook worden opgenomen dat er aan de randen van Hilversum géén hoogbouw kan worden toegestaan. De wat hogere bouw zal in het centrum moeten worden geplaatst om het beeld illusielandschap te kunnen behouden. Dat moet ook de kwalitatieve overgang van stad naar platteland / natuur gaan borgen.

7. Geen hoogbouw

Mondelinge toelichtingen van het college op het Ontwerp (zoals tijdens het Stadsgesprek op 9 maart 2023) en de mondelinge wensen van veel fracties (zoals tijdens de raadsvergadering op 1 februari 2023) geven concreet aan dat 1 á 2 bouwlagen op de bestaande 2 of 3 bouwlagen bedoeld wordt met “hoogbouw” in de Omgevingsvisie 2040. Toch is dit niet vastgelegd in het Ontwerp.

Voormalig wethouder Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, heeft iedereen gehoord en alles overzien. Met die kennis en eigen ervaring heeft hij concluderend op 12 mei 2022 in het eerste Stadsgesprek aangegeven het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 a 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving.

Echter, het Ontwerp geeft aan dat de gemeente de hoogtes in de Structuurvisie 2030 blijft aanhouden. Dit staat haaks op de participatieopbrengst welke aangeeft dat hoogbouw *niet* gewenst is mede om het dorpse karakter en het illusielandschap te behouden. En evenmin strookt het met hetgeen door het college en politieke fracties zelf nu aangeven te bedoelen: 1 a 2 bouwlagen bovenop de bestaande 2 of 3 bouwlagen.

Om alle bovenstaande redenen meent HOP2040 dat concreet 5 bouwlagen (boomhoogte) als maximale bouwhoogte moet worden opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

Voorts meent HOP2040 dat in de Omgevingsvisie 2040 moet worden opgenomen dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van de wijk/het gebied bepaald moet worden of en zo ja waar deze bouwhoogte gerealiseerd kan worden. Deze maximale bouwhoogte moet passen in de wijk/het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben. Er moeten concrete doelstellingen worden opgenomen op het gebied van het behoud van voldoende daglicht, privacy, rust en openbaar groen in de omgeving van hoogbouwprojecten.

Noot:
op pagina 76 van het Ontwerp staat: "Ook tijdens de participatie is 'hoogte' onderwerp vaak genoemd; soms als een risico of dreiging, soms als een kans om bijvoorbeeld ...." Dit is een onjuiste weergave (en past ook niet bij de participatieopbrengst). Correctie van 'soms als een risico ...' in 'meestal als een risico ...' doet recht aan de feiten.

8. Plaats voor mensen met een beperking

In het Ontwerp is onvoldoende aandacht voor mensen met een beperking. Op diverse beleidsvelden moeten, in afstemming met belangenorganisaties, concrete richtinggevende normen ontwikkeld worden waaraan Hilversum in 2040 moet voldoen om deze groep inwoners volwaardig aan de samenleving deel te kunnen laten nemen. Deze doelen moeten expliciet in de Omgevingsvisie worden opgenomen teneinde deze kwetsbare groep mee te kunnen laten (blijven) doen.

9. Meer ruimte voor de fiets

In het Ontwerp wordt uitgebreid aangegeven dat de fiets een veel belangrijker rol zal moeten gaan spelen in de vervoersmix binnen Hilversum. Het ontbreekt echter aan keuzes en concrete/toetsbare richtinggevende normen hoe dat gerealiseerd gaat worden. Ook de opbrengst van de participatie geeft aan dat er meer ruimte voor de fiets moet komen.

HOP2040 roept u dan ook op om in de Omgevingsvisie 2040 duidelijke en toetsbare uitspraken te doen over:

- het instellen van 30 km zones, waar / fasering in de tijd / herinrichting straten en wegen;
- het verbeteren van fietspaden en fietsroutes en inrichten van straten als fietsstraat (fiets heeft voorrang), waar / fasering in de tijd / herinrichting;
- geef op alle rotondes in heel Hilversum voorrang aan fietsers, het is nu verwarrend en onveilig omdat dit nog niet overal zo is;
- verbeteren van fietspaden en verlichting; de fietspaden die er al zijn worden niet voldoende onderhouden, de breedte voldoet niet meer aan het huidige gebruik (o.a. bakfietsen); neem een planning op;
- scheiden van langzaam en snel fietsverkeer, de ontwikkelingen met speed-pedelecs en allerlei nieuwe vormen van snelle e-bikes, groepen race-fietsers et cetera vereist een herziening van het weggebruik door tweewielers. Geef aan wat de gemeente binnen de gemeentelijke verordeningen en de herinrichting van wegen en straten hieraan wil gaan doen;
- er wordt gesproken over transferia aan de rand van de stad, waar automobilisten kunnen overstappen van de auto op de fiets. Daar horen behalve veel parkeerruimte voor auto's ook fietsenstallingen en oplaadpunten bij en dat aan alle windstreken van Hilversum. Die ruimte is niet aangegeven in het Ontwerp. Geef aan waar u die ruimte gaat vinden en geef ook duidelijk aan dat die voorzieningen voorrang krijgen op het aanleggen / uitbreiden van bedrijfsterrein / kantorenbouw;

- het parkeren van fietsen in de binnenstad is al heel lang een hoofdpijndossier in Hilversum. Het helpt niet om daar vaag over te blijven doen. Leg de ambitie vast om voldoende parkeerplaatsen voor fietsen te realiseren. Het gebruik van de fiets kan alleen een groot succes zijn als die geparkeerd kan worden op de plek waar men moet zijn. Bij bouw van een nieuwe bibliotheek hoort een (gratis) fietsenkelder. Als u de parkeernorm voor auto parkeren bij woningen wilt verlagen, dan moet u tegelijkertijd zorgen dat bij iedere locatie dat publiek trekt een verplicht aantal fietsplekken beschikbaar is.

SAMENVATTING EN OPROEP

HOP2040 constateert dat er in het ter inzage liggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 op nagenoeg alle beleidsvelden geen keuzes worden gemaakt, dan wel onvoldoende stevige keuzes, tegenstrijdige keuzes of keuzes die niet conform de participatieopbrengst zijn. En dientengevolge zijn te weinig concrete toetsbare normen/doelen opgenomen.
Daarmee geeft dit Ontwerp géén sturing richting de gewenste identiteit van Hilversum in 2040 op basis van de eensgezinde samenleving brede participatieopbrengst.
Het Ontwerp is géén visie.
De participatieopbrengst en PlanMER worden genegeerd.

De inwoners voelen zich niet gehoord en herkennen zich niet in de Ontwerp Omgevingsvisie 2040.

Geen keuzes maken, doorschuiven naar de toekomst en zonder kaders Gebiedsagenda's willen opstellen betekent dat gemeentelijke keuzes alle kanten op zullen gaan, geen integraal samenhangend beleid mogelijk is en dat noch de raad noch de samenleving kan toetsen of de door de gemeente gemaakte keuzes bijdragen aan de ontwikkeling van de op basis van de participatieopbrengst gestelde gewenste identiteit van Hilversum op de langere termijn 2040.
Ergo: een lokale Hilversumse crisis vanwege chaos en onvrede over onomkeerbare besluiten dreigt. Door niet te kiezen voor ontwikkelingen die de samenleving wenst, zal weerstand groeien met als mogelijk gevolg een toename van het aantal procedures tegen de gemeentelijke planvormingen.

HOP2040 verzoekt de raad met klem om het college opdracht te geven tot herschrijven van de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 tot een echte integrale visie op basis van de participatieopbrengst, inclusief toetsbare concrete doelen, en dat de herschreven visie een eigen inspraakprocedure ingaat.

HOP2040 is een partner geweest in het proces van participatie en het is nu aan de raad om zichtbaar te maken dat dit "nieuwe samenwerken" tussen overheid en samenleving (ook) voor de samenleving concrete resultaten oplevert.

HOP2040 ziet uit naar een goede Omgevingsvisie 2040 op basis van de representatieve samenleving brede participatieopbrengst!

Met vriendelijke groet,

namens HOP2040
kerngroep
5.1.2.e en 5.1.2.e

14 april 2023, Hilversum

HOP2040
Hilversum
Omgevingsvisie
Participatie

https://hop2040.nl/
5.1.2.e

NOOT:
Het eensgezinde geluid “deze ‘visie’ is géén visie!” van zowel de insprekers tijdens het Stadsgesprek op 9 maart 2023 als de vele ingediende zienswijzen mag en kan niet genegeerd worden door college en raad.

Zaak nummer:	Zienswijze: 67	verwerkt in nota Zienswijze
1307527	Zienswijze Ontwerp-Omgevingsvisie Hilversum 2040 We eten elke dag, iedereen. Als we daar samen duurzame keuzes weten te maken, heeft dat grote impact op klimaat, biodiversiteit, gezondheid en op sociale samenhang. We hebben te maken met klimaatontwikkelingen die niet mis zijn, met grote impact voor de biodiversiteit en voor water. Al jaren is bij vakspecialisten bekend dat de kwaliteit en kwantiteit van het (drink)water onder druk staat. Toch wordt pas de laatste maanden duidelijk hoe slecht de situatie is. Ook de bodem is zo slecht van kwaliteit, dat hele ecologische kringlopen tot stilstand komen. Het heeft grote impact op het aantal insecten, vogels etc. Deze twee crises raken ook een ander thema: voedsel. Watertekorten en slechte waterkwaliteit hebben invloed op de landbouw en dus op ons voedsel. Vanuit Hilversum kunnen we dat beschouwen als een probleem dat buiten ons stadse dorp ligt, maar de impact van omliggende gangbare landbouw op de natuur is groot. De waterkwaliteit is slecht en door de stikstofdepositie verzuren de natuurgebieden om Hilversum sterk en de biodiversiteit loopt terug (vergrassing, woekerende bramen en weinig plantendiversiteit). Met de oorlog in Oekraïene hebben we daarnaast ondervonden hoe kwetsbaar internationale handelsverdragen kunnen zijn voor onze voedselzekerheid. Stijgende graanprijzen, nu ook sterk stijgende prijzen voor eieren in verband met hoge kosten voor voer en vaccinaties. Nationaal en regionaal organiseren is geen overbodige luxe. Intussen zien we ook andere zaken rond voedsel: Afgelopen jaar is het aantal mensen dat aan heeft geklopt bij de voedselbank met 50% gestegen in het Gooi. Overgewicht is al jaren een groot probleem. Hoe zorgen we dat gezond eten voor iedereen bereikbaar is en beschikbaar blijft? Het is niet onze intentie om in te spelen op angst, maar vooral om de realiteit in ogenschouw te nemen. Het thema is kwetsbaar. Net als drinkwater en schone lucht gaat het om de eerste basisbehoefte: iedereen eet elke dag. Het thema biedt echter ook veel kansen om bij te dragen aan de opgaven die genoemd worden in de omgevingsvisie: duurzaam, actief en meedoen. Kansen voor bijdragen aan de opgaven: Geef ruimte aan duurzame (regeneratieve) landbouw: biodiversiteit, gezonde voeding, gezonde bodem, gezond water. Dit kan ook in de vorm van stadslandbouw (duurzaam, actief, meedoen) Versterken van korte keten – lokale/regionale producenten afzetmarkt bieden in Hilversum/’t Gooi. Dat versterkt de economie, de betrokkenheid boeren en onze landelijke omgeving en draagt bij aan een grotere voedselzekerheid. Hierdoor worden ook minder voedselkilometers gemaakt (minder lang koeling, minder uitstoot, dus minder CO2). Bovendien meer (praktijkgeschoold) werk. Zorg voor betere voorlichting over voedsel: bewustzijn van waar het eten vandaan komt, hoe het groeit en de impact van wat we eten. Geen gewasbeschermers (biodiversiteit) voor gezonder voedsel. Eiwittransitie: onze vleesconsumptie (ook biologisch) heeft grote impact op de natuur: het is verantwoordelijk voor 40% van de broeikasgassen die vrijkomen bij productie (Milieucentraal). Vanaf de jaren ’60 tot 2010 is de vleesconsumptie meer dan verdubbeld (van 35 naar 77 kg per persoon). Ondanks de vleesvervangers blijft de vleesconsumptie al 10 jaar stabiel. (tussen de 77 en 78 kg). Ook zuivel en eieren zijn belastend voor het milieu. Andere eetpatronen zijn nodig om de aarde niet uit te putten. Betaalbaarheid (en toegankelijkheid) van gezond eten voor iedereen: betere verdeling van beschikbaar gezonde voeding. Enerzijds true pricing voor boeren om de omslag te kunnen maken naar extensieve landbouw, anderzijds bereikbaar maken van verse producten voor iedereen. Niet iedereen kan zich verse producten veroorloven. Gezondere voeding leidt tot betere gezondheid: maak de verschuiving van behandeling naar preventie. Meer voorlichting voor mensen met een kleine portemonnee, voedselbank, jongeren en alleenstaanden. Meer met seizoenen mee, leren koken met gezonde producten. Tegengaan verspilling van voedsel: een kwart van ons eten wordt weggegooid. Volgens de stichting ‘Samen tegen voedselverspilling’ gooit de consument 34 kilo per persoon per jaar weg. Daarmee staan we in de EU in de top 5 grootste voedselverspillers. Door voedselverspilling terug te dringen kan tot 15% CO2 bespaard worden. Om tot een klimaatneutraal Hilversum te komen is dat een forse bijdrage. Voedsel dat over is kan vaak opnieuw gered en herverdeeld worden. Noodzakelijke resten kunnen hergebruikt worden tot bijv compost. Kortom, volop kansen voor een mooier en leefbaarder Hilversum! In de omgevingsvisie worden enkele mooie zinnen gewijd aan voedsel, maar het mist concrete doelen. Het lijkt meer beschouwd te worden als een bijvangst dan als een essentiële basisbehoefte. Zienswijze omgevingsvisie Op pagina 16 schrijft u: “Ten opzichte van 2013 zien we ook nieuwe onderwerpen op de politieke agenda. Op de lijst met belangrijke onderwerpen staat in 2023 prominent de complexe opgave op het gebied van duurzaamheid. Het gaat dan zowel om energie, klimaatverandering, grondstoffen, voedsel, water en bodem. Ook sociale aspecten als kunnen meedoen in de samenleving en gezondheid staan tegenwoordig hoog op de lijst van belangrijke opgaven.” Wij missen de verdere uitwerking van het thema voedsel dat als 1 van de 6 kernbegrippen genoemd wordt. Op pag 42 wordt het Voedsel onder het kopje Meedoen beschreven (nr 20: Bevorderen gezonde eetgewoonten en zorgen voor duurzaam, lokaal geproduceerd voedsel). Op pag 62 wordt het belang van voedsel wel onderkend: “Het verlies van biodiversiteit heeft nadelige gevolgen voor onder andere de zekerheid van voedsel en energie, kwetsbaarheid voor natuurrampen en toegang tot	67

	schoon water. Om deze trend te keren zullen we bestaande groengebieden moeten behouden, versterken en verbinden.” Op p.82 geeft u aan dat de agrarische sector graag in gesprek wil over een visie, waarin kringlooplandbouw en voedselzekerheid belangrijke elementen zijn. Het klinkt als allemaal mooie plannen, maar waar vinden we de doelen op dit gebied. Wat willen we in 2040 bereikt hebben? Ook gemeente Hilversum heeft hier een verantwoordelijkheid in. Ons voorstel is om aan te sluiten bij de doelen van de Voedselvisie van de Provincie Noord-Holland. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Land_en_tuinbouw_visserij/Voedsel_Verbindt . Deze voedselvisie omvat alle schakels van de voedselketen. We hoeven het wiel niet zelf uit te vinden. Het is een logische stap om mee te liften als regio bij de provincie en de alliantie met Flevoland. Bovendien leveren onze boeren met hun veenweidegronden bij aan zuivelproductie. Zowel bij afspraken over distributie als bij afspraken over toegankelijk en betaalbaar voedsel is afstemming op verschillende overheidsniveaus belangrijk en zal ook Hilversum een bijdrage moeten leveren. Hilversum zou uitstekend aan kunnen sluiten bij de voedselvisie 2020-2030 van Provincie Noord-Holland, op relevante onderdelen: Regeneratieve landbouw: in 2030 is de grondgebonden landbouw natuurinclusief Onze circulaire voedseleconomie is in kaart gebracht, circulair ondernemerschap aangejaagd (meewerkend aan ambitie PNH) Wij dragen binnen de eiwittransitie tenminste aan 1 project bij (kan ook een ketenonderdeel zijn als bijv educatie/ afname producten) Consumptie duurzaam voedsel komt voor 25% uit de regio/ korte keten Ieder kind in primair en voortgezet onderwijs krijgt elk jaar een project over gezond en duurzaam voedsel en de bereiding van voedsel. Ze leren op die manier op jonge leeftijd de impact van voedsel op hun gezondheid, het milieu, welzijn en de wereld. Stimuleren van gezond voedselaanbod vooral in schoolomgevingen en in de scholen zelf. Ruimte bieden rond de distributie, logistiek, bewerking en bereiding van gezond voedsel door lokale ondernemers en initiatieven (korte voedselketens).	

Zaak nummer:	Zienswijze: 68	verwerkt in nota Zienswijze
1307539	zie bijlage: 2023-04-zienswijze omgevingsvisie 2040 Raadhuis en Omgeving	68

Aan het college van B & W en aan de gemeenteraad van Hilversum.

Hilversum, 14 april 2023

ZIENSWIJZE ONTWERP OMGEVINGSVISIE 2040 VAN BEWONERSVERENIGING RAADHUIS EN OMGEVING

De bewonersvereniging Raadhuis en Omgeving vertegenwoordigt ca. 180 gezinnen in het Raadhuiskwartier van Hilversum, onderdeel van de wijk Hilversum Noordwest.

De vereniging heeft zich de afgelopen jaren op allerlei manieren ingezet voor een goed participatieproces met betrekking tot de Omgevingsvisie 2040, omdat wij er groot belang aan hechten, dat rekening wordt gehouden met de mening van de huidige inwoners van Hilversum, bij het vaststellen van gemeentelijke toekomstplannen.

Onze vereniging is niet tevreden met het resultaat van al deze participatie inspanningen, dit is onvoldoende weergegeven in de ontwerp omgevingsvisie 2040. Daarom is in onze ledenvergadering van 29 maart jl. besloten om als vereniging en belanghebbende op basis van onze statuten, een zienswijze in te dienen op deze ontwerp omgevingsvisie.

Onze bezwaren zijn de volgende:

Geen toetssteen
Er wordt veel te weinig rekening gehouden met de wensen van de inwoners zoals deze uit de participatieopbrengst blijken. Aan de wensen van de participanten, die genoemd worden in de ontwerp omgevingsvisie, worden géén toetsbare richtinggevende normen, doelen of streefcijfers gekoppeld. En dat is nodig om de door iedereen geaccepteerde en gerespecteerde participatieopbrengst te borgen in de Omgevingsvisie. Dat maakt de Omgevingsvisie een echte visie en ook een overkoepelende toetssteen op hoofdlijnen, op die aspecten, die de Hilversummer als meest waardevol ervaart. Alleen concrete doelen maken het mogelijk om vast te stellen of- en in hoeverre het ingezette beleid voldoet.

Misleiding
Dit klemt temeer, omdat in het langdurige proces van de participatie omgevingsvisie nooit is aangegeven, dat deze Omgevingsvisie2040 géén kaderstellend karakter zou hebben, maar integendeel slechts algemeenheden zou bevatten, die bij verdere planvorming slechts vrijblijvende schetsen zijn. Participanten hebben zich ingezet, in de overtuiging, dat zij hiermee op hoofdlijnen richting konden geven aan het behoud van wat zij waardevol vonden aan Hilversum en aan ontwikkelingen die zij wél wilden, evenals het voorkomen van ontwikkelingen die zij niet wilden. Nu dit niet zo blijkt te zijn, krijgt het hele proces sterk de smaak van misleiding. Niet alleen misleiding van de participanten, maar zelfs misleiding van de gemeenteraad, die telkens zo positief gestemd was over de bovengemiddelde participatie vanuit de

Hilversumse samenleving.

Zet opbrengst participatie direct vóór in de omgevingsvisie
De Omgevingsvisie 2040 verzuimt om direct in het begin de eigen basis te vermelden: de participatieopbrengst. Na een lang en intensief participatietraject en de opdracht van de raad om de participatieopbrengst te betrekken bij de op te stellen omgevingsvisie, zou het recht doen om te starten met het alom bekende samenvattende kader uit het rapport Inwoners aan het woord, pagina 10:

In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit.

De Omgevingsvisie kan niet zonder deze basis.

Ruimte is beperkt dus beperkte economische groei!
Er wordt onevenredig waarde toegekend aan aspecten, die in de opbrengst van de participatie niet op die manier naar voren zijn gekomen. Waar de participatieopbrengst wijst naar "geringe economische groei", spreekt de ontwerp omgevingsvisie over "reële economische groei". De boodschap, dat de zeer beperkte ruimte in Hilversum pas in de laatste plaats aan economische ontwikkelingen zoals bedrijventerreinen en kantoorlocaties mag worden besteed is niet overgekomen.

De ontwerp omgevingsvisie is zelfs zo opgebouwd, dat alles begint met de noodzaak van economische groei. Die noodzaak wordt echter nergens aangetoond en alleen onderbouwd met vergelijkingen met landelijke en regionale cijfers. Dat zegt echter helemaal niets over wat we in de toekomst met Hilversum willen. Het is volstrekt onlogisch om een plaats als Hilversum als economische motor te zien. De ruimte is schaars en de omgeving is kwetsbare natuur. Alles en iedereen keert zich tegen uitbreiding van de verkeersinfrastructuur.

In de concept omgevingsvisie staat wel: "*En als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.*"

Maar houvast voor een oplossing wordt niet geboden. We vragen om dit alsnog vast te leggen. Bij voorkeur door op te nemen, dat het aantal m2 bedrijventerrein en het aantal m2 kantooroppervlak in 2040 niet méér zal zijn dan in 2020. Op pagina 47 van de ontwerp omgevingsvisie wordt prima verwoord hoe die economische ontwikkeling dan toch kan: *"Hilversum wil daarbij het concept groei graag anders definiëren: van 'meer' naar 'van toegevoegde waarde".*

Groene gemeente?

Hilversum adverteert zich overal als een groene gemeente. Maar dat is niet te danken aan enig gemeentelijk beleid. Hilversum is omsloten door (beschermde) natuurgebieden. Hilversum is een tuinstad en de Hilversumse burgers zorgen in hun tuinen voor veel groen (op eigen kosten). Maar met slechts 50 m2 openbaar groen per woning ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 81 m2 openbaar groen per woning, blijft Hilversum ver achter. Hilversum parasiteert dus op de omliggende natuur, die in plaats van natuurgebieden nu dienen als een stadspark, overlopen door recreatie.

Niet zo vreemd dus, dat uit de participatie omgevingsvisie blijkt, dat meer openbaar groen een duidelijke wens is van de Hilversumse samenleving! Ook in het Programma Groen Hilversum 2040 stelt de gemeente dit vast. Toch wordt hier nergens een streefcijfer aan verbonden. En het kan zo simpel, je wilt een groene stad zijn, dan moet dat op de grond zichtbaar zijn. Echte m2 park en plantsoen, speelveldjes, vijvers en groengordels. Om richting te geven aan de uitdrukkelijke wens van de Hilversumse samenleving, verzoeken wij dan ook om op te nemen in de Omgevingsvisie, dat er in 2040 25 m2 extra openbaar groen beschikbaar is ten opzichte van 2020. Dit is ook in lijn met de wens van de Hilversumse samenleving voor het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad en helpt om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen. Voor programma Groen Hilversum is dat dan gelijk ook een mooi streefcijfer.

Om ook de vrije ruimte om Hilversum te borgen vragen wij tevens in de omgevingsvisie 2040 op te nemen, dat er géén bebouwing van het vliegveldterrein zal plaatsvinden.

2013 of 2023

B&W en de gemeenteraad zijn nu aan zet om contouren vast te stellen voor het behoud van Hilversum en de ontwikkeling van Hilversum richting 2040.

Het is dan pijnlijk om te ervaren, dat de Structuurvisie 2013 – 2030 onverkort en kritiekloos onderdeel uitmaakt van de ontwerp omgevingsvisie 2040.

Hoogbouw in Hilversum is al decennialang een zeer gevoelig punt. Het is geen nieuws, dat de Hilversumse inwoners zich desgevraagd daar telkens tegen uitspreken. Dat achtereenvolgende colleges er toch in zijn geslaagd om eerdere beperkingen van tafel te krijgen is dan ook al zeer bedenkelijk. Nu opnieuw uit de participatie Omgevingsvisie 2040 zonneklaar blijkt, dat de

meerderheid van de Hilversummers geen hoogbouw wil, is het voor ons onbegrijpelijk, dat deze gemeenteraad, die beter naar de eigen inwoners zou gaan luisteren, nu niet de gelegenheid pakt om de structuurvisie van 2013 – 2030 uit deze omgevingsvisie te laten, in de omgevingsvisie direct aanvaardbare hoogtenormen op te nemen en een herziening van de oude structuurvisie toe te zeggen, rekening houdend met tenminste die beperkingen.

Mondelinge toelichtingen van het college op de Omgevingsvisie 2040 (zoals tijdens het Stadsgesprek op 9 maart 2023) en de mondelinge wensen van veel fracties (zoals tijdens de raadsvergadering op 1 februari 2023) geven concreet aan dat 1 á 2 bouwlagen op de bestaande 2 of 3 bouwlagen bedoeld wordt met "hoogbouw" in de Omgevingsvisie 2040.

De voormalig wethouder Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, heeft iedereen gehoord en alles overziend op 12 mei 2022 in het eerste Stadsgesprek aangegeven het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 a 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving.

Echter, in de Structuurvisie 2013-2030 is wel tot 50 meter (en in de praktijk nog meer) toegestaan. Dit doet géén recht aan de participatieopbrengst welke aangeeft dat hoogbouw *niet* gewenst is. En evenmin strookt het met hetgeen het college en politieke fracties nu aangeven te bedoelen: 1 a 2 bouwlagen bovenop de bestaande 2 of 3 bouwlagen.

Bovendien borgt de Omgevingsvisie niet de kwalitatieve overgang van stad naar platteland/natuur en het behoud van het illusielandschap.

Om de opbrengst van de participatie recht te doen en te borgen in de Omgevingsvisie 2040 en om hetgeen de gemeente en de politieke fracties nu mondeling zelf ook aangeven nu dan ook vast te leggen, menen wij, dat concreet als maximale bouwhoogte moet worden opgenomen 5 bouwlagen (boomhoogte). De bouwhoogten die er nu in staan op basis van de Structuurvisie 2030, dan wel de gehele structuurvisie moet uit de Omgevingsvisie 2040 verwijderd worden.

Voorts menen wij, dat in de Omgevingsvisie moet worden opgenomen, dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van de wijk/het gebied bepaald moet worden of en zo ja waar, deze bouwhoogte gerealiseerd kan worden. Deze maximale bouwhoogte moet passen in de wijk/het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben. Er moeten concrete doelstellingen worden opgenomen op het gebied van het behoud van voldoende daglicht, privacy, rust en openbaar groen in de omgeving van hoogbouwprojecten.

Ruimte voor mensen met een beperking is te beperkt

In het Ontwerp is onvoldoende aandacht voor mensen met een beperking. Ouderen met een verminderde mobiliteit daarbij inbegrepen. Op diverse beleidsvelden moeten, in afstemming met belangenorganisaties, concrete richtinggevende normen ontwikkeld worden, waaraan Hilversum in 2040 moet voldoen om deze groep inwoners volwaardig aan de samenleving deel te kunnen laten nemen. Deze doelen moeten expliciet in de Omgevingsvisie worden opgenomen teneinde deze kwetsbare groep mee te kunnen laten doen. Behalve aan aanpassingen aan de infrastructuur en de veiligheid, moet dan ook gedacht worden aan voorrang voor bouw en verbouw naar levensloopbestendige woningen en hofjeswoningen. Dit bevordert tevens de doorstroming op de woningmarkt.

Voorrang voor de fiets

In de Omgevingsvisie 2040 wordt uitgebreid aangegeven dat de fiets een veel belangrijker rol zal moeten gaan spelen in de vervoersmix binnen Hilversum. Het ontbreekt echter aan keuzes en concrete/toetsbare, richtinggevende normen hoe dat gerealiseerd gaat worden. Ook de opbrengst van de participatie geeft aan, dat er meer ruimte voor de fiets moet komen.

Wij roepen u dan ook op, om in de omgevingsvisie duidelijke en toetsbare uitspraken te doen over:

- het instellen van 30 km zones, waar / fasering in de tijd / herinrichting straten en wegen;
- het verbeteren van fietspaden en fietsroutes en inrichten van straten als fietsstraat (fiets heeft voorrang), waar / fasering in de tijd / herinrichting;
- geef op alle rotondes in heel Hilversum voorrang aan fietsers, het is nu verwarrend en onveilig omdat dit nog niet overal zo is;
- verbeteren van fietspaden en verlichting: de fietspaden die er al zijn worden niet voldoende onderhouden, de breedte voldoet niet meer aan het huidige gebruik (o.a. Bakfietsen), neem een planning op;
- scheiden van langzaam en snel fietsverkeer, de ontwikkelingen met speed-pedelecs en allerlei nieuwe vormen van snelle e-bikes, groepen race-fietsers, etcetera, vereist een herziening van het weggebruik door tweewielers. Geef aan wat de gemeente binnen de gemeentelijke verordeningen en de herinrichting van wegen en straten hieraan wil gaan doen;
- er wordt gesproken over transferia aan de rand van de stad, waar automobilisten kunnen overstappen van de auto op de fiets. Daar horen behalve veel parkeerruimte voor auto's ook fietsenstallingen en oplaadpunten bij en dat aan alle windstreken van Hilversum. Die ruimte is niet aangegeven in de omgevingsvisie. Geef aan waar u die ruimte gaat vinden en geef ook duidelijk aan, dat die voorzieningen voorrang krijgen op het aanleggen/uitbreiden van bedrijfsterrein/kantorenbouw;
- het parkeren van fietsen in de binnenstad is al heel lang een hoofdpijndossier in Hilversum. Het helpt niet om daar maar vaag over te blijven doen. Leg de ambitie vast om voldoende parkeerplaatsen

voor fietsen te realiseren. Het gebruik van de fiets kan alleen een groot succes zijn, als je die ook kunt parkeren op de plek waar je moet zijn. Bouw je een nieuwe bibliotheek, dan kan die niet zonder (gratis) fietsenkelder. U wilt de parkeernorm voor auto parkeren bij woningen verlagen? Stel eerst maar vast dat bij iedere locatie die publiek trekt er een verplicht aantal fietsplekken hoort. Neem die norm op en koppel het verminderen van de parkeernorm bij woningen aan het behalen van doelen bij het realiseren van fietsplekken in de binnenstad.

Wij vragen niet om gedetailleerde uitwerking op alle aspecten, maar ten minste duidelijke uitspraken over het streven en de ambitie op deze onderwerpen, zoals dat hoort bij een visie. Geef houvast aan toekomstige ontwikkelingen. Dat kan met uitspraken als “tenminste”, “aanzienlijk meer”, “met voorrang”, x-procent binnen 5 jaar, e.d.

Illusielandschap een illusie?

Hilversum is omringd door natuurgebieden. Iets waar Hilversum zich graag op laat voorstaan. Deze natuur staat echter onder grote druk. Een belangrijk verschil tussen een natuurgebied en een stadspark is, dat je in een natuurgebied het gevoel kunt krijgen om heel ver van de bewoonde wereld te zijn. Daarop is gebaseerd, dat we het illusielandschap willen koesteren. Er is wel een stad, maar we zien hem niet! Dit is een groot goed, wat niet verkwanseld mag worden door het waandenkbeeld, dat een paar hoge gebouwen neerzetten op termijn iets oplost. Uiteraard maakt u een paar projectontwikkelaars blij. Maar is B&W daarvoor aangesteld? Hebben de inwoners van Hilversum daarom deze gemeenteraad gekozen?
Om het illusielandschap te behouden is het zaak om geen hoogbouw te plegen in Hilversum en al helemaal niet aan de randen. Daarom moet de in de Omgevingsvisie opgenomen Structuurvisie 2013 – 2030, die bouwhoogtes toestaat tot 50 meter, eruit gehaald worden en vervangen worden door een normering bouwhoogte van maximaal 5 bouwlagen (boomhoogte).

