

AAN DE VOORZITTER EN DE LEDEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

Hilversum, 12 december 2016

ZIENSWIJZE

betreffende het Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven, zoals gepubliceerd op 3 november 2016 en op 4 november 2016 bij de Burgerleeskamer en digitaal ter inzage gelegd.

Inleiding. Ik heb uit de hiervoor genoemde bronnen en publicaties kennisgenomen van het ingekomen Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven en geef u hierna mijn zienswijze. Met behoud van alle rechten en weren en de mogelijkheid van nadere inspraak, het indienen van bezwaren en een eventueel beroep, doe ik u mijn zienswijze toekomen. Als bewoner van Taludweg 69 woon ik direct aan de Oude Haven en ben ik dus rechtstreeks belanghebbende.

De huidige situatie. De Oude Haven maakt op dit moment deel uit van het Bestemmingsplan Noordwestelijk Villagebied, dat in 2005 tot stand is gekomen en in 2010, nadat het gebied in 2007 was aangemerkt als beschermd stadsgezicht, opnieuw is vastgesteld als Herzien Bestemmingsplan Noordwestelijk Villagebied. Deze herziening was noodzakelijk in het kader van het gestelde in de Monumentenwet 1988. Ter bescherming van de aanwezige natuurwaarden en anderszins diende wettelijk binnen drie jaar, dus in 2010 om genoemde redenen een beschermend bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Na kennisname van het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven, stel ik vast dat nu de facto en de jure sprake is van een herziening of aanpassing van het bestaande beschermende Herzien Bestemmingsplan Noordwestelijk Villagebied (HBp NWVG), dat in 2010 is vastgesteld. In 2007 is het betreffende gebied aangemerkt als Rijksbeschermd Stadsgezicht en heeft daardoor een monumentenstatus gekregen. Het water van het stadspark Oude Haven is een essentieel onderdeel van dit Beschermd Stadsgezicht. Het bestaande beschermende bestemmingsplan is niet conserverend, maar beschermend van aard. In die bestaande situatie wordt vooral veel waarde toegekend aan de bescherming van de landschappelijke waarden, de cultuurhistorie en de natuur. Een beschermend bestemmingsplan heeft een hogere beschermingswaarde dan een gewoon bestemmingsplan. Daarbij heeft de Oude Haven ook nog eens de dubbelbestemming "Natuurwaarde". Naar mijn mening wordt deze bescherming met het beoogde nieuwe bestemmingsplan Oude Haven met voeten getreden.

Voor het goede begrip neem ik u mee in het vigerende beschermend Bestemmingsplan NWVG.

Art. 6 van het BP NWVG luidt:

“Artikel 6. Beschermd stadsgezicht

Doeleindenomschrijving

1. De gronden met op blad 7 van de kaart de medebestemming “Beschermd stadsgezicht” zijn mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van:

- a. de cultuurhistorische waarden van het beschermd stadsgezicht;
- b. de landschappelijke waarden;
- c. het groene karakter van villa's in het groen”.

In dit geval is m.i. vooral sub b. van belang. Vervolgens is van belang het volgende:

“Artikel 9. Natuurwaarden

Doeleindenomschrijving 1.

De gronden met op blad 7 van de kaart de medebestemming “Natuurwaarden” zijn mede bestemd voor de instandhouding, bescherming en verbetering van de natuurwetenschappelijke waarden.

Artikel 1. **Begripsbepalingen**

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

- 49. landschappelijke waarde: de aan een gebied eigen waarde, gekenmerkt door het waarneembare - al dan niet begroeide - deel van het aardoppervlak, dat wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van niet levende en levende natuur.
- 50. natuurwetenschappelijke waarde: de aan een gebied eigen waarde, gekenmerkt door geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang.”

Een belangrijk doel van het huidige bestemmingsplan (Herziening Noordwestelijk Villagegebied) voor (het water van) de Oude Haven is dus, kort gezegd, bescherming van de natuur.

En het is precies de natuur die het in de nieuwe plannen om de haven toegankelijk te maken voor bootjes (culminerend in het thans voorliggende Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven) moet ontgelden. De natuur in de Oude Haven wordt door de plannen (letterlijk en figuurlijk) vogelvrij!

