REACTIENOTA
ONTWERPSTRUCTUURVISIE
BRUISEND HART

25 januari 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel van de structuurvisie 3
1.3 Proces 3
1.4 Opzet reactienota 3
2. Stappen in het proces 4
3. Beantwoording individuele reacties 6

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Bruisend Hart vindt zijn oorsprong in de Gebiedsagenda 1221 (verder: de gebiedsagenda). Het beslaat het gebied van het Oosterspoorplein en delen van de Larenseweg, Kleine Drift en Zuiderweg. In de gebiedsagenda wordt de ambitie geuit om hier een meer bruisende plek van te maken, met meer groen, zitgelegenheden en ruimte voor kleinschalige activiteiten. In de gebiedsagenda staat dat dit in een ontwikkelkader vorm moet krijgen.
In samenspraak met bewoners, ondernemers, eigenaren en andere partijen zijn verschillende varianten voor het Bruisend Hart opgesteld. Door middel van verschillende participatieronden is een voorkeursvariant opgesteld en door de gemeenteraad vastgesteld op 6 oktober 2021. Deze voorkeursvariant is uitgewerkt in het ontwikkelkader, oftewel de structuurvisie Bruisend Hart.

1.2 Doel van de structuurvisie

De structuurvisie voor Bruisend Hart geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rond het Oosterspoorplein plaatsvinden. Daarnaast is de structuurvisie nodig om het voorkeursrecht te behouden. Daarmee heeft de gemeente recht op eerste koop van de gronden en panden in het gebied.

1.3 Proces

Het college van B en W heeft de ontwerpstructuurvisie Bruisend Hart ter inzage gelegd. Van 11 november 2021 tot 10 december 2021 heeft iedereen de mogelijkheid gehad om een reactie te geven op de ontwerpstructuurvisie.
Op basis van de ontvangen reacties is de structuurvisie aangevuld en aangescherpt. Deze aangepaste structuurvisie wordt, tezamen met de reactienota, aan de gemeenteraad voorgelegd ter besluitvorming.

1.4 Opzet reactienota

In deze reactienota zijn de ontvangen reacties gebundeld, samengevat en van een antwoord voorzien. In hoofdstuk 2 wordt het doorlopen proces weergegeven. In hoofdstuk 3 zijn de individuele reacties van een antwoord voorzien. Per reactie is aangegeven of en zo ja, welke wijzigingen naar aanleiding hiervan in de structuurvisie zijn doorgevoerd.

2. Stappen in het proces

Het opstellen en vaststellen van de structuurvisie verloopt in een aantal stappen. Deze stappen zijn hieronder toegelicht.

1	**Aankondiging** **december 2020**
	In een BVS op 2 december 2020 is een toelichting gegeven op het gebied en het bestuurlijk proces, de planning en de participatieaanpak om te komen tot een structuurvisie.
2	**Eerste participatieronde – opstellen varianten** **Maart 2021**
	In de periode januari t/m half maart 2021 hebben we met input van bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en eigenaren gewerkt aan het formuleren van enkele varianten. Er zijn drie verschillende varianten opgesteld: 1) Huidige structuur, 2) Park en 3) Plein.
3	**Collegebrief voortgang** **Januari – maart 2021**
	In de collegebrief '*Voortgang structuurvisie Bruisend Hart'* van 3 maart 2021 is uw raad geïnformeerd over het 'Actieplan Participatie Bruisend Hart', de stand van zaken van de participatie en de planning om te komen tot een voorkeursvariant en de besluitvorming van de structuurvisie.
4	**Besluitvorming voorkeursvariant** **April en mei 2021**
	In april 2021 heeft het college van B en W haar voorkeur uitgesproken voor de variant 'plein'. De openbare ruimte wordt in die variant meer de wijk in verplaatst en er komt bebouwing langs het spoor met een volwaardige entree van het station en bebouwing aan de Larenseweg. Deze voorkeursvariant heeft het college van B en W op 12 mei 2021 voorgelegd aan de raadscommissie. Tijdens deze raadscommissie is aan de wethouder gevraagd om de drie varianten inclusief de variant van twee buurtbewoners eerst voor de leggen aan de buurt zodat zij meer inzicht krijgen in de mening van de bewoners, ondernemers en gebruikers.
5	**Voortgang – collegebrief herijking proces** **Juni 2021**
	In de collegebrief '*Herijking proces Bruisend Hart en beantwoording art. 41 vragen SP'* van juni 2021 is uw raad geïnformeerd over het herijkte proces om te komen tot een voorkeursvariant, de participatiewijze, de planning en het proces.
6	**Tweede participatieronde – voorleggen verschillende varianten** **Juni en juli 2021**
	Het streven is een breed gedragen structuurvisie en daar hoort ook een breed gedragen voorkeursvariant bij. Om zoveel mogelijk mensen te bereiken zijn de drie varianten en de variant van de bewoners voorgelegd door middel van een enquête. 572 mensen hebben gereageerd op die enquête, dat zorgde voor een duidelijk beeld dat mensen belangrijk vinden: groen en (sociale) veiligheid. Naar aanleiding van deze participatieronde is er een nieuwe voorkeursvariant opgesteld: 'Groen Park'.
7	**Besluitvorming voorkeursvariant 2**