Er moet ook worden opgenomen dat er aan de randen van Hilversum géén hoogbouw kan worden toegestaan. De wat hogere bouw zal in het centrum moeten worden geplaatst om het beeld illusielandschap te kunnen behouden. Dat moet de kwalitatieve overgang van stad naar platte land/natuur gaan borgen en bijdragen aan het behoud van het dorpse karakter van Hilversum.

Dorps karakter/Tuinstad

Het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad is de essentie van de participatieopbrengst. Dat klopt ook met de wens voor slechts geringe groei van de stad. Niet het accent op groei en economische ontwikkeling leggen, maar het dorpse karakter en de leefbaarheid voorop stellen. Hilversum is niet de plaats voor economische groei die meer ruimte vraagt. Hilversum voldoet nu nog aan de menselijke maat en het gevoel bij de natuur te leven. Verkwansel dit grote goed niet en blijf verre van megalomane metropool gedachten en projectontwikkelaars. Je kunt niet ongestraft happen blijven nemen uit het dorp.

Wij pleiten daarom ook voor het opnemen van een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen, of in ieder geval boomhoogte (20 meter) als norm. Met de wijken samen kijken wat waar mogelijk is voordat er gebouwd wordt. Met goede inpassing qua plek, hoogte, bouwstijl etc. Rekening houdend met plekken om elkaar te ontmoeten, de zichtlijnen van Dudok en het illusielandschap als voorwaarden voor bouw. Waar er gebouwd wordt moet dat gebeuren met respect voor het dorpse karakter en in een architectonisch hoogwaardige stijl, die past bij de bestaande bebouwing.

Bij het dorpse karakter hoort zeker ook het realiseren van tenminste een gemiddelde hoeveelheid openbaar groen per woning, vergeleken met de landelijke normen. Neem daarom in de Omgevingsvisie op, dat er voor 2040 25 m2 meer openbaar groen per woning zal zijn dan nu, opdat Hilversum, hiermee op bijna het landelijk gemiddelde uitkomt. Dan kan er een stadspark worden gerealiseerd, waterberging, groene assen, prettige binnenstedelijke wandel- en fietsroutes en een "zachte" overgang tussen stadsrand en omringend landschap.

Herschrijven

In plaats van het amenderen/wijzigen van de ontwerp omgevingsvisie, geven wij u, gelet op het bovenstaande ernstig in overweging het ontwerp te herschrijven en er een visie met duidelijk houvast voor de langere termijn van te maken, waar verdere beleidsplannen aan kunnen worden getoetst.

Bestuur bewonersvereniging Raadhuis en Omgeving

Zaak nummer:	Zienswijze: 69	verwerkt in nota Zienswijze
1307543	Before wishing to build more housing, the traffic issue should be adressed first! Coming in and out of Hilversum is a major problem. Last week I had a car accident on my way from 1217 to Spandersbosch hockeyclub when a driver behind me did not pay attention and hit my car. There has been multiple accidents on the same road. A couple of weeks ago a hockey mate of my son was run over by a car on his way to hockey training. There are plans to have a medical centre at Regentesselaan and all well if it would be small scale but from the city council or the parties that want to set this up there has been no consideration what it does to the already problematic traffic in and out of Hilversum. Medical centre would be on Regentesselaan, Bachlaan (a route away or into hilversum) is already bad and any developments here would not improve the situation. Plan is to build, build and build But there has been no consideration of traffic issues. How many accidents will need to happen before someone pays attention?	69

Zaak nummer:	Zienswijze: 70	verwerkt in nota Zienswijze
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - de basis	70 A
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - borg participatieopbrengst	70 B
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - matig groei en stuur op lange termijn	70 C
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - geen hoogbouw	70 D
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - borg illusielandschap	70 E
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - meer openbaar groen	70 F
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - vliegveld niet bebouwen	70 G
1307548	zie bijlage zienswijze ontw Omg - aandacht voor mens met beperking	70 H

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: de basis

Benoem de basis van de Omgevingsvisie 2040

Bijna 3 jaar lang is ongelooflijk veel tijd, energie en (gemeenschaps)geld gestoken in het participatietraject door de raad, het college én de Hilversumse samenleving om te komen tot een opbrengst vanuit de brede samenleving welke betrokken zou gaan worden bij de op te stellen Omgevingsvisie 2040.
Hoewel het traject moeizaam is verlopen zijn uiteindelijk alle genoemde partijen tevreden met (de totstandkoming van) het resultaat.
De opbrengst wordt door iedereen als representatief gekwalificeerd en geaccepteerd.
Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De gemeenteraad heeft opdracht gegeven om op basis van de participatieopbrengst, via de daarop gebaseerde Denkrichting, de Omgevingsvisie 2040 op te stellen.

Het is dan ook onbestaanbaar dat de (Ontwerp) Omgevingsvisie 2040 niet start met het weergeven van een samenvatting van wat haar eigen vertrekpunt zou moeten zijn. Zo kan ook getoetst worden of de Omgevingsvisie 2040 de essentie van de participatieopbrengst volgt.

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:

Corrigeer deze omissie en neem bij het herschrijven van het Ontwerp tot een echte Omgevingsvisie 2040 in 'Samenvatting en voorwoord' de basis op: citeer het samenvattende kader uit het rapport Inwoners aan het woord, pagina 10.

"Hilversum in de toekomst

In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit."

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: borg de participatieopbrengst

Geef richting aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040: borg de participatieopbrengst in de Omgevingsvisie 2040

Samenleving breed is geparticipeerd ten behoeve van de Omgevingsvisie 2040.
De participatieopbrengst wordt door iedereen geaccepteerd en als representatief gekwalificeerd. Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De participatieopbrengst moet geborgd worden in de vast te stellen Omgevingsvisie 2040 conform opdracht van de raad.
En dat is in de voorliggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 ***niet*** *het geval. Duidelijke keuzes op basis van de participatieopbrengst met doorwerking van de consequenties en richtinggevende normen ontbreken veelal in dit Ontwerp. Evenals verklaringen waarom dit niet is gebeurd.*
Alles blijft open; er wordt geen richting gegeven aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.

In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 wordt onvoldoende richting gegeven aan de wensen van de samenleving voor de identiteit van Hilversum in 2040 zoals in de participatieopbrengst opgetekend. De Ontwerp Omgevingsvisie 2040 lijkt (sterker: ís) een legitimatie voor de huidige coalitieplannen tot 2026.
Eén van de vele voorbeelden als onderbouwing hiervan:

- Commissievergadering van 11 januari 2023
    - Aan verantwoordelijk wethouder Karin Walters wordt de vraag gesteld: "Was het niet juist de bedoeling van de wetgever dat de Omgevingsvisie de kwaliteit van de leefomgeving voor de langere termijn vastlegt? En niet elke keer om de 4 jaar kijken wat er dan weer actueel is?"
    - Het antwoord daarop van verantwoordelijk wethouder Karin Walters luidt: "Hij zit ook wel zo stevig in elkaar dat ie een tijd meekan, maar aan de andere kant: het is een politiek document dus als er een nieuw college komt en die gaat een heel andere kant op, dan zal ie hem wel moeten aanpassen want het is je richting en je visie."

Hiermee wordt het uitgangspunt dat de participatieopbrengst betrokken wordt bij het opstellen van de Omgevingsvisie 2040 om zeep gebracht. De basis van dit Ontwerp is dus het huidige coalitieakkoord en kan naar believen aangepast worden aan toekomstige coalitieakkoorden door dito colleges. Het Ontwerp is dus helemaal geen richtinggevende visie naar 2040. Zijn er daarom geen concrete richtinggevende normen voor de ontwikkelingen richting de gewenste identiteit in 2040 opgenomen waaraan getoetst kan worden? Wordt met "stevig in elkaar zitten" bedoeld dat er eigenlijk geen aanpassingen van de visie nodig zijn, ongeacht de koers die een nieuw college/raad wil varen omdat toch alle richtingen mogelijk zijn binnen dit Ontwerp omdat kaders ontbreken? Onderbouwing van en verantwoording over gemaakte keuzes door de gemeente is met deze kaderloze 'visie' niet nodig; de raad en inwoners staan buiten spel.

De huidige coalitieplannen passen dus precies in het Ontwerp. Verder is het Ontwerp een wollig stuk proza: de gemeente kan er nu en in de toekomst alle kanten mee op, de samenleving kan er helemaal niets mee.
Alle kanten ermee op kunnen betekent dat er géén richting gegeven wordt.

Er worden geen heldere keuzes gemaakt; keuzes worden naar de toekomst doorgeschoven. Ondanks het feit dat de participatieopbrengst wél een heldere richting biedt.
Zonder kaders voor een richting is het zinloos om uitwerking door te schuiven naar wijkgesprekken en Gebiedsagenda's: dit weg- en vooruitschuiven ontaardt in stuurloze en richtingloze chaos. En dan is na mondiale en nationale crises door hetzelfde onverantwoordelijke en samenleving negerende gedrag van politici ook een lokale Hilversumse crisis een feit.

Een ander voorbeeld:

- De participatie geeft geringe groei als opbrengst. In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 staat als een van de weinige concrete normen dat er tot 2040 6.000 woningen extra gebouwd zullen worden. Dat is een forse groei en strijdig met de wens tot geringe groei conform de participatieopbrengst.
  De op pagina 64 van het Ontwerp geschetste prognoses liggen niet in lijn met de bouw van 6.000 extra woningen. In 2040 zouden er 5.120 meer inwoners zijn, verdeeld over 2.910 meer huishoudens, dan in 2022. Hoe verhouden 2.910 extra huishoudens zich tot 6.000 extra woningen?
  Het argument dat 6.000 in lijn ligt met het historisch tempo van woningbouw (pagina 116 van het Ontwerp) kan evenmin een argument zijn omdat dit tempo geen doel op zich is en niet aansluit bij de prognoses.
  Er wordt geen steekhoudende onderbouwing gegeven waarom er 6.000 woningen bij moeten komen, anders dan "dat de opgave al grotendeels wordt gedekt door onze bestaande plancapaciteit van zo'n 5.000 woningen." (pagina 93 van het Ontwerp).
  De huidige coalitieplannen passen dus precies binnen de Ontwerp Omgevingsvisie 2040. Het Ontwerp geeft *op papier géén ruimte* voor plannen van nieuwe colleges ná deze coalitie vanaf 2026.
  Hoe geloofwaardig is het dat elk nieuw college en nieuwe raad vanaf 2026 tot aan 2040 zelf geen enkel bouwplan meer zal oppakken omdat de voorgaande (lees huidige) coalitie de 6.000 al heeft "volgemaakt"? Tel daar de druk vanuit MRA en gesloten woondeals eens bij op.
  In de praktijk zal er alle ruimte zijn. Helaas wordt dit bevestigd door de verantwoordelijke wethouder Karin Walters. Zij heeft onder meer in de commissievergadering van 11 januari 2023 (zie hierboven) aangegeven dat elk nieuw college eigen aanpassingen kan doen aan de Omgevingsvisie 2040. Het zou dus zo maar een verkapte opmaat naar, zo is gebleken zéér ongewenste, MRA-aantallen kunnen zijn.

  Het proza in de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 dat Hilversum in 2040 nog altijd tuinstad met dorps karakter moet zijn is volstrekt zonder waarde en ongeloofwaardig wegens ontbreken van noodzakelijke richtinggevende normen/doelen voor langere termijn.

PlanMER geeft eveneens met de volgende passage een duidelijke boodschap:
"Wil de gemeente al haar doelen voor alle beleidsvelden realiseren, dan zou de Omgevingsvisie veel ambitieuzer moeten zijn, met veel meer en verdergaande maatregelen dan die zijn geformuleerd."
Dit vereist meer dan amenderen op onderdelen; integraal herschrijven van het Ontwerp is noodzaak, te beginnen met matiging van groei.

De gehanteerde korte (coalitie)termijninvulling tot 2026 in dit Ontwerp staat haaks op de langere termijndoelstelling van een Omgevingsvisie 2040 en op de gehouden participatie: het doel was om de gewenste identiteit van Hilversum in 2040 vast te stellen en de daarbij behorende richtinggevende kaders voor de ontwikkeling naar die gewenste identiteit op te stellen.

Korte termijn keuzes (ook indien op basis van actuele noden) moeten bijdragen aan de ontwikkeling van de op basis van de participatieopbrengst gewenste identiteit op de langere termijn 2040.
Alle keuzes moeten hieraan getoetst kunnen worden.

De participatieopbrengst wordt in het Ontwerp echter misbruikt voor legitimatie van de coalitieplannen; maar daar is niet voor geparticipeerd.
Het voorliggende Ontwerp is geen visie omdat koers met concrete richtinggevende normen ontbreekt, en is evenmin opgesteld voor de langere termijn tot 2040.
Dit Ontwerp staat *garant voor het NIET bereiken* van de beschreven gewenste identiteit in 2040 want keuzes zullen stuurloos alle kanten opgaan.
Hilversum zal zo in 2040 dan niet meer de stad zijn waar je prettig in woont en werkt.
De naam van dit proza (Omgevings*visie 2040*) misleidt: het is géén visie en gaat niet over 2040.
Schone schijn bedriegt.

Conclusie:
De participatieopbrengst is met dit Ontwerp NIET geborgd in een (échte) Omgevingsvisie 2040.

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:
Raad, neem uw verantwoordelijkheid om naar de langere termijn tot 2040 te kijken en geef opdracht tot het herschrijven van dit Ontwerp naar een echte Omgevingsvisie 2040. Stel concrete richtinggevende normen op basis van de participatieopbrengst ten aanzien van in ieder geval de essentiële onderwerpen van de opbrengst:

- behoud dorps karakter / tuinstad (te borgen met suggesties hieronder)
- meer openbaar groen (suggestie: 10 m2 extra per woning in 2040)
- geringe groei van de stad (suggestie: 3.000 extra woningen in 2040)
- geen hoogbouw (suggestie: maximaal 5 bouwlagen hoog/onder boomgrens/ sowieso geen hoogbouw aan de randen / eventueel enige hoogbouw mits passend en onder voorwaarden)
- behoud illusielandschap (te borgen met suggesties hierboven)
- meer ruimte voor de fiets (te borgen met suggesties hierboven)

Met concrete normen wordt het stuk Ontwerpproza een echte Omgevingsvisie 2040 en wordt PlanMER serieus genomen.
Laat alle tijd, energie en (gemeenschaps)geld dat gestoken is in het participatietraject niet verloren gaan.
Geef richting en vertrouwen!

Noot:
Dat de raad het ontbreken van richtinggevende normen eigenlijk zelf ook wel inziet, getuigt het aannemen van amendement A23 15, opgenomen in het Ontwerp op pagina 97 onder 4.4.6.
Echter, dit amendement gaat over het ontwikkelen van richtinggevende normen ten aanzien van voorzieningen.
Zoals de raad zich door 4 deskundigen heeft laten vertellen op 5 november 2022, is dit de verkeerde volgorde. Zorg eerst dat de gewenste ontwikkeling naar 2040 wordt geborgd, en pas daar de bijbehorende voorzieningen op aan.

Dat is ook de essentie van de participatieopbrengst. De gewenste identiteit is samenleving breed en eensgezind duidelijk aangegeven: dorpskarakter/tuinstad behouden, geringe groei, geen hoogbouw, meer openbaar groen, duurzaam en meer ruimte voor de fiets. En daarbij horen bepaalde voorzieningen.
De gemeente(raad) blijft nu stug en tegen beter weten in haar eigen essentie en volgorde hanteren: uitgaan van (economische) groei en voorzieningen. En daarna de rest.
Daarmee legt de gemeente(raad) de participatieopbrengst naast zich neer.

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: matig groei, stuur op langere termijn

Geef richting aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040: matig groei en stuur op langere termijn

Samenleving breed is geparticipeerd ten behoeve van de Omgevingsvisie 2040.
De participatieopbrengst wordt door iedereen geaccepteerd en als representatief gekwalificeerd. Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De participatieopbrengst moet geborgd worden in de vast te stellen Omgevingsvisie 2040 conform opdracht van de raad.
En dat is in de voorliggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 ***niet*** *het geval. Duidelijke keuzes op basis van de participatieopbrengst met doorwerking van de consequenties en richtinggevende normen ontbreken veelal in dit Ontwerp. Evenals verklaringen waarom dit niet is gebeurd.*
Alles blijft open, er wordt geen richting gegeven aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.

De participatie geeft geringe groei als opbrengst. In de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 staat als een van de weinige concrete normen dat er tot 2040 6.000 woningen extra gebouwd zullen worden. Dat is een forse groei.
De op pagina 64 van het Ontwerp geschetste prognoses liggen niet in lijn met de bouw van 6.000 extra woningen. In 2040 zouden er 5.120 meer inwoners zijn, verdeeld over 2.910 meer huishoudens dan in 2022. Hoe verhouden 6.000 extra woningen zich tot 2.910 extra huishoudens?
Het argument dat 6.000 in lijn ligt met het historisch tempo van woningbouw (pagina 116 van het Ontwerp) kan evenmin een argument zijn. Dit tempo aanhouden is geen doel op zich en sluit niet aan bij de prognoses.

Er wordt geen (steekhoudende) onderbouwing gegeven waarom er 6.000 woningen (forse groei en strijdig met de participatieopbrengst!) bij moeten komen, anders dan "dat de opgave al grotendeels wordt gedekt door onze bestaande plancapaciteit van zo'n 5.000 woningen." (pagina 93 van het Ontwerp).
Coalitieplannen / korte termijnplannen passen dus precies binnen de Ontwerp Omgevingsvisie 2040. Het Ontwerp geeft *op papier géén ruimte* voor plannen van nieuwe colleges ná deze coalitie vanaf 2026.
Hoe geloofwaardig is het dat elk nieuw college en nieuwe raad vanaf 2026 tot aan 2040 zelf geen enkel bouwplan meer zal oppakken omdat de voorgaande (lees huidige) coalitie de 6.000 al heeft "volgemaakt"? Tel daar de druk vanuit MRA en gesloten woondeals eens bij op.

In de praktijk zal er alle ruimte zijn. De verantwoordelijke wethouder Karin Walters heeft dit bevestigd door onder meer in de commissievergadering van 11 januari 2023 aan te geven dat elk nieuw college eigen aanpassingen kan doen aan de Omgevingsvisie 2040 (zonder nieuwe participatie??!!). Het zou dus zo maar een verkapte opmaat naar, zéér ongewenste zo is gebleken, MRA-aantallen kunnen zijn.

Commissievergadering van 11 januari 2023

- *Aan verantwoordelijk wethouder Karin Walters wordt de vraag gesteld: "Was het niet juist de bedoeling van de wetgever dat de Omgevingsvisie de kwaliteit van de*

leefomgeving voor de langere termijn vastlegt? En niet elke keer om de 4 jaar kijken wat er dan weer actueel is?"

- *Het antwoord daarop van verantwoordelijk wethouder Karin Walters luidt: "Hij zit ook wel zo stevig in elkaar dat ie een tijd meekan, maar aan de andere kant: het is een politiek document dus als er een nieuw college komt en die gaat een heel andere kant op, dan zal ie hem wel moeten aanpassen want het is je richting en je visie."*

Daarmee is het Ontwerp Omgevingsvisie 2040 oppervlakkig gezien mooie proza maar de woorden dat Hilversum in 2040 nog altijd tuinstad moet zijn met dorps karakter zijn volstrekt zonder waarde en ongeloofwaardig.
Het participatietraject is een farce gebleken, de participatieopbrengst om zeep gebracht.

Realiseert de gemeente zich dat **alle opgaven met groei samenhangen**? Problemen die nu reeds onoplosbaar lijken zoals bijvoorbeeld de vastgelopen mobiliteit en doorstroming worden alleen maar groter bij forse groei.
Het Ontwerp lost niets op, problemen worden verplaatst naar andere beleidsvelden of nieuwe enorme problemen worden gecreëerd en doorgeschoven naar de toekomst. Een korte termijnblik hanteren voor een langere termijnvisie is onverantwoord! Oogkleppen af en met open blik het Ontwerp herschrijven tot een integrale langere termijnvisie is noodzaak!

PlanMER onderschrijft dit met de volgende passage:
"Wil de gemeente al haar doelen voor alle beleidsvelden realiseren, dan zou de Omgevingsvisie veel ambitieuzer moeten zijn, met veel meer en verdergaande maatregelen dan die zijn geformuleerd."
Dit vereist méér dan amenderen op onderdelen; integraal herschrijven van het Ontwerp tot een echte Omgevingsvisie 2040 is noodzaak wil de gewenste identiteit in 2040 gerealiseerd kunnen worden.

Korte termijn keuzes (ook indien op basis van actuele noden) moeten bijdragen aan de ontwikkeling van de op basis van de participatieopbrengst gewenste identiteit op de langere termijn 2040. Alle keuzes moeten hieraan getoetst kunnen worden.
Te beginnen aan de basis: matiging van groei!

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:
Raad, neem uw verantwoordelijkheid voor de langere termijn! Geef opdracht tot het herschrijven van het Ontwerp tot een echte Omgevingsvisie voor de langere termijn 2040. Toets korte termijn keuzes aan de langere termijn doelstellingen. Stel de ambitie voor extra woningen in 2040 op 3.000. Matige groei als basis draagt op alle beleidsvelden bij aan het realiseren van de gewenste identiteit in 2040 en zadelt de toekomst niet op met de enorme problemen die op andere beleidsvelden voortvloeien uit forse groei.
Het doet recht aan de 5 essentiële beleidsvelden van de participatieopbrengst: geringe groei, geen hoogbouw, behoud van het illusielandschap, meer openbaar groen en meer ruimte voor de fiets.

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: geen hoogbouw

Geef richting aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040: geen mogelijkheid tot hoogbouw in de Omgevingsvisie 2040

Samenleving breed is geparticipeerd ten behoeve van de Omgevingsvisie 2040.
Samenleving breed is geparticipeerd ten behoeve van de Omgevingsvisie 2040.
De participatieopbrengst wordt door iedereen geaccepteerd en als representatief gekwalificeerd. Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De participatieopbrengst moet geborgd worden in de vast te stellen Omgevingsvisie 2040 conform opdracht van de raad.
En dat is in de voorliggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 ***niet*** *het geval. Duidelijke keuzes op basis van de participatieopbrengst met doorwerking van de consequenties en richtinggevende normen ontbreken veelal in dit Ontwerp. Evenals verklaringen waarom dit niet is gebeurd.*
Alles blijft open, er wordt geen richting gegeven aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.

De eensgezinde participatieopbrengst is helder: hoogbouw is niet gewenst.
Dat past bij de wensen om het dorpse karakter te behouden, geringe groei van de stad, behoud van het illusielandschap en meer openbaar groen.
Echter, het Ontwerp geeft aan dat de gemeente de hoogtes in de Structuurvisie 2030 blijft aanhouden. Dit staat haaks op de participatieopbrengst. Het strijdt tevens met de wensen om het dorpse karakter en het illusielandschap te behouden.

Daarmee houdt de gemeente alle ruimte om zonder zich te hoeven verantwoorden toch hoogbouw te realiseren. Dat moet andersom: vastleggen dat er géén hoogbouw is toegestaan en verantwoording afleggen aan raad en samenleving als toch hoogbouw gerealiseerd moet worden volgens de gemeente.

Overwegende dat:

- voormalig wethouder Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, iedereen heeft gehoord en alles heeft overzien. Met die kennis en eigen ervaring heeft hij concluderend op 12 mei 2022 in het eerste Stadsgesprek aangegeven het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 a 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp: “In de praktijk zien we dat we daarmee in Hilversum niet dogmatisch omgaan, maar dat we zorgvuldig kijken naar wat nodig en passend is, ook in relatie tot het gekoesterde ‘illusielandschap’.” Daarmee zeggend dat de Structuurvisie niet aansluit op de wensen in de praktijk en teveel (onnodige) ruimte biedt
- geschreven staat op pagina 76 van het Ontwerp dat de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit al eens 5 á 6 bouwlagen als ‘passend’ voor Hilversum heeft geadviseerd
- gezegd is in het Stadsgesprek op 9 maart 2023 door Jan Willem Tap namens de gemeente dat
    - er geen hoogbouw gewenst is, maar dat gekeken zal worden of en waar er 1 á 2 bouwlagen op bestaande 2 of 3 bouwlagen bij kunnen
    - dat er géén skyline als Rotterdam komt
    - dat het vliegveld niet bebouwd gaat worden

- in de raadsvergadering van 1 februari 2023 veel fracties uitspraken geen hoogbouw te wensen

Concluderende dat:

- bovenstaande legitimeert dat in de Omgevingsvisie 2040 expliciet wordt opgenomen dat hoogbouw **niet** is toegestaan

Leg de normen voor (geen) hoogbouw helder vast waardoor bij de wens om af te wijken onderbouwing en verantwoording richting de raad en de samenleving vereist zijn. Dat is de juiste volgorde.

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:

Raad, geef opdracht tot het herschrijven van het Ontwerp tot een echte integrale Omgevingsvisie 2040 en

- definieer hoogbouw expliciet als: 'hoger dan 5 bouwlagen / boven boomgrens / hoger dan 20 meter'
- normeer dat geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, behoudens:
- enige hoogbouw blijft beperkt tot 'rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone, Media Park, Arenapark en op plekken waar al stevige hoogte is'.
  Daarbij de nadere richtinggevende normen:
  - als maximale bouwhoogten gelden:
    - rondom OV knooppunten 30 meter
    - in de spoorzone 30 meter
    - op campussen 25 meter
    - Media Park 25 meter
    - Arenapark 25 meter
    - Kerkelanden 25 meter en dan alleen in de directe nabijheid van bestaande hoogbouw
    - op andere plekken waar al stevige hoogte is: minimaal 10 meter lager dan de bestaande hoogbouw
  - dat in wijken hooguit alleen in de directe nabijheid van de bestaande hoogbouw en in afstemming met inwoners van de wijk gekeken kan worden naar passende hoogbouw
  - dat aan geen enkele rand van Hilversum boven de boomgrens gebouwd mag worden in verband met het behoud van het illusielandschap en een kwalitatief goede overgang van stad naar platteland/natuur
- verwijs voor toekomstige normen niet naar de Structuurvisie 2030 want die komt te vervallen maar zal toch ruimte bieden; neem alleen de nieuwe 'Omgevingsvisie eigen' richtinggevende normen op

Mijn zienswijze doet recht aan de participatieopbrengst, het advies van ARK en hetgeen de gemeente zelf in openbaar mondeling als bedoeling aangeeft. Het proces verloopt dan zoals het moet: bij afwijken is onderbouwing vereist en moet verantwoording aan de raad en de samenleving afgelegd worden.

Bovendien geeft het invulling aan hetgeen door de gemeente zelf op pagina 76 vna het Ontwerp is verwoord: "Veel deelnemers hopen dat de Omgevingsvisie een heldere uitspraak doet over de plekken waar hoger, lager, dichter of dunner gebouwd en vernieuwd mag worden."

Laat voor de samenleving deze hoop werkelijkheid worden. Dat creëert gedragenheid en vertrouwen.

AANVULLENDE ZIENSWIJZE CONCREET:

Correctie in het Ontwerp

- op pagina 76 van het Ontwerp staat: “Ook tijdens de participatie is ‘hoogte’ onderwerp vaak genoemd; soms als een risico of dreiging, soms als een kans om bijvoorbeeld ….” Dit is niet correct (en past ook niet bij de participatieopbrengst. Correctie van ‘soms als een risico’ in ‘meestal als een risico’ is de juiste feitelijke weergave.

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: borg illusielandschap

Geef richting aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040: borg behoud van het illusielandschap

Samenleving breed is geparticipeerd ten behoeve van de Omgevingsvisie 2040.
De participatieopbrengst wordt door iedereen geaccepteerd en als representatief gekwalificeerd. Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De participatieopbrengst moet geborgd worden in de vast te stellen Omgevingsvisie 2040 conform opdracht van de raad.
En dat is in de voorliggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 ***niet*** *het geval. Duidelijke keuzes op basis van de participatieopbrengst met doorwerking van de consequenties en richtinggevende normen ontbreken veelal in dit Ontwerp. Evenals verklaringen waarom dit niet is gebeurd.*
Alles blijft open, er wordt geen richting gegeven aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.

De eensgezinde participatieopbrengst is helder: borg het behoud van het illusielandschap.
Het Ontwerp borgt dit echter niet en geeft ruimte tot onomkeerbare verkwanseling hiervan door in te zetten op forse groei (6.000 extra woningen) en hoogbouw (normen Structuurvisie boven boomgrens). Toetsbare concrete normen voor het behoud van het illusielandschap op veel ermee samenhangende beleidsvelden ontbreken. Met wollige algemene woorden zonder toetsbare concrete richting is het illusielandschap niet beschermd.
Dus kan de gemeente zonder verantwoording aan raad en samenleving af te leggen strijdige keuzes maken.

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:
Raad, neem uw verantwoordelijkheid en geef opdracht tot het herschrijven van het Ontwerp tot een echte en integrale Omgevingsvisie 2040 op basis van de participatieopbrengst en borg het behoud van het illusielandschap als belangrijk beleidsveld van die participatieopbrengst door de volgende richtinggevende normen op te nemen voor diverse beleidsvelden:

- geringe groei van de stad: 3.000 extra woningen
- normeer dat geen hoogbouw mag worden gerealiseerd, behoudens:
- enige hoogbouw blijft beperkt tot 'rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone, Media Park, Arenapark en op plekken waar al stevige hoogte is'.
  Daarbij de nadere richtinggevende normen:
  - als maximale bouwhoogten gelden:
    - rondom OV knooppunten 30 meter
    - in de spoorzone 30 meter
    - op campussen 25 meter
    - Media Park 25 meter
    - Arenapark 25 meter
    - Kerkelanden 25 meter en dan alleen in de directe nabijheid van bestaande hoogbouw
    - op andere plekken waar al stevige hoogte is: minimaal 10 meter lager dan de bestaande hoogbouw

- dat in wijken hooguit alleen in de directe nabijheid van de bestaande hoogbouw en in afstemming met inwoners van de wijk gekeken kan worden naar passende hoogbouw
- dat aan geen enkele rand van Hilversum boven de boomgrens gebouwd mag worden in verband met het behoud van het illusielandschap en een kwalitatief goede overgang van stad naar platteland/natuur

Bij afwijking van deze normen zal de gemeente onderbouwing moeten geven en verantwoording moeten afleggen aan de raad en de samenleving. Zo moet het gaan.

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: meer openbaar groen

Geef richting aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040: borg meer openbaar groen

Samenleving breed is geparticipeerd ten behoeve van de Omgevingsvisie 2040.
De participatieopbrengst wordt door iedereen geaccepteerd en als representatief gekwalificeerd. Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De participatieopbrengst moet geborgd worden in de vast te stellen Omgevingsvisie 2040 conform opdracht van de raad.
En dat is in de voorliggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 ***niet*** *het geval. Duidelijke keuzes op basis van de participatieopbrengst met doorwerking van de consequenties en richtinggevende normen ontbreken veelal in dit Ontwerp. Evenals verklaringen waarom dit niet is gebeurd.*
Alles blijft open, er wordt geen richting gegeven aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.

Uitdrukkelijke wens van de Hilversumse samenleving blijkens de participatieopbrengst is méér openbaar groen (tuingroen dus niet mee te rekenen). Het Hilversumse gemiddelde van 50 m2 per woning ligt ver onder het landelijk gemiddelde van 81 m2 per woning.
Hierdoor is ook de (recreatieve) druk op het omliggende groen te hoog met alle gevolgen van dien.
Het Ontwerp zwijgt echter over concrete doelstellingen ten aanzien van openbaar groen.
Meer openbaar groen betekent meer mogelijkheden tot ontmoeting, gezondheid, draagt bij aan klimaatadaptie, meer biodiversiteit et cetera. Op diverse beleidsvelden van grote betekenis dus!
Met meer openbaar groen wordt Hilversum een gezondere en toekomstbestendige gemeente om in te wonen en te werken!
Ruimte kan hiervoor gevonden worden door de ermee samenhangende wens tot geringe groei te honoreren en te borgen in de Omgevingsvisie.

