

VERSLAG

Vergadering
Commissie RUIMTE
12 april 2017 in de raadzaal

Index verslag vergadering commissie Ruimte 10 april 2017

Algemeen

1.	Vaststellen agenda	3
2.	Mededelingen van de voorzitter	3
3.	Toezeggingen college	3
4.	Vaststellen verslagen vergadering commissie Ruimte 16 maart 2017	3

Portefeuille Ruimtelijke Ordening

5.	Mededelingen van en vragen aan wethouder Voorink	3
6.	Vooruit- en terugblik regionale aangelegenheden	6
7.	Hoorzitting: stedenbouwkundig plan verleggen Centrumring	6
8.	Vaststelling bestemmingsplan Neuweg 100	12
9.	Ontwikkeling Lucentterrein	16

Portefeuilles Wonen & ISV, Grondzaken

10.	Mededelingen van en vragen aan wethouder Van Vroonhoven	18
11.	Vooruit- en terugblik regionale aangelegenheden	18
12.	Actualisatie van de grondexploitaties 2017	18

COMMISSIE RUIMTE

Aanwezig bij aanvang:

Voorzitter: R. Verkuijlen.

Griffier: M. Stoops.

fracties: D66: J.E.M.G. Göbbels, M.A. van Velthuisen en H. Verheij; Hart voor Hilversum: L.A. van Leeuwen en mw. K.J. Walters; VVD: H.H. Fennema, J.P.H.M. van Gilse en W.M. Vogel; SP: P.H.J.R. van Rooden en J. Sampieri Bjornsson; PvdA: D. Heidbuurt; CDA: W.D.C. Klaassen en L.A. Patist; GroenLinks: F.R. Kool; ChristenUnie: T. Pelsma; Hilversum1: M. Eerenberg; Leefbaar Hilversum: H.P. Blok.

College: W.M. Jaeger en F.G.J. Voorink, wethouders.

1. Vaststellen agenda

De **voorzitter** opent de vergadering en heet allen welkom. Hij vervangt de reguliere voorzitter Braaksma, met wie hij van commissie heeft gewisseld.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen van de voorzitter

Er zijn geen mededelingen.

3. Toezeggingen college

Hilversum1 deelt mee dat T 16-37 over de bestemmingsplanregeling meervoudige bewoning nog openstaat. Die regeling zou echter na een jaar geëvalueerd worden.

Wethouder **Voorink** is bezig met het opschonen van de toezeggingenlijst en zegt voor de volgende commissiecyclus een bijgewerkte en opgeschoonde toezeggingenlijst toe.

4. Vaststellen verslagen vergadering commissie Ruimte van 16 maart 2017

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

5. Mededelingen van en vragen aan wethouder Voorink

Vragen van Hart voor Hilversum over het verleggen van de Centrumring (met schuin gedrukte antwoorden achter de tekst)

- 1) Wat is de huidige geluidsbelasting op de Koninginneweg?
Volgens de geluidsbelastingkaart uit 2011 was de geluidsbelasting, afkomstig van wegverkeerslawaaï, op de Koninginneweg tussen de 54 dB en 58 dB in. De geluidsbelastingkaart is te vinden op http://62.212.154.154/gem069_02/hilversum.htm. In juni 2017 wordt een nieuwe geluidbelastingkaart gepubliceerd.
- 2) In het rapport "Verkeersonderzoek Centrumvisie" van 14 mei 2014, dat de wethouder ter kennisname naar de raad gestuurd heeft, staat in paragraaf 4.8 "Voor de geluidsbelasting op enkele gevels langs de Koninginneweg (zuidelijk deel) is voor variant 1 een indicatieve berekening uitgevoerd om te kunnen bepalen hoe de geluidsbelasting in variant 1 zich verhoudt tot het referentieniveau." Graag ontvangen we deze indicatieve berekening.
De gevraagde geluidsberekening uit 2014 kunnen we helaas niet achterhalen. Wel kunnen we de getallen indien gewenst reproduceren. De vraag is of dit meerwaarde heeft, aangezien het verkeersprognosemodel in 2015 is vernieuwd. Momenteel worden voor het bestemmingsplan de geluidsniveaus berekend door een extern ingenieursbureau.
- 3) Wat is de geluidsbelasting op de Koninginneweg in de referentiesituatie 2030, uitgaande van het rapport "Verkeerstudie Stationsgebied" van 12-12-2016 van RoyalHaskoningDHV?
Dat wordt momenteel door een extern ingenieursbureau, in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied berekend. De gegevens zijn in mei 2017 beschikbaar.

- 4) Wat is de geluidsbelasting op de Koninginneweg in Variant 1 (tweerichtingsverkeer Koninginneweg) uitgaande van het rapport "Verkeerstudie Stationsgebied" van 12-12-2016 van RoyalHaskoningDHV?
Dat wordt momenteel door een extern ingenieursbureau, in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied berekend. De gegevens zijn in mei 2017 beschikbaar.
- 5) In het rapport "Variantenstudie Centrumring Hilversum" uit maart 2015 staat in paragraaf 4.2 dat er kans is op wachtrijvorming in de Koninginneweg door de spoorbomen die open en dicht gaan. Hoe wordt deze wachtrijvorming meegenomen in het bepalen van de geluidsbelasting?
In het akoestisch rekenmodel wordt op een kruising met een VRI (verkeersregelininstallatie) een kruispuntcorrectie toegepast. Deze kruispuntcorrectie neemt extra optrekkend verkeer mee in de berekeningen. Wachtrijvormingen worden niet meegenomen in berekeningen. Alle berekeningen worden uitgevoerd volgens de geldende wet- en regelgeving.
- 6) Wat is de geluidsbelasting op de Stationsstraat in de referentiesituatie 2030, uitgaande van het rapport "Verkeerstudie Stationsgebied" van 12-12-2016 van RoyalHaskoningDHV? Of beschikt u op andere wijze over een reële inschatting van de geluidsbelasting op de Stationsstraat in 2016 en in 2030?
Dat wordt momenteel door een extern ingenieursbureau, in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied berekend. De gegevens zijn in mei 2017 beschikbaar.
- 7) Wat is de geluidsbelasting op de Huizerstraat en het Langgewenst in de referentiesituatie 2030, uitgaande van het rapport "Verkeerstudie Stationsgebied" van 12-12-2016 van RoyalHaskoningDHV? Of beschikt u op andere wijze over een reële inschatting op deze straten van de geluidsbelasting in 2016 en in 2030?
Dat wordt momenteel door een extern ingenieursbureau, in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied berekend. De gegevens zijn in mei 2017 beschikbaar.
- 8) In de variant Prinsenhof is er een forse toename van verkeer op de Huizerstraat en het Langgewenst. Bent u het met ons eens dat dit waarschijnlijk leidt tot een grotere toename is van geluidsbelasting dan 5 dB?
Ja, op basis van indicatieve berekeningen, is in deze variant een toename van de geluidsbelasting met 5dB of meer te verwachten. Nader onderzoek hiernaar is niet gedaan.
- 9) Op grond van artikel 100a van de Wet Geluidshinder moet u dit compenseren. Met welke woningen (waarbij de geluidsbelasting met meer dan 5 dB daalt) wilt u dit compenseren? Waar staan die woningen?
Dat wordt momenteel door een extern ingenieursbureau, in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied berekend. De gegevens zijn in mei 2017 beschikbaar. Woningen staan o.a. aan de Stationsstraat, de Groest en het noordelijk deel van de Schapenkamp.
- 10) Over variant 5 stelt u dat deze niet haalbaar is vanwege de Wet Geluidshinder. Welke onderbouwing in cijfers heeft u daarvoor? Als u geen onderbouwing in cijfers heeft, waar is uw oordeel dan op gebaseerd?
Door het invoeren van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en het omdraaien van de rijrichting van de Koninginneweg neemt het aantal voertuigbewegingen in deze straten toe (zie ook onderzoek in vraag 11). Hierdoor vindt een verwachte geluidstoename plaats op de Schapenkamp, Koninginneweg, het Langgewenst en de Naarderstraat. Op basis van indicatieve berekeningen is op de Koninginneweg in variant 5 een toename van de geluidsbelasting met 5dB of meer te verwachten. Nader onderzoek hiernaar is niet gedaan. Er zijn in variant 5 geen straten waar een geluidsafname wordt gerealiseerd om de geluidstoename op de Koninginneweg (zuid) te compenseren, conform artikel 100a Wet geluidhinder.
- 11) Hoeveel auto's verwacht u dat er in variant 5 in een avondspitsuur over de Stationsstraat rijden?
Is de volgende schatting aannemelijk? Het aantal auto's dat nu over de Koninginneweg naar het zuiden rijdt (40 auto's per avondspitsuur) plus het aantal auto's dat niet meer voor de Johannes Geradtsweg kiest (aangezien ze nu voor het station langs naar het zuiden kunnen), zijnde 110 auto's per avondspitsuur. (Zie het rapport "Verkeerstudie Stationsgebied" van 12-

12-2016 van RoyalHaskoningDHV. Het aantal gaat van 1885 naar 1775.) Dat is te samen 40 + 110 = 140 auto's per avondspitsuur.

Wij hebben aanvullend onderzoek laten uitvoeren op deze variant. Hieruit blijkt dat in variant 5 in de avondspits ongeveer 375 motorvoertuigen per uur rijden over de Stationsstraat zullen rijden.

- 11) Over de woningen op de Koninginneweg Zuid, aan de spoorzijde: Deze bewoners worden aan twee kanten belast met extra geluid. Het aantal treinen neemt toe en door het verleggen van de Centrumring ook het aantal auto's. Hoe werkt dit door in de grenzen die de Wet Geluidhinder stelt?

