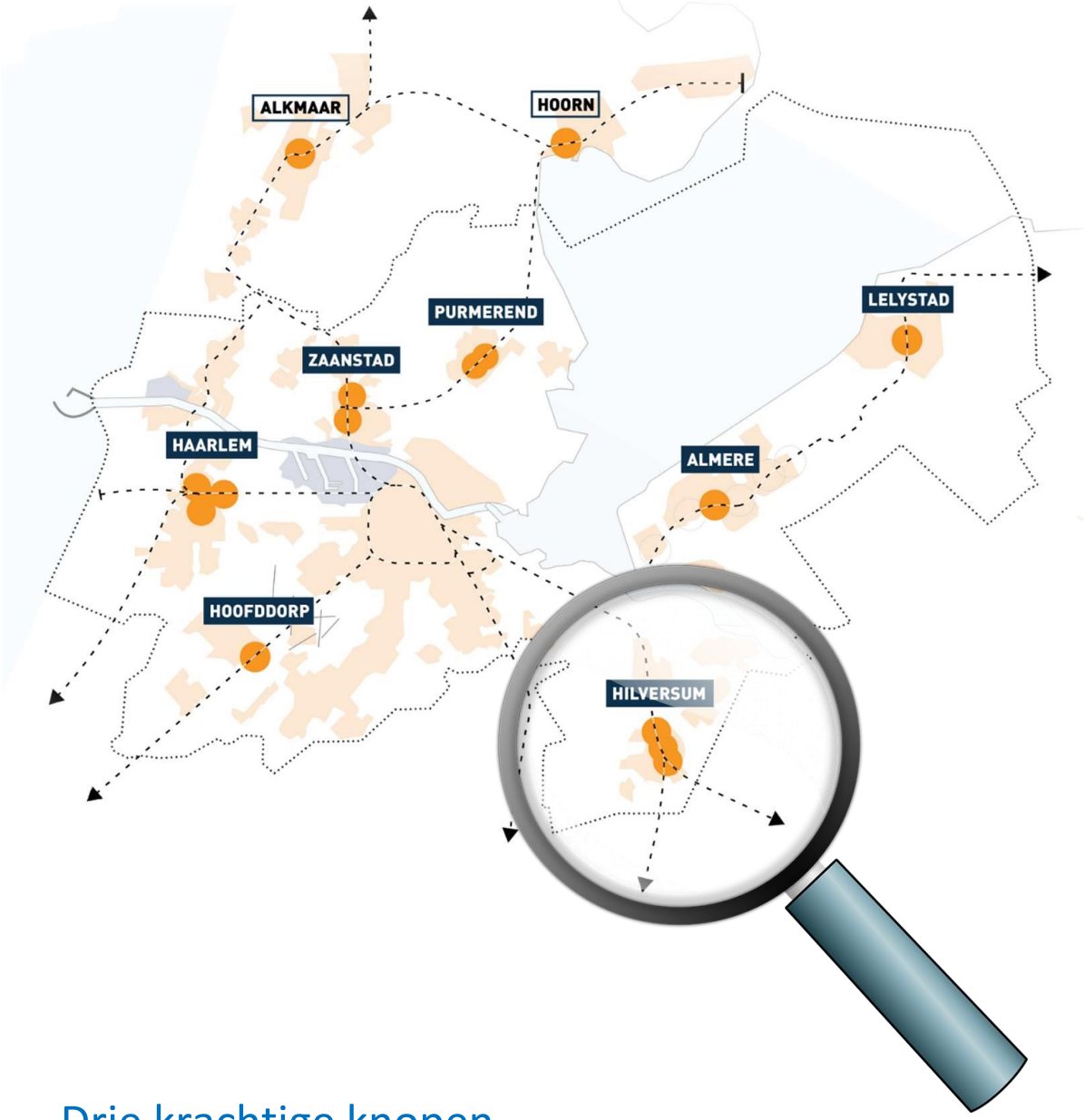
Gebiedsplan Stadshart Hilversum



Drie krachtige knopen

Uitwerking in het kader van Bereikbare Steden

metropool regioamsterdam

Hilversum Mediastad

Samenvatting

Binnenstedelijk vernieuwen en ontwikkelen is complex en kostbaar, ook in Hilversum. Door nieuwe regelgeving en opgaven stapelen de eisen en ambities op, terwijl in de bijzondere stedenbouwkundige setting van Hilversum veel belang wordt gehecht aan identiteit, maat, schaal en kwaliteit. Tegelijk is vernieuwing nodig om ook in de 21e eeuw in Hilversum prettig te blijven wonen, werken en ontmoeten en als Mediastad voor Nederland van betekenis te blijven. Dat kan als Rijk en provincie condities scheppen waarbinnen die vernieuwing en ontwikkeling mogelijk is.

De stedelijke ontwikkeling in Hilversum krijgt al geruime tijd vorm rond de het spoor dat Hilversum doorsnijdt en binnen de directe invloedssfeer van drie OV knooppunten: Hilversum Centraal, Hilversum Sportpark en Hilversum Mediapark. De gemeenteraad heeft opdracht gegeven om plannen te ontwikkelen rondom het spoor: planvorming in het stationsgebied, Bruisend Hart, postcodegebied 1221 en het Arenapark. Deze vormen in samenhang het antwoord op de grotere opgaven van Hilversum, waarbij de bijdrage per opgave per deelgebied verschilt. In een woord noemen we deze plannen ‘Stadshart’. Rond station Hilversum Media Park is geen actieve planvorming. Dit kan aan de orde komen als partijen op het Media Park initiatief nemen, of in opdracht van de gemeenteraad.

Hilversum werkt dus aan ambitieuze plannen waar condities van Rijk en provincie voor nodig zijn. Niet alleen om de Hilversumse opgaven aan te kunnen pakken, maar daarmee ook een bijdrage te kunnen leveren aan de bovenregionale vraagstukken. Het meest pregnant zijn financiële condities voor woningbouw, verduurzaming, klimaatadaptatie en infrastructurele ontsluiting. Het voorliggende Gebiedsplan Stadshart Hilversum geeft daarvan een goed beeld en maakt de het gesprek over de condities concreet. Het gebiedsplan is qua cijfers en inhoud gebaseerd op het (eerste) Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen dat het college in september 2021 bespreekt met de gemeenteraad. De gemeenteraad zal in de komende jaren verdergaande besluiten nemen over de verschillende gebiedsontwikkelingen, onder meer na raadpleging van de bevolking en andere belanghebbenden. Daarmee is het voorliggende gebiedsplan niet statisch, maar adaptief van aard.



Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

1. Samenwerken aan opgaven van de 21e eeuw **4**

2. Identiteit **6**

2.1 De identiteit van Hilversum en Gooi en Vechtstreek 6

2.2 Identiteit van het stadshart met drie krachtige knopen in 2030 7

2.3 Geactualiseerde beleidskaders 8

2.4 Samenvatting 9

3. Drie krachtige knopen uitgewerkt **10**

3.1 Stationsgebied, 1221 en Bruisend Hart 10

3.2 Station Sportpark: Arenapark 11

3.3 Station Mediapark 12

4 De ontwikkelstrategie, invulling van condities en programmatische invulling **13**

4.1 Kern van de ontwikkelstrategie 13

4.2 Vliegwiel en strategische interventies 14

4.3 Gezamenlijke inzet 16

4.4 Programmatische invulling 16

4.5 Potentiële maatschappelijke en economische bijdrage 18

5 Beschrijving projecten en fasering **20**

5.1 Hilversum Centraal 21

Stationsgebied - Centrumzijde 21

Postcodegebied 1221 - Oostzijde 27

Bruisend Hart 30

5.2 Hilversum Sportpark 30

Arenapark 30

Laapersveld 33

5.3 Hilversum Mediapark 34

5.4 Samenhangende mobiliteitsmaatregelen buiten het Stadshart tot 2030 34

6 Organisatie en sturing **39**

6.1 De gemeentelijke organisatie 39

6.2 Opschaling en ondersteuning 40

6.3 Verbinding bestuur, politiek en samenleving 40

6.4 Risicobeheersing 40

Bijlage 1: Kaders (raad) van voorziene gebiedsontwikkelingen: **42**

Bijlage 2: Achtergrond wonen, werken en mobiliteit **43**

Wonen en werken: woonvisie en economisch perspectief 43

Mobiliteitsvisie en Gooicorridor: Hilversum in het bredere regionale netwerk 44

1. Samenwerken aan opgaven van de 21e eeuw

In de Nationale Omgevingsvisie zijn grote opgaven en ambities gedefinieerd op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, energie en klimaat. Veel van die opgaven doen zich voor in grote en middelgrote gemeenten en vragen op die plekken om antwoorden. Gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) maken werk van binnenstedelijke vernieuwing en ontwikkeling. Alle gemeenten ervaren de complexiteit van opgaven, de schaarse ruimte en druk op bereikbaarheid en middelen. Hilversum trekt met acht andere gemeenten, de provincie en de MRA op richting het Rijk met als oproep: creëer de benodigde condities, waardoor de vernieuwing en ontwikkeling in onze steden tot 2030 succesvol kan zijn, zodat ze kunnen bijdragen aan de landelijke doelen voor wonen, mobiliteit en economie.

Samenwerking negen gemeenten

De plannen van de negen gemeenten dragen bij aan een betere verdeling van wonen en werken en betere ontsluiting van de 'stadsharten' door bij het Rijk lopende gebiedsontwikkelingen rond (H)OV-knooppunten te agenderen. Deze samenwerking kan gezien worden als een concrete uitwerking van de 'poly-centrische metropool', zoals beschreven in de (ontwerp) MRA verstedelijkingsstrategie. Een van de sterke punten van die poly-centrische metropool, is dat elke gemeente zelf aan zet is hoe zij zich daartoe wil verhouden. In Hilversum doen we dat door ontwikkeling van bestaande plannen in opdracht van de gemeenteraad rond het spoor en de OV knooppunten, waarbij een passend evenwicht gevonden wordt tussen vernieuwen, toevoegen van programma, bereikbaarheid en de bestaande identiteit, maat, schaal en kwaliteit van de verschillende deelgebieden. De samenwerking vindt plaats in het traject 'Bereikbare Steden', onderdeel van het Rijks- en regioprogramma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Bestuurlijke afspraken tussen Rijk en regio worden gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Doelen

De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

- versneld aanpakken van het woningtekort;
- optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;
- stimuleren van de werkgelegenheid;
- verduurzamen en klimaatveranderingsbestendig maken; en
- blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

Ontwikkeling rond HOV-knooppunten

De stadsharten in negen gemeenten leveren lokaal en regionaal een substantiële bijdrage, die opgeteld ook landelijk van belang is, zowel kwantitatief als kwalitatief. Opgeteld omvatten de stadsharten ruim 65.000 woningen en ruim 21.000 banen. Met het toevoegen van 1.700 tot 2.700 woningen (afhankelijk van de door de raad definitief te kiezen programmering) en minimaal 2.000 banen draagt Hilversum naar vermogen bij. De woningen worden goed betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Het woningaanbod wordt in balans met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur ontwikkeld. De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid staan centraal. Omdat onze plannen plaatsvinden op en rondom HOV-knooppunten, hebben onze plannen ook effect ontwikkelingen buiten die contour.

Leeswijzer
Dit Gebiedsplan beschrijft hoe de ontwikkeling van drie krachtige knopen, samen het stadshart van Hilversum, bijdragen aan de Rijks-opgaven voor wonen en werken en de daaraan verbonden landelijke doelstellingen voor verduurzaming en beter benutten van OV. Belangrijk onderdeel van het Gebiedsplan is de ontwikkelstrategie. Hierin staan de maatregelen, de samenhang en fasering beschreven die samen zorgen voor een evenwichtige en passende ontwikkeling rondom de knopen. Alle deelnemende gemeenten hanteren hetzelfde format.

Hoofdstuk 2 gaat in op de identiteit van Hilversum en de (toekomstige) rol van het stadshart van Hilversum. In **hoofdstuk 3** worden de drie krachtige knopen uitgebreider beschreven die samen het stadshart vormen. De ontwikkelstrategie wordt in **hoofdstuk 4** toegelicht, met aandacht voor de onderlinge samenhang en een motivering voor de gevraagde Rijksinzet. **Hoofdstuk 5** biedt inzicht in de (woningbouw-, economische- en infrastructurele) projecten/maatregelen en de beoogde fasering. **Hoofdstuk 6** geeft inzicht in de organisatie, communicatie en betrokkenheid en rol stakeholders.

2. Identiteit

Ontwikkelen en vernieuwen staan niet op zichzelf, maar in een unieke context van historie, de bestaande kwaliteiten Hilversum, haar inwoners en ondernemers. In dit hoofdstuk wordt de identiteit van Hilversum als centrumgemeente van de regio Gooi en Vechtstreek beschreven. De identiteit van het stadshart Hilversum wordt daaruit onderbouwd, alsmede vanuit besluiten van de gemeenteraad over gebiedsontwikkelingen en (recent) vastgesteld beleid voor wonen, werken en mobiliteit.

2.1 De identiteit van Hilversum en Gooi en Vechtstreek

Met als blikvanger het Mediapark heeft Hilversum landelijk een uniek en onderscheidend profiel als Mediastad van Nederland. Het Media Park vormt het hart van de Nederlandse media-industrie, die zich uitstrekt van Amsterdam tot Utrecht en Amersfoort. Een industrie die continue in ontwikkeling is, met nieuwe toepassingen en datagedreven diensten door de inzet van ICT en artificial intelligence. Voor Nederland en Hilversum is die ontwikkeling van groot belang en het waard om in te investeren.

Tegelijk is Hilversum dan véél meer dan alleen het Mediapark. Hilversum is de centrumgemeente van Gooi en Vechtstreek, met een aantrekkelijk regionaal voorzieningenniveau. Naast media vormen de groot- en detailhandel en de zorg (gezondheid) twee belangrijke sectoren voor de economie van Hilversum en Gooi en Vechtstreek. Alle woonmilieus zijn in Hilversum te vinden. Aan de hand van stadsbouwmeester Dudok zijn in de stad tuindorpen ontstaan, waarvan een aantal Rijks-beschermd zijn. Aan zulke gekoesterde kwaliteiten en aan haar inwoners, ondernemers en organisaties ontleent Hilversum óók identiteit.

In de structuurvisie Hilversum 2030 zijn gebieden om de stations en aan het spoor gekarakteriseerd als dynamische gebieden. Het is niet verrassend dat de meeste locaties voor vernieuwing en ontwikkeling daar nu te vinden zijn. Naast het Media Park en het centrum springen het Arenapark en zorgpark Monnikenberg in het oog.

Hilversum is gelegen in regio Gooi en Vechtstreek. De regio is een prettige plek om te wonen, werken en recreëren. In een divers groen-blauw landschap is de woon en werkomgeving organisch gegroeid, tot een gebied met grote en kleine kernen met ieder een eigen identiteit. Gooi en Vechtstreek verbindt de metropool Amsterdam met de regio Utrecht, via treinverbindingen en snelwegen, door het landschap en in economische relaties.



Figuur 1 Mediapark Hilversum

2.2 Identiteit van het stadshart met drie krachtige knopen in 2030

Hilversum is een stad met onderscheidende gebieden voor wonen, werken en verblijven. Ieder gebied heeft zijn eigen identiteit, profiel en kwaliteiten. Ontwikkelen en vernieuwen in Hilversum betekent dat steeds opnieuw een passend evenwicht gevonden moet worden tussen vernieuwen, toevoegen van programma en de bestaande identiteit, maat, schaal en kwaliteit van de verschillende gebieden. Bereikbaarheid is een vraagstuk dat zowel op het niveau van gebieden als van de stad een noodzakelijke randvoorwaarde is, die richting 2030 en verder vraagt om forse investeringen.



Figuur 2 Globale duiding van drie knopen

Het stadshart van Hilversum bestaat uit gebiedsontwikkelingen rondom de knooppunten Hilversum en Hilversum Sportpark. Elk van de gebieden heeft een eigen ontwikkelstrategie en een eigen tempo, ook ingegeven door het verschil in grondposities en profiel. Station Hilversum Mediapark is weliswaar als OV-knooppunt in scope, maar de gebiedsontwikkeling om het station is nog niet geagendeerd.

Drie krachtige knopen	**Ontwikkelgebieden rondom de knoop**	**Grondpositie**	**Fase van planvorming**
Hilversum Centraal	Stationsgebied	Gemeente, NS en Prorail.	Masterplan, beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan gereed. Besluit uitvoering september 2021
	Bruisend Hart	Gemeente, NS.	Initiatieffase en participatie
	1221	Gemeente (openbare ruimte), ontwikkellocaties privaat.	Gebiedsagenda gereed, uitwerking in beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan, intentieovereenkomsten ontwikkellocaties.
Hilversum Sportpark	Arenapark & Laapersveld	Gemeente (openbare ruimte), NS en Prorail, ontwikkellocaties privaat.	Masterplan gereed, uitwerking in beeldkwaliteitsplan
Hilversum Mediapark	Media Park	Gemeente (openbare ruimte), NS en Prorail, ontwikkellocaties privaat.	Planvorming moet nog opgestart

De drie OV knooppunten, de Gooilijn en HOV-verbinding Huizen-Hilversum, de A1, A27 en N201 zijn essentieel voor de verdere ontwikkeling van Hilversum én de regio. De verbindingen vormen de ruggengraat en de knooppunten de draaipunten in bereikbaarheid van de stad en de regio en (gaan) fungeren als regionaal overstappunt, in een multimodale omgeving (fiets, OV, auto) met bijbehorende verblijfsfuncties. De drie knopen dragen daarbij sterk bij aan de beeldvorming en identiteit van Hilversum. Bovendien zijn ze zijn elk een entree voor direct omliggende gebieden.