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:
Herschrijf het Ontwerp tot een echte en integrale Omgevingsvisie 2040 en neem als richtinggevende norm op dat er, in combinatie met het vastleggen van geringe groei, in 2040 per woning 60 m2 (= 10 m2 extra) openbaar groen per woning moet zijn.

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: vliegveld niet bebouwen

Geef richting aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040: vliegveld niet bebouwen

De participatieopbrengst wordt door iedereen geaccepteerd en als representatief gekwalificeerd. Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De participatieopbrengst moet geborgd worden in de vast te stellen Omgevingsvisie 2040 conform opdracht van de raad.
En dat is in de voorliggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 ***niet*** *het geval. Duidelijke keuzes op basis van de participatieopbrengst met doorwerking van de consequenties en richtinggevende normen ontbreken veelal in dit Ontwerp. Evenals verklaringen waarom dit niet is gebeurd.*
Alles blijft open, er wordt geen richting gegeven aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.

Tijdens het Stadgesprek op 9 maart 2023 is door de gemeente tot twee keer toe uitdrukkelijk gezegd dat het vliegveld niet bebouwd gaat worden. Dat strookt met de participatiewensen tot bescherming van natuur, meer openbaar groen, klimaatadaptatie, geringe groei en andere beleidsvelden. Maar toch is het niet in het Ontwerp vastgelegd.

Leg dit concrete doel zoals door de gemeente zelf in het openbaar uitgesproken vast in de Omgevingsvisie 2040. Dat geeft richting aan de gewenste identiteit in 2040 op basis van de participatieopbrengst. Bij afwijking hiervan zal de gemeente onderbouwing moeten geven en verantwoording aan de raad en samenleving moeten afleggen. Dat is de juiste procedure.

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:
Raad, geef opdracht tot het herschrijven het Ontwerp tot een echte en integrale Omgevingsvisie 2040 op basis van de participatieopbrengst en neem expliciet hierin op dat het vliegveld niet bebouwd wordt. Bij eventuele toekomstige afwijking zal de gemeente verantwoording moeten afleggen aan de raad en de samenleving. Zo hoort het te gaan.

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Aan : gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum: aandacht voor mensen met een beperking

Geef richting aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040: borg aandacht voor mensen met een beperking

Samenleving breed is geparticipeerd ten behoeve van de Omgevingsvisie 2040.
De participatieopbrengst wordt door iedereen geaccepteerd en als representatief gekwalificeerd. Met als uitdrukkelijke constatering dat de gehele samenleving opvallend eensgezind is over de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.
De participatieopbrengst moet geborgd worden in de vast te stellen Omgevingsvisie 2040 conform opdracht van de raad.
En dat is in de voorliggende Ontwerp Omgevingsvisie 2040 ***niet*** *het geval. Duidelijke keuzes op basis van de participatieopbrengst met doorwerking van de consequenties en richtinggevende normen ontbreken veelal in dit Ontwerp. Evenals verklaringen waarom dit niet is gebeurd.*
Alles blijft open, er wordt geen richting gegeven aan de gewenste identiteit van Hilversum in 2040.

In het Ontwerp ontbreekt aandacht voor mensen met een beperking in onze Hilversumse samenleving op alle beleidsvelden. Daarmee wordt een groep van de samenleving die ondersteuning hard nodig heeft ten onrechte onderbelicht. Normen waaraan Hilversum in 2040 moet voldoen om deze groep volwaardig aan de samenleving deel te kunnen laten nemen moeten integraal en op elk beleidsveld onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie 2040.

MIJN ZIENSWIJZE CONCREET:
Raad, geef opdracht tot het herschrijven van het Ontwerp tot een echte en integrale Omgevingsvisie 2040 en formuleer in afstemming met belangenorganisaties op elk beleidsveld concrete richtinggevende normen waaraan Hilversum in 2040 moet voldoen om mensen met een beperking volwaardig deel te kunnen laten nemen aan de samenleving.

Ik ga er vanuit dat de ontvangst van mijn zienswijze bevestigd wordt.
Vanzelfsprekend zie ik ook uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 71	verwerkt in nota Zienswijze
1307558	Het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad is de essentie van de participatieopbrengst. Dat klopt ook met de wens voor slechts geringe groei van de stad. Niet het accent op groei en economische ontwikkeling leggen, maar het dorpse karakter en de leefbaarheid vooropstellen. Hilversum is niet de plaats voor economische groei die meer ruimte vraagt. Hilversum voldoet nu nog aan de menselijke maat en het gevoel bij de natuur te leven. Verkwansel dit grote goed niet en blijf verre van megalomane metropool gedachten en projectontwikkelaars. Je kunt niet ongestraft happen blijven nemen uit het dorp. Voor Hilversum moet het uitgangspunt zijn, dat economische groei bestaat uit vermeerdering van de toegevoegde waarde, bij het verminderen van het ruimtegebruik voor economische activiteiten. Ik pleit ook voor het opnemen van een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen, of in ieder geval boomhoogte (20 meter) als norm. Met dat uitgangspunt in de Omgevingsvisie kan vervolgens in de wijken met de bewoners samen gekeken worden wat waar mogelijk is, voordat er gebouwd wordt. Met goede inpassing qua plek, hoogte, bouwstijl etc. Rekening houdend met plekken om elkaar te ontmoeten, de zichtlijnen van Dudok en het illusielandschap als voorwaarden voor bouw. Waar er gebouwd wordt moet dat gebeuren met respect voor het dorpse karakter en in een architectonisch hoogwaardige stijl, die past bij de bestaande bebouwing. Speciale aandacht moet worden gegeven aan het bouwen van hofjes. Dit past bij de woningvraag van de oudere inwoners, bevordert daardoor de doorstroming op de woningmarkt, biedt mogelijkheden voor meer openbaar groen en tegengaan van hittestress. Met verenigingen van eigenaren moet het gesprek worden aangegaan over ondersteuningsmaatregelen, zodat kan worden bevorderd, dat fantasieloze bebouwing uit de jaren 50 - 60 van de vorige eeuw kan worden gerenoveerd naar een architectonische uitstraling die past bij Hilversum. Bij het dorpse karakter hoort zeker ook het realiseren van tenminste een gemiddelde hoeveelheid openbaar groen per woning, vergeleken met de landelijke normen. Neem daarom in de Omgevingsvisie op, dat er voor 2040 25 m2 meer openbaar groen per woning zal zijn dan nu, opdat Hilversum, hiermee op bijna het landelijk gemiddelde uitkomt. Dan kan er een stadspark worden gerealiseerd, waterberging, groene assen, prettige binnenstedelijke wandel- en fietsroutes en een "zachte" overgang tussen stadsrand en omringend landschap. Het enige "park", wat ik in Noord op loopafstand heb is een begraafplaats! Kinderen kunnen alleen voetballen op een kunststof Cruyff-court. Hoezo groene stad?	71 A

1307558	Hilversum is omringd door natuurgebieden. Iets waar Hilversum zich graag op laat voorstaan. Deze natuur staat echter onder grote druk. Een belangrijk verschil tussen een natuurgebied en een stadspark is, dat je in een natuurgebied het gevoel kunt krijgen, heel ver van de bewoonde wereld te zijn. Er is wel een stad, maar we zien hem niet! In het participatietraject werd dit relatief onbekende begrip verrassend veel genoemd. Het is typisch iets wat hoort bij de kleine stukjes natuur die we in het Gooi nog hebben kunnen redden van de expansiedrift en de bewoners van Hilversum waarderen dit. Daarom willen we het illusielandschap koesteren. Het is een groot goed, wat niet verkwanseld mag worden door het waandenkbeeld, dat een paar hoge gebouwen neerzetten op termijn iets oplost. Uiteraard maakt u een paar projectontwikkelaars blij. Maar is B&W daarvoor aangesteld? Hebben de inwoners van Hilversum daarom deze gemeenteraad gekozen? Om het illusielandschap te behouden is het zaak om geen hoogbouw te plegen in Hilversum en al helemaal niet aan de randen. Daarom moet de in de Omgevingsvisie opgenomen Structuurvisie 2013 – 2030, die bouwhoogtes toestaat tot 50 meter, eruit gehaald worden en vervangen worden door een normering bouwhoogte van maximaal 5 bouwlagen (boomhoogte). Er moet ook worden opgenomen dat er aan de randen van Hilversum géén hoogbouw kan worden toegestaan. De wat hogere bouw zal in het centrum moeten worden geplaatst om het beeld illusielandschap te kunnen behouden. Dat moet de kwalitatieve overgang van stad naar platte land/natuur gaan borgen en bijdragen aan het behoud van het dorpse karakter van Hilversum. Hoewel gelegen in de Randstad kan men vlak bij Hilversum een unieke natuurbeleving ervaren. Wandelen of fietsen in een landschap, dat verder nergens in de Randstad te vinden is, je ver van alle stadse hectiek wanen en zelfs 's-nachts een beleving van echt donker krijgen. Het zou een blunder van formaat zijn om nu nog boven boomhoogte te gaan bouwen.	71 B

1307558	Een omgevingsvisie zou toch een lange termijn visie moeten geven, met een aantal kernwaarden, die voor langere tijd uitgangspunten zullen zijn voor de Hilversumse samenleving. B&W en de gemeenteraad zijn nu aan zet om contouren vast te stellen voor het behoud van Hilversum en de ontwikkeling van Hilversum richting 2040. Maar dat gebeurt niet in deze omgevingsvisie, die na zoveel werk en zoveel participatie van enthousiaste inwoners geen enkel houvast oplevert en vooral ook geen noodzakelijke grenzen stelt. Het meest pijnlijk is om te zien, dat de Structuurvisie 2013 – 2030 onverkort en kritiekloos onderdeel uitmaakt van de ontwerp omgevingsvisie 2040. Hoogbouw in Hilversum is al decennialang een zeer gevoelig punt. Het is geen nieuws, dat de Hilversumse inwoners zich desgevraagd daar telkens tegen uitspreken. Dat achtereenvolgende colleges er toch in zijn geslaagd om eerdere beperkingen van tafel te krijgen is dan ook al zeer bedenkelijk. Nu opnieuw uit de participatie Omgevingsvisie 2040 zonneklaar blijkt, dat de meerderheid van de Hilversummers geen hoogbouw wil, is het voor ons onbegrijpelijk, dat deze gemeenteraad, die beter naar de eigen inwoners zou gaan luisteren, nu niet de gelegenheid pakt om de structuurvisie van 2013 – 2030 uit deze omgevingsvisie te laten, in de omgevingsvisie direct aanvaardbare hoogtenormen op te nemen en een herziening van de oude structuurvisie toe te zeggen, rekening houdend met tenminste die beperkingen. Dit valt alleen te begrijpen als het college projectontwikkelaars en vastgoed baronnen wil faciliteren. Een gedachte die uiteraard direct een kwalijke geur met zich meebrengt. Mondelinge toelichtingen van het college op de Omgevingsvisie 2040 (zoals tijdens het Stadsgesprek op 9 maart 2023) en de mondelinge wensen van veel fracties (zoals tijdens de raadsvergadering op 1 februari 2023) geven concreet aan dat 1 á 2 bouwlagen op de bestaande 2 of 3 bouwlagen bedoeld wordt met “hoogbouw” in de Omgevingsvisie 2040. De voormalig wethouder Voorink, verantwoordelijk voor het participatietraject en deze geheel inhoudelijk meegemaakt hebbend, heeft op 12 mei 2022 in het eerste Stadsgesprek aangegeven het volgende college en de volgende raad te adviseren om als maximale bouwhoogte 5 a 6 bouwlagen op te nemen in de Omgevingsvisie 2040. Dat zou recht doen aan de mening van de Hilversumse samenleving. Echter, in de Structuurvisie 2013-2030 is wel tot 50 meter (en in de praktijk nog meer) toegestaan. Dit doet géén recht aan de participatieopbrengst welke aangeeft dat hoogbouw niet gewenst is. En evenmin strookt het met hetgeen het college en politieke fracties nu aangeven te bedoelen: 1 a 2 bouwlagen bovenop de bestaande 2 of 3 bouwlagen. Bovendien borgt de Omgevingsvisie met deze toegestane hoogtes niet de kwalitatieve overgang van stad naar platteland/natuur en het behoud van het illusielandschap. Om de opbrengst van de participatie recht te doen en te borgen in de Omgevingsvisie 2040 en om hetgeen de gemeente en de politieke fracties nu mondeling zelf ook aangeven dan ook vast te leggen, vraag ik, dat concreet als maximale bouwhoogte moet worden opgenomen 5 bouwlagen (boomhoogte). De bouwhoogten die er nu in staan op basis van de Structuurvisie 2030, dan wel de gehele structuurvisie moet uit de Omgevingsvisie 2040 verwijderd worden. Verder meen ik, dat in de Omgevingsvisie moet worden opgenomen, dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van de wijk/het gebied bepaald moet worden of en zo ja waar, deze bouwhoogte gerealiseerd kan worden. Deze maximale bouwhoogte moet passen in de wijk/het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben. Er moeten concrete doelstellingen worden opgenomen op het gebied van het behoud van voldoende daglicht, privacy, rust en openbaar groen in de omgeving van hoogbouwprojecten. Dit is extra belangrijk in de nabijheid van doorgaande verkeersroutes en langs het spoor! De onbegrijpelijke drang om te bouwen kan via begrenzingen in de omgevingsvisie worden ingeperkt ten voordele van zaken die voor de Hilversumse samenleving van groter belang zijn: meer openbaar groen, behoud illusielandschap, behoud dorps karakter en tuinstad, welzijn en prettige leefomgeving. Hilversum vraagt niet om groei. De gedachte dat het bouwen van woningen iets oplost is een drogreden. De vraag van woningzoekenden die van elders komen zal op deze plaats altijd enorm blijven, ongeacht hoeveel je bouwt. Je maakt Hilversum alleen minder aangenaam voor de Hilversummers. Sturen met maatregelen voor woningtoewijzing is het aangewezen middel. Handhaving van de bevolking van Hilversum op het huidige aantal is realistisch. Geboorte- en sterftecijfer zijn in evenwicht, we bouwen alleen voor import, voor verdere verstoring van de verhouding Randstad - rest van Nederland en voor dramatische verstedelijking. Er moeten toch een keer grenzen worden gesteld aan de groei, doe dat dan nu direct en stop met het verstedelijken van een nu nog aangename dorpse stad. Stap uit de MRA en hou op met metropool denken. Stop de vastgoedbaronnen die hun zakken vullen en ga zelf eens woningbeleid voeren door regulering.	71 C

1307558	Hilversum adverteert zich overal als een groene gemeente. Maar dat is niet te danken aan enig gemeentelijk beleid. Hilversum is omsloten door (beschermde) natuurgebieden. Hilversum is een tuinstad en de Hilversumse burgers zorgen in hun tuinen voor veel groen (op eigen kosten). Maar met slechts 50 m2 openbaar groen per woning ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 81 m2 openbaar groen per woning, blijft Hilversum ver achter. Hilversum parasiteert dus op de omliggende natuur, die in plaats van natuurgebieden nu dienen als een stadspark, overlopen door recreatie. Niet zo vreemd dus, dat uit de participatie omgevingsvisie blijkt, dat meer openbaar groen een duidelijke wens is van de Hilversumse samenleving! Ook in het Programma Groen Hilversum 2040 stelt de gemeente dit vast. Toch wordt hier nergens een streefcijfer aan verbonden. En het kan zo simpel, je wilt een groene stad zijn, dan moet dat op de grond zichtbaar zijn. Echte m2 park en plantsoen, speelveldjes, vijvers en groengordels. Om richting te geven aan de uitdrukkelijke wens van de Hilversumse samenleving, verzoek ik dan ook om op te nemen in de Omgevingsvisie, dat er in 2040 25 m2 extra openbaar groen beschikbaar is ten opzichte van 2020. Dit is ook in lijn met de wens van de Hilversumse samenleving voor het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad en helpt om de gevolgen van de klimaatverandering zoals wateroverlast en hittestress op te vangen. Voor programma Groen Hilversum is dat dan gelijk ook een mooi streefcijfer. Het is al een historische fout, dat de ruimte voor het station zal worden volgebouwd, in plaats van de kans te benutten daar een multi-functioneel park als groene entree voor het centrum aan te leggen. Als ik kijk naar Hilversum-noord, dan kan ik terecht op een groen Cruyff-court (plastic) of op de begraafplaats. Hier en daar nog een groene middenberm en dan hebben we het wel gehad. Niets groene stad dus, ver beneden de maat! Neem een duidelijk kaderstellend doel op, waardoor de prioriteiten in de nabije toekomst duidelijk daar komen te liggen waar de Hilversummers om vragen. Herstel bij iedere keuze eerst de balans inwoners/openbaar groen. De juiste volgorde van plannen maken zou dus moeten zijn: eerst x-% openbaar groen toevoegen en dan pas kan het aantal inwoners/woningen weer toenemen. En dat volgens een schaal, die zo is opgebouwd, dat in 2040 tenminste de verhouding 75 m2 openbaar groen per woning is bereikt. Om ook de vrije ruimte om Hilversum te borgen vraag ik tevens in de omgevingsvisie 2040 op te nemen, dat er géén bebouwing van het vliegveldterrein zal plaatsvinden.	71 D

Zaak nummer:	Zienswijze: 72	verwerkt in nota Zienswijze
1304784	Naar aanleiding van mijn bezoek op 9-03-2023 in de Regenboogkerk visie 2040 ben ik geschrokken van de verdichting in Hilversum. Het lijkt wel of de MRA toch niet aan de kant is gezet en B en W de verdichting op eigen wijze door voert met hetzelfde eindresultaat. De reacties waren ten aanzien van B en W niet mals zeker uit postcode gebied 2021 waren heel wat reacties over verdichting . Kijk bijvoorbeeld naar het stationsgebied met de omleiding van de binnenring. Ook is er nog steeds geen goede oplossing voor de Johannes Gerardsweg in overleg met de bewoners. Dan het parkeerbeleid van wethouder Bart Heller. Het lost helemaal niks op en belast alleen maar de bewoners en spekt de gemeentekas wat in de toekomst alleen maar duurder wordt en het bezoeken van oudere mensen erg onaantrekkelijk wordt (met vereenzaming tot gevolg). Zie de verpaupering van de Havenstraat het was veel beter geweest indien op de Taludweg niet zo'n hondenuitlaatstrook was gecreëerd maar een mooie insteek parkeerstrook. Dan kan je weer goed wandelend naar de winkels en lekker naar de restaurantjes. Ook is te zien dat je met de fiets weer enorm beperkt wordt. Gezien de plannen dat er niet er meer over de Kerkbrink mag worden gefietst maar er omheen. Dit betekent dat de bereikbaarheid van het centrum en de winkels onaantrekkelijker wordt gemaakt en het plaatsen van de fiets moet weer beperkt worden. De nieuwe opzet van de Gijsbrecht van Amstelstraat wordt ook minder toegankelijk voor de auto wat als gevolg heeft dat de omliggende buurt er enorm mee wordt belast ook door het parkeergedrag van de winkeliers. Een goede oplossing zou zijn om een grote parkeerkelder te maken onder de nieuwe Paulusschool en het multifunctionele buurthuis waar ook de bewoners gratis gebruik van kunnen maken. Met de ingang aan de Irisstraat bij de Hilvertsweg en de uitgang aan de Leliestraat bij de Hilvertsweg. Bij de vorige renovatie van de de Gijsbrecht van Amstelstraat zou er een parkeergarage gesitueerd worden op het terrein van de Zuiderkerk. Er is toen ook niet vooruitgekeken. Dan ook nog het verzuim van een goede visie door de Gemeente (B en W) Hilversum voor het nieuwe Carolushuis (wat een blamage!) daar wordt ook weer niet naar de wensen van de omwoners geluisterd. Weer de hoogte in en niet passend in de omgeving. Waarom niet een carré bouwen in de bouwstijl van de omgeving met onder het hele terrein een parkeerkelder en logistiek..Met aan de voorkant een mooie ingang naar de binnentuin. De begane grond van de woningen moet een meter onder het maaiveld beginnen met een paar lagen erbovenop en eromheen een brede geplaveide strook voor onderhoud en calamiteiten. Aan de buitenkant van het carré moeten de galerijen komen met gematteerd glas om de omwonenden te verzekeren van hun privacy (dus afgesloten galerijen met ventilatie naar buiten). Ik hoop hiermee een visie te geven zodat B en W naar de Hilversummers zal luisteren en zeker met kennis te werk te gaan en te zorgen dat ook Hilversum ook in de toekomst leefbaar blijft voor iedereen en geen polarisatie zoals in de landelijke politiek aan de orde is.	72

Zaak nummer:	Zienswijze: 73	verwerkt in nota Zienswijze
1307577	zie bijlage zienswijze van G.C.	73

Aan : gemeenteraad van Hilversum

Datum : 15 april 2023

Onderwerp : zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie 2040 Hilversum

Hierbij mijn zienswijze op de Ontwerp Omgevingsvisie 2040.

Om recht te doen aan datgeen wat de samenleving van Hilversum uitdrukkelijk heeft aangegeven zou de Omgevingsvisie 2040 met de volgende tekst moeten beginnen:

"Hilversum in de toekomst

In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit."

Op een aantal thema's geef ik concrete teksten die in de Omgevingsvisie zouden moeten worden opgenomen, omdat de teksten die nu in het Ontwerp staan veel te vaag zijn en van weinig tot geen visie betuigen.

Hoogbouw

Definieer hoogbouw duidelijk als: 'hoger dan 5 bouwlagen / boven boomgrens / hoger dan 20 meter'

De hoogbouw blijft beperkt tot "rondom OV knooppunten, op campussen, in de spoorzone, Media Park, Arenapark en op plekken waar nu al stevige hoogte is"

Hanteer de nadere richtinggevende normen:

-rondom OV knooppunten 30 meter

-in de spoorzone 30 meter

-op campussen 25 meter

-Media Park 25 meter

-Arenapark 25 meter

-Kerkelanden 25 meter en dan alleen in de directe nabijheid van bestaande hoogbouw

En dat er aan geen enkele rand van Hilversum boven de boomgrens gebouwd mag worden in verband met het behoud van het illusielandschap en een kwalitatief goede overgang van stad naar platteland/natuur

Groei van de stad

Breng de ambitie voor extra woningen in 2040 in lijn met de prognoses en stel het aantal op 3.000.

Openbaar Groen

Uitdrukkelijke wens van de samenleving is méér openbaar groen.
Het Hilversumse gemiddelde van 50 m2 per woning ligt ver onder het landelijk gemiddelde van 81 m2 per woning. Hierdoor is de druk op het omliggende groen te hoog.

Neem daarom in de Omgevingsvisie 2040 op dat er in 2040 per woning tenminste 60 m2 (= 10 m2 extra) openbaar groen per woning moet zijn.

Tot slot een overzicht van uitspraken door aanwezigen op het Stadsgesprek van 9 maart jl.

Verschillende stemmen uit de zaal gaven uiting aan ongenoegen over het gebrek aan concreetheid van de Omgevingsvisie. Ook klonk de kritiek dat er geen keuzes werden gemaakt.

"Door gebrek aan concreetheid zijn dingen niet toetsbaar en heb je er als bewoner niets aan. Een visiedocument moet een concreet toekomstbeeld bieden. Dat gebeurt hier niet."
"De gemeente kan met deze mooie maar holle woorden alles en de inwoner niets."
"Door het ontbreken van concrete en toetsbare kaders is deze visie geen visie."
"Keuzes worden niet gemaakt en beslissingen worden doorgeschoven."
"Ik voel me ongemakkelijk als ik dit lees. Het blijft bij algemeenheden."
"Alle huidige plannen passen precies in het nieuwe plan."
"Je moet belangen niet afwegen maar ze creatief met elkaar verbinden. Ga je huiswerk overdoen."
"Dit verhaal is een open einde-verhaal, alles kan. Stel kaders en normen en geef richting."
"De strekking van de zienswijze die je moet indienen, is: gemeenteraad, stel waardes vast en toetsbare normen."
"In postcodegebied 1221 vechten wij als bewoners voor meer groen. We willen hier normen voor."
"Schuif de beslissingen niet door naar de gebiedsagenda's."

Ik wens de raad veel wijsheid en lef toe bij het definitief vaststellen van de Omgevingsvisie 2040

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum

Zaak nummer:	Zienswijze: 74	verwerkt in nota Zienswijze
1307581	Hierbij presenteer ik u mijn zienswijze. Probleem Het college, de wethouder en het gecommitteerde bureau hebben ontegenzeggelijk veel tijd, moeite en goede intenties geïnvesteerd in het ontwerp van de Omgevingsvisie. Het is des te tragischer dat de uiteenlopende groepen belanghebbenden hun respectieve belangen volstrekt onvoldoende behartigd zien in het document, tot het punt waar zij zich door de gemeente bedrogen voelen. Misverstand Het verweer tijdens het Stadsgesprek van de wethouder en het bureau op de vele afkeurende reacties, kwam erop neer dat: 1. de gemeente nu eenmaal verschillende belangen tegen elkaar moet afwegen; 2. er dus compromissen gesloten moesten worden; en 3. het door e.e.a. niet mogelijk zou zijn nu al concrete keuzen te maken. Deze drie standpunten 'uit arren moede', waarop de gespreksleider helaas al voorsorteerde, zijn ongetwijfeld oprecht, maar pertinent onjuist. Ze berusten op een klassieke en in bestuurlijke kringen helaas nog steeds zeer gangbare misvatting over wat een visie wel en niet is en vermag. Die misvatting is het college en de wethouder niet aan te rekenen, maar ze kunnen zich niet veroorloven erin te berusten. Daarvoor staat er voor Hilversum, zijn huidige en toekomstige burgers en het gemeentebestuur zelf eenvoudig teveel op het spel. Doel Een goede visie: • (ad 1.) focust niet op de diverse uitgedrukte (en op het eerste gezicht strijdige) belangen en wensen als zodanig, om die vervolgens tegen elkaar af te wegen; maar formuleert criteria voor creatieve synthesen van de behoeften die achter die belangen en wensen liggen (en die per definitie compatibel zijn); • (ad 2.) stuurt aldus niet aan op compromissen, die per definitie niemand werkelijk voldoen, in termen van te nemen maatregelen; maar op win-wins, die per definitie allen voldoen, in termen van te realiseren uitkomsten; • (ad 3.) geeft aldus zeer helder richting en sturing aan de voor realisatie noodzakelijke activiteiten - niet door specificaties van gedetailleerde, numerieke inputs (zoals beschikbare mensen, middelen, tijd etc.), die immers eeuwig ter discussie gesteld kunnen worden; maar door beschrijving van concrete, verifieerbare outputs, waarvan niemand de zin nog kan betwisten. Oplossing Het is zonder meer mogelijk als college in één tot twee sessies van documenten als Denkrichting en de ontwerp-Omgevingsvisie tot een werkelijke visie zoals hierboven omschreven: een visie die de stad in de komende jaren helpt vormgeven op een manier die zichtbaar aan alle relevante belangen, behoeften en beperkingen recht doet, en die de belanghebbenden samenbindt. Een beproefde en praktische methode hiervoor is outputsturing, zoals beschreven door de Belgische auteurs Filip Vandendriessche en Jef Clement ('Leidinggeven zonder bevelen - De outputmanager' - 2006). Internationaal hebben in de loop der jaren talloze teams, commissies en projectgroepen, in alle sectoren van economie, maatschappij en overheid, hiermee doorbraken gerealiseerd in zelfs de taaiste vraagstukken en klinkende resultaten bereikt. De wijze waarop burgerberaden in het buitenland in korte tijd complexe problemen hebben opgelost waarop politieke en ambtelijke gremia jarenlang de tanden stukbeten, vertoont er grote verwantschap mee. Methode Outputsturing is schatplichtig aan o.a. Appreciative Inquiry (o.a. David Cooperrider en Gervase Busche) en Harvard Negotiation (o.a. Roger Fischer en William Ury). In feite is het oervoorbeeld van Harvard Negotiation, de eerste Camp David-akkoorden van 1977, illustratief voor hoe outputsturing contraire achterliggende belangen synthetiseert tot verbindende resultaten: Israel en Egypte claimden beide de door Israel veroverde Sinai. De achterliggende belangen bleken voor Egypte: het grondgebied te behouden dat duizenden jaren tot Egypte had behoord; en voor Israel: gevrijwaard te blijven van potentiële militaire dreiging aan zijn landsgrenzen. De synthese werd erin gevonden dat de Sinai werd teruggegeven aan Egypte, maar onder VN-toezicht gedemilitariseerd werd. Aan het boek van Vandendriessche en Clement ontleen ik verder de bijgaande, hopelijk eveneens verduidelijkende voorbeelden. De standaardgedrukte varianten zijn inputstatements; de vetgedrukte varianten zijn outputstatements. Vanzelfsprekend houd ik mij als betrokken burger graag beschikbaar voor uw eventuele nadere vragen. Ik wens u wijsheid, inspiratie en moed.	74
	zie bijlage voorbeelden van outputsstatements	

Voorbeelden van outputstatements

Het laatste statement is steeds een output-statement. De eerdere zijn input-statements.

De inkoopafdeling van een Oosterse modewinkel:

A. We gaan één Chinees, één Taiwanees en één Koreaans merk kopen.
B. We gaan drie specifieke en onderscheidende merken kopen, elk met een eigen karakter.
C. We gaan drie merken kopen die zich zó goed van elkaar onderscheiden, dat elke verkoper ze uit elkaar kan houden zonder naar de etiketten te kijken.

Een testlab voor de voedingssector:

A. We zullen alle monsters analyseren volgens een ISO-gecertificeerde methode.
B. We zullen alle monsters optimaal analyseren.
C. We zullen alle monsters zodanig analyseren dat, wanneer een klant wordt geconfronteerd met onverwachte resultaten, hij/zij de eigen productiemethode in twijfel trekt, en niet onze analysemethode.

Een projectteam voor het behouden van high-potentials in een organisatie:

A. We gaan een 360-graden evaluatieprogramma ontwikkelen voor onze high-potentials.
B. We gaan een aandelenoptieplan ontwikkelen voor onze high-potentials.
C. We gaan een plan ontwikkelen om onze high-potentials optimaal gemotiveerd te houden.
D. We gaan een plan ontwikkelen om het bedrijf zó te leiden, dat geen één high-potential onverwacht vertrekt.

Bron: Filip Vandendriessche & Jef Clement, 'Leidinggeven zonder bevelen. De Outputmanager' (2006)

Zaak nummer:	Zienswijze: 75	verwerkt in nota Zienswijze
1307586	Een slim, lokaal en toekomst bestendig wijkenergiesysteem het traditionele energiesysteem aan passen via het realiseren van een slim, lokaal en toekomstbestendig wijkenergiesysteem, gezamenlijk door, voor en met onze bewoners. Lokaal geproduceerde energie ook lokaal gebruikt. (local4 local) zie bijlage slim lokaal toekomstbestendig wijk energie systeem	75
	zie bijlage bestand Zienswijze omgevingsvisie 2040 Hilversumse Meent en Ondermeent	

Zienswijze omgevingsvisie 2040 Hilversumse Meent en Ondermeent

Een slim, lokaal en toekomst bestendig wijkenergiesysteem.

Het concept "omgevingsvisie 2040", dat vrijgegeven is voor inspraak, geeft een punt op de horizon aan voor de komende 25 jaar. Visies laten zien in welke richting en op welke wijze ontwikkelingen voor ons bewoners zich gaan manifesteren.

Op 9 maart is in de Regenboogkerk een stadsgesprek geweest waarin bewoners hun teleurstelling hebben geuit over onvoldoende visie en gebrek aan concreetheid en keuzen, die gemaakt zouden moeten worden.

Wij nemen de uitnodiging van wethouder Walters aan voor concrete zienswijzen.

Hierbij ons "haakje" waar de Gemeente en onze wijk en omgeving voordeel aan heeft, zeker in het kader van de aangekondigde gebiedsanalyse met toekomst perspectief.