Voor de Wet geluidhinder worden treinen en wegverkeer als twee aparte bronnen gezien, die daarom ook bij een reconstructie volgens de Wet geluidhinder apart beschouwd moeten worden. Voor een planologische afweging (bestemmingsplan) willen we het totaal beschouwen, maar de wet stelt hieraan geen normen.

- 12) Is er een eerste berekening gemaakt over de toename van het fijnstof in de Koninginneweg door over te gaan naar tweerichtingen? Zo ja, dan ontvangen we die graag.
Dat wordt momenteel door een extern ingenieursbureau, in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied berekend. De gegevens zijn in mei 2017 beschikbaar.

De **voorzitter** stelt vast dat de vragen schriftelijk zijn beantwoord (schuin gedrukte tekst achter vragen).

Vragen van Leefbaar Hilversum over de Philipslocatie

De wethouder heeft toegezegd de commissie, gezien het grote belang en de (plan)juridische risico's, maandelijks op de hoogte te houden over de voortgang van de contacten met de eigenaar, de Lismangroep. Tijdens de vergadering van de commissie Economie en Bestuur van 12 november 2015 werd het college in meerderheid positief geadviseerd met betrekking tot de toen voorgestelde voorlopige randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn de basis voor de onderhandelingen met de eigenaren.

1. Graag heeft **Leefbaar Hilversum** een update van de lopende onderhandelingen over een bouwplan.
2. Als uit de onderhandelingen zou blijken dat een aanpassing van de voorlopige randvoorwaarden nodig is, gaat het college die dan aan de commissie voor advies voorleggen, en zo ja op welke termijn?
3. Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de (plan)juridische risico's: nakomen van de Intentieovereenkomst, beroep RvS tegen Veegbestemmingsplan en planschadeclaim?

De fractie heeft er geen bezwaar tegen als de wethouder er voor zou kiezen om de beantwoording van (een deel van) deze vragen in beslotenheid te willen doen.

Wethouder **Voorink** antwoordt dat de intensieve gesprekken constructief verlopen. Op 5 april is een aantal varianten besproken. Op 13 april liggen twee varianten bij De Ark, bij de adviescommissie Ruimte.

Conform de prioriteitenagenda worden in de commissievergadering van juni de randvoorwaarden voor advies voorgelegd. De randvoorwaarden zijn altijd uitgangspunt geweest voor de gemeente in gesprekken met Philipshof.

Hij gaat met pers op de publieke tribune de gehele juridische strategie niet uiteenzetten, maar met het nakomen van de intentieovereenkomst is hij het van harte eens. Die liep af en daarvoor wordt een allonge gemaakt, zodat men tot 1 augustus verder kan met het proces op basis van dezelfde voorwaarden. Dat verlengen moet hij nog wel met het college bespreken, maar hij verwacht dat dat een formaliteit zal zijn.

De beroepsprocedure bij de Raad van State is opgestart en inmiddels is met een externe jurist een verweerschrift opgesteld. Wat hem betreft is er geen enkele reden om te vrezen voor planschade. Hij hoopt nog steeds een mooie wijk op het Philipsterrein te kunnen bouwen.

De heer Lisman heeft een vergunning aangevraagd voor het bouwen van een bedrijvenhal op het huidige terrein en die aanvraag wordt nu getoetst op alle criteria. Die aanvraag wordt eerdaags afgerond. Gelet op het vigerende bestemmingsplan is de kans groot dat die aanvraag vergund moet

worden. Er is ook een intentieovereenkomst om woningen te realiseren, zodat niet de verwachting is dat er een bedrijfshal zal komen.

Hart voor Hilversum vraagt of de raad het verweerschrift kan ontvangen.

Wethouder **Voorink** zal dat 18 april binnen het college bespreken om dat onder geheimhouding te kunnen doen.

6. Vooruit- en terugblik regionale aangelegenheden

Geen opmerkingen.

7. Hoorzitting: Stedenbouwkundig plan verleggen Centrumring en gevolgen

Woordvoerders:

fracties: D66: J.E.M.G. Göbbels; Hart voor Hilversum: mw. K.J. Walters; VVD: J.P.H.M. van Gilse;

SP: P.H.J.R. van Rooden; PvdA: D. Heidbuurt; CDA: L.A. Patist; GroenLinks: F.R. Kool;

ChristenUnie: T. Pelsma; Hilversum1: M. Eerenberg; Leefbaar Hilversum: H.P. Blok.

College: W.M. Jaeger en F.G.J. Voorink, wethouders.

De **voorzitter** deelt mee dat de wethouder pas volgende week aan bod komt.

Insprekers

Mevrouw **Mills** spreekt in namens de bewoners van de panden 153, 155 en 157 van de Koninginneweg, het smalste stuk van de weg. In januari was er het eerste gesprek en zij voelt als voor een voldongen feit te zijn gesteld. Er is steeds verwezen naar een klankbordgroep voor de komst van tweerichtingverkeer. De toegevoegde waarde daarvan is haar niet duidelijk, evenals of voldoende is gekeken naar knelpunten, zoals Kleine Spoorbomen, de gang naar de cityparking als men uit de tunnel komt. Bewoners voelen zich niet gehoord. Een klankbordgroepbespreking voelt niet goed, omdat dan het besluit al is genomen tot het invoeren van tweerichtingssverkeer.

Het stedenbouwkundig plan is op 27 maart toegelicht door de stedenbouwkundige. Vijf profielen zijn getoond. Die passen niet in de huidige weg, zeker gezien het huidige gebruik door fietsers, wandelaars en auto's. Bovendien is het een kinderrijke buurt: 11 kinderen, waarvan 8 onder de vier jaar. Het mogelijk weghalen van een stoep of fietspad is in haar ogen ondermaats. De Kleine Spoorbomen zijn losgetrokken als traject, wat haar bevreemdt, gezien de twee richtingen, waarvan er een uitstroom gaat zijn door de kleine spoorbomen. Bekend is dat het aantal treinen zal toenemen zodat de spoorbomen merendeels dicht zijn. Voor haar is de verbetering van de huidige doorstroom niet duidelijk.

De Stationsstraat moet autoluw zijn. mensen moeten echter toch parkeren en daarom voorziet zij problemen.

Volgens haar komt de leefbaarheid voor bewoners in het geding en die komt niet terug in de varianten. Naar haar idee is in het voortraject ook onvoldoende aandacht aan het geluid geschonken.

Bewoners vinden dat naar het grotere geheel gekeken moet worden en men pas daarna kan opdelen in losse projecten. Tweerichtingverkeer past volgens haar niet, zodat haar voorstel is buiten de Centrumring 'park en ride' toe te passen.

Mevrouw **Rebello** woont op de Huizerstraat op de hoek van de Huizerstraat en de Koninginneweg. Zij woont daar al vijftien jaar en wil daar nooit meer weg. In die periode heeft zij te maken gehad met drie branden, twee thuis en een in parkeergarage Prinsenhof, die zijn aangestoken door onverlaten.

Desondanks heeft zij er nooit aan gedacht haar jaren '30 woning te verkopen, ook omdat die zo mooi is gesitueerd. Zij woont in het hart van Hilversum op 200 meter van het Station, op 100 meter van een school en op 50 meter van de bioscoop. Twee maanden geleden is haar laatste verbouwingsproject afgerond. Haar huis is nu af.

Het plan van het gemeentebestuur druist drastisch in tegen haar woon- en leefgenot. De Koninginneweg tweerichtingsverkeer maken betekent volgens de prognose van 40 auto's per uur gaan naar 1.150 auto's per uur. Voor de Huizerstraat gaat het aantal van 7 auto's per uur naar 575 auto's per uur in de variant Prinsenhof. Dat betekent nogal wat voor leefbaarheid, gezondheid, geluidsoverlast en de veiligheid van haar gezin. Het is een waar nachtmerriescenario.

Haar man is met een alternatief plan gekomen voor de verkeersstromen, maar dat heeft het niet gehaald. Zij is tegen tweerichtingverkeer op de Koninginneweg en is daartoe een posteractie gestart. Niemand wil een snelweg voor de deur.

Als purser bij de KLM gaat zij met de trein naar Schiphol en lopende naar het Station ondervindt zij dat de stoep op de Koninginneweg smal is. De plannen voor het Stationsgebied zien er geweldig uit, maar de consequenties voor de verkeersstromen op de Huizerstraat en de Koninginneweg doen haar hart breken. Zij roept daarom op goed na te denken voor een dergelijk besluit te nemen.

Mevrouw **Van Arnhem** complimenteert de gemeente met het uitstekende ontwerp voor het Stationsplein, maar kan zich niet vinden in tweerichtingverkeer op de Koninginneweg. Het probleem verplaatst zich daardoor van de Stationsstraat naar de Kleine Spoorbomen: drukte, onveiligheid en filevorming op de Koninginneweg. Zij pleit ervoor niet dezelfde fout als jaren terug te maken. Daarom is tweerichtingsverkeer volgens bewoners onacceptabel. Uit diverse varianten blijkt dat het ook eenrichtingsverkeer kan blijven, maar die beschouwt de gemeente als niet acceptabel. Op de bijeenkomst van 28 maart werd duidelijk dat er te zijner tijd een klankbordgroep komt. Zij had al een voorgevoel dat de gemeentelijke plannen in een dergelijk vergevorderd stadium zijn dat tweerichtingsverkeer de enige oplossing is. Het besluit is dus al genomen.

Variant 5 is volgens de gemeente de enig passende. Zij heeft gezien dat daaraan veel nadelen kleven, zoals een smal trottoir wat gevaarlijk is. Fietzers hebben slechts 2,5 meter breedte tot hun beschikking voor beide richtingen. Zij moeten de weg oversteken. Veel muzikanten en bezoekers van De Vorstin en de bioscoop gaan te voet. Ongelukken zijn daarom niet uitgesloten. Hieruit blijkt hoe bepalend de auto bepalend is voor de gemeentelijke plannen. Het is belangrijker dat het Station bereikbaar is voor Hilversum-Noord en de sluiproutes voor o.a. verkeer van en naar het Media Park. De stagnatie vindt dan plaats op de Koninginneweg in plaats van op andere toevoerwegen naar het centrum. Als men het probleem verplaatst, dan moet de gemeente denken aan gevaarlijke situaties voor kinderen, fietsers en voetgangers.