In 2030 is *Hilversum Centraal* als dé vervoersknoop van Gooi en Vechtstreek een schakel van waarde in het Daily Urban System van de MRA en regio Utrecht. Het centrum vormt samen met het vernieuwde stationsgebied een aantrekkelijke plek om te verblijven en is tevens goed verbonden met de oostkant van Hilversum (postcodegebied 1221), waardoor de barrièrewerking van het spoor als minimaal wordt ervaren. Wonen en werken zijn zorgvuldig ingepast om het station en bieden samen met de voorzieningen een warm en levendig welkom én de uitstraling die past bij Hilversum Mediastad.

In 2030 is op het *Arenapark* rondom het verplaatste station Sportpark een hoogwaardige campus-achtige omgeving gecreëerd gericht op gezondheid, sport & innovation, waarmee het unieke economische profiel van de Hilversum is aangevuld met zorg en vrijetijdseconomie. Een campus met internationale bedrijven, scholen en sportvoorzieningen gelegen in een groene, sportieve en gezonde

omgeving. Het Arenapark is van een monofunctioneel kantorenpark door ontwikkeld naar een aantrekkelijke multifunctionele en goed bereikbare locatie.

In 2030 is het station *Mediapark* een aantrekkelijke op- en uitstapplek voor de werknemers op het Media Park en de bewoners in wijk Noord.

Hoewel er nog keuzes binnen de plannen te maken zijn, zijn de hiervoor genoemde plannen in opdracht van de raad mede bepalend voor de identiteit van Hilversum in 2030. Ook bepalend is de nieuwe Omgevingsvisie 2040, die Hilversum tot en met 2023 maakt in samenspraak met alle belanghebbenden in de stad: wat voor stad is Hilversum in 2040? De Omgevingsvisie geeft ook tot 2030 een verdere invulling van de identiteit. Het voorliggende gebiedsplan en de identiteit voor 2030 zijn daarmee niet statisch, maar adaptief van karakter.

2.3 Geactualiseerde beleidskaders

De gemeenteraad van Hilversum heeft in 2021 een aantal beleidskaders voor wonen, werken en mobiliteit geactualiseerd. In bijlage 2 is de betekenis van die beleidskaders voor dit gebiedsplan uitgeschreven.

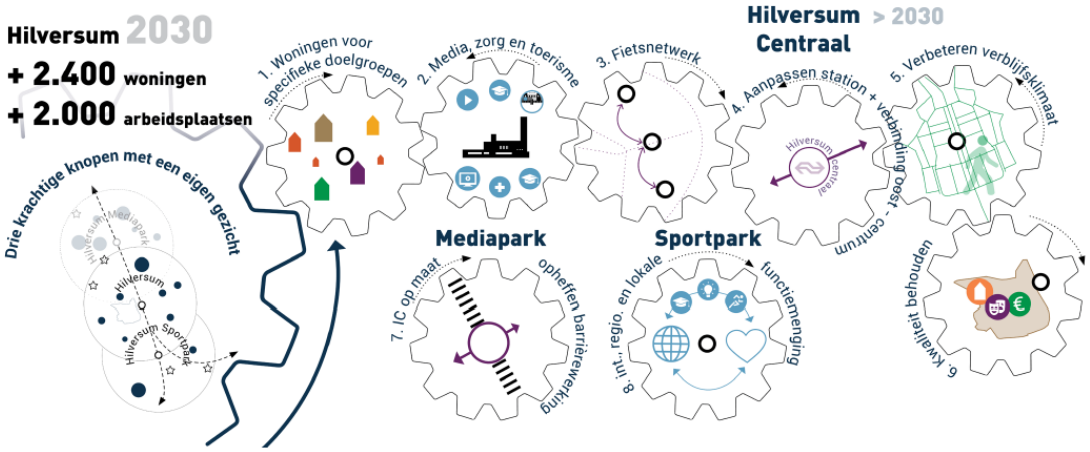
In lijn met de *woonvisie* zet Hilversum in op het realiseren van 3.000 woningen tot 2030 in heel Hilversum. Het waarborgen van betaalbaarheid is daarbij een belangrijk thema. Een groot deel van het realiseren van deze ambitie vindt plaats in de gebiedsontwikkelingen die samen het gebiedsplan Stadshart Hilversum vormen.

In het *Economisch Perspectief* zijn de onderscheidende economische profielen en identiteiten van de belangrijkste centra voor werkgelegenheid beschreven en is de koppeling met de stationslocaties in Hilversum gelegd.

De drie krachtige knopen zijn integraal onderdeel van de *Mobiliteitsvisie Hilversum 2040*. De toon in de mobiliteitsvisie is die van innovatie en duurzaamheid. Hilversum zet in op transitie van het autobezit naar gebruik van deelmobiliteit en andere collectieve vormen van vervoer. Van belang is en blijft dat de infrastructuur van goede kwaliteit is en er voldoende aanbod is. Goed functionerende knooppunten, een aantrekkelijke omgeving en een goed bediende Gooilijn zijn cruciaal voor het slagen van de transitie.

2.4 Samenvatting

De identiteit van het stadshart Hilversum past binnen die van Hilversum en Gooi en Vechtstreek. In onderscheidende gebieden rond de OV knooppunten wordt vernieuwd en ontwikkeld met gevoel voor identiteit, maat, schaal en kwaliteit. Bereikbaarheid is een noodzakelijke randvoorwaarde. Elk van de gebieden heeft een eigen ontwikkelstrategie en een eigen tempo, ook ingegeven door het verschil in grondposities. Station Hilversum Mediapark is weliswaar als OV-knooppunt in scope, maar de gebiedsontwikkeling om het station is nog niet geagendeerd.



Figuur 3 Visualisatie poly-centrische ontwikkeling van het stadshart Hilversum tot 2030

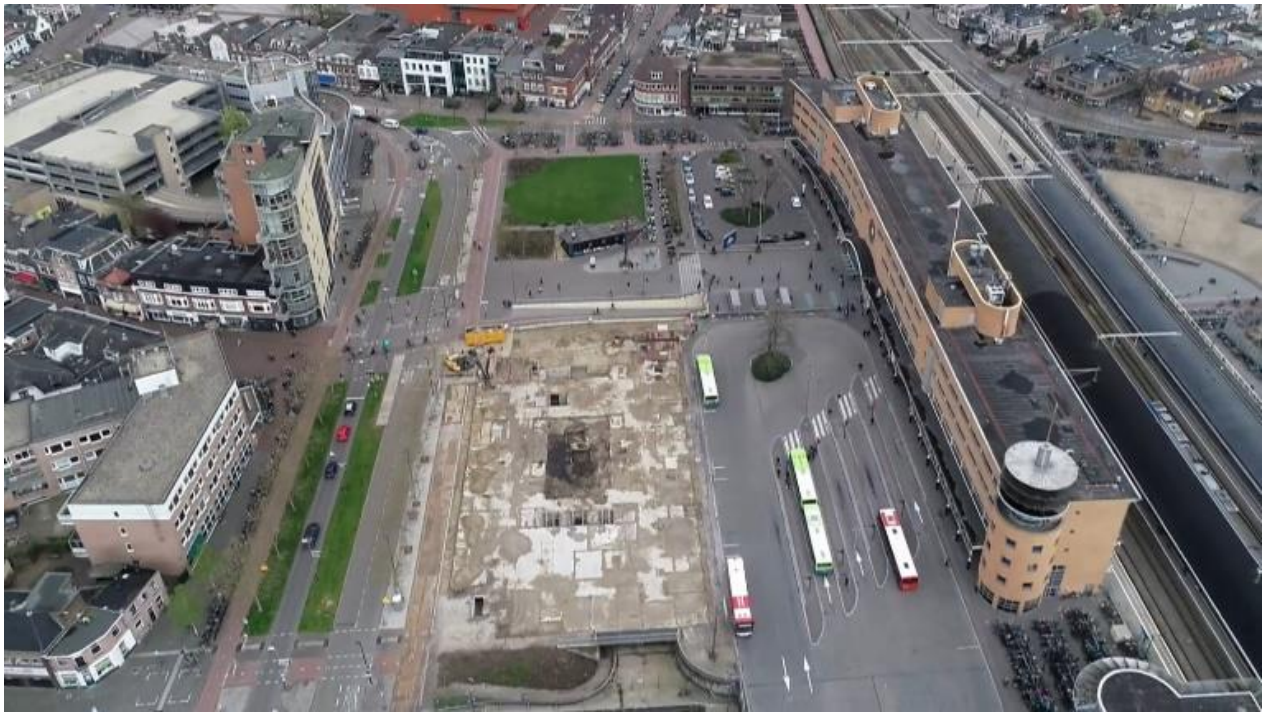
3. Drie krachtige knopen uitgewerkt

Station Hilversum ontwikkelt zich tot 2030 tot dé vervoersknoop van Gooi en Vechtstreek. Om het stationsgebied wordt een passend programma van wonen en werken toegevoegd, met een impuls voor de openbare ruimte. Grenzend aan station Sportpark wordt op de regionale kantorenlocatie Arenapark ingezet op de verdere ontwikkeling van de zorg en vrijetijdseconomie in een aantrekkelijke functiemix van wonen, werken en voorzieningen. Station Mediapark is de derde belangrijke knoop waar de media industrie floreert met de ligging van het Media Park. Op de Gooicorridor worden voorwaarden gecreëerd voor de doorontwikkeling van andere stationslocaties na 2020 en het mogelijk opwaarderen van de status ervan. In dit hoofdstuk zoomen we nader in op de stationslocaties. Teksten en cijfers zijn gebaseerd op door de gemeenteraad vastgestelde kaders (zie bijlage 1) en het Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen Hilversum 2021.

3.1 Stationsgebied, 1221 en Bruisend Hart

In 2030 is de **Stationsomgeving** het kloppend hart van de stad. Reizigers voelen zich welkom in de groene mediastad en Hilversummers zijn trots op deze nieuwe entree tot hun stad. Het gebied is een belangrijke schakel tussen Oost en Centrum en tussen station en stad. Het is het belangrijkste OV-knooppunt in de regio Gooi en Vechtstreek. Trein, bus, fietser en voetganger sluiten logisch op elkaar aan en iedereen vindt eenvoudig en aangenaam zijn weg. Het is een aantrekkelijk, duurzaam en creatief gebied waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De doelen van het stationsgebied zijn:

- Dynamische en aantrekkelijke stationsomgeving, door menging van wonen en werken;
- Krachtiger OV knooppunt, met excellente voorzieningen voor de ketenreis;
- Sterkere verbinding tussen twee stadshelften, die thans door het spoor gescheiden worden.



Figuur 4 Stationsgebied Hilversum 2021

De centrumzijde van het station biedt een aantrekkelijke verblijfsplek én uitnodigende looproute naar het winkelgebied van Hilversum. De verdere ontwikkeling van het centrum krijgt naar verwachting vorm in een nieuw plan voor het centrum, als onderdeel van de corona-herstelagenda. Naar de andere kant van het spoor zorgt het station voor een aantrekkelijke en goede verbinding. Aan deze kant van het spoor wordt volop uitvoering gegeven aan de **Gebiedsagenda 1221**. Nabij het station zijn de verkenningen gestart voor Bruisend Hart, die de stationsontwikkeling aan de Oostzijde een impuls geeft.

In postcodegebied 1221 heeft een innovatief participatietraject geleid tot de totstandkoming van Gebiedsagenda 1221 met medewerking van alle belanghebbenden. Daarin zijn vanuit de identiteit van het gebied en met als doel het verbeteren van de kwaliteiten van de inliggende buurten vier inhoudelijke opgaven in samenhang uitgewerkt:

- Versterken van wonen én werken;
- Verbetering van leefbaarheid, ontmoeten en spelen;
- Groen en duurzaamheid;
- Verkeer, verbindingen en parkeren.

Dit heeft geleid tot 10 ontwikkellocaties, een gevestigde WVG en diverse ondersteunende programma's voor ontmoeting, groen en klimaatadaptatie. Aan de uitvoering wordt intensief samengewerkt tussen gemeente, inwoners en eigenaren.

Voor **Bruisend Hart** zijn de verkenningen gestart. Het gebied rond het Oosterspoorplein (oostzijde van het station) heeft het in de kern allemaal: een centrale en goed bereikbare ligging, een stoer industrieel karakter, monumentale gebouwen én gezellige (winkel)straatjes. Van het Oosterspoorplein en de omliggende winkel- en woonstraten willen we een fijne, levendige en veilige plek maken: het Bruisend Hart van Hilversum-Oost. Dat doen we samen met inwoners, ondernemers en andere betrokkenen, onder wie de NS, ProRail en Dudok Wonen.

3.2 Station Sportpark: Arenapark

Het Arenapark ontvangt dagelijks duizenden mensen die hier komen werken, leren en sporten. Dit kantorenpark is vanaf begin jaren negentig ontwikkeld. Het beslaat zo'n 30 hectare en telt 35 gebouwen en meer dan 50 bedrijven. Ook bevinden zich op deze locatie scholen met een regionale functie en sportfaciliteiten. Toch is dit gebied niet af. Diverse percelen liggen braak. Een groot deel van de openbare ruimte is niet aangelegd, of heeft een tijdelijke inrichting. Daarom is het project Arenapark gestart. De gemeenteraad heeft zich unaniem geschaard achter het plan om het Arenapark richting 2035 door te ontwikkelen tot een toekomstbestendig en bruisend bedrijvenpark waar werken, wonen, sporten en leren elkaar versterken. Na het opstellen van de Nota van Uitgangspunten en het Masterplan wordt op basis daarvan nu (juni 2021) een stedenbouwkundig plan ontwikkelt, dat de basis vormt voor initiatieven uit de markt en gemeentelijke investeringen in het gebied.



Figuur 5 Afbeelding uit Masterplan Arenapark

Arenapark is een kantorenpark met nog resterende ontwikkelruimte, die zal worden ingezet voor een mix van wonen, nieuw werken, onderwijs- en sportvoorzieningen. Met het oog op toekomstige kwaliteiten is verplaatsing van het station Hilversum Sportpark van cruciaal belang. Door de verplaatsing wordt een tweezijdige ontwikkeling van het station mogelijk, door aansluiting op het aangrenzende Laapersveld met werk en onderwijs. Het gebied zal een levendig stedelijk milieu krijgen en beter worden ingebed in de stedelijke structuren voor mobiliteit, duurzame energie, natuur en gezondheid/bewegen.

3.3 Station Mediapark

Het station Mediapark is het belangrijkste OV-knooppunt voor de OV-bereikbaarheid van het Media Park en ook wijk Noord. De media-industrie is een 24-uurs economie en dat betekent dat de bereikbaarheid van de bedrijven en studio's dag en nacht gewaarborgd moet zijn. Zowel voor werknemers uit de wijde regio als voor bezoekers van shows en uitzendingen. We weten dat het station Mediapark nu en in de toekomst belangrijk is voor de eigenaar en medewerkers op het Mediapark. Daarom vraagt de bediening van station Mediapark nu de aandacht, zeker in relatie tot de andere Hilversumse stations én in het bredere netwerk van de Gooicorridor. De bereikbaarheid van het Media Park (als randvoorwaarde voor welke ontwikkeling dan ook) moet ook voor de toekomst geborgd zijn, waardoor een mogelijke groei van het aantal arbeidsplaatsen en daarmee toenemend gebruik van het station gefaciliteerd kan worden. Ook nu al zal een aantrekkelijker station het gebruik van het OV voor het reizen van en naar het Mediapark aantrekkelijke maken.

Een gebiedsontwikkeling om het station is nog niet geagendeerd. Een eventueel initiatief daartoe ligt niet bij de gemeente, maar bij eigenaren en gebruikers. De gemeente heeft en houdt contact met alle betrokkenen.



Figuur 6 Station Mediapark

4 De ontwikkelstrategie, invulling van condities en programmatische invulling

De vernieuwing en ontwikkeling van Hilversum, de verbetering van de bereikbaarheid en de bijdrage aan doelen van de NOVI vragen een integrale ontwikkelstrategie. Dat doen we in Hilversum op basis van bestaande kaders van de gemeenteraad: de structuurvisie Hilversum 2030 en door de raad vastgestelde visies en ruimtelijke kaders voor projecten. Net zoals Hilversum een eigen plek inneemt in de poly-centrische verstedelijkingsstrategie van de MRA, is de ontwikkelstrategie binnen Hilversum ook poly-centrisch van karakter: met drie krachtige knopen met een eigen gezicht. Binnen de projecten zal de gemeenteraad nog besluiten nemen. Ook werkt de gemeente met de samenleving aan een nieuwe Omgevingsvisie 2040. Dat maakt dat de ontwikkelstrategie adaptief is.

4.1 Kern van de ontwikkelstrategie

De kern van de poly-centrische ontwikkelstrategie in Hilversum is dat de grootste ontwikkeling plaatsvindt in de zogenaamde 'dynamische gebieden' rondom het spoor, zoals beschreven in de structuurvisie Hilversum 2030. De drie krachtige knopen vormen de stedelijke ruggengraat van Hilversum voor verplaatsingen met het openbaar vervoer. Het zijn hiermee ook de meest logische binnenstedelijke locaties voor integrale gebiedsontwikkeling waarmee de omliggende natuur in de buitengebieden ontzien kan worden en de slechte autobereikbaarheid van Hilversum niet verder verslechtert en mogelijk, ondanks een groei van de bevolking, verbetert.