	September en oktober 2021
	Op 6 oktober 2021 heeft het college van B en W haar nieuwe voorkeursvariant ‘Groen Park’ ter besluitvorming aan u voorgelegd. Deze variant is met grote meerderheid vastgesteld door uw gemeenteraad.
8	**College van B en W legt structuurvisie ter inzage** **November en december 2021**
	De vastgestelde voorkeursvariant is verwerkt in de ontwerpstructuurvisie Bruisend Hart. In deze structuurvisie staat een beschrijving van de variant, een samenvatting van het vigerende beleid dat van toepassing is op het gebied en is de toekomst van Bruisend Hart beschreven. Het college heeft de ontwerpstructuurvisie op 11 november voor vier weken ter inzage gelegd, tot 10 december 2021. In de periode van ter inzage legging zijn in totaal vijf reacties ontvangen. De gemeente bedankt de indieners voor de moeite die ze hebben genomen om een reactie in te dienen.
9	**Besluitvorming over de structuurvisie Bruisend Hart** **Maart 2022**
	De reacties zijn samenbracht in voorliggende reactienota en van een antwoord voorzien. De reacties en adviezen hebben geleid tot diverse aanvullingen en aanscherpingen in de structuurvisie. De gewijzigde structuurvisie wordt met voorliggende reactienota ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

3. Beantwoording individuele reacties

In totaal zijn vijf reacties ontvangen van bewoners, bewonersorganisaties, NS en ProRail. Elke reactie is in dit hoofdstuk van een antwoord voorzien. De reacties van bewoners en bewonersverenigingen zijn geanonimiseerd vanwege privacyregels doormiddel van een nummer (bekend bij degene die de reactie heeft ingediend) kunnen de antwoorden eenvoudig worden opgezocht.

Indiener (zaaknr)	Reactie-nummer	Reactie	Antwoord	Verwerkt	Zo ja, waar
1085535	01	In het ontwerp mis ik een kiss-and-ridezone bij het Oosterspoorplein. Inwoners van "over het spoor" kunnen zonder deze zone geen bezoek e.d. halen en brengen vanaf het station, en moeten nu via het drukke centrum rijden.	De structuurvisie inclusief de kaarten geeft een globale weergave van wat waar komt, met name bebouwing en openbare ruimte. Aan beide zijden van het huidige Oosterspoorplein zal een kiss-and-ridezone worden gerealiseerd. Op pagina 24 van de structuurvisie is dit grafisch weergegeven.	Nee	
	02	Verder mis ik parkeerplaatsen. Als we mensen de trein in willen krijgen, dan moet er voor de inwoners aan de rand van Hilversum wel een mogelijkheid zijn om hun auto bij het spoor te parkeren.	De gemeente stimuleert het gebruik van ov, fiets en te voet richting het centrum en het station. Het faciliteren van parkeervoorzieningen ten behoeve van ov-gebruik past hier niet binnen en is daarom geen onderdeel van Bruisend Hart.	Nee	
Stichting BOB-H	01	Er is te weinig aandacht voor het aanleggen van substantieel groen.	In de voorkeursvariant voor Bruisend Hart, 'Het Groene plein', wordt substantieel veel groen toegevoegd, zeker ten opzichte van de huidige situatie. Ook in de structuurvisie is groen een van de belangrijkste thema's en een van de opgaven. Wij herkennen ons dan ook niet in het oordeel dat er te weinig aandacht is voor het aanleggen van groen. In het stedenbouwkundig plan zal net als de andere thema's, het thema groen verder worden uitgewerkt. Dit kan op maaiveldniveau zijn, maar ook op gebouwniveau (groene gevels, groene daken, binnentuinen).	Nee	
	02	Het zal nog jaren duren voor er daadwerkelijk begonnen kan worden met de bouw, daarom is het een uitgelezen kans om het huidige Busremise terrein bij het plan te betrekken. Op die plek een Central Park Hilversum aanleggen, dit om de verhouding groen en beton weer enigszins in balans te krijgen. Helaas zet de gemeente in op excuus groen : "tijdelijke Kwekerij", en wat groen decoratie in de huidige Bruisend Hart plannen.	De gronden van de busremise zijn niet in eigendom van de gemeente, maar van een ontwikkelaar. Bovendien worden deze gronden de komende jaren nog gebruikt door Connexxion/Transdev als busremise gedurende de busvervoerconsessie 2021-2030. Ontwikkeling van dit gebied is daarom op dit moment niet aan de orde. Een eventuele ontwikkeling van dit gebied na die tijd ligt bij de ontwikkelaar. Zie daarvoor ook de brief die op 29 september 2020 aan de gemeenteraad is verstuurd, met een afschrift aan uw stichting.	Nee	

