
Vooroverleg- en inspraaknota voorontwerp-bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' en voorontwerp-beeldkwaliteitsplan

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' en het voorontwerp-beeldkwaliteitsplan met bijbehorende stukken heeft op grond van het bepaalde in artikel 1.3.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en van het bepaalde in artikel 2 van de Inspraakverordening met ingang van vrijdag 22 november 2019 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tot en met 2 januari 2020 konden inspraakreacties worden ingediend. Er zijn 9 reacties ingekomen.

Tevens zijn diverse overlegpartners over de plannen geïnformeerd in het kader van het vooroverleg volgens artikel 3.1.1 Bro. Er hebben 7 instanties gereageerd.

Opbouw nota

De ingekomen reacties zijn per indiener samengevat en beoordeeld. Niet altijd wordt letterlijk geciteerd uit de ontvangen reactie, maar wordt volstaan met een beknopte samenvatting van de relevante kern van de opmerkingen die de indiener over een bepaald onderwerp kenbaar heeft gemaakt.

Dit betekent uiteraard niet dat de onderdelen van de reacties, die niet nadrukkelijk zijn vermeld, niet in de beoordeling zijn betrokken. Bij de uiteindelijke beoordeling is de volledige reactie betrokken. Per reactie zijn de beoordeling en afweging door, alsmede de opvatting c.q. het standpunt van, het college van burgemeester en wethouders weergegeven.

2. Vooroverlegreacties

2.1 ProRail (brief van 9 december 2019, ontvangen op 11 december 2019)

2.1.1 Geluid

In paragraaf 5.4.2 van de plantoelichting en in het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting van het wegverkeer verantwoord. ProRail verzoekt de toelichting en het akoestisch onderzoek aan te passen met onderzoeken en conclusies van de geluidbelasting van het railverkeer met gebruikmaking van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).

Antwoord:

Geluidbelasting van het railverkeer is wel onderdeel van het Akoestisch onderzoek. Alle onderdelen, ook spoorweglawaai, zijn hierin benoemd en berekend. Naar aanleiding van de reactie van ProRail zal het Akoestisch onderzoek worden aangepast waardoor spoorweglawaai duidelijker naar voren komt. Het aangepaste onderzoek wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

2.1.2 Trillingen

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening wel te worden afgewogen.

ProRail verzoekt om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de 'Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen'.

Antwoord:

Dit wordt meegenomen in het onderzoek en bijgevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

2.2 Stichting wooncorporatie Het Gooi en Omstreken (email 23 december 2019)

2.2.1

Woonprogramma

Het plan biedt ruimte voor 200 tot 325 woningen in diverse segmenten. Ingezet wordt op wonen voor één- en tweepersoonshuishoudens met een verdeling van 1/3 in het goedkope en 50% in het midden segment. Het Gooi en Omstreken (G&O) ziet dat er inderdaad een grote vraag is naar woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens en is daarbij van mening dat het goedkope segment volledig in de sociale huur moet worden gerealiseerd. Daarmee blijven deze woningen langjarig beschikbaar voor de beoogde doelgroep - mensen met een beperkt inkomen. Bij de inzet van goedkope woningen in het koopsegment bestaat de mogelijkheid dat deze woningen ten gevolge van prijsstijgingen op de woningmarkt voor de toekomstige kopers niet meer onder het goedkope segment vallen.

Het G&O vraagt om in het bestemmingsplan vast te leggen dat 1/3 van het te realiseren woonprogramma in de sociale huur wordt gerealiseerd.

Antwoord:

Waar het plan spreekt over goedkope woningen worden sociale huurwoningen bedoeld. De plantoelichting wordt hierop aangepast.

Aangezien de gemeente grondeigenaar is, of binnen het kader van de Wet voorkeursrecht kan worden van de gronden in het plangebied, heeft de gemeente t.z.t. ook bij de uitgifte van de gronden (privaatrechtelijk) invloed op de nieuwe ontwikkelingen. Het is daardoor niet nodig het

woonsegment in de regels vast te leggen. Dit maakt het bestemmingsplan flexibel. Op deze wijze kan makkelijk ingespeeld worden op nieuwe ontwikkelingen. Ook gezien de lange realisatieperiode is een flexibele regeling gewenst.

2.2.2

Woningaantallen

In november 2019 heeft de gemeente Hilversum bij de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een plan voorgelegd om in de spoorzone van Hilversum tot 2040 ca. 10.000 woningen toe te voegen. De MRA heeft op grond van dit verzoek de gebiedsontwikkelingen rondom de Spoorzone Hilversum aangewezen als sleutelgebied. In lijn met dit plan ziet G&O mogelijkheden de woningaantallen in het Stationsgebied te verhogen en daarmee een grotere bijdrage te leveren aan de ambitie de woningaantallen te verhogen. Volgens G&O kan dit worden gerealiseerd door op meerdere plekken in het bouwplan extra hoogteaccenten aan te brengen in het plan, waarmee direct een flinke extra impuls kan worden gegeven aan de te realiseren woningaantallen.

Antwoord:

Het Stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 mei 2019. Hierbij is een stevige discussie gevoerd over de maximale hoogtes en hoogteaccenten. Het Stedenbouwkundig plan vormt het uitgangspunt voor het opgestelde (voorontwerp-) bestemmingsplan. De maximale hoogten in de planregels en verbeelding komen overeen met die van het Stedenbouwkundig plan.

De MRA zet de plannen in de Spoorzone in een nieuw daglicht. De gemeente onderzoekt de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de toevoeging van 10.000 woningen in de Spoorzone. Op dit moment zijn hierover nog geen besluiten genomen met gevolgen voor het Stedenbouwkundig plan van het Stationsgebied. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan op dit moment al aan te passen.

2.2.3

Parkeren

In de toelichting is omschreven dat er een ondergrondse parkeervoorziening moet worden gerealiseerd. De exacte omvang van de parkeervoorziening is afhankelijk van het te realiseren woon- en werkprogramma. Op basis van de 'Beleidsregels Parkeren 2017' krijgt de parkeeropgave een substantieel ruimtebeslag. De ondergrondse parkeervoorziening is echter niet voorzien in het Stedenbouwkundig plan. Gezien de directe nabijheid van het trein- en busstation wil G&O pleiten voor een aanzienlijke verlaging van het aantal parkeervoorzieningen en meer in te zetten op het delen van auto's en gebruik van het openbaar vervoer en dit vast te leggen in de Beleidsregels Parkeren en het bestemmingsplan Stationsgebied. Dat betekent dat toekomstige bewoners er bewust voor kiezen op een locatie te wonen waar geen of weinig parkeervoorzieningen zijn.

Antwoord:

Het Stedenbouwkundig plan houdt rekening met de mogelijkheid om voldoende parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het beoogde programma. In het kader van de aanstaande Omgevingswet is de gemeente Hilversum bezig met het opstellen van een Omgevingsvisie. Dit wordt de nieuwe toekomstvisie voor de stad. Mobiliteit, waaronder parkeren, is onderwerp van deze nieuwe visie.

In het bestemmingsplan is het vigerende parkeernormenbeleid onderdeel van de regels. De regeling is zodanig flexibel dat zodra er nieuwe parkeernormen zijn vastgesteld en bekend gemaakt deze 'automatisch' ook onderdeel worden van de geldende bestemmingsplannen. Dit betekent dat het niet nodig is bestemmingsplannen op dat moment te herzien.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan zal meer bekend zijn over nieuwe parkeernormen.

2.2.4

Prinsenhof - Schoolstraat

Het bestemmingsplan voorziet in een aanpassing van de autoroutes van en naar het station. Ten gevolge van deze aanpassing zal het aantal verkeersbewegingen rondom het pand van G&O (i.c. de Prinsenhof) op

de hoek Schoolstraat - Koninginneweg verveelvoudigen. Dit zal naar verwachting ten koste gaan van de woonkwaliteit in het seniorencomplex Prinsenhof. Graag treedt G&O met de gemeente Hilversum in overleg om tot een passende oplossing te komen ten einde de woonkwaliteit te behouden.

Antwoord:

De gemeente zal dit overleg met G&O opstarten.

2.2.5

Bereikbaarheid en uitstraling kantoor Het Gooi en Omstreken

G&O vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het G&O-kantoor aan de Schapenkamp 130 en de inrichting van de openbare ruimte direct grenzend hieraan. Vanuit deze locatie voert de Servicedienst van G&O kleine onderhoudswerkzaamheden uit bij bewoners. Bewoners en zakelijke relaties bezoeken ons kantoor. Voor de bedrijfsvoering van G&O is het noodzakelijk dat het kantoor zowel tijdens de realisatie van de werkzaamheden als in de eindsituatie gedurende kantooruren per auto, fiets en te voet bereikbaar blijft.

Antwoord:

Bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden wordt integraal onderdeel van de uitvoering van de plannen. In de toekomstige plannen blijft het pand van G&O bereikbaar.

2.2.6

Herinrichting Schapenkamp

Het bestemmingsplan voorziet ook in herinrichting van de Schapenkamp. De exacte indeling van de openbare ruimte moet nog verder worden ontworpen. Omdat het kantoor direct aan de Schapenkamp en de Spoorstraat ligt wil G&O graag meedenken en meekijken bij uitwerking van deze plannen, zodat de beoogde uitstraling van het kantoor aan de Schapenkamp kan worden gewaarborgd.

Antwoord:

G&O zal als belanghebbende in het gebied worden betrokken bij het ontwerp van de buitenruimte. Voor meer informatie over de wijze waarop deze tot stand zal komen wordt verwezen naar hoofdstuk 'Procedure' in het Beeldkwaliteitsplan.

2.3 Waternet (email 23 december 2019)

De opmerkingen van Waternet hebben betrekking op de Watertoets-rapportage van Antea van 29 augustus 2019.

2.3.1

Waternet heeft een aanvulling bij paragraaf 3.2 met betrekking tot het 'Waterbeheerplan': 'Het verbeteren van de waterkwaliteit in relatie tot de gestelde doelen vanuit de KRW een belangrijk uitgangspunt.' Daarnaast geldt vanaf 1 november 2019 de 'Keur 2019' in plaats van 2017.

Een paragraaf Omgevingsvisie ontbreekt nog. Standpunt Waternet is:

Omgevingsvisie: 'Het Waterschap hecht er belang aan om samen met de gemeente de Omgevingsvisie van Hilversum op te stellen, waarbij er ook voldoende rekening wordt gehouden voor de doelen van het Waterschap: schoon water, voldoende water en waterveiligheid, om zo de leefomgeving beter bestand te maken tegen de gevolgen van extreem weer. In 2020 zal de Omgevingsvisie van Hilversum vorm krijgen. Met de Regio Gooi en Vechtstreek en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is een regionale water bouwsteen voor de gemeentelijke Omgevingsvisie opgesteld. Zie bijlage.

