GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER: 14 035
WWW.HILVERSUM.NL

Aan de gemeenteraad
cc commissieleden
cc pers

DATUM 8 mei 2024
ZAAKNUMMER 1351511
BEHANDELD DOOR Rob van den Boer
TELEFOON (035) 629 2223
UW KENMERK 1351511
BIJLAGEN 1
BETREFF Reactie op Advies CRK&M, “Stedenbouwkundig Plan Bruisend Hart, versie 26 maart 2024”, d.d. 25 april 2024

Geachte raadsleden,

Bij de raadsstukken treft u een “advies op eigen initiatief” van de CRK&M (d.d. 25 april 2024) op het Stedenbouwkundig plan Bruisend Hart, versie 26 maart 2024. Dit advies is door het college ontvangen op 7 mei 2024.
De CRK&M had eerder al een advies uitgebracht op de planversie van 9 februari 2024. De reactie hierop was terug te lezen in bijlage 3 bij de raadsstukken.

Reactie op advies 25 april 2024
Tijdens de overleggen die ambtelijk gevoerd zijn met de CRK&M gedurende de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan, is gebleken dat er op bepaalde planonderdelen sprake is van een verschil van inzicht tussen de CRK&M en de door de raad vastgestelde Structuurvisie Bruisend Hart en de visie van het college over het stedenbouwkundig plan. Binnen de stedenbouw zijn er altijd meerdere invullingsvarianten denkbaar, waarbij niet altijd alle betrokken partijen dezelfde visie delen.
In voorliggend stedenbouwkundig plan heeft het college zo goed mogelijk invulling gegeven aan de doelstellingen in het gebied en de door de raad vastgestelde structuurvisie, met oog voor de belangen van de spoorse partijen, omwonenden, de visie van de CRK&M en de supervisor. In navolgende alinea’s wordt nog kort ingegaan op een aantal punten uit het aanvullend advies. Veel antwoorden zijn reeds gegeven in de reactie zoals terug te lezen in bijlage 3 bij de raadsstukken.

Nieuwe stedelijke ruimte
Het Bruisend Hart is gelegen in een overgangsgebied van het stedelijkere stationsgebied naar de kleinschaligere tuinstad opzet van Hilversum Oost. Een volwaardige stationsentree vraagt om functies zoals een inpandige fietsenstalling met 2.500 plaatsen, waarvoor een bepaalde footprint van een stationsgebouw benodigd is. Om deze functies mogelijk te maken, de belangen van spoorse partijen te borgen (6 meter zone o.a.) en het doorlopen participatietraject te respecteren is het van belang om de rooilijnen vast te leggen in het stedenbouwkundig plan. Ook is het een zeer kansrijke locatie om mensen te laten wonen en werken, dichtbij een OV-knooppunt. Om deze redenen is ervoor gekozen om de stedelijke en de kleinschaligere tuinstad opzet te laten samenkomen in dit gebied.

De bouwhoogte van de bebouwing loopt geleidelijk op, van maximaal 15 meter aan de randen van de openbare ruimte, naar maximaal 25 meter langs het spoor. De kaders voor de vormgeving van de gebouwen werken we graag nader uit met de CRK&M bij de opstelling van het beeldkwaliteitsplan. Ook de exacte vormgeving van de openbare ruimte, met daarin een stationsplein, buurttuin en de stadstuin kan in gezamenlijk overleg worden uitgewerkt bij de opstelling van het inrichtingsplan openbare ruimte, medio 2026. De beoogde functies in de openbare ruimte zoals wateropvang en ontspanning kunnen hierin juist goed samen een plek krijgen.

Stadskamer
In bijlage 3 bij de raadsstukken is reeds toegelicht waarom een andere keuze wordt gemaakt over de vormgeving van dit bouwvolume. Het is niet wenselijk om het bouwvlak "*op te rekken tot het bouwvlak in de structuurvisie (model C)*". Het zou geen recht doen aan het doorlopen participatieproces en maakt de realisatie van de stadstuin onmogelijk. In het stedenbouwkundig plan dient juist de keuze gemaakt te worden waar de rooilijnen van de gebouwen komen te liggen.

Architectonisch ontwerp stationsgebouw
De CRK&M adviseert om voor het bouwvlak van het stationsblok één maximale hoogte aan te geven en één maximale bruto oppervlakte. Dit is onwenselijk omdat het hoogteaccent van 25 meter uitsluitend passend is aan de spoorzijde. Het is wel mogelijk om bij de omgevingsplanwijziging bijvoorbeeld twee maximale bouwhoogtes op te nemen voor het stationsgebouw; 25 meter aan de spoorzijde en 15 meter aan de pleinzijde. Het opnemen van een maximale bruto oppervlakte kan ook worden meegenomen in de omgevingsplanwijziging. Op de overige aspecten is reeds in bijlage 3 toelichting gegeven.