Nogmaals benadrukt zij dat het project Kleine Spoorbomen niet los kan staan van het project tweerichtingsverkeer Koninginneweg. De spoorbomen hebben zeker invloed op de doorstroming van al het verkeer in Hilversum. Zij moet er niet aan denken dat van vier richtingen verkeer over de spoorbomen moet worden geleid met zo weinig ruimte. Dat geeft veel files op de Koninginneweg en omgeving.

Zij maakt zich zorgen over:

- meer geluidsoverlast door in plaats van 40 auto's per uur 1.150 auto's per uur over de Koninginneweg te laten gaan; de geluidsbelasting neemt dan toe met meer dan 13dB
- het geluid van de treinen en het wachten voor de spoorbomen die in de toekomst is berekend op meer dan 25 minuten per uur;
- de extra fijnstof, de vieze lucht van motoren, auto en vrachtauto's;
- de veiligheid van bewoners en weggebruikers;
- de waardevermindering van de woningen;
- het laden en lossen.

Bewoners vragen begrip en vragen na te denken over een mooie uitstraling aan het Stationsplein te geven zonder de Koninginneweg tweerichtingsverkeer te laten worden. Bewoners hebben daartoe al suggesties ingeleverd.

De **SP** wijst op de mogelijkheid van tweerichtingsverkeer langs het spoor en vraagt of de bewoners daarvoor wel ruimte zien. Ook wil de fractie weten of bewoners zich willen opgeven voor de klankbordgroep.

Hilversum1 complimenteert de insprekers met hun inbreng, die bestaat uit verschillende verhalen die een rode draad bevatten. De fractie wil 'park en ride' toegelicht zien.

GroenLinks vraagt op welke fout uit het verleden mevrouw Van Arnhem doelt. Inmiddels is een bijeenkomst geweest over de Kleine spoorbomen en de fractie vraagt wat haar beleving daarover is.

Hart voor Hilversum vraagt of het beeld van mevrouw Rebello was dat het besluit van tweerichtingsverkeer al vaststond.

De **PvdA** verontschuldigt zich bij de insprekers dat zij worden geconfronteerd met het vraagstuk en vraagt hoe zij dat zelf ervaren en wat voor hen de consequenties zijn. Ook wil de fractie van de insprekers horen hoe zij het proces hebben ervaren.

D66 vraagt hoe mevrouw Mills denkt over het ontwerp voor het Stationsplein.

Mevrouw **Mills** ziet sloop als enige optie voor de doorgang van tweerichtingsverkeer, omdat dat nu niet past.

Uiteraard neemt zij deel aan de klankbordgroep, maar het bevreemdt haar dat die het gaat hebben over iets dat al is gebeurd.

Het idee is het centrum meer bereikbaar te maken, terwijl nu de auto meer voorrang wordt gegeven, die echter niet kan parkeren. Daarom pleit zij voor park en ride-parkeerplaatsen aan de rand van de stad.

Het ontwerp voor het Stationsplein vindt zij een echte verbetering voor Hilversum.

Mevrouw **Rebello** vindt de optie van tweerichtingsverkeer ‘langs de achterkant’ een goede optie, omdat zij er dan geen last meer van heeft.

Ook zij kondigt aan lid te worden van de klankbordgroep.

De heer **Rebello** heeft veel tijd besteed aan een variant, die hij met ambtenaren heeft doorgenomen. Heel veel varianten zijn afgewezen vanwege de Wet geluidhinder. Varianten zijn uitgesloten omdat zij in strijd zijn met het uitgangspunt Stationsstraat autoluw maken. Daarvoor is de enige optie die straat tweerichtingsverkeer te maken. Daarna komt de problematiek van de geluidsoverlast. Zijns inziens is een aantal varianten ten onrechte afgewezen vanwege strijd met het uitgangspunt Stationsstraat autoluw te maken.

Mevrouw **Van Arnhem** geeft zich ook op voor deelname aan de klankbordgroep. Een aantal jaren terug is alles eenrichtingsverkeer geworden, waardoor alles in Hilversum stil stond. Nu wil men de Koninginneweg wel tweerichtingsverkeer maken, daardoor zal het daar weer vaststaan. Daarom roept zij op nuchter na te denken.

Over tweerichtingsverkeer ‘achter het spoor’ wil zij een nadere uitleg hebben. Een variant tweerichtingsverkeer ‘achter het spoor’ staat zij niet voor.

Mevrouw **Van der Wal**, bewoonster van de Koninginneweg, is het ermee eens dat het Stationsgebied aan een opknapbuurt toe is. Daaraan is tweerichtingsverkeer gekoppeld. Daarmee creëert men volgens haar een autoweg dwars door het centrum van Hilversum. Door de verwachte toename van het autoverkeer met decibellen en fijnstof wordt dat deel onleefbaar voor bewoners en onwerkbaar voor ondernemers, die parkeerruimte voor hun deur kwijtraken en slechter bereikbaar worden voor hun klanten. Voetgangers en fietsers worden vogelvrij. Een deel van de Koninginneweg is volgens haar te smal voor tweerichtingsverkeer.

Op een bewonersbijeenkomst zijn negen varianten voorgeschoteld, waarvan er vijf zijn afgeserveerd en de vier overige alleen kans maken als de Kleine Spoorbomen voorgoed dicht gaan. Dit zal niet gebeuren. Er zullen dan elke dag van de week files staan op de Koninginneweg van de Kleine Spoorbomen tot voorbij de Beatrixtunnel.

De wethouders Voorink en Jaeger willen bewoners doen geloven dat de gemeenteraad het plan steunt. Zij willen dat de Huizerstraat, de Schoolstraat en het Langgewenst maar een groot offer moeten brengen door het verlagen van de waarde van hun bezit en het inleveren van hun inkomsten.

Het gedrag van automobilisten is moeilijk te veranderen. Richting Laren of Bussum ziet men een lange rij auto's richting Hilversum kruipen. Hoe goed men het openbaar vervoer ook maakt, deze groep kiest ervoor om zo te reizen. Het kan niet zo zijn dat inwoners daarvoor moeten boeten.

De VVD, D66 en de SP steunen dit plan en zij hoopt dat bij het nemen van het raadsbesluit het gezonde verstand zegeviert en het dwaze plan wordt afgewezen.

Mevrouw **Carrière** van de reizigersadviesraad ROCOV Noord-Holland, deelt mee dat haar instantie is opgericht om ook de stem van reizigers te laten horen. Gemeenten hebben ook invloed op het openbaar vervoer en zijn niet in het ROCOV vertegenwoordigd. Gehandicapten, ouderen en fietsers zijn van het openbaar vervoer afhankelijk. In de plannen voor het Stationsgebied wordt het busstation

verplaatst en dat wordt kleiner, terwijl het busstation eigenlijk al te klein is. Voor dat station is het beter als de opstapplaatsen diagonaal liggen. Het voordeel van het huidige busstation is dat het dichtbij het NS-station staat en dat wil men juist veranderen. Het ROCOV vindt dat het busstation groter moet worden met meer platforms naast elkaar. Het slopen van het GAK-gebouw vindt zij een goed idee, zodat het busstation groter kan worden, maar op die plek komen er allerlei andere zaken. Auto's die naar Hilversum komen zouden op park en ride-plaatsen aan de rand van het centrum geparkeerd moeten worden.

De heer **Koster**, bewoner van het Langgewenst, legt uit waar het Langgewenst ligt. De bioscoop, de lange flat en de kop van de Prinsenhof staan aan het Langgewenst. Het betreft 86 woningen. De Schoolstraat loopt van de Honingstraat tot aan de kleine spoorbomen.

Voor het omleggen van het Centrumring zal al het verkeer langs het Langgewenst op nog geen 2,5 meter van de woningen komen te rijden. Tweerichtingsverkeer is gepland op de Koninginneweg om de doorstroming sneller te laten verlopen. Nu stopt het verkeer op twee marktdagen in de week op de Centrumring bij de Groest door overstekende voetgangers. De resterende vijf dagen in de week verloopt alles redelijk goed.

Tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en de Koninginneweg betekent meer punten waar het verkeer kan stremmen. Nu kruist het verkeer bij de Beatrixtunnel en als men dat omdraait krijgt men oponthoud bij Entrada, bij de bussen en taxi, bij de Spoorstraat, bij Silverpoint, laad- en losverkeer bij de Koninginneweg, bij de ring naar de Huizerweg en bij de kruising van de Koninginneweg. Verkeer op het Langgewenst zal opstropen door het verkeer dat naar Bussum wil.

De omleiding is 600 meter langer, wat bij 14.000 voertuigen per dag 8600 km 2,6 miljoen km extra betekent voor dat stukje. Dat betekent extra uitstoot van uitlaatgassen, CO₂ en extra geluidsoverlast. Er is volgens hem een goedkopere oplossing door de Stationsstraat 50 cm te verhogen bij de oversteek Groest-Langgewenst. Daardoor ontstaat een natuurlijke buffer om niet zomaar over te steken.

Een bredere tunnel onder de Stationsstraat hoeft niet zo diep te zijn. Er zijn middelen en mogelijkheden om bewegende voetpaden te maken om de helling op te komen. Door de Stationsstraat 50 cm te verhogen blijft het gezichtsveld van de Groest naar en van de markt gehandhaafd. Bij de Leeuwenstraat kan hetzelfde gebeuren. De huidige spoortunnel verlengen en samen met de voetgangerstunnel het Station naar de Leeuwenstraat geleiden is ook mogelijk. De Koninginneweg kan ongewijzigd worden gelaten en de rijrichting van de Schapenkamp kan worden omgedraaid richting tunnel.