Zonne energie / Fit for 55 / Energiegemeenschap

Kort en krachtig staan wij voor een aanpassing van het traditionele energiesysteem via het realiseren van een slim lokaal en toekomst bestendig wijkenergiesysteem. De realisatie van een energiegemeenschap maakt daarvan onderdeel uit.
Via een energiegemeenschap in de Meent/Ondermeent trekken burgers, lokale overheden en kleine ondernemingen en boeren gezamenlijk op om samen energie op te wekken, op te slaan, te delen en te verkopen. Lokaal geproduceerde energie ook lokaal gebruikt zoals het bedoeld is (local4local).

De energiegemeenschap gaat over eigendom van een collectief samenwerkingsverband van bewoners, lokale ondernemers, agrariërs of andere lokale partners in de omgeving van het project. Het gaat daarbij om eigendom met omwonenden en bedrijven uit de omgeving van de projectlocatie de Ondermeent en niet een enkel bedrijf of individu. Uitgangspunt is dat iedereen uit de lokale omgeving, inclusief de omwonenden de kans moet hebben gehad om deel te nemen in het project. Het gaat erom dat de lokale omgeving de kans krijgt mee te kunnen investeren en mede-eigenaar te worden indien ze dit wensen. We hanteren hierbij het streefcijfer van 40% energie uit hernieuwbare bronnen (conform Fit for 55) in de totale energiemix in 2030 en 50% in 2040.



Middelen

Het gebruik van het elektriciteitsnet in de Hilversumse meent gaat veranderen. Niet alleen al omdat er decentraal meer en meer energie wordt opgewekt maar ook meer elektriciteit wordt gebruikt doordat we elektrisch gaan rijden, elektrisch gaan koken en verwarmen. In onze energiegemeenschap richten we ons op woningen, kantoren, winkels en mobiliteit met als doel kant en klare proposities te komen waarin energie delen, duurzaamheid en financieel rendement verenigd zijn. De energiegemeenschap wordt een belangrijke bouwsteen van het toekomstige energiesysteem in de Hilversumse meent.

Het huidige elektriciteitsnet zit nu al vol, alom heeft men het over net congestie. De eerste fase is dat we i.s.m. de Netbeheerder willen starten met het analyseren van de belasting van het Net, dat leert ons hoe we kunnen bijdragen om te voorkomen van piekbelastingen. Hierbij moet gedacht worden aan zonnepanelen, windenergie, buurtbatterijen, deelmobiliteit, ev-laadpunten, en slimme aansturing van warmtepompen of gemalen in de periferie van de Hilversumse meent.

De onderbouwing van deze zienswijze is als volgt: de overdag opgewekte energie via de zonnepanelen in onze wijk willen wij niet leveren aan het net maar opslaan opdat in de avond deze opgeslagen stroom in onze wijk kan worden geleverd omdat in de avond veel energie gevraagd wordt terwijl de zon niet schijnt (de elektrische auto's van ons werkende deel van bevolking worden aangesloten en de warmtepompen doen hun werk). Daarnaast speelt het probleem dat in de winterperiode de zonproductie laag is. Daarom ook hier het pleidooi om ook windenergie op te wekken voor een stabiele 100 % duurzame energie opwekking.

De in de zomer overtollige elektriciteit stellen wij ons voor om te zetten in bijvoorbeeld warmteopslag (bijv. systeem Hocosto te Nagele dan wel waterstof die in het najaar winter via een brandstofcel weer elektra levert aan het net). Met een buurtbatterij zijn de voordelen dat het elektranet wordt gestabiliseerd en netcongestie wordt voorkomen. Zeker in samenhang met Windenergie opbrengst kan een stabiele energievoorziening gerealiseerd worden.

Bij de warmtepompen wordt er impliciet vanuit gegaan dat de bewoners de extra energie via hun zonnepanelen op eigen dak kunnen leveren. Uitgangspunt is dat hierbij steeds gesaldeerd kan worden. Helaas zijn zonnepanelen op daken niet altijd mogelijk.
Als bewoners via een deelname aan een postcoderoos hun energie wel zelf kunnen krijgen is dat mooi meegenomen via hun energienota maar dat is een administratieve oplossing.

Wij zijn voorstander van het in overleg met de boeren in de Ondermeent volleggen van de daken van de boerderijen met zonnepanelen. Er is een scenario denkbaar waarbij ook de bestaande zonnepalen gebruikt gaan worden voor de postcoderoos. Gelijktijdig zouden kleine windmolens bij de boerderijen hun eigen energie kunnen opwekken. Deze hebben een masthoogte van ca. 15 meter. (model E.A.Z. bijvoorbeeld). Helaas is de efficiëntie van dit type beperkt en is er een voorkeur voor wat grotere turbines.

De energie opwekking van wind in de Ondermeent in combinatie met zonnepanelen op de daken van de boerderijen en elders in de woonwijk gedurende de verschillende jaargetijden is bijzonder gunstig. Daarnaast behoort een stabiele prijs voor energie voor onze bewoners tot de mogelijkheden en zijn zij niet onderhevig aan de grillen van de "energiemarkt" met pieken en dalen. In de herfst en de winter is er meestal minder zon en meer wind en in het voorjaar en de zomer gemiddeld meer zon en minder wind. Dit is ook een argument om in onze visie geen zonneparken op het huidige agrarische gebied te plaatsen. Hierbij speelt het gestelde in de omgevingsvisie t.a.v. biodiversiteit en agrarisch weide beheer ook een rol.

Wind energie

Wij hebben begrepen dat de overheid het groeiplafond voor wind- en zonenergie op land heeft geschrapt (geen beperking tot 35 terrawattuur in 2030 maar nu met een ambitie van 54,9 terrawattuur). In dat verband zijn wij voorstander van het plaatsen meerdere "grotere windmolens" langs de Loodijk in de Ondermeent ter hoogte van het bedrijventerrein "de Boomgaard" in Wijdemeren. Wat betreft de grootte en dus hoogte van deze turbines bestaat er al een referentiepunt namelijk de hoogte van de bestaande hoogspanningsmasten en de daar tussen hangende leidingen.
Wij zijn ons bewust van de kwetsbaarheid van onze natuurgebieden in onze omgeving, waar natuurbeheerders uiteraard aandacht voor vragen. Dit zal moeten worden meegenomen.

Hilversum kan aldus extra (wind-) energie voor onze wijk en haar gemeente opwekken.
In elk geval kan daarmee een veel beter uitgebalanceerde en stabiele stroomopbrengst worden gerealiseerd waar ook onze buurgemeenten van kunnen profiteren. Per slot van rekening gaat het hier om een deel van het RES gebied in Gooi en Vechtstreek.

Aanpak van het buurtinitiatief

Met o.a. de direct betrokken partijen als Gemeente, Liander, de energiecoöperaties samen met hun koepel Energie Samen, de boerenbedrijven, natuurbeheerders en de bewoners gaan wij stapsgewijs dit buurtinitiatief uitwerken als onderdeel van de gebiedsanalyse.

Generaties na ons (in elk geval voor 2040) zullen hier van profiteren.

Wat betreft de participatie van onze bewoners bepleiten wij een open, transparante dialoog, waarbij alle technische uitgangspunten en vragen voor een ieder toegankelijk en begrijpelijk zijn.

Gemeenteraad, neem deze zienswijze over, en pak de handschoen op, namelijk: help mee **het traditionele energiesysteem aan te passen via het realiseren van een slim lokaal en toekomst bestendig wijkenergiesysteem, gezamenlijk door, voor en met onze bewoners.**

Het buurtinitiatief Hilversumse Meent (in alfabetische volgorde)

5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e

Bronnen

https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2022/06/27/fit-for-55-council-agrees-on-higher-targets-for-renewables-and-energy-efficiency/

https://www.consilium.europa.eu/nl/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/

https://europadecentraal.nl/onderwerp/klimaat-en-milieu/energie/energiegemeenschappen/

Zaak nummer:	Zienswijze: 76	verwerkt in nota Zienswijze
1307587	Hierbij mijn zienswijze. Ik heb gekozen voor 'Wijkgericht ontwikkelen en versterken'. Maar 'De basis op orde' lijkt me ook goed. En 'Duurzaam Hilversum' ook. Ik ga mijn stuk niet opsplitsen. Dat laat ik graag aan u over.	76
	zie bijlage: mijn zienswijze voor de omgevingsvisie Hilversum	

Mijn zienswijze 'Omgevingsvisie Hilversum': Zonder ballen geen visie!

De Omgevingsvisie ging in eerste instantie compleet aan mij voorbij. Vroeger kreeg iedere Hilversummer een brief als er over een 'bestemmingsplan' gesproken ging worden. Nu kwam ik er pas achter toen het concept van de Omgevingsvisie al werd gepresenteerd in de Regenboogkerk. Rijkelijk laat dus. En de organisaties die daar waren en wel meegedacht hadden, voelden zich vooral niet gehoord, waren teleurgesteld en misten 'een visie'. Ik had dus eigenlijk niets gemist.

Ik woon al bijna 40 jaar in de Bloemenbuurt-Noord. En ik citeer wat teksten uit het concept van de Omgevingsvisie:

"Veel Hilversumse duurzaamheidsambities hebben gevolgen voor de openbare ruimte - de straten, parken en pleinen die voor iedereen toegankelijk zijn. Er zijn veel wensen, die stuk voor stuk, als ze worden ingewilligd, een stukje van de openbare ruimte inpikken: meer groen voor een mooie leefomgeving. Het tegengaan van hittestress, het voorkomen van overlast van teveel of te weinig water, het bevorderen van biodiversiteit".

Prachtige ambities en doelen! Maar in onze wijk is de verstening alleen maar toegenomen ten koste van groen. Iedere vierkante meter die hier vrij komt, wordt meteen ingepikt voor bewoning. Alsof onze wijk er niet toe doet en de doelen dus niet voor ons gelden.

Er is woningnood. Natuurlijk begrijp ik dat er gebouwd moet worden. Maar ik lees dat de **nieuwe woningen over de wijken verdeeld** gaan worden en dat het merendeel van die woningen in bestaande wijken wordt gebouwd. Welke wijken?
In 'Trompenberg' wordt al veel stampij gemaakt als een pand daar mogelijk ingericht gaat worden voor een huisartsenpraktijk met verschillende voorzieningen. De angst voor wat meer 'bewegingen' is daar al groot. Alles moet er vooral blijven zoals het altijd was. Mooi, rustig en groen.
Ik lees wel dat er veel woningen bijkomen in Postcodegebied 1221 en in onze wijk. En als ik dan ook lees dat er natuurlijk **geen overconcentratie** mag zijn, dan verbaas ik me over wat bij ons kennelijk allemaal wel moet kunnen! Want ondanks dat de druk hier al flink is opgevoerd, staan er nog een aantal bouwprojecten op de planning.

" Veilige fietspaden en ruimte voor voetgangers en fietsers." **Ja, dat wil ik graag!**

*In onze straat is het een kunst om op het voetpad te lopen, laat staan met een kinderwagen of als je in een rolstoel zit. Je kunt om de zoveel meter oversteken, want daar gaat de stoep dan weer verder, oftewel je moet hier zigzaggend de straat door. En de stoepen zijn sowieso te smal, dat komt o.a. ook vanwege de parkeerhaventjes.
Dus mijn voorstel is: één recht voetpad van begin tot eind en de parkeerplaatsen in één rechte lijn, weg met de parkeerhaventjes, die ook veel slechter schoon te houden zijn.

*Ik doe binnen Hilversum alles op de fiets. Maar zo fietsvriendelijk en veilig is het allemaal niet. Twee voorbeelden hier dichtbij:

- Het oversteken bij de De Langestraat en de Neuweg is, zowel voor voetgangers als fietsers, bij het hilarische af. Waarschijnlijk bedacht door iemand met veel gevoel voor slapstick.
- Het kruispunt Koningsstraat (vanaf parkeergarage AH) en Neuweg. Fietsers die van links komen op de Neuweg hebben voorrang op de auto's, maar je ziet ze pas heel laat aankomen. En ze komen vaak (beetje heuveltje af) met een rotgang aanfietsen. Ronduit gevaarlijk.

*En waarom mag er nog steeds niet gefietst worden op de Groest? Vanwege corona was tijdelijk(!) afgesproken dat de terrassen mochten uitbreiden, om de restaurants een handje te helpen, zodat ze konden overleven. Nu zijn de terrassen nog steeds even groot en mag er nog steeds niet gefietst worden. Zelfs in de winter zijn er enorme terrassen mèt kacheltjes, die branden, ook als er niemand

zit. Kan dit beleid weer terug gedraaid worden en de kacheltjes afgeschaft? Voor het milieu is dit al helemaal niet meer verantwoord!
*Op de Kerkbrink bij Meddens richting Oldenhof heeft het terras de stoep in beslag genomen. Dat betekent een versmalling waardoor voetgangers en fietsers elkaar daar nu in de weg zitten.

"Ruimte voor de auto is het sluitstuk"
Hierover heb ik al een stuk geschreven vanwege de mogelijk nieuwe parkeernorm. Dit is te vinden bij de stukken voor de commissievergadering Duurzaamheid en Bereikbaarheid van 19 april 2023.

Het pakket aan wensen hoe Hilversum de Omgevingsvisie moet gaan vormgeven, komt op mij nogal irreëel over. Hilversum is een compacte stad, moet wel groeien en uitbreiden, maar hoe dan?

*Bouwen moet. Daar is ruimte voor nodig, maar in de natuurgebieden mag het niet.
*Hoogbouw? Nee! Misschien een paar laagjes in het Arenapark, als er dan maar niemand last van heeft. Eigenlijk mag je hoogbouw niet zien, want dat verstoort de horizon.
*Meer groen en minder verstening. Ja! Maar ook daar is ruimte voor nodig.

Ik zie een onmogelijk wensenlijstje en vrees dus dat de gemeente niet gaat doen wat in het concept staat, namelijk:
Nieuwe woningen eerlijk verdelen over alle wijken en zorgen dat er nergens overconcentratie komt. Meer groen en minder verstening (even aangenomen, dat u dit wilt voor alle wijken). Goed water-management, geen hittestress. Meer biodiversiteit. Economische groei. Ontmoeten. Flaneren. Etcetera!

Neemt de gemeente Hilversum zichzelf nog serieus? Een kind snapt dat uw plannen niet kunnen als er niet iets wordt losgelaten van 'wat er allemaal niet kan of mag'. En dan zie ik gebeuren dat, o.a. in plaats van hoogbouw, de oplossing toch wordt: doorgaan met woningen inbreien in wijken als Bloemenbuurt-Noord en Postcode 1221. Oftewel:

Geen ballen, geen visie!

5.1.2.e
5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 77	verwerkt in nota Zienswijze
1307589	Geen rekening gehouden met uitkomsten participatieproces In de voorliggende omgevingsvisie zijn de kernresultaten van het participatieproces niet of nagenoeg niet herkenbaar. Ik ben niet volledig, maar als referentie merk ik op, dat behoudens meer ruimte en aandacht voor het fietsverkeer, de volgende uitkomsten van de participatie ontbreken: het beperken/mijden van hoogbouw, het behouden of versterken van typisch Hilversumse kwaliteiten (kwaliteit architectuur/Dudok, meer groen, dorpse elementen. De Omgevingsvisie is nu een (eenzijdige) opsomming van opgaven en abstracte beelden, zonder enige leidraad of borging van de resultaten van de participatie en dus geen visie in de zin van een richtinggevend kader of beoogd eindbeeld in 2040. Omdat de kernresultaten van de participatie niet als leidraad zijn overgenomen ontbreekt elke rechtvaardiging en draagvlak voor het vaststellen van deze Omgevingsvisie Inhoudelijke opmerkingen en thematiek Meer ruimte en aandacht is vereist en wenselijk voor: 1. Versterken tuinstadkarakter/meer groen in centrum 2. Beperken en mijden hoogbouwontwikkelingen 3. Bij nieuwbouw kwaliteitswaarborgen voor inrichting openbare ruimte en stedenbouwkundige invulling (in lijn met landschapsstijl Dudok). 4. Matige/geringe bevolkingsgroei zie bijlage:	77
	zienswijze F.K. ontwerp omgevingsvisie Hilversum	

ZIENSWIJZE op het Ontwerp Omgevingsvisie 2040 van Hilversum

Datum: 16 april 2023

Geachte raad, geacht college,

Hierbij mijn zienswijze op de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 van Hilversum.

Geen rekening gehouden met uitkomsten participatieproces
In de voorliggende omgevingsvisie zijn de kernresultaten van het participatieproces niet of nagenoeg niet herkenbaar. Ik ben niet volledig, maar als referentie merk ik op, dat behoudens meer ruimte en aandacht voor het fietsverkeer, de volgende uitkomsten van de participatie ontbreken: het beperken/mijden van hoogbouw, het behouden of versterken van typisch Hilversumse kwaliteiten (kwaliteit architectuur/Dudok, meer groen, dorpse elementen. De Omgevingsvisie is nu een (eenzijdige) opsomming van opgaven en abstracte beelden, zonder enige leidraad of borging van de resultaten van de participatie en dus geen visie in de zin van een richtinggevend kader of beoogd eindbeeld in 2040.
Omdat de kernresultaten van de participatie niet als leidraad zijn overgenomen ontbreekt elke rechtvaardiging en draagvlak voor het vaststellen van deze Omgevingsvisie

Inhoudelijke opmerkingen en thematiek
Meer ruimte en aandacht is vereist en wenselijk voor:
1. Versterken tuinstadkarakter/meer groen in centrum
2. Beperken en mijden hoogbouwontwikkelingen
3. Bij nieuwbouw kwaliteitswaarborgen voor inrichting openbare ruimte en stedenbouwkundige invulling (in lijn met landschapsstijl Dudok).
4. Matige/geringe bevolkingsgroei

Met vriendelijke groet,



5.1.2.e

5.1.2.e

Hilversum

5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 78	verwerkt in nota Zienswijze
1307595	Zie bijlage voor PDF-versie Hilversum 14 april ‘23 Geachte raad en college van Hilversum, Al jaren zijn wij vanuit onze rol binnen de kerken betrokken op de ontwikkeling van onze gemeenschap van burgers in Hilversum. Graag bieden wij u in een aantal punten een zienswijze aan. Uitkomst van de participatie Om te beginnen onderschrijven wij de uitkomst van de participatie die heeft plaatsgevonden, zoals hier onder geciteerd. Dat mag wat ons betreft ook echt het uitgangspunt zijn van de omgevingsvisie. “Hilversum in de toekomst In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit.” Benadrukken van het samenleven Graag sluiten wij aan bij de genoemde denkrichtingen, zoals die naar voren komen in paragraaf 2.3.3. en dan vooral “7 Het vergroten van kansengelijkheid en het organiseren van ontmoeting staan centraal in de wijkontwikkeling” en “9 We stellen nieuwe prioriteiten in de openbare ruimte “om de wijken levendig te houden en er voor te zorgen dat mensen elkaar kennen. In combinatie met mobiliteit. Verdieping daarop is echter dringend noodzakelijk. De ontmoeting tussen mensen staat onder druk, terwijl de zingevingsvraagstukken toenemen ongeacht levensovertuiging. Ook in de Wet Maatschappelijke Ondersteuning en de Jeugdwet wordt aandacht gevraagd voor zingevingsvraagstukken. Wij pleiten daarom voor voldoende maatschappelijke ruimtes in de verschillende wijken voor ontmoeting, plekken van troost en inspiratie. Op meerdere plekken speelt dit vraagstuk intensief en is het zoeken van maatschappelijke ruimte, die meerdere functies kan hebben moeizaam. Hiermee neemt het aantal plekken af en wordt de onderlinge verbinding in Hilversum verminderd. Wij zien graag expliciet opgenomen dat er voldoende, in elke wijk tenminste één, verzamelgebouwen zijn met een brede maatschappelijke functie, passend bij het wijkkarakter waar alle generaties en lagen van de bevolking elkaar kunnen ontmoeten. Kerkgebouwen en andere religieuze gebouwen kunnen hierin na goed overleg ook een plaats krijgen. Daarmee wordt een ieder de gelegenheid gegeven om bij te dragen aan het belang van participatie. Vergroten van de mogelijkheden tot een duurzame samenleving We raden u aan om het mogelijk te maken dat ook op monumentale panden zonnepanelen geplaatst kunnen worden. Dit maakt het mogelijk dat eigenaren van die panden, bijvoorbeeld geloofsgemeenschappen, als zij dat overwegen, op die maniereen bijdrage kunnen leveren aan de duurzaamheid en het goed samenleven. Zonnepanelen kunnen dan eventueel ingezet worden voor diaconale doeleinden (het ondersteunen van een mede-dorps-genoot). Vergrijzende bevolking Ontmoeten binnen de eigen wijk is van belang maar daarnaast zeker ook Hilversum breed. Daarom vragen wij u een doordenking van de mobiliteit vanuit het perspectief van de ouder wordende mens. Bijdrage vanuit de kerken In de afgelopen jaren heeft de gemeenschap in Hilversum meerdere malen de bijdrage van dorpsgenoten, die aangesloten zijn bij kerken, kunnen ervaren. Meteen na de start van de oorlog in Oekraïne heeft een mobilisatie van vrijwilligers plaatsgevonden. Jaren daarvoor heeft de kerk een bijdrage mogen leven in het verwerken van het verdriet rondom MH17. Vanuit die betrokkenheid zijn wij meer dan beschikbaar om te mee te denken. Uitnodigingen daartoe zien wij graag tegemoet. Wij verzoeken u dan ook in de Omgevingsvisie de rol van religieuze voorzieningen in de Hilversumse samenleving te benoemen en de Omgevingsvisie hierop aan te scherpen. Met een vriendelijke groet, voorzitter van de Protestantse Gemeente Hilversum, voorzitter van De Verbinding (Schuilhof en Kompas), pastoor van de Rooms Katholieke parochies, voorzitter Raad van Kerken Hilversum	78
	zie bijlage zienswijze vanuit kerken april 2023 omgevingsvisie Hilversum	

Hilversum 14 april '23

Geachte raad en college van Hilversum,

Al jaren zijn wij vanuit onze rol binnen de kerken betrokken op de ontwikkeling van onze gemeenschap van burgers in Hilversum. Graag bieden wij u in een aantal punten een zienswijze aan.

Uitkomst van de participatie

Om te beginnen onderschrijven wij de uitkomst van de participatie die heeft plaatsgevonden, zoals hier onder geciteerd. Dat mag wat ons betreft ook echt het uitgangspunt zijn van de omgevingsvisie.

*"**Hilversum in de toekomst***

In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit."

Benadrukken van het samenleven

Graag sluiten wij aan bij de genoemde denkrichtingen, zoals die naar voren komen in paragraaf 2.3.3. en dan vooral "7 Het vergroten van kansengelijkheid en het organiseren van ontmoeting staan centraal in de wijkontwikkeling" en "9 We stellen nieuwe prioriteiten in de openbare ruimte "om de wijken levendig te houden en er voor te zorgen dat mensen elkaar kennen. In combinatie met mobiliteit. Verdieping daarop is echter dringend noodzakelijk.

De ontmoeting tussen mensen staat onder druk, terwijl de zingevingsvraagstukken toenemen ongeacht levensovertuiging. Ook in de Wet Maatschappelijke Ondersteuning en de Jeugdwet wordt aandacht gevraagd voor zingevingsvraagstukken. Wij pleiten daarom voor voldoende maatschappelijke ruimtes in de verschillende wijken voor ontmoeting, plekken van troost en inspiratie. Op meerdere plekken speelt dit vraagstuk intensief en is het zoeken van maatschappelijke ruimte, die meerdere functies kan hebben moeizaam. Hiermee neemt het aantal plekken af en wordt de onderlinge verbinding in Hilversum verminderd. Wij zien graag expliciet opgenomen dat er voldoende, in elke wijk tenminste één, verzamelgebouwen zijn met een brede maatschappelijke functie, passend bij het wijkkarakter waar alle generaties en lagen van de bevolking elkaar kunnen ontmoeten.

Kerkgebouwen en andere religieuze gebouwen kunnen hierin na goed overleg ook een plaats krijgen. Daarmee wordt een ieder de gelegenheid gegeven om bij te dragen aan het belang van participatie.

Vergroten van de mogelijkheden tot een duurzame samenleving

We raden u aan om het mogelijk te maken dat ook op monumentale panden zonnepanelen geplaatst kunnen worden. Dit maakt het mogelijk dat eigenaren van die panden, bijvoorbeeld geloofsgemeenschappen, als zij dat overwegen, op die maniereen bijdrage kunnen leveren aan de duurzaamheid en het goed samenleven. Zonnepanelen kunnen dan eventueel ingezet worden voor diaconale doeleinden (het ondersteunen van een mede-dorps-genoot).

Vergrijzende bevolking

Ontmoeten binnen de eigen wijk is van belang maar daarnaast zeker ook Hilversum breed. Daarom vragen wij u een doordenking van de mobiliteit vanuit het perspectief van de ouder wordende mens.

Bijdrage vanuit de kerken

In de afgelopen jaren heeft de gemeenschap in Hilversum meerdere malen de bijdrage van dorpsgenoten, die aangesloten zijn bij kerken, kunnen ervaren. Meteen na de start van de oorlog in Oekraïne heeft een mobilisatie van vrijwilligers plaatsgevonden. Jaren daarvoor heeft de kerk een bijdrage mogen leven in het verwerken van het verdriet rondom MH17. Vanuit die betrokkenheid zijn wij meer dan beschikbaar om te mee te denken. Uitnodigingen daartoe zien wij graag tegemoet.
Wij verzoeken u dan ook in de Omgevingsvisie de rol van religieuze voorzieningen in de Hilversumse samenleving te benoemen en de Omgevingsvisie hierop aan te scherpen.

Met een vriendelijke groet,

5.1.2.e voorzitter van de Protestantse Gemeente Hilversum

5.1.2.e voorzitter van De Verbinding (Schuilhof en Kompas)

5.1.2.e pastoor van de Rooms Katholieke parochies

5.1.2.e voorzitter Raad van Kerken Hilversum

Zaak nummer:	Zienswijze: 79	verwerkt in nota Zienswijze
1307597	Hilversum is een aantrekkelijke plek om te wonen en te werken. Maar volgens het Platform G&CZ is meer nodig dan deze eenvoudige constatering. - Wonen. Voor iedereen is het vinden van een geschikte woonruimte niet makkelijk. Maar voor mensen met een beperking geldt dat des te sterker. Voor hen moeten woningen vaak aan aanvullende eisen voldoen om zelfstandig te kunnen (blijven) wonen. Het Platform meent dat in de Omgevingsvisie expliciet moet worden genoemd hoeveel woningen zullen worden gebouwd die geschikt zijn voor bewoning door mensen met een beperking. Daarbij moeten dergelijke woningen ook in de nabijheid van voorzieningen als een medisch centrum en winkels worden gesitueerd. Nog beter zou zijn om aan te geven, dat alle nieuw te bouwen en te verbouwen woningen levensloopbestendig moeten worden gebouwd. Daardoor kunnen mensen in een later stadium van hun leven langer in hun eigen woning blijven wonen zonder dat dure aanpassingen nodig zijn. Ook moet het makkelijker worden om wonen in een groep of wonen in een hofje mogelijk te maken. Denk hierbij ook aan Fokuswoningen. Dit vergemakkelijkt de zorg verlening in de thuissituatie. - Werken. In de Ontwerp-omgevingsvisie wordt wel aandacht besteed aan het vergroten van werkgelegenheid in het algemeen, maar niet specifiek over werkgelegenheid voor mensen met een beperking. Dat acht het Platform G&CZ een gemis. Zo wordt mensen met een beperking, die dat wel kunnen, eigenlijk al op voorhand de kans ontnomen om voor zichzelf te zorgen, deel te nemen aan de samenleving en een volwaardig leven te leiden. Namens het Platform G&CZ,secretaris	79 A
1307597	Hilversum is ook voor mensen met een beperking een aantrekkelijke plek om te wonen. Het dorpse karakter zoals dat in de ontwerpvisie wordt benoemd (rustige woonomgeving, veel groen en winkels vlakbij) speelt daarbij een belangrijke rol. Het is het Platform G&CZ niet duidelijk, waarom Hilversum een stad zou moeten zijn, behalve dan in naam. De genoemde stadse voorzieningen (theater, ziekenhuis, enzovoort) waren al aanwezig voor het concept ‘Mediacity’ zijn intrede deed. Het is de vraag of, wanneer Hilversum groter, dus drukker, zou worden, het geheel een aantrekkelijke plek om te wonen blijft voor de talloze mensen die hiervoor in het verleden al gekozen hebben. Voor mensen met een beperking geldt daar bovenop, dat een warme dorpse sfeer met inwoners die elkaar in mindere of meerdere mate kennen, bijdraagt aan een veilige woonomgeving. Dat zal versterkt worden doordat het verkeer ook niet drukker zal worden. Nog drukker verkeer in de straten die een dorpse structuur hebben, is onveilig. Dit zal worden versterkt, omdat Hilversum (nog) niet durft te kiezen voor een volledig autovrij centrum zoals veel steden dat wel doen. Maar of Hilversum nu wel of niet verder groeit, er zal naar moeten worden gestreefd om de veiligheid voor mensen met een beperking (maar ook die zonder beperking) te verbeteren. En dat liefst gecombineerd met een verbetering van de ‘belichting’ (geen hoge gebouwen), en andere milieuaspecten die de kwaliteit van leven van iedereen in Hilversum beïnvloeden. Voor mensen met een beperking speelt daarin vooral aandacht voor meer groen (minder hittestress) en betere luchtkwaliteit een belangrijke rol. Namens het Platform G&CZ secretaris	79 B