Art. 24 Bp NWVG bevat de bepaling die regelt wanneer het plan mag worden gewijzigd. Het mogelijk maken van het plaatsen van steigers staat hier uitdrukkelijk niet bij.

Via een omweg (een heel nieuw postzegelbestemmingsplan) wordt nu geprobeerd dit toch mogelijk te maken.

Ik maak daartegen ernstig bezwaar. Dat is volkomen in strijd met de geest van het nog maar 6 jaar geleden vastgestelde beschermende bestemmingsplan. In de toelichting op het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan wordt gedaan alsof natuur alleen bescherming behoeft als zij onderdeel is van Natura 2000 of de ecologische hoofdstructuur. Maar uit de aanwijzing van het gebied als Beschermd Stadsgezicht met de dubbelbestemming natuurwaarden (nogmaals: zie de artt. 6 en 9 van BP NWVG) blijkt dat de natuur van het stadspark Oude Haven wel degelijk bescherming nodig heeft en verdient. In de Oude Haven groeien namelijk zeldzame, beschermde en bedreigde plantensoorten en het wordt bezocht door bijzondere vogels, vleermuizen en libellen. Op het

eilandje kunnen vogels rustig broeden. Het is een uniek stukje natuur in de stad. En daarom moet de bescherming van het bestemmingsplan geen dode letter blijken te zijn.

Ongewenste ontwikkelingen bij vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven.

Ik stel vast dat – in voorkomend geval – na de aanpassing van het vigerend beschermend bestemmingsplan (Hbp NWVG), door het vaststellen van het (Ontwerp)Bestemmingsplan Oude Haven, feitelijk sprake zal zijn van een apart bestemmingsplan dat een gebied betreft dat als een enclave in het NWVG zal zijn opgenomen en wordt onttrokken aan de beschermende werking van het bestaande beschermende Herzien Bestemmingsplan Noordwestelijk Villagegebied. Daarmee wordt de jure eveneens een deel van het gebied aan het Beschermd Stadsgezicht onttrokken - zie ook de opmerkingen hierna met betrekking tot de dubbelbestemmingen “beschermd stadsgezicht” en “natuurwaarden”. Hiermee wordt de samenhang in het Noordwestelijk Villagegebied, als één geheel met een Beschermd Stadsgezicht, aangetast. De gevolgen zullen zijn dat nieuwe ongewenste mogelijkheden zich aandienen. Immers, zijn er meer deelgebieden in het Noordwestelijk Villagegebied te bedenken, waarvoor een apart bestemmingsplan zou kunnen worden gemaakt. Het uiteindelijke gevolg is (weer) een lappendeken van bestemmingen, zoals dat in het verleden het geval was.

Kortom, verandering van de functies in het huidige beschermende bestemmingsplan heeft gevolgen voor de waarde van het gehele bestemmingsplan en zal een precedentwerking hebben. De samenhang in het bestemde gebied wordt weggehaald en het beschermende karakter van het huidige bestemmingsplan wordt aangetast. Ongewenste beleidseffecten kunnen het gevolg zijn van aanpassing van het huidige beschermende bestemmingsplan. Ook bevat het voorliggende bestemmingsplan onvoldoende waarborgen voor de karakteristieke natuurwaarden en landschappelijke waarden van het Beschermd Stadsgezicht.

Maar er is meer. Wie naar de verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven kijkt, ziet dat dit alleen het water van de Oude Haven betreft. Dit heeft een blauwe kleur gekregen en de bestemming “Water”. Mij valt op dat halverwege de Oude Haven het eilandje is ingetekend. De dubbelbestemmingen WR-BS (Waarde beschermd dorpsgezicht), WR-A-1850-L (Waarde-archeologie-na 1850 bebouwd gebied-laag) en WR-N (Waarde-natuur) staan alleen binnen de lijnen van dit eilandje vermeld (gepropt). Ik kan dit niet anders lezen dan dat deze dubbelbestemmingen alleen nog maar voor het eilandje gelden. Dat is een ernstige achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie.