Tot slot herinnert hij aan het in 2014 ondertekenen van een raadsakkoord, waarbij politiek met draagvlak en draagkracht werd voorgestaan.

De **ChristenUnie** is benieuwd of naar de ideeën van ROCOV wordt geluisterd en wat de gevolgen daarvan voor het proces zijn. Gevraagd wordt of er ervaringen zijn met het parkeren van bussen buiten de steden.

De heer Koster wordt gevraagd of die een looptunnel wenst van de Markt naar de Groest.

Het **CDA** informeert naar het effect van het verhogen van de Stationsstraat en vraagt of het busstation fysiek te klein is. De ervaring van de fractie is dat het busstation qua capaciteit voldoende is.

Park en ride is een optie die de gemeente ook bekeken heeft, maar er is ook verkeer van Hilversum dat richting Naarden en Bussum wil, dat men niet oplost door een park en ride-voorziening.

GroenLinks vraagt of het in Hilversum volgens het ROCOV anders gaat dan elders en vraagt hoe Connexxion denkt over het busstation.

Hart voor Hilversum vraagt waarom twee bussen per opstapplaats al dan niet werkt.

De **SP** wil weten wat mevrouw Van der Wal vindt van alternatieven voor tweerichtingsverkeer die niet over de Koninginneweg zelf gaan en of zij het idee heeft dat mensen vanuit Noord direct naar het Station moeten kunnen gaan.

Mevrouw **Van der Wal** noemt de variant langs het spoor voor bedrijven een goede optie, maar voor bewoners minder en dan moet er een grote geluidswal komen om het geluid te dempen.

Zoals de situatie nu is, is het voor niemand een probleem om uit het centrum van Hilversum te komen. Bij de stations Media Park, Noord en Sportpark kunnen pendelbusjes mensen daar vandaan naar het centrum vervoeren. Ook kan men via die stations met de trein naar het centrum komen.

Mevrouw **Carrière** antwoordt dat er officieel geen overleg is tussen het ROCOV en gemeenten. Connexxion heeft een tijd geleden een brief geschreven over opstoppingen op de Stationsstraat en daarop is tot op dit moment nog geen antwoord gegeven. Het ROCOV vindt het prettig als de gemeente zich wat meer van haar aantrekt.

Connexxion is ook zeer ontevreden over de voorliggende plannen. Een dynamisch busstation is heel lastig voor mensen met een visuele handicap of een handicap anderszins. Het is volgens haar handig om een groot busstation te hebben voor het overstappen van bus naar bus.

De heer **Koster** stelt dat de Schapenkamp en de Stationsstraat verhoogd kunnen worden, waardoor een te maken tunnel niet zo diep hoeft te worden. Door die verhoging is er een natuurlijke buffer om niet over te steken. Men handhaaft dan wel het zicht van de Markt naar de Groest en andersom.

De heer **Vosjan**, inspreker namens de Stichting Centrum Hilversum, vindt de aanpak van het Stationsgebied inclusief tweerichtingsverkeer een verbetering voor alle vervoersmodaliteiten. OV-gebruikers hebben een betere routing.

Bereikbaarheid in Hilversum scoort slecht in vergelijking met andere plaatsen. Alternatieven hebben het land miljarden gekost. In grote steden zijn daarvan goede voorbeelden, maar niet in steden op de schaal van Hilversum. Bezoekers zijn best bereid barrières te nemen als er iets tegenover staat.

Hilversum is nog niet zover om barrières over te stappen. 35% van de bezoekers van het centrum zijn regiobezoekers, het gaat 3 miljoen mensen. 60% daarvan komt met de auto. 20% van de centrumbezoekers uit de eigen stad komt met de auto naar het centrum. Nu is er de kans om daaraan iets te doen.

Hilversum moet het hebben van gemak. Niet investeren in bereikbaarheid betekent dat de bezoeker niet terugkomt en op termijn voor alternatieven zal kiezen. Hij hoopt dat het project doorgaat, het liefst met een verbeterde ringstructuur, waardoor onnodig een rondje rijden minder wordt.

Het Oosterspoorplein is ook onderdeel van het plan. Hij ziet daar kansen voor een heel geschikt evenementenplein, het liefst groen.

Over de tijdelijke invulling van het Stationsplein wil hij graag meedenken, met of zonder GAK-gebouw.

Mevrouw **Kahrel**, inspreker namens de winkel Dille en Kamille, noemt een verbeterde aansluiting met het Station en tussen de Groest en de Markt van meerwaarde. Er is ontwikkeling in het gebied met Mout, Vida, de bioscoop en het stadsplein. De kwetsbare ring blijft een obstakel. De filevorming op marktdagen is volgens haar een afbreukrisico. Het centrum is op de regio georiënteerd en afhankelijk van de regiobezoeker. In 2015 is vastgelegd in de Centrumvisie de centrumfunctie te behouden en daarbij hoort ook investeren in bereikbaarheid. Mensen blijven nu weg uit Hilversum, omdat de stad niet bereikbaar is. De negen voorstellen voor tweerichtingsverkeer heeft zij niet gezien. De tunnel van de Schapenkamp kan volgens haar ook doorgetrokken worden naar de Stationsstraat. Een tunnel voor auto's kan leiden tot meer veiligheid voor fietsers en voetgangers en dan behoudt men de bereikbaarheid voor auto's.

De **voorzitter** wijst erop dat de negen varianten op de gemeentelijke website zijn terug te vinden.

De heer **Van Wonderen** meent dat het huidige Stationsplein alleen maar beter kan, omdat de bereikbaarheid van de Leeuwenstraat slecht is. De Schapenkamp verdiept aanleggen zorgt voor een betere aansluiting van het Station en het centrum.

Als ondernemer op de kop van de Leeuwenstraat is niet investeren alleen maar achteruitgang.

Dagelijks ziet hij de moeizame doorstroming op de Schapenkamp. Een nieuw Stationsplein is voor de ondernemers van de Leeuwenstraat een enorme verbetering.

De heer **Holdorp**, inspreker namens de Fietsersbond, vraagt de commissieleden even afstand te nemen van de tekentafel en te proberen de realiteit in ogenschouw te nemen. De tweerichtingsvariant op de Koninginneweg is voor de Fietsersbond een onmogelijkheid en niet toekomstbestendig. Dat is onrealistisch vanwege onveiligheid. Er is onveiligheid vanwege het te smalle fietspad. Het fietspad moet volgens het CROW in dergelijke situatie minimaal 4 meter breed zijn. Hier gaat het om een

breedte van 2,5 meter. Fietzers zullen elkaar daardoor kunnen raken. Zij zijn nu al breder en worden dat nog meer, vanwege de komst van riksja's, bakfietsen en vrachtfietsen. In de toekomst zullen fietsers het verkeersbeeld nader bepalen. Speedbikes zullen meer op de wegen verschijnen. Ook vanwege het conflict met het voetpad is er onveiligheid. Dat heeft een breedte van 1 meter. De onveiligheid is er omdat fietsers moeten kunnen oversteken, wat met auto's gevaarlijk is.

Het voorstel houdt ook geen rekening met de toekomstige mobiliteitsverbetering met andersoortige mobiliteitsvragen van verkeersdeelnemers. De auto is noodzakelijk in de stad en ondernemers zijn gebaat met parkeergelegenheden, maar men moet een vastlopen autocircuit niet willen. Daarom is out of the box denken nodig met openbaar vervoer. Er zijn gemeenten waar combinaties met langzaam verkeer hebben geleid tot een betere bereikbaarheid.

Hij stelt voor een OV-variant te bedenken waarbij het Station Media Park wordt bereikt via een pendelbus. Er komt dan dus geen tweerichtingsverkeer, maar wel tweerichtingsverkeer voor een pendelbus die een dienstregeling onderhoudt. Dat is een oplossing om de bereikbaarheid te verbeteren, ook omdat heel veel mensen niet met de auto naar de stad willen.

De **SP** is geïnteresseerd hoe de heer Vosjan denkt over horeca rond het Stationsplein en in welke mate de gemeente daarop beleid zou moeten maken.

Evenementen op het Oosterspoorplein zijn de afgelopen jaren mislukt en de fractie vraagt hem om een voorbeeld daarvoor te geven.

Een variant voor tweerichtingsverkeer is waarbij o.a. de bus als enige via de Stationsstraat rijdt en de SP vraagt of dat volgens de Stichting Centrum een optie is.

Ook wil de fractie van de Fietzersbond weten of er een acceptabele variant zit tussen de negen gepresenteerde. In een variant is er geen fietsverkeer op de Koninginneweg en de SP vraagt wat de Fietzersbond daarvan vindt.

Het **CDA** sluit zich daarbij aan, wijst op het fietspad parallel aan het spoor en vraagt of het een optie is om de Koninginneweg fietsersluw te maken en het fietsverkeer langs het spoor om te leiden.

Leefbaar Hilversum vraagt of het omzet scheelt als auto's niet meer voor de deur van winkels komen en vraagt of de heer Van Wonderen begrip heeft voor de bewoners die bezwaar maken tegen tweerichtingsverkeer.

De **VVD** informeert naar de tijdelijke invulling van het Stationsplein.

De **PvdA** attendeert erop dat het centrum ook voor ondernemers aantrekkelijker wordt gemaakt en wil van hen specifiek horen of het collegevoorstel een verbetering is voor ondernemers in Hilversum.

De heer **Vosjan** antwoordt dat retail een krimpmarkt is en daarom meters toevoegen op specifieke plekken moet gebeuren, waarvan het Stationsgebied een element is. Het gaat om traffic gerelateerde retail, zoals bloemenzaken, boekwinkels en verblijfshoreca.