De drie krachtige knopen functioneren ieder in een uniek en onderscheidende omgeving waar wonen, werken, voorzieningen, beleven, ontmoeten en reizen centraal staan. Dat betekent dat binnen de invloedssfeer van elke knoop een passend evenwicht gevonden wordt tussen knoop- en plaatswaarde. Knoopwaarde duidt het aanbod van mobiliteit aan: frequentie van het openbaar vervoer, het bereik en aansluiting van mobiliteitsnetwerken en modaliteiten. Plaatswaarde heeft betrekking op de functies en activiteiten rond de knoop. Hoe beter de positie van de knoop in het netwerk, hoe groter de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers. Dat betekent in het algemeen:

- Gebieden waarin functies gemengd zijn
- Ontwikkelen en vernieuwen met gevoel voor identiteit, kwaliteit, functie, maat en schaal van gebieden
- Het benutten van potenties van OV-knooppunten en ketenmobiliteit, op basis van de nieuwe mobiliteitsvisie

Zo staat de knoop station Hilversum Centraal in het teken van een aantrekkelijke bij de Mediastad passende entree die uitnodigt en verleidt tot verblijf, ontmoeten en het beleven van de stad door bezoekers. De knoop station Sportpark fungeert als belangrijke plek voor zakelijk ontmoeten, werken en leren met een aantal belangrijke onderwijsinstellingen binnen het ontwikkelgebied en kan met een P+R hub fungeren als schakel in het daily urban system. Daarom komt er ook een aftakking van de HOV baan naar Sportpark voor de overstap van auto naar OV. Anderzijds gaat het met meerdere (sport)voorzieningen ook voor de inwoners van Hilversum en in de kernen eromheen een belangrijke plek worden voor verblijf en recreatie. De knoop station Mediapark is in belangrijke mate gericht op het faciliteren en versterken van het creatief cluster zowel gericht op de professionals die werken bij de verschillende bedrijven als de consument die naar shows gaan of een bezoek brengen aan Beeld en Geluid. Onderwijs krijgt in de doorontwikkeling naar een campus ook steeds prominenter een plek in het gebied. Hierdoor zullen ook steeds meer studenten hun weg vinden naar station Mediapark.

De verschillende gebiedsontwikkelingen rondom stations zijn aan elkaar verbonden door de Gooilijn. De ontwikkelingen zijn dan ook van elkaar afhankelijk: keuzes rondom het ene station kunnen invloed hebben op een andere plek. Nog meer invloed op de Gooilijn hebben keuzes op landelijke en internationale schaal (netwerkstrategie). De Gooilijn behoort immers tot het drukst bereden spoor van Nederland. Een voorbeeld van zulke keuzes op netwerkniveau het verdwijnen van de intercity-verbinding met Amsterdam Centraal per 2029. De regio Gooi en Vechtstreek en Hilversum vinden het belangrijk ook op netwerkniveau na 2030 te kijken of er infrastructurele ingrepen op de Gooilijn mogelijk zijn die de bediening van de Hilversumse stations garanderen en groei van het OV gebruik mogelijk maken.



Figuur 7 Ingang station Hilversum 2021

4.2 Vliegwiel en strategische interventies

Het vliegwiel zijn de investeringen in infrastructuur en duurzame mobiliteit op en rondom de OV knooppunten, als voorwaarde voor goede gebiedsplannen. Zulke investeringen zijn complex en tijdrovend vanwege het grote aantal betrokkenen, kostbaar en ingrijpend in termen van uitvoering. Dat geldt ook – zij het in mindere mate voor – het realiseren van woningen, werkgelegenheid, verduurzaming en klimaatbestendigheid. Hoewel knoop- en plaatswaarde elkaar versterken, is in de praktijk van gebiedsontwikkeling helder dat infrastructuur en bereikbaarheid mogelijkheden schept voor duurzame gebiedsontwikkeling; meer dan andersom.

Een aantal strategische interventies is al gepland, met name rondom het station Hilversum. Station Hilversum ontwikkelt zich tot dé vervoersknoop van Gooi en Vechtstreek en wordt gedimensioneerd op de nu voorziene groei, passend bij de identiteit, maat en schaal van het centrum van Hilversum. Wonen en werken worden toegevoegd en de openbare ruimte krijgt een forse impuls. Na uitvoering is het ‘af’ en zijn verdere ontwikkelmogelijkheden beperkt.

De belangrijkste strategische interventie die nu op tafel ligt is allereerst en onmiskenbaar de verplaatsing van station Sportpark en de uitbouw daarvan tot een volwaardige multimodale Hub. Die verplaatsing creëert nu mogelijkheden voor de ontwikkeling van het Arenapark en het naastgelegen Laapersveld en kan naar de toekomst toe fungeren als overloop van Hilversum Centraal in het geheel

van het daily urban system van de MRA en Utrecht. Dit is een interventie die vóór 2030 vorm zou moeten krijgen, maar tot ver na 2030 kan renderen. Concreet bestaat de interventie uit:

1. De gewenste verplaatsing van station Hilversum Sportpark in zuidelijke richting + verbinding tussen Arenapark en Laapersveld (traverse), als voorwaarde voor het creëren van een gemengd gebied met de juiste functiemix, die daarmee zorgt voor betere spreiding van reizigers over de dag en zo mogelijk een tegenspits en waarbij er verbeteringen ontstaan op het gebied van veiligheid, voorzieningen en 'last mile'
2. De overwegveiligheid van de gelijkvloerse overweg Soestdijkerstraatweg
3. Een helder profiel van station Hilversum Sportpark als multimodale hub[1] en P+R en de daarbij behorende voorzieningen



Figuur 8 Overweg Soestdijkerstraatweg

Een andere interventie heeft betrekking op de Gooicorridor in zijn geheel en ziet vooral op na 2030. De plannen daarvoor worden echter nu al gemaakt. Een heldere visie op het functioneren van de Gooicorridor – ook i.r.t. de A1 en A27 – en een investeringsaanpak zijn dringend nodig. Waar op de andere corridors, zoals de Flevolijn, nog doorgroei mogelijk is, moet op de Gooilijn alles in het werk worden gesteld om het huidige treinproduct in stand te houden. Met ingang van het dienstregelingsmodel OV SAAL gaat per 2030 bijvoorbeeld de reistijd tussen Hilversum en Amsterdam Centraal zonder ingrepen substantieel achteruit.

[1] Multimodale hubs zijn onderdeel van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040. Hiermee worden knooppunten aan de rand van en in de stad bedoeld waar vormen van deelvervoer en openbaar vervoer bij elkaar komen, of waar met eigen vervoer geparkeerd kan worden om vervolgens met deelvervoer of openbaar vervoer verder te reizen.

Inmiddels is bij alle betrokken partijen (provincie Noord-Holland, regio Gooi en Vechtstreek, spoorse partijen en gemeenten langs de Gooicorridor en partners in de regio Utrecht) duidelijk dat de verdere ontwikkeling van de Gooilijn zonder ingrijpen zeer fragmentarisch en minimaal wordt aangepakt. De afhankelijkheden op netwerkniveau zijn groot. Het gevoel is dat er kansen worden gemist voor de korte- en de lange termijn en dat zelfs de ambities uit het regionaal OV Toekomstbeeld niet worden gehaald. Partijen hebben zich verenigd in de stuurgroep Gooicorridor en brengen op dit moment processen, problemen en opgaven voor de ontwikkeling van het spoorvervoer op de Gooilijn in beeld, met oplossingsrichtingen en een suggestie voor een vervolgaanpak. Daarbij wordt het spoorvervoer ook in de context van gebiedsontwikkelingen geplaatst. Een verkenning wordt in oktober 2021 opgeleverd aan alle betrokken partners en aangeboden aan het Rijk.

4.3 Gezamenlijke inzet

De gemeente Hilversum investeert fors in de planvorming en uitvoering van de verschillende projecten. De beperkte grondpositie van de gemeente i.r.t. de benodigde investeringen in voorzieningen en openbare ruimte is echter een forse uitdaging. Er is een flink aantal maatregelen nodig om te ontwikkelen en vernieuwen zonder negatieve gevolgen voor de bestaande stad (leefbaarheid) en tegelijk te anticiperen op de energietransitie en klimaatadaptatie. Inzet van Rijk en provincie zijn nodig. Hilversum staat op het standpunt dat de benodigde publieke investeringen en planvoorbereiding voor de projecten, in overleg met elkaar, worden gelegd bij de kerntaken van partners: Rijk, Provincie, gemeente, EU, ProRail, NS en eventuele andere partijen.

Dat betekent dat we aan de provincie Noord-Holland vragen prioriteit te leggen bij investeringen in fietsinfrastructuur, (H)OV en ketenmobiliteit. In dit gebiedsplan vragen we met name aandacht voor de OV hub op het Arenapark. Ook vragen we de provincie de bestaande middelen voor ondersteuning van gemeenten bij complexe gebiedsontwikkelingen in de vorm van bijdragen aan de gemeentelijke organisatie voort te zetten.

Aan het Rijk vragen we een actieve bijdrage aan de strategische interventies: verplaatsing van station Sportpark en een multimodale studie naar de Gooicorridor, A1 en A27. Ook vragen we om mee te denken in het financieren van onrendabele top van woningbouw, met name veroorzaakt door (landelijke) ambities op het gebied van duurzaamheid, energie en klimaatadaptatie. De huidige financiële kaders verhouden zich nauwelijks tot de grote opgaven uit de NOVI.

Hilversum acht zich primair verantwoordelijk om te investeren in leefbaarheid, groen, voorzieningen en openbare ruimte.

4.4 Programmatische invulling

Het potentieel ruimtelijk programma van Stadshart Hilversum is als volgt opgebouwd en afhankelijk van nog definitief te maken keuzes in de verschillende gebiedsontwikkelingen.

Wonen

Toevoegen van 1.700 tot 2.700 woningen, afhankelijk van de door de raad definitief te kiezen programmering (het stationsgebied, Arenapark, centrum en locatieontwikkelingen in 1221), waarvan het merendeel in het middensegment en het sociale segment, met focus op 1- en 2 persoonshuishoudens.

Werken

Ontwikkeling van 45.000 m2 BVO op het Arenapark, 10.000 m2 in 1221 en 5.000 m2 als indicatief deel van 12.500 m2 niet-wonen functies in het stationsgebied. Dit kan mogelijk tot 2.000 tot 4.000

extra banen leiden afhankelijk van door de raad definitief te kiezen programmering. Tevens gaat het om een versterking van economische profielen zoals de centrumzijde van het station met de historische gemengde binnenstad van Hilversum waar wonen, werken en winkelen samenkomen en Arenapark/station Sportpark als cluster van gezondheid, sport en innovatie.

Mobiliteit

In het stationsgebied zijn de volgende mobiliteitsingrepen/-maatregelen voorzien:

- Busstation
- Fietsenstalling station (inclusief Oosterspoorplein)
- Toerit fietstunnel
- Kleine spoorbomen: maatregelen aan de Schoolstraat, Noorderweg en het verbeteren van alternatieve routes
- Herinrichting schapenkamp
- Herinrichting langgewenst, centrumring
- Uitbreiding station Hilversum

In 1221 gaat het vooral om aanvullende maatregelen gericht op de fiets en auto.

Voor Arenapark zijn een drietal randvoorwaardelijke ingrepen geïdentificeerd voor realisatie van de gebiedsontwikkeling:

- Verplaatsen station Sportpark;
- Interwijkverbinding; en
- Fietstunnel Diependaalselaan.

Verder zijn er in de Mobiliteitsvisie tal van mobiliteitsmaatregelen aangewezen die de gebiedsontwikkelingen en de bereikbaarheid ervan in het Stadshart Hilversum positief kunnen beïnvloeden op het gebied van bereikbaarheid: fiets, openbaar vervoer en doorstroming van het autoverkeer:

- De mogelijkheden van smart mobility (slimme iVRI-installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen);
- Eén of meerdere zero emissie-zones;
- Een fijnmazig vervoersnetwerk;
- Ketenmobiliteit en OV-knooppuntenontwikkeling;
- Deelvervoer;
- Betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voor voetgangers en fietsers;
- Contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen;
- Een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring);
- De gefaseerde realisatie van mogelijk drie multimodale hubs – ook voor goederenvervoer – op strategisch gelegen locaties bij de invalswegen en OV knooppunten rond Hilversum;
- Nader onderzoek naar de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de Noordoost-tunnel van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug) en alternatieven.

4.5 Potentiële maatschappelijke en economische bijdrage

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat er de nodige condities zijn waaronder deze ontwikkelingen tot stand kunnen komen. Tot 2030 is de ontwikkeling van het gebiedsplan niet rendabel. Het merendeel wordt veroorzaakt door noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen: stedelijke voorzieningen die niet (uitsluitend) kunnen worden gedekt vanuit de gebiedsontwikkelingen. Bovendien voorzien we dat na 2030 forse investeringen nodig zijn op de Gooilijn en tegelijk voor het vinden van oplossingen, bijvoorbeeld om de barrièrewerking van het spoor te verminderen. Zulke investeringen zijn nodig, maar kunnen niet uit (toekomstige) gebiedsexploitaties worden gedekt. Dat vergt op termijn een financieel kader dat door Rijk en provincie moet worden vormgegeven.

Al die uitgaven leveren wel wat op. In Hilversum zijn er drie kenmerkende knopen met elk hun eigen karakter en soorten bedrijven. Daarnaast zal de focus op de Hilversumse binnenstad liggen: een compact stadshart met een mix van wonen, werken en voorzieningen en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Deze ontwikkelingen dragen bij aan de aantrekkingskracht, het voorzieningenniveau, de uitgaven en omzet in de stad en de ontmoetingsmogelijkheden voor bewoners, werknemers en bezoekers. Dit versterkt de agglomeratiekracht van Hilversum.

Hilversum zet sterk in op OV (bv een HOV- verbinding tussen Huizen en Hilversum) en versterking van het fietsnetwerk. In combinatie met het beter verbinden van beide zijden van de stad bij de OV-locaties leidt dit tot minder, duurzamere en actievere vervoersbewegingen. Actieve vervoerbewegingen leiden eveneens tot gezondheidseffecten.

Energiebesparend en circulair bouwen zijn uitwerkingen van de ambities in duurzaamheid en energie van de gemeente Hilversum. Daarnaast blijft het kostbare landschap rondom de stad behouden door binnenstedelijk te vernieuwen en ontwikkelen.

Het maatschappelijke effect van het programma van wonen en werken tot 2030 is globaal becijferd en leidt naar verwachting tot deze maatschappelijke baten:

- **Extra bestedingen in de lokale economie**: de toevoeging van extra huishoudens rondom de OV-knopen zorgt voor extra lokale bestedingen binnen Hilversum. De bestedingsimpuls resulteert in extra werkgelegenheid in met name detailhandel, horeca, zorg en onderwijs. Een deel hiervan valt onder de extra arbeidsplaatsen van het gebiedsplan zelf (toevoeging van 2.000 extra arbeidsplaatsen), maar een deel is ook **additionele werkgelegenheid**. Daarnaast zorgt de bestedingsimpuls binnen Hilversum voor hogere omzetten en winsten bij ondernemers. Het aantal additionele banen is 557 vanaf 2030, de additionele jaarlijkse inkomsten van werknemers € 1,65 miljoen vanaf 2030 en de additionele jaarlijkse winsten van ondernemers € 0,77 miljoen.
- **Extra inkomsten voor de gemeente**: het toevoegen van de nieuwe woningen zorgt voor extra inkomsten voor de gemeente uit de OZB en netto inkomsten uit het gemeentefonds. Het jaarlijkse effect is resp. € 1,57 en 0,88 miljoen vanaf 2030.

Op regionale schaal leidt het realiseren van zo'n opgave op aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstedelijke locaties tot:

- **Agglomeratiekracht**: het toenemen van de effectieve dichtheid van de stad leidt tot het versterken van de stedelijke economie (sharing; meer bedrijven in elkaars nabijheid, ze kunnen elkaar beter vinden), een efficiëntere arbeidsmarkt (matching) en kennisspill-overs (learning; meer werknemers en bedrijven in elkaars nabijheid leidt tot makkelijker kennisuitwisseling). Daardoor neemt de arbeidsproductiviteit toe. Het jaarlijkse effect is € 3,75 miljoen vanaf 2030.
- **Woongenotbaten** voor sociale huurders. Mensen willen graag in de stad wonen, dichtbij stedelijke voorzieningen. Daarnaast realiseert Hilversum een specifiek deel van de woningen in het betaalbare en sociale segment. De huurders van deze woningen wonen op aantrekkelijke plekken en hebben hetzelfde woongenot als andere huurders en kopers, maar betalen een huur

die onder de marktconforme prijs ligt. Dit zorgt voor een welvaartswinst voor de inwoners van sociale huurwoningen wat leidt tot een **consumentensurplus**. Het jaarlijkse effect is € 1,20 miljoen vanaf 2030.

- **Duurzaam mobiliteitsgedrag** van de nieuwe inwoners en werknemers in de stadsharten. Het toevoegen van woningen én arbeidsplaatsen in het binnenstedelijk gebied zorgt voor een duurzamer mobiliteitsgebruik dan wanneer de woningen op plekken elders, verder weg van (H)OV-knooppunten zouden worden gerealiseerd. De nieuwe inwoners en werkenden bevinden zich in de nabijheid van voorzieningen, maken veel gebruik van fiets, lopen en hebben de beschikking over een aantrekkelijk OV product. Hierdoor wordt minder gebruik gemaakt van de auto. Een ruimtelijk programma nabij de OV-knooppunten zorgt voor minder congestie op de weg, minder CO2- uitstoot, minder geluid en een hogere verkeersveiligheid. Let wel: het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen zorgt er lokaal wel voor dat het drukker wordt (meer fietsers, lopers en automobilisten). Het jaarlijkse effect is € 1,27 miljoen vanaf 2030.

Het totaal van de effecten telt tot 2070 op tot € 295 miljoen. Een interessante vraag is of het mogelijk is een deel van deze baten in te zetten voor de benodigde stedelijke voorzieningen. Dat vergt mogelijk aanvullende wettelijke mogelijkheden.

5 Beschrijving projecten en fasering

In dit hoofdstuk zijn de maatregelen in het stadshart en met het stadshart samenhangende mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt. Ze vormen de basis voor de financiële bijlage.

