

Aan de gemeenteraad
cc. college van B&W
cc. pers

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER 14035
WWW.HILVERSUM.NL

DATUM 5 oktober 2020
ONS KENMERK 658877
BEHANDELD DOOR R. Sprik
TELEFOON (035) 629 2586
BIJLAGEN
BETREFT

Antwoorden op schriftelijke vragen naar aanleiding commissievergadering 28 september jl. met betrekking tot het onderwerp 'Vaststelling bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020''

Geachte dames en heren,

Tijdens de bespreking van het voorstel 'Vaststelling bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020'' in de commissievergadering van maandag 28 september jl. zijn een aantal (technische) vragen gesteld. In deze brief worden de vragen beantwoord.

1. Vragen fractie SP, de heer Van Rooden:

In één van de zienswijzen wordt gesproken over de Kikker. De gemeente geeft daarin, in zoveel worden, aan dat geen vervanging wordt geregeld voor de koffieshop. Een reden die wordt gegeven is dat de gemeente streeft naar maximaal zeven koffieshops. Het vervangen van de Kikker zou niet bijdragen aan dat streven.
Echter, zoals wij de afspraken herinneren zou dat doel bereikt moeten worden via sluiting op eigen initiatief (natuurlijk verloop). de gedwongen sloop van een koffieshop kan niet bijdragen aan dat doel. Wij horen daarom graag hoe dit besluit juridisch onderbouwd is en op welke wijze dit past in het beleid.
Daarnaast horen we graag, onder de aanname dat reduceren van koffieshops geen valide argument is, of en hoe de gemeente de eigenaresse van de Kikker een alternatieve lokatie kan bieden.

Antwoord:

Het doel van de plannen voor het stationsgebied is niet om coffeeshop De Kikker te sluiten, maar is het gevolg van de in het kader van de beoogde transformatie van het stationsgebied gemaakte keuzes. Het teruggaan naar zeven coffeeshops is ook geen doel op zich, maar sluit (toevallig) aan bij de uitgangspunten van het coffeeshopbeleid.
Overigens geldt niet alleen voor De Kikker dat er geen plek is in de plannen voor het stationsgebied. Ook voor alle andere bestaande winkels en ondernemingen langs de Koninginneweg geldt dat hiervoor geen ruimte is.

In de plannen voor het stationsgebied is er op de plek van De Kikker een nieuw bouwblok voorzien. In dit bouwblok zijn (o.a.) woningen gepland. Een coffeeshop is een potentieel overlastgevoelige functie. Met het oog op het creëren van een toekomstig goed woon- en leefklimaat is het daarom niet wenselijk een coffeeshop mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Als de raad het bestemmingsplan vaststelt dan zal nog dit najaar met alle eigenaren van gronden langs de Koninginneweg, waaronder De Kikker, een individuele afspraak worden gemaakt om de plannen

van de gemeente en de gevolgen daarvan voor de eigenaren te bespreken en af te stemmen. Wij realiseren ons daarbij heel goed dat de plannen voor belanghebbenden ingrijpend zijn.

2. **Vragen fractie Hart voor Hilversum, de heer Eerenberg:**

Hierbij een toelichting op mijn technische vraag over trillingen.

-prorail dient een zienswijze in nl. dat het aspect -Trillingen- onvoldoende verwerkt is in dit bestemmingsplan.

Prorail adviseert om de Handreiking nieuwbouw en Spoortrillingen te hanteren.

De gemeente antwoord: met een rapport van de Stichting Bouwresearch, maar alleen deel B.

Waarom niet A en C deze delen gaan ook over trillingen?

Vervolgens nemen we concrete grenswaarden op in het bestemmingsplan.

Mijn vragen:

Prorail wil zich m.i. indekken tegen claims.

Vraagt om opname van randvoorwaarden in het bestemmingsplan. Volgens mij willen zij een referentie aan de beleidsregels trillingshinder spoor (een handreiking nieuwbouw en spoortrillingen) Is de manier waarop het nu wordt ingevuld wel goed? (op basis van het rapport bouwresearch, alleen deel B?)

Als je concrete normen, zoals nu, in het bestemmingsplan vastlegt, kun je die niet meer aanpassen als de normen wijzigen.

Antwoord:

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Wel dient de gemeente in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' mogelijke trillingshinder te betrekken bij het opstellen van het bestemmingsplan.

In haar zienswijze verwijst ProRail naar de Handreiking 'Nieuwbouw en spoortrillingen' (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handreiking-nieuwbouw-en-spoortrillingen>). Deze Handreiking verwijst juist naar de Stichting Bouwresearch (verder 'SBR') Volgens de Handreiking (paragraaf 11.5) is de SBR-richtlijn 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' een belangrijk en voor veel situaties te gebruiken toetsingskader. Hierbij wordt de SBR richtlijn deel B in de praktijk veelvuldig toegepast¹. Door het ontbreken van een wettelijk kader waarin grenswaarden zijn gedefinieerd, is bij het opstellen van de Handreiking gekozen om aan te sluiten bij de huidige praktijk en is het advies om de SBR-richtlijn deel B als toetsingskader op te nemen/te hanteren. De SBR-richtlijn deel B geldt op dit moment als 'best-practice'.