			In vervolg op de structuurvisie wordt het stedenbouwkundig plan gemaakt. Dit is een gedetailleerde uitwerking van de structuurvisie. In het stedenbouwkundig plan wordt ook de verbinding gemaakt met de omgeving. Daar hoort de busremise natuurlijk bij, maar ook andere locaties rondom Bruisend Hart. Als de gronden van de busremise beschikbaar komen, zal op dat moment moeten worden nagegaan op welke manier het gebied kan worden ingevuld en welke rol de gemeente hierin kan of wil nemen. In het op 8 december 2021 door de gemeenteraad vastgestelde BKP+ 1221 is de busremise benoemd als één van de ontwikkellocaties. Bij een eventuele ontwikkeling van deze locatie zal een gebiedspaspoort worden opgesteld. Van een mogelijke aankoop van de gronden door de gemeente is geen sprake. De Kwekerij zal tijdelijk op het Oosterspoorplein worden gevestigd, zolang de plannen voor het gebied nog in voorbereiding zijn. Dit is dus geen alternatief voor de plannen, maar wel een tijdelijke verbetering en vergroening van het gebied. Het groen dat in de toekomstplannen voor Bruisend Hart is beoogd, is kwalitatief en kwantitatief van grote waarde.		
	03	Wij denken dat als het plan uitgebreid wordt met een central Park Hilversum (1.1 ha) dat dit voor een groter draagvlak zal zorgen. De eigenaar van de gronden van de busremise is bereid om over een ruil van de grond te willen praten met het gemeentebestuur	Zie antwoord reactie nr. 2.	Nee	
	04	Uiterlijk 2029, en waarschijnlijk eerder, zal de busremise verdwijnen. Dat betekent dat het realisatie traject in tijd ongeveer gelijk loopt met Bruisend Hart. Een kans om er een geïntegreerd plan van te maken dat meer draagvlak van de omwonenden zal opleveren.	Zie antwoord reactie nr. 2.	Nee	