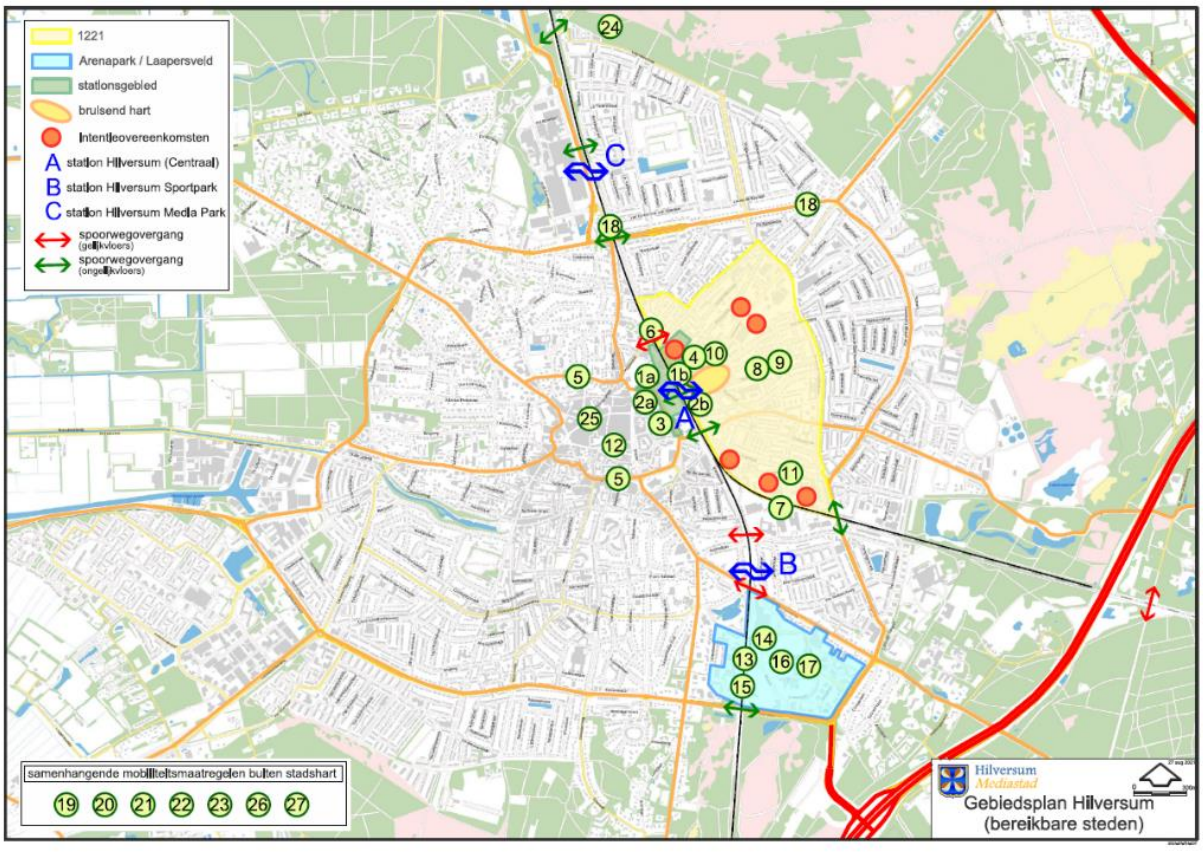
In onderstaande tabel is een eerste projectenoverzicht weergegeven in een tabel met bijdragen van elke gebiedsontwikkeling aan inhoudelijke doelen en een kaart met de verschillende maatregelen. Dit is gebaseerd op de huidige inzichten en programma's. Nadere concretisering en optimalisatie van de verschillende projecten in de gebiedsontwikkelingen zal van invloed zijn op de fasering en de financiën nadat de gemeenteraad daartoe besluit.

Tabel: Overzichtstabel bijdragen per knoop obv voorziene programmering tot 2030

Drie krachtige knopen	Hilversum Centraal	Hilversum Sportpark	Hilversum Mediapark
Wonen	++	+	Ntb
Werken	+	++	++
Mobiliteit	++	++	++
Duurzaamheid	+	++	++
Leefbaarheid	++	++	++
Klimaatadaptatie	+	+	Ntb
Groen	++	+	Ntb

Ntb= nader te bepalen

In onderstaande overzichtskaart zijn de maatregelen van dit gebiedsplan genummerd weergegeven. De pijlen op de kaart duiden de bestaande spoorwegovergangen (gelijkvloers en ongelijkvloers). De genummerde maatregelen zijn in het vervolg van dit hoofdstuk per knoop uitgewerkt.



Figuur 9 Overzicht maatregelen

Legenda

Nr	Maatregelen	Project/bron
1a	Uitbreiding stationshal Westzijde	Stationsgebied
1b	Uitbreiding station Oostzijde	Bruisend Hart
2a	Realiseren fietsenstalling Westzijde	Stationsgebied
2b	Fietsenstalling Oostzijde	Bruisend Hart
3	Nieuw groen en dynamisch busstation	Stationsgebied
4	Programmering wonen werken voorzieningen stationsgebied	Stationsgebied
5	Centrumring (verleggen om de markt heen)	Stationsgebied
6	Kleine spoorbomen (afsluiten voor gemotoriseerd verkeer)	Aanpalende maatregel
7	Geluidssanering bij het spoor	Stationsgebied
8	Programmering wonen en werken 1221	Bruisend Hart - 1221
9	Inrichting openbare ruimte en voorzieningen	1221
10	Groene Loper (groene verbinding en pleinen)	1221
11	Infrastructuur Liebergerweg (verbeteren)	1221
12	Parkeeropgaven: infrastructuur en parkeergarages	Arenapark
13	Verplaatsen perrons Sportpark	Arenapark
14	Passerelle	Arenapark
15	Fietstunnel Diependaalselaan	Arenapark
16	Programmering wonen, werken en voorzieningen Arenapark	Arenapark
17	Duurzaamheidsmaatregelen Arenapark	Arenapark
18	Aanpak Buitenring Noord	Mobiliteitsvisie
19	Multimodale (OV) hubs	Mobiliteitsvisie
20	Connected hubs	Mobiliteitsvisie
21	Regionale snelfietspaden	Mobiliteitsvisie
22	lokaal fietsroutenetwerk en passende voorzieningen	Mobiliteitsvisie
23	Slimme mobiliteit: i-VRI's	Mobiliteitsvisie
24	Verkenning Noordoosttunnel	Mobiliteitsvisie
25	Autoluwe binnenstad en zero emissiezones	Mobiliteitsvisie
26	Realisatie 1000 laadpalen	Mobiliteitsvisie
27	Parkeerbeleid	Mobiliteitsvisie

5.1 Hilversum Centraal

De bredere opgave rondom het station Hilversum ligt zowel aan de Centrum- als aan de Oostzijde. Inhoudelijk en organisatorisch hangen in dit gebied de komende jaren diverse deelprojecten met elkaar samen.

Stationsgebied - Centrumzijde

Het stedenbouwkundigplan zet in op het maken van een alzijdig station, een station dat aan alle kanten aantrekkelijk is. Door het centrum bij het station te laten beginnen, wordt het centrum opgeschoven naar Oost. In de bestaande fietstunnel worden aan beide zijden de tunnelmonden verruimd, worden hellingen flauwer en wordt groen toegevoegd. Daarnaast maken rommelige achterkanten aan het spoor aan de centrumzijde plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met brede zichtlijnen vanaf Oost.

Maatregel 1a | Uitbreiding stationshal (westzijde)

De stationshal is uitgebreid tot een aantrekkelijke, ruime entree van de stad, die voldoet aan de eisen en wensen in 2030. Het station krijgt door de aanpassingen twee voorkanten. Het nieuwe stationsgebied verwacht in 2030 meer reizigers te ontvangen dan nu het geval is: het OV-gebruik (bus en trein) neemt toe. Door de uitbreiding van de hal is bovendien perron 1 weer goed toegankelijk, wat de robuustheid van het spoor ten goede komt. In de omgeving van het station zijn in kwalitatief en kwantitatief opzicht de functies en voorzieningen te vinden die je verwacht bij een station van deze omvang en uitstraling. Vanwege de constructieve en ruimtelijke samenhang zal ook de gewenste uitbreiding van de NS Stationshal in samenhang met de ontwikkeling van bouwblok 2 en 3, de openbare ruimte van het Stationsplein en de ondergrondse fietsenstalling worden opgepakt.



Figuur 10 Stationshal station Hilversum

Planning: 2022 - 2026

Maatregel 1b | Uitbreiding station Hilversum oostzijde

Station Hilversum is nu vooral met haar voorzieningen op het centrum georiënteerd. Met de aanpak van het stationsgebied aan beiden zijden van het spoor wordt een tweezijdige ontwikkeling van het station voorzien. Zo wordt ingezet op het creëren van een veiligere, aantrekkelijkere, functionelere, toekomstbestendigere en groenere entree voor Oost met stationsfuncties. Door het aanbieden van deelvervoer wordt de 'last mile' gefaciliteerd. Deze ontwikkeling ondersteunt ook een verbeterde aansluiting tussen Centrum en Oost en biedt zo een functionele en prettige ruimte voor reizigers, waar ze voor of na hun treinreis kunnen verblijven.



Figuur 11 Oosterspoorplein

Planning: 2024-2026

Maatregel 2a | Realiseren fietsenstalling Westzijde

Ook het gebruik van OV-fietsen neemt naar verwachting de komende jaren met meer dan 50% toe. Een belangrijke bijdrage hieraan leveren de nieuwe fietsenstallingen, met in totaal plek voor 7.000 plekken aan twee zijden van het station. Aan de westzijde van het station komt onder het Stationsplein een ondergrondse fietsenstalling met plek voor 5.000 fietsen. De overige 2.000 fietsen komen aan de oostzijde van het station. Hiermee wordt het voor fietsers mogelijk om comfortabel te parkeren.



Figuur 12 Visualisatie toekomstige ingang fietsenstalling

De fietsenstalling is een grote ingreep in een binnenstedelijke omgeving en vergt een significante voorbereidingstijd. Naast de integratie van de fietsenstalling in haar omgeving, wordt ook de constructie geïntegreerd met twee bouwblokken er bovenop. De voorbereidingstijd die noodzakelijk is loopt parallel aan de werkzaamheden aan het (tijdelijk) busstation. In de fasering van de werkzaamheden is

gekozen om de werkzaamheden aan het busstation niet samen te laten vallen met de periode van realisatie van de ondergrondse fietsenstalling.

Planning: 2023-2026

Maatregel 2b | Fietsenstalling Oostzijde

Aan de Oostzijde van het station worden, aanvullend op de 5.000 fietsparkeerplekken aan de westzijde, nog eens 2.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd om voldoende capaciteit te kunnen bieden voor het gebruik van de fiets.

Planning: 2025-2026

Maatregel 3 | Nieuw groen en dynamisch busstation



Figuur 13 Ontwerp busstation

Een andere impuls komt van een nieuw groen en dynamisch busstation met overdekte wachtruimte. HOV in ’t Gooi verbindt Hilversum snel met Huizen. Het busstation is nauw verbonden met het realiseren van Kiss & Ride plekken op drie logische locaties, de bereikbaarheid van spoor 1 op het station en de verlegde centrumring. Om zo vlot mogelijk aan te sluiten op het project HOV in ’t Gooi is ervoor gekozen om het nieuwe busstation zo vroeg mogelijk binnen het project te realiseren. Omdat het OV ook tijdens de werkzaamheden in dienst blijft wordt er een tijdelijk busstation gerealiseerd om werkruimte te maken voor de bouw van het nieuwe busstation. Het nieuwe busstation komt op de huidige locatie, waarmee dit goed aansluit op de HOV-verbinding. Het busstation is straks makkelijk en veilig bereikbaar en zichtbaar vanaf station, centrum en de ondergrondse fietsenstalling.

Planning: 2021-2024

Maatregel 4 | Programmering wonen, werken, voorzieningen in het stationsgebied

Het Stationsplein wordt een levendig gebied met terrassen, bebouwing, groen en zitplekken. In de nieuwe situatie worden 3 bouwblokken toegevoegd. Het woonprogramma is een mix van (goedkoop) middelduur huur en (sociale) huurwoningen. De bouwhoogtes variëren gemiddeld tussen de drie en de zes bouwlagen. Het Stationsplein is uitermate geschikt voor pleinfuncties, detailhandel, horeca en bedrijvigheid. Tevens krijgen de fietser en de voetganger volop de ruimte door heldere routes binnen het stationsgebied en van en naar het centrum. De bestaande fietstunnel onder het spoor is een belangrijke verbinding tussen de twee stadshelften aan weerszijden van het spoor. Om de kwaliteit van de route te waarborgen en/of te verbeteren wordt de fietstunnel aangepakt. Daarnaast wordt het nieuwe busstation ingericht tot een veilige en aangename verblijfsplek.

De Koninginneweg staat in het teken van herontwikkeling van de bebouwing tussen de Koninginneweg en het spoor. In de nieuwe situatie worden 4 bouwblokken toegevoegd. Hierin is naast kantoor ruimte voor verschillende woonvormen. De bouwblokken aan de Koninginneweg zijn uitermate geschikt voor jonge creatievelingen en één- en tweepersoonshuishoudens. Wederom variëren de bouwhoogtes tussen de drie en de zes bouwlagen. De Koninginneweg wordt ingericht als royale boulevard met volop ruimte voor groen. Tevens is onder de nieuwe bouwblokken een ondergrondse (half) verdiepte parkeergarage voorzien die niet alleen voor de bewoners en gebruikers (kantoren/bedrijven) bestemd is, maar voor iedereen in het stationsgebied, met name bouwblokken 1, 2, en 3.



Figuur 14 Impressie stationsgebied

Daarnaast worden in het gebied nog diverse herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte uitgevoerd, die samenhangen met en afgestemd worden op de nieuwe bouwblokken, maar niet in de ontwikkeling daarvan meegenomen worden.

Wonen

Het bestemmingsplan zet in op verscheidenheid. Door verdeling in woonruimte wordt diversiteit in de woningen en van de bewoners mogelijk gemaakt. Er is veel flexibiliteit. Hierdoor kan er makkelijk ingespeeld worden op de actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. De woningen kunnen zowel op de verdiepingen als op de begane grond worden gebouwd, waarmee differentiatie aan functies in de plint kan ontstaan. Met als uitkomst een dynamisch stationsgebied: zowel overdag als tijdens de avonduren een levendige sfeer. Er worden aan de centrumzijde circa 325 woningen toegevoegd (waarvan 33% sociaal, 50% middelduur en 17% duur) en aan de oostzijde nog eens circa 300 (Korte Noorderweg).

Werken

Het stationsgebied wordt een stedelijke mix met inspirerende functies en een diversiteit aan activiteiten. Hilversum als Mediastad komt weer op de voorgrond. Het Stationsplein zal dan ook het podium zijn voor Hilversumse media innovaties. Hierbij kan gedacht worden aan functies als een city radiostudio en kantoren en ateliers voor creatieve bedrijvigheid.

Verder is in het bestemmingsplan ook voorzien in bedrijfsruimte, te weten: ruimte voor kleine bedrijfsunits en grotere kantoorruimtes voor creatieve bedrijvigheid. In de plinten van de bebouwing is ruimte voor media en andere creatieve bedrijvigheid (ateliers, kantoren en woon-werkunits) zowel voor beginnende als gevestigde creatieve bedrijven. In het totaal gaat het om maximaal 15.550 m2 aan functies niet zijnde wonen.

Voorzieningen

Op het Stationsplein is er beperkte en compacte ruimte voor horeca met terrassen en detailhandel. Deze functies zijn gericht op kort verblijf. Hierbij kan gedacht worden aan to-go achtige concepten. Dit in beperkte mate zodat er geen concurrentie ontstaat tussen het centrum en het stationsgebied.

Juist vanuit de gedachte om het stationsgebied te verbinden met het centrum, moeten deze functies worden gezien als aanvulling op de centrumfuncties.

Daarnaast is er ook plaats voor een hotel, congreszalen en vergaderruimte. Dit past in de tegenwoordige tijdsgeest van een stationsgebied en draagt bij aan ontmoetingen, verblijf en werken. In de buitenruimte is ruimte voor ontmoeting en ontspanning en is het mogelijk om evenementen te organiseren.

Andere voorzieningen die mogelijk worden gemaakt in het stationsgebied zijn een sportschool, maatschappelijke functies zoals arts, tandarts, fysiotherapie, religie, en voortgezet, beroeps- of volwassen onderwijs. Deze functies passen met name goed aan de Koninginneweg.

Planning: 2021-2026

Maatregel 5 | Centrumring

Om de bereikbaarheid van het centrum en het station, én de doorstroming op de centrumring te verbeteren, is de verlegging van de centrumring van de Stationsstraat naar de Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst noodzakelijk. Op deze wijze ontstaat er een route om het Marktplein heen. Bewoners kunnen dan vanuit alle richtingen iemand ophalen of afzetten op het station, nodeloos (omrij)verkeer op de centrumring wordt hiermee voorkomen. Daarbij wordt de Stationsstraat autoluw. Hierbij is voorzien dat de bevoorrading van het winkelgebied met vrachtwagens alleen tijdens venstertijden mogelijk is. De Koninginneweg wordt een tweerichtingsweg, op de Schapenkamp zal ter hoogte van de parkeergarage De Markt een knip worden aangebracht. Dit zal uiteraard niet gelden voor bussen en nood- en hulpdiensten.

Het kruispunt met de Koninginneweg, de Kleine Spoorbomen en de Noorderweg wordt opnieuw ingericht. Zo wordt de verkeersveiligheid en de doorstroming van zowel de Kleine Spoorbomen als de centrumring geoptimaliseerd.