1307597	Hilversum is ook voor mensen met een beperking een aantrekkelijke plek om te wonen. Dat houdt echter wel in dat gestreefd moet worden naar behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving. Dit betreft het 'groen', de lucht- en waterkwaliteit, maar ook geluid(soverlast) en temperatuur. Daarnaast moet de leefomgeving dat wil zeggen de openbare ruimte en gebouwen, veilig zijn èn bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen met een beperking. Hierover heeft het Platform G&CZ tevens zijn visie weergegeven in het onderdeel 'Duurzaam: openbare ruimte en mobiliteit'. Behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving. Om een eerste stap te zetten naar behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving is het noodzakelijk hierover concrete doelen in de Omgevingsvisie op te nemen, dat wil zeggen: volgens het Platform G&CZ moeten de maximale en minimale waarden met betrekking tot geluidsoverlast, luchtverontreiniging en dergelijk waaraan Hilversum gaat toetsen, in de omgevingsvisie worden opgenomen. Voorbeeld: Volgens de WHO is meer dan 40 decibel geluid 's nachts niet bevorderlijk voor een ongestoorde, gezonde nachtrust en moet in ieder geval een gemiddelde jaarlijkse blootstelling aan 50 dB worden voorkomen als bescherming tegen ernstige gezondheidseffecten. Neem dan in de Omgevingsvisie op dat de grenswaarde voor geluid 's nachts 40 dB en overdag 50 dB is. Veel groen in de omgeving levert een belangrijke bijdrage aan schone lucht, minder hittestress in de zomer en een omgeving die kan bijdragen aan een goed gevoel en uitnodigen tot beweging en ontmoeting en daarmee een verbeterd welzijn. Allemaal zaken die voor mensen met een beperking of chronische ziekte net zo belangrijk zijn als voor andere mensen. Het Platform vindt het daarom belangrijk dat er meer wordt ingezet op vergroening van de leefomgeving op zodanige manier dat iedereen altijd op korte afstand een park, bos of ander groen in de omgeving heeft: 15 minuten net als andere voorzieningen. En dat dit bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is voor mensen met een beperking. Voor mensen met een visuele beperking kan daarbij ook gedacht worden aan speciale routes met tactiele en olfactorische ervaring van het 'groen'. Leefomgeving: veilig, bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar Een gezonde en veilige leefomgeving nodigt uit tot beweging en ontmoeting en draagt zo bij aan meedoen in de samenleving. Dat is belangrijk voor de gezondheid en het welzijn van iedereen. Maar voor mensen met een beperking, waaronder ook ouderen die door ouderdom beperkingen hebben gekregen, zal daarvoor vaak iets extra's moeten gebeuren met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen: de openbare ruimte en gebouwen moeten 'gezond', bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn. Dat toegankelijkheid van de leefomgeving voor mensen met een beperking van belang is wordt landelijk erkend: Niet voor niets is dat opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van de Rijksoverheid als een nationaal belang. (Nationale Omgevingsvisie: Nationaal Belang nr. 8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving Ongeveer 2 miljoen mensen in Nederland hebben een matige of ernstige beperking. Een groot deel van deze groep behoort tot de senioren. Omdat iedereen mee moet kunnen doen aan de samenleving is een goede toegankelijkheid van de leefomgeving, waaronder woningen, gebouwen, openbaar vervoer en openbare ruimten, van nationaal belang. Een toegankelijke omgeving nodigt ook uit om meer activiteiten buitenshuis te doen, maakt het makkelijker om mensen te ontmoeten en bijvoorbeeld zelf boodschappen te kunnen doen. Opgave In de praktijk zijn er tal van belemmeringen bij het gebruik van openbare ruimten, gebouwen en het openbaar vervoer door senioren en minder validen. De opgave is het verbeteren van de toegankelijkheid van gebouwen, het openbaar vervoer en de openbare ruimte (ook voor nood- en hulpdiensten) en het zorgen voor de beschikbaarheid van voldoende geschikte woningen en woonvormen voor mensen met een beperking. Rijksrol De rol van het Rijk is om te zorgen voor het nakomen van de verplichtingen die voortkomen uit het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een beperking. Het Rijk heeft dit verdrag op 14 juli 2016 geratificeerd.) Hieraan moet dan ook expliciet aandacht worden besteed in de Hilversumse Omgevingsvisie. Het is daarom belangrijk dat in de Omgevingsvisie wordt opgenomen dat bij uitwerking van plannen met betrekking tot openbare ruimte en gebouwen ervaringsdeskundigen (zoals het Platform) actief en vanaf het begin worden betrokken. En dat de vigerende richtlijnen in acht worden genomen. Om deel te kunnen nemen aan de maatschappij worden eisen gesteld aan de veiligheid van de leefomgeving: mensen moeten op een veilige manier van a naar b kunnen komen. Dat betekent voor mensen die minder mobiel zijn, dat bij de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen daarmee rekening wordt gehouden. Dat beperkt zich niet tot een goed en makkelijk bereikbaar en toereikend openbaar vervoer, voldoende fiets- en wandelpaden met een veilige breedte. Maar ook dat bij de uitvoering hiervan rekening wordt gehouden met het gebruik door mensen met een beperking; dat wil zeggen: - op en afritten voor rolstoelen (en kinderwagens) vanaf trottoirs en - geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking. - Geen objecten die een vrije en veilige doorgang in de weg staan. Een en ander sluit mooi aan bij de uitwerking en uitvoering van de lokale inclusie-agenda en bij de al eerdergenoemde richtlijnen. Overigens: op diverse plekken in de visie worden 'kwetsbare' groepen genoemd, maar onduidelijk is wat hiermee bedoeld wordt. De term kwetsbare mensen wordt veelal ook gebruikt voor mensen met een laag inkomen. Maar dat is niet per definitie alleen de groep mensen met een beperking of chronische ziekte of ouderen. (Dat er een grote overlap is binnen deze groepen is een ander verhaal.) Overigens: op diverse plekken in de visie worden 'kwetsbare' groepen genoemd, maar onduidelijk is wat	79 C

	hiermee bedoeld wordt. De term kwetsbare mensen wordt veelal ook gebruikt voor mensen met een laag inkomen. Maar dat is niet per definitie alleen de groep mensen met een beperking of chronische ziekte of ouderen. (Dat er een grote overlap is binnen deze groepen is een ander verhaal.) Waar het Platform G&CZ mensen met een beperking noemt, geldt dat ook voor ouderen die door ouderdom verworven beperkingen hebben. Namens het Platform G&CZ, secretaris	

1307597	Hilversum is in principe ook voor mensen met een beperking een aantrekkelijke plek om te wonen. Dat houdt echter wel in dat gestreefd moet worden naar behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving. Dit betreft het 'groen', de lucht- en waterkwaliteit, maar ook geluid(soverlast) en temperatuur. Daarnaast moet de leefomgeving dus openbare ruimte en gebouwen bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen met een beperking. Openbare ruimte Over een aantal aspecten van het onderdeel 'Duurzaam Hilversum-Openbare ruimte" is al het een en ander gezegd wat volgens het Platform G&CZ daarbij van belang is. - Om een eerste stap te zetten naar behoud en verbetering van een gezonde leefomgeving is het noodzakelijk hierover concrete doelen in de Omgevingsvisie op te nemen, dat wil zeggen: volgens het Platform G&CZ moeten de maximale en minimale waarden met betrekking tot geluidsoverlast, luchtverontreiniging en dergelijk waaraan Hilversum gaat toetsen, in de omgevingsvisie worden opgenomen. (zie visie Platform: Basis op orde) - Veel groen in de omgeving levert een belangrijke bijdrage aan schone lucht, minder hittestress in de zomer en een omgeving die kan bijdragen aan een goed gevoel en uitnodigen tot beweging en ontmoeting en daarmee een verbeterd welzijn. - Het Platform G&CZ vindt het (…) belangrijk dat er meer wordt ingezet op vergroening van de leefomgeving op zodanige manier dat iedereen altijd op korte afstand een park, bos of ander groen in de omgeving heeft. En dat dit bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is voor mensen met een beperking. (zie visie Platform: Basis op orde) Mobiliteit In de Omgevingsvisie komt het onderwerp mobiliteit aan de orde, maar tegelijk wordt er in Hilversum al uitgebreid gewerkt aan een mobiliteitsvisie. Het Platform meent dat de mobiliteitsvisie gebaseerd zou moeten zijn op de omgevingsvisie. Nu bestaat de kans dat de omgevingsvisie, die integraal een visie op de ontwikkeling van de openbare ruimte beoogd, doorkruist wordt door de mobiliteitsvisie of omgekeerd. Voor het deelnemen aan de samenleving is voor mensen met een beperking (waaronder ouderen met een door het ouder worden verworven beperking) noodzakelijk dat zij op veilige wijze zich in de openbare ruimte en gebouwen kunnen bewegen. Daarvoor zijn een flink aantal voorzieningen nodig die voldoen aan de eisen van bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid: - Mensen met een beperking hebben veel baat bij een fijnmazig, betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer. Het is dus belangrijk om bestaande buslijnen in stand te houden, dan wel uit te breiden. Daarnaast is de WMO-taxi en het leerlingen vervoer erg belangrijk voor deze groep mensen. - 'Shared Space' is geen goede oplossing voor mensen met een visuele beperking: Oogcontact waar dit op gebouwd is, is voor mensen met een visuele beperking niet mogelijk. Ook voor mensen met een andere vorm van beperking (bijvoorbeeld een verstandelijke beperking of niet-aangeboren hersenletsel) is dit niet veilig: zij missen het benodigde overzicht in het verkeer. Dit wordt verergerd omdat er geen obstakels en stoepen mogen zijn in de 'shared space', waardoor oriëntatie moeilijk of onmogelijk wordt. Voor visueel beperkten kan mogelijk nog gedacht worden aan een uitgebreide toepassing van geleidelijnen. - Voor veel mensen met een beperking is het nodig toe te staan dat zij een ontheffing krijgen van een verbod op fiets parkeren. - Eventuele fietsparkeerkelders moeten toegankelijk en bruikbaar zijn (hellingen niet te stijl of een toegankelijke en bruikbare lift). - Met het toenemend gebruik van scootmobielen om zelfstandig op pad te kunnen blijven gaan als mens met een beperking (waaronder ouderen) zal ruimte gereserveerd moeten worden om de scootmobielen te parkeren (met oplaadmogelijkheid). - Daarnaast zijn obstakel vrije looproutes en natuurlijke gidslijnen en geleide lijnen die goed met elkaar verbonden belangrijk. Hierop kan al in de Omgevingsvisie worden gewezen. In een vroeg stadium ervaringsdeskundigen (zoals van het Platform G&CZ) betrekken is hierbij een vereiste die opgenomen kan worden in de Omgevingsvisie. Een en ander sluit mooi aan bij de uitwerking en uitvoering van de lokale inclusie-agenda. Namens het Platform G&CZ, secretaris	79 D

Zaak nummer:	Zienswijze: 80	verwerkt in nota Zienswijze
1307602	Bij deze mijn zienswijze op de Omgevingsvisie Hilversum 2040. Het betreft vliegveld van Hilversum. Mogelijk is in de omgevingsvisie er e.e.a. over geschreven en heb ik dat niet gelezen/gevonden. Mijn zienswijze en argumenten geef ik kort en bondig weer en een inhoudelijke reactie zou ik op prijs stellen (geen ontvangst bevestiging als reactie). Vliegveld Hilversum dient zo snel mogelijk te worden gesloten/opgeheven te worden. Argumenten zijn. Het huidige gebruik is grotendeels plezier gebruik (sport/hobby vliegen en parachute springen) en een klein beetje zakelijk vliegen. Deze activiteiten kunnen probleemloos ook geschieden vanaf vliegveld Lelystad (zeker het zakelijke vliegen) en vliegveld Teuge. Parachute springen kan vanaf Teuge en Texel. Kortom: vliegveld Hilversum heeft alleen nog functie voor een zeer kleine groep welgestelden uit het Gooi die vanuit dit vliegveld hun hobby bedrijven. Op de plaats van de huidige bebouwing, wegen en parkeerterrein van het vliegveld kunnen dan probleemloos gasvrije huizen gebouwd worden en kleine bedrijfjes gevestigd worden. De overige grond, o.a. de startbaan, kan dan worden teruggegeven aan de natuur (rustgebied) al dan niet in combinatie met een fraaie parkaanleg/wandelgebied. In gewone mensentaal: er is al jarenlang een vreselijke woningnood gaande en het is te idioot voor woorden dat een zeer kleine groep welgestelden zo'n enorm stuk grond bezet/claimt voor hobby gebruik. Dat moet nu echt afgelopen zijn. Een gemeente die dit gedrag toestaat dient zich te schamen. Mijn zienswijze is dat in de omgevingsvisie dient te worden opgenomen een tijdpad (max 5 jaar vanaf nu) waarin alle activiteiten van vliegveld Hilversum worden stilgelegd/opgeheven en er tegelijkertijd een plan wordt ontwikkeld voor bebouwing	80

Zaak nummer:	Zienswijze: 81	verwerkt in nota Zienswijze
1307608	zie bijlage zienswijze omgevingsvisie 2040	81

Zienswijze omgevingsvisie 2040

Voor het creëren van extra woonruimte wordt in deze omgevingsvisie sterk ingezet op het reduceren van de openbare ruimte met parkeerfunctie. Dus ook in gebieden waar al te weinig parkeerruimte beschikbaar is gesteld. Het beleid met betrekking tot het autogebruik slaat daarmee een pad in waarin wij ons helemaal niet kunnen vinden.
De voorgestelde maatregelen zijn:

- Maatregel 5.1: betaald parkeren binnen de buitenring
  Het instellen van parkeergrenzen lijdt altijd tot verplaatsing van parkeerproblematiek naar net buiten het parkeergebied. Dit leidt tot asociaal gedrag en veel parkeerproblemen in gebieden waar die problemen momenteel niet voorkomen. Onze ervaringen met meerdere gelijksoortige situaties zijn weinig hoopgevend op een andere uitkomst.
  Daarbij is onduidelijk in welke nieuwe mobiliteitsoplossingen de inkomsten gestoken zullen worden.
  Verder is het onduidelijk of bij betaald parkeren binnen de buitenring, de buitenring ook zelf wordt meegenomen of niet.

- Maatregel 5.2: Maximaal aantal vergunningen per woning afhankelijk van parkeerdruk
  Zonder aan te geven voor welke gebieden welke beperking gaat gelden, zal dit een dynamisch regelsysteem zijn. Het is daarmee voor bewoners onmogelijk in te schatten of er recht op een eerste dan wel tweede parkeervergunning zal komen en blijven.

- Maatregel 5.4: stimuleren fietsverkeer en deelvervoer
  Deze oplossing opnieuw aangedragen voor mobiliteitsproblemen komt op ons over als naïef. Het heeft de afgelopen 10 jaar ook niets opgeleverd. Het plan is gestoeld op successen van bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht, waar het woon-werkverkeer goeddeels binnen de stadsgrenzen plaatsvindt. Bovendien is in beide voorgenoemde steden een veel uitgebreidere ov-voorziening aanwezig dan in Hilversum.

- Maatregel 5.5: Beperken bestaande parkeermogelijkheden tot minder dan 1 per woning
  Dit lijkt ons maximaal haalbaar voor torenflats naast of boven op een openbaarvervoersknooppunt. Let wel dat dit elk bezoek van buiten de regio bijna onmogelijk maakt, wat sociaal onwenselijk is.

Bovenstaande maatregelen gaan volledig voorbij aan de volgende normale gezinssituaties:
- Een flink deel van Hilversum werkt buiten de stad en is afhankelijk van eigen vervoer (MER zegt dat 33% van de inwoners in Hilversum werkt. In Hilversum ligt 91% van de banen in de dienstensector).
- Een huishouden bestaat veelal uit tweeverdieners die beide een auto nodig hebben voor hun woon-werkverkeer.
  De woningen zijn duurder dan het landelijk gemiddelde, zodat het benodigde

inkomen ook hoger zal liggen dan het landelijk gemiddelde, wat tweeverdienershuishouden dus vaak noodzakelijk zal maken.
- Jongvolwassenen kunnen moeilijk of helemaal geen passende woonruimte vinden. Deze blijven daardoor langer in het ouderlijk huis wonen en zullen voor een beperkte periode een eigen auto nodig gaan hebben voor woon-werkverkeer buiten de regio.

Onze visie m.b.t. maatregelgroep 5

Met betrekking tot het autobezit kiest de gemeente Hilversum in deze omgevingsvisie voor repressiemaatregelen, terwijl er ook kansen liggen op een meer duurzame stimulerende aanpak.
Hilversum ligt grotendeels op verhoogd zand, wat het maken van ondergrondse parkeermogelijkheden relatief goedkoop en minder milieubelastend dan elders maakt.
Als deze ondergrondse parkeerplekken alleen beschikbaar worden voor elektrische auto's en voorzien van hoogwaardige oplaadpunten, zal dat het gebruik van auto's met verbrandingsmotoren ontmoedigen. Deze zullen dan gestaag en zonder pressiemiddelen uit het straatbeeld kunnen verdwijnen.
Door gunstige abonnementen met betrekking tot het parkeren in combinatie met het opladen van de auto's samen te stellen kan deze aanpak tot een zeer aantrekkelijk alternatief worden gemaakt voor het parkeren voor de deur.
Deze ondergrondse ruimtes kunnen ook worden voorzien van accusystemen met een hoge capaciteit en een zeer lage ecologische belasting (zoals bijvoorbeeld container gebaseerde ijzerchloride redox accu's) die de noodzaak tot het verzwaren van het lichtnet (deels) kunnen wegnemen of in ieder geval uitstellen.
Tevens kunnen deze ondergrondse parkeerruimtes worden voorzien van hemelwateropvang zodat ook dit toekomstige probleem wordt ondervangen en het grondwaterpeil kan worden gereguleerd.
Een dergelijke oplossing moet dan wel worden uitgerold op plekken waar de parkeerdruk het hoogst is en het percentage milieubelastende auto's dus ook het hoogst.

Mobiliteit algemeen

Verder nog een algemene opmerking over mobiliteit. We merken dat het elk jaar drukker wordt op de ring en doorgaande routes. Het wordt steeds moeilijker om vanaf eigen terrein of parkeerplaatsen langs de weg, veilig de weg op te komen. Is het een idee om het doorgaande verkeer verder om de bebouwde kom heen te leiden, desnoods met ondertunneling? Dus meer in het buitengebied?

5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	

Zaak nummer:	Zienswijze: 82	verwerkt in nota Zienswijze
1307615	zie bijlage naamloos	82

Burgemeester en Wethouders
Gemeente Hilversum

16 april 2023

Betreft: zienswijze Omgevingsvisie Gemeente Hilversum

Geachte leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Graag maak ik van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen tegen de Omgevingsvisie 2040 Hilversum die op 6 maart 2023 ter inzage is gelegd. Deze visie is straks een basis voor besluitvorming voor vele (bouw)plannen. Dit betekent dat keuzes die worden gemaakt voor de ontwikkeling van Hilversum gedurende een lange tijd worden bepaald door de ideeën die in deze Omgevingsvisie als basis zijn neergelegd.

Ik ben van mening dat de Omgevingsvisie 2040 die basis niet kan zijn. Het lijkt erop dat de Omgevingsvisie zodanig is geformuleerd dat het een legitimatie geeft aan de huidige plannen het college en zijn eenzijdig van aard. Er lijken geen echte keuzes te worden gemaakt voor aan de toekomst van Hilversum. Evenmin wordt geen richting gegeven aan wat wenselijk of niet wenselijk in de verdere ontwikkeling van ons dorp. Dat stelt ongelofelijk teleur.

In de Omgevingsvisie 2040 wordt amper rekening gehouden met de wensen van de inwoners zoals deze uit de participatieopbrengst blijken, de impact van hoogbouw op (het behoud van) de stad als tuinstad met dorps karakter en op het (behoud van) illusie-landschap.
Concrete en toetsbare richtinggevende normen ontbreken in het Ontwerp. En dat is nodig om de door iedereen geaccepteerde en gerespecteerde participatieopbrengst te borgen in de Omgevingsvisie. Dat maakt de Omgevingsvisie een echte visie!

De Omgevingsvisie 2040 verzuimt om direct in het begin de eigen basis te vermelden: de participatieopbrengst. Na een lang en intensief participatietraject, en de opdracht van de raad om de participatieopbrengst te betrekken bij de op te stellen Omgevingsvisie, zou het recht doen om te starten met het alom bekende samenvattende kader uit het rapport Inwoners aan het woord, pagina 10:

"Hilversum in de toekomst

In grote lijnen doemt een vrij eensgezind beeld op van de toekomst van Hilversum. Duidelijk is dat iedereen een groen(er) Hilversum wil, met het dorpse karakter en toch stadse voorzieningen. Een goed evenwicht tussen rustig wonen en reuring. Met een ziekenhuis, sport, winkels, uitgaan en cultuur naar ieders smaak. Een gezellige stad waar mensen bij elkaar betrokken zijn en kunnen meedoen. Een stad met een diverse bevolking en een diverse, maar toch samenhangende bebouwing. Afgestemd op de verschillende (woon)behoeften en met respect voor Dudok. Met een ruimtelijke opzet en met ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Een stad die goed bereikbaar is. Waar veel aandacht is voor gezondheid en duurzaamheid, en ingericht op het veranderende klimaat. Een stad (of dorp) die het beste biedt van twee werelden, en met het liefst meer eigen identiteit."

De Omgevingsvisie kan niet zonder deze basis.
Derhalve verzoek ik dit kader vooraan in de Omgevingsvisie op te nemen.

Het behoud van het dorpse karakter/tuinstad is de essentie van de participatieopbrengst. Daarom pleit ik (net als veel van mijn dorpsgenoten) voor geringe groei van Hilversum. Niet zoals het college van burgemeester en wethouders nu voorstaat het accent op groei en economische ontwikkeling leggen, maar het dorpse karakter voorop stellen. Van belang daarvoor is dat in de omgevingsvisie een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, of in ieder geval boomhoogte (20 meter) als norm wordt opgenomen. Belangrijk is om met de wijken samen te kijken wat waar mogelijk is voordat er gebouwd wordt en waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met een goede inpassing qua plek, hoogte en bouwstijl maar ook met plekken om elkaar te ontmoeten, de zichtlijnen van Dudok en het illusie-landschap als voorwaarden voor bouw. Daarmee wordt het dorpse karakter van Hilversum recht gedaan.

Dat een eenzijdige blik op economische groei en ontwikkeling bij het college voorop staat, is ook duidelijk terug te zien in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie gaat uit van een stevige groei van economische activiteiten en bevolking in Hilversum. Daarbij gaat het college volledig voorbij aan het gegeven dat dit grote gevolgen heeft voor de inrichting van Hilversum met het oog op het toch al grote gebrek aan ruimte. Een stevige groei is ook niet in overeenstemming met de participatieopbrengst, waar de uitkomst spreekt over een "geringe" groei. En naar mijn mening kan ook alleen als we vasthouden aan die wens van de Hilversumse samenleving Hilversum voor alle inwoners leefbaar blijven.

Alleen al om die reden verzoek ik u in de Omgevingsvisie concrete en toetsbare normen op te nemen ten aanzien van de bouwhoogte, te weten:

maximaal vijf bouwlagen oftewel boomhoogte (20 meter). Een dergelijke bouwhoogte komt ook overeen met hetgeen voormalig wethouder Voorink tijdens het eerste stadsgesprek op 12 maart 2022 als advies aan het volgend college en raad heeft meegegeven; namelijk een maximale bouwhoogte van vijf a zes bouwlagen. Een bouwhoogte die recht doet aan de mening van de Hilversumse samenleving.

Ondanks die aanbeveling zijn in de Omgevingsvisie 2040 echter weer de huidige maximaal toegestane bouwhoogten van de Structuurvisie 2013-2030 opgenomen. Omdat hier een bouwhoogte tot wel 50 meter toegestaan wordt (en in de praktijk nog meer), staat dit volledig haaks op de participatieopbrengst die aangeeft dat hoogbouw niet gewenst is. De vraag is waarom het college voorbij gaat aan het geluid van haar eigen inwoners. Naar mijn mening kan het dan ook niet anders dan dat de bouwhoogten die er nu in staan op basis van de Structuurvisie 2030 moeten worden verwijderd en de bouwhoogte moet worden vastgesteld op vijf bouwlagen.

Voorts meen ik dat in de Omgevingsvisie moet worden opgenomen dat per wijk/gebied in overleg met de inwoners van de wijk/het gebied bepaald moet worden of en zo ja waar deze bouwhoogte gerealiseerd kan worden. Deze bouwhoogte moet passen in de wijk/het gebied en moet voldoende afstand tot bestaande bebouwing hebben. Er moeten concrete doelstellingen worden opgenomen op het gebied van het behoud van voldoende daglicht, privacy, rust en openbaar groen in de omgeving van hoogbouwprojecten.

Een belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie moet ook zijn dat er aan de randen van Hilversum géén hoogbouw kan worden toegestaan. De wat hogere bouw zal in het centrum moeten worden geplaatst om het beeld illusie-landschap te kunnen behouden. Dat moet de kwalitatieve overgang van stad naar platte land/natuur gaan borgen.

Daarbij zal het college ook grenzen moeten stellen aan de groei van bedrijfsterreinen, om zo ruimte te houden voor openbaar groen, sport en ontspanning. Want openbaar groen is belangrijk voor de leefbaarheid van Hilversum. Niet alleen nu maar ook op de langere termijn.

In de Omgevingsvisie is zelfs ook opgenomen dat meer openbaar groen een duidelijke wens is van de Hilversumse samenleving. Hilversum blijft met 50 m2 openbaar groen per woning ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 81 m2 ver achter. Ook in het Programma Groen Hilversum 2040 stelt de gemeente dit vast. Toch wordt aan het mogelijk gevolg geven aan de wens van de Hilversumse samenleving geen streefcijfer verbonden. Daardoor vraag ik me af in hoeverre de gemeente daadwerkelijk invulling wil geven aan deze wens om meer openbaar groen te creëren voor de bewoners van

Hilversum. Ik verzoek u dan ook om in de Omgevingsvisie op te nemen, dat er in 2040 25 m2 extra openbaar groen beschikbaar is. Een dergelijke uitbreiding van het openbaar groen is ook in lijn met de wens van de Hilversumse samenleving voor het behoud van het dorpse karakter/de tuinstad en helpt bovendien om de gevolgen van de klimaatverandering op te kunnen vangen.

Op basis van bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp Omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp Omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum

Zaak nummer:	Zienswijze: 83	verwerkt in nota Zienswijze
1307619	Geachte dames en heren, De voorwaarde voor een gezondere leefomgeving kunnen worden geschapen, wanneer er een scherm langs de A27 wordt geplaatst. Een mooi scherm met zonnecollectoren, zou een hele goede maatregel zijn. Deze gezondere leefomgeving komt er onmiddellijk, omdat er voor tientallen - honderden meters vanaf de inmiddels 6-baans snelweg die raast langs onze stad het geluid van de snelweg nu over ons heen dendert. Dit geluid gaat dag en nacht door. Het stopt nooit. Sinds de verandering van de nieuwe afslag op de A27 Hilversum, zijn wij er enorm op achteruit gegaan. Het Hilversumse wordt een betere leefomgeving wanneer we beter worden beschermd. Een geluidscherm met zonnecollectoren, zoals bij Naarderbos zou een goede oplossing bieden. In der tijd, 4-5 jaar geleden, werd onze wijk altijd vergeleken met de wijk bij het Naarderbos langs de A1. Zij krijgen inmiddels in de loop van dit jaar een scherm. Graag verneem ik wat jullie kunnen doen om de leefomgeving te beschermen. Hartelijke groet,	83

Zaak nummer:	Zienswijze: 84	verwerkt in nota Zienswijze
1307622	Crux van wat er mis is met de omgevingsvisie zit in de paragraaf op pagina 3 waar het college schrijft dat er veel parallellen zijn tussen de Omgevingsvisie en het coalitieakkoord 'Hilversum Koesteren'. Zij creëren een tegenstelling die er niet is; alsof de visie op de omgeving gaat om een balans tussen groeien om vitaal te blijven en recht doen aan de Hilversumse kwaliteiten. Er hoeft helemaal geen spanning te zitten tussen die 2 dingen, maar belangrijker nog, de omgevingsvisie zou zoveel meer in kunnen houden; zoals een visie op hoe we in de toekomst samen leven, een visie op hoe we omgaan met klimaatwijziging, een visie hoe we Hilversum vorm gaan geven in een wereld die volledig verbouwd wordt. Onze wereld verandert en om onze Hilversumse kwaliteiten te behouden moeten we maatregelen nemen. Dat kunnen we niet uitstellen tot over 4, 8 of 16 jaar. Leg vast hoe we die visie gaan realiseren, sla de piketpaaltjes en stel doelen; wees concreet. Wanneer we een Hilversum willen behouden waar het goed wonen is, dat zullen we keuzes moeten maken en maatregelen nemen; als onderdeel van deze visie Omgevingsvisie. Nu. Alleen uitspreken dat we Hilversum willen koesteren, is ontkennen dat de wereld verandert, dat onze omgeving verandert. De visie die nu op tafel ligt is niet Hilversum koesteren, maar is een keuze om Hilversum te laten verwelken. De komst van internet, globalisering, grondstoffenschaarste, klimaatwijziging en nog veel meer veranderingen zijn aan de orde van de dag, en om een specifiek voorbeeld naar voren te halen, klimaatwijziging gaat nog veel erger worden, maar ook de vele andere veranderingen zijn nog niet doorgewerkt/uitgewerkt, we kunnen ons nu nog voorbereiden en bovendien samen met anderen erger voorkomen. Het vreemde is dat dit wel degelijk in de visie onderkent wordt maar dat vervolgens nagelaten wordt om invulling te geven. Leg normen en doelen concreet vast, grijp de kans die je nu hebt, want wanneer we het nu niet doen dan getuigd dat richting de toekomstige generaties van een crimineel gebrek aan leiderschap.	84

Zaak nummer:	Zienswijze: 85	verwerkt in nota Zienswijze
1307625	zie bijlage zienswijze M.K. ontwerp omgevingsvisie	85

ZIENSWIJZE op het Ontwerp Omgevingsvisie 2040 van Hilversum

Datum: 16 april 2023

Geachte raad, geacht college,

Hierbij mijn zienswijze op de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 van Hilversum.

Geen rekening gehouden met uitkomsten participatieproces
In de voorliggende omgevingsvisie zijn de kernresultaten van het participatieproces niet of nagenoeg niet herkenbaar. Ik ben niet volledig, maar als referentie merk ik op, dat behoudens meer ruimte en aandacht voor het fietsverkeer, de volgende uitkomsten van de participatie ontbreken: het beperken/mijden van hoogbouw, het behouden of versterken van typisch Hilversumse kwaliteiten (kwaliteit architectuur/Dudok, meer groen, dorpse elementen. De Omgevingsvisie is nu een (eenzijdige) opsomming van opgaven en abstracte beelden, zonder enige leidraad of borging van de resultaten van de participatie en dus geen visie in de zin van een richtinggevend kader of beoogd eindbeeld in 2040.
Omdat de kernresultaten van de participatie niet als leidraad zijn overgenomen ontbreekt elke rechtvaardiging en draagvlak voor het vaststellen van deze Omgevingsvisie

Inhoudelijke opmerkingen en thematiek
Meer ruimte en aandacht is vereist en wenselijk voor:
1. Versterken tuinstadkarakter/meer groen in centrum
2. Beperken en mijden hoogbouwontwikkelingen
3. Bij nieuwbouw kwaliteitswaarborgen voor inrichting openbare ruimte en stedenbouwkundige invulling (in lijn met landschapsstijl Dudok).
4. Matige/geringe bevolkingsgroei

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



5.1.2.e

5.1.2.e

Hilversum

5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 86	verwerkt in nota Zienswijze
1307630	Geachte gemeenteraad, Complimenten voor deze omgevingsvisie, waaruit blijkt dat u Hilversum wilt voorbereiden op de veranderingen die op ons af komen. U heeft gedacht aan duurzaamheid, circulaire economie en sociale cohesie. Dank voor uw grondige onderzoek en toekomstgerichte visie. De volgende punten wil ik onder uw aandacht brengen. Met betrekking tot "meedoen in Hilversum": 1. Met klem: zorg in elke wijk voor een gemeenschappelijke ruimte, waar 100 mensen kunnen samenkomen voor gezamenlijke maaltijden, ontmoeting en religieuze bijeenkomsten. 2. Het aantal alleenstaanden in de samenleving neemt toe. Voor alleenstaanden is het lastig om aan woonruimte te komen. Verder neemt de kwaliteit van leven toe door onderdeel te zijn van een sociaal netwerk. Stimuleer daarom kleinschalige vormen van gemeenschappelijk wonen: zelfstandige appartementen met een ontmoetingsruimte en een gemeenschappelijke tuin. Als er een villa vrijkomt, zou zo'n terrein ook geschikt gemaakt kunnen worden voor kleinschalig gemeenschappelijk wonen. 3. Bewaak dat er bij de bouw van koopwoningen ook betaalbare woningen voor starters en alleenstaanden worden gebouwd. Met betrekking tot "duurzaam Hilversum": 4. Hilversum heeft een groot probleem op het gebied van de duurzaamheid van huizen. Oude sociale huurwoningen hebben meestal energielabel G. Qua koopwoningen is er in Hilversum onder energielabel C bijna niets te krijgen. Onderzoek of de verduurzaming van woningen collectief kan worden aangepakt, straat voor straat, waar je je dan als particuliere huizenbezitter voor kunt inschrijven. 5. Zet in op mobiliteit in plaats van op autobezit. Stimuleer dat in elke buurt elektrische deelauto's te huur zijn. 6. Geef een aanwijzing aan particulieren en lokale hoveniers dat tuinen voor maximaal 1/3 worden betegeld. Zorg voor een tegelcontainer in elke buurt. Hartelijke groet,	86

Zaak nummer:	Zienswijze: 87	verwerkt in nota Zienswijze
1307634	zie bijlage zienswijze VVG op concept omgevingsvisie en concept plan MER gemeente Hilversum	87

Aan
Burgemeester en wethouders van de gemeente Hilversum
Dudokpark 1
1201 GM Hilversum

Betreft: Zienswijze ontwerp-Omgevingsvisie Hilversum en concept-planMER

Huizen, 16 april 2023

Geacht college,

Hierbij sturen wij u onze zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie Hilversum, hierna te noemen Omgevingsvisie, en de concept-planMER Omgevingsvisie Hilversum (planMER), zoals die van 6 maart tot en met 16 april 2023 ter inzage is gelegd.

De Vereniging Vrienden van het Gooi stelt zich statutair tot doel het bijzondere eigen karakter van de natuur, de landschappelijke en stedelijke gebieden en het cultureel erfgoed in het Gooi en omstreken zo goed mogelijk te beschermen en om duurzame ontwikkeling te bevorderen.