Op pagina 34 van de Toelichting wordt een toelichting gegeven op de bestemming "Water" - die dus voor de hele Oude Haven, van oost naar west, inclusief het eilandje, geldt:

Artikel 3 Water

Voor de Oude Haven is gekozen voor de bestemming Water. Binnen deze bestemming zijn de volgende functies en/of gebruiksdoelen - op basis van de SVBP - mogelijk:

aanlegsteiger

ligplaats

(...)

steiger

(...)

Bijbehorende voorzieningen zijn in ieder geval:

taluds, kademuren en bermen, groenvoorzieningen;

recreatieve voorzieningen;

kunstwerken, sluizen, duikers, steigers, enz.

De hele Oude Haven heeft de bestemming "water", zelfs het eilandje. Als het (Ontwerp)Bestemmingsplan Oude Haven in werking is getreden staat in principe niets meer in de weg aan het bouwen van steigers en bijbehorende recreatieve voorzieningen - waaronder detailhandel, zie art. 7.1.2. Er kan dan dus een snackbar of een toilettengebouw op het eiland worden geplaatst.

Voor steigers geldt weliswaar een functiebeperking: dit is blijkens de verbeelding alleen in het meest oostelijke deel van de haven toegestaan. Maar deze grens (die volgens de SVBP 2012 trouwens als een onderbroken lijn zou moeten worden getekend) kan, als het bestemmingsplan in werking is getreden, natuurlijk makkelijk worden opgeschoven.

Welke garantie geeft u dat de Oude Haven op termijn niet helemaal volgebouwd wordt met steigers en bijbehorende "recreatieve voorzieningen"?

Daarnaast mist het plan scherpe definities, zoals wat wordt verstaan onder 'steigers', het maximale aantal, de aanlegvoorschriften, enz.

Nog een zeer ongewenst effect van het vaststellen van het Ontwerp/Bestemmingsplan Oude Haven vloeit voort uit de activiteiten die in de bijlage 'Wenkend Perspectief' op pagina 18 worden weergegeven. Om de lezer warm te maken voor het perspectief van een voor vaar- en overige recreatiedoeleinden opengestelde havenfaciliteit in het Stadspark De Oude Haven worden voorbeelden genoemd, waarmee men zich te water bezig zou kunnen houden, zoals het gebruik van zwembanden, luchtbedden en opblaaskano's. In het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan staat bij 4.3. echter aangegeven dat het water in de haven **ongeschikt is als zwemwater**. Dat laatste komt mij zeer voor de hand liggend voor, mede vanwege de aanwezigheid van ongedierte (bruine ratten!), etc. Intensiever gebruik van het wateroppervlak zal zeker uitnodigen tot zwemmen, zeker bij warm weer. **Hoe denkt u het voorkomen daarvan te reguleren ?**

Tenslotte zal de afvalverzameling en verwerking daarvan intensiever moeten worden aangepakt en zal in de behoefte aan sanitaire voorzieningen en een waterpunt, zeker bij het recreatiegebruik van kleinere boten, waar geen WC aan boord is, moeten worden voorzien. **Hoe denkt u dat op te lossen? En hoe zal erop worden toegezien dat de natuur in de Oude Haven niet als sanitaire voorziening gaat worden gebruikt?**

Handhaving. In dit verband is ook nog van belang dat uitdrukkelijk wordt gesteld dat bij de aanlegwerkzaamheden, het gebruik als haven en het varen zelf geen algemene verbodsbepalingen (artikel 8 t.m.13) van de Flora- en faunawet zullen worden overtreden, **mits niet in het donker wordt gevaren.**

Hoe denkt de gemeente dit te gaan handhaven, vraag ik u.

Verder worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Een maximale vaarsnelheid van 5 km/uur in te stellen.

Is de gemeente dat van plan en zo ja, hoe gaat dit worden gehandhaafd?

- Het gebruik van elektrische motoren te stimuleren. **Hoe gaat de gemeente dat doen?**

- De uitrenmogelijkheid voor honden te beperken tot het oostelijk deel van de Oude Haven en vanaf de brug over de Oude Haven naar het westen een aanlijngedod in te stellen. **Gaat de gemeente dat doen en hoe zal dit worden gehandhaafd?**

- Alleen rond de haven zelf verlichting aan te brengen. De lampen naar boven af te schermen.