Onderdeel van de aanpak centrumring is het plaatsen van iVRI’s en sensoren om het verkeer (auto, fiets en voetganger) beter te begeleiden en prioriteren en het vergroten van het aanbod van deelvervoer. Door het verleggen van de centrumring wordt de autoluwe binnenstad (maatregel 25).

Planning: 2023-2028

Maatregel 6 | Kleine Spoorbomen



Figuur 15 Uitnodiging participatie kleine spoorbomen

De Kleine Spoorbomen worden heringericht om de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer te verbeteren. De Spoorwegovergang Kleine Spoorbomen gaat op termijn geheel dicht voor al het gemotoriseerd verkeer. Voor (brom)fietsen en voetgangers blijft de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen na de herinrichting open. De verkeersveiligheid op en rond de Kleine Spoorbomen is al jarenlang een heet hangijzer. De verschillende weggebruikers (auto's, vrachtauto's, bussen, motoren, (brom)fietsen, voetgangers) die van alle kanten de overweg oversteken en elkaar daarbij op een beperkte ruimte kruisen, zorgen voor gevaarlijke verkeersituaties. Vele (bijna) ongelukken en aanrijdingen op de kruisingen aan beide zijden van de overgang zijn daar het gevolg van. Daar komt bij dat de spoorbomen een kleine 25 minuten per uur gesloten zijn wat tot opstoppingen aan weerzijden van de overweg leidt. In de nieuwe situatie krijgt de Kleine Spoorbomen gescheiden voetgangers- en (brom)fietspaden. In noodsituaties kunnen politie en ambulances via deze paden gebruik blijven maken van deze overgang. Al het andere verkeer moet gebruik gaan maken van de Beatrixtunnel of het spoorviaduct aan de Buitenring-Noord (Johannes Geradtsweg) om het spoor te kruisen. Om de verkeerstoename op de nu al drukke Buitenring-Noord op te kunnen vangen is maatregel 18 (aanpak buitenring Noord) noodzakelijk. Door uitvoeringsproblemen bij Prorail is er een risico dat de uitvoering van de Kleine Spoorbomen wordt uitgesteld tot 2024.

Planning: 2021-2024

Maatregel 7 | Geluidssaneringsmaatregelen bij het spoor

Voor de ontwikkellocaties langs het spoor geldt dat hier geluidswerende maatregelen moeten worden getroffen. De ontwikkelaars die op deze locaties actief zijn, nemen dit mee in hun planvorming. Denk hierbij aan dubbele gevels (loggia's) en situering van nieuwbouw op een dusdanige manier dat deze ook als geluidsbuffer fungeren voor andere nieuw- en bestaande bouw.

Planning: 2021-2030 en verder

Postcodegebied 1221 - Oostzijde

In 2019 hebben bewoners, ontwikkelende partijen, ondernemers, maatschappelijke organisaties en gemeente met elkaar de Gebiedsagenda 1221 opgesteld. De agenda biedt een kompas voor de toekomst van de Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt, samen postcodegebied 1221. Doel is het wonen, werken en leven in 1221 aantrekkelijker maken voor huidige en toekomstige bewoners en ondernemers. Dit heeft onder meer geleid tot planvorming voor 10 ontwikkellocaties, een gevestigde WVG en diverse ondersteunende programma's zoals het opknappen en vergroenen van een 6-tal pleinen in de wijk. Aan de uitvoering wordt intensief samengewerkt tussen gemeente, inwoners en eigenaren.



Figuur 16 Werken aan de gebiedsagenda

Bij de vertaling van de gebiedsagenda naar een ruimtelijk kwaliteitskader voor verschillende ontwikkellocaties is een ontwerp beeldkwaliteitsplan vrij gegeven voor inspraak van 15 juli tot 15 september. Het beeldkwaliteitsplan behelst een set van spelregels en kwaliteitscriteria als het gaat om de bebouwde en onbebouwde omgeving. Het beeldkwaliteitsplan moet het richting geven aan vraagstukken en besluitvorming door de gemeenteraad over dichtheid, hoogte en kwaliteit van de openbare ruimte.

Bij de uitwerking van de plannen voor verschillende ontwikkellocaties in 1221 blijkt hoe complex binnenstedelijke herontwikkeling is. Veel binnenstedelijke herontwikkelingen komen moeilijk van de grond. Als gemeente voeren we regie op het proces en maken we een integrale afweging ten behoeve van een kwalitatief hoogwaardige en financieel haalbare ontwikkeling. Uitgangspunt bij de plantoetsing is de vraag: hoe draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de ambities van de Gebiedsagenda? Hierbij gaat het om thema's zoals betaalbare huisvesting, behoud van werkgelegenheid en het toevoegen van openbaar groen.

Maatregel 8 | Programmering wonen, werken, voorzieningen in 1221

In 1221 zijn tien ontwikkellocaties geïdentificeerd en inmiddels voor zes locaties intentieovereenkomsten afgesloten, te weten Venetapark, Zuiderweg/Lijsterweg, Hunkemöller, Grote Sigarenfabriek, Wybertjesfabriek en voor de Korte Noorderweg. Leegstaande monumenten blijven behouden en worden opgeknapt en herbestemd met nieuwe functies. Op alle ontwikkellocaties wordt groene buitenruimte met ruimte voor ontmoeting, sporten en spelen toegevoegd. Lang gekoesterde wensen voor het uitplaatsen van moeizame functies komen dichterbij.



Figuur 17 Ontwikkellocaties in 1221

Het aantal woningen in 1221 kan groeien met circa 1.150 nieuwe woningen tot 2030, dit is gebaseerd op de concrete planvoorstellen van 7 van de 10 ontwikkellocaties. Voor de overige 3 locaties is geen concrete planvorming en wordt deze de komende jaren nog niet verwacht.

De behoefte aan nieuwe woningen is groot. Het gaat vooral, maar niet alleen, om woningen voor 1- en 2 persoonshuishoudens. Verder zal ruimte moeten worden geboden om het aantal bestaande arbeidsplaatsen minimaal te behouden. Een groei in arbeidsplaatsen is gewenst. Dat is mogelijk aangezien een deel van de arbeidsplaatsen in een werkomgeving die veel ruimte vragen (bijvoorbeeld logistiek) wordt vervangen door arbeidsplaatsen die veel minder ruimte vragen (bijvoorbeeld in de creatieve sector). De verwachte hoeveelheid aan vierkante meters bedrijfsruimte na de ontwikkeling van ontwikkellocaties bedraagt voor de 7 ontwikkellocaties circa 10.500 m2.

De combinatie van wonen en werken op en rondom de ontwikkellocaties bieden kansen voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen werknemers en bewoners. Waar het gaat om nieuwe bedrijvigheid ligt het accent op ZZP'ers (woonachtig in de wijk, vaak bouw, zorg, creatief) en op kleine en middelgrote bedrijven (met name zorg & welzijn, creatieve bedrijvigheid, onderwijs, groot- en detailhandel, tot 50 werknemers). Dit zonder grotere werkgevers (bijvoorbeeld in de creatieve bedrijvigheid) uit te sluiten.

De gemeentelijke plankosten worden gedekt middels intentie- en anterieure overeenkomsten met de projectontwikkelaars. Hierbij worden tevens afspraken gemaakt over de te maken kosten voor (her)inrichting van de openbare ruimte.

Vanuit de mobiliteitsvisie zal een combinatie worden gemaakt met het faciliteren van deelvervoer en fijnmazig vervoer. Onderzocht wordt of gebruik van deelvervoer onderdeel van de prijs van wonen of werken kan zijn. Het parkeerbeleid en de bijbehorende normen worden opnieuw bekeken.

Planning: 2021-2030

Maatregel 9 | Inrichting openbare ruimte 1221 (en voorzieningen)

Een belangrijke ambitie in de Gebiedsagenda is het vergroten van het areaal aan openbare ruimte en de kwaliteit hiervan. Een concrete invulling hiervan wordt beschreven bij Maatregel 10 De Groene Loper, net als de beoogde voorzieningen hier. Het vergroten van het areaal aan openbare ruimte of publiek toegankelijke ruimte vindt vooral plaats door de transformatie van bestaande bedrijfslocaties naar gemengd wonen en werken. Deze locaties zijn over het algemeen niet toegankelijk voor omwonenden, veelal bebouwd met geen tot weinig groen. Na transformatie moeten deze plekken meer toegankelijk voor de buurt worden, met meer openbaar groen. Dit is van belang gezien de beperkte hoeveelheid aan openbare ruimte in 1221.

Vanuit een aantal ontwikkelende partijen wordt een bijdrage geleverd aan het opknappen van enkele belangrijke verkeerstraten in de wijk. Hierover worden de komende tijd afspraken gemaakt met de betreffende ontwikkelaars. Er komt meer aandacht voor langzaam verkeer en deelvervoer.

Planning: 2021-2030 en verder

Maatregel 10| Groene Loper

De Groene Loper vormt straks dé verbindende groenstructuur in 1221 en dient meerdere opgaven; vergroenen, klimaatadaptatie, waterberging, duurzame energie. De gemeente neemt de regie voor het realiseren van de groene loper in de openbare ruimte. De ontwikkelende partijen dragen bij aan het toevoegen en vergroenen van de openbare ruimte op hun eigen kavel door dit mee te nemen in de planvorming. Afkopen van de groenverplichting is minder wenselijk, gezien de beperkte ruimte in 1221 om substantieel groen toe te voegen. Daarnaast investeert de gemeente in het opknappen en vergroenen van een 6-tal pleinen in de wijk. Voor 3 pleinen is nu een uitwerking gemaakt. Met de uitvoering van de eerste wordt dit najaar gestart. Het gaat om de pleinen van de Ampèrestraat en Kleine Drift, waar de ontwerpen gezamenlijk met omwonenden zijn gemaakt en om het voorplein bij wijkcentrum de Geus waarvan het ontwerp tot stand is gekomen in samenwerking met de beheerders en vrijwilligers van het wijkcentrum. Tenslotte zijn en worden er collectieve acties georganiseerd met bewoners in de wijk om tuinen te vergroenen.



Figuur 18 Groene Loper

Planning: 2021-2024

Maatregel 11 | Infrastructuur Liebergerweg

De verkeersveiligheid en doorstroming op diverse overgangen en onderdoorgangen kan beter. Lopende projecten en nieuwe ontwikkelingen langs het spoor bieden kansen, zowel voor betere visuele als fysieke verbindingen. De werking van het spoor als barrière is niet alleen een fysiek thema, maar tot op zekere hoogte ook een sociaaleconomisch vraagstuk. Over ’t Spoor is een benaming voor de drie buurten in postcodegebied 1221. Deze naam wijst op de ligging direct bij het spoor. In het verleden werd het gebied gezien als de mindere zijde van Hilversum. Met ontwikkelingen als de Melkfabriek, Villa Industria, Lucent en Anna’s Hoeve neemt de waardering voor dit gebied en de trots op de eigen wijk echter steeds verder toe.

Met de verwachte groei van bewoners en mogelijk ook werknemers in 1221 neemt de mobiliteit naar en binnen de wijk toe. Ook in de directe omgeving wordt veel ontwikkeld. Met de ontwikkelingen op Anna’s Hoeve en Philipsterrein neemt het inwonertal in de rest van Oost substantieel toe en daarmee bijvoorbeeld ook het fietsverkeer van en naar het station. De verkeersstructuur in de drie buurten, met vaak smalle straten, maakt dat verplaatsing te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer sterk de voorkeur verdient boven de auto. Ook vanuit het perspectief van duurzaamheid en gezondheid is dit een belangrijke ontwikkeling. Opgave is om het voor voetgangers en fietsers makkelijker, veiliger en aangenamer te maken om zich door de wijk te bewegen en zo de groei van mobiliteit op duurzame wijze op te vangen.

Er vindt nu een verkenning plaats naar het opknappen en veiliger maken van de Liebergerweg waar thema’s als groen, klimaatadaptatie en het auto-te-gast principe ook in terugkomen. De ontwikkelaars actief aan de Liebergerweg hebben aangegeven een substantiële bijdrage te willen

doen aan het opknappen van de weg. De verwachting is dat eind 2021 een voorstel voor het opknappen van de Liebergerweg aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Planning: 2026-2028, mogelijk eerder

Bruisend Hart

Het gebied rond het Oosterspoorplein heeft het in de kern allemaal: een centrale en goed bereikbare ligging, een stoer industrieel karakter, monumentale gebouwen én gezellige (winkel)straatjes. Dit gebied aan de oostzijde van het centraal station is ook nog eens de entree tot Hilversum-Oost. Er is dus veel mogelijk, alleen komt het er op dit moment nog niet uit. Veel winkels staan leeg, er is risico op onveiligheid, er is weinig groen en de verkeerssituatie heeft verbetering nodig.

De ontwikkeling van het Bruisend Hart staat niet op zichzelf. Dit maakt deel uit van de plannen voor het stationsgebied, die een complete metamorfose krijgt. Daarbij worden het Stationsplein en het Oosterspoorplein vernieuwd. In 2030 is dit een aantrekkelijke, bruisende, groene en veilige plek waar mensen zich welkom voelen en waar ze graag reizen, wonen, werken en verblijven. Deze entree tot de stad krijgt echt een eigen Hilversums gezicht waar we trots op kunnen zijn.

Op dit moment is na uitgebreide een inwonersconsultatie de variant Groen Plein tot stand gekomen. Deze wordt nu aan de gemeenteraad voorgelegd, alvorens verder uit te werken.

5.2 Hilversum Sportpark

Arenapark

Maatregel 12 | Parkeeropgaven: Infrastructuur en parkeergarages

Voor het Arenapark ligt er een grote parkeeropgave en tegelijk een kans voor een goede overstap van auto op openbaar vervoer en deelvervoer. In de huidige situatie (pre-corona) is er al sprake van een hoge parkeerdruk. Voor plekken die goed met het OV bereikbaar zijn en de plekken waar veel langzaam verkeer is, zijn een hoogwaardige verblijfskwaliteit, een goede luchtkwaliteit en voldoende verkeersveiligheid belangrijk. Om dit te bereiken is het wenselijk om het aantal motorvoertuigen te verminderen. De Mobiliteitsvisie 2040 zet in op meer ruimte voor fietsen en wandelen binnen de stad. Daarbij zijn de parkeernormen rond OV-knooppunten flexibeler om bewoners en bezoekers te stimuleren te kiezen voor OV en/of fiets. Daarbij past een lagere parkeernorm en gebruik van deelmobiliteit. Het uitgangspunt is altijd dat flexibiliteit moet leiden tot kwaliteit.

Waar parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, is het uitgangspunt deze niet op het maaiveld aan te leggen, om extra kwaliteit te geven aan het gebied. In het stedenbouwkundig plan wordt onderzocht of bebouwd of ondergronds parkeren hiervoor de oplossing kan zijn. Dit zal tevens beter aansluiten op het station Sportpark waardoor de bereikbaarheid en de mobiliteit van het gebied verbeterd zal worden. In het stedenbouwkundig plan wordt tevens onderzocht of er een multimodale hub op het Arenapark kan komen. Dit kan kansen opleveren voor de parkeeropgave van het Arenapark, van toegevoegde waarde zijn voor de bereikbaarheid van Hilversum en het gebruik van de Gooilijn.

Planning: 2024-2027

Maatregel 13 | Verplaatsen perrons Sportpark



Figuur 19 Station Sportpark

Het masterplan Arenapark gaat uit van een verplaatsing van station Sportpark. Deze verplaatsing zorgt ervoor dat er een betere aansluiting is van het station op het Arenapark en het Laapersveld en een volwaardige, tweezijdige ontwikkeling. Ook draagt deze verplaatsing bij aan de veiligheid van het gebied. De huidige positionering van de perrons ten opzichte van de Soestdijkerstraatweg maakt dit een gevaarlijke spoorwegovergang. Deze overgang is door ProRail ook opgenomen in het LVO-programma. Door extra programma toe te voegen aan het Arenapark zal deze overweg alleen maar drukker en onveiliger worden. Het verplaatsen van de perrons ontlast de druk op deze overweg. Daarnaast draagt de verplaatsing ook bij aan de sociale veiligheid. De huidige perrons liggen ten opzichte van elkaar in een 'bajonet' positie waardoor de sociale veiligheid te wensen overlaat. Door de verplaatsing van het station zullen de perrons tegenover elkaar gepositioneerd worden. Het nieuw te ontwikkelen programma zal ook zorgen voor drukte op het station buiten kantooruren wat de sociale veiligheid bevorderd. De ontsluiting van het verplaatste station met het Arenapark en het Laapersveld wordt momenteel onderzocht.

Planning: 2026-2028

Maatregel 14 | Passerelle

Het verplaatste station zorgt ook voor een betere verbinding tussen het Laapersveld (westzijde Hilversum) en het Arenapark (oostzijde). Deze verbinding wordt concreet gemaakt door het aanleggen van een passerelle over het spoor. Dit draagt ook bij aan het verminderen van de drukte op de overweg met de Soestdijkerstraatweg. Daarnaast maakt de passerelle het makkelijk voor scholieren van het aanwezige onderwijs zoals het ROC van Amsterdam, Alberdingk Thijm college en internationale school om gemakkelijk beide zijden van het spoor te bereiken. Dit is belangrijk om dat sommige scholen faciliteiten gebruiken die aan beide zijde van het spoor gesitueerd zijn.

Planning: 2026-2028

Maatregel 15 | Fietstunnel (barrière)

In het zuiden van het Arenapark, ter hoogte van de Diependaalselaan, moet er een fietstunnel onder het spoor komen. Ook dit zorgt voor een betere verbinding tussen het Arenapark en Laapersveld en zal de drukte op het Laapersveld ontlasten dat nu nog maar één ontsluiting heeft in het gebied. Ook deze maatregel zorgt voor minder verkeer op de spoorkruising met de Soestdijkerstraatweg en zal een belangrijke fietsverbinding zijn in het fietsnetwerk. Het zorgt ook voor een betere fietsverbinding tussen Hilversum zuidwest en het Arenapark en ziekenhuis Tergooi.