Hilversum heeft een enorm tekort aan hotelcapaciteit, zodat hij vindt dat bij het station een hotel moet komen. Ook is er behoefte aan short stay.

De evenementen op het Oosterspoorplein kunnen zo gekozen worden dat ze een bijdrage kunnen leveren aan wat de stad wil zijn. Een groene invulling kan daarbij aan de orde zijn.

Wat betreft de tijdelijke invulling van het Stationsplein zijn er in het buitenland fantastisch mooie concepten met pop-up ondernemerschap en zeecontainers. Het groene wat er is wil hij niet zomaar wegdoen, maar wel beter benutten.

De voorkeursvariant van de gemeente vindt hij voor de bewoners van de Koninginneweg geen verbetering. Een keuze kan hij niet beoordelen, maar wel vindt hij dat allen door een deur moeten gaan.

Mevrouw **Kahrel** noemt bereikbaarheid voor haar als ondernemster het belangrijkste. Een rondweg door Hilversum is voor mensen van buiten een irritatiepunt, omdat men eenmaal daarop terechtgekomen niet af kan en helemaal rond moet rijden. Een bus alleen op de Stationsstraat lost het probleem niet op, omdat daar dan geen auto's kunnen komen. Voor haar is de rondweg tweerichtingsverkeer maken de beste oplossing.

Als haar winkel niet zichtbaar is vanaf de Stationsstraat scheelt haar dat omzet. Zij verklaart zich bereid om omzet in te leveren, als dat de bereikbaarheid van Hilversum bevordert. Dan zullen mensen makkelijker naar Hilversum zijn te krijgen.

Zij heeft begrip voor de bezwaren van de inwoners van de Koninginneweg. Daarom wil zij niet verder met een plan waaraan niemand iets heeft. De variant Koninginneweg steunt zij niet, maar tweerichtingsverkeer behoeft verbetering. Als de Koninginneweg eenrichtingsverkeer blijft is het probleem niet opgelost.

De heer **Van Wonderen** begrijpt de bezwaren van bewoners aan de Koninginneweg. Die is echter belangrijk voor de bereikbaarheid van het centrum. Voor Tweerichtingsverkeer moet echter wel draagvlak zijn.

De heer **Holdorp** concludeert dat de variant van GroenLinks het meest in de buurt komt van hetgeen de Fietsersbond als aanvaardbaar acht.

Het bestaande fietspad langs het spoor zou een alternatief kunnen zijn, maar dat is een doorgaand fietspad, zonder afslagen. Wellicht is het bespreekbaar om daar mogelijkheden te creëren. De Stationsstraat zou een straat kunnen zijn waar de auto te gast is.

8. Vaststellingbestemmingsplan Neuweg 100

Woordvoerders:

fracties: D66: J.E.M.G. Göbbels; Hart voor Hilversum: mw. M.M.C. van Dalen; VVD: J.P.H.M. van Gilse; SP: J. Sampieri Bjornsson; PvdA: D. Heidbuurt; CDA: W.D.C. Klaassen; GroenLinks: F.R. Kool; ChristenUnie: T. Pelsma; Hilversum1: M. Eerenberg; Leefbaar Hilversum: H.P. Blok.
College: F.G.J. Voorink, wethouder.

Insprekers

De heer **Van der Geer**, bewoner van de Violonstraat, heeft raadsleden begin december al bezwaren toegestuurd. Drie raadsleden van kleine fracties hebben de moeite genomen om bij hem te komen kijken. De grote fracties hebben dat niet gedaan. Een blik ter plekke had hen duidelijk gemaakt dat bezwaren niet toe te schrijven zijn aan een oude sikkeneurige man. De reacties zijn een puntsgewijze opsomming van regelgeving en procedures, een procedurele en technocratische benadering die voorbij gaat aan de kern van de problematiek.

Voor hem is de kern van de problematiek is dat 20 gezinnen hun uitzicht en privacy verliezen. De bijgeleverde tekening bevat zijns inzien geen waarheid: verhoudingen kloppen niet en de te realiseren bebouwing wordt in Madurodam-formaat weergegeven. 9 meter hoog op een afstand van 8 meter is een barrière voor zonlicht en privacy en is bovendien is het horizonvervuiling. Nu wordt uitgekeken op tuinen met hoge bomen tot aan de Thousand Hills international Church aan de Neuweg. De parkeerplaatsen zijn gesitueerd pal tegen de erfafscheiding aan en voorhem betekent dat een afstand van 3 meter.

Nu heeft hij rust in de weekenden en na realisatie zal er volop bedrijvigheid zijn. Er zijn 6 bezwaarschriften ingediend en die mogen volgens hem met de factor 5 vermenigvuldigd worden vanwege schroom bij omwonenden om te schrijven en het opgeven van vertrouwen in de politiek. Men had een onderzoek moeten instellen naar hoe in de omgeving over de plannen wordt geacht. Iedereen weet zijns inziens dat de gemeentelijke norm over parkeren op eigen terrein een illusie is. Het verdwijnen van 50 garageboxen achter Neuweg 183 is volgens de behandelend ambtenaar niet relevant. Ook deze plannen zullen aan de parkeernorm moeten voldoen. Gemakshalve is daarbij over het hoofd gezien dat reeds 20 mensen uit de buurt een garagebox huren, omdat het niet lukt om de auto op straat kwijt te kunnen. Deze auto's komen allemaal terug in de wijken, met als gevolg verhoging van de parkeerdruk.

In geval van een ernstig incident is er geen plaats voor meerdere hulpverleners.

Als men een bestemmingsplan upgradet, kan men dat ook downgraden en laten teruggaan naar de oorspronkelijke bestemmingen, tuintjes.

De heer **Van der Geld**, woont sinds 2012 aan de Neuweg en heeft destijds het bestemmingsplan opgevraagd om te bezien of bestemmingswijzigingen zouden plaatsvinden, wat niet het geval zou zijn. In die zomer is hij op onderzoek uitgegaan en op de site van Samen Thuis vond hij een geheel ander plan, dat in compleet niet leek op wat hem is aangedragen. Wat is aangedragen is dat de huizen aan de

rechterkant van zijn tuin en in het verlengde van die tuin met een schuin dak lagen. Op de site was opeens het hoekhuis gedraaid en is het hele plan 4 meter naar achteren komen te liggen. Dat betekent dat 2,5 meter achter zijn tuin een muur of een dak komt van 9 meter hoog te staan. De zon zal omstreeks 16.00 uur of 16.30 achter de nieuwe woning komen te liggen. 's Avonds zal hij daardoor nooit meer zon hebben.

Op 31 januari ontving hij een mail van projectontwikkelaar Polman, waarin is gesteld dat weinig aanpassingen aan het plan zullen plaatsvinden, wat hem bevreemdt, omdat nog niet over het bestemmingsplan is besloten.

Verder leest hij artikel 37 van boek 5 van het BW: De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun. Door het realiseren van een plan met een muur van 9 meter hoog op 2,5 meter achter zijn tuin denkt hij dat wel degelijk sprake is van ontnemen van licht en lucht. Daarom bepleit hij alternatieven. Een ervan is een garage onder het woongebied te plaatsen, waardoor het hele gebouw 2,5 meter naar het zuiden opgeschoven kan worden. Bij alle andere panden staat het hele plan 8 meter van de tuin, alleen bij zijn tuin is het hele plan slechts op 2,5 meter momenten van de tuin geplaatst. Ook is het een mogelijkheid dat het huis dat het dichtst bij zijn erf staat weg te laten, zodat hij ook pas 8 meter achter zijn tuin bebouwing heeft. Meerdere malen heeft hij een zonnestudie gevraagd en hij vraagt of die ook voor zijn perceel is gemaakt.

Hilversum1 heeft de heer Van der Geer geadviseerd blanco met de projectontwikkelaar te gaan praten en vraagt of hij dat gesprek heeft gehad en hoe dat is afgelopen.

Hart voor Hilversum sluit zich bij die vraag aan en krijgt het idee dat de heer Van der Geer zich niet bij de plannen betrokken voelt. Ook vraagt zij of iemand bij diens perceel is wezen kijken.

Het **CDA** verontschuldigt zich voor het niet ter plekke te zijn gaan kijken. Het bestemmingsplan staat een bedrijfsruimte van 9 meter hoog toe en de insprekers hebben dus volgens de fractie het geluk gehad dat daarvan decennialang geen gebruik gemaakt is. Dat geluk is echter volgens het CDA geen recht. De fractie vraagt of de insprekers het redelijk vinden dat geluk om te zetten in een recht.

De **ChristenUnie** vraagt of insprekers het idee hebben bewust niet bij de voorliggende plannen te zijn betrokken, of het huidige plan hoger wordt en in welke mate dat dusdanig beperkend is dat dat een overschrijding is van het huidige bebouwde plek.

Leefbaar Hilversum vraagt of het mogelijk is om een plan met de ontwikkelaar te laten maken dat op de goedkeuring van insprekers kan rekenen.

De **SP** verontschuldigt zich eveneens dat zij niet bij de insprekers is wezen kijken en vraagt wat voor hen een acceptabele bebouwing van het terrein is. De fractie vraagt of de insprekers alternatieven hebben voorgelegd aan de ontwikkelaar en wat die daarvan vond.

GroenLinks wil van de heer Van der Geer meer weten over de op stapel staande verdwijnende garageboxen. Verder wordt gevraagd of het informatieproces en de bestemmingsplanprocedure gelijktijdig liepen.

De heer **Van der Geer** antwoordt dat sprake was van een inloopavond, waarop de plannen zijn gepresenteerd en waarop geen keuzen mogelijk waren, anders dan de kleur van de dakpannen. Het ging om nuanceren van de plannen zonder verder inspraak.