Reactie:

De tekstuele verbeteringen worden overgenomen.

Daarnaast wordt in de watertoets-rapportage een paragraaf Omgevingsvisie toegevoegd inhoudende:

'De gemeente is bezig met het opstellen van de Omgevingsvisie voor Hilversum waarbij er ook voldoende rekening wordt gehouden voor de doelen van het Waterschap: schoon water, voldoende water en waterveiligheid, om zo de leefomgeving beter bestand te maken tegen de gevolgen van extreem weer. Het Waterschap is bij de opstelling betrokken. In 2020 zal de Omgevingsvisie van Hilversum verder vorm krijgen. Met de Regio Gooi en Vechtstreek en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is een 'regionale water-bouwsteen' voor de gemeentelijke Omgevingsvisie opgesteld.'

2.3.2

Met betrekking tot paragraaf 3.4 meldt Waternet dat er momenteel een nieuw Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2021-2026 wordt geschreven, waarin nieuwe normen worden geïntroduceerd die afwijken van de watertoets van het bestemmingsplan. Namelijk buien van 70mm/u waarvan 30mm/u via het riool tegen de T=100 bui in het bestemmingsplan. Waternet vraagt om dit te verduidelijken.

Reactie:

Het nieuwe Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)(op dat moment 'Watermanagementplan' genoemd) wordt dit jaar vastgesteld. De nieuwe normen uit het GRP zullen ook gelden voor het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020'. De watertoets-rapportage wordt hierop aangepast.

2.3.3

Paragraaf 5.1. Voorgenomen ontwikkeling

In bijlage 1 is er een verhardingsanalyse gedaan, waaruit blijkt dat het gebied in de toekomst minder verhard wordt, maar aangezien het groen niet specifiek wordt bestemd is niet zeker of de plannen in deze vorm doorgaan. Ten opzichte van het bestaande bestemmingsplan worden er geen groenbestemmingen onttrokken en verhard. Ten aanzien van de bestemmingen verslechtert de waterhuishouding niet. De beperkende verhardingseis uit de Keur zal daarom bij de aanvraag van de benodigde omgevingsvergunningen moeten worden getoetst.

Reactie:

In reactie hierop zal in de watertoets worden opgenomen dat bij een toename van verharding met meer dan 1.000 m2 het plan getoetst moet worden aan de verhardingsregels van de Keur. Overigens zal, zoals Waternet terecht opmerkt, met het realiseren van de plannen de verharding in het Stationsgebied juist verminderen. Toetsing aan de verhardingsregels zal in de praktijk niet aan de orde zijn.

2.3.4

Paragraaf 5.3 Oplossingsgericht knelpunt

In verband met wateroverlast problemen in de buurt van het station is het goed om meer regenwater vast te houden en te bergen in het plangebied, zoals beschreven in de Watertoets. Tip is om waterbergende wegen toe te passen, waarbij regenwater direct geborgen wordt in de grove puin of steenslag fundering onder de weg. Hiermee kan een verstedelijkte omgeving met weinig vrije ruimte veel water bergen. Het water kan van daaruit in de ondergrond infiltreren. Het is bovendien een goedkopere maatregel als infiltratiekragen. Water kan eventueel via waterdoorlatende bestrating of infiltratiekolken, in bijvoorbeeld asfaltverharding in het funderingspakket worden geborgen.

Reactie:

Deze tip neemt de gemeente mee bij de verdere uitwerking van de plannen waarbij deze nader zal worden afgewogen ten opzichte van andere opties. Hierbij is ook belangrijk dat rekening wordt gehouden met het risico op grondwaterverontreiniging als gevolg van hemelwaterinfiltratie. Lokaal beheersbaar infiltreren heeft daarom de voorkeur boven diffuus infiltreren.

2.3.5

Waternet stelt voor de waterparagraaf aan te passen ten aanzien van de watercompensatie (zie 2.3.3) in die zin dat het bestemmingsplan geen nadelige gevolgen heeft voor de waterhuishouding, maar dat er bij individuele omgevingsvergunningen wordt aangetoond dat aan de maximale verhardingsregels van de Keur wordt voldaan. Indien het regenwater op deze verharding geïnfiltreerd wordt in de bodem zoals in de watertoets omschreven is, dan hoeft deze verharding niet in rekening gebracht worden. Mits er een infiltratiecapaciteit van 90 l/s/ha wordt behaald en de voorziening duurzaam onderhouden wordt. Daarnaast dienen de toe te passen regenwaternormen te worden verduidelijkt en in overeenstemming brengen met het GRP 2021-2026. Zie 2.3.2.

Reactie:

In reactie hierop wordt de watertoetsrapportage aangepast. Het volgende zal worden opgenomen: 'Het bestemmingsplan heeft geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding. Als verharding toeneemt met meer dan 1.000 m² moet een ontheffing in het kader van de Keur worden aangevraagd bij het waterschap, waarbij getoetst wordt aan de verhardingsregels. Indien het regenwater op deze verharding geïnfiltreerd wordt in de bodem zoals in de watertoets is omschreven, dan hoeft deze verharding niet in rekening te worden gebracht. Voorwaarde is dat de berging en infiltratievoorziening voldoet aan de regels van dit bestemmingsplan en duurzaam wordt onderhouden.'

In het plangebied wordt overigens geen toename van verharding van meer dan 1.000 m² verwacht. Zie verder het antwoord bij punt 2.3.2.

2.4 De Alliantie Ontwikkeling b.v. (email 23 december 2019, brief ontvangen op 30 december 2019)

2.4.1

Woonprogramma sociale huur

De Alliantie ziet graag (met dezelfde argumentatie als corporatie G&O, zie punt 2.2.1) dat in het bestemmingsplan wordt vastgelegd dat 1/3 van het te realiseren woonprogramma in de sociale huur wordt gerealiseerd.

Antwoord:

Zie antwoord bij punt 2.2.1.

2.4.2

Woonprogramma middenduur

De Alliantie onderkent de toenemende behoefte aan woningen voor middeninkomens. Door het inrichten van een bedrijf wat zich toelegt op het exploiteren van middendure huurwoningen kan en wil de Alliantie deze vraag bedienen. De Alliantie kan zich daarin als een volwaardige partner van de gemeente opstellen.

Antwoord:

Woningen die gerealiseerd worden in de reguliere koop- en huurmarkt (particuliere markt) zet de gemeente ook op die wijze in de markt. Middenhuur is een programma in de particuliere sector.

2.4.3

Woningaantallen

Net als corporatie G&O (zie punt 2.2.2) ziet de Alliantie in lijn met de aanwijzing van de spoorzone tot Sleutelgebied mogelijkheden de woningaantallen in het Stationsgebied te verhogen en daarmee een grotere bijdrage te leveren aan de ambitie de woningaantallen te verhogen door op meerdere plekken in het bouwplan extra hoogteaccenten aan te brengen in het plan.

Antwoord:

Zie antwoord bij punt 2.2.2.

2.4.4

Parkeren

Conform de reactie van corporatie G&O (zie punt 2.2.3) pleit de Alliantie voor een aanzienlijke verlaging van het aantal parkeervoorzieningen en meer in te zetten op het delen van auto's etc. en dit vast te leggen in de beleidsregels parkeren en het bestemmingsplan Stationsgebied.

Antwoord:

Zie het antwoord bij punt 2.2.3.

2.5 NS Stations en ProRail (email 24 december 2019)

De belangrijkste 6 bevindingen worden in de reactie gedeeld.

2.5.1

In oktober 2019 is een gezamenlijke werkgroep Integrale Stations Agenda (ISA) Hilversum gestart met vertegenwoordig vanuit Gemeente, ProRail, BSM en NS Stations. Uitkomsten van deze studie levert de werkgroep op aan het Bestuurlijk Overleg Hilversum in februari 2020. Verzocht wordt de resultaten en aanbevelingen van de werkgroep integraal te verwerken in het stedenbouwkundig plan 'Stationsgebied 2020' en uitwerking van het voorkeursalternatief fietsparkeren.

Antwoord:

Deze reactie heeft betrekking op het Stedenbouwkundig plan dat door de raad is vastgesteld op 29 mei 2019. Het bestemmingsplan is de planologisch-juridische vertaling daarvan.

Indien vanuit het traject ISA blijkt dat een fundamentele aanpassing van het Stedenbouwkundig plan nodig is, dan zal dit aan de raad moeten worden voorgelegd.

De voorlopige resultaten van de ISA passen vooralsnog in het bestemmingsplan.

2.5.2

Voor treinreizigers zijn goede ketenvoorzieningen essentieel. In de stukken zijn de voorzieningen voor K&R, scooters/brommers, Zone-taxi nog onvoldoende uitgewerkt. Voor goede voorzieningen gaat het om meer dan de locatie, onder andere: de afstand tot het station, zichtlijnen en omgeving zijn bepalend voor de ervaring van de gebruikers. Wij streven naar intuïtieve wayfinding in stationsomgevingen waarbij bewegwijzering ondersteuning biedt.

Antwoord:

Bij het opstellen van het Stedenbouwkundig plan waren logische routes voor voetgangers en fietsers, goede locaties voor K&R, taxistandplaatsen & bussen uitgangspunt.

NS, ProRail, bureau Spoorbouwmeester en gemeente zijn met elkaar in goed overleg ten aanzien van genoemde voorzieningen. Bij de nadere uitwerking wordt gebruik gemaakt van de kennis van de spoorse partijen.

Overigens doen het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan geen uitspraak over aantallen of locatie van specifieke voorzieningen, zoals laad- en losplaatsen en parkeerplekken.

In het bestemmingsplan is voor het Stationsplein een ruime bestemming 'Centrum - Stationsplein Uit te werken' (of 'Verkeer') opgenomen, waarbinnen o.a. verkeersdoeleinden en parkeervoorzieningen mogelijk zijn. Pas bij het ontwerp van de openbare ruimte krijgen de logistieke voorzieningen een plek.