De fietstunnel is onderdeel van een bredere mobiliteitsaanpak rondom Arenapark. Op en rond het Arenapark staan de mobiliteit, bereikbaarheid van het gebied en de veiligheid nu al onder druk. Met de uitvoering van het programma vanuit het masterplan zullen er alleen maar meer mensen naar en van het Arenapark reizen. Tevens geeft Nike, dat met het EMEA hoofdkwartier de grootste werkgever is van het Arenapark, aan dat zij de komende jaren hard gaan groeien in het aantal medewerkers. Tergooi ziekenhuis is bezig met een uitbreiding. De verbinding tussen Tergooi en het Arenapark is daarin belangrijk en wordt momenteel onderzocht in het stedenbouwkundig plan. Dit draagt ook bij aan de bereikbaarheid van het ziekenhuis door middel van het verplaatste station en de komst van HOV in het Gooi. Daarom zijn investeringen nodig in de infrastructuur om het gebied maar ook de stad bereikbaar te houden.

Naast de fietstunnel behoort tot de aanpak het plaatsen van i-VRI’s op de Diependaalselaan en een onderzoek naar een alternatieve route vanaf de A27, om de Diependaalselaan en Gijsbrecht van Amstelstraat te ontlasten. Daartoe hoort ook het herrouteren van zwaar (vracht)verkeer in samenspraak met andere overheden en vervoerders.

Planning: 2025-2027

Maatregel 16 | Programma wonen, werken en voorzieningen Arenapark

Het Arenapark bestaat straks uit een mix van functies. Onderzocht wordt hoe het programma, binnen de geuite wensen en gestelde kaders, geoptimaliseerd kan worden. Hieronder volgt een korte beschrijving van deze functiemix.

Wonen: Minimaal 100 woningen vanuit het Masterplan met de nadrukkelijk wens om meer toe te voegen. Momenteel wordt onderzocht hoeveel dit er kunnen zijn. Gezien de business case is er een grote kans dat er aanzienlijk meer woningen toegevoegd gaan worden. Bekend is dat er een specifieke vraag voor het huisvesten van studenten, starters en internationals is. Daarnaast zal het Arenapark steeds meer getransformeerd worden van een mono kantorenpark naar een multifunctioneel gebied waar wonen en werken samenkomen. Hoeveel woningen er uiteindelijk gerealiseerd gaan worden, waar deze moeten komen en voor welke doelgroepen deze bestemd zijn wordt momenteel in het stedenbouwkundig plan uitgewerkt.

Werken: Op het Arenapark moet minimaal 45.000m2 extra bvo worden ontwikkeld. Het Arenapark is de grootste kantorenlocatie van de regio Gooi en Vechtstreek. Op het Arenapark is er een nadrukkelijke aanwezigheid van sport en onderwijs functies. Samen met de toe te voegen woningen en werkplekken zal er een uniek en levendig gebied ontstaan. Daarnaast is er ook de wens om een hotel te ontwikkelen dat het Arenapark en ziekenhuis Tergooi zal bedienen. De verbinding tussen het ziekenhuis en het Arenapark wordt versterkt. Om het gebied levendig te maken, bijvoorbeeld rondom het verplaatste station, kunnen ook ondersteunende voorzieningen zich vestigen, zoals horeca en Ah-to go achtige concepten.

Onderwijs: Het Arenapark en het Laapersveld huisvesten verschillende onderwijsinstellingen zoals het MBO-college, de Alberdingk Thijm School (AT), de NCOI (kantoor), de Internationale school, de Gooise praktijk school, de Annie MG Schmidtschool en de Bink Kinderopvang. Het MBO-college groeit en zit aan de grenzen van de capaciteit. Ook het AT-wilt groeien en wilt het bewegingsonderwijs onderbrengen op het Arenapark in de nieuwe accommodatie. Nike geeft ook aan talent te willen aantrekken en vasthouden. Een aantrekkelijke werkplek en omgeving is hierin erg belangrijk.

Functiemix: Het Arenapark biedt een variatie aan voorzieningen die het profiel en de beleving van het park verder versterken. Zo wordt de haalbaarheid van een zwembad, indoor atletiekhal (maar weinig van in Nederland), atletiekbaan, faciliteiten voor e-sports, een Actionsportshal (eerste in Nederland), gymzalen voor de scholen verder onderzocht en wordt in de openbare ruimte ingezet op de verbinding met beleving natuur, sport en gezondheid. Mogelijk leidt dit tot combinaties van functies in een multifunctioneel complex.

Planning: 2023-2030 en verder



Figuur 20 Huidige situatie Arenapark

Maatregel 17 | Duurzaamheidsmaatregelen Arenapark

Op het Arenapark zit momenteel een Biomassacentrale. Er wordt gekeken welke alternatieven er voor deze centrale mogelijk zijn. Onderzoek wijst uit dat er kansen liggen voor WKO-installaties en geothermie. Ook liggen er kansen voor waterberging in de verbinding met de Laapersveldvijver en het GNR. Er ligt voor het gebied een hoge duurzaamheidsambitie, mede ondersteund door Nike**.**

Planning: 2023-2030 en verder

Laapersveld

De kantorenlocatie Laapersveld kenmerkt zich als een groene werklocatie waar ook een aantal scholen en woonprogramma gevestigd is. Het is gelegen aan de andere kant van station Sportpark en tegenover Arenapark (gescheiden door het spoor). In uitstraling en architectuur zijn grote verschillen in het gebied te vinden. Zo staan er een aantal panden die recent zijn gebouwd zoals de Gooise praktijkschool maar staan er ook gebouwen die een stuk ouder zijn. De grote variatie in bouwstijlen

en programma's maakt dit een diverse werklocatie waar in de samenhang met Arenapark ontwikkelmogelijkheden liggen, ook om het tweezijdig gebruik van het verplaatste station Sportpark te bevorderen.

5.3 Hilversum Mediapark

Hiervoor zijn op dit moment geen concrete maatregelen in de vorm van een gebiedsplan opgenomen. De gemeente is vanzelfsprekend in goed contact met eigenaren en gebruikers. Belangrijk is dat de bediening van station Mediapark meegroeit met de verwachte ontwikkelingen rondom het station en in het bijzonder op het Media Park. Door werknemers op het park wordt al veel gebruik gemaakt van het station en dit zal naar verwachting in de toekomst alleen maar verder toenemen.



Figuur 21 Station Mediapark

Vanuit de mobiliteitsvisie zal verder onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden voor deelvervoer, fijnmazig vervoer, een emissieloze zone, een multimodale hub en verbetering van het OV knooppunt. Ook wordt de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de Noordoost-tunnel van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug) onderzocht (zie maatregel 24).

5.4 Samenhangende mobiliteitsmaatregelen buiten het Stadshart tot 2030

Naast de investeringen in de betreffende gebiedsontwikkelingen investeert Hilversum ook in de directe omgeving van het Stadshart om zo de bereikbaarheid, leefbaarheid en aantrekkelijk van het Stadshart te bevorderen en een prettige en gezonde leefomgeving te creëren.

Maatregel 18 | Aanpak Buitenring Noord

Dit betreft een project dat enerzijds met de klankbordgroep Johannes Geradtsweg oplossingen zoekt voor al aanwezige problematiek met betrekking tot de doorstroming en leefbaarheid aan de Johannes Geradtsweg en anderzijds voor het extra verwachte verkeer dat de buitenring oprijdt als gevolg van de sluiting van de Kleine Spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer. Met name voor de nood- en hulpdiensten is het noodzakelijk dat er voorafgaand aan de sluiting van de Kleine Spoorbomen maatregelen ter bevordering van de doorstroming aan de Johannes Geradtsweg plaatsvinden. Daarmee hangt dit project in de uitvoeringplanning samen met de Kleine Spoorbomen en zodoende met (de centrumring in) het Stationsgebied.

De raad wordt nu voorgesteld in het vierde kwartaal van 2021 worden iVRI's op de Johannes Geradtsweg vervangen en aan te vullen met slimme sensoren. De effectiviteit wordt gemonitord. Mocht deze maatregel op korte termijn onvoldoende werken, is een terugvaloptie het aanpassen/verlengen van een aantal opstelstroken. Dit zou kunnen leiden tot aanpassing van het bestaande spoorviaduct.

Planning: 2021-2026

Maatregel 19 | Multimodale mobiliteitshubs

Ketenmobiliteit is een belangrijk onderdeel in het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie van de gemeente Hilversum. Ketenmobiliteit gaat in op het begeleiden en faciliteren van de reiziger

gedurende de reis. Met name de volledige reis die iemand moet afleggen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer of voor dagjesmensen die naar Hilversum komen. Voor dergelijke reizen kunnen mensen gebruik maken van het openbaar vervoer aangevuld met deelvervoersmodaliteiten zoals een elektrische fiets of step, scooter en deelauto. De OV Knooppunten zijn logische locaties, waarvoor het aanbod aan modaliteiten en aansluitingen kan worden uitgebreid. In het bijzonder liggen er mogelijkheden bij Arenapark. Onderzocht wordt welke locaties en haltes (bijvoorbeeld aan de HOV Huizen-Hilversum) nog meer geschikt kunnen zijn.

Planning: 2022-2028

Maatregel 20 | Connected Hubs

Connected hubs zijn kleine logistieke overslagplaatsen aan de rand van de stad waar goederen kunnen worden afgeleverd voor verdere verspreiding in de gemeente Hilversum. De gemeente Hilversum houdt al een proef met de ondernemersvereniging Gijsbrecht en een tweede proef is in voorbereiding. Connected hubs zijn uit te breiden tot multimodale hubs, door ze uit te breiden met bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen, deelsteps. Op deze manier is het mogelijk het aantal bewegingen van zowel goederen en mensen door de stad te beperken, met als gevolg een CO2-reductie.

Planning: 2022-2030

Maatregel 21 | Regionale snelfietspaden

Er wordt stevig ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid van langzaam verkeer middels fietsroutes op een netwerk van hoogwaardige regionale fietsverbindingen in de regio Gooi en Vechtstreek. Uitgangspunt is dat fietsers zo ongehinderd en comfortabel mogelijk kunnen doorfietsen, zodat het aantrekkelijker wordt om van, naar of binnen de regio te fietsen. Het fietsnetwerk dient goed toegankelijk te zijn voor iedereen die zich op de fiets wil verplaatsen: 'gewone' fietsers, elektrische fietsen, racefietsen en speed pedelec-fietsers.

Het netwerk voorziet in betere fietsinfrastructuur tussen de kernen en centrale bestemmingen (regionale werklocaties, Tergooi ziekenhuis, ontwikkellocatie Crailo, scholen) in de regio. Hierbij heeft de aansluiting van de belangrijkste OV-knooppunten – waarvoor de fiets een belangrijke rol heeft in het voor- en natransport – hoge prioriteit. Snel- en doorfietspaden en Park&Bike locaties kunnen zo een belangrijke rol spelen bij het ontlasten van het wegennet, doordat forenzen eerder de overstap maken van de auto naar de fiets als vervoersmiddel indien zij gebruik kunnen maken van een hoogwaardige fietsverbinding.

Planning: 2022-2030

Maatregel 22 | Lokaal fietsroutenetwerk en passende voorzieningen

In het mobiliteitsbeleid van Hilversum is veel ruimte voor de fiets. De fiets is een goede vervoerswijze voor korte verplaatsingen: voor afstanden tot 7,5 km en met de elektrische fiets tot 15 km. Ook dient de fiets op middellange en lange afstanden als voortransport voor het openbaar vervoer. Met name in centrumgebieden kan de fiets hierdoor sneller zijn dan andere vervoerswijzen. Om het fietsverkeer daadwerkelijk te laten stijgen, is een samenhangend, veilig, aantrekkelijk, comfortabel en direct fietsnetwerk cruciaal. Hilversum wil dit aanleggen. Het bestaat uit

- Onderzoek naar het aanbrengen van differentiatie in het fietsroutenetwerk. Er wordt onderscheid gemaakt in vier typen routes:

1. Doorfietsroutes (primaire routes) zijn gericht op langere verplaatsingen en sluiten ook aan op het routenetwerk van de regio Gooi en Vechtstreek en de Provincie Utrecht. Deze routes zijn het meest royaal en optimaal ingericht voor fietsers vanwege de verbindende (regionale) functie. Zie ook maatregel 21.
2. Lokale routes (secundaire routes) zijn doorgaans gericht op kortere verplaatsingen binnen de gemeente Hilversum. Ze bieden daarbij een goed en ondersteunend netwerk waar het comfortabel fietsen is.
3. Recreatieve fietsroutes die langs of door natuur- en recreatiegebieden lopen.
4. School-thuisroutes bij scholen. Er zijn vele school-thuisroutes, waaronder de Schuttersweg en de Hoge Naarderweg. De belangrijkste opgave voor het invullen van het fietsnetwerk zit in het verbeteren van de veiligheid op de school-thuisroutes. Bredere fietsstroken en een smallere rijloper (deel van de verharding) voor auto's gaan ervoor zorgen dat automobilisten langzamer gaan rijden. Omdat school-thuisroutes voornamelijk door woonstraten gaan, worden hiervoor geen voorkeurskenmerken gedefinieerd. In plaats daarvan zal per locatie worden bekeken welke inrichtingsmogelijkheden er zijn.

- Passende fietsvoorzieningen op elke plek

Planning: 2026-2030

Maatregel 23 | Slimme mobiliteit: i-VRI's

Er wordt ingezet op slimme mobiliteit. Denk aan slimme verkeerslichten die communiceren met navigatiesystemen en smartphones, en daarop reageren. Ook komen er sensoren die de doorstroming van het verkeer verbeteren. Voor vrachtwagens wordt er gekeken of de gebruikte data en informatie op een andere manier kunnen worden verwerkt in het planningssysteem. Hierdoor is het mogelijk grip te houden op het wegverkeer binnen en buiten Hilversum. De Rijksoverheid (Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat), Rijkswaterstaat, de provincies en naburige gemeenten zetten hier eveneens op in. Op die manier ontstaat er een digitaal netwerk dat niet alleen de vervoersmiddelen in Hilversum, maar ook de vervoersmiddelen van en naar Hilversum op een snelle en prettige manier begeleidt door de stad. De slimme iVRI's en de sensoren zijn gekoppeld aan de verkeerscentrales van de provincie Noord-Holland. Hierdoor ontstaat een robuust digitaal systeem.

De raad besluit in 2021 nog of iVRI's op de Johannes Geradtsweg in het vierde kwartaal van 2021 worden vervangen (maatregel 18). Er worden slimme sensoren aan toegevoegd om ze nog intelligenter te maken. Het idee is ontstaan om dit uit te breiden naar andere plekken in Hilversum. De gedachte uit de mobiliteitsvisie is om dit te doen vanaf de provinciale wegen (N-wegen) die de gemeente Hilversum rijk is, te weten:

- Vreelandseweg / Diependaalselaan (N201)
- Soestdijkerstraatweg (N415)
- Hilversumseweg(N525)
- Utrechtseweg (N417)
- Naarderweg (N524)

De Buitenring en Centrumring hebben prioriteit bij het plaatsen van de iVRI's. Wellicht dat er nog enkele straten en wegen bij komen, daar waar de verkeersdrukte hoog is. De keuze hiervoor is mede gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Hilversum.

Naast de slimme iVRI'S wordt ook onderzocht of het mogelijk is om er slimme sensoren bij te plaatsen. Deze sensoren kunnen worden gekoppeld aan het bestaande parkeersysteem in Hilversum.

Planning: 2021-2030

Maatregel 24 | Verkenning onderdoorgang of Noordoost-tunnel

Om de doorstroming van het verkeer in Hilversum te verbeteren, wil de gemeente onderzoeken of het mogelijk is om de Noordoost-tunnel aan te leggen. Hierdoor komt er minder verkeersdruk op de Johannes Geradtsweg en is het Media Park beter bereikbaar. Door te kiezen voor een tunnel, blijft de natuur op de heide behouden. Op grond van amendement A21/40 bij de Mobiliteitsvisie worden ook alternatieven onderzocht.

Planning: nog te bepalen

Maatregel 25 | Autoluwe binnenstad en zero emissie zones

Eén van de maatregelen die is opgenomen in de mobiliteitsvisie is een autoluwe binnenstad. De autoluwe binnenstad is voor een gedeelte al aanwezig in Hilversum en wordt afgerond door het toevoegen van straten en gebieden. Daarnaast zijn de zones uit te breiden met 'auto te gast'-straten waarbij wandelaars en fietsers in de binnenstad ruim baan hebben. De maatregelen zijn gerelateerd aan de multimodale en connected hubs (maatregel 19 en 20) en het parkeerbeleid (maatregel 27). De exacte gebieden die autoluw worden gemaakt zullen nader worden bepaald. Er wordt nog onderzocht waar precies autoluwe zones in de binnenstad het meeste effect gaan hebben. Dit onderzoek én de participatie hierover loopt mee in het traject en de planning van de Omgevingsvisie. Verder wordt er ook gekeken naar eén of meerdere zero emissie zones.

Planning: 2023-2028

Maatregel 26 | Realiseren 1.000 laadpalen

Om de transitie naar elektrische vervoersmiddelen te kunnen faciliteren is het noodzakelijk dat het aantal elektrische oplaadpunten in de stad toeneemt. Hiervoor is de ambitie geformuleerd om in de komende jaren 1.000 laadpalen te realiseren in de stad. Door samenwerking met Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E) bouwt Hilversum zo mee aan een landelijk openbaar oplaadnetwerk (www.mrae.nl). De gemeente is bezig het laadpalenbeleid te actualiseren. Aanleiding daarvoor zijn verdergaande technische ontwikkelingen en de Laadvisie van de MRA-e.