Is de gemeente dit van plan?

- In het rustiger westelijk deel van de Oude Haven op de zuidelijke oever of op de zuidelijke oever van het eiland een eenvoudige ijsvogelwand op te richten.

Wordt deze aanbeveling overgenomen?

Graag zie ik al deze vragen beantwoord.

In de stukken lees ik alleen maar over sociale controle die zal worden vergroot en dat voor de controle en handhaving van het bestemmingsplan samenwerking in brede zin een noodzaak is. Zo te lezen gaat de extra handavingsinspanning dus neerkomen op de burgers zelf (lees: de omwonenden van de Oude Haven). In het "Wenkend Perspectief" wordt zelfs expliciet geappelleerd aan een "grote betrokkenheid van omwonenden en ondernemers. Zij voelen zich mede verantwoordelijk en grijpen in bij ongewenst gebruik"!

Voorts lees ik:

“Voor de handhaving van illegale situaties op het gebied van omgevingsrecht zijn beleidsregels vastgesteld. Het college moet jaarlijks haar beleidsvoornemens in het kader van handhaving van de bouwregelgeving bekend maken. Ook moet jaarlijks verslag worden gedaan over de uitvoering van het handhavingsbeleid. Het handhavingsbeleid vormt het kader voor een jaarlijks vast te stellen handhavingsprogramma. In de beleidsregels zijn prioriteiten gesteld (hoog, middelhoog en laag). De hoogste prioriteit richt zich tot onveilige situaties in zijn algemeenheid en tot veranderingen van percelen en gebouwen zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Tegen overtredingen met een hoge prioriteit zal onmiddellijk handhavend worden opgetreden. Overtredingen uit de categorie met een middelhoge prioriteit, zoals erfafscheidingen, bijgebouwen en uitbreidingen aan de achterzijde zullen op de gebruikelijk wijze binnen de werkvoorraad worden afgehandeld. Bovenstaande wil niet zeggen dat tegen geconstateerde illegale situaties met een lage prioriteit bijvoorbeeld aan de achterzijde niet zal worden opgetreden. Te denken valt om jaarlijks thematisch overtredingen met een lage prioriteit in het handhavingsprogramma op te nemen”.

Bovenstaande passage over handhaving slaat op een woonbuurt, niet op een kwetsbaar natuurgebied dat voornamelijk bestaat uit water met dubbelbestemming natuur en beschermd stadsgezicht. Het is simpelweg geknipt uit een willekeurig ander bestemmingsplan en in dit ontwerp bestemmingsplan gekwakt. Dit geeft ons geen enkel vertrouwen in een consciëntieus toezicht en adequate handhaving door de gemeente. **Welke prioriteit heeft schade aan de natuur en overlast voor omwonenden van de Oude Haven bij de gemeente? En hoe is de handhaving (anders dan door de omwonenden) gewaarborgd?**

Welk doel is eigenlijk gediend met het vaststellen van het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven ?

Ik ben van mening dat voor een zo ingrijpende wijziging in de Oude Haven, mijn directe woonomgeving, zeer zwaarwegende belangen in het geding moeten zijn. Ik heb zo'n belang gezocht, maar niet gevonden.

In de toelichting op het bestemmingsplan lees ik: Doel is de vaarverbinding tussen de Oude Haven en de Loosdrechtse Plassen te verbeteren. Dit heeft geleid tot het "Wenkend perspectief Oude Haven Hilversum", waarin in beeld is gebracht wat een open Oude Haven voor Hilversum zelf en voor de regio kan brengen.

Ik citeer uit het Wenkend Perspectief:

Rust is een belangrijke te beschermen kwaliteit. De verstilde ligging laat ruimte voor reflectie. De natuur dringt de stad binnen en wordt beleefbaar met aantrekkelijke paden. Buurtbewoners, trimmers, verliefde stelletjes en hondenbezitters maken graag een ommetje langs de Oude Haven en door het park. Deze kwaliteit moet behouden of zelfs versterkt worden.