Eigenaar Hoogland en de projectontwikkelaar zijn bij hem gekomen. De projectontwikkelaar is bereid tot onderhandelen, mits de economische realiteit niet uit het oog verloren wordt. Daar zit volgens hem dus geen speelruimte in. Het 3 meter laten zakken van de huizen en het onderkelderen daarvan is een vooruitgang, maar dat betekent verhoging van de bouwkosten.

Op de inloopavond heeft hij de behandelend ambtenaar gevraagd naar zijn woning te komen en te kijken naar het effect van een 9 meter hoge woning, wat niet is gebeurd. Verder is niemand van de gemeente wezen kijken.

Hij vindt het leuk dat het CDA excuses heeft gemaakt en stelt dat het bedrijf geluk heeft gehad dat hij niet eerder actie heeft ondernomen tegen een hoogte, die de leefbaarheid in de buurt niet ten goede komt.

Het is nooit tot hem doorgedrongen dat er zo hoog zou worden gebouwd.

Op de plek van de garageboxen zullen woningen komen. Dat zal ook effect hebben op de parkeerdruk en leiden tot een mindere leefbaarheid in de buurt.

De heer **Van der Geld** is niet betrokken bij het plan. De eerste informatie van Samen Thuis is een lijntekening die niet lijkt op wat er daadwerkelijk komt. Met de eerste informatie was hij het eens. Nader onderzoek wees hem uit dat het plan zoveel afweek van wat eerst is gepresenteerd, wat hij schandalig vond, zodat er voor hem geen reden was om met de heer Polman nader in gesprek te gaan. De Neuweg is een drukke weg met eenrichtingsverkeer, met dure grond en hij denkt dat de bereikbaarheid langs de A27 beter is met goedkopere grond. Hij heeft niet de indruk geluk te hebben en meent bewust te zijn misleid door de projectontwikkelaar.

Zijn uitzicht is straks een muur met dakpannen in plaats van blauwe lucht.

Leefbaar Hilversum wijst op het alternatief om met de wethouder en de projectontwikkelaar om de tafel te gaan zitten om een aangepast plan te krijgen.

De heer **Van der Geld** heeft de projectontwikkelaar gevraagd om te praten, waarop hem een nare mail is gestuurd.

Eerste termijn commissie

Hilversum1 constateert dat de buurt begrijpt dat er in Hilversum woningen bij moeten komen die hoger worden dan de huidige woningen. Een projectontwikkelaar organiseert een inspraakprocedure zonder eigenlijke inspraak en de fractie vraagt of dat anders kan. Wellicht kan er een plan komen waarmee de buurt tevreden is, waaraan de projectontwikkelaar geld kan verdienen en waardoor de woningnood in Hilversum kleiner wordt.

Hart voor Hilversum vraagt hoe wordt omgegaan met aantasting van het woongenot en de privacy van bewoners. Hilversum streeft naar draagvlak van belanghebbenden en inspraak, die weer niet heeft plaatsgevonden. De dialoog met de burgers verloopt niet goed en zij vraagt waarom dat niet gebeurt. Het kan zoveel makkelijker en efficiënter bij een goede dialoog met burgers. De fractie vraagt hoe de dialoog met burgers heeft plaatsgevonden en wat de gemeente daarvan kan leren.

Hoogland wil zijn pensioen veilig stellen, maar hoe kan dat in een buurt waar de parkeerdruk hoog is? Er worden zes woningen gebouwd met een maximale prijs van € 330.000,-, wat voor die wijk hoog is en ook geen betaalbare koopwoningen betreft.

De Neuweg is als eenrichtingsweg erg krap en hulpdiensten voorzien daar erg veel problemen. Daar is een spiegel nodig over een fiets- en voetpad en Hart voor Hilversum vraagt of daarnaar is gekeken.

GroenLinks constateert dat het voorliggende plan is ontstaan door het zijn gang laten gaan van een projectontwikkelaar en een te faciliterend optreden van de gemeente. In dezen heeft iemand gebluft naar de buurt toe, die minder zelforganiserend vermogen heeft dan in een villawijk. De gemeente kijkt vervolgens toe en laat zaken gebeuren. Kwalitatief gezien vindt de fractie het een heel slecht plan, omdat alle ruimte is volgepropt.

Het **CDA** is van mening dat de buurtbewoners en ontwikkelaar nog eens rond de tafel moeten gaan met de wethouder als oliekan.

Regelmatig wordt inbreiding voorgestaan, wat normaliter tot de voorliggende verhalen leidt. Men kan volgens de fractie niet twee keer zoveel wooneenheden bouwen zonder dat iemand er last van heeft. De keuze is er tussen een dak boven het hoofd te hebben of zonlicht voor de burens en daarbij zal er haast altijd een verliezer zijn.

De bewoners hebben het geluk gehad dat er tot nu toe van de bestemmingsplanmogelijkheid geen gebruik is gemaakt. Het bestemmingsplan tegenhouden zal leiden tot het te koop aanbieden van het bedrijfsgebouwtje, waarna de nieuwe eigenaar een nieuw plan zal ontwikkelen.

Volgens het CDA moet het Burgerlijk Wetboek bij ruimtelijke ordening opzij worden gezet.

Vervolgens vraagt de fractie of het toegangsweggetje eigendom van de gemeente wordt of van de eigenaren van de woningen.

D66 beaamt dat het behoud van het groene buitengebied inbreiding noodzakelijk maakt. Bij het Achterom is ook een binnenterrein verdicht met 41 woningen en de fractie voegt toe dat juist bij

binnenkort vrijkomende binnenstedelijke terreinen nagedacht moet worden over een eventuele vergroening, bijvoorbeeld in de Vituswijk.

De **ChristenUnie** vindt dat in dezen juist sprake is van een toegevoegde waarde voor het binnenstedelijk woningaanbod en vraagt in hoeverre bewoners samen met de projectontwikkelaar om de tafel hebben gezeten om te komen tot een plan.

De **PvdA** onderschrijft de opmerking van D66 en herinnert aan de inpassing van bedrijfsunits aan de Huijgensstraat. Een ontwikkelaar probeert in dezen het onderste uit de kan halen en toekomstige bewoners zullen daarom een verstoorde relatie met hun burens krijgen.

Verder refereert de fractie aan haar motie waarbij is afgesproken met elkaar te praten om een verbinding te vinden. In dat verband verzoekt de PvdA de wethouder met bewoners en de ontwikkelaar in gesprek te gaan om een oplossing te vinden.

De **VVD** vindt dat een goed idee en tot dat moment is het kader de huidige regelgeving en parkeernormen. Dat zijn op dit moment landelijk gehanteerde CROW-normen, die in het algemeen geaccepteerd zijn voor het aantal auto's per woning. De VVD gaat ervan uit dat veiligheid ook in de bouwtoevraag wordt meegenomen.

Een gemêleerd beeld qua prijscategorieën kan volgens de fractie juist een voordeel zijn.

Op een inspraakavond een ander plan presenteren dan uiteindelijk wordt gebouwd wekt een verkeerd beeld. Voor het vervolg moeten ontwikkelaars daarom opletten dat plannen op inspraakavonden ook de plannen zijn die de procedure ingaan.

Leefbaar Hilversum stelt de wethouder voor om de leiding te nemen en de omwonenden en de ontwikkelaar in gesprek te laten gaan om een oplossing te vinden.

De **SP** sluit zich daarbij aan. Als er wijzigingen in het bouwplan komen vraagt de fractie zich af of het wel wijs is om het voorliggende bestemmingsplan vast te stellen.

Wethouder **Voorink** legt uit dat Hilversum van oudsher een industriestad is met ook een aantal achterterreintjes met bedrijfjes. Ook het vrijwaren van het buitengebied betekent verdichting in de binnenstad.

Projectontwikkelaars willen zoveel mogelijk, terwijl bewoners graag het bestaande willen behouden.

De gemeente leidt dat proces in goede banen. In dezen is sprake van een bestaande bouwvlek. De bouwvlek komt voor de meeste huizen verder van de gevel te liggen, maar voor een klein aantal huizen dicht op de gevel. Er mag nu van alles. Als er een aanvraag komt die voldoet aan de bouwhoogte in het bestemmingsplan moet de gemeente vergunnen. In het kader van goede ruimtelijke ordening kijkt hij wat er verandert bij een bouwplan. Er is samen met de indiener gezocht naar het maximaal haalbare. In een ideale wereld gaat men met de buurt in gesprek, maar in de praktijk werkt dat niet zo. De insprekers hebben tot op zekere hoogte tegengestelde belangen. Hij zegt altijd tegen een projectontwikkelaar het gesprek met de buurt aan te gaan, omdat een procedure zonder zienswijzen in ieders belang is. In dit geval was sprake van een inloopavond, wat anders is dan inspraak. Dat betekent dat men niet op blanco canvas kan beginnen.

Hij gaat graag met eenieder het gesprek aan, maar wel heeft hij te maken met doorlooptijden. Hij gaat wat dat betreft kijken wat hij kan doen. Daarmee zegt hij niet dat het bestemmingsplan voor de raadsvergadering van tafel is. Dat blijft dus wel op de raadsagenda staan, maar hij zegt toe een gesprek aan te gaan met de ontwikkelende partij en bewoners en als het dan tot een oplossing komt heeft die de voorkeur.

Op dit moment wordt geacteerd op bestaande bestemmingsplannen en de Structuurvisie. Het vergroenen van dergelijke terreinen wil hij in de omgevingsvisie meenemen.

De toegangsweg is eigendom van de vereniging van eigenaren en plannen worden voorgelegd aan de brandweer. Die heeft met de bestaande situatie te maken. De inrit is niet optimaal, maar op dit moment rijden daar vrachtauto's naar buiten.

De beste optie voor de omwonenden is een parkje, maar er is ook behoefte aan woningbouw. De gemeente moet de aanvraag beoordelen en uiteindelijk gaat het daarom.