2.5.3

Voor het functioneren van het station en de functies in het stationsgebouw zijn goede voorzieningen voor logistiek waaronder laden- en lossen, en vuilafvoer noodzakelijk. Daarbij zijn voldoende parkeerplekken voor storingsmonteurs in de directe omgeving van het stationsgebouw voorwaardelijk voor het functioneren van liften en roltrappen in het station. In de stukken zijn deze voorzieningen nog

onvoldoende uitgewerkt voor het station en stationsomgeving. Dergelijke voorzieningen zijn ook noodzakelijk voor de overige functies in het gebouw en de kantoren.

Antwoord:

Zie antwoord bij punt 2.5.2.

2.5.4

In het stedenbouwkundig plan zijn afbeeldingen opgenomen van een prominent Oosterspoorplein met dezelfde weergave als het plangebied aan Centrumzijde, echter voor deze locatie is nog geen stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast is de tekst van het stedenbouwkundig plan (pagina 19) opgenomen: *'Het Oosterspoorplein wordt een plein voor Oost. In samenspraak met de bewoners wordt een nieuw ontwerp gemaakt.'* Het Oosterspoorplein is eigendom van NS Vastgoed en NS Vastgoed is niet betrokken en wordt niet benoemd als partij. De reizigerstunnel en interwijk-tunnel onder de sporen en het stationsgebouw en een perceel aan de rand van het Oosterspoorplein is in eigendom van Rail Infratrust (ProRail).

Antwoord:

Het niet noemen van NS Vastgoed bij het toekomstige ontwerp van het Oosterspoorplein is een omissie in de tekst van het Stedenbouwkundig plan. Hier had NS Vastgoed als eigenaar zeker genoemd moeten worden. Er is nog geen traject gestart om te komen tot een ontwerp. NS en gemeente treden met elkaar in overleg over dit traject.

NS is als eigenaar en belanghebbende wel betrokken bij de werkgroep Bruisend Hart.

2.5.5

Voor de realisatie van de huidige reizigerspassage en de interwijk-tunnel zijn afspraken tussen de partijen Gemeente-ProRail-NS in overeenkomsten vastgelegd. In het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan worden uitspraken gedaan over onderdelen die opgenomen zijn in de overeenkomsten. Zoals over constructies en uitstraling van en naar de interwijkverbinding en stalling. Punten waarbij NS Stations & ProRail bij de uitwerking nader betrokken willen worden. Net als bij het onderwerp waterberging. Bij forse regenbuien is er wateroverlast in de reizigerspassage en de interwijk-tunnel.

Antwoord:

De interwijkverbinding valt niet binnen de grenzen van het bestemmingsplan.

NS is betrokken bij gesprekken over de interwijk-tunnel via de werkgroep ISA.

De gemeente is het daarbij eens dat de wijze van afwatering belangrijk onderdeel is van het ontwerp van de openbare ruimte en van de tunnel om wateroverlast te voorkomen.

2.5.6

Functies-levendigheid waaronder de invulling plinten op/aan het Stationsplein. NS Stations & ProRail hebben grote zorgen over het plintprogramma omdat deze functies grotendeels open zijn tijdens kantooruren (8.30 - 17.30) en alleen op werkdagen. Dit leidt tot een lagere sociale veiligheid in het stationsgebied buiten kantooruren. Het station is in functie vanaf 04.45 uur tot 02.00 uur. De afstand tussen het station en het centrum is klein, dat is een plus voor reizigers en bezoekers van Hilversum. Het centrum heeft winkel- en (lang) verblijffuncties, terwijl het station een bestemming is met zeer kort verblijf. Voorbeelden zijn andere steden zoals bijvoorbeeld Amersfoort waar levendige plintfuncties op de route tussen het station en het centrum moeilijk zijn in te vullen. Retail, niet stations gerelateerd, is in stationsgebieden zeer lastig en heeft een kannibalisatie risico voor de binnenstad. NS stations & ProRail adviseert in te zetten op wonen, naast woon-werk, in de plinten van de nabijgelegen twee blokken met wonen op de verdiepingen. Met op de route richting het centrum enkele functies zoals de VVV en een horecavoorziening die overdag open is.

Antwoord:

De gemeente deelt de mening dat diversiteit aan functies in het stationsgebied wenselijk is. Dat is de reden dat het bestemmingsplan in dit gebied een veelheid aan functies toelaat: creatieve

ondernemingen, kantoren, wonen, woon-werkcombinaties, horeca, detailhandel, een hotel en maatschappelijke functies.

Voor wat betreft de voorziene detailhandel en horeca zet de gemeente in op to-go achtige voorzieningen. In de regels zijn oppervlaktes voor deze functies gemaximeerd. De planregels zijn flexibel, wonen kan ook in de plint plaatsvinden. Bij de verdere planvorming zal het exacte programma, de verdeling tussen de functies en de locatie ervan verder invulling krijgen. Daarbij wordt onder andere toegezien op de sociale veiligheid en van de looproute van centrum naar station en vice versa.

2.5.7

In het voortraject van het Stedenbouwkundig plan zijn wij helaas incidenteel en niet structureel betrokken geweest. In de werkgroep ISA zijn wij wel vertegenwoordigd. Gezien de opgave voor zowel station als stationsgebied is het essentieel om nauw samen te werken en onze expertise van ruim 400 stations te delen voor de opgave Stationsgebied Hilversum. NS stations & ProRail Wij bieden hun expertise aan en verwachten dat daarbij als volwaardige partij te worden betrokken.

Antwoord:

Deze reactie onderschrijft de gemeente niet. NS is betrokken geweest bij het opstellen van het Programma van Eisen en bij het opstellen van het Stedenbouwkundig plan. Er hebben klanteis-gesprekken plaatsgevonden en op elke versie van het Stedenbouwkundig plan is een reactie van NS , maar ook van ProRail, gevraagd en gekregen. Een mogelijke aanpassing van het station is in het stadium van het Stedenbouwkundig plan niet als wens op tafel gelegd. Er zijn diverse formele en informele momenten geweest, waarbij de wens tot nauwere samenwerking gestalte kon worden gegeven.

2.6 Dudok Wonen (email 30 december 2019, brief ontvangen op 2 januari 2020)

2.6.1

Een substantieel groter aandeel sociaal

Dudok Wonen verzoekt om een substantieel groter aandeel voor 1- en 2 persoonshuishoudens in het sociale segment te realiseren, vanwege het forse tekort aan sociale woningen in Hilversum (huur en koop), de doorstroming als kleinere woningen worden gerealiseerd en daarnaast kunnen corporaties ook bestaande woningen aanbieden aan middeninkomens.

Antwoord:

Het beleid voor nieuwbouw is 33% sociale huur en 50% middelduur. De onderliggende cijfers onderbouwen deze vraag, waardoor wij geen reden zien om af te wijken van het aandeel sociaal.

2.6.2

Ga als Stationsgebied mee in ambitie van het Sleutelgebied

Net als corporaties G&O en de Alliantie (zie punt 2.2.2 en 2.4.3) ziet Dudok Wonen in lijn met de aanwijzing van de spoorzone tot Sleutelgebied mogelijkheden de woningaantallen in het Stationsgebied te verhogen en daarmee een grotere bijdrage te leveren aan de ambitie de woningaantallen te verhogen door op meerdere plekken in het bouwplan extra hoogteaccenten aan te brengen in het plan.

Antwoord:

Zie het antwoord bij punt 2.2.2.

2.6.3

Verlaag het te realiseren aantal parkeervoorzieningen

Conform de reactie van corporaties G&O en de Alliantie (zie punt 2.2.3 en 2.4.4) pleit Dudok Wonen voor een aanzienlijke verlaging van het aantal parkeervoorzieningen en meer in te zetten op het delen van auto's etc. en dit vast te leggen in de beleidsregels parkeren en het bestemmingsplan Stationsgebied.

Antwoord:

Zie het antwoord bij punt 2.2.3.

2.7 Stichting Centrum Hilversum (email 27 januari 2020)

Stichting Centrum Hilversum is blij dat de ontwikkeling van het stationsgebied weer een stapje dichterbij realisatie is. De Stichting vindt een kwaliteitsverbetering en betere aansluiting zeer wenselijk voor deze plek. Een aantal opmerkingen worden meegegeven voor de verdere uitwerking:

2.7.1

De Stichting verwacht dat het gebruik en de inrichting van de Groest op middellange termijn zal wijzigen en dat deze straat (volledig) onderdeel zal gaan worden van het wandelgebied. Vraag is of in het plan voor het stationsgebied qua fiets- en bevoorradingsinfrastructuur al rekening met deze ontwikkeling gehouden kan worden.

Antwoord:

Er is in het Stedenbouwkundig plan rekening gehouden met bevoorrading en fietsroutes. Daarmee is ruimte om de eventuele toekomstige ontwikkelingen op te vangen. Of die er komen en hoe die er uit zien, is op dit moment nog ongewis. Overigens zijn er nu nog geen plannen om fietsverkeer op de Groest te verbieden.

2.7.2

De Stichting ziet graag bij de verdere uitwerking van de plannen voorwaarden en ambitie om de stadslogistiek (afval en bevoorrading) te verduurzamen. Samen met De Gijsbrecht doet de Stichting momenteel een haalbaarheidsonderzoek naar een logistieke hub, van waaruit, gebundeld en groen, de last mile verzorgd kan worden. Deze ontwikkeling wordt bevorderd, als er ook in de planvorming van het stationsgebied rekening wordt gehouden met het bestaan van de hub en daarmee een andere visie op logistiek.

Antwoord:

In het kader van de op te stellen Omgevingsvisie is de gemeente Hilversum bezig met de toekomstvisie op de stad. (Duurzame) mobiliteit is daar zeker een onderwerp in. Deze visie wordt naar verwachting eind 2020, begin 2021 ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Hierin kan de mogelijkheid voor hubs in de stad een plek krijgen. Ook wordt het betrokken bij de op te stellen Mobiliteitsvisie.

Het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' is de planologisch-juridische vertaling van het door de raad op 29 mei 2019 vastgestelde Stedenbouwkundig plan. De gemeente houdt bij de uitwerking van de plannen rekening met deze ontwikkelingen.

2.7.3

De entreepartij van de Markt parkeergarage is helaas niet betrokken in de plannen. De Stichting ziet een uitgelezen kans om de ontsluiting van deze parkeergarage, zowel voor auto als voetganger, te verbeteren. De Stichting ziet graag een gesprek met de eigenaar (Sebalt) en exploitant (Qpark) om ontwikkelkansen te bespreken.

Antwoord:

Het bestemmingsplan bevat ter plaatse van de entree van de parkeergarage een ruime bestemming. Het plan zal aan een eventuele herinrichting niet in de weg staan. Verbetering van de ontsluiting kan betrokken worden bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte.