1085620	01	Hoewel het begrijpelijk is dat Bruisend Hart in samenhang met de ontwikkeling van het Stationsgebied wordt bekeken, zou het beter in samenhang met heel de wijk 1221 moeten worden bekeken. Anders ontbreekt de integraliteit en ontstaat een postzegelbeleid. Het Oosterspoorplein is een knooppunt van 1221 en heeft een enorme impact in de wijk. Alles wat daar gebeurt, heeft zijn weerslag op de direct omliggende buurten en omgeving. Dan is het een omissie om het daar niet bij te betrekken. Uit dit plan blijkt uit niets, dat daar naar gekeken is.	De structuurvisie voor Bruisend Hart heeft betrekking op het Wvg-gebied (Wet voorkeursrecht gemeenten) dat door de gemeenteraad in september 2019 is aangewezen. Maar dit gebied staat niet op zichzelf. In de Gebiedsagenda 1221, met Bruisend Hart als één van de prioriteiten, is een integrale visie op heel 1221 gegeven. De structuurvisie bouwt hierop voort en geeft een richting voor dit specifieke deelgebied. Daarbij zijn de effecten van de ontwikkelingen in Bruisend Hart op het omliggende gebied (zoals verkeersstromen) in ogenschouw genomen. Daarnaast is Bruisend Hart ook onderdeel van (de functies van) het stationsgebied. Eén van de uitgangspunten is om een tweezijdig station te maken, in plaats van een achterzijde. Het gebied heeft een functie voor de buurt en een stationsfunctie.	Nee	
	02	De bereikbaarheid van 1221 wordt beperkt door de sluiting van de kleine spoorbomen, waarmee de barrièrewerking van het spoor wordt versterkt.	Over de sluiting van de kleine spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer én het open houden van de overweg voor voetgangers en fietsers heeft de gemeenteraad op 6 oktober 2021 een besluit genomen. Dit valt buiten de scope van de structuurvisie.	Nee	
	04	Door de knip van de Kleine Drift en het afsluiten van de Boerhaavestraat van de Eemnesserweg en door van de Noorderweg eenrichtingsverkeer te maken wordt de bereikbaarheid en het interwijkverkeer nog verder beperkt.	In het raadsbesluit van 6 oktober 2021 heeft de gemeenteraad zich, naast het besluit tot afsluiting van de kleine spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer, ook uitgesproken over de verdere uitwerking van het advies van de Werkgroep Kleine Spoorbomen. Hierin is het voorstel opgenomen om de Noorderweg tussen de Larenseweg en de Simon Stevinweg éénrichtingsverkeer te maken voor gemotoriseerd verkeer. De bereikbaarheid van de wijk blijft gegarandeerd via o.a. de Jan van der Heijdenstraat, Larenseweg,	Nee	

			Eemnesserweg, Kleine Drift en de Minckelersstraat.		
	05	Er wordt in het verkeerskundig rapport maar beperkt ingegaan op de consequenties voor de bereikbaarheid en doorstroming in de wijk. Bovendien is het effect van een herstel van de historische noord-zuidverbinding langs het spoor niet meegenomen. Voorspelbaar is toename van het sluipverkeer in straten die daar èn niet voor geschikt zijn èn bovendien niet aangewend zouden mogen worden voor doorgaand verkeer. Het voorstel om de aansluiting van de Boerhaavestraat met de Eemnesseweg en Larenseweg af te sluiten veroorzaakt toename van sluipverkeer in o.a. Bakkerstraat (woonerf), Ampèrestraat (woonerf) en de Professor Poelsstraat (woonerf).	In het verkeerskundig onderzoek wordt getoond wat de gevolgen zijn van de verkeerskundige maatregelen op de wegen in 1221 en daarbuiten. Te zien is dat op sommige wegen de verkeersintensiteit afneemt en op andere toeneemt: de verkeersstromen verschuiven. Geconcludeerd wordt dat er geen duidelijke routes zijn die de bestaande overnemen. Ook is duidelijk dat, als gevolg van de maatregelen, verkeer meer ´naar buiten wordt gedrukt´: verkeer gebruikt routes en wegen buiten de wijk om. Dit betekent dat de verkeersveiligheid binnen het plangebied van Bruisend Hart en dat van de omliggende woonstraten en -erven over het algemeen wordt vergroot. Volgens het verkeersonderzoek zal alleen de Ampèrestraat meer wijkverkeer gaan verwerken. Dat is geen sluipverkeer. Juist door het afsluiten van het Oosterspoorplein voor gemotoriseerd verkeer wordt verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de wijken (oftewel: het sluipverkeer) geweerd.	Nee	
	06	Het verkeerskundig onderzoek is gekoppeld aan een lagere parkeernorm. Hoe realistisch is dat? Er zal elders geparkeerd worden, waar andere wijken de dupe worden. Er moeten dan ook goede en aantrekkelijke alternatieven worden geboden.	Het beleid van de gemeente (zie hiervoor o.a. de Mobiliteitsvisie 2040 en de Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten) is erop gericht om mensen te stimuleren zich met de fiets, het openbaar vervoer of lopend te verplaatsen. In de uitvoeringsplannen van de Mobiliteitsvisie wordt gewerkt aan de uitwerking hiervan. Te denken valt aan parkeerhubs aan de randen van Hilversum, fijnmazig openbaar vervoer en het stimuleren van deelvervoer.	Nee	
	07	De gemeente werkt zichzelf hier bovendien tegen: want hoe kan het dan bestaan, dat de gemeente bij opgesplitste woningen in 1221 aan alle aanvragers een parkeervergunning verstrekt? Dan	Een van de criteria waaraan moet worden voldaan om een woning te mogen splitsen, is dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Indien dat niet kan, werken wij niet mee aan het splitsen van de woning. Als er	Nee	