GroenLinks bepleit het sluiten van een overeenkomst met de ontwikkelaar waarin staat hoe die dingen doet. Nu is sprake van een passieve houding van de gemeente.

Wethouder **Voorink** herkent zich niet in die passieve rol en gaat altijd in gesprek met de indiener. Hij moet zich ook houden aan de spelregels die het Rijk oplegt in het kader van ruimtelijke ordening. De Omgevingswet zegt dat de gemeente veel meer aan de voorkant moet zitten en veel meer aan participatie moet worden gedaan, maar die wet is nog niet geldend.

Vervolgens schetst hij het doorlopen proces: het indienen van een aanvraag; ambtelijke bespreking daarvan met de indiener; praten van de indiener met de buurt middels een inloopavond; indienen van zienswijzen.

Plannen zijn volgens hem aan bewoners gepresenteerd zoals ze nu voorliggen. Dat aspect wil hij nog bekijken.

D66 wijst erop dat behandeling van de commissie voor Welstand en Monumenten ook heeft kunnen leiden tot wijziging van de plannen.

Tweede termijn inspreker

De heer **Van der Geer** vindt de toezegging om nog eens te praten vaag en wil daarbij ook het plan opgeschort zien. Nu al lopen er mensen op het terrein die bezig zijn om hun huis in te richten.

De heer **Van der Geld** sluit zich daarbij aan en stelt dat de projectontwikkelaar al op 31 januari wist dat er niets aan het plan zou veranderen. Het bevreemdt hem ook dat de gemeente Hilversum niet om haar bewoners geeft.

Tweede termijn commissie

Leefbaar Hilversum doet een ordevoorstel om het commissiebesluit op te schorten totdat de wethouder een gesprek heeft gehad met de projectontwikkelaar en omwonenden. De inzet daarvan moet zijn een lagere bebouwing.

Hart voor Hilversum vraagt wat de gemeente doet met artikel 10 van de algemene aanduidingsregels: een verbouwing mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woongenot en/of de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden. Wat is het effect als er zwaarwegende redenen zijn om daarmee geen rekening te houden?

Wethouder **Voorink** deelt mee dat de gemeente binnen 12 weken een besluit moet nemen, welke termijn niet gehaald wordt bij aanname van het ordevoorstel. Het is echter wel mogelijk om besluitvorming in de tijd gezien op te schuiven.

Het voorstel van orde van Leefbaar Hilversum om het commissiebesluit op te schorten totdat de wethouder een gesprek heeft gehad met de projectontwikkelaar en bewoners wordt bij handopsteken in stemming gebracht en met 7 stemmen voor aangenomen, met de stemmen van Leefbaar Hilversum, de SP, het CDA, Hart voor Hilversum, de ChristenUnie Hilversum1, GroenLinks en de PvdA voor en de overige fracties tegen.

De **voorzitter** stelt vast dat door aanname van het ordevoorstel besluitvorming wordt opgeschort.

Wethouder **Voorink** neemt in het komende gesprek met bewoners en projectontwikkelaar geen andere rol in.

De indiener heeft nog wel toestemming van de gemeenteraad nodig om diens bestemming gerealiseerd te krijgen.

Er is nog niets in kannen en kruiken totdat de gemeenteraad besluitvorming heeft gepleegd. Eenieder die op het terrein rondloopt is prematuur bezig.

Leefbaar Hilversum beveelt de wethouder aan om de in de commissievergadering gemaakte kritische opmerkingen te overleggen met de projectontwikkelaar.

9. Ontwikkeling Lucentterrein

Woordvoerders:

fracties: D66: J.E.M.G. Göbbels; Hart voor Hilversum: M. Ruitenbergh; VVD: J.P.H.M. van Gilse; SP: J. Sampieri Bjornsson; PvdA: mw. N.M. Degenhart; CDA: W.D.C. Klaassen; GroenLinks: F.R. Kool; ChristenUnie: T. Pelsma; Hilversum1: M. Eerenberg; Leefbaar Hilversum: H.P. Blok. College: F.G.J. Voorink, wethouder.

Wethouder **Voorink** merkt op dat het plan diverse keren is aangepast na gesprekken met de buurt. De parkeernorm bevindt zich aan de goede kant van de streep. Er ligt voor de eerste maal een advies van de commissie Ruimtelijke kwaliteit voor dat positief is.

De **ChristenUnie** is blij met het voorliggende plan. Grondgebonden woningen worden verkocht en huurders maken daarop geen aanspraak. Meer grondgebonden woningen voor verhuur en minder niet grondgebonden voor verhuur geeft volgens de fractie een betere balans.

Het **CDA** wil uitleg over de volgorde der dingen, omdat er al gebouwen worden gesloopt. Eerst zouden er echter een stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan moeten zijn. Dat er meer parkeerplekken zijn dan de parkeernorm vereist verheugt de fractie. De fractie heeft een hekel aan parkeren in de openbare ruimte en wat er hier gebeurt is bijna op de openbare ruimte parkeren. Aan de nieuwe weg bevinden zich heel veel nieuwe parkeerplaatsen en die weg wordt overgedragen aan de overheid. Er is ook een mogelijkheid tot het bouwen van een parkeerkelder.

De **SP** vraagt het college te kijken of er weer een voetbalveld of speelvoorzieningen kunnen komen en informeert of er over tien jaar nog steeds sociale woningen zullen zijn.

De **VVD** vindt een goed plan voorliggen, met participatie en veel parkeren. Gevraagd wordt wanneer wordt besloten tot overdracht van een stukje toekomstige openbare ruimte en wanneer daartoe wordt besloten. Ook vraagt de fractie of toename van ozb daarbij een criterium is.

D66 constateert dat een prima plan ligt met aandacht voor duurzaamheid, zoals de inzet van een installatie voor biomassa en waterbesparing. Er komt een einde aan stilstand en verpaupering en er komt woonruimte voor wie het nodig heeft. Van de 278 woningen zijn er 236 in de sociale huursector.

Hart voor Hilversum was vanaf het begin persoonlijk betrokken bij de participatie en complimenteert de ambtenaren en De Alliantie. Het kan dus wel om tevoren afspraken te maken met de buurt en daarmee te komen tot draagvlak en consensus. Daarmee krijgt men een prachtig plan. Het liefst had de fractie drie of vier speel- en ontmoetingsplekken gehad en de fractie adviseert daarbij ook de rest van de Geuzenbuurt te betrekken.

GroenLinks noemde het gebied twee perioden terug Larenseweg Kansenzone en vindt het plan een fantastische aanwinst voor Hilversum.

Leefbaar Hilversum complimenteert het college met de transformatie naar een aantrekkelijke woonwijk met een groen en open karakter. De fractie stemt in met 236 sociale huurwoningen. De doelgroepen zijn jongeren, senioren en zorgvragers en daar staat zij ook achter. De zorgen van omwonenden zijn serieus verwerkt. Leefbaar Hilversum complimenteert De Alliantie met de plannen die eigenlijk neerkomen op wat zij belangrijk vindt: sociale huurwoningen voor de genoemde doelgroepen en goed omgaan met omwonenden.

Hilversum1 complimenteert de ambtenaren en de wethouder eveneens en herinnert aan de twee inspraakbijeenkomsten. Te zien was dat mensen absoluut bereid zijn mee te praten. Er is ook een prijswinnend kantoor bij, dat van De Alliantie. Door het mooie kantoor is leegstand weggehaald en is er een mooi woningbouwproject bijgekomen.

De **PvdA** kan zich eveneens vinden in het plan.

Wethouder **Voorink** vindt het een waanzinnig mooie ontwikkeling voor Hilversum, waarvoor de complimenten aan ambtenaren en De Alliantie toekomen. Twee van de inspraakavonden heeft hij bijgewoond, waarbij er alleen maar werd gesproken over parkeren. Een derde van de grondgebonden woningen betreft sociale huurwoningen. De parkeernorm is in stand gebleven en daarop is er een overschot. Parkeren ondergronds realiseren is economisch onhaalbaar.

Als sociale woningen snel op de markt komen gelden daarvoor afspraken. Hij acht het uitgesloten om sociale voorraad te vervreemden.

Hij ziet verder weinig mogelijkheden om de voetbalkooi in de omgeving terug te brengen. Wel wordt er openbare ruimte toegevoegd aan de buurt. Ook komen er voorzieningen terug. De kantine van De Alliantie krijgt een buurtfunctie en hij wil graag met de Geuzenbuurt het gesprek aangaan over de inrichting.

Bij de openbare ruimte draagt De Alliantie op voor beheer en onderhoud, maar de gemeente wil daar geen hek omheen. De gemeente wil die openbare ruimte onderdeel laten worden van de wijk. Daarom is de afspraak met De Alliantie gemaakt dat de gemeente die ruimte overneemt, maar zij wil dan ook aan de voorkant meepraten over de aanleg, omdat de gemeente het ook moet onderhouden. De eerste jaren wordt het onderhoud afgekocht en op enig moment draait de gemeente op voor het onderhoud. Tegenover onderhoud staan ozb-inkomsten. De ozb van het aantal woningen zal ongetwijfeld de ozb voor de leegstaande kantoorpanden overstijgen.

Hij wil altijd streven naar participatie en De Alliantie heeft die op een heel professionele manier aangepakt. Daarin is samen met de gemeente opgetrokken. Een sneller traject dan tien jaar is hem echter ook wat waard.

Hilversum1 repliceert dat de insprekers op de inspraakavond in de Geuzenbuurt ook waardering hadden voor het plan en niet alleen aandacht vroegen voor parkeren.

Wethouder **Voorink** hoorde dat de zorgen van de bewoners wel gingen over parkeren.

De **SP** informeert wanneer het bestemmingsplan te verwachten is.

Wethouder **Voorink** antwoordt dat dat voor de zomer in procedure komt. Er wordt al gesloopt, wat mogelijk is als geen sprake is van monumenten.