2.7.4

De Stichting ziet een eventuele transformatie van het kantoorpand van MediaMonks, grenzend aan het plangebied, naar wonen (zeker op maaiveld) niet passend en pleit voor het behoud van een commerciële of publieksfunctie.

Antwoord:

Dit kantoorpand is niet gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020', maar maakt deel uit van de herziening bestemmingsplan 'Centrum'.

2.7.5

De Stichting is blij met het beperkte maximale oppervlakte van 1.000 m² bruto oppervlakte (BVO) voor detailhandel- en dienstverlening in het plan. De vraag naar retailmeters ziet de Stichting namelijk niet stijgen. Toevoeging van een beperkt aantal meters, om loopstromen te faciliteren en levendige plinten te creëren, is een logische op deze plek.

De Stichting vraagt ook horeca meters te maximaliseren. Horeca is een functie die thuis hoort in dit gebied, maar gezien de marktomstandigheden is een maximum gewenst.

Antwoord:

De voorziene detailhandel en horeca heeft betrekking op to-go achtige voorzieningen en hoogstens zeer beperkte toevoeging van reguliere detailhandel. Bij de verdere planvorming zal het exacte programma, de verdeling tussen de functies en de locatie van de functies verder invulling krijgen. Daarbij wordt onder andere toegezien op de sociale veiligheid van het gebied en van de looproute van centrum naar station en vice versa.

Ook horeca is in de regels gemaximeerd, namelijk 1.000 m² bvo totaal, met een maximum van 200 m² bvo per vestiging. Tevens is een hotel van maximaal 2.500 m² bvo mogelijk.

2.7.6

De Stichting wijst er op dat de Retailvisie Gooi en Vecht van 2012 inmiddels herzien is.

Antwoord:

De toelichting is op dit punt aangepast.

3. Inspraakreacties

3.1 Reclamant 1 (emailbericht van 15 november 2019)

3.1.1

Pleit voor een meer klassieke bouwstijl en minder voor de vele geschetste strakke rechthoekige gebouwen (met platte daken) met daaraan vast uit stekende balkons. Vraagt om af te durven wijken van de Entrada architectuur. Verzoekt om alle gebouwen van een kap te voorzien.

De entree van Hilversum vanuit het station moet omarmen. Verwezen wordt naar twee onderstaande foto's van een nieuwbouwproject in Amsterdam (Czaar Peterstraat/Oostenburgergracht) die volgens de reclamant goed uitstralen hoe dergelijke nieuwe bebouwing kan worden: stedelijke bouwvorm, klassieke bouwstijl, kwalitatieve uitstraling, gevarieerdheid in de gevels, passend bij jaren dertig bouwstijl van vele Hilversumse wijken, passend bij de gevelrij van de Stationsstraat (even zijde) en Koninginneweg.



Antwoord:

Het beeldkwaliteitsplan is opgesteld met de kwaliteiten van het huidige centrum als inspiratie. Een aantal van de gemaakte opmerkingen in de reactie staan bijna letterlijk verwoord in het beeldkwaliteitsplan.

Het beeldkwaliteitsplan bevat een aantal uitgangspunten waarmee een variatie van kapvormen en gevels wordt bereikt en die voorkomt dat alle gevels rechthoekig worden. Het is nadrukkelijk niet de wens om alle gebouwen hetzelfde vorm te geven. Dus ook niet om alle gebouwen van schuine kappen te voorzien.

3.1.2

Pleit er voor om groen als uitgangspunt ook uit te voeren. Laat het niet bij woorden, zoals bij de vier Entrada gebouwen. Van de hier gesuggereerde groene gevel is niets terecht gekomen.

Antwoord:

Groen is een essentieel onderdeel van het stationsgebied. Niet voor niets is de ondertitel van het Stedenbouwkundig plan 'de groene loper naar de mediastad'. In tegenstelling tot Entrada is in het stationsgebied de gemeente zelf verantwoordelijk voor de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte. Het stationsgebied moet een prettig gebied zijn om te verblijven. Voldoende groen is dan onmisbaar. Daarnaast wordt in het Stedenbouwkundig plan groen ingezet voor een aantal andere doelen: hemelwaterinfiltratie (stadswadi), tegengaan van hittestress (verschillende nieuwe brinken en laanbeplantingen), vergroten van de biodiversiteit (insectvriendelijke beplanting en natuurinclusief bouwen).

3.2 Reclamant 2 (emailbericht van 26 november 2019)

3.2.1

Heeft de afgelopen 2 jaar gezien dat 3 maal de traumaheli op het grasveld achter de zwarte mediadoos landt. Vraagt waar ruimte is voor deze blijkbaar noodzakelijke voorziening als de plannen worden gerealiseerd.

Antwoord:

De traumaheli kiest in alle gevallen zelf een landplaats uit en dat is niet iets waar perse rekening mee gehouden hoeft te worden in de ontwikkelingen. Indien de heli iets verder van de plaats des onheils landt, dan zal doorgaans een politieauto zorgen dat de bemanning naar het slachtoffer wordt gebracht.

3.2.2

Wenst meer groen in het centrum en zeker bij binnenkomst van de mediastad.

Antwoord:

Zie antwoord bij punt 3.1.2.

3.3 Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum B.V. te Amsterdam, namens reclamant 3 (emailbericht van 16 december 2019, brief ingekomen 17 december 2019)

3.3.1

Geeft aan dat het voorontwerp-bestemmingsplan niet expliciet een horeca bestemming geeft voor Koninginneweg 109, maar concludeert dat een coffeeshop past in bedrijfscategorie 1 of 2, zoals genoemd in bijlage 2 de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' van de planregels, die op deze locatie zijn toegestaan. Reclamant gaat er vanuit dat het exploiteren van de coffeeshop mogelijk blijft.

Antwoord:

Een coffeeshop kan planologisch-juridisch alleen worden gevestigd als de locatie een horeca-bestemming heeft. Deze bestemming is niet gegeven aan de locatie van 'de Kikker'. Bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' maakt alleen op het Stationsplein (gemaximeerd) enige horeca mogelijk.

De redenatie dat de coffeeshop is toegestaan op grond van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' klopt niet. De bestemmingsomschrijving van de betreffende planregel bepaalt welk gebruik binnen de bestemming is toegestaan. Volgens de bestemming voor 'de Kikker-locatie' (i.c. artikel 3 Centrum – Koninginneweg) zijn 'bedrijven' toegestaan tot en met categorie 2 zoals genoemd in de bijlage 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' (met enkele uitzonderingen). Een bedrijf is een onderneming of instelling gericht op het produceren, bewerken, herstellen, installeren of inzamelen van goederen, alsmede verhuur, opslag en distributie van goederen. Een coffeeshop is geen 'bedrijf' in die zin. Dit gebruik is op grond van het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' binnen deze bestemming niet toegestaan. Dat in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' ook horecafuncties, zoals een café of een bar, zijn opgenomen maakt dit niet anders.

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

supermarkt) expliciet hierin worden genoemd. Nu dat niet het geval is, zijn deze functies binnen deze bestemming dus niet toegestaan.

Op grond van deze reactie zal de plantoelichting met betrekking tot het gebruik van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' worden verduidelijkt.

3.3.2

Verzoekt het voortzetten van de exploitatie van de coffeeshop nadrukkelijk mee te nemen en mee te laten wegen bij het aanpassen en vaststellen van het bestemmingsplan, inclusief doelmatige ontsluiting en voldoende parkeergelegenheid.

Antwoord:

De gemeente wil met het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' het op 29 mei 2019 vastgestelde Stedenbouwkundig plan planologisch-juridisch vertalen. In de plannen is voor de locatie van 'de Kikker' een andere invulling voorzien. In het bestemmingsplan wordt daarom de coffeeshop niet expliciet meegenomen.

3.3.3

Vraagt op de hoogte te worden gehouden van de verdere uitwerking en besluitvorming van het bestemmingsplan.

Antwoord:

Iedereen die gereageerd heeft op het voorontwerpbestemmingsplan wordt geïnformeerd over het standpunt van het college ten aanzien van de ingekomen reacties en het vervolg van de bestemmingsplanprocedure.

3.4 Reclamant 4 (emailbericht van 16 december 2019)

3.4.1

Vraagt bij de bestrating niet dezelfde stenen te gebruiken als bijvoorbeeld op het eerste deel van de Groest en in de Leeuwenstraat. Die stenen worden bij regen namelijk heel glad en dus gevaarlijk.

Antwoord:

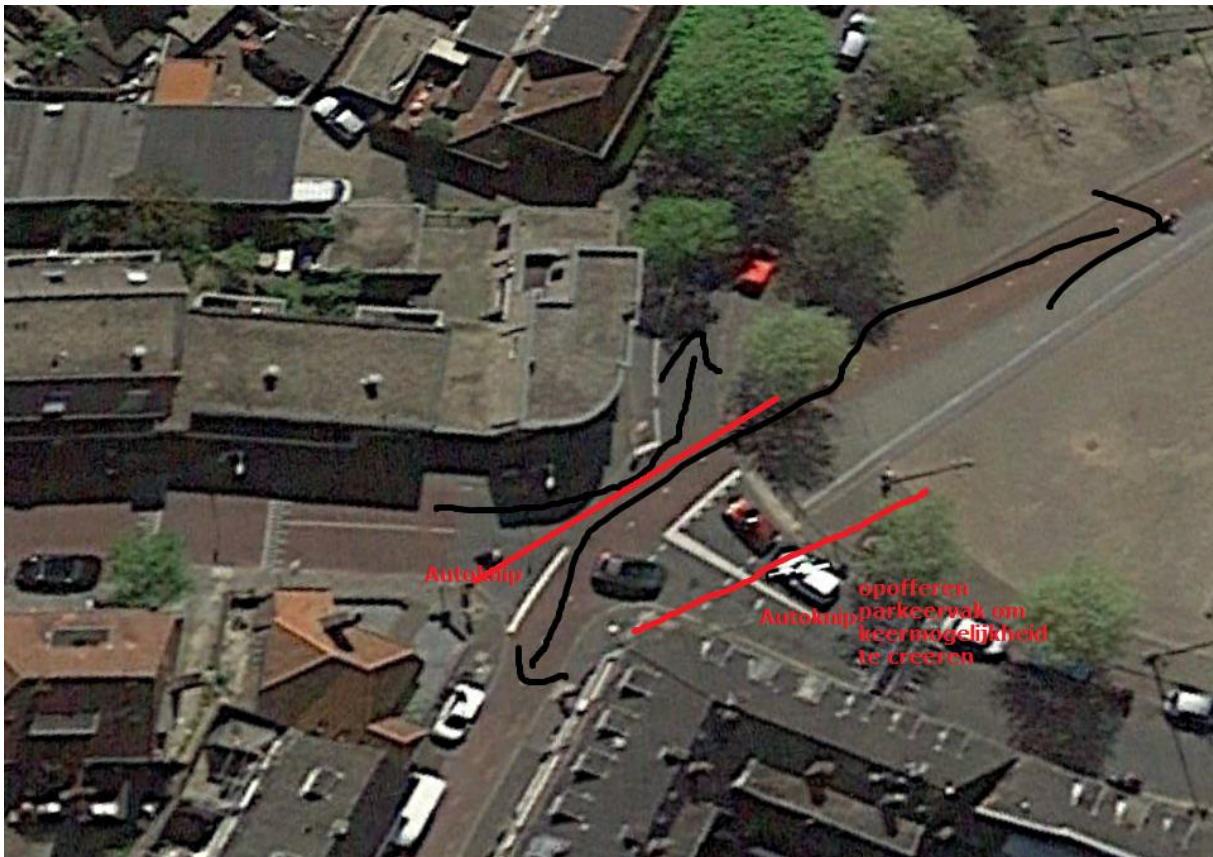
In de openbare ruimte van het stationsgebied moet het Hilversumse landschap ervaarbaar zijn. Dit doen we door zo veel mogelijk inheems groen aan te planten en de bestrating te laten refereren aan de lokale ondergrond. De bestrating zoals op de Groest en de Leeuwenstraat komt daarvoor niet in aanmerking.