		valt daar toch de eerste en de gemakkelijkste winst te behalen?	wel aan deze voorwaarde wordt voldaan en we medewerking verlenen aan het splitsen van de woning, dan wordt er geen parkeervergunning verleend, omdat parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. Voor woningen die al voor 2003 in gebruik waren, geldt een andere regeling, waardoor in dat geval wel recht bestaat op een parkeervergunning.		
NS Groep N.V.	01	Wij zijn door de gemeente geconsulteerd en herkennen in de structuurvisie punten uit de gevoerde gesprekken.	Wij vinden het fijn te vernemen dat u zich herkent in de structuurvisie. Ook in de volgende fasen trekken we als gemeente weer samen op met o.a. NS (als eigenaar) en ProRail om tot een gezamenlijk plan te komen.	Nee	
	02	Zowel het station als de openbaar vervoersfunctie komen in de structuurvisie nog onvoldoende naar voren. Hierdoor ontstaat het risico dat de gezamenlijke ambitie om een volwaardige stationsentree te creëren aan het Oosterspoorplein tekort wordt gedaan. Wij gaan hierover graag in gesprek.	De voorwaarde van een alzijdig station, met een volwaardige stationsentree is voor ons een hard kader. Dit wordt benoemd in hoofdstuk 1 van de structuurvisie en zal op meerdere plekken in de structuurvisie worden toegevoegd. Hoe dit precies vorm wordt gegeven is in dit stadium nog niet uitgewerkt. Uiteraard gaan wij daarover in een volgende fase het gesprek met u aan.	Ja	In paragraaf 2.2 (p. 12) en paragraaf 3.4 (p. 25 en 26) wordt de tekst aangevuld over de voorwaarde van een volwaardige stationsentree.
	03	Bij de kwaliteiten op pagina 5 ontbreekt het station. Kernkwaliteiten zijn wat ons betreft de openheid, zichtbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, met station Hilversum als middelpunt.	Dit betreft de samenvatting van de structuurvisie. Deze zal worden aangepast, zodat ook hierin het station en de opgaven en ambities worden benoemd.	Ja	In de samenvatting op pagina 5 wordt het station en de opgaven en ambities daarbij benoemd.
	04	Bij de opgave en ambitie op pagina 8 ontbreekt de passage om het station te voorzien van een volwaardige stationsentree, met voorzieningen zoals de fietsenstalling.	In hoofdstuk 1 van de structuurvisie wordt onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden en kaders, kernkwaliteiten, en opgaven en ambities. Het realiseren van een alzijdig station, met een volwaardige stationsentree aan deze zijde, wordt onder paragraaf 1.3 ‘randvoorwaarden en kaders’ benoemd. Dit zal ook op andere plekken in de structuurvisie worden toegevoegd.	Ja	In paragraaf 2.2 (p. 12) en paragraaf 3.4 (p. 25 en 26) wordt de tekst aangevuld over de voorwaarde van een volwaardige stationsentree.
	05	Bij functies op pagina 11 ontbreekt het station/openbaar vervoer. Daarnaast op het plaatje het station heeft een voorgevel zowel bij	De beelden in de structuurvisie worden aangepast, zodat op alle schetsen ook het station wordt aangeduid.	Ja	In de inleiding van hoofdstuk 2 wordt de stationsfunctie benoemd. In alle kaarten (pagina’s 10,