Advisering aan de raad

Alle fracties adviseren positief.

10. Mededelingen van en vragen aan wethouder Van Vroonhoven

Er zijn geen vragen en/of mededelingen.

11. Vooruit- en terugblik regionale aangelegenheden

Wethouder **Van Vroonhoven** deelt mee dat er een RAP aankomt.

D66 ziet via de link met regionale stukken van het portefeuillehoudersoverleg dat die niet recentelijk bijgewerkt zijn.

Wethouder **Van Vroonhoven** neemt die opmerking mee terug naar het college.

De **PvdA** vraagt wanneer het voorstel over de blijverslening komt en informeert naar de leegstandsmonitor.

Wethouder **Van Vroonhoven** gaat na wanneer zij de leegstandsmonitor kan uitdoen. Uit een benchmark over de blijverslening blijkt dat die in andere gemeenten niet opschiet.

12. Actualisatie van de grondexploitaties 2017

Woordvoerders:

fracties: D66: J.E.M.G. Göbbels; Hart voor Hilversum: M. Ruitenbergh; VVD: J.P.H.M. van Gilse; SP: mw. P.H.J.R. van Rooden; PvdA: D. Heidbuurt; CDA: W.D.C. Klaassen; GroenLinks: J. Kastje; ChristenUnie: T. Pelsma; Hilversum1: --; Leefbaar Hilversum: H.P. Bok

College: mw. N.J. van Vroonhoven-Kok, wethouder.

Ambtelijke ondersteuning: L.J. Feenstra.

De **VVD** is zeer positief gestemd over de risico's en stelt vast dat Anna's Hoeve zich nu uitbetaalt.

Het **CDA** concludeert dat alles wat de wethouder Grondzaken oppakt goed gaat en alleen De Egelshoek nog niet zo goed verloopt.

Wellicht is het zinvol om het Stationsgebied als grondexploitatie in de lijst op te nemen.

Anna's Hoeve is volgens de fractie vooral goed gegaan door de goed verlopende woningmarkt en wellicht moet men nadenken over het niet terugvloeien een deel van de opbrengst naar de algemene middelen.

De **VVD** vraagt waarom een particulier die een kavel koopt bij de gemeente op kosten van de belastingbetaler een voordeeltje moet hebben.

De **ChristenUnie** begrijpt niets van het betoog van het CDA.

Het **CDA** geeft in overweging om bij Anna's Hoeve net zoveel binnen te halen als die grondexploitatie heeft gekost.

GroenLinks is juist blij dat nu eens een grondexploitatie geld oplevert. Het aantal projecten en de risico's zijn verminderd en de projectbeheersing is verbeterd. De Egelshoek zal binnenkort worden bekeken. Of een grondexploitatie erbij komt valt volgende week nog te bezien.

De **SP** vindt De Egelshoek ook een teleurstelling en is tevreden over het positieve resultaat. Gezien de positieve resultaten bij Anna's Hoeve pleit de fractie voor meer sociale huurwoningen.

GroenLinks wil bij een positief resultaat ook verduurzamen.

D66 is blij met de positieve trend en vindt het goed dat de doemscenario's voor Anna's Hoeve niet uitkomen.

Leefbaar Hilversum kon van die doemscenario's voor Anna's Hoeve in het verleden niet slapen. De verkoopresultaten zijn echter boven verwachting. De verkoopresultaten zijn verhoogd met € 6 miljoen naar € 7,7 miljoen. Het risicoprofiel is sterk verbeterd, maar er is nog een flink risico. Het resultaat kan toch tegenvallen bij een tegenvallende woningmarkt. Het bedrag van € 7,7 miljoen wordt dan flink lager en dat baart de fractie toch nog zorgen. Door de stijgende woningmarkt is het dus zaak om de grondprijzen te verhogen en de verkoopsnelheid te verhogen en gevraagd wordt of het college dat zal doen.

Verder informeert de fractie naar het effect van de prestatieafspraken met de woningcorporaties.

Vervolgens wil zij weten hoe de afkoop van de grondwatervervuiling verloopt.

Leefbaar Hilversum houdt niet van geheime informatie en daarom geeft zij de wethouder mee na te gaan en te rapporteren wat de noodzaak is van het geheim houden van de gegevens van alle grondexploitaties. Wellicht kunnen de afgesloten grondexploitaties die in het jaarresultaat vallen openbaar worden gemaakt.

Leefbaar Hilversum concludeert dat zij zich jarenlang zorgen heeft gemaakt over de risico's die nu vooral zijn beperkt door een mooie doorontwikkeling. Nu moet vooral worden doorgepakt met een positief effect op de gemeentelijke schuldenpositie.

De **PvdA** complimenteert ook voormalig wethouder Rensen voor Anna's Hoeve. De risicovermindering is heel goed. Het afspreken van een fixed fee bij Villa Industria is eveneens positief. De fractie vraagt of er nog iets zal gebeuren met Crailo.

De **ChristenUnie** sluit zich aan bij de woorden over de goede grondexploitatie. Het is nu raar om winsten af te romen, omdat de gemeente risicodrager is. Zij complimenteert de wethouder met de wijze van het afsluiten van de grondexploitatie Kapperschool.

Wethouder **Van Vroonhoven** erkent dat de grondexploitaties steeds overzichtelijker worden en het prettig is dat een heleboel ervan af te sluiten zijn. De principal toolbox helpt ambtenaren en bestuurders ook om in een bepaalde modus te denken, die ervoor zorgt grondexploitaties te beheersen en te kunnen afsluiten.

De Egelshoek zal ook afgesloten worden en zij had die graag helemaal afgemaakt. Het blijft dus een dubbel gevoel. Alles is geprobeerd.

Villa Industria had te maken met saneringen en zware verontreinigingen en zij is blij daaronder eveneens een streep te kunnen zetten.

Bij Anna's Hoeve is een meer zakelijke koers gevaren en daar gingen huizen als warme broodjes over de toonbank. De laatste grondprijs is meer dan € 700,- per vierkante meter. De gemeente stelt zo min mogelijk regels, waardoor er soms gestoeid wordt met de inrichting van de openbare ruimte en de percelen. Daarvoor moet aandacht zijn bij de evaluatie, die tegen de zomer zal plaatsvinden.

Een deel van de opbrengsten kan deels teruggegeven worden aan de buurt. De aanleg van de zonnepanelen boven de bufferbakken wordt deels bekostigd uit de grondexploitatie.

De **VVD** wijst erop dat de gemeente niet verdient, omdat veel grondexploitaties de gemeente geld hebben gekost.

Wethouder **Van Vroonhoven** vervolgt dat de grond schoon is en er geen risico's meer zijn. Vorig jaar is besloten om de verkoopsnelheid te vergroten om het rentevoordeel te kunnen cashen, maar dat gaat niet makkelijk. Nu is men aangeland bij fase 4. Meer versnellen dan nu is niet mogelijk.

Bij grondprijzen is gekozen voor verkoop bij opbod, waarbij particuliere kopers tegen elkaar opbieden. In dezen doet de markt zijn werk. Het systeem van vaste prijzen is losgelaten.

In fase 5 is nog een deel sociale woningbouw gepland door Dudok Wonen en De Alliantie. Over de exacte aantallen wordt nog gesteggeld. Richting de zomer of net na de zomer verwacht zij daarover meer duidelijkheid na onderhandeling met de woningcorporaties.

Informatie is geheim vanwege op sommige punten gevoelige informatie, zoals wat de gemeente heeft betaald voor de openbare ruimte.

De afkoop van de grondwatervervuiling bij de provincie bevindt zich dicht bij een deal en zij zegt toe de stand van zaken na te vragen. De beantwoording daarover volgt verder schriftelijk.

Het Stationsgebied komt in ontwikkeling en zodra het zover is komt de vraag of een grondexploitatie moet worden opgestart aan de orde.

Crailo ligt op het grondgebied van drie gemeenten en daarvoor komt een nieuwe formule waarover de commissie nog wordt geïnformeerd.

De heer **Feenstra** vult aan dat informatie over vergoedingen aan bewoners van De Egelshoek en de verwachte opbrengst van grond niet openbaar is. Of die informatie niet achteraf openbaar kan zijn kan hij niet nagaan.

Wethouder **Van Vroonhoven** zal daarover intern in het college overleggen en zegt daarover nadere informatie toe.

De **SP** ziet dat individueel de huizen op Anna's Hoeve er goed uitzien, maar ze alles bij elkaar al snel een ratjetoe zijn. De fractie wil horen hoe toch tot samenhang kan worden gekomen.

Het **CDA** wil creatief nadenken over de opbrengst van Anna's Hoeve en wijst erop dat in 2020 pas geld vrijkomt.

Pas als grondexploitaties er zijn ontstaat er zicht op problemen en die wil de fractie bij het Stationsgebied en Crailo snel weten.

De **SP** stelt dat men nog geen grondexploitatie kan vaststellen als nog niet bekend is wat men gaat doen.

Wethouder **Van Vroonhoven** antwoordt dat de gemeente op Anna's Hoeve geen eenheidsworst wilde, maar vindt het wel weer tijd worden om Anna's Hoeve te evalueren.

Men gaat pas een grondexploitatie openen bij ontwikkelen. Bij opening van een grondexploitatie voor het Stationsgebied gaat het om € 30 miljoen, waarvoor er nog geen idee is hoe dat bij elkaar te sprokkelen is.

Advisering

De **PvdA** en **Hart voor Hilversum** maken een voorbehoud.

De **SP** maakt een technisch voorbehoud zonder debat.

Leefbaar Hilversum adviseert positief met debat.

De overige aanwezige fracties adviseren positief.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.50 uur.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de commissie Ruimte van
De griffier,

De voorzitter,

M. Stoops.

T. Braaksma.