3.5 Reclamant 5 (emailbericht van 19 december 2019)

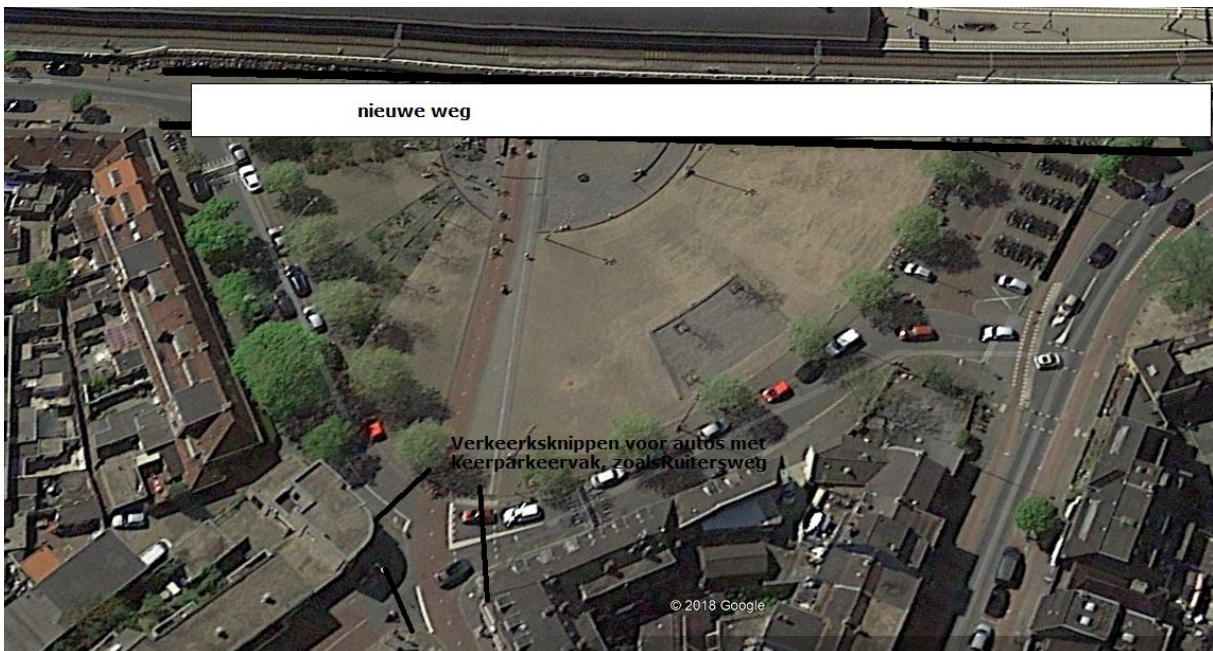
3.5.1

Oosterspoorplein

Vraagt om parallel aan het spoor een 'brug' voor (alleen) auto's te realiseren (boven de fietsers & voetgangers) ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming. Er kan dan een knip voor auto's komen bij de fietstunnelmonding (misschien met ruimte om op de Kleine Drift linksaf te slaan naast een doorgaand fietspad). Het zeer gevaarlijke kruispunt tunnel - Kleine Drift voor fietsers kan dan vervallen.



De ontsluiting van de wijken achter het spoor verbetert: in plaats van via de Kleine Spoorbomen kunnen auto's dan relatief makkelijker naar de Beatrixtunnel rijden. Een brug kan zowel voor eenrichtingsverkeer (zuidwaarts) worden gemaakt als tweerichtingsverkeer. De laatste lost de meeste problemen op.



De fietsparkeervakken moeten elders op het plein worden herplaatst, bijvoorbeeld onder de nieuwe weg. Door de nieuwe stadsmuur voor de brug hoger te maken kan deze tevens als geluidswal voor spoorgeluid functioneren.

Antwoord:

Het Oosterspoorplein valt niet binnen de grenzen van het (voorontwerp)bestemmingsplan. In het voorjaar zal de gemeente een traject opstarten met NS Vastgoed (als eigenaar van het Oosterspoorplein) en betrokkenen (bewoners en anderen) om verdere invulling te geven aan het Oosterspoorplein. Vooruitlopend daarop wordt op basis van een participatiebijeenkomst met de buurtvereniging gestart met de herinrichting van het kruispunt Fietstunnel – Kleine Drift. De werkzaamheden worden in het eerste kwartaal van 2020 uitgevoerd.

3.5.2

Voorzijde station

De stukken zijn niet helder met betrekking tot de uitvoering van de oversteekfaciliteiten voor fietsers en voetgangers. Het gaat om een van de meest verzadigde wegen van Nederland met iedere ochtendspits files voor het oversteekstoplicht bij het station. De voetgangers- en fietsersfaciliteit moet niet tot verdere verslechtering leiden van de verkeersdoorstroming. Een zebrapad, zoals getekend op pagina 28 (Stedenbouwkundig plan, zie onderstaande afbeeldingen), of voorrangssituatie voor een fietspad is om die reden onaanvaardbaar.



Het is van belang dat de capaciteit niet afneemt, de doorstroom moet juist toenemen. Stationair draaiende auto's leiden tot veel luchtvervuiling, een negatieve beleving, langere aanrijdtijden voor hulpdiensten en een slechte bereikbaarheid in het algemeen.

Gepleit wordt om een stoplicht te behouden om te borgen dat langzame en snelle verkeersstromen allebei een kans krijgen. De weg dient voor het stoplicht te worden verbreed (inclusief drempel) met een extra opstelstrook. Dit geeft een flinke doorstromingsverbetering.

Antwoord:

Het bestemmingsplan is de planologisch-juridische vertaling van het Stedenbouwkundig plan. De exacte verkeerskundige maatregelen worden bij de definitieve uitvoering van de plannen gemaakt. Uiteraard mogen de verkeerskundige maatregelen niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties en/of de doorstroming van het verkeer op de centrumring belemmeren.

3.6 Reclamant 6 (emailbericht van 2 januari 2020)

Reclamant is bewoner van het Entrada-complex en daardoor goed bekend met het plangebied en het dagelijks gebruik. Daarnaast is reclamant vanuit zijn professionele achtergrond als stedenbouwkundige geïnteresseerd in de planvorming rond het stationsgebied. Het huidige plan (en daarmee ook het

bestemmingsplan) is in de ogen van reclamant inconsistent en behoeft aanpassing om het gebied in de toekomst duurzaam en integraal te kunnen ontwikkelen.

Kern van de reactie:

Het stedenbouwkundig plan is zowel in de maatvoering van de openbare ruimte als in de maatvoering van de gekozen blokken te krap. Dit kan in de toekomst leiden tot extra verkeersdruk en onveilige situaties in de openbare ruimte en tot woningen/bedrijfsruimten die niet of slecht verkoopbaar zijn vanwege te krappe maatvoering, bezonning en inkijk.

3.6.1

De maatvoering van de openbare ruimte

a. de gekozen verkeersontsluiting

Reclamant vindt het onbegrijpelijk dat gekozen is:

- om het autoverkeer over de Kleine Spoorbomen toe te laten;
- voor twee richtingenverkeer over de Koninginneweg en daarmee voor sloop van de bebouwing aan de oostkant en alsnog een krappe ontsluiting ter hoogte van de Schapenkamp;
- om het éénrichtingsverkeer niet langs de markt te leiden met een fatsoenlijke zebra, in plaats van de huidige verkeerssituatie;
- geen experimenten te doen om deze oplossingen te testen voordat tot definitieve herinrichting wordt overgegaan zoals in Utrecht en Amsterdam bij vergelijkbare opgaven;
- er geen keuze wordt gemaakt om voor de oversteeksituaties op de Schapenkamp ter hoogte van de Leeuwenstraat en de markt te kiezen voor zebra's waardoor er minder obstakels in de openbare ruimte nodig zijn en er een veilige oversteek mogelijk is.

Antwoord:

Een deel van de opmerkingen gaat over het door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig plan op 29 mei 2019. Puntsgewijs een inhoudelijk antwoord:

- *Op 11 februari 2020 heeft het college besloten om de raad voor te stellen de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer af te sluiten en volop in te zetten op een verbetering van de veiligheid rond de overweg voor voetgangers en fietsers.*
- *De wens is om het centrum aan het Marktpllein te verbinden om zo een kwaliteitsslag te maken in het centrum van Hilversum. Een autoluwe Stationsstraat maakt dit mogelijk.*
- *Zie het onderstaande antwoord bij punt c.*
- *In dit geval is experimenteren niet haalbaar omdat de diverse verkeersmaatregelen dusdanig met elkaar samenhangen dat het ene testen zonder het andere te regelen leidt tot onbetrouwbare resultaten.*
- *De oversteeksituatie bij de Leeuwenstraat is onderzocht en in modellen gesimuleerd. Verkeerslichten (die bovendien afgesteld zijn op de oversteek naar de Stationsstraat) zorgen voor een vlotte doorstroming, zowel van het autoverkeer als van de overstekende fietsers en voetgangers. Het smallere profiel van de Schapenkamp in de nieuwe situatie zorgt er voor dat de oversteek korter is en dus vlotter verloopt voor het langzame verkeer.*

b. Doorsneden openbare ruimte

De (minimum) maatvoering van de openbare ruimte is niet vastgelegd. De openbare ruimte is kwetsbaar voor alle vervolgstappen en ingrepen door het ontbreken van doorsneden waarin dit is vastgelegd.