Dat is nou juist een argument om geen recreatievaart in de Oude Haven te laten plaatsvinden!

Een kwaliteit om te versterken is volgens het Wenkend Perspectief de wandelroutestructuur, die niet optimaal is. Gepleit wordt om de herinrichting van de Oude Haven te benutten om de 'ommetjes-structuur' te completeren met een wandelpad aan de zuidzijde van de Oude Haven. Het feit dat de groenstrook langs de Taludweg recentelijk (overeenkomstig het bestemmingsplan) autovrij is gemaakt biedt hiertoe een uitgelezen mogelijkheid, maar ook hierover vinden wij in de uitwerking van de plannen geen woord. Alles is gericht op de bootjes die er moeten komen, maar waarvoor ik de noodzaak nog steeds niet heb aangetroffen.

De noodzaak voor een heel nieuw bestemmingsplan met verstrekkende gevolgen kan toch niet gelegen zijn in de wenselijkheid van een paar bootjes voor buurtbewoners die dan niet meer naar Loosdrecht hoeven te rijden om een dagje te varen of om eens gezellig bootje te kunnen varen en biertje te drinken of voor "prosecco en picknick" (p. 7 en 8 Wenkend Perspectief)?

Horeca aan de haven, aan de Havenstraat en de stad op korte afstand zouden een dagtocht voor 800 bootjes per jaar de moeite waard maken. Met enige goede wil zou je restaurant Parc "horeca aan de haven" kunnen noemen. Het is algemeen bekend dat (het terras van) dit restaurant op zonnige dagen (waarop men wellicht bootje zou willen varen en biertje drinken) ook nu al stampvol zit. We hebben hier bepaald niet te maken met een noodlijdend restaurant waarvoor een beschermend bestemmingsplan moet worden aangepast. Horeca aan de Havenstraat dan? Dat betreft voornamelijk restaurants waar men 's avonds gaat eten. Maar aangezien er na het restaurantbezoek op grond van de Flora- en faunawet niet in het donker terug gevaren mag worden (zie hierboven) zijn de bootjesmensen hiervoor geen geschikte doelgroep. Saillant is in dit verband de recente "Uitgangspuntennotitie Horecakader". De gemeente Hilversum zegt daarin in te gaan zetten op een compacter horecagebied. Concreet betekent dit dat een deel van de Havenstraat (het deel vanaf de Oude Haven) vervalt als restaurantzone. Hier wordt transformatie naar wonen gestimuleerd - onder voorwaarden als parkeren.

Wil de gemeente Hilversum de horeca in de Havenstraat nou stimuleren of terugdringen? Het lijkt er sterk op dat de ene hand niet weet wat de andere doet. Het beleid is volkomen inconsequent.

Nergens in de plannen heb ik een goede reden – laat staan een noodzaak!- aangetroffen om de bescherming van het huidige bestemmingsplan op te heffen. **De vraag waarom hier tonnen (misschien wel miljoenen) aan gemeenschapsgeld aan uitgegeven moet worden, wil ik hier niet achterwege laten.**

Uit de inventarisatie van knelpunten blijkt dat, om de Oude Haven vanuit Wijdmeren enigszins toegankelijk te maken, bij de monumentale Zuidersluis aanpassingen moeten komen of zelfs een hele nieuwe voorsluis moet worden gebouwd.

De kosten worden geraamd op ruim 4,5 ton. Ook moet deze sluis elektrisch bedienbaar worden gemaakt, zodat passanten hem zelf kunnen bedienen. Kosten nog eens 5 ton. Dan moeten er nog 5 bruggen worden verhoogd. Kosten onbekend. Ter hoogte van de Oude Loswal is de doorgang zo

smal, dat twee boten elkaar niet kunnen passeren. Daar moeten stoplichten worden geplaatst of de vaart zelfs worden verbreed, wat een zeer dure oplossing zou zijn. Woonboten in de Gooise Vaart zullen hun terrassen in het water moeten afbreken - met alle kosten voor mogelijke procedures van dien. En dan zal er ook nog regelmatig gebaggerd moeten worden.