De SBR-richtlijn deel B spreekt over streefwaarden die er op gericht zijn hinder door trillingen te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. De Handreiking stelt dat (paragraaf 11.5.3) 'Wanneer bevoegd gezag de SBR-richtlijn deel B hanteert, dan is het verstandig om de streefwaarden uit de richtlijn expliciet voor te schrijven.' Dit wordt ook via de Wijzigingennota voor het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' voorgesteld door een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting trillingen' in de regels op te nemen. Volgens deze verplichting moet uit onderzoek blijken dat voldaan wordt aan de genoemde streefwaarden uit de Richtlijn deel B van het SBR. Aangezien 'wonen' de meest 'gevoelige' toegestane functie is in alle bouwblokken langs de Koninginneweg zijn om deze reden de streefwaarden voor 'wonen' als uitgangspunt genomen in de verplichting.

Ten aanzien van de 'Beleidsregel trillingshinder spoor' schrijft de Handreiking in paragraaf 11.4: 'De 'Beleidsregel trillingshinder spoor' is een beleidsregel over trillingshinder die bedoeld is voor de vaststelling van tracébesluiten voor de aanleg, wijziging of het opnieuw in gebruik nemen van een landelijke spoorweg.' Voor het stationsgebied is geen sprake van een tracébesluit.

De Handreiking schrijft verder dat 'wanneer er geen sprake is van een tracébesluit vaak de SBR-richtlijn wordt gehanteerd'.

¹ SBR Richtlijn deel A is een meet- en beoordelingsrichtlijn die bedoeld is om te worden toegepast op bestaande bouwwerken, deel C gaat over trillingen door stationaire machines. Deel B is een meet- en beoordelingsrichtlijn bedoeld voor nieuwe situaties.

3. **Vragen fractie D66, mevrouw Van Vliet:**

- middenhuur wordt nu niet gedefinieerd en bestemd in het bestemmingsplan. De reden die je gaf was dat er nog geen doelgroepenverordening is
- daardoor kan via op publiekrechtelijke weg niet gehandhaafd worden
- je gaf aan dat dat niet erg is om dat dit (privaatrechtelijk) via overeenkomsten geregeld kan worden
- ik vind dat niet voldoende, de vrijblijvendheid op gebruik van woonruimte is te groot, publiekrechtelijk is er geen grond om te handhaven, zeker niet op langere termijn bij doorverkoop/verhuur
- mijn vraag was hoe we dit na vaststellen van de doelgroepenverordening en programma dit publiekrechtelijk kunnen afhechten; via een veegplan? Of zijn er andere mogelijkheden dit publiekrechtelijk te regelen?

Antwoord:

Gemeenten hebben de mogelijkheid om in bestemmingsplannen te eisen dat een bepaald percentage (gerelateerd aan het plangebied) van categorieën woningen wordt gerealiseerd in nieuwbouwplannen. Dit kan voor de categorieën sociale huur, middeldure huur, sociale koop en particulier opdrachtgeverschap. Voordat gemeenten de in bestemmingsplannen opgenomen eisen ten aanzien van woningbouwcategorieën ten uitvoer kunnen leggen, dienen zij een verordening vast te stellen waarin doelgroepen, instandhoudingstermijn, aanvangshuurprijs en maximale huurprijs per woningbouwcategorie zijn vastgelegd.

De gemeente is (of zal op grond van voorkeursrecht én onteigening uiteindelijk) grondeigenaar worden van de gronden in het plangebied. Daarmee kan de gemeente ook privaatrechtelijke eisen stellen bij de ontwikkeling van het gebied (gronduitgifte en/of overeenkomst). Vanwege de lange realisatie periode (de eerste woningen zullen op grond van de huidige fasering pas op z'n vroegst in 2026 worden opgeleverd) is het wenselijk een flexibel bestemmingsplan vast te stellen. Op deze wijze kan bij de realisatie zo goed als mogelijk ingespeeld worden op de dan geldende woonwensen.

Een bestemmingsplanherziening is (altijd) mogelijk. Het ligt dan voor de hand dit zo laat mogelijk te doen (i.c. tegen de tijd dat de gemeente de gronden kan uitgeven) op basis van de dan geldende verordening/woonwensen.

Overigens zal tegen die tijd de Omgevingswet van kracht zijn (inwerkingtreding 1-1-2022). Deze wet biedt ook mogelijkheden voor sturing. Het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' is straks automatisch onderdeel van het Omgevingsplan. De Omgevingswet maakt het bijvoorbeeld mogelijk dat het Omgevingsplan themagewijs kan worden gewijzigd. Nieuw beleid ten aanzien van woningbouwcategorieën (uit Omgevingsvisie en/of Woonvisie) kan dan worden verwerkt in het Omgevingsplan en zal vervolgens gelden bij de vergunningverlening van nieuwbouwplannen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

D. Emmer

P.I. Broertjes