Aangezien voor alles wat twee of meer wielen heeft moet voldoen aan vastgestelde maatvoeringen zal de voetganger hiervan de dupe vormen. Geadviseerd wordt om (principe)profielen te maken waarin de maat van de trottoirs met een minimum van 3.5 meter wordt vastgelegd.

Antwoord:

Er zijn profielen opgesteld voor het Stedenbouwkundig plan, maar de doorsneden zijn niet in het Stedenbouwkundig plan opgenomen (uitgezonderd de Koninginneweg, zie het onderstaande antwoord bij punt c.). De trottoirs zijn overal ten minste 3 meter. Op de plekken waar de meeste voetgangers verwacht worden, is voor het trottoir een breedte van 5 tot 7 meter opgenomen.

c. Koninginneweg

De vernauwing van de Koninginneweg ter hoogte van de Schapenkamp is met het tweerichtingsverkeer ruimte voor de fiets en voetganger kwetsbaar en onveilig. Verzocht wordt om er voor te zorgen dat ook de fietser in twee-richtingen met het verkeer kan meerijden en maak niet de voetganger de dupe van de ruimteclaims.

Antwoord:

Dit is de enige locatie waar een trottoir van 3 meter niet haalbaar is. Voor deze plek is een dwarsdoorsnede opgenomen in het Stedenbouwkundig plan (zie onderstaande afbeelding). Over een lengte van 5 meter zal het trottoir teruggebracht moeten worden tot 2 meter om het gemeentelijk monument te behouden. Het trottoir zal voor het overige deel van de Koninginneweg 3 meter breed zijn. Aangezien deze vernauwing een korte lengte betreft en omdat de Koninginneweg niet de grootste voetgangersstromen te verwerken krijgt, is deze vernauwing volgens de gemeente acceptabel.



Profiel ter hoogte van de hoek Koninginneweg – Stationsstraat (Stedenbouwkundig plan, p. 49)

d. Schapenkamp

Voor het noordelijke gedeelte van de Schapenkamp geldt dat het wegnemen van het oostelijke fietspad in een gebied waar veel fietser komen en straks een fietsenstalling er een onveilige situatie ontstaat bij de monding van de fietstunnel en de aansluiting met de Leeuwenstraat. Het langzaam verkeer zal hier fiks toenemen met veel kruisende bewegingen.

Advies is om ook in het noordelijke deel ruimte te maken voor een fietspad in twee richtingen in de rijrichting van het verkeer en indien mogelijk als onderdeel van de rijbaan (en dus niet aan 1 zijde). Zorg dat de Schapenkamp altijd in twee richtingen bereikbaar blijft.

Voor het zuidelijke deel geldt dat ook rekening gehouden moet worden met invoegend verkeer vanaf het Entrada-complex/parkeergarage, met de P+R functie op de kop van gebouw 1 en met de

voetgangersoversteekplaats richting Spoorstraat. Zonder verkeersregelininstallaties (zebra's) ontstaat hier een onoverzichtelijke situatie die de doorstroming belemmert.

Zorg in de uitwerking voor ruimte voor de voetganger en borging verkeersveiligheid.

Antwoord:

In het Stedenbouwkundig plan is juist vanwege het kruisende verkeer bij Entrada, de bushalte en het overzicht bij de ingang naar de fietstunnel, gekozen om de doorgaande fietsers in beide richtingen aan de westzijde te geleiden en alleen bestemmingsverkeer toe te laten aan de oostzijde.

In het bestemmingsplan zijn verkeersvoorzieningen niet alleen toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer' maar ook in de bestemmingen 'Centrum – Koninginneweg' en 'Centrum – Stationsplein – Uit te werken'. Het bestemmingsplan is op dit punt dus erg flexibel.

e. Busstation/Entrada-complex

Door het voetpad bij het Entrada-complex terug te brengen tot minder dan 2 meter is hier (en elders rond het complex) geen ruimte meer om te laden en lossen (pakketdiensten, verhuizen, etc.) en is ook de ruimte bij slecht weer (noordoostenhoek) voor voetgangers heel slecht.

Zorg rond het Entrada-complex voor minimale stoepen van 3 meter en laad- en losruimte als maatvoeringen (randvoorwaarde).

Antwoord:

Het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan doen geen uitspraak over de breedte van een trottoir of de locatie van laad- en losplekken. In het Stedenbouwkundig plan zijn wel plattegronden opgenomen, maar de maat van 2 meter is alleen terug te vinden aan de noord- en westzijde (van het Entrada-complex). Beide trottoirbreedtes hangen samen met de inrichting van het busstation en de Hoogwaardige Openbaar vervoer Verbinding (HOV).

f. Brinken en groenstructuur (met name bomen)

In het plan is terecht veel aandacht voor groen en klimaatadaptatie. Het gekozen beeld leidt volgens reclamant tot onoverzichtelijke situaties daar waar het groen ook kan helpen de ruimte te structureren en daarmee de leesbaarheid te vergroten. Dit geldt met name voor de begeleiding van bomen langs het noordelijke deel van de Schapenkamp en de wijze waarop het groen in de Brinken is ingetekend.

Zorg in de uitwerking voor een overzichtelijke en op Hilversumse maat toegesneden vormen van weg- en brinkbeplanting.

Antwoord:

Het omringende landschap van Hilversum is een van de uitgangspunten van het Stedenbouwkundig plan. Beplanting die is toegesneden op de Hilversumse maat is daar een logische uitwerking van.

3.6.2

De maatvoering van de blokken



- a. Bouwblok 1 schuift te ver naar voren richting Schapenkamp. Advies is om vanwege de relatie tot aantallen fietsers en inpassing van de P+R enige flexibiliteit van het gekozen volume in acht te nemen.

Antwoord:

Vanwege kruisend verkeer bij het busstation en de overzichtelijkheid van het kruispunt ter plaatse van de fietstunnel is ervoor gekozen om de doorgaande fietsers in beide richtingen aan de westzijde van Schapenkamp te geleiden. De oostzijde is alleen voor (bestemmings-)fietsverkeer. Het profiel van de Schapenkamp ter plekke is breed genoeg voor ruime trottoirs, ruime fietspaden en bomen/groen en smal genoeg om het stationsgebied beter te laten aansluiten op de stedenbouwkundige structuur van het centrum. Mocht bij verdere uitwerking blijken dat het profiel te smal is, dan biedt het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit om de contouren van het bouwblok aan te passen.

- b. Bouwblok 2-3

Beide blokken zijn te krap in de maatvoering. De binnenruimte van blok 2 is te krap (inkijk in woningen, bezonning, etc.) en begane grond ruimten van beide blokken vereisen een alzijdige oriëntatie die het kwetsbaar maken. De verlengde Stationsstraat is hierdoor een geforceerde diagonaal die de blokken in te kleine stukken verdeelt.

Gevraagd wordt om in het bestemmingsplan ruimte te bieden om beide blokken samen te voegen tot 1 blok. Dit biedt in de architectonische uitwerking de nodige ruimte en flexibiliteit.

Antwoord:

Het bestemmingsplan is de planologisch-juridische vertaling van het door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig plan. Omwille van de flexibiliteit is voor het Stationsplein in het bestemmingsplan een zgn. 'uitwerkingsplicht' opgenomen. Als daarvoor goede redenen zijn bieden de planregels de mogelijkheid om aanpassingen te verwerken, waaronder het samenvoegen van bouwblokken.

- c. Bouwblok 4

Dit blok zorgt door het te behouden pand voor een versmald profiel dat juist op de plek waar het verkeer samenkomt vraagt om meer ruimte en overzicht. Dit zal ten koste gaan van de voetgangersruimte rond Schapenkamp/Koninginneweg en leiden tot onveilige en onoverzichtelijke situaties. Verzoekt om er voor te zorgen dat de fietser in beide richtingen langs deze weg kan.

Antwoord:

Zie ook beantwoording 3.6.1 d. Het klopt dat op deze locatie het profiel het smalst is. Het trottoir is hier 2 meter breed. Dit voldoet aan minimeisen en omdat de versmalling een beperkte lengte heeft van slechts 5 meter is het volgens de gemeente acceptabel. De trottoirs zullen langs het overige deel van de Koninginneweg wel een breedte van 3 meter hebben.

d. Bouwblokken 5-6-7

De maatvoering van deze blokken (en met name blok 7) is te krap om hier fatsoenlijk programma voor woningen en een ontsluiting te organiseren. De schaal van de blokken biedt geen ruimte voor flexibiliteit. Reclamant is van mening dat er vanuit de stedenbouwkundige context ook geen aanleiding is om dit op te delen. Om deze reden wordt gevraagd in het bestemmingsplan ruimte te bieden om deze blokken bij elkaar te voegen waardoor in de architectonische uitwerking de nodige vrijheden zijn.

Antwoord:

De ruimte tussen de blokken vormen de gewenste doorzichten van het stadsdeel ten oosten van het spoor richting het centrum. In de bestemmingsplanregels is een minimale breedte opgenomen (15 meter) voor deze doorzichten, maar biedt enige flexibiliteit voor wat betreft de locatie ervan. Daarmee is er ook beperkte flexibiliteit in de maatvoering van de blokken.

e. Programma algemeen

Reclamant vraagt zich af of de mogelijkheden voor horeca niet teveel ten koste gaan van de vele horeca in het huidige centrum. De talloze omzettingen van winkelfuncties naar consumentgerichte koffie- en eetgelegenheden in de afgelopen 10 jaar zijn hiervan het beste voorbeeld. Vraagt om in het bestemmingsplan ruimte te bieden voor woningen op de begane grond of collectieve ruimten en vraagt daarnaast om blok 2 en 3 samen te voegen.

Antwoord:

De voorziene horecafuncties op het station zijn ondersteunend van aard en dragen bij aan een levendig stationsgebied. De gemeente wil niet dat de horeca op het Stationsplein concurreert met het centrum. Om deze reden is gekozen voor een beperking in de maatvoering en totaal metrage. In het centrum is het aantal horecagelegenheden de afgelopen jaren inderdaad toegenomen. Dit is in lijn met landelijke trends, waarbij centrumgebieden steeds meer van 'place-to-buy' naar 'place-to-be' verkleuren.