Planning: 2021-2030

Maatregel 27 | Parkeerbeleid

De Mobiliteitsvisie bevat een aanzet om te komen tot nieuw flexibel parkeerbeleid, dat samenhangt met de beweging naar meer gebruik van deelvervoer en openbaar vervoer, inzet van technologie en de beweging van bezit naar gebruik. Nieuw parkeerbeleid wordt een onderwerp voor de volgende bestuursperiode. Vooruitlopend daarop heeft Hilversum recent de parkeernormen rondom OV-knooppunten aangescherpt. In amendement A21-40 heeft de gemeenteraad verder gevraagd om de huidige parkeernota op onderdelen te actualiseren, in afwachting van een nieuw parkeerbeleid.

Planning: 2022-2026

In onderstaande tabel zijn de maatregelen en fasering samengevat.

Fasering maatregelen

Maatregel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	na 2030
Maatregel 1a | Uitbreiding stationshal (westzijde)											
Maatregel 1b | Uitbreiding stationshal (oostzijde)											
Maatregel 2a | Realiseren fietsenstalling (westzijde)											
Maatregel 2b | Realiseren fietsenstalling (oostzijde)											
Maatregel 3 | Nieuw groen en dynamisch busstation											
Maatregel 4 | Programmering stationsgebied											
Maatregel 5 | Centrumring											
Maatregel 6 | Kleine spoorbomen											
Maatregel 7 | Geluidssaneringsmaatregelen bij het spoor											
Maatregel 8 | Programmering 1221											
Maatregel 9 | Inrichting openbare ruimte 1221											
Maatregel 10| Groene Loper											
Maatregel 11| Infrastructuur Liebergerweg											
Maatregel 12 | Parkeeropgaven: Infrastructuur en parkeergarages											
Maatregel 13 | Verplaatsen perrons Sportpark											
Maatregel 14 | Passerelle											
Maatregel 15 | Fietstunnel Diependaalselaan											
Maatregel 16 | Programmering Arenapark											
Maatregel 17 | Duurzaamheidsmaatregelen Arenapark											
Maatregel 18 | Aanpak Buitenring Noord											
Maatregel 19 | Multimodale Hubs											
Maatregel 20 | Connected Hubs											
Maatregel 21 | Regionale snelfietspaden											
Maatregel 22 | lokaal fietsroutenetwerk en passende voorzieningen											
Maatregel 23 | Slimme mobiliteit: i-VRI's											
Maatregel 24 | Verkenning Noordoost-tunnel											
Maatregel 25 | Autoluwe binnenstad en zero emissiezones											
Maatregel 26 | Realiseren 1.000 laadpalen											
Maatregel 27 | Nieuw parkeerbeleid											

Legenda
Onderzoek
Planvorming
Uitvoering

6 Organisatie en sturing

De gemeente voert regie op de uitvoering van de projecten en legt verbinding met overheden en semi-overheden, maatschappelijke partners en marktpartijen om draagvlak te creëren. Partijen worden uitgenodigd bij te dragen aan en te investeren in de uitvoering. Dit hoofdstuk beschrijft de gemeentelijke organisatie, de noodzaak tot ondersteuning en een eerste opzet van de risicoparagraaf.

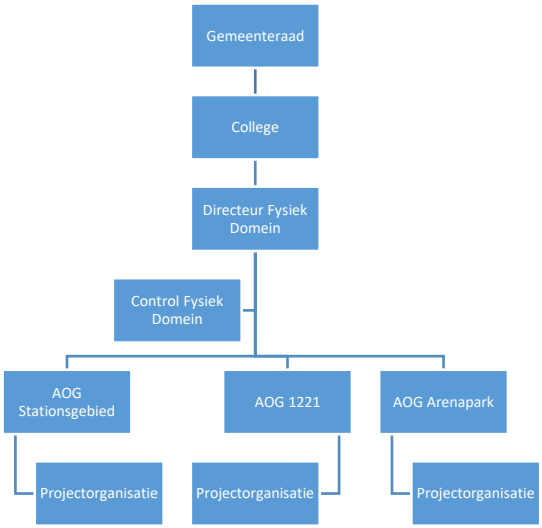
6.1 De gemeentelijke organisatie

De verschillende onderdelen van het stadshart zijn intern bij elkaar georganiseerd en staan onder leiding van de directeur Fysiek Domein en verschillende gedelegeerde ambtelijke opdrachtgevers. Samen vormen zij het gebiedsteam voor dit gebiedsplan. Per deelgebied is er een eigen projectteam onder leiding van een projectleider. In 2020 is Hilversum gestart met het bij elkaar organiseren, vooral waar het gaat om financiën en ontwikkelstrategie. Dat heeft inmiddels geleid tot:

- Een (eerste) Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen, waarin de ontwikkelingen voor de komende 10 jaar zowel inhoudelijk als financieel bij elkaar zijn gebracht. Het college bespreekt dit MPG in september met de gemeenteraad.
- Een aanvraag bij de MRA voor ondersteuning van de projectorganisatie (flexibele schil).

In de komende maanden worden de projectteams meer in elkaar geschoven, zodat ook financiële kennis en expertise beter wordt uitgewisseld en de verbinding met beleidsadviseurs (wonen, economie, RO, verkeer, energie, openbare ruimte etc) eenduidiger wordt gelegd. Het gebiedsplan als geheel kan dan verdergaand worden geoptimaliseerd, in de context van het MPG. Ook wordt er een nadrukkelijke verbinding met de Omgevingsvisie 2040 gelegd. Tegelijk heeft elk deelproject een eigen dynamiek en is er (zoals aangegeven in hoofdstuk 2) sprake van projecten in een verschillende fase van planvorming.

In het kader van het MPG is een significante stap gezet in dataverzameling en monitoring voor projecten en programma's. Dit wordt in een tweede versie van het MPG (2022) verder uitgewerkt, in lijn met de gemeentelijke Planning en Controlcyclus.



Figuur 22 Organisatie

6.2 Opschaling en ondersteuning

Voor het stationsgebied wordt opgeschaald richting uitvoering. Dat vraagt capaciteiten en vaardigheden waarop de gemeentelijke organisatie in de basis niet is gedimensioneerd. De gemeente breidt de capaciteit tijdelijk uit en heeft daarom een aanvraag voor de flexibele schil MRA ingediend bedoeld. Voor het Arenapark en Bruisend Hart is de verwachting dat in 2022 nog vooral sprake is van planvorming. Hilversum voorziet dat na 2022 ook voor deze projecten een beroep op de flexibele schil zal worden gedaan en pleit daarom voor voortzetting van de flexibele schil of daarmee vergelijkbare regeling of uitvoeringsbudgetten om dit mogelijk te maken.

6.3 Verbinding bestuur, politiek en samenleving

Na vaststelling van het gebiedsplan door het college, informeert het college de raad. De raad wordt vanuit de projecten steeds tussentijds geïnformeerd en komt waar nodig in positie voor het vaststellen van aanvullende kaders of bijsturing (inhoudelijk, financieel, planning). Rapportage over het totale gebiedsplan krijgt vorm in het volgende MPG.

Parallel aan het tot uitvoering brengen van het gebiedsplan loopt in Hilversum het proces om te komen tot een nieuwe Omgevingsvisie. Dat krijgt mede vorm door een intensief gesprek met de samenleving over de toekomst van Hilversum. De Omgevingsvisie wordt in 2023 door de gemeenteraad vastgesteld en creëert mogelijk nieuwe kaders.

6.4 Risicobeheersing

Hilversum voert risicomanagement op het niveau van de begroting. Dit risicomanagementproces is een continue proces van risico's in beeld krijgen en kwantificeren en afwegen van beheersmaatregelen. Dat doet Hilversum ook op projectniveau. Het meerjarenperspectief gebiedsontwikkelingen is echter aanleiding om systeem van risicoidentificatie en -beheersing op het niveau van het hele portfolio van het fysiek domein verder door te ontwikkelen. Dit krijgt een plek in het volgende MPG (medio 2022).

In de ontwikkeling van de plannen in het stadshart schuilen risico's die kunnen leiden tot kostenoverschrijding en/of vertraging. Deze kunnen zowel bij de gemeente als later bij de ontwikkelende en bouwende partijen optreden. Te denken valt aan overkoepelende risico's zoals de (macro-)economische situatie, ontwikkeling van bouwkosten, renteontwikkelingen of nieuwe trends die ontstaan (denk aan het anders werken dat tijdens Corona is ontstaan), maar ook risico's die specifiek gelden voor Hilversum.

Voor Hilversum zijn vijf algemene risico's belangrijk:

- De voortgang van de samenwerking met grondeigenaren en samenwerkingspartners als Rijk, provincie, NS en Prorail en het bereiken van overeenkomsten. De gemeente heeft niet veel grondpositie en is mede afhankelijk van het tempo dat samenwerkingspartners maken (maatregel: intensief overleg).
- De complexiteit van de uitvoering. In een samengesteld gebiedsplan kan de vertraging op een onderdeel impact hebben op het totaal (maatregel: uitvoeringsplanningen maken en afstemmen).
- Het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende plannen (maatregel: draagvlak creëren door goede participatietrajecten van ontwikkelende partijen en de gemeente)
- De macro-economische ontwikkelingen en marktontwikkelingen. Pas bij het uitgeven van gronden ontstaan zekerheden.
- De mate waarin er wel of geen financiële programma's ontstaan bij Rijk en provincie om de noodzakelijke randvoorwaarden voor gebiedsontwikkeling (onrendabele toppen, investeringen in mobiliteitsmaatregelen en opgaven uit de NOVI voor klimaatadaptatie en energietransitie).

De risico’s worden in de afzonderlijke projecten en het volgende Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen nauwkeuriger uitgewerkt. De twee laatstgenoemde risico’s zijn door Hilversum niet te beïnvloeden.

-x-

Bijlage 1: Kaders (raad) van voorziene gebiedsontwikkelingen:

Plangebied	Kaders
Stationsgebied	Krediet deel Wvg vrijgegeven door raad (2018) Stedenbouwkundig plan vastgesteld door raad (2019) Onderzoek Oost – centrum vastgesteld door raad (2019) Bestemmingsplan vastgesteld door raad (2020) Hogere Waardebesluit centrumring B&W besluit (2020) Beeldkwaliteitsplan vastgesteld door raad (2020) Kleine Spoorbomen raadsbesluit (2020)
Gebiedsagenda 1221	Gebiedsagenda 1221 Vastgesteld door raad (2021) Voorkeursrecht Entree Oost (Bruisend Hart) Gevestigd door raad (2019) 5 intentieovereenkomsten voor ontwikkellocaties B&W besluiten (2020)
Arenapark	Nota van Uitgangspunten vastgesteld door raad (2019) Masterplan 2.0 vastgesteld door raad (2020) Financiën Masterplan 2.0 (commissie, 2020)
Overig	Bestemmingsplan Media Park (2010) Structuurvisie Hilversum 2030 (2013) Centrumvisie (2015) Woonvisie (2016) Structuurvisie Verkeer en Vervoer (2016) Mobiliteitsvisie (2021) Coalitieakkoord (2018) Agenda Economie en Media (2020) Economisch Perspectief (2021) Woonvisie (2021)

Bijlage 2: Achtergrond wonen, werken en mobiliteit

Wonen en werken: woonvisie en economisch perspectief

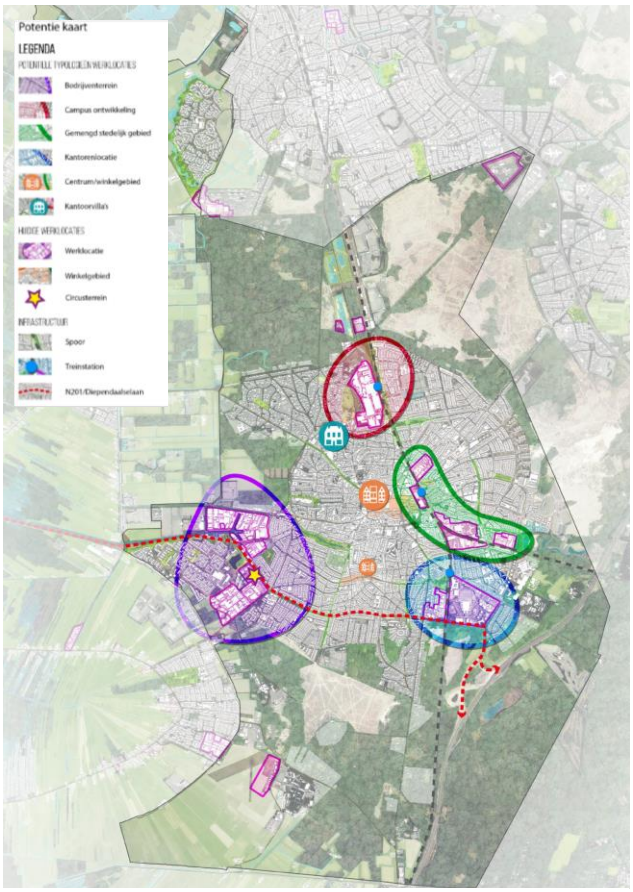


Figuur 23 Hilversum Minckelersstraat

In de in 2021 door de gemeenteraad vastgestelde woonvisie is ingezet op het realiseren van circa 3.000 woningen tot 2030, waarbij nadrukkelijk ingezet wordt op een diverse en brede doelgroep. De druk op de woningmarkt is groot, ook in Hilversum. Hilversum wil een stad voor iedereen zijn (inclusieve stad), dat betekent dat de betaalbaarheid van wonen voor alle doelgroepen gewaarborgd moet worden. Daarom wordt nadrukkelijk ingezet op het realiseren van woningen in het segment sociaal. Bij nieuwbouwplannen stellen we als eis dat 33% van de woningen een sociale huurwoning van een woningcorporaties is. Dit borgen we in bestemmingsplannen, en we maken prestatieafspraken met de corporaties over het te realiseren aantal sociale huurwoningen. Met commerciële ontwikkelaars leggen we dit vast in anterieure overeenkomsten. Verder wordt nadrukkelijk ingezet op het middensegment door 50% middelduur (huur/koop). Met dit programma willen we huisvestingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld zorgpersoneel, leraren en andere middengroepen vergroten. Hiermee bestendigen we ons beleid, en sluiten we aan bij de doelstellingen die het rijk hanteert bij de Woningbouwimpuls en Woondeals, en het Nationale Woonakkoord van VNG, Bouwend Nederland, Aedes, etc. (voorjaar 2021). Het realiseren van deze ambitie zal in grote mate plaatsvinden binnen de invloedssfeer van onze krachtige knopen en het leeuwendeel van de voorziene opgave zal in de geïdentificeerde gebiedsontwikkelingen een plek krijgen.

In het door de gemeenteraad in 2021 vastgestelde economisch perspectief van Hilversum voor 2040 zijn de onderscheidende economische profielen en identiteiten van de belangrijkste centra voor werkgelegenheid beschreven. Met het centrum, het stationsgebied, 1221 en Bruisend Hart kan het gebied rondom Hilversum centraal gekarakteriseerd worden als een gemengd stedelijk interactie milieu. Een gebied waarin werken in de vorm van kantoren en kleinschalige maakindustrie (lage milieu categorieën) gecombineerd wordt met stedelijk woonprogramma. Het uitgangspunt is Hilversum Centraal als goed bereikbare plek een economisch sterke en aantrekkelijke groene entree van Hilversum te maken waarin de signatuur van Hilversum als Mediastad meteen beleefd kan worden.

Direct grenzend aan station Hilversum Sportpark ligt het Arenapark waar het profiel van Gezondheid en ICT geladen wordt met de realisatie van een bruisend bedrijvenpark waar werken, wonen, sporten en leren elkaar versterken. De nabijheid van het zorgcluster rond het Tergooi Ziekenhuis (en bijvoorbeeld revalidatiecentrum Merem), de aanwezigheid van het hoofdkantoor van Nike voor Europa, Midden-Oosten en Afrika, andere bedrijven en instellingen (zoals IT-bedrijf SLTN, Bergmann Clinics, het MBO-college en de landelijke opleider NCOI) en sport-ondersteunende voorzieningen versterken het profiel en het uitgangspunt van Gezond Stedelijk Leven (Healthy Urban Living) zoals ook in Utrecht is omarmd. De gebiedsontwikkelingen rondom de twee stations kunnen mogelijk leiden tot een toename van 2.000 tot 4.000 extra banen, afhankelijk van de door de raad definitief te kiezen programmering. Tot slot ligt grenzend aan station Mediapark hét mediacluster van Nederland. Hier is nu geen nieuwe gebiedsontwikkeling geagendeerd, maar de doorontwikkeling van het Media Park tot campus is wel door de eigenaren en gebruikers in gang gezet en gaat in de komende jaren leiden tot een groei van de werkgelegenheid op en rondom het park.



Figuur 24 Werklocaties

Mobiliteitsvisie en Gooicorridor: Hilversum in het bredere regionale netwerk

De ontwikkeling van drie krachtige knopen is integraal onderdeel van de bredere mobiliteitsvisie Hilversum 2040, die de gemeenteraad in 2021 heeft vastgesteld. Hilversum wil met haar Mobiliteitsvisie 2040 toekomstbestendig zijn, met oog voor groen, leefbaarheid, innovatie en duurzaamheid. De gemeente Hilversum wil een voortrekkersrol spelen op het gebied van innovatie en duurzaamheid, zet in op transitie van autobezit naar gebruik van collectieve vormen van vervoer, gebruik van het OV netwerk, fiets en (deel)auto. Zo zijn een autoluwe binnenstad en zero-emissie zones voorzien. Tegelijk is en blijft ook de kwaliteit van het grotere netwerk van snelwegen en provinciale wegen en van de lokale hoofdwegenstructuur essentieel voor de bereikbaarheid van de

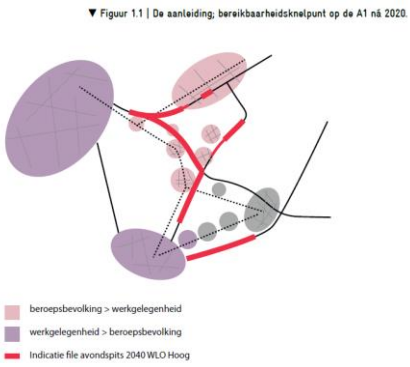

Figuur 25 Visualisatie mobiliteitsvisie

stad. Het belang van goed functionerende knooppunten (‘multimodale hubs’ voor personenvoervoer en ‘connected hubs’ voor goederenvervoer), vormen van vraaggericht ‘smart mobility’ en samenwerking met het bedrijfsleven zal toenemen. In 2021 en 2022 wordt de mobiliteitsvisie uitgewerkt in een concreet uitvoeringsprogramma.