Onze aandacht gaat vooral uit naar de bescherming van de natuur in het buitengebied en het bewaken van het illusielandschap rondom Hilversum. Het buitengebied wordt voornamelijk beheerd door het Goois Natuurreservaat en Natuurmonumenten. Wij hebben kennisgenomen van de zienswijze van het Goois Natuurreservaat. In aanvulling daarop willen wij nog een aantal zaken opmerken.

Bedreiging Natuurnetwerk Nederland
Het is mooi dat de gemeente de stedelijke ontwikkeling binnen de stadsgrenzen wil laten plaatsvinden en het buitengebied ongemoeid wil laten. Het vormt zelfs één van de 4 bakens die door de gemeente in de Omgevingsvisie worden genoemd. Tegelijk constateert de gemeente dat de druk op het buitengebied erg groot is. Het betreft niet alleen de recreatieve druk, maar we zien dat het ruimtebeslag voor het gewenste openbaar groen, woningen, voorzieningen, werklocaties en onderwijs, energietransitie de beschikbare ruimte fors

Postbus 1080
5.1.2.e
www.vriendenvanhetgooi.nl
5.1.2.e
5.1.1.c
KvK 5.1.2.e

overstijgt, rekening houdend met de kwaliteiten van de compacte tuinstad en het landschap rondom de stad. En daarnaast wijst de planMER ook nog op de ruimtevraag van water in de stad.
De planMER vermeldt dan ook dat de gemeente goed dient af te wegen waar al deze ruimte voorradig is en waar knelpunten tussen concurrerende ruimtevragen gaan ontstaan. Wij vragen de gemeente nu al keuzes te maken. Ons inziens is namelijk al duidelijk dat alle gewenste ruimte binnenstedelijk niet voorradig zal zijn. En dat in deze Omgevingsvisie daarop door de gemeente geanticipeerd zou moeten worden. De gemeente zou nu al kunnen constateren dat, als gevolg van optredende knelpunten, in Hilversum niet alles verwezenlijkt kan worden. Onze zorg is dat anders toch het buitengebied niet ongemoeid blijft. De gemeente geeft zelf al aan dat zonneweides hier noodzakelijkerwijs aangelegd zullen worden en begint daarmee al te rammelen aan de gezette piketpaaltjes rond de stad. Daarom vragen wij de gemeente meer aandacht te schenken aan het Natuurnetwerk Nederland (NNN), aan de bescherming ervan in de Provinciale Omgevingsverordening, en vervolgens aan te geven hoe de gemeente de planologische bescherming met het 'nee, tenzij-principe' invulling gaat geven. Gaat bijvoorbeeld de aanleg van zonneweides een 'dwingend maatschappelijk belang' worden waarvoor geen 'alternatieve locaties' zijn? Hetzelfde kan gaan gelden voor woningbouw, sportvelden etc.
Wij vragen de gemeente daarom in de Omgevingsvisie op te nemen dat in de strijd om de ruimte te allen tijde natuur en landschap onaangetast blijven. Oplossingen kunnen naar onze mening alleen bovenlokaal gevonden worden in een heroverweging van de taakstellingen vanuit de RES-regio Noord Holland-Zuid en de Metropoolregio Amsterdam.

Bedreiging Natura 2000-gebieden
Uitgebreide aandacht is er voor de twee Natura 2000-gebieden Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen, waarvan een heel klein deel binnen de gemeentegrenzen van Hilversum ligt. Er wordt een aantal mogelijk negatieve effecten genoemd. Vanwege het globale karakter van de Omgevingsvisie vermeldt de planMER dat de Passende beoordeling niet anders dan tot doel kan hebben om richting te geven aan verdere planuitwerking en aan onderzoek naar effecten van individuele initiatieven die uit de maatregelen zullen voortkomen. Wij vinden het dan voorbarig, en mogelijk het gevolg van wensdenken, om te stellen dat er mogelijkheden zijn om de vervolgtrajecten zo in te richten en uit te voeren dat uiteindelijk voorkomen kan worden dat Natura 2000-gebieden substantieel aangetast worden. Dit wensdenken kan gauw een rol spelen bij het toepassen van de Passende Beoordeling waarbij, aldus de planMER,

Postbus 1080
5.1.2.e
www.vriendenvanhetgooi.nl
5.1.2.e
5.1.1.c
KvK 5.1.2.e

'inzet van mitigerende maatregelen kan helpen om significant negatieve effecten te beperken, en zo gemakkelijker doorgang van deze projecten te bewerkstelligen'.

Bedreiging landschap

Het illusielandschap is een kwaliteit die de gemeente graag zo wil houden. De in de Structuurvisie aangegeven 25 meter wordt gehandhaafd als maximale bouwhoogte in wijken en op overige werklocaties. De gemeente wil met gebiedsagenda's met dit vraagstuk concreet aan de slag, waarbij het per wijk zoeken is naar de balans tussen wat past en wat nodig is. We dringen erop aan dat de maximale bouwhoogte in de wijken steeds weer wordt getoetst aan de eisen die het omliggende illusielandschap stelt aan bouwhoogtes. Dit geldt ook voor de stevige hoogte rondom ov-knooppunten, op campussen, in de spoorzone en op plekken waar al stevige hoogte is. Wat ons betreft betekent bestaande stevige hoogte niet dat navolging automatisch mogelijk moet zijn. Dit lijkt het geval in Kerkelanden waar de drie bestaande torens zichtbaar zijn vanaf de Hoorneboegse heide, en in de wijk bebouwing tot 50 meter hoogte toelaatbaar wordt.

De plan MER stelt dat op het landschap van Hilversum grote opgaven afkomen, het huidige landschap daarom zal veranderen, en het dus niet mogelijk is om uit te gaan van landschapsbehoud. Dit mag geen gegeven zijn als daarnaast ingezet wordt op diverse maatregelen om te voldoen aan het uitgangspunt in de Omgevingsvisie dat de kwaliteit van het huidige landschap behouden moet blijven.

Algemeen

Naast de bedreiging als gevolg van te grote binnenstedelijke ruimteclaims en toenemende recreatieve druk geeft de Omgevingsvisie een opsomming van externe 'stressfactoren'. Voorkomen van verdroging, verzuring, stikstofdepositie en vergiftiging van Natura 2000-gebieden en het omliggende NNN worden genoemd. Hilversum wil dit actief gaan oppakken in samenwerking met buurgemeenten en de provincie.
Wij missen in dit verband het noemen van de stressfactor 'lichthinder'. De uitstraling van lichtemissie op natuurgebieden (en dus hinder op soorten) is aan de orde en kan toenemen. De MER maakt er een aantal opmerkingen over, o.m. dat met de inwerkingtreding van de Omgevingswet enkele regels met betrekking tot lichthinder van het Rijk naar gemeenten verhuist. Het Rijk zorgt er met het Invoeringsbesluit voor dat deze regels automatisch in het omgevingsplan komen.

Postbus 1080
5.1.2.e
www.vriendenvanhetgooi.nl
5.1.2.e
5.1.1.c
KvK 5.1.2.e

Biodiversiteit

Het vergroten van de biodiversiteit is een belangrijke reden voor het behoud, versterken en verbinden van natuurgebieden. De terreinbeheerders zijn de voornaamste te raadplegen gebiedspartners. De gemeente wil binnenstedelijk meer groene verblijfsruimte en een groene ring om de stad om de druk op het buitengebied te verlagen. We zijn het eens met de Cie MER dat het de vraag is of de bewoners, die ook in aantal toenemen, minder naar de daarbuiten gelegen natuurgebieden zullen gaan. Zonering van het buitengebied in plaats en tijd, met goede voorlichting en handhaving, zijn dan daarnaast noodzakelijke maatregelen.

Wat betreft het verbinden van natuurgebieden, is Hilversum binnen de MRA onderdeel van de groenblauwe schakel tussen de steden Amsterdam, Utrecht, Almere en Amersfoort, waarvan de opgaven in de Omgevingsvisie staan genoemd. Ook maakt Hilversum deel uit van het Meerjarenprogramma Ontsnippering en van het daaronder hangende programma Heel de Heuvelrug, met de aanleg van nogal wat ecoducten en faunapassages, hetgeen een grote verbetering van natuurwaarden tot gevolg heeft. Dit kan nadrukkelijker in de Omgevingsvisie worden vermeld. Het is nog steeds actueel, want de laatste belangrijke grote natuurverbinding, De Groene Schakel, ten oosten van Hilversum die het Gooi met de Utrechtse Heuvelrug verbindt, is immers vorig jaar gereedgekomen. Het bestaat uit twee passages die maar liefst vier doorsnijdingen van natuurgebied door infrastructuur veilig passeerbaar maken voor dieren, zoals dassen en boommarters.
Ook genoemd mag worden dat de provincie, verantwoordelijk voor de uitvoering van het natuurbeleid, de komende jaren vele projecten uitvoert voor de versterken van het NNN.

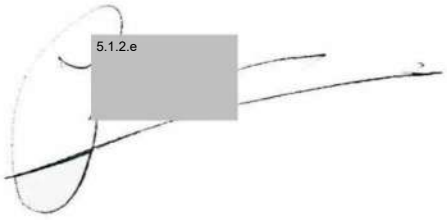
Tot slot

Een betrokken samenleving in wijken wordt als belangrijk aandachtpunt genoemd, waarbij de mensen worden aangemoedigd om met initiatieven te komen om de gemeente aantrekkelijker te maken. Ook de VVG wil op een actievere houding van haar leden inzetten en hen in samenspraak met het bestuur laten meedenken vanuit een groter verantwoordelijkheidsgevoel voor hun groene leefomgeving. De VVG zou daarom een goede gesprekspartner van de gemeente kunnen en willen zijn bij het uitwerken van de Omgevingsvisie.

Postbus 1080
5.1.2.e
www.vriendenvanhetgooi.nl
5.1.2.e
5.1.1.c
KvK 5.1.2.e

vrienden van 't gooi

5.1.2.e





voorzitter

5.1.2.e

Secretaris

5.1.2.e

Postbus 1080

5.1.2.e

www.vriendenvanhetgooi.nl

5.1.2.e

5.1.1.c

KvK 40516078

Zaak nummer:	Zienswijze: 88	verwerkt in nota Zienswijze
1307644	zie bijlage brief Zienswijze E.B.op Omgevingsvisie Hilversum 2040	88

Ontvangen door Informatiebeheer

13 APR. 2023

Zaaktypegroep

Aan: Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Hilversum

Betreft: zienswijze Omgevingsvisie Gemeente Hilversum

Geachte leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Graag maak ik van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende Omgevingsvisie 2040 Hilversum die op 6 maart 2023 ter inzage is gelegd.

Al weer enkele jaren gelden was er veel discussie over de MRA en dat ging over 10.000 woningen erbij (dit met name om Amsterdammers te huisvesten!).

Ik begreep, dat er veel commotie was en dat een groot aantal wijkverenigingen zich hebben gevonden in HOP2040 voor overleg met de gemeente Hilversum. Deze wijkverenigingen kwamen met het bericht , dat het niet mogelijk en wenselijk was om zoveel woningen (10.000!) in Hilversum te realiseren. Waarvan acte!

In de afgelopen tijd is er wel participatie (inspraak) geweest, maar dit College schijnt veel moeite te hebben om naar de bevolking te luisteren! Ik hoor weer geluiden en ik zie berichten in de media, dat we misschien wel op 6.000 woningen (erbij!) moeten rekenen, maar ik weet niet waar men die woningen wil bouwen: circusterrein (Diependaalselaan) en verder nog hoger gaan bouwen? Wanneer is het eens genoeg met de ambitie van dit College?

Hilversum heeft nu eenmaal dorpse maten en daar hoort een dorpskarakter bij en dus niet te veel hoogbouw! Er zijn voldoende slechte voorbeelden van hoogbouw!

Het is een bekend feit, dat wethouders met al hun plannen wat willen achterlaten als hun periode voorbij is. Ik neem aan, dat ik geen voorbeelden hoef te noemen. Men kan dan altijd later zeggen: "Moet je eens zien wat ik gerealiseerd heb!" Het kan ook voorkomen, dat wethouders dan zelfs uit Hilversum vertrekken en de bewoners met de "gebakken peren" laten zitten. Dank u!

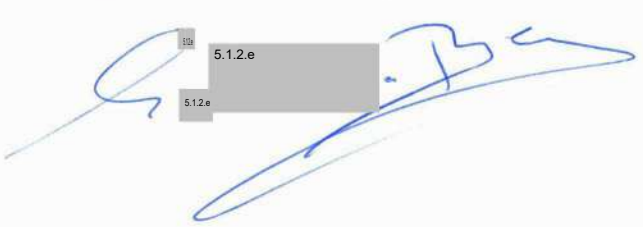
Ik stel voor, dat wethouder Walters en de overige collegeleden goed gaan nadenken over de Omgevingsvisie die nu voor ligt en nota nemen van de opmerkingen van HOP2040.

De huidige plannen zijn te vaag en binnen de contouren hiervan is er te veel mogelijk. Deze Omgevingsvisie die nu voor ligt is zeker nog niet rijp om in te voeren m.a.w. werk het plan wat meer en beter uit en maak het concreter.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inbreng van mijn zienswijze het ontwerp Omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen.

Ik verzoek om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.

Met een vriendelijke groet, 5.1.2.e (Hilversum 13 april 2023)



Aan de Gemeenteraad van Hilversum

Aan het College van
Burgemeesters en Wethouders
Raadhuis
Rudolfpark
Hilversum

onderwerp: Zienswijze Omgevingsvisie.

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Hilversum

Hilversum Mediastad

ONTVANGEN
13 APR. 2[illegible]
DATUM VAN ONTVANGST

GEMEENTE HILVERSUM

BEWIJS VAN ONTVANGST

Ontvangen van: van 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

Onderwerp: zienswijze omgevingsvisie

Ontvangen van: [signature] 5.1.2.e 5.1.2.e

Locatie afgifte b.v.o.: eo 23

GEM030

Zaak nummer:	Zienswijze: 89	verwerkt in nota Zienswijze
1307653	zie bijlage brief Zienswijze Mediapark Omgevingsvisie Hilversum 2040	89

Ontvangen door Informatiebeheer
14 APR. 2023
Zaaktypegroep

MEDIA PARK
Hilversum

PER AANGETEKENDE POST EN MAIL

Gemeenteraad en College
van de gemeente Hilversum
Postbus 9900
1201 GM Hilversum
E-Mail: omgevingsvisie@Hilversum.nl

Datum: 14 april 2023

INZAKE: zienswijze Media Park Enterprise B.V. met betrekking tot de ontwerp Omgevingsvisie 2040 van de gemeente Hilversum

Geachte leden van de Raad,
Geachte College,

Middels dit schrijven dient **Media Park Enterprise B.V.** als eigenaar van een groot deel van het Media Park een zienswijze in ten aanzien van de Ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 zoals die sinds 6 maart 2023 ter inzage ligt.

Het Media Park vervult binnen de gemeente Hilversum van oudsher een belangrijke rol waar veel werkgelegenheid wordt geboden. Het is ook een (markt)gebied dat veel in verandering is en constant mee moet gaan met de tijd. Dat vraagt om goed en flexibel beheer, het doen van juiste investeringen en een meewerkende en meedenkende overheid. Voor al deze punten is de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 van essentieel belang. In die visie wordt immers door de Gemeente vooruitgekeken naar 2040 waarbij de relevante thema's en uitdagingen worden benoemd. In dat kader is het goed om te constateren dat het Media Park in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 genoemd en benoemd wordt. Ook lijkt er in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 ruimte en flexibiliteit te worden geboden om door te blijven ontwikkelen op/aan het Media Park en mee te gaan met de tijd en daarbij behorende noodzakelijke veranderingen en verruiming. Desalniettemin zijn er ook zaken die wat ons betreft anders en/of concreter zouden moeten worden benoemd. Daar zal hieronder op hoofdlijnen op worden ingegaan. Het vriendelijke verzoek om met die aspecten rekening te houden bij de eventuele vaststelling van de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040.

Betrokkenheid

Allereerst een compliment. De ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 is een omvangrijk document dat desondanks goed leesbaar is en veel/juiste thema's aansnijdt die spelen binnen Hilversum.

Ten tweede een kritische noot. Hilversum is dé mediastad van Nederland. Het Media Park neemt hierin een centrale positie in. Het is dan ook verrassend dat bij het tot stand komen van deze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 het Media Park slechts beperkt betrokken is geweest. Daar zijn wij niet content mee en maakt dat wij ook niet geheel achter deze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 kunnen staan. Dit is wat ons betreft een gemiste kans, want diverse thema's die worden benoemd in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 hebben raakvlakken met het Media Park. Deze zijn echter in meer of minder mate eenzijdig door de Gemeente opgenomen in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040. Wij stellen voor om het gesprek hierover aan te gaan, idealiter nog vóór de vaststelling van de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040. Op die manier wordt op zorgvuldige en deugdelijke wijze gewerkt aan een meer gedragen document waarvan de uitvoerbaarheid beter gewaarborgd is.

Op 29 maart 2022 hebben wij aan de Gemeente input geleverd door het toezenden/indienen van het document 'Een ontwikkelperspectief voor een toekomstbestendig Media Park'. Dit document is ook als bijlage opgenomen bij de ter inzage gelegde stukken behorende bij de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040, echter heeft hierover geen vervolggesprek plaatsgevonden. Het is zorgwekkend en onzorgvuldig dat slechts enkele elementen van dit Ontwikkelperspectief terugkomen in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040. Dit maakt de uitvoerbaarheid kwetsbaar. Het Ontwikkelperspectief is, in overleg met de Stec Groep, met grote zorgvuldigheid tot stand gekomen en moet wat ons betreft worden gezien als een integraal stuk en leidraad

voor de verdere ontwikkeling en uitbreiding van het Media Park. Slechts enkele onderdelen daaruit halen werkt niet. Wij staan nog steeds achter dit Ontwikkelperspectief en verzoeken u dit in het verdere traject tot vaststelling van de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 integraal mee te nemen. Daar is zowel het Media Park alsmede de Gemeente bij gebaat.

Ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040

De ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 behandelt een aantal thema's (keuzes). Deze thema's geven de richting waar Hilversum naar toe wil in 2040. Dit brengt diverse uitdagingen met zicht mee waarbij een goede samenwerking tussen Gemeente, bedrijven en haar bewoners cruciaal is. Het Media Park kan bij de verdere uitwerking van diverse thema's een belangrijke rol vervullen, echter dient dan de samenwerking met de Gemeente wel met een andere (hogere) intensiteit te worden voortgezet. Daarbij zijn flexibiliteit, meedenken en faciliteren belangrijke aspecten. De Gemeente moet niet uitsluitend zelf willen bepalen maar juist ondersteunen, meedenken en faciliteren. Dat ontbreekt ons inziens nu nog deels in de onderlinge samenwerking en de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040.

Ter verduidelijking lichten wij enkele aspecten per thema toe. Deze toelichting is niet limitatief en slechts ter illustratie.

Hilversum zet in op het beste van twee werelden.

> Volgens de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 komen het 'dorpse' en het 'stadse' samen in Hilversum. Het Media Park levert wat ons betreft met name een bijdrage aan het 'stadse' karakter door bedrijven, kantoren, onderwijsinstellingen en overige voorzieningen te huisvesten die van (inter)nationaal belang zijn. Dat kan wat ons betreft in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 nadrukkelijker worden benoemd en benadrukt.

Hilversum groeit om actief te kunnen blijven.

> Hilversum zoekt in de stad naar extra ruimte voor werk, groen, energietransitie, voorzieningen en woningen die passen bij verschillende doelgroepen. Het Media Park kan en wil graag een deel van deze ruimte bieden, zeker ook voor wonen. Binnen de contouren en aan de randen van het Media Park is er nog voldoende ruimte beschikbaar en daarnaast bieden efficiënt - en dubbel ruimtegebruik hiervoor ook nog veel voldoende mogelijkheden. Daarbij is flexibiliteit qua bestemming en gebruik wenselijk hetgeen wat ons betreft in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 beter naar voren moet worden gebracht.

Hilversum ontwikkelt zich vooral in de bestaande stad en meervoudig ruimtegebruik wordt de norm.

> Op het Media Park is ruimte beschikbaar voor verdere uitbreiding en ontwikkeling. Met o.a. een eigen treinstation en goede uitvalswegen, alsmede de hoogopgeleide beroepsbevolking in Hilversum, heeft het Media Park een goed en gewild vestigingsklimaat. Juist door niet alleen solitaire mediabedrijven, maar ook andere bedrijven, onderwijsinstellingen en overige voorzieningen toe te laten op het Media Park, kan een groot deel van de ruimtevraag worden ingevuld. Dit vraagt om ruimte, flexibiliteit, creativiteit en meedenkendheid van de Gemeente (bijvoorbeeld het verruimen van de kantoorbestemming). Dit mist wat ons betreft als uitgangspunt in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040. Het denken in beperkingen zorgt wat ons betreft niet tot het gewenste meervoudig ruimtegebruik.

Versterken en ontwikkelen doen we passend bij de kwaliteiten van de wijken.

> Het Media Park wordt genoemd als één van de gebieden waarvoor een gebiedsagenda opgesteld gaan worden. Graag gaan we hierover in gesprek. Dat staat echter los van de ruimte die ook nu al moet worden geboden om het Media Park mee te laten ontwikkelen met de markt en de wensen van haar gebruikers. Dit parallelle spoor lijkt wat onderbelicht in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040.

Duurzaamheid Hilversum.

Uiteraard is er de afgelopen jaren en wordt er continu geïnvesteerd in het Media Park om dat toekomstbestendig te houden waarbij extra aandacht is voor duurzaamheid en energietransitie. De wens bestaat om dat ook de komende jaren te blijven doen. Deze investeringen dienen echter wel in een economisch kader te worden geplaatst waar het toekomstperspectief relevant voor is. Zonder groei en ontwikkelruimte is het doen van investeringen lastiger. Hier moet door de Gemeente meer rekening mee worden gehouden in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040. Daar speelt ook bij dat het autogebruik op het Media Park op den duur zal gaan veranderen. Normering, behoefte en ambitie dienen wat ons betreft beter op elkaar te worden afgestemd (bijvoorbeeld door een op maat gemaakte parkeernorm), zeker met de aanwezigheid van hoogwaardig OV en goede fietsfaciliteiten. Dit verdient extra aandacht in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040. Maatwerk, ruimte en flexibiliteit zijn hiervoor leidende begrippen.

Actief en vitaal in Hilversum.

Hilversum zet in op een toekomstbestendige, weerbare economie. Daarbij wordt aangegeven dat de belangrijkste bedrijfstakken – media en ICT – verder moeten worden ontwikkeld en gemoderniseerd. "Maar wedden op één paard is riskant". Daar sluit het door ons aangeleverde Ontwikkelperspectief naadloos op aan. Wat voor Hilversum geldt, geldt ook voor het Media Park. Een verbreding van de (gebruiks)bestemming voor het Media Park is van groot belang en zal een belangrijke bijdrage leveren aan een toekomstbestendig en weerbaar stuk Hilversum, hetgeen ontegenzeggelijk ook zal bijdragen aan de gehele stad. Dit moet niet alleen duidelijker naar voren komen in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 maar ook in de dagelijkse praktijk en het hiervoor reeds genoemde parallelle spoor. Het Media Park is constant in beweging. Dat vraagt om ruimte en flexibiliteit van een meedenkende Gemeente.

Gebiedsagenda's

In de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 wordt aangegeven dat het opstellen van een gebiedsagenda voor het Media Park de volgende stap zal zijn. Wij werken hier graag aan mee, maar waarschuwen op voorhand dat dit geen traject van jaren moet worden. Parallel aan het opstellen van die gebiedsagenda zal ook gewoon aan de bij het Media Park passende plannen/initiatieven mee moeten worden gedacht en gewerkt. Stilstand kan niet aan de orde zijn op een Media Park dat zich bij uitstek kenmerkt als vernieuwend en veranderend. Media zal altijd blijven, maar ruimte voor meer en anders is nodig om te blijven ontwikkelen. Zie daarvoor ook het Ontwikkelperspectief dat wij graag als leidraad hanteren voor de te bewandelen wegen. Dit stelt het Media Park in staat om gebruikers te faciliteren bij de continue ontwikkelingen en het veranderende (media)landschap. Wij gaan hierover graag met de gemeente in overleg en verzoeken u hier meer aandacht aan te besteden in de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040.

Conclusie

Het Media Park dankt u voor de geleverde inspanningen met betrekking tot de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040 en verzoekt u haar bij de verdere behandeling en uitwerking daarvan actiever te betrekken. Het door haar aangeleverde Ontwikkelperspectief zal als leidraad moeten gelden bij de nadere gesprekken en verdere uitwerking waardoor het Media Park ook de komende 15-20 jaar haar voortrekkersrol binnen de Gemeente en ver daarbuiten kan vervullen. Dit is niet alleen in ons belang maar ook dat van de Gemeente. Faciliteren, flexibiliteit en meedenken staan daarbij voorop. Kaders moeten niet knellen maar de ruimte bieden om mee te gaan met de tijd en bijbehorende uitdagingen. Het Media Park gaat ervan uit dat u samen met haar die handschoen oppakt en ziet de uitnodiging voor een gesprek met belangstelling tegemoet.

Bijlage: Een ontwikkelperspectief voor een toekomstbestendig Media Park

stec
groep

Een ontwikkelperspectief voor een toekomstbestendig Media Park

Stec Groep in opdracht van Media Park Enterprise.

Inleiding

Media is inmiddels onlosmakelijk verweven met het economische DNA van Hilversum. Het fundament hiervoor is gelegd in 1918 met de bouw van de Nederlandsche Seintoestellen Fabriek (NSF), gericht op de productie van radio's en zendinstallaties. De komst van Philips en de omroepverenigingen in de jaren daarna, hebben de basis gevormd voor de verdere ontwikkeling van Hilversum tot de mediastad van Nederland. Hilversum heeft daarmee landelijk een zeer herkenbaar en toonaangevend profiel gekregen. Het Media Park neemt hierin door haar sterke concentratie aan toonaangevende mediabedrijven een centrale positie in.

De ontwikkeling van de mediasector is in de afgelopen jaren in een stroomversnelling geraakt. Het speelveld waarop de mediabedrijven actief zijn, is in snel tempo geglobaliseerd. Grote internationale techreuzen als Google, Meta en Netflix zorgen voor het grondig opschudden van de markt en de sector. In dit kader wordt vaak ten onrechte aan het Media Park (en Hilversum) gerefereerd als "bolwerk van traditionele media". Lineaire televisie wordt hierbij gezien als "traditioneel" en online streamingdiensten als "nieuw". Deze kwalificatie doet geen recht aan de sterke internationalisering en technologische ontwikkeling die de mediabedrijven op het Media Park hebben doorgemaakt. De keten van bedrijven op het Media Park laat zich het beste kenschetsen als "media-production-plant" waar media-content gemaakt, bewerkt en uitgezonden wordt, zowel voor televisie (lineair en streaming) als voor andere media. De op het Media Park gevestigde mediabedrijven lopen op technologisch gebied veelal voorop ten opzichte van de internationale concurrentie.

De recente ontwikkelingen op het Media Park zijn zeer positief te noemen. Vanaf medio 2019 hebben de grote commerciële mediabedrijven RTL, NEP, EMG en ITV zich achtereenvolgens langjarig (10 tot 15 jaar) verbonden aan het Media Park. Daarnaast is een aantal belangrijke televisieproducties, met bijbehorende redacties, verhuisd van de Westergasfabriek in Amsterdam naar het Media Park. De grote mediabedrijven willen hun activiteiten graag zoveel mogelijk concentreren op 1 locatie en het Media Park biedt de hiervoor benodigde voorzieningen. Deze ontwikkelingen leggen een stevig fundament voor de verdere ontwikkeling van het Media Park.

Ontwikkelperspectief Media Park

Om de positie van het Media Park verder te versterken en op lange termijn toekomstbestendig te maken, hebben wij het Media Park geadviseerd over een duurzaam ontwikkelperspectief. Centraal in dit ontwikkelperspectief staat de verdere ontwikkeling van het Media Park tot media campus. Voorbeelden van succesvolle media campussen in omringende landen zijn o.a. Media City UK in Manchester en Media City Bergen in het Noorse Bergen.

Om de ontwikkeling van de campus handen en voeten te geven, hebben we onderstaande *pijlers* gedefinieerd.

Innovatie en talentontwikkeling

Toegang tot (technologisch opgeleid) talent is, net als in veel andere sectoren, **de** kritische succesfactor voor de mediabedrijven op het Media Park. Uitbreiding van de onderwijsfunctie op het Media Park draagt bij aan het leggen van de verbinding tussen talent en de bedrijven.

Het Media College Hilversum en de Hogeschool van Amsterdam hebben inmiddels een permanente vestiging op het Media Park en er zijn vanuit o.a. Media Perspectives samenwerkingen met diverse hogescholen.

Verdere groei van de onderwijsfunctie en samenwerking tussen onderwijs en bedrijven op innovatieve projecten vergroot de aantrekkingskracht van het Media Park op start- en scale-ups, die op hun beurt weer bijdragen aan een innovatief klimaat. Het ultieme doel is een samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven, waarbij open innovatie en kennisdeling zorgen voor versterking van de totale keten van bedrijven op de campus.

Levendig gebied met juiste mix van functies
Het creëren van een aantrekkelijke en bruisende locatie is cruciaal voor het verbeteren van het lokale vestigings- en verblijfsklimaat en daarmee cruciaal voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid en het op langere termijn behouden van de gevestigde bedrijven. De eerste stappen voor het versterken van de ontmoetingsfunctie op het Media Park zijn gezet met de komst van een AH to go en de start van de ontwikkeling van een Grand Café. Beide zijn gevestigd aan het Joop van den Endeplein, wat het kloppende hart van het Media Park moet worden. Het toevoegen en verbeteren van centrale horecavoorzieningen dragen bij aan de interactie tussen op het Media Park gevestigde bedrijven.

Verdere functies die bijdragen aan de levendigheid van het gebied, en tevens ondersteunend zijn aan de ontwikkeling van de media campus, zijn functies zoals sport, leisure, verblijven en wonen. Het is van belang dat deze functies zichtbaar worden gepositioneerd, zodat ze optimaal bijdragen aan de beleving van gebruikers en bezoekers van het Media Park. Wat betreft de sport functie is er een sportschool aanwezig op het Media Park en ligt er een plan klaar om een beperkt aantal padelbanen te realiseren. Voor de verblijfsfunctie wordt er gekeken naar de mogelijkheid om short stay te ontwikkelen in de vorm van een hotel of appartementen. Op de iets langere termijn moet ook gekeken worden naar de mogelijkheid om long stay (wonen) toe te voegen. Eén van de grote uitdagingen waar de mediabedrijven op dit moment mee worstelen is het feit dat nieuwe medewerkers geen betaalbare woonruimte kunnen vinden in Hilversum.

Verbreding van functie werken
Een belangrijke ontwikkelkans voor de mediabedrijven op de campus, zit in cross-overs naar bedrijven uit andere sectoren. Innovatieve ontwikkelingen op het Media Park op gebied van o.a. kunstmatige intelligentie, immersieve content en broadcast technologie vragen om nauwe samenwerking met bedrijven uit andere sectoren. Een verbreding van de (bedrijfs)bestemming van het Media Park draagt bij aan de ontwikkeling van de campus. Waarbij het voor de positionering/branding van belang is dat de kern van de bedrijvigheid blijft bestaan uit mediabedrijven.

Place branding
De naamsbekendheid van het Media Park in Nederland is groot, wat een goede basis biedt om een sterk merk te bouwen. De associaties die het merk oproept, verdienen nog de nodige aandacht. Door een sterke (place-)branding wordt het merk "geladen" met de juiste associaties. Hierbij is het van belang dat de "brand promise" wordt waargemaakt, wat betekent dat de beelden/associaties die aan het merk verbonden worden overeenkomen met de

werkelijke situatie op het Media Park. Het op de juiste manier "branden" van het Media Park draagt bij aan de campusontwikkeling en vergroot de aantrekkingskrachten op de doelgroep.