Daarnaast biedt het bestemmingsplan zeer ruime mogelijkheden voor het programma op maaiveld. Ook woningen en collectieve ruimten zijn op de begane grond mogelijk.

Alle onderdelen hangen nauw met elkaar samen. Het gaat om een integrale opgave waarin oplossingen voor het verkeerssysteem nauw samenhangen met de maatvoering van de gekozen bouwblokken. Het vergt een zorgvuldige afweging die nu gemaakt moet worden om in het vervolg ook ruimte te bieden voor de verschillende uitwerkingen. Een second opinion van een professioneel bureau of het rijksvastgoedteam kan hierin een rol spelen.

Antwoord:

Op 23 november 2017 heeft reclamant ingesproken tijdens de commissievergadering over het (toen) concept-Stedenbouwkundig plan. Mede als gevolg van die inspraak over 'de Hollandse school' is opnieuw gekeken naar de tunnel onder de Schapenkamp en het tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp. In het definitieve Stedenbouwkundig plan zijn deze twee aspecten inmiddels aangepast.

Destijds heeft reclamant ook aangeraden om een second opinion voor de te leggen aan het O-team dat namens het college van Rijksadviseurs adviseert in dergelijke complexe vraagstukken. Het gemeentelijke antwoord op deze vraag was als volgt: 'het O-team wordt vooral als aanjager bij het begin van projecten betrokken. Het voorliggende (concept-)plan is al een heel stuk verder in proces'.

Het Stedenbouwkundig plan is opgesteld door twee gerenommeerde bureaus, waarvan één van de betrokken ontwerpers werkzaam is als Rijksadviseur van de fysieke leefomgeving. Een second opinion op het door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig plan zal niet worden gevraagd. Het bestemmingsplan biedt op punten wel flexibiliteit om in de uitwerking van de plannen voldoende ruimte te bieden voor verschillende ontwerpen.

3.7 Reclamant 7 (emailbericht van 2 januari 2020)

3.7.1

Reclamant is eigenaar van een pand op de Koninginneweg en is van mening dat de gevolgen van de wijzigingen op de Koninginneweg voor haar disproportioneel zijn. De huurder van het café heeft na de bekendmaking van het voorkeursrecht na 13 jaar de huur opgezegd en krijgt het ook niet meer verhuurd. Mevrouw loopt nu al diverse jaren € 1.750,- per maand mis en wenst daarvoor gecompenseerd te worden of een voorstel van de gemeente te ontvangen.

Antwoord:

Financiële schade als gevolg van het raadsbesluit van 31 januari 2018 om voorkeursrecht te vestigen op (o.a.) gronden van reclamant zijn al aan de orde gekomen bij het bezwaar van reclamant tegen dat raadsbesluit van 31 januari 2018. Verwezen wordt naar het raadsbesluit op dit bezwaar met bijbehorende motivering (raadsbesluit 4 juli 2018).

Als het gaat om schade op grond van het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' dan kan een planschadeclaim pas worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.

Indien reclamant dit wenst kan zij haar perceel aanbieden aan de gemeente. Indien de gemeente besluit tot aankoop dan is de gemeente gehouden om de werkelijke waarde te vergoeden, waarbij de maatstaven als bedoeld in de artikelen 40b-40f van de Ontheffingswet van toepassing zijn.

3.8 Reclamant 8 (emailbericht van 8 januari 2020)

3.8.1

Reclamant mist een parkbrug en water. Een parkbrug over het station met kwalitatief groen ingetekend als verbinding van oost en west. Geen beter visitekaartje van een stad dan een groene entree die verwijst naar de reden waarom mensen in Hilversum blijven wonen: de natuur er omheen. Reclamant is van mening dat er te weinig groene invulling is. Vraagt om heide, grassen, water en bankjes, en de rode beuk uit het beeldkwaliteits-enquête 2018.

Antwoord:

Uitgangspunt voor de plannen is om het station met de binnenstad te verbinden door de stedenbouwkundige maat en structuur van de binnenstad door te zetten in het stationsgebied. Er is niet gekozen voor een park als stationsentree. In de uitwerking bij het ontwerpen van de openbare ruimte worden de groene ruimtes zoveel mogelijk ingevuld met beplanting die van oorsprong thuishoort in het Hilversumse landschap.

3.8.2

Stationsplein te klein

Vraagt of het Stationsplein groter kan dan in het voorontwerp staat getekend. Reclamant zet vraagtekens bij het Stationsplein wanneer de verwachting is dat het aantal reizigers zal toenemen. Als vergroting van het station nodig is vanwege de toename van het aantal reizigers dan verwacht reclamant dat ook bij het Stationsplein zelf.

Antwoord:

Het plein wordt van een vergelijkbare omvang als de Kerkbrink. Het Stationsplein is groot genoeg voor de reizigersaantallen, ook als dit in de toekomst mocht toenemen. Aan de maat van het plein is een zorgvuldige studie voorafgegaan, waarbij tot een maat is gekomen die groot genoeg is om alle bezoekers, gebruikers en voorzieningen een plek te bieden en klein genoeg voor een geborgen ruimte. Voor markt en andere voorzieningen die om veel ruimte vragen, is het Marktpllein beschikbaar.

3.8.3

Gebouwen op het Stationsplein?

Zet vraagtekens bij de gebouwen op het Stationsplein. Het ruimtelijke gevoel van het plein wordt door de gebouwen beperkt, daarnaast onttrekken de gebouwen ook letterlijk ruimte aan de openbare ruimte.

Reclamant verwacht van een plein, waar passage en verblijf centraal staan, geen gebouwen of aan de rand met een mooie gevel om het lelijke Silverpoint gebouw te maskeren.

Daarnaast zijn er vragen over de functie van de gebouwen. In de krant heeft mevrouw Gnodde negatieve reacties gelezen van de retail en horeca. Er is weinig visie.

Antwoord:

De voorziene horecafuncties op het station zijn ondersteunend van aard en dragen bij aan een levendig stationsgebied. De gemeente wil niet dat de horeca op het Stationsplein concurreert met het centrum. Om deze reden is gekozen voor een beperking in de maatvoering en totaal metrage. Stichting Centrum Hilversum is betrokken bij de planvorming voor het stationsgebied (zie vooroverlegreactie 2.7).

Het beeldkwaliteitsplan heeft onder andere het doel om het plein te omringen met mooie gevels. Vanaf het nieuwe Stationsplein zal Silverpoint niet meer te zien zijn. Zie ook het antwoord bij punt 3.8.1.

3.8.4

Vraagt waar de ontwikkeling van het Oosterspoorplein blijft?

Antwoord:

Zie het antwoord bij punt 3.5.1.

3.8.5

Communicatie

Reclamant klaagt zich over de communicatie, met name fysiek, rond het stationsgebied. Reclamant heeft vraagtekens bij de gedane inspraak: waar en wanneer zijn de uitkomsten te zien?

Is van mening dat de fysieke communicatie een gemiste kans is. De info van het stationsgebied lag in een aantal multomappen op een tafeltje. Een onaantrekkelijke presentatie! De mooie maquette staat in het raadhuis. Zonder toelichting. Een logische plek hiervoor is de stationshal of de bibliotheek. Roept de gemeente op om mensen te bereiken!

Met betrekking tot de digitale communicatie wordt gevraagd om minder klikken en aantrekkelijker via beeld. Alleen voor mensen die weten dat er stukken staan is het te vinden. De website van de gemeente is niet ingericht voor ongeïnteresseerden en dat is jammer.

Antwoord:

Op dit onderdeel is ambtshalve alvast richting reclamant gereageerd.

Sinds de start van het project is de gemeente, samen met allerlei stakeholders waaronder burgers, plannen aan het maken. Die betrokkenheid van velen vindt de gemeente ontzettend belangrijk. Het Stationsgebied is immers van en voor ons allemaal. Voorafgaand aan het (voorontwerp) bestemmingsplan is er een Stedenbouwkundig plan opgesteld en gestart met een beeldkwaliteitsplan Stationsgebied. Op verschillende momenten hebben bewoners, belangengroepen en overige stakeholders en partijen daar ideeën voor aangedragen. Dat gebeurde op verschillende manieren: zowel in bijeenkomsten, (individuele) gesprekken, als via internet. Al die plannen en ideeën hebben geleid tot een Stedenbouwkundig plan dat de gemeenteraad in mei 2019 heeft vastgesteld. Dit vastgestelde Stedenbouwkundig plan is planologisch-juridisch 'vertaald' in een voorontwerp-bestemmingsplan.

Met betrekking tot de fysieke communicatie: de beschikbare ruimte in het Stadskantoor is zeer beperkt. Dat geldt ook voor het raadhuis waar geen structurele ruimte vrij is voor het ter inzage leggen van dergelijke plannen. De gemeente neemt de opmerking ter harte en gaat zeker na of de 'ter inzage'-plek en de presentatie verbeterd kan worden.

Ten aanzien van de digitale presentatie van de plannen op de website is de gemeente met reclamant eens dat de huidige manier van digitaal ontsluiten niet de schoonheidsprijs verdient en dat dit in de toekomst beter kan en moet. De gemeente krijgt op den duur een nieuwe website, waarbij sterk gelet gaat worden op de mogelijkheden om informatie zo optimaal mogelijk te ontsluiten en te presenteren.

3.8.6

Compliment

Vindt het fijn dat er wat gebeurt en dat dit college het stationsgebied beter en mooier wil maken. Hoopt dat het college waarde hecht aan het groen als identiteitsdrager van Hilversum besloten in de naam van Hilversum Tuinstad en dat dit vanuit de trein bij binnenkomst ook te ervaren is. Wijst op het succes van MOUT als verblijfplaats: de fontein op het plein. Omdat er kinderen kunnen spelen vinden de mama's en papa's het ook een leuke plek om te verblijven!

Antwoord:

De gemeente bedankt reclamant voor dit compliment. Het stationsgebied moet de groene loper naar het centrum worden. Dat is waar dit plan voor staat.

3.9 Reclamant 9 (emailbericht van 10 januari 2020)

3.9.1

Vraagt nogmaals naar de gestelde kaders stedenbouwkundig plan te kijken, ook vanwege de nieuwe ontwikkelingen. Vraagt om meer openheid in het gebied door een betere balans tussen steen, openbare ruimte, verkeer en groen met een betere integratie van de huidige en historische context.