		entree aan de oostzijde als in het stationsgebouw aan het perron (glazen pui in halve cirkel).	De precieze vormgeving van de bebouwing en entrees is voor de fase van de structuurvisie een te hoog detailniveau. Dit wordt in een latere fase uitgewerkt, waarbij opnieuw participatie plaats zal vinden.		11, 13, 16, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 31, 36 en 37) is de stationsfunctie zichtbaar gemaakt.
	06	Op pagina 12 missen we voor het dagelijks functioneren van het station de parkeerplekken die nodig zijn voor storingsmonteurs. Parkeerplaats voor kiss-and-ride t.b.v. het station op maaiveld moet daarnaast behouden blijven.	Parkeerplaatsen voor dergelijke functies en voorzieningen zullen in het ontwerpproces in een volgende fase worden meegenomen. Deze functies kunnen eventueel ook een plaats krijgen in de te realiseren parkeergarage onder de nieuwe bebouwing aan het station.	Ja	Zie ook reactie op 1085616 over kiss-and-ride
	07	Het station ontbreekt als een van de voorzieningen aan het hellende straatje op pagina 15.	Dit zal worden toegevoegd in de tekst en aangepast in de kaarten.	Ja	In hoofdstuk 2, op pagina 15 wordt het station benoemd als een van de functies.
	08	Op pagina 31 heeft de stationsentree met stationsvoorzieningen de kleur roze van buurt-/centrumfunctie. Hiermee ontstaat de indruk dat er geen stationsfunctie is en/of er een vermenging van functies is, terwijl het station met stationsvoorzieningen een eigen functie heeft, die niet ingevuld kan worden met een buurt-/centrumfunctie. Wij stellen daarom voor in de legenda en tekening de functie van het station apart toe te voegen.	Het station wordt apart toegevoegd, zodat duidelijk is dat dit een aparte functie betreft.	Ja	De kaart in paragraaf 3.6, pagina 31, wordt aangepast.
ProRail b.v.	01	Wij hebben, 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 Structuurvisie.	De gemeente dankt u voor uw inbreng.	Nee	
	02	Wij zien bereikbaarheid per spoor als belangrijke voorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen die ook een mobiliteitsbehoefte hebben. Wij ondersteunen nieuwbouw van woningen langs het spoor, in de nabijheid van stations en de verdichting rond stations. Dat draagt bij aan de duurzame OV-bereikbaarheid in Nederland.	Ook voor de gemeente is dit belangrijk en de reden dat wordt ingezet op verdichting nabij ov-knooppunten.	Nee	
	03	Verzoek om nieuwe woningen, waar mogelijk, zo	De gemeente onderschrijft het belang van	Nee	

		dicht mogelijk bij het station te bouwen. Dan is de reis naar het station immers korter. De infrastructuur om het station te bereiken is er al.	woningbouw in de nabijheid van het station. Het plangebied van Bruisend Hart ligt direct naast het station. In de visie worden, naast andere functies, ook circa 180 woningen dichtbij het station beoogd.		
	04	Zoek voor bouwlocaties geen ruimte in het buitengebied, maar naar inbreidingslocaties in de naoorlogse uitbreidingswijken. Daar is nog veel ruimte. De infrastructuur om het station te bereiken is er al. Als er toch (ook) buiten de bebouwde gebieden naar uitbreidingsruimte gezocht wordt, neem dan gebieden aan de stadsrand in overweging, die met loop- en fietsroutes en stads-OV eenvoudig met het station te verbinden zijn	Bruisend Hart betreft een inbreidingslocatie, direct naast het station en sluit daarmee aan op uw visie	Nee	
	05	Overweeg bij compacte bebouwing (zoals appartementencomplexen) een lage parkeernorm. Combineer dit met het faciliteren van deelauto's.	Het beleid van de gemeente is hierop gericht. Dit is vastgelegd in o.a. de Mobiliteitsvisie 2040 en de Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten. In de uitvoeringsplannen van de Mobiliteitsvisie wordt gewerkt aan de uitwerking hiervan. Te denken valt aan parkeerhubs aan de randen van Hilversum, fijnmazig openbaar vervoer en het stimuleren van deelvervoer.	Nee	
	06	Heroverweeg het ontwerp van het klassieke wegprofiel, waar de auto domineert. Faciliteer de lopers en fietsers (met volledig vrijliggende fietspaden) eerst, en pas dan de auto. Dan blijft er ook ruimte over, omdat de auto de grootste gebruiker van openbare ruimte is.	In de visie voor Bruisend Hart wordt prioriteit gegeven aan de fietser en voetganger. Er worden diverse maatregelen genomen om de verkeerssituatie voor deze weggebruikers veiliger en aantrekkelijker te maken.	Nee	
	07	Verder verzoeken wij uw gemeente om ons - 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.	Uiteraard trekken wij als gemeente ook in de volgende fasen samen op met o.a. ProRail en NS om tot een gezamenlijk plan te komen, net als dat in deze fase het geval is.	Nee	
	08	Wij verzoeken u voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hieraan worden voldaan.	Nee	