Randvoorwaarden campusontwikkeling

Bovenstaand ontwikkelperspectief sluit naadloos aan op de ontwikkelrichting die voor het Media Park wordt geschetst in het 'Economisch Perspectief 2040' voor gemeente Hilversum, zoals opgesteld door Ecorys. De ontwikkeling van het Media Park tot campus kan een zeer waardevolle bijdrage leveren aan de bredere economie van Hilversum en de regio en tevens oplossingen bieden op het gebied van de constant toenemende ruimtedruk die vanuit wonen, economie en andere domeinen op Hilversum en de regio drukt.

Bij de doorontwikkeling van het Media Park moet goed gekeken worden naar maatregelen om de verkeersdruk op het omliggende wegennet te verlagen. De locatie is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de typische 'campus-bezoeker' verplaatst zich bij voorkeur met het OV. Maatregelen waaraan gedacht kan worden, zijn stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer, het ontmoedigen van autogebruik door het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen en het zoveel mogelijk inrichten van autoluwe zones. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen (op maaiveld) heeft als bijkomend voordeel dat het sterk bijdraagt aan een betere beleving van het openbare gebied.

De doorontwikkeling van het Media Park tot campus vraagt om planologisch maatwerk – te denken valt aan verruiming van bestemmingsplanmogelijkheden en het meer loslaten van strikte eisen als parkeer- en welstandsnormen –, een passende stedenbouwkundige inrichting, een helder ontwikkelplan en een breed draagvlak onder de op en rond het Media Park gevestigde bedrijven, bewoners en andere stakeholders.

Ten behoeve van het bepalen van de juiste strategische richting in het kader van de campusontwikkeling alsmede het creëren van draagvlak onder de bedrijven van het Media Park, zijn begin 2022 een stuur- en werkgroep campusontwikkeling opgericht.

Post Services

A Postbus 88
5.1.2.e Hilversum
T 5.1.2.e
E 5.1.2.e
W www.dvpostservices.nl

GELEIDEBON POSTSTUKKEN

Datum 14-4-23

Volg nr.

Aan Gemeenteraad en College Gem. Hilversum
Pb gg00 Dudokpark 1
1217 JE Hilversum

HIERBIJ ONTVANGT U

Omschrijving	Nummer
1x env. Media Park Enterprise	

Naam

Handtekening

Hilversum Bestuursdienst

DATUM VAN ONTVANGST

BEWIJS VAN ONTVANGST

Ontvangen van Media Park Enterprise

Onderwerp Media Park Enterprise

Bestuursdienst,

AWE DM1

BD090/april2001

Aantekenen

ONTVANGEN 14 APR. 2023

Gemeenteraad en College
van de Gemeente Hilversum
postbus 9900
Dudokpark 1
1217 JE Hilversum

Media Park Enterprise
1217 WJ Hilversum

Zaak nummer:	Zienswijze: 90	verwerkt in nota Zienswijze
1307638	Zie bijlage Zienswijze B.P.	90
1307638	zie bijlage aanvulling zienswijze B.P.	90

Aan: Burgemeester en Wethouders,

Van:

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e Hilversum
5.1.2.e

Betreft: Zienswijze omgevingsvisie Hilversum 2040

Toevoegen Impact van Electro-magnetische Straling op verschillende levensgebieden in omgevingsvisie

In de omgevingsvisie heb ik niks kunnen teruglezen over de impact van straling (EMV: Electro-magnetische Velden) veroorzaakt door zendmasten op onze leefomgeving. In een gesprek met uw ambtenaren op 6 april jl. in het gemeentehuis, bleek dat er over de schade van EMV op gezondheid en natuur binnen de gemeente weinig bekend is. Zij verwezen naar het landelijk overheidsbeleid, en de richtlijnen die zij daarvan krijgen.
Over de schadelijkheid van straling is al langere tijd veel wetenschappelijke discussie, die op dit moment wordt weggewoven door het Kabinet. Deze wil de uitrol van het 5G netwerk zo snel mogelijk wil realiseren.

Dit is opmerkelijk omdat verschillende adviesorganen, waaronder de gezondheidsraad en het wetenschappelijk platform EMV Nederland, oproepen voorzorg te betrachten en nader onderzoek te doen en bovendien de nieuwe 5G frequentie 26gH niet in gebruik te nemen. Deze frequentie is nog onvoldoende getest. Er moet eerst komen vast te staan dat deze onschadelijk is voor de gezondheid. Ook heeft een Nederlandse rechter in december 2020 al uitgesproken dat op basis van wetenschappelijk onderzoek gezondheidsschade ook ver onder de stralingslimiet (< 1V/m) niet kan worden uitgesloten. Het is niet voor niets dat landen om ons heen veel lagere stralingslimieten hanteren. Zij maken een andere politieke keuzes en hanteren het voorzorgsprincipe wel.

Om willen van de toenemende bekendheid van negatieve effecten van Electro-magnetische straling op gezondheid, vind ik het belangrijk dit op te nemen in de omgevingsvisie en de mogelijkheid te benutten die de wet aan lokale overheden geeft om een eigen lokaal Antennebeleid te ontwikkelen. Hierin kunnen kwetsbare groepen als: kinderen, ouderen, zieke mensen en stralingsgevoelige mensen (Volgens WHO op dit moment 3% van de bevolking dat b) worden beschermd. Volgens het WHO heeft 3% van de bevolking klachten van straling. Dit zal in de komende tijd door de toename van Antennes en data verkeer alleen maar meer worden. Daarnaast zouden er in de omgevingsvisie witte (stralingsvrije/arme) zones aan gewezen moeten worden, waarin stralingsgevoeligen voorrang krijgen op huisvesting.
Het anticiperen op toenemende bekendheid van schade en de verwachtte toename van klachten bij een grotere hoeveelheid van de bevolking, kan veel leed en kosten besparen. Te denken valt aan toename van WMO voorzieningen, ziekte- en bijstandsuitkeringen schadeclaims.

Naast gezondheidsschade voor mensen heeft electro-magnetische straling ook ernstige gevolgen voor de biodiversiteit en de natuur. Uit een langlopend 0 meting onderzoek van 2000 – 2015 in een

ongerept natuurgebied in Australië, waarin voor aanvang van het onderzoek de biodiversiteit toenam, bleek dat biodiversiteit ernstig af was genomen gedurende de uitbouw van 2G naar 4 G. Vleermuizen en kikkers verdwenen, 88 vogelsoorten werden zeldzaam, insectenpopulatie nam met 80-90% af. Terwijl buiten straal van 3 km de biodiversiteit nog steeds toenam. Als we biodiversiteit willen beschermen in onze gemeente, zoals in het huidige concept beschreven staat, zal ook beleid moeten worden ontwikkeld op de impact van straling op de natuur.

Naast gezondheidseffecten op mens en natuur, heeft de verdergaande digitalisering en de uitrol van 5G ook gevolgen voor het water- en energie gebruik. Met de uitrol van 4 G steeg het energie verbruik tussen 2017 en 2019 met 66%. Dit terwijl 5G nog niet eens uitgerold was. Met de uitrol van 5 G zal het dataverkeer explosief stijgen. De hoeveelheid datatransmissie heeft een directe relatie met het energie verbruik. Ook het watergebruik voor koeling van datacentrales zal verder toenemen. Het energienetwerk loopt nu al tegen zijn grenzen. De telecom industrie is een enorme energie-intensieve industrie. Het gebruikt wereldwijd op dit moment 3% van de totale verbruik en zal gaan toenemen. . Naast de uitrol van elektrische auto's zal dit nog meer druk geven op het toch al overbelastte energienetwerk. Iets om rekening mee te houden in het toekomstig beleid. En op te nemen in de omgevingsvisie.

Een ander punt die aandacht verdient is de digitale veiligheid.

5.1.2.e

Aan: Burgemeester en Wethouders,

Van:

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e Hilversum

5.1.2.e

Betreft: Aanvulling Zienswijze omgevingsvisie Hilversum 2040

Impact van verdere digitalisering op sociale samenhang en de digitale veiligheid

In de omgevingsvisie wordt aandacht besteed aan het gezonder maken van de fysieke leefomgeving. Een belangrijk onderbelicht aspect daarin is de digitale veiligheid en de impact van de digitalisering op de sociale interactie tussen mensen.

Er wordt door de industrie bij de verdergaande digitalisering vaak de nadruk gelegd op de mogelijkheden en het gemak en de efficiëntie die het ons kan bieden. Er is echter ook een keerzijde aan deze ontwikkeling. De mobiele technologie biedt naast gemak ook gevaar van verslaving, het gevoel 'iets te missen' en sociale druk. Veel mensen hebben moeite 'van hun telefoon af te komen' omdat ze het gevoel hebben direct te moeten kunnen reageren. Naast gemak kennen we ook de toename van stress en psychische klachten (depressie, eenzaamheid, gevoel te kort te schieten) die deze ontwikkelen met zich meebrengt. Evenals de verschraling van intermenselijke contacten doordat we elkaar minder fysiek ontmoeten, het feit dat handelingen inmiddels door computer en kunstmatige intelligentie worden vervangen. Denk daarbij aan bv. het zelfscannen in de supermarkten en het steeds meer toenemen van digitale diensten zowel bij de gemeente als zakelijke hulpverlening in plaats van live contact. De nadruk ligt op efficiëntie en het belang van sociale cohesie en intermenselijke contact wordt daaraan ondergeschikt gemaakt. Dit zijn echter basale menselijke factoren voor ons welzijn.

Met de uitrol van 5G en de verdergaande digitalisering worden steeds meer apparaten aangesloten op het internet of things. Ook daarbij zijn vraagtekens te stellen.
Vragen bijvoorbeeld over het verdwijnen van de menselijke maat, de hoeveelheid extra straling in onze leefomgeving, waaraan we worden blootgesteld, het vervreemden van ons contact met ons eigen biologische signalen die we nodig hebben om gedrag bij te sturen en belangrijke rol spelen in het kunnen regie houden op ons eigen welzijn, maar ook vragen over waarborg van onze privacy en digitale veiligheid. Wat willen we als mensen eigenlijk hiermee? Wat betekent gezondheid in dit opzicht? Hoe beinvloed dit ons welzijn?

Het Rathenau Instituut (een organisatie die zich bezig houdt met vraagstukken op het snijvlak van wetenschap, technologie en samenleving en de politiek op dat vlak adviseert), riep de overheid al in 2018 op een maatschappelijk debat te voeren met de bevolking over de voor- en nadelen van deze verre gaande digitalisering en de impact daarvan op ons leven. Wat willen we als burgers wel en niet willen met deze techniek?

Naar mijn mening, moet hierover in Hilversum een maatschappelijk debat komen. En is het belangrijk zowel de positieve als ook de mogelijke keerzijdes van deze ontwikkeling te onderzoeken.
Geen gesprek hierover brengt mogelijk ook problemen met zich mee.
Een daarvan, is het waarborgen van onze privacy. Een van de peilers voor ons gevoel van veiligheid om onszelf te zijn.

De smartapplicaties genereren data en zijn op afstand te bedienen, niet alleen door de gebruiker, maar ook door de fabrikant of kwaadwillenden. De afhankelijkheid van alle technologie zorgt voor een toename van de kwetsbaarheid van vitale processen. Door de complexiteit van de technologie worden deze vaak door gemeentes uitbesteed aan commerciële partijen. Maar welke belangen dienen zij? Hoe weten we als burgers wat er gebeurt met al het dataverkeer. Bij bedrijven kunnen we als burger geen WOB verzoek indienen.
Daarnaast is de gemeente aansprakelijk voor de digitale privacy bij de uitrol van 5G. Wat gebeurt er als er data wordt gelekt. Of informatie oneigenlijk wordt gebruikt door deze bedrijven.

Ook hier geldt: dat agenderen van dit onderwerp en het ontwikkelen van beleid hierop veel geld (schadeclaims) en leed kan voorkomen.

Als de uitrol eenmaal wordt uitbesteed is het moeilijk terug te draaien, als de sociale implicaties daarvan ongunstig zijn. Bovendien wordt de gemeente, als deze dit uit handen geeft, voor iedere update afhankelijk van deze bedrijven. En is ook hier veel geld gemoeid. Vooraf hierover nadenken is dus belangrijk.

Vriendelijke groet

5.1.2.e

Zaak nummer:	Zienswijze: 91	verwerkt in nota Zienswijze
1307656	zie bijlage 1: bijlage bij Visie en bijlage 2: GFO-N-RE 23-0388	91

BIJLAGE 1

Windturbines
Wanneer windturbines in de buurt van een hoogspanningsverbinding worden opgericht, dan verzoeken wij u om bij het aanwijzen van gebieden hiervoor rekening te houden met het Handboek Risico Zonering Windturbines. TenneT acht het risico van windturbines op hun infrastructuur aanvaardbaar wanneer wordt voldaan aan de afstanden zoals vermeld in het handboek. Indien niet kan worden voldaan aan deze afstanden, adviseren wij om contact op te nemen met 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e te bereiken via mail 5.1.2.e of via telefoon 5.1.2.e

Voorwaarden voor kleinschalige windturbines opnemen
Wij verzoeken uw medewerking bij het toestaan van locaties voor kleinschalige windturbines (tot 15 meter) dat rekening wordt gehouden met een werpafstand van 2x nominaal toerental. Deze afstand dient aangehouden te worden ten opzichte van een bovengrondse hoogspanningsverbinding of een hoogspanningsstation. Met betrekking tot ondergrondse hoogspanningsverbindingen dient een minimale afstand van 25 meter vanaf de buitenste kabel te worden aangehouden.
Naar aanleiding van jurisprudentie door de Raad van State is in de uitspraak o.a. bepaald dat regels moeten worden gesteld om daarmee de kans op falen van de windturbine en daarmee een risico op onderbreking van de energielevering te voorkomen. Dit dient te worden geborgd in de regels van een bestemmingsplan en/of een (omgevings)vergunning. Vandaar dat wij graag een uitzondering opgenomen willen hebben dat hierop getoetst wordt door het bevoegd gezag, door een aanpassing van de beleidsregels.

Vogelweidegebieden
Wij willen u erop attenderen dat bij het aanwijzen van vogelweidegebieden een grote kans is op stijging van draadslachtoffers en het onderhoud van de hoogspanningsverbindingen wordt bemoeilijkt. TenneT is hier geen voorstander van en vragen derhalve uw medewerking om bij het aanwijzen van deze gebieden rekening te houden met de hoogspanningsverbinding(en).

Zonnepanelen
In toenemende mate worden zonneparken gerealiseerd. Wanneer een zonnepark binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding zou worden gerealiseerd, is het noodzakelijk dat TenneT de plannen kan toetsen of een realisatie van een park ook technisch uitvoerbaar, danwel toelaatbaar is. Op het kabelbed van een ondergrondse verbinding is een zonnepark niet toegestaan.

Wij verzoeken om hier rekening mee te houden bij het aanwijzen van gebieden waar zonnepanelen worden toegestaan en dat vooraf overleg met ons wordt gehouden.

Waterretentiegebieden
Wij verzoeken medewerking om bij het aanwijzen van een waterretentiegebied rekening te houden met onze hoogspanningsverbindingen en af te stemmen met TenneT. Wanneer de ondergrond van masten en/of een kabel wijzigt, kan dit gevolgen hebben voor de leveringszekerheid en veiligheid van een hoogspanningsverbinding.
Voor een bovengrondse verbinding kan er bijvoorbeeld instabiliteit ontstaan voor de masten door de vernatting van de bodem en hierop zijn de masten niet berekend ten tijde van aanleg.

Ondergrondse hoogspanningskabels en masten van bovengrondse verbindingen moeten altijd bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud en calamiteiten en als een gebied onder water komt te staan is dit niet het geval. Dit kan gevaarlijke situaties veroorzaken en belemmert TenneT in het beheer van de hoogspanningsverbindingen.
Bij het eventueel aanleggen van dijken en/of taluds (om het retentiegebied heen) dient er ook rekening te worden gehouden met hoogspanningsverbindingen in verband met wijzigende zetting van de grond, welke van invloed kan zijn op het niet goed (meer) functioneren van een leiding of mast. Ten tijde van de aanleg van een kabel of mast is dit berekend op de grondzetting.

Versterken/verhogen waterkeringen
Indien er waterkeringen worden versterkt/verhoogd binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding, dan verzoeken wij u om vooraf overleg met TenneT te plegen. Reden hiervoor is dat wij aan veiligheidsnormeringen moeten voldoen qua afstand tussen de ondergrond tot aan de draden van een hoogspanningsverbinding. Op deze manier kunnen wij toetsen of wij nog aan de normen voldoen of dat er wellicht een reconstructie van de hoogspanningsverbinding noodzakelijk is.

Natuurgebieden/Groen/NNN
Bij de ontwikkeling en/of aanwijzing van een natuurgebied (groen) verzoeken wij ook rekening te houden met de hoogspanningsverbindingen. Binnen de belemmerde strook van een bovengrondse hoogspanningsverbinding mogen geen hoogopgaande beplanting of bomen worden aangebracht en/of verwijderd. Binnen de belemmerde strook van een ondergrondse kabel mogen geen diepwortelende struiken of bomen worden aangebracht en/of verwijderd.
Ook dit heeft te maken met de leveringszekerheid, de bereikbaarheid en de veiligheid van de omgeving. Wanneer bomen te hoog worden kunnen ze overslag veroorzaken en wanneer ze te diep wortelen kunnen ze rondom een kabel gaan wortelen. TenneT streeft naar een duurzame inrichting binnen de belemmerde strook door bijvoorbeeld heide en/of andere laagblijvende beplanting toe te staan.

Externe Veiligheid
Omdat assets van TenneT niet vallen onder de werkingssfeer van de wetgeving inzake externe veiligheid is er geen onderzoek nodig voor het aspect externe veiligheid bij realisatie van hoogspanningsstations en verbindingen van TenneT. Dit wordt ondersteund doordat in onderzoek van TNO in 2010 is geconstateerd dat de omgeving van TenneT geen zodanige risico's ondervindt als gevolg van hoogspanningsstations. Dit omdat de effecten van de activiteiten op de stations nagenoeg altijd binnen de inrichtingsgrens van een station blijven. Het treffen van maatregelen (en het instellen van een onderzoek hiernaar) is dan ook in principe niet noodzakelijk.

Er dient wel rekening te worden gehouden met de invloed van het falen van masten op de omgeving. Deze omgeving kan zijn een andere bovengrondse hoogspanningsverbinding of bijvoorbeeld een Buisleiding. De masten kunnen dan een risicoverhogend object zijn.
In dat geval is bijna altijd onderzoek nodig naar de mate waarin dit het geval is alsook naar wat het risico dan zou kunnen zijn.

Aanvraag omgevingsvergunningen
Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning willen we u adviseren om de initiatiefnemers, vooraf aan de verlening, een gesprek aan te laten gaan met TenneT. Op deze manier kan TenneT voorwaarden stellen voor de uit te voeren (bouw)werken en toetsen of de plannen (technisch) realiseerbaar en toelaatbaar zijn. Eventuele wijzigingen kunnen dan worden verwerkt in de tekening en dan kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen aan de hand van de juiste tekeningen.
Overigens is een bevoegd gezag verplicht om advies in te winnen bij de netbeheerder volgens de regels van een bestemmingsplan voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Vergunningvrije activiteiten
Onder de toekomstige Omgevingswet heeft een bevoegd gezag meer zeggenschap over wat wel of niet is toegestaan binnen de gronden van een gemeente. Eveneens mag zij aan gaan geven wat wel/niet vergunningsvrij mag worden gebouwd.

Zoals hiervoor al aangegeven brengt de aanwezigheid van onze assets beperkingen met zich mee. Voor het toestaan van vergunningvrije activiteiten is het aan te bevelen om hier een uitzondering te maken in gebieden waar zich de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding bevindt. Bijvoorbeeld het vergunningvrij toestaan van een uitbreiding van een schuur binnen de belemmerde strook kan risico's met zich meebrengen. Ten eerste in verband met de veiligheidsnorm waar TenneT aan moet voldoen. Dat is de afstand tussen de draden en de ondergrond. Indien dit niet (meer) voldoende is, dan is de veiligheid van de omgeving niet meer gegarandeerd.
Ten tweede kan dit gevaarlijke situaties tot stand brengen voor personen die zich binnen de belemmerde strook begeven met hoge(re) werktuigen en ten derde is de ongestoorde werking van het hoogspanningsnet dan niet meer gegarandeerd. De leveringszekerheid is een wettelijke taak van TenneT en die nemen wij heel serieus. Grootschalig falen van het landelijk hoogspanningsnet kan leiden tot maatschappelijke ontwrichting.
We zijn daarom benieuwd welke afwegingen de gemeente heeft of worden gemaakt bij het toestaan van vergunningvrij bouwen, indien dit binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding is en willen u verzoeken om hiervoor een beperkingengebied op te nemen in het omgevingsplan.

Eveneens voor het (vergunningvrij) plaatsen van kleinschalige windturbines dient een acceptabele afstand ten opzichte van bovengrondse- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen te worden aangehouden zoals hiervoor vermeld.

Ontwikkeling bedrijventerrein
Bij de ontwikkeling van een bedrijventerrein verzoeken we om een uitsluiting van BRZO bedrijven in de directe nabijheid van hoogspanningsinfrastructuur.
Als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen kan brand- of explosiegevaar aan de orde zijn. Dat kan de ongestoorde ligging of aanwezigheid van assets nadelig beïnvloeden.
Voor TenneT geldt dat vooral BRZO (Besluit Risico Zware Ongevallen)-bedrijven met

explosiegevoelige stoffen en/of brandbare materialen in de directe omgeving van invloed kunnen zijn op de leveringszekerheid.

Wijzigen bestemming
Het wijzigen van een bestemming kan nadelige gevolgen hebben voor een hoogspanningsverbinding. Er dient door ons getoetst te worden of wij nog voldoen aan de NEN veiligheidsnorm. Voor de meeste bestemmingen zijn verschillende afstanden geldig. Zo is de afstand van de bestemming “verkeer” anders dan de afstand van de bestemming “agrarisch” of bijvoorbeeld “industrieterrein”.
Het advies is dan ook om altijd afstemming met TenneT te hebben over gewenste ontwikkelingen.

We zullen graag de bovenstaande punten toelichten in een overleg. Voor een afspraak kunt u een mail sturen naar ruimtelijkeplannen@tennet.eu.
Uiteraard kunt u ook van hetzelfde mailadres gebruik maken voor vragen.

Postbus 718, 6800 AS Arnhem, Nederland
Gemeente Hilversum
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 9900
1201 GM HILVERSUM

CLASSIFICATIE	C1 - Publieke Informatie
DATUM	17 april 2023
ONZE REFERENTIE	GFO-N-RE 23-0388
BEHANDELD DOOR	5.1.2.e
TELEFOON DIRECT	5.1.2.e
E-MAIL	5.1.2.e
AANTAL BIJLAGEN	1

BETREFT 'zienswijze ontwerp omgevingsvisie 2040'

Geachte leden van de raad,

Onlangs is bekend gemaakt dat bovengenoemde visie ter inzage ligt. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen maakt TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bij deze graag gebruik.

Binnen uw gemeente bevinden zich de volgende hoogspanningsverbindingen:
- Diemen – Sgraveland 150 kV;
- Pampus – Sgraveland 150 kV;

die onderdeel uitmaken van het landelijk hoogspanningsnet en die in beheer en eigendom zijn van TenneT. Voor uw informatie is eventueel een DWG/SHP/PNG bestand op te vragen via het e-mailadres ruimteijkeplannen@tennet.eu.

Algemeen over TenneT

TenneT is bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") aangewezen als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110 kV en hoger. Het landelijke hoogspanningsnet is door het ministerie van EZK als vitale infrastructuur aangeduid. TenneT is hiermee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van het landelijke hoogspanningsnet.

De kerntaken van TenneT zijn het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van bestaande en nieuwe ondergrondse en bovengrondse hoogspanningsverbindingen. De hoogspanningsverbindingen van TenneT zijn, zowel boven- als ondergronds, dan ook ruimtelijke relevant. Deze vitale infrastructuur moet daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een ongestoorde ligging gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding.

De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen ten alle tijden bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo

efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets. Om de gevaren zoveel mogelijk te beperken voor de medemens en om er mede op toe te kunnen zien dat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren van ondergrondse- hoogspanningsverbindingen, streven wij ernaar om een juiste planologische borging te krijgen en behouden.
Het bovenstaande brengt met zich mee dat TenneT u verzoekt om op een passende wijze rekening te houden met de aanwezigheid van deze vitale infrastructuur in uw gemeente en eventuele doorwerking naar het Omgevingsplan. Door de aanwezigheid van de verschillende hoogspanningsverbindingen en hoogspanningsstations vormt TenneT namelijk één van de ruimtevragers en belanghebbenden binnen uw gemeente. Deze bestaande assets wensen wij op een juiste manier planologisch te borgen en te behouden ten behoeve van de leveringszekerheid.

De ruimtelijke functie van de hoogspanningsverbindingen in de gemeente Hilversum is niet doorvertaald op de verbeelding van de Omgevingsvisie. Met name bij de relatief grootschalige hoogspanningsinfrastructuur kan het waardevol zijn het bestaande en eventuele toekomstige ruimtebeslag op te nemen. TenneT verzoek om een toevoeging van deze functie op de verbeelding te overwegen, zodat een zorgvuldige belangenafweging kan worden gemaakt.

Energietransitie

De komende decennia gaat de energievoorziening in Nederland fors veranderen. Een stabiel en toekomstbestendig elektriciteitsnetwerk wordt nog meer noodzakelijk vanwege de afnemende beschikbaarheid van fossiele brandstoffen en de opkomst van nieuwe energiebronnen.

Met het oog op de Energietransitie kunnen er de komende jaren diverse netuitbreidingen/wijzigingen gaan plaatsvinden. Eveneens vanwege de klimaatadaptatie zullen er wellicht aanpassingen aan het net noodzakelijk zijn. Hiervoor is ruimte nodig.

In het Investeringsplan (IP) 2022-2031 van TenneT staan de toekomstige ontwikkelingen opgenomen voor Nederland. Het IP is via onderstaande link in te zien en/of te downloaden.
https://tennet-drupal.s3.eu-central-1.amazonaws.com/default/2022-09/IP2022_Netopland_12-9-2022.pdf

Door uitbreiding of aanpassing van het hoogspanningsnetwerk naar aanleiding van de energietransitie in uw visie te benoemen, speelt u alvast in op een uitbreiding en wordt het op deze wijze meegenomen en kan er mogelijk ruimte worden belegd. Om toekomstige ontwikkelingen zo snel mogelijk uit te kunnen voeren, is het gewenst om dit ruimtebeslag op te nemen c.q. te vermelden.

Ambities

In uw visie worden diverse ambities beschreven. Bij al deze ambities speelt uiteraard ruimte een rol. Veel ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op een ongestoorde werking van het hoogspanningsnetwerk. Wij verzoeken om bij voorgenomen ontwikkelingen zo vroeg mogelijk afstemming met ons te hebben, zodat wij u tijdig van advies kunnen voorzien en een afweging kunnen maken of de beoogde ontwikkelingen mogelijk zijn en geen afbreuk kunnen doen aan het ongestoord functioneren van de aanwezige hoogspanningsverbindingen. U kunt hiervoor contact zoeken door een mail te sturen naar ruimtelijkeplannen@tennet.eu.

Bijlage

Voor uw informatie zijn in de toevoegde bijlage situaties aangegeven die de leveringszekerheid en veiligheid van bestaande infra (nadelig) kunnen beïnvloeden en daardoor uitval kunnen veroorzaken. Grootschalig falen van het landelijk hoogspanningsnet kan leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Aan het voorkomen daarvan draagt een goede publiekrechtelijke bescherming bij. Bij deze het verzoek om ontwikkelingen die mogelijk de betrouwbaarheid en veiligheid van het functioneren kunnen schaden, vooraf af te stemmen met TenneT en pas toe te staan na een positief verkregen schriftelijk advies van TenneT.

Staalkaart

TenneT heeft, in samenwerking met Netbeheer Nederland, de staalkaart ''Elektriciteit en gas in het Omgevingsplan'' inclusief bijbehorende voorbeeldregels opgesteld. De Staalkaart betreft een handreiking om gemeentelijke ambities in samenhang met ambities op het gebied van energievoorziening bij elkaar te brengen in het Omgevingsplan. Bijgaand treft u de link aan waar u de Staalkaart kunt vinden. https://www.netbeheernederland.nl/_upload/Files/Staalkaart_NBNL_Elektriciteit_en_gas_in_Omgevingsplan_januari_2022_241.pdf

De Staalkaart is een 'levend' document en zal worden aangepast naar de kennis en ervaring die TenneT en gemeenten gaan opdoen met de Omgevingswet. TenneT nodigt u daarom graag uit gebruik te maken van de Staalkaart bij het opstellen van een Omgevingsplan en samen met u mee te mogen denken in het op een duurzame wijze opnemen van het hoogspanningsnet in Omgevingsplannen. U kunt hiervoor contact opnemen met de behandelaar van deze mail.

Vooroverlegpartner

Bij toekomstige plannen of beleidsdocumenten die keuzes omvatten die relevant zijn voor het landelijk hoogspanningsnet, zouden wij het prettig vinden om deel te nemen aan het vooroverleg. Op deze manier worden wij vroegtijdig bij plannen betrokken wat maakt dat wij ook tijdig kunnen beoordelen of de veiligheid en leveringszekerheid van onze hoogspanningsverbindingen in het geding komen en/of de plannen (technisch) uitvoerbaar zijn.

De plannen of documenten kunnen gestuurd worden naar ruimtelijkeplannen@tennet.eu. Hierbij tevens het verzoek om dit e-mailadres binnen uw gemeente op te nemen. Eveneens kan via hetzelfde e-mailadres een overleg worden aangevraagd en/of vragen worden gesteld.

Heeft u nog vragen?

Heeft u vragen over de inhoud van deze brief, dan kunt u contact opnemen met de behandelaar van deze brief. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens richten aan deze persoon.

Met vriendelijke groet,
TenneT TSO B.V.

Jharbrink

5.1.2.e

Head Rights & Environment Management

Zaak nummer:	Zienswijze: 92	verwerkt in nota Zienswijze
1308263	zie bijlage: zienswijze omgevingsvisie Hilversum (getekend)	92

BRANDWEER
Gooi en Vechtstreek

Postbus 57, 1200 AB Hilversum
Bezoekadres: 5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum

Gemeenteraad Hilversum
Postbus 9900
1201 GM HILVERSUM

Uw kenmerk : Ter inzage legging
Ons kenmerk : VRGV-AO-133
Inlichtingen bij : 5.1.2.e 5.1.2.e
Mail : 5.1.2.e
Hilversum : 18 april 2023

Betreft : Zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040

Geachte leden van de Gemeenteraad,

De Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek, waaronder ook de brandweer valt, wil graag bijdragen aan het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving; een belangrijke maatschappelijke doelstelling van de nieuwe Omgevingswet. In dat verband reageren wij hierbij met een zienswijze op de ontwerp Omgevingsvisie Hilversum 2040.

Algemene opmerkingen

Veiligheid is niet als integraal onderwerp in de Omgevingsvisie beschreven maar deels gekoppeld aan de drie samenhangende opgaven waar de gemeente Hilversum voor staat en dan nog voornamelijk aan verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Hierdoor wordt geen recht gedaan aan de maatschappelijke doelstelling van de Omgevingswet; het bereiken en in stand houden van een gezonde en veilige leefomgeving.

Voorgesteld wordt om een algemene tekst op te nemen over het belang van een veilige fysieke leefomgeving en de rol van de Veiligheidsregio hierin, waarbij de onderstaande tekst gebruikt zou kunnen worden:

Fysieke veilige omgeving

Binnen de fysieke leefomgeving raakt veiligheid meerdere aspecten van de Omgevingsvisie en vormt daarom een integraal onderdeel hiervan. Dat geldt ook voor alle nieuwe ontwikkelingen, waarvan de risico's of de impact die ze hebben op de fysieke leefomgeving nog niet (volledig) bekend zijn.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen denkt de Veiligheidsregio als expert op het gebied van Fysieke veiligheid daarom vooraf na over het beperken van ongewenste (fysieke) veiligheidsrisico's en adviseren we op benodigde maatregelen in het ontwerp. Dit doet de Veiligheidsregio samen met de gemeente, andere ketenpartners, maatschappelijke organisaties, de initiatiefnemer en betrokken omwonenden. Door dialoog en een goede belangenafweging dragen we zorg voor bescherming tegen risico's van branden, rampen en crises en waarborgen we de hulpverlening.