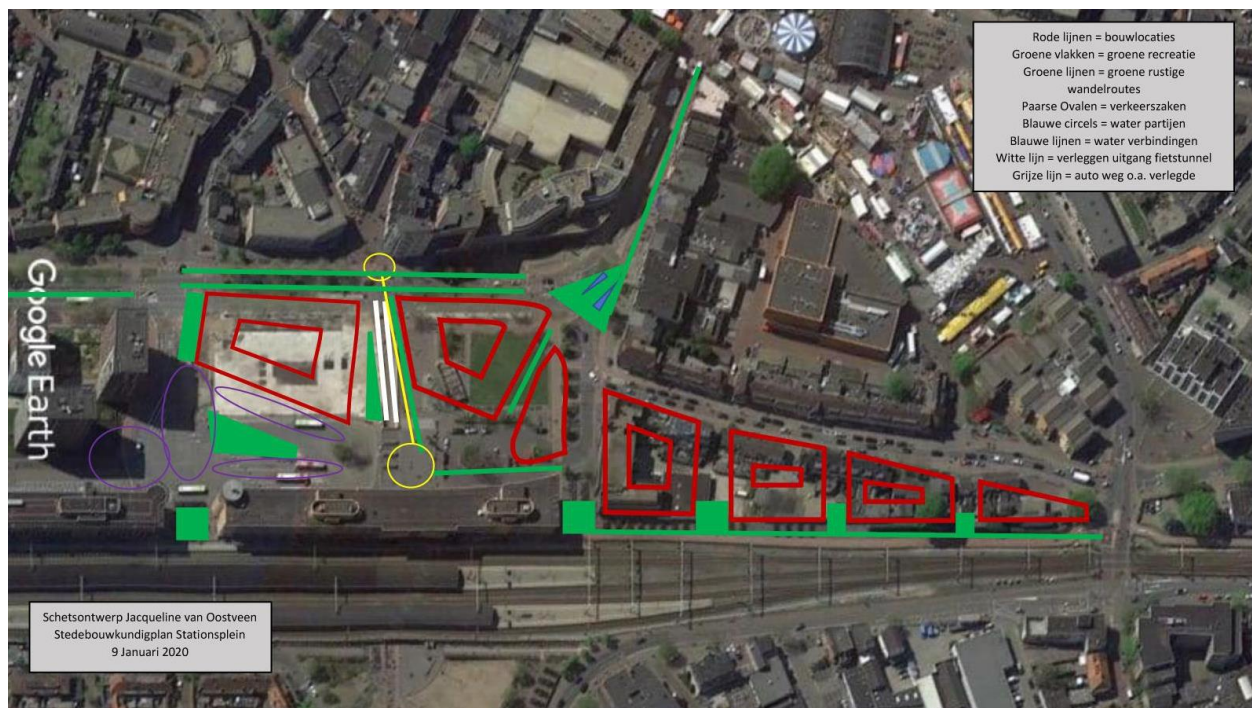
Voorstel houdt in: verwijderen binnentuinen, realiseren gezamenlijke dakterrassen voor de bewoners en resterende ruimte voor alle inwoners en bezoekers. Bouwvolumes worden hierdoor ook kleiner. Halveer het Koninginneweg-deel met daartussen een groen straatje en een tussendoor naar de markt. Straatmeubilair verwijst naar de vormgeving van oude media apparatuur (zie het bij de reactie gevoegde plan). Richting Leeuwenstraat is er een natuurlijke open trechter die ruim aanvoelt omdat het groen je de stad in leidt. Twee bouwvlakken zijn verschoven en sluiten aan op de bestaande bebouwing. Herontwikkeling in samenwerking met die eigenaren is een mogelijkheid. Kost de gemeente waarschijnlijk ook minder. Er ontstaat een groter plein en het volume van de gebouwen voelt veel minder volumineus aan. Het 3^e bouwblok verdwijnt, er komen 2 kleinere bouwblokken terug. Via gezamenlijke overbruggende ontmoetingsruimtes op de 2^e of 3^e verdieping zijn deze gekoppelde aan de herontwikkelde locaties. De bouwhoogte is hoger aan de stadkant en loopt af richting station om zo ook een

minder volumineus gevoel te geven. De gebouwen hebben een groene uitstraling en zorgen voor het verticale groen op het plein.

Uit de enquête van het beeldkwaliteitsplan blijkt dat de wens is voor meer open groene ruimte. En ook veelal geen grote bebouwing.



Voorstel reclamant 'Right to Challenge'



Voorstel 'Model 7 straatjes'

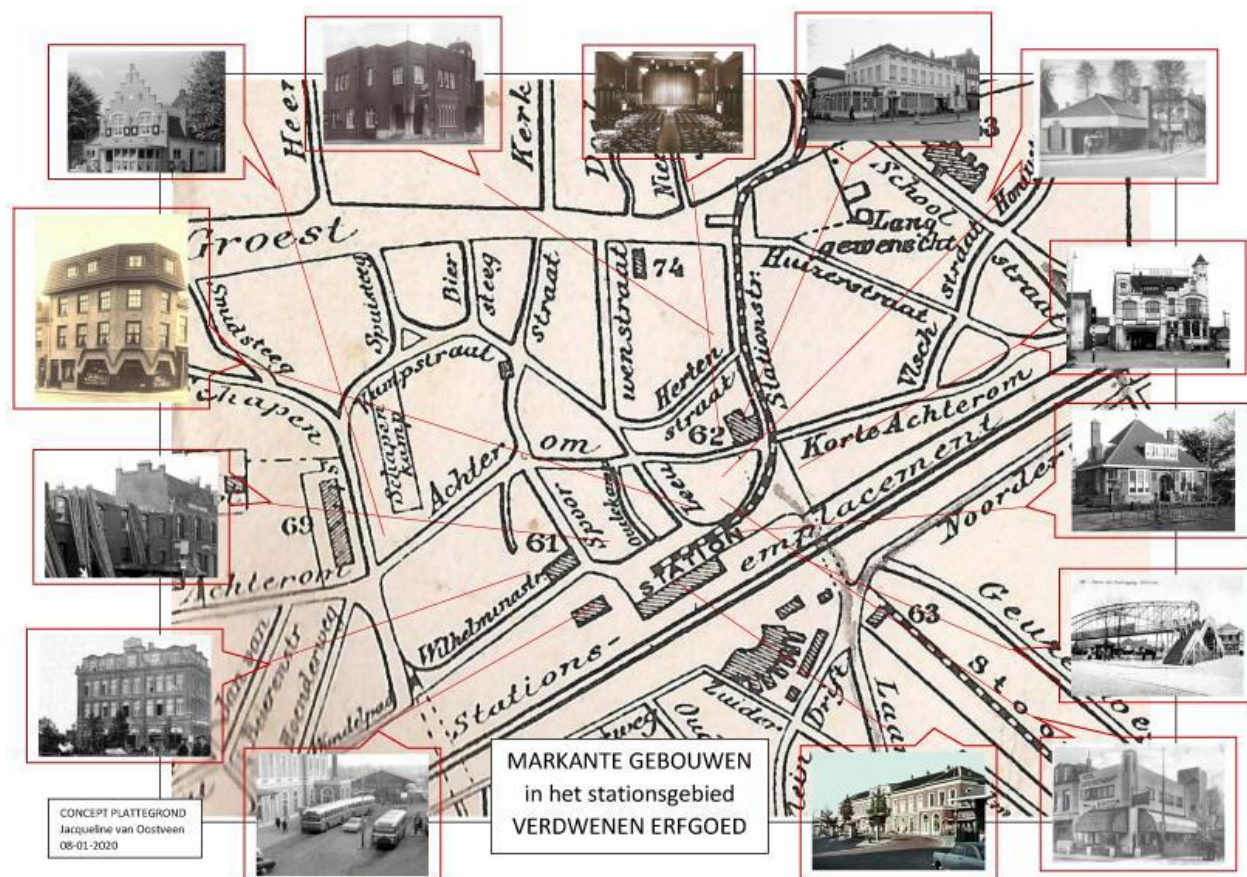
Door verlegging van de uitgang van de fietstunnel wordt de oversteek van de Schapenkamp ter hoogte van de Leeuwenstraat veiliger omdat fietsers en wandelaars worden gescheiden. De Schapenkamp wordt deels verlegd, mogelijk kan onder het gebouw bij de Silverpoint nog een verkeersroute lopen.

Een groene parkbrug verbindt oost en centrum en kan veel verschillende functies vervullen in het gebied. Onder de brug is ruimte voor hulpdiensten, kiss & ride, laden & lossen en eventueel naar de parkeerkelder van de nieuwbouw.

De straten vormen een kruis net als in de plannen van 2015. De zichtlijnen lopen echt naar de Groest, kruising Kampstraat en Spoorstraat en natuurlijk station. Op deze zichtassen worden bouw elementen geplaatst. Veel van de uitgezochte informatie voor het '7 straatjes plan' kan zeker in de verdere ontwikkeling en uitvoering worden meegenomen.



Plannen 2015



Volgens reclamant is er wel gekeken naar de historische context van het centrum maar te weinig naar de plek. Inspiratie van de markante gebouwen (zie afbeelding) of referentie naar het historische stratenplan worden niet terug gezien in het beeldkwaliteitsplan.

Plannen zijn niet ingebed in het gebied omdat deze niet ingaan op de omgeving. Het ligt niet zozeer aan het plan maar wel hoe het plan past binnen de omgeving.

Vraagt of het grootste probleem (de verbinding met het centrum) in de huidige plannen wordt opgelost? Het lijkt erop dat in de loop van de tijd verschillende belangen aan de plannen zijn toegevoegd waardoor de essenties uit het oog zijn verloren.

Antwoord:

In deze fase van de planvorming is inspraak gevraagd op het voorontwerp-bestemmingsplan en het voorontwerp-beeldkwaliteitsplan. Beiden zijn een uitwerking van het Stedenbouwkundig plan dat in mei 2019 na 3 jaar studie en planvorming door de raad is vastgesteld. In de aanloop naar vaststelling van het Stedenbouwkundig plan zijn meerdere momenten geweest voor reacties en opmerkingen. Ook zijn er ontwerpen en schetsen ingebracht door bewoners en belanghebbenden. Deze zijn allemaal serieus bestudeerd en afgewogen en er zijn elementen uit overgenomen. In deze fase is er daarom geen ruimte meer om een compleet nieuwe opzet van het Stedenbouwkundig plan voor te stellen.