De kwaliteit van de drie OV knooppunten en de Gooicorridor (het spoor tussen Amsterdam, Hilversum en Utrecht/Amersfoort) zijn cruciaal voor het mogelijk maken van de gebiedsontwikkelingen, gericht op een aantrekkelijke functiemix van wonen en werken. Hierdoor kunnen de toevoeging in het stedelijk weefsel en daarmee gepaard gaande extra mobiliteitsdruk op de toch al onder druk staande infrastructuur in Hilversum ondervangen worden. Wonen en werken worden dichter bij elkaar gebracht, woon-werk pendel van en naar de omliggende kernen en steden worden zoveel als mogelijk gefaciliteerd via de openbaarvervoersmiddelen, die samen komen in de krachtige knopen. De reeds sterke economische relaties met Amsterdam, Utrecht en Amersfoort worden verder versterkt langs de OV-as, waarmee geen extra druk op de A1 en A27 wordt gegenereerd en mogelijk zelfs tot een verminderde druk zou kunnen leiden.

De ontwikkeling van de OV knooppunten in Hilversum kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van ‘daily urban system’ in de regio’s Amsterdam en Utrecht. De Hilversumse stations hebben een belangrijke functie op de Gooicorridor als herkomst- en bestemmingslocatie en knooppunt. De Gooicorridor is de treinverbinding die het Gooi met Utrecht, Amsterdam en Amersfoort verbindt. De Gooicorridor is ook een schakel in het internationale verkeer van Amsterdam/Schiphol met Duitsland. Momenteel wordt door overheden en vervoerders gewerkt aan het opstellen van een regionale ontwikkelingsstrategie en actieprogramma om een kwaliteitsimpuls te geven aan de treincorridor en ontwikkeling van knooppunten aan de Gooicorridor.

De Regio Gooi en Vechtstreek is een van de deelnemers aan het traject Gooicorridor samen met de partijen Provincie Noord-Holland, NS, ProRail en de andere gemeenten aan onze corridor. De opgave voor het samenwerkingsverband Gooicorridor is om stationsgebieden (OV-knooppunten) en de deur-tot-deurreis (van deur tot openbaar vervoer en verder) te verbeteren en ontwikkelingen op elkaar af te stemmen. Hilversum en de regio Gooi en Vechtstreek dringen bij Rijk en provincie aan op een verdere multimodale verkenning naar een toekomstvaste vervoersas van Amsterdam naar Duitsland, waarin de Gooilijn en de A1 beide een belangrijke rol spelen.



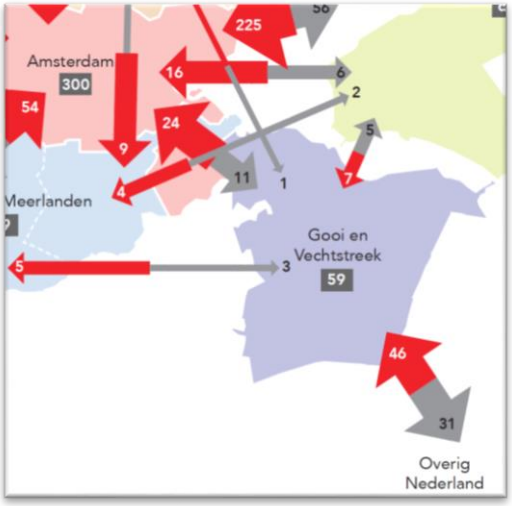
Figuur 26 werkgelegenheid, beroepsbevolking en pendel (MIRT Oost Amsterdam 2017)

Goede bereikbaarheid en mobiliteitsoplossingen zijn een noodzakelijke conditie voor gebiedsontwikkelingen. Beide kunnen en moeten elkaar versterken. Het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (2017) en de economische verkenningen van de Metropoolregio Amsterdam hebben dit eerder al aangetoond.

In het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam werd geconstateerd dat de bereikbaarheidsopgave verder reikt dan alleen het knelpunt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes. Tussen 2010 en 2030 wordt aan grote delen van het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam capaciteit toegevoegd. Ondanks alle capaciteitsuitbreidingen blijven er problemen bestaan in de doorstroming van delen van de A1, A27 en A28, vooral in de avondspits.

De bereikbaarheidsopgave heeft niet alleen betrekking op het functioneren van het hoofdwegennet, maar op het functioneren van het gehele mobiliteitssysteem in en rondom het gebied ten oosten van Amsterdam, inclusief de verplaatsingen via andere modaliteiten waaronder OV en fiets. Zo worden

op het gebied van OV – dat ongeveer 30% van de verplaatsingen in het gebied faciliteert – problemen geconstateerd. In het treinverkeer aan de oostkant van Amsterdam worden zowel in de ochtend- als in de avondspits meerdere trajecten zwaar belast en treden er problemen op ten aanzien van het reiscomfort.



Figuur 27 Ontwikkeling pendelstromen

Een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken leidt tot een toenemende druk op het gehele mobiliteitssysteem met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van woon- en werklocaties. De grootstedelijke agglomeraties Amsterdam en Utrecht vormen in het gebied Oostkant Amsterdam de grote banenmotors, terwijl de potentiële beroepsbevolking ook elders sterk groeit. Dit heeft drie gevolgen[2]:

1. De werkgelegenheid en de beroepsbevolking groeien ruimtelijk gezien verder uit elkaar, waardoor mensen verder moeten reizen naar hun werk en waardoor de economische vitaliteit in delen van het gebied aan de oostkant van Amsterdam terugloopt.

2. Door de toenemende druk op de woningmarkt wordt de laag en middelbaar opgeleide beroepsbevolking uit de grootstedelijke agglomeraties gedrukt, terwijl voor een aantal belangrijke economische sectoren dit deel van de beroepsbevolking wel nodig blijft. De laag en middelbaar opgeleide beroepsbevolking laat gemiddeld een kleinere pendelafstand zien dan de hoog opgeleide beroepsbevolking en heeft door hogere woningprijzen en veranderend woonbeleid minder keuze uit bestaand en nieuw voorzien woningaanbod in het gebied.

3. Door de achterblijvende ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio's Almere en Gooi en Vechtstreek, moeten steeds meer inwoners verder reizen om bij hun baan te komen. Vanuit Almere is sprake van een toenemende pendel via Gooi en Vechtstreek naar Amsterdam en Utrecht. Ook vanuit Gooi en Vechtstreek is sprake van een toenemende uitgaande pendel naar Amsterdam en Utrecht. De werkgelegenheid in Gooi en Vechtstreek fluctueert; na jarenlange krimp zien we nu (anno 2021) gelukkig weer enige groei. De verdere ontwikkeling van de werkgelegenheid is van belang voor de druk op het mobiliteitssysteem.

In de Economische Verkenningen van de Metropoolregio Amsterdam is in meerdere edities aangetoond hoe de woon-werk relaties zijn. Uit deze kaarten wordt duidelijk dat de economische relaties met Amsterdam en Utrecht sterk zijn en in belangrijke mate het daily urban system vormen. Veel uitgaande en inkomende pendel die, met de vooruitblik vanuit het MIRT, alleen maar verder gaat toenemen en tot ongewenste effecten gaat leiden.

De gebiedsontwikkelingen met een functiemix van wonen, werken en voorzieningen rondom de krachtige vervoersknopen bieden de mogelijkheid tot het dichter bij elkaar brengen van het wonen en werken en door de directe nabijheid van de knoop het belang en het gebruik van de Gooicorridor en OV-hubs te laten groeien. Dit vraagt om versterking op de ruggengraat van het OV, maar vraagt ook inzet op het versterken van het fijnmazige vervoersnetwerk van en naar de knopen om zo de

[2] Bron: MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam. Eindrapport, resultaten van het MIRT-onderzoek 6 december 2017.

druk op het wegennet te verminderen. Daarmee maken maatregelen uit de mobiliteitsvisie integraal onderdeel uit van het stadshart Hilversum.

Raadsinformatiebrief

Van	Burgemeester en Wethouder/Burgemeester	Zaak nr.	1059305
Aan	Gemeenteraad	RIB nr.	2021 - 75
Portefeuillehouder	A.J. Wolthers	Datum	4 oktober 2021
Informatie bij	E. Bakker	Tel. nr.	(035) 629 2085

Onderwerp
Gebiedsplan Stadshart Hilversum in het kader van Bereikbare Steden

Kernboodschap
In de Metropoolregio Amsterdam lobbyen negen gemeenten, waaronder de gemeente Hilversum, voor goede condities van Rijk en provincie om gewenste binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen voor 2030 ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Binnenstedelijk vernieuwen en ontwikkelen is complex en kostbaar, ook in Hilversum. Verschillende planbureaus (CPB en PBL) wijzen al langer op deze complexiteit. Door nieuwe regelgeving en opgaven stapelen de eisen en ambities op, terwijl in de bijzondere stedenbouwkundige setting van Hilversum veel belang wordt gehecht aan identiteit, maat, schaal en kwaliteit. Tegelijk is vernieuwing nodig om ook in de 21e eeuw in Hilversum prettig te blijven wonen, werken en ontmoeten en als Mediastad voor Nederland van betekenis te blijven. Dat kan als Rijk en provincie condities scheppen waarbinnen die vernieuwing en ontwikkeling mogelijk én betaalbaar is. De lobby voor zulke condities krijgt vorm in het traject 'bereikbare steden', dat onderdeel is van het Rijk-regioprogramma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'.

De negen gemeenten stellen daar ieder een zgn. 'gebiedsplan Stadshart' voor op. De plannen leveren bij elkaar opgeteld een substantiële bijdrage aan opgaven uit de Nationale Omgevingsvisie:
- versneld aanpakken van het woningtekort;
- optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;
- stimuleren van de werkgelegenheid;
- verduurzamen en klimaatveranderingsbestendig maken; en
- blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

Zo'n 'gebiedsplan Stadshart' is voor elke gemeente verschillend. Hilversum brengt als 'stadshart' de bestaande gebiedsontwikkelingen in opdracht van de raad in. Daar hoort wat het college betreft ook de recent door uw raad vastgestelde Mobiliteitsvisie bij. Voor de betaalbaarheid van de verschillende maatregelen hebben we samenwerking met andere overheden hard nodig. Het college heeft het gebiedsplan Stadshart Hilversum inhoudelijk op 14 september 2021 vastgesteld. Op 21 september 2021 heeft het college de financiële bijlage vastgesteld.

Aanleiding
Uit het Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen blijken onmiskenbaar de nut en noodzaak van lobbyactiviteiten richting Rijk en provincie, als een van de maatregelen om de benodigde investeringen in gebiedsontwikkelingen in opdracht voor uw raad te kunnen doen en tegelijkertijd onze begroting duurzaam op orde te houden. Onze lobby richt zich op het creëren van (nieuwe) financiële mogelijkheden, waar onze bestaande projecten van kunnen profiteren. In onze brieven van 16 februari 2021 en 21 juni 2021 hebben wij aangegeven met acht andere gemeenten in de Metropoolregio

Amsterdam deel te nemen aan een lobbytraject ‘bereikbare steden’. Ook hebben wij aangegeven hoe wij binnen uw kaders daarvoor een ‘gebiedsplan’ uitwerken. De gebiedsplannen van de deelnemende gemeenten zijn gebundeld onderdeel van het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2021, waarbij de MRA namens de gemeenten zal pleiten voor noodzakelijke (m.n. financiële) condities om de binnenstedelijke gebiedsplannen in de negen gemeenten te kunnen uitvoeren.

Bij de besluitvorming over de zienswijze op het verstedelijkingsconcept MRA in de raad van 6 juli 2021 heeft uw raad motie M21-114 ‘Scope investeringsvoorstellen MRA Verstedelijkingsstrategie’ aangenomen. De motie roept het college op:

- *bij de afspraken over de Investeringsstrategie (van de verstedelijkingsstrategie, red.) zich te beperken tot de plannen waar de Raad al kaders voor heeft gesteld (Stationsgebied, Masterplan Arena Park 2.0, Scenariokeuze Bruisend Hart, Gebiedsplan 1221) + tot investeringen die zien op een directe verbetering voor Hilversummers van de reistijden per trein;*
- *om tijdig, dus ruim voorafgaand aan het overleg waar een standpunt namens Hilversum wordt ingebracht, met de Raad in overleg te gaan, mocht het College de wens voelen om aanvullende investeringsafspraken te maken bij het BO-MIRT in november 2021.*

In ons raadsvoorstel over het Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen hebben wij aangekondigd u deze raadsinformatiebrief te sturen, om u zo te informeren over onze inzet voor het BO MIRT van november 2021.

Op 14 september 2021 hebben wij het zgn. Gebiedsplan Stadshart Hilversum inhoudelijk vastgesteld. Het gebiedsplan bestaat uit de gebiedsontwikkelingen die wij in uw opdracht voorbereiden en input uit de door u vastgestelde Mobiliteitsvisie Hilversum 2040. Het kunnen uitvoeren van de maatregelen uit de Mobiliteitsvisie is een belangrijke conditie om de gebiedsontwikkelingen te kunnen realiseren en tegelijk mogelijk negatieve effecten voor bereikbaarheid en leefbaarheid te mitigeren. Het gebiedsplan is daarmee een logisch samenhangend geheel.

Op 21 september 2021 hebben wij de financiële bijlage vastgesteld, gebaseerd op de cijfers van het Meerjarenprogramma Gebiedsontwikkelingen en ramingen van de Mobiliteitsvisie. Deze bijlage verstrekken wij u onder oplegging van geheimhouding.

Voor alle gebiedsontwikkelingen en de Mobiliteitsvisie geldt dat er nog veel onderzoek en planvorming plaatsvindt, waarover uw raad nog besluiten zal gaan nemen in uitvoeringsplannen. Duidelijk mag zijn: het gebiedsplan is en blijft een Hilversums plan. Het in beeld brengen van onze plannen en inzicht geven in het totaal van de financiële consequenties, onderbouwt richting Rijk en de provincie het nut en noodzaak van aanvullende financiële programma’s. Samenwerking met negen gemeenten en het maken van dit soort stevige, aantrekkelijke plannen is nodig, omdat ook de Rijksmiddelen onder druk staan. Er is na de Tweede Kamerverkiezingen nog geen helder financieel perspectief. Wel weten we dat het onderhoud van bestaande infrastructuur (spoor en weg) veel van de Rijksbegroting gaat vragen en bijvoorbeeld vanuit de bouwsector wordt gelobbyd voor het realiseren van nieuwe steden, waarvoor nieuwe infrastructuur noodzakelijk is. Met onze lobby blijven we aandacht vestigen op nut en noodzaak van het versterken en vernieuwen van de bestaande stedelijke gebieden. Het gebiedsplan en de samenwerking in bereikbare steden brengen Hilversum beter in positie om te zijner tijd aanvragen voor reeds bestaande en nieuwe financieringsmogelijkheden te kunnen doen

Onze inbreng leidt in het BO MIRT 2021 niet automatisch tot uitvoeringsafspraken, of het aangaan van (contractuele) verplichtingen door de gemeente. Het gesprek in het BO MIRT over bereikbare steden zal vermoedelijk en hopelijk wel leiden tot nieuwe financiële mogelijkheden en nader uit te werken (en te besluiten) uitvoeringsafspraken en overeenkomsten. Als dat zo is, vindt daar apart besluitvorming over plaats. Waar nodig, brengt het college de gemeenteraad dan in positie.

Het mag duidelijk zijn dat wij op deze manier invulling geven aan motie M21-114.

Consequenties

Uit het gebiedsplan volgt dat Hilversum Rijk en provincie oproept om:

- Financiële mogelijkheden voor het financieren van onrendabele toppen van woningbouwprogramma's te creëren en bestendigen.
- Fors te investeren in mobiliteitsmaatregelen als noodzakelijke voorwaarde, waarbij met name de verplaatsing van station Sportpark (onderdeel masterplan Arenapark) als strategische interventie voor 2030 wordt benoemd. Met name rondom de Gooicorridor is samenwerking tussen alle betrokken partijen belangrijk.
- Middelen en ondersteuning van de Hilversumse projectorganisatie beschikbaar te (blijven) stellen.

Vervolgtraject

Om goed in de voorbereiding op het BO MIRT meegenomen te kunnen worden, geldt een deadline van 17 september 2021 om het inhoudelijke gebiedsplan als college inhoudelijk vast te stellen. Die deadline hebben wij gehaald. In overleg met de andere negen gemeenten, MRA en het Rijk wordt de propositie van 9 steden gebundeld aangeboden. De (gezamenlijk op te stellen) gevraagde besluiten zullen in september en oktober verder worden voorbereid. Bij onverwachte ontwikkelingen zullen wij u informeren.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
W. Groot, ls.	P.I. Broertjes

Bijlage(n): Gebiedsplan stadshart Hilversum 2021

Deze raadsinformatiebrief is digitaal beschikbaar op internet onder "Vergaderstukken", B&W-vergadering van 21 september 2021.