Verschillende wettelijke plannen van de Veiligheidsregio, zoals het Regionaal Risicoprofiel, het Regionaal Beleidsplan, het Dekkingsplan en het Regionaal Crisisplan bieden nadere onderbouwing voor de advisering omtrent een veilige fysieke leefomgeving.

BRANDWEER
Gooi en Vechtstreek

Postbus 57, 1200 AB Hilversum
Bezoekadres: 5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum

De veiligheidsregio´s hebben landelijk een aantal kernwaarden geformuleerd, die zij gebruiken bij het adviseren over- en het borgen van veiligheid in de Omgevingsvisie. Deze kernwaarden[1] zijn:

1) De veilige leefomgeving bepaalt mede de kwaliteit van de leefomgeving
2) Samenwerken aan een veilige leefomgeving
3) De fysieke leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor een veilige leefomgeving:
   - Voorkomen of beperken van risico´s vergroot de veiligheid
   - Afstand tot risico´s vergroot de veiligheid
   - Bouwwerken en omgeving bieden bescherming
   - Bouwwerken en gebieden zijn veilig te verlaten
   - De omgeving maakt snel en effectief optreden van hulpdiensten mogelijk
4) Iedereen is bekend met risico´s en weet hoe te handelen wanneer dat nodig is

Verder wordt fysieke veiligheid de komende tijd nog nader uitgewerkt in een aantal onderliggende of kaderstellende documenten bij de Omgevingsvisie. Dat geldt bv. voor de Beleidsvisie Externe Veiligheid, de Mobiliteitsvisie en de Regionale Energie Strategie (RES). Voor de betreffende onderwerpen kan voor veiligheidsaspecten worden verwezen naar deze stukken. Het advies is om dan weer integraal naar veiligheid en gezondheid te kijken, omdat deze documenten ook weer nieuwe risico's kunnen introduceren.

Overige opmerkingen

In de Omgevingsvisie kan bij een aantal thema´s meer aandacht worden besteed aan de veiligheidsaspecten die daarbij een rol spelen, zoals vergrijzing, verdichting van de bebouwde omgeving en de energietransitie en klimaatverandering. In samenspraak met alle betrokken partijen zullen keuzes gemaakt moeten worden over het gewenste beschermingsniveau. De onderstaande teksten kunnen, in aansluiting op bovenstaande algemene tekst, worden gebruikt om hier nader invulling aan te geven.

1) Vergrijzing

De komende decennia zal sprake zijn van een flinke vergrijzing van de bevolking. Er is een toenemend aantal ouderen, dat langer zelfstandig blijft wonen en ook het aandeel verminderd zelfredzamen dat nog thuis woont zal stijgen. Bij ongewijzigd beleid zal dit leiden tot meer slachtoffers bij brand en ongevallen in huis en een toenemende hulpvraag. In de Omgevingsvisie is vooral aandacht voor de realisatie van passende woonvoorzieningen voor deze groep, maar nauwelijks voor de extra risico´s. Het verdient aanbeveling om hier in de Omgevingsvisie, of bij de nadere uitwerking in gebiedsagenda´s of een programma, aandacht aan te besteden. De thuiswonende (verminderd zelfredzame) ouderen zijn een belangrijke doelgroep van de Brandveilig Leven- en Wijkbrandweer activiteiten van de brandweer, waarmee de bewustwording omtrent (brand)veiligheid wordt versterkt en de zelfredzaamheid van ouderen wordt vergroot. Door samenwerking van diverse betrokken partijen, zoals gemeente, zorgorganisaties, woningcorporaties en Veiligheidsregio, kan gewerkt worden aan het borgen van een veilige woonsituatie, bijvoorbeeld bij levensloopbestendig bouwen.

2) Verdichting bebouwde omgeving

Voor de woningbouwopgave en de uitbreiding van andere voorzieningen wordt vooral ingezet op verdichting en meervoudig ruimtegebruik in bestaand bebouwd gebied. Deze ontwikkeling vraagt extra aandacht voor de doelstelling van het veilig wonen en werken. Bij de plannen tot verdichting rond OV-knooppunten, zoals de stationsgebieden in Hilversum, moet rekening worden gehouden

[1] Zie: https://www.brandweer.nl/gooienvechtstreek/brandweer-gooi-en-vechtstreek/omgevingswet

Postbus 57, 1200 AB Hilversum
Bezoekadres: 5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum

met transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Een grotere dichtheid van personen in een gebied vraagt om meer aandacht voor ontvluchting bij een incident. In de Plan MER wordt terecht aanbevolen, dat naar de ontwikkelingen met betrekking tot externe veiligheid nader onderzoek wordt gedaan. In de Omgevingsvisie zou al een ambitie (visie) voor het na te streven veiligheidsniveau moeten worden opgenomen.

Ook dient bij compactere bebouwing, waaronder hoogbouw, in combinatie met het verkeersluw maken van centrumgebieden, te worden beoordeeld hoe de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de bestrijdbaarheid van incidenten kan worden gegarandeerd. Bij de transformatie van bedrijfspanden naar woongebouwen en de combinatie van verschillende gebruiksfuncties op campussen (bv. Mediapark, Arenapark, of elders in de bebouwde kom) spelen soortgelijke vraagstukken. Het gebruik van bedrijventerreinen voor meerdere functies moet geen grotere risico´s voor veilig wonen opleveren.

3) Energietransitie en klimaatverandering

Door klimaatverandering zullen de waarschijnlijkheid en impact van weer-gerelateerde risico's, zoals clusterbuien en droogte, toenemen. Deze risico's hebben op hun beurt weer invloed op andere risico's zoals hittestress, wateroverlast, vitale infrastructuur en bereikbaarheid. Ondanks dat dit ons allen raakt, zullen vooral de ouderen en zwakkeren in de samenleving hier grotere hinder van ondervinden. Dit vraagt om een betere voorbereiding en meer samenwerking tussen gemeente, Veiligheidsregio, burgers, bedrijven en ontwikkelaars.
Het verhoogde risico op natuurbranden in de toekomst kan in de Omgevingsvisie nader worden uitgewerkt, zoals ook in de Plan MER wordt aanbevolen. De Omgevingsvisie geeft als risicobeperkende maatregel vooral het beïnvloeden van de aard van de vegetatie aan. Er zijn echter meer mogelijkheden, bijvoorbeeld meer sturing op de bouw of gebruik van kwetsbare functies in of nabij risicovolle natuurgebieden.

De klimaatverandering zorgt voor de noodzaak tot een verdere verduurzaming van de samenleving en deze ontwikkelingen zullen op de voet gevolgd moeten worden. Ondanks dat de risico's nog niet volledig in beeld zijn, bevinden deze zich voor de energietransitie zowel op het vlak van energieopwekking als van -opslag en -transport, maar ook bij het uiteindelijke gebruik. Om het transport te beperken, zal zowel het opwekken als het opslaan steeds meer decentraal gebeuren in wijken en woningen zelf.
De circulaire economie zorgt daarnaast voor meer vervoer en hergebruik van afvalstoffen. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van bijvoorbeeld stro als isolatiemateriaal, het gebruik van kunststoffen voor de bouw van een woning en het hergebruik van brandwerende bouwmaterialen. Veiligheid blijft in deze situaties een aandachtspunt.
Bij de energietransitie (inclusief de RES) worden alternatieve energiebronnen in de bebouwde omgeving geïntroduceerd. Dit verhoogt de kans op een incident. Dit betekent daarnaast voor de Veiligheidsregio en brandweer nieuwe risico's t.o.v. de huidige situatie, waarbij voornamelijk fossiele brandstoffen worden gebruikt. Voor sommige incidenten moet de brandweer nieuwe bestrijdingstechnieken gaan ontwikkelen.

4) Diversen

- In de Omgevingsvisie bij de opgave Duurzaam, waar o.a. hittestress (verhoogd natuurbrandrisico) en energietransitie (nieuwe risico´s) worden behandeld, ontbreekt de Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek als partner in paragraaf 4.3.5.
- Bij de Plan MER, paragraaf 4.15 *Veiligheid*, worden de volgende opmerkingen gemaakt:
    - In de tabel aan het begin van paragraaf 4.15 wordt bij Doelbereik aangegeven: "de huidige (EV-)situatie is echter al goed". Voorgesteld wordt om dit pas te bepalen nadat het (in de Plan MER; pag. 133) aanbevolen aanvullende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van nieuwe regelgeving voor Externe Veiligheid.
    - In figuur 4.61 en de legenda kloppen de weg- en spoortrajecten van Basisnet niet (kleuren en benaming)

BRANDWEER
Gooi en Vechtstreek

Postbus 57, 1200 AB Hilversum
Bezoekadres: 5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum

- In figuur 4.62 worden de routes gevaarlijke stoffen weergegeven. Hiervoor moet lokaal regelgeving m.b.t. veiligheid worden vastgesteld; dit valt niet onder landelijk beleid.
- In paragraaf 4.15.2 wordt aangegeven dat er geen ontwikkelingen m.b.t. transport gevaarlijke stoffen bekend zijn. Er is al enkele jaren een dalende trend waar te nemen in de omvang van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen door Hilversum. Wel wordt verwacht dat de Energietransitie, met name de overschakeling naar waterstof als brandstof, de komende decennia een sterke stijging van ammoniaktransport kan veroorzaken. De huidige risicoplafonds in de Regeling Basisnet zijn hiervoor waarschijnlijk niet toereikend.
- Zoals in de PlanMER aan het eind van paragraaf 4.15 en in hoofdstuk 7 Conclusies en monitoring wordt aangegeven, is het wenselijk nader onderzoek te doen en in de Omgevingsvisie meer aandacht te besteden aan de nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Hierbij zal aandacht wenselijk zijn voor aandachtsgebieden (voor brand, explosie of gifwolk) in relatie tot incidenten met gevaarlijke stoffen. Nadat de aandachtsgebieden in beeld zijn gebracht, kunnen ambities worden weergegeven, hoe met de (eventuele) voorschriftengebieden wordt omgegaan. Voor de categorie "zeer kwetsbare gebouwen" *moeten* aanvullende maatregelen worden getroffen, maar in andere gevallen heeft de gemeente beleidsvrijheid.

Graag worden wij geïnformeerd over uw standpunt ten aanzien van onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Commandant Brandweer

Zaak nummer:	Zienswijze: 93	verwerkt in nota Zienswijze
1307531	Naar aanleiding van de recent verschenen concepten/ schetsen met betrekking tot de herinrichting van de Kerkbrink en de Gijsbrecht van Amstelstraat heb ik de behoefte om mijn eerder aangeleverde zienswijze aan te vullen. In de concept Omgevingsvisie wordt aangegeven dat, op basis van de eerder uitgevoerde participatieronde, er bij de inrichting van de openbare ruimte wordt uitgegaan van de prioriteitsvologorde: groen, fiets, deel- en openbaar vervoer en de auto als sluitstuk. Als ik de schetsen voor de Kerkbrink en de Gijsbrecht zie, kan ik niet anders constateren dat nu al deze prioriteitsstelling een wassen neus is en er sprake is van Greenwashing. Want wat gebeurt er: In de schetsen voor de Kerkbrink worden er geen veilige, logische en realistische omleidingsroutes voor de fiets en de bus gepresenteerd. Over de fiets wordt gezegd dat er een veilige oversteek over de Oude Torenstraat ingetekend is; dat is absoluut niet het geval. In Noord – Zuid richting moeten fietsers zich op een smal fietspad minstens een kwartslag draaien om het achteropkomende autoverkeer te kunnen zien, daarmee het fietspad blokkerend en bovendien rekeing houden met het kruisende fietsverkeer van de Kerkbrink naar de Havenstraat. Over de bus wordt gezegd dat 'wanneer de vervoerder ervoor kiest om de centrum ring te gebruiken', alsof de vervoerder een andere keuze heeft. Daarbij wordt ook aangegeven dat de oude halte bij het oude postkantoor weer opnieuw gebruikt kan worden. Die halte is er niet meer en er is geen ruimte voor een (wettelijk verplichte) toegankelijke halte van minstens 1,5 meter breed. Alleen de auto wordt (weer) geen strobreed in de weg gelegd. In de plannen voor de Gijsbrecht worden de fietsers gebruikt als levende verkeersregelaars. Het autoverkeer zou daar niet belemmerd kunnen worden omdat er anders negatieve effecten zullen zijn elders. Het onderzoek van Goudappel (en ook eerdere onderzoeken) hebben aangetoond dat de effecten op omliggende straten minimaal zullen zijn, maar het belangrijkste is dat zij geen uitspraken durven doen over de verkeersveiligheid als er geen aanvullende maatregelen genomen worden om de snelheid van het autoverkeer te beperken. En dat terwijl de Gijsbrecht een belangrijke school fietsroute is. Dus: neem uzelf serieus en laat de prioriteitsstelling Openbare ruimte sturing geven naar de vele projecten en gebiedsagenda's. Mogelijk biedt de concept gebiedsagenda centrum een lichtpuntje. In het concept dat 11 april in het college is vastgesteld wordt erkend dat de Noord- Zuid fietsroute over de 's-Gravelandseweg een belangrijke fietsroute is die fietsvriendelijker moet worden. Daarin blijven de fietsroutes over de Kerkbrink gehandhaafd. Mag ik aannemen dat hier sturende werking van uitgaat naar de schetsontwerpen voor de Kerkbrink. The proof of the pudding is still the eating. En over de fietsbrug: Deze investering 'ín de fiets' zou beter gedaan kunnen worden in een fietsenstalling onder de Kerkbrink. Uitnodigende toegang naast het museum. De gemeente deed ter plekke eens een soortgelijke investering in een parkeergarage met plek voor 400 auto's. Waar blijft de evenknie voor fietsers nu de bibliotheek daar komt en het ontwerp geen fietsenstallingen omvat? Kortom De prioriteitstelling uit de Omgevingsvisie is alleen greenwashing, tenzij een eerste echte stap wordt gezet om de auto als 'sluitstuk' te benaderen. Recente plannen laten het tegendeel zien!	93

Zienswijze Omgevingsvisie

Hilversum, 14-04-2023

Geachte Gemeenteraad van Hilversum

Graag deel ik hierbij mijn zienswijze op de concept-Omgevingsvisie van Hilversum.

De concept Omgevingsvisie is een uitvoerig document geworden, waarin uitgebreid wordt stilgestaan bij de huidige situatie en hoe die zo gekomen is. Dit biedt op zich goede handvatten voor een heldere en daadkrachtige visie. Echter, na de uitvoerige beschrijving verwacht ik een duidelijke visie op de uitdagingen die Hilversum heeft, maar ik constateer:

>>Gebrek aan daadkracht, leiderschap en ambitie

Terecht wordt de complexiteit en de urgentie van de situatie in de wereld, Nederland en Hilversum benoemd:

We hebben te maken met een vluchtelingencrisis, een woningcrisis, een energiecrisis, een stikstofcrisis en een klimaatcrisis. Maar we leven ook in een tijd van nieuwe kansen.

Wat in deze Omgevingsvisie echter ontbreekt, is een **daadkrachtig** antwoord. Er wordt een visie geschetst, met veel algemeenheden, vragen zonder antwoord, bekende trends, vergezichten, of verwijzingen naar andere documenten en processen.
Het blijft zo 'voor elk wat wils'. Keuzes worden zo doorgeschoven naar toekomstige besturen, of herhalen reeds gemaakte keuzes (bv. betaald auto parkeren).
Dat gaat in tegen het idee van deze visie die juist keuzes zou moeten maken en kaders dient te stellen. Een voorbeeld is het gebruik van de term 'stip aan de horizon' in plaats van 'doel'. Er wordt hier **leiderschap** en **ambitie** verwacht. Alleen dan kunnen daden bij woorden worden gevoegd.

Deze visie voelt aan als een landkaart. Wat echter nodig is, is navigatie.
Alleen dan kan de bestuurder zijn doel bereiken.

>>Er wordt geen recht gedaan aan de participatie

Het gaat al aan het begin fout. De Omgevingsvisie zegt recht te doen aan de participatie van vele Hilversummers in de afgelopen jaren. Dat is ook nog eens wettelijk verplicht, voorgeschreven door de Raad, en vooral: ook zeer wenselijk.

Voor de Omgevingsvisie is daarom een uitgebreid participatieproces doorlopen, dat is gebaseerd op het bestuurlijk Plan van Aanpak van de gemeenteraad (maart 2021).

en

De gemeenteraad heeft besloten dat de denkrichting uit de participatie de basis vormt voor de Ontwerp Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie stelt, dat dit is gelukt, en dat er een 'redelijk eenduidige denkrichting' is:

De participatie schetst duidelijk wat in de samenleving leeft […]
De participatie leidt tot een redelijk eenduidige denkrichting. Inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties zijn het over veel zaken eens en waar ze dat niet zijn geeft het stadsgesprek veel richting.

Echter, als we kijken naar de waarden die echt uit de participatie naar voren springen, dan doet de Omgevingsvisie daar maar zeer gedeeltelijk recht aan:

1. Inwoners willen **meer groen *in* de stad**. Dat staat vermeld in de visie, maar niet concreet; er wordt geen normering gegeven voor bijvoorbeeld het aantal vierkante meter openbaar groen per inwoner; ook wordt nauwelijks recht gedaan aan de verdeling van het groen, met grote verschillen tussen wijken op dit gebied; en er

worden geen keuzes gemaakt. Meer groen kan niet anders betekenen dan minder…..;

2. Inwoners willen **meer groen *om* de stad**. Hieraan wordt tegemoetgekomen: er wordt, heel concreet en terecht, gesteld dat er geen woningbouw meer in de natuur plaatsvindt. Ik neem aan dat dat ook voor (auto) infrastructuur geldt, maar dat staat er niet;

3. Inwoners willen **meer ruimte voor de fiets**, lopen, spelen en ontmoeten; ook dit wordt slechts zeer gedeeltelijk geschetst in de visie (zie verder bij Fiets en Auto);

4. Inwoners waarderen de kwaliteit van **architectuur**, of het nu om oudere of nieuwere gebouwen gaat; echter, **Erfgoed** wordt alleen genoemd bij lopende projecten, benoemd als leemte, of als bestaande 'Hilversumse waarde'; **Architectuur** wordt genoemd als historisch, als bestaande kwaliteit of als het vage 'architectuur en buitenruimte in samenhang ontwikkelen', maar niet als doel; hierdoor leggen we niet vast dat we hoogwaardige architectuur en kwaliteit van buitenruimte willen blijven ontwikkelen en aanleggen; dit moet uiteraard concreet worden uitgewerkt, zodat bijvoorbeeld in een Stationsgebied niet alleen maar eentonige blokkendozen en woonflats zullen verschijnen;

Kortom, er wordt **geen recht** gedaan aan de participatie. Een traject van ongeveer 3 jaar, waarin vele Hilversummers die hun mening hebben gegeven. Laat dat niet verloren gaan.

Mobiliteit

Maar liefst **76%** van de Hilversummers die meededen in de participatie willen **meer ruimte voor de fiets**, zo nodig ten koste van de auto. En dat is nodig ook. Het is overduidelijk dat we er niet komen met het aanleggen van enkele fietspaden. Het is goed te lezen dat er wordt ingezet op snelfietspaden, duidelijker routes, en fietsstraten. Dit zijn prima maatregelen, maar ze vormen slechts het begin van een transitie die in veel andere steden al lang is ingezet, en hoognodig is. Allereerst het *waarom*:

- Fietsen is veruit de meest **duurzame**, want energie-efficiëntste, vorm van mobiliteit;

- Fietsen is goed, en hard nodig, voor het **klimaat**: het veroorzaakt geen fijnstof, broeikasgas of geluidsoverlast; fietsen is zo de beste manier om de **CO_2**-reductiedoelen te halen;

- Fietsen nemen (volgens het *World Resources Institute*) ongeveer een factor 10 **minder ruimte** in dan auto's; deze ruimte is hard nodig voor natuur, woningbouw, en ontmoeting;

- Fietsen is de makkelijkste, goedkoopste, en meest effectieve manier om **gezondheid** en beweging te bevorderen; behalve een groter welzijn heeft dit ook een forse zorgkostenreductie als gevolg;

- Fietsen zijn **veiliger** dan gemotoriseerd verkeer;

- Hilversum is bij uitstek geschikt als **15-minuten-fietsstad**;

- Een sterke fietscultuur vergroot de **sociale veiligheid** van openbare ruimte;

- Fietsen is **inclusief**: er zijn veruit meer inwoners die de beschikking (kunnen) hebben over een fiets dan over een auto (in Hilversum 120.000 fietsen versus 50.000 auto's); fietsen verkleint zo sociale verschillen;

- Voor degenen die niet kunnen of willen fietsen is er het OV. Zeker nu (bijna) alle bussen EV zijn, valt het OV qua emissies, ruimtegebruik, verkeersveiligheid en inclusiviteit vererweg te prefereren boven de particuliere auto;

- Het terugdringen van het aantal auto's heeft een positief effect op de **doorstroming** van de auto's die overblijven, waardoor de bereikbaarheid voor noodzakelijk (autoverkeer) toeneemt;

De doelen en maatregelen die hiervoor nodig zijn:

- De fiets op **nummer één** in planning, uitvoering, budget en vooral ruimtegebruik, in mobiliteitsbeleid, maar ook in communicatie, uitstraling en city marketing;

- Actief gebruik van het **STOMP**-principe (stappen, trappen, OV, mobiliteit als service, en dan pas privé-auto) bij de inrichting van openbare ruimte;

- **Veiligheid** en **comfort** voor fietsers, door een slimmere inrichting van wegen en ruimte, waarbij ook rekening gehouden wordt met nieuwe vormen van fietsvervoer;

- **School-** en **sportlocaties** goed en vooral veilig bereikbaar per fiets, zodat ook kinderen zelf op de fiets erheen kunnen;

- **Voorrang** voor fietsers tenzij het niet anders kan, zodat doorfietsbaarheid ontstaat;

- Sterke terugdringing van de hoeveelheid openbare ruimte die **auto's** momenteel innemen, bijvoorbeeld de 40 hectare (!) aan autoparkeerplaatsen;
  Paragraaf 4.3.2 noemt "een betere openbare ruimte [..] kan alleen als het ruimtebeslag van de (stilstaande) auto in de stad afneemt." maar specificeert dit niet verder;
  het beprijzen van parkeerplaatsen is (als huidig beleid) hier een goede eerste stap;

- Een maximum snelheid van **30 km/u** binnen de gehele bebouwde kom, behalve op de buitenring en enkele uitvalswegen met gescheiden rijbanen auto/fiets;

- Hoogwaardige **fietsstraten** van het centrum, via de Dudok-radialen, naar alle wijken, en aansluitend op de genoemde snelfietsroutes;

- **Vanzelfsprekendheid** van het nemen van de fiets, waar men nu nog de auto pakt voor korte ritten zoals naar school (!), werk, sport of ontspanning;

- Het ontmoedigen of afsluiten van **autoroutes** waarbij herkomst en bestemming niet ter plaatse liggen (zoals de route Utrecht – MediaPark via de binnenring); een deel van het autoverkeer zal hierdoor ook verdampen (worden vervangen door ander vervoer);

- Een forse vergroting van de **stallingscapaciteit** in en rond centrum en stations; de geplande 7000 plekken komen nu immers deels in de plaats van bestaande;

- Actief **inclusiviteitsbeleid** voor de fiets, waardoor groepen inwoners die nu niet kunnen of durven fietsen gemotiveerd worden de fiets te pakken;

- Het concept '**De Nabije Stad**' als doel, en niet slechts als "stip op de horizon"; indien voorzieningen nabij zijn is er immers minder mobiliteit benodigd;

De Omgevingsvisie moet hierin dus veel ambitieuzer en concreter zijn.

Verder:

De genoemde **fietsbrug** over het spoor hoort niet in de Omgevingsvisie thuis, maar eventueel in een Uitwerkingsprogramma. Overigens komt deze brug niet ten gunste van fietsers, maar van een grotere autocapaciteit van de afrit naar het MediaPark.

Het OV wordt in verschillende plannen van de gemeente achtergesteld ten opzichte van de particuliere auto. Voorbeelden zijn:

- Herinrichting Schapenkamp: de vrije busbanen verdwijnen hier, waardoor bussen (zeker op zaterdag) in de autofile terecht komen en dus reistijd verliezen

- Bij de herinrichting van de Kerkbrink is het voornemen om daar voor de bus geen plaats meer te hebben. Dat betekent dat de bus moet omrijden via de Stationsstraat en het Melkpad. Dit betekent extra reistijd, extra kilometers en dus voor de reizigers extra kosten.

- De geplande bushaltes voor de omgeleide bussen (Melkpad en Oude Torenstraat) liggen ten opzicht van het centrum aan de overkant van de weg, waardoor reizigers de drukke centrumring moeten oversteken. Nu nog zijn de haltes Groest en Herenstraat zonder oversteken van de centrumring te bereiken.

- Het ombouwen van de Stationsstraat naar een fietsstraat (in de plannen van de stationsomgeving) betekent dat de bus een nog langere omweg moet maken, dus nog meer reistijd, nog meer kilometers en nog meer kosten voor de reizigers.

- De extra reistijd en kilometers leiden ook tot extra kosten. Die zullen niet door de vervoerder of door de concessieverlener, de provincie, worden bij geplust. Met andere woorden deze ontwikkelingen zullen leiden tot een verdere verschraling van het OV in Hilversum.

- De bereikbaarheid van het Tergooi ziekenhuis verslechtert na de verhuizing. De HOV halte is 750 meter verwijderd van de hoofdingang en de buslijn die wel bij de hoofdingang komt rijdt maar 1 keer per uur en niet 's avonds. Het Tergooi wordt hierdoor ongeveer het slechts per OV bereikbare ziekenhuis van Nederland.

De passage 'Wij willen waken voor een **gepolariseerde discussie** en denken dat de auto in de komende jaren nog een belangrijke sociaaleconomische functie heeft.' is misplaatst. Uiteraard blijft er de komende jaren nog behoefte bestaan aan vervoer per auto. De kunst is hierbij juist de *onnodige* autoritten te doen verdampen en zo de vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen te doen afnemen. Dat kan middels een pakket van beprijzing, herinrichting van ruimte en overig beleid dat niet gepolariseerd maar juist richtinggevend en helder dient te zijn. Zo *ontstaat* juist een groter draagvlak.

Draagvlak is niet iets wat er gewoon is (of niet), maar draagvlak kun je creëren door een goed verhaal te hebben, dat uit te leggen en daarover in discussie te gaan. Dat is ook leiderschap tonen.

Overigens zullen ook de autoritten die wél nodig zijn profiteren van dit beleid.

Natuur en Groen

Zoals gezegd, het is uitstekend dat we niet meer gaan bouwen in de natuur. Er zijn grenzen aan de groei, en dit is een heel duidelijke en concrete.

Tegelijkertijd zijn er lopende projecten die hier tegenin gaan. Dit zijn de nieuwbouwplannen in de gebieden Anna's Hoeve en Crailo. Laten dit de laatste uitbreidingen in de natuur zijn.

De grootste misser hier is het **doorschuiven van verantwoordelijkheid**:

Wij geven dit verder handen en voeten in het programma Groen en in de gebiedsagenda's.

Dit is zeer onvoldoende. Er is (hard) een visie nodig op groen, alleen al omdat dit nauw verweven is met zo'n beetje alle andere ruimtelijke aspecten van de Omgevingsvisie.

Ruimtegebruik

Er wordt terecht gesteld dat de druk op de openbare ruimte alleen maar toeneemt:

En als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.

Dit is cruciaal. Groen, woningen, mobiliteit, ontmoeting, maar vooral *leefbaarheid*, doen alle een beroep op de schaarse ruimte. Er worden enkele maatregelen voorgesteld om dit in goede banen te leiden: hoogbouw, meervoudig ruimtegebruik, alternatieven voor de auto. Prima, maar niet voldoende.

Ten eerste: het wordt niet duidelijk welke functies *minder* openbare ruimte toegewezen gaan krijgen. Paragraaf 4.2 (Ruimtelijke keuzes) benoemt dit echter niet verder. Paragraaf 4.3.2 typeert dit: vijf maatregelen die vragen om *meer* ruimte, en nul die *minder* ruimte vergen.

Ten tweede: doordat we niet in de natuur gaan bouwen, maar er wel ambitie is voor groei, ontstaat *verdichting* van de stad. Dit heeft weer (nadelige) effecten op ruimte, mobiliteit, die je extra zal moeten compenseren. De maatregelen zoals voorgesteld zijn hiervoor onvoldoende.

Tenslotte: er worden, ook hier, geen stevige keuzes gemaakt. Keuzes die wel hard nodig zijn. Keuzes die jarenlang gaan bepalen hoe Hilversum er uit ziet. Keuzes die doorwerken in volgende generaties. Cruciale keuzes, dus.

Tenslotte

Naast het proces om tot een Omgevingsvisie te komen, lopen er nog een aantal andere, meer concrete, programma's. Te noemen zijn: herinrichting Kerkbrink, herinrichting Gijsbrecht van Amstelstraat. Stationsomgeving en gebiedsagenda centrum.

Wat opvalt in deze projecten / programma's is dat elke verwijzing naar de Omgevingsvisie ontbreekt. Nou zou het kunnen zijn doordat dit komt omdat de Omgevingsvisie geen richting geeft, zoals ik hierboven heb geschetst. In de Uitwerking (tot nu toe) van de Omgevingsvisie klopt dat ook. Maar conform de participatie, de analyse van de huidige situatie en de uitdagingen van de klimaatverandering, is het wel erg schrijnend dat het er op lijkt dat bij de genoemde programma's geen enkele relatie wordt gelegd met de Omgevingsvisie (behalve dat een projectleider zei dat daar nog geen rekening mee gehouden hoefde te worden omdat de Omgevingsvisie nog niet is vastgesteld.....).

Ik verwacht van een competent bestuur en een professioneel ambtenaren apparaat, dat er met de uitkomsten van de participatie (het gaat niet om het aantal bijeenkomsten wat is georganiseerd, maar om wat er gedaan is met de opbrengsten ervan) en de interne afstemming tussen de verschillende afdelingen en projectteams leidt tot een coherente visie (daar zijn tegenwoordig heel geode tools voor).

Samenvattend

Al het bovenstaande kan worden beschouwd in twee categorieën: het maken van **betere** keuzes (met name over ruimtegebruik, fiets en groen), en het maken van **steviger** keuzes (leiderschap, participatie en duurzaamheid).

Mijn advies aan Raad en College is dan ook: herschrijf de Omgevingsvisie zodat deze recht doet aan bovenstaande keuzes.

Het is uiterst belangrijk dat we nú nadenken over een gerichte, concrete en coherente visie die antwoord wil bieden aan de grote (ruimtelijke) vraagstukken die in Hilversum, maar ook in Nederland, leven. En dat volgens de participatie die hiertoe heeft plaatsgevonden.

Belangrijk hierin is om niet de verantwoordelijkheid door te schuiven naar toekomstig bestuur, maar juist lijnen uit te zetten die zullen leiden tot een beter, leefbaarder, Hilversum.
Niet het openlaten van alle keuzes, maar juist het stellen van duidelijke kaders is cruciaal. En ja, sommige keuzes doen op korte termijn wat pijn.

Tenslotte citeer passage uit de reactie van PlanMER op deze Omgevingsvisie:

"*Wil de gemeente al haar doelen voor alle beleidsvelden realiseren, dan zou de Omgevingsvisie veel ambitieuzer moeten zijn, met veel meer en verdergaande maatregelen dan die zijn geformuleerd.*"

Dit vat één en ander wel heel goed samen.

Gegeven de belangen die er vooral voor toekomstige generaties op het spel staan, en het gebrek aan keuzes in het huidige concept roep ik op tot een betere en sterkere Omgevingsvisie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e Hilversum

5.1.2.e