		maken van de meest recente gegevens (Basisnet).			
	09	Wij verzoeken u voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hieraan worden voldaan.	Nee	
	10	Indien de structuurvisie 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 achten wij 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 raden wij u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Wij raden u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij de structuurvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijzen wij u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hieraan worden voldaan.	Nee	
	11	In de structuurvisie zijn percelen opgenomen die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. (verder te noemen “ProRail”). Wij merken in dit kader op dat deze percelen - zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail - niet mogen worden gebruikt. Deze percelen zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijke taken en voor eventuele toekomstige uitbreidingsplannen.	De gemeente is in nauw overleg met deze organisatie om tot een gezamenlijk gedragen plan te komen, waarbij de eigendomssituatie bekend is bij de gemeente.	Nee	
	12	De percelen van ProRail alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hiermee rekening worden gehouden.	Nee	

		uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. Bouwen naast het spoor mag geen belemmeringen opleggen aan het treinverkeer. Zo moet onderhoud en reiniging van ramen en gevel mogelijk zijn zonder buitendienststelling van het spoor en mogen ramen niet open kunnen boven het spoor of perron.			
	13	Het Spoorbeeld is opgesteld voor alle bij het spoor en de spooromgeving betrokken partijen. Het daagt al deze spoorse partijen uit om vanuit het perspectief van reizigers en omgeving met zorg en ambitie aan de opgaven op en rond het spoor te werken.	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal het Spoorbeeld als een van de uitgangspunten worden genomen.	Nee	
	14	Ovenwegen vormen een gevaarpunt tussen weg- en spoorverkeer. Wij verzoeken uw gemeente daarom contact op te nemen met ons indien de door uw gemeente voorgestelde visie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen effect kunnen hebben op de bestaande overwegen in uw gemeente.	Hier is in deze structuurvisie geen sprake van.	Nee	
	15	In verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag het waterpeil niet wijzigen. Tevens dient uw gemeente te borgen dat werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen.	Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal hier rekening mee worden gehouden.	Nee	
	16	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 wij u kortheidshalve verwijzen.	Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal hier rekening mee worden gehouden.	Nee	
	17	Wij verzoeken u zorg te dragen dat gronden welke momenteel voorzien zijn van de bestemming Spoonwegdoeleinden of Railverkeer, deze bestemming ook in de toekomst zullen behouden.	Bij het opstellen van het bestemmings-/of omgevingsplan zal hier te zijner tijd rekening mee worden gehouden.	Nee	