Als we uitgaan van 1 miljoen euro aan totale kosten voor het hele project zitten we nog aan de zeer veilige kant. Als je dat uitsmeert over 10 jaar en deelt door 800 bootjes kom je op een bedrag van 125 euro per bootje dat mogelijk in de Oude Haven zal aanmeren. Dit is geen verantwoorde investering in de horeca/winkels in de Havenstraat, maar geld over de balk smijten. Een onbegrijpelijk besluit waarvan de noodzaak nergens wordt gemotiveerd.

Ontbreken van de samenhang bij de presentatie van de plannen. Het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven is, blijkens de stukken, onderdeel van een groter geheel. Uiteindelijk gaat het om de bereikbaarheid van de Kop van de Oude Haven voor vaarverkeer vanuit de gemeente Wijdmeren. Des te spijtiger is het te moeten vaststellen dat de haalbaarheid en de werkbaarheid van de plannen voor het verbeteren van de doorvaart naar het begin van de Oude Haven, nabij de Loosdrechtseweg/Vaartweg, niet is ingevuld. Feitelijk 'hangt' het Ontwerpbestemmingsplan aan een zijden draad. Wanneer in de nabije toekomst zou blijken dat de bereikbaarheid van de Oude Haven over het water niet of nauwelijks mogelijk is, zijn in dat geval onnodig veel kosten en moeite gedaan voor het vaststellen van het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan Oude Haven. In dat geval zijn nut en noodzaak voor het vaststellen van het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan alleen al vanuit dat perspectief niet aan de orde.

Ontbreken van een goede en vooral transparante kosten/baten analyse. Uitgaande van de, in de voorliggende stukken gehanteerde, verwachtingscijfers omtrent het aantal te verwachten boten en het aantal vaarbewegingen op jaarbasis, kan het gemiddeld aantal boten per week en per dag worden berekend. Grofweg gaat het dus dan om gemiddeld 16 boten per week en 2 of 3 boten gemiddeld per dag. Natuurlijk zullen er in de vaarintensiteit pieken en vele dalen te vinden zijn. Het is echter goed om te beseffen dat het uiteindelijk om de genoemde gemiddelde cijfers gaat. Wanneer nu bedacht wordt dat, behoudens de aanlegkosten van de genoemde steigers en overige noodzakelijke faciliteiten alsmede de handhavings en reguleringskosten in de Oude Haven, ook nog veel meer kosten moeten worden gemaakt voor het verbeteren van de doorvaart vanaf de gemeente Wijdmeren tot aan het begin van het stadspark Oude Haven, dan verdient het aanbeveling om een zeer zorgvuldige en gedegen kosten/baten analyse te maken.

Cijfers omtrent de totale kosten voor het gehele verbeteringstraject zijn op dit moment niet voor handen. De vraag die bij mij rijst is dan ook: **Wat kost het de burgers en ondernemers van de gemeente Hilversum in het eerste en de daaropvolgende negen jaren en wat levert het hen op, in het eerste jaar en de daaropvolgende negen jaren ? Ik zou daar graag een gedetailleerd en over een periode van tien jaar uitgewerkt antwoord op krijgen.**

Parkeren.

Nota Geïntegreerd parkeerbeleid in Hilversum (2009): Het behoud van karakteristieke waarden van de stad stelt grenzen aan de opnamecapaciteit van het autoverkeer. (...) De grenzen van de opnamecapaciteit voor de auto komen langzamerhand in zicht. Dat vraagt om ruimtelijk maatwerk en stevig flankerend verkeersbeleid.

Nagestreefd wordt onder meer minder overlast in woonwijken door geparkeerde auto's en een evenwichtige parkeerbalans (vraag en aanbod zijn ook op termijn in evenwicht).

In Hilversum worden dan ook beleidsregels gehanteerd die eisen stellen met betrekking tot het aanbrengen van parkeerruimte op eigen terrein. Het doel van dit beleid is dat in parkeer-/stallingsruimte voor auto's, dan wel laad- of losruimte, op eigen terrein moet worden voorzien als daartoe behoefte ontstaat ten gevolge van bouwen. Op deze wijze wordt in het bijzonder de parkeerdruk in de openbare ruimte beperkt, en wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen primair bij de 'veroorzaker' van de parkeervraag gelegd. In de Oude Haven zullen volgens plan steigers worden gebouwd met (volgens de tekening) 13 (zuidzijde) respectievelijk 17 (noordzijde) ligplaatsen. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt hiervoor aansluiting gezocht bij de categorie 'Jachthaven' met een parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per ligplaats. Voor $13 + 17 = 30$ ligplaatsen komt dat neer op een behoefte van 18 parkeerplaatsen ($0,6 \times 30$). Hierin wordt NIET voorzien.

Volgens de toelichting is het voor de zuidelijke steiger de bedoeling dat hier vaste ligplaatsen worden gecreëerd. "Hier is wel enige parkeervraag te verwachten. Deze komt neer op 13 ligplaatsen $\times 0,6$ (parkeerplaats per ligplaats) = 7,8, afgerond 8 parkeerplaatsen. Deze plaatsen kunnen niet ter plekke worden gerealiseerd. In de directe omgeving van het plangebied is echter voldoende plek om 8 auto's te parkeren. Uit de parkeertellingen blijkt dat in de directe omgeving (Bosdrift/Hilvertsweg) op alle meetmomenten voldoende parkeercapaciteit aanwezig is."

De omwonenden van de Oude Haven maken zich hierover ernstige zorgen. Zowel de Havenstraatbuurt-west als de Taludweg/Hyacintenlaan is de afgelopen jaren geconfronteerd met parkeerexcessen. In beide gebieden loopt nu een proef met betaald parkeren. De grenzen van de opnamecapaciteit zijn in zicht. Hier zij nogmaals gewezen op de recente "Uitgangspuntennotitie Horecakader". In de Havenstraat gaat transformatie naar wonen gestimuleerd worden. Dit zal onherroepelijk een extra parkeervraag opleveren. **Hoe lang zullen de Bosdrift/Hilvertsweg en de daaromheen liggende straten dan nog in de extra parkeerbehoefte kunnen voorzien?**

Volgens de toelichting zal de noordelijke steiger worden gebruikt als passantenhaven. "De verwachting is dat boten die hier aanleggen van elders komen en geen parkeervraag met zich meebrengen." Voor deze ligplaatsen wordt dus helemaal niet in de parkeerbehoefte voorzien. Er is echter geen enkele garantie dat de noordelijke steiger (eventueel op termijn) geen vaste ligplaats wordt. Aan de toelichting op een bestemmingsplan kunnen geen rechten worden ontleend. Als die steigers er eenmaal liggen en niet of nauwelijks blijken te worden gebruikt door bootjes van elders zal iemand daar vast een kano- of waterfietsverhuur willen gaan beginnen. En dan is ook voor de noordelijke steiger een parkeervraag van 0,6 per ligplaats reëel. Dit komt neer op een behoefte van nog eens 10 parkeerplaatsen, die maar ergens in de buurt moeten worden gevonden. Door de plannen met de Oude Haven creëert de gemeente Hilversum haar eigen parkeerprobleem! En als bewoner van de Taludweg maak ik mij natuurlijk zorgen dat dan weer naar de groenstrook langs de Taludweg zal worden gekeken, die wij net met veel moeite autovrij hebben gekregen, ondanks het beschermende bestemmingsplan dat uitdrukkelijk bepaalt dat in gebieden met de bestemming "groen" niet mag worden geparkeerd.

Welke garantie geeft u dat het "bootjesplan" (op termijn) geen aanleiding zal zijn om extra parkeerruimte in de groenstrook op de Taludweg te zoeken?

Dit brengt me op mijn laatste bezwaar tegen de plannen:

Burgerparticipatie.

In juni 2015 is vanuit de gemeente op zeer informele wijze (met een mailtje van een ambtenaar aan iemand die hij via-via toevallig kende) een enkele bewoner uit het eerste deel van de Taludweg en de Mauritsstraat benaderd om deel te nemen aan een (één!) “werkatelier”. De overgrote meerderheid van de omwonenden van de Oude Haven is hierover volkomen onkundig gelaten.