		Ook verzoeken wij uw gemeente om geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken.			
	18	De binnen het plangebied aanwezige onderstations mogen niet komen te vervallen. Tevens verzoeken wij u ervoor zorg te dragen dat de onderstations - net als in de huidige situatie - te allen tijde bereikbaar zullen zijn voor onderhouds- en hulpdiensten.	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hiermee rekening worden gehouden.	Nee	
	19	Zichtlijnen naar het station spelen een belangrijke rol in de vindbaarheid en herkenbaarheid van het station en wij willen deze graag in stand houden. Zien en gezien worden speelt ook een belangrijke rol in sociale veiligheid. Daarvoor is het van belang donkere hoeken en verstopplekken te voorkomen. De zichtbaarheid tussen de perrons en de omgeving is een kwaliteit die wij graag behouden, vanuit ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid en beleving. Het station moet voor hulpdiensten bereikbaar blijven, ook met motorvoertuigen.	Bij de uitwerking van de plannen in de volgende fasen, zal rekening worden gehouden met zichtlijnen en de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het station. Een goede sociale veiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij de inrichting van het Bruisend Hart.	Nee	
	20	Het station dient nu en in de toekomst voldoende ruimte te bieden voor reizigers. Onze prognoses laten zien dat er na 2040 een tekort aan ruimte voor reizigers zal ontstaan. Een mogelijke oplossing voor dit issue is het verbreden van de perrons. Daarvoor zou het buitenste spoor aan de oostzijde verder naar buiten gelegd kunnen worden. Bebouwing strak tegen het spoor aan maakt dat onmogelijk. Dit is voor ons daarom onwenselijk als beperking van toekomstige uitbreidingsmogelijkheden.	De gemeente is in nauw overleg met uw organisatie om tot een gezamenlijke planvorming te komen. Dit punt uit uw zienwijze en de gevolgen daarvan zijn op 13 januari 2022 bestuurlijk besproken. De komende maanden wordt dit nader uitgewerkt om met elkaar te komen tot het stedenbouwkundig plan.	Nee	
	21	Zowel aan de westzijde (Stationsplein) als aan de oostzijde (Oosterspoorplein) heeft het station te weinig ruimte. Het gaat dan met name om het zogenaamd ontvangstdomein. Op dit moment staan de voorzieningen die horen bij het ontvangstdomein op het Oosterspoorplein: kaartverkoopautomaat, reisinformatiescherm en de daarbij behorende opstelruimte. De stationshal aan de westzijde was al krap en dat wordt erger	Hier zal in de volgende fasen van de planvorming aandacht voor zijn en dit zal verder worden uitgewerkt. Aan de westzijde voeren NS en gemeente hierover reeds gesprekken.	Nee	

		door de toegang tot de nieuwe fietsenstalling. Ook aan de oostzijde is het wenselijk meer ruimte te creëren voor het ontvangstdomein, bij voorkeur in een stationshal.			
	22	Het is van belang te zorgen voor logische, overzichtelijke en sociaal veilige routes van/naar het station en de interwijktunnel. Aan de oostzijde bij, op of onder het Oosterspoorplein zal nog plek moeten worden gezocht voor 2.000 fietsen, volgens onze prognose. Er zal dus aan de oostzijde een fietsenstalling moeten komen met voldoende capaciteit, rekening houdend met sociale veiligheid, korte en logische routes naar het station en een goede aantakking op fietsroutes vanuit de omgeving.	Het realiseren van een fietsenstalling voor 2.000 fietsen is één van de harde randvoorwaarden van de visie en zal in de volgende fasen van de planvorming verder worden uitgewerkt.	Nee	
	23	De structuurvisie lijkt de huidige kiss-and-ridevoorzieningen (de rand van het plein, Kleine Drift) en de parkeerplekken voor deelauto's en mindervaliden aan het Oosterspoorplein bij de fietsenstallingen te saneren. Wij achten dat onwenselijk.	De structuurvisie gaat uit van de realisatie van een kiss-and-ridezone aan zowel de noord- als de zuidzijde.	Nee	
	24	Aangeraden wordt bij de inrichting van de stationsomgeving (beide zijden) de volgorde aan te houden van het Nieuwe Stationskwartier van Spoorbouwmeester. Dit is een uitbreiding van het zogenaamde STOMP-principe. In STOMP wordt eerst ruimte gegeven aan Stappen (voetgangers). Trappen (fietsers). Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en tot slot aan privé auto's. Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is het wel wenselijk een toegankelijke route op kleine afstand van de stationsentree te bieden.	De gemeente onderschrijft dit en de structuurvisie gaat al van dit principe uit. In de volgende fasen van de planvorming zal dit verder worden uitgewerkt.	Nee	
	25	Wij zijn voorstander van deelmobiliteit, maar kritisch op free-floating deelfietsen en deelscooters in het stationsgebied. Liever wijzen wij voor deelmobiliteit plekken aan in de fietsenstalling (voor deelfietsen) of in het	In de volgende fasen van de planvorming zal dit verder worden uitgewerkt.	Nee	

		omgevingsdomein (voor deelscooters en eventueel deelauto's).			
	26	Het is 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.	In de volgende fasen van de planvorming zal dit verder worden uitgewerkt.	Nee	
	27	Wij stellen ons als doel om in 2030 CO_2 neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen. Wij verzoeken u derhalve bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de zonnepanelen en indien nodig met ons in contact te treden, zodat voornoemde doelstelling voor 2030 haalbaar blijft.	In de volgende fasen van de planvorming zal dit verder worden uitgewerkt.	Nee	