De enkeling die op de uitnodiging in is gegaan heeft op persoonlijke titel en zonder enig overleg met of mandaat van straat- of buurtgenoten gesproken. In het Werkatelier is de toezegging gedaan dat de bootjes bij de vaste ligplaatsen aan de zuidzijde door de buurtbewoners gebruikt zouden kunnen worden. Dit is ook terug te vinden in het “Wenkend Perspectief” - maar daar kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Ik citeer:

“Het verschil tussen een stadsvijver en een stadhaven is de aanwezigheid van bootjes. Niet alleen tijdens de zomerse dag, maar ook tijdens de rest van het jaar. Bewoners en ondernemers zien juist daar de meerwaarde. Zorg dat er altijd een paar bootjes liggen en biedt bewoners kansen om vanuit hun eigen stadhaven een tocht naar elders te maken.”

Is de gemeente dit van plan?

“Bewonershaven

Een kleine haven of steiger biedt plaats aan een beperkt aantal sloepen. Vaste ligplaatshouders kunnen met een sleutel op de afgesloten steigers komen en beheren zo hun boot. Soms betreft het een buurtinitiatief, voor de kwaliteit en uitstraling is het vaak beter te kiezen voor professionele exploitatie, zeker op de langere termijn.”

en

“Koppeling aan een bestaande bedrijfsactiviteit is nodig, omdat het rendement onvoldoende zal zijn om permanent toezicht te kunnen organiseren.”

Is de gemeente van plan de steiger(s) professioneel te gaan laten exploiteren? Worden er ligplaatsen gereserveerd voor buurtbewoners, die met een soort strippenkaart sloepen kunnen delen, en wie gaat dat dan beheren? Of was dat alleen maar een niet verbindende toezegging om de buurt rustig te houden?

Vanuit de gemeente en in het "Wenkend Perspectief" wordt nu met groot gemak in algemene zin over (de mening van) omwonenden gesproken. De waarheid is dat de omwonenden niet bij dit project zijn betrokken. Het plan is in de gemeenteraad aanhangig gemaakt met een motie vreemd aan de orde van de dag en daarna direct naar de raad gekatapulteerd. In commissievergaderingen is hier niet over gesproken. De inwoners van Hilversum hebben dus ook niet de kans gehad om over de plannen in te spreken.

Er zijn slechts twee voorlichtingsavonden geweest in het Museum Hilversum, toen de plannen al klaar waren en alleen nog maar hoefden te worden gepresenteerd. De omwonenden voelden zich hierdoor overvallen. Kritische vragen konden door de aanwezige ambtenaren niet worden beantwoord en de politiek verantwoordelijken schitterden door afwezigheid. Op deze manier moet

een ingrijpende wijziging van een zo belangrijk en uniek stukje natuur in Hilversum er niet doorheen gejaast worden. Dat is onzorgvuldig.

Ter afsluiting memoreer ik nog de Structuurvisie Hilversum 2030, die de gemeenteraad op 15 mei 2015 heeft vastgesteld. Deze visie schetst het beeld van Hilversum in 2030. Ik citeer:

“Hilversum werkt constructief mee aan initiatieven vanuit de samenleving. Tenzij bijvoorbeeld zwaarwegende maatschappelijke belangen en/of te verwachten hinder voor bewoners zich hier tegen verzet.”

Dat zwaarwegende maatschappelijke belangen *en* te verwachten hinder voor bewoners zich tegen het voorgestelde bestemmingsplan Oude Haven verzetten meen ik in het bovenstaande afdoende te hebben beargumenteerd,

Graag zie ik de beantwoording van mijn zienswijze tegemoet. Ik hoop dat zij aanleiding zal zijn de plannen in te trekken.

Mocht dat onverhoopt niet gebeuren, dan doe ik een beroep op de gemeenteraad om de plannen alsnog inhoudelijk in een commissievergadering te behandelen en de omwonenden de gelegenheid te geven hierbij in te spreken.

Graag ontvang ik een bericht van goede ontvangst van deze door mij tijdig ingediende zienswijze en word ik op de hoogte gehouden van het verdere verloop van de procedure.

Hoogachtend,

Drs. E. van Wijk

Mr L.D. Blom