Routes door het gebied
In een stedenbouwkundig plan dienen keuzes gemaakt te worden over de hoofdroutestructuur.
Alle keuzes uitstellen is daarom geen optie. De opzet van de routes is daarom opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Het ontwerpen van bochten, kruisingen en oversteekplaatsen zal plaatsvinden bij de opstelling van het inrichtingsplan openbare ruimte. Uiteraard is nu al gekeken naar de verkeersveiligheid en het samenspel van de verschillende verkeersdeelnemers. We zien goede mogelijkheden om alle verkeersdeelnemers in het gebied een veilige plek te bieden. Voetgangers kunnen zich zowel langs de randen van het gebied op trottoirs verplaatsen, als door het buurtpark en het stationsplein. Voor fietsers kan een vrij liggende hoofdfietsroute worden aangelegd, met een minimaal aantal kruisingen. Er zal een veel veiligere en overzichtelijkere situatie ontstaan dan nu het geval is.
De noord-zuid verbinding dient ook te blijven bestaan voor fietsers die van de Kleine Drift naar de Noorderweg willen en andersom. Dit zijn er momenteel ongeveer 1200 per etmaal. Hiermee is het de minst drukke route van de drie fietsroutes door het gebied. Om deze reden worden geen problemen voorzien in combinatie met het stationsplein en de aansluiting op de Larenseweg.

Monument en cultuurhistorie
De CRK&M geeft aan dat het voormalige hoofdstuk 4 "Het verhaal van de plek" ontbreekt in de eindversie van het plan. De inhoud van dit hoofdstuk komt in de eindversie terug in hoofdstuk 3 en in bijlage 1.2 (Bijlage A: Verhaal van de plek) bij de raadsstukken.
In overleg met de CRK&M zullen we de komende tijd bekijken hoe het monument op de Larenseweg 2 (de Uitspanning) het beste ingepast kan worden. Indien het tot een kwaliteitsverbetering leidt als het gebouw iets verder van het stationsgebouw afkomt, kan dit overwogen worden. Hiervoor kunnen dan ruimere mogelijkheden worden opgenomen in de omgevingsplanwijziging.

Tot slot
Het advies van de CRK&M van 25 april 2024 geeft geen aanleiding om wijzigingen voor te stellen in het voorliggende stedenbouwkundig plan Bruisend Hart.

Met de opstelling van het beeldkwaliteitsplan, de omgevingsplanwijziging en het inrichtingsplan openbare ruimte zijn er nog voldoende mogelijkheden om diverse zorgpunten van de CRK&M weg te nemen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
mr. C.P. Torres Barrera	dr. ir. G.M. van den Top

Advies CRK&M, "Stedenbouwkundig Plan Bruisend Hart, versie 26 maart 2024", d.d. 25 april 2024

Op 15 februari 2024 heeft de commissie een uitgebreid advies gegeven op het Stedenbouwkundig Plan Bruisend Hart, versie 9 februari 2024. Hierna is het stedenbouwkundig plan aangepast en is er een "verwerking advies CRK" opgesteld door de gemeente en aan de CRK&M meegegeven. Het aangepaste "Stedenbouwkundig Plan Bruisend Hart, versie 26 maart", dat nu voorligt ter vaststelling door de raad, is niet de versie waarop door de CK&M is geadviseerd en de commissie heeft ook geen formele vraag gekregen om over deze laatste versie van 26 maart te adviseren.
De commissie realiseert zich dat de eerdere advisering grotendeels ook op deze versie van toepassing is maar zij zou graag eventuele verschillen en de verwerking van eerdere opmerkingen tot uitdrukking willen laten komen in een geactualiseerd advies passend bij deze laatste versie van het stedenbouwkundig plan van 26 maart jl.
Omdat er geen formele adviesvraag aan de commissie is gesteld doet zij dit op eigen initiatief zodat het juiste advies bij de juiste stukken kan worden gevoegd.

De commissie wil verder graag opmerken dat zij zich realiseert dat het Stedenbouwkundige Plan middels een intensief participatie traject tot stand is gekomen en dat een vastgesteld stedenbouwkundig plan een voorwaarde is voor vervolgstappen.

Advies
De commissie heeft fundamentele kritiek over de stedenbouwkundige opzet. Dit is gedeeltelijk terug te voeren op het model uit de Structuurvisie Bruisend Hart waarmee verder is gegaan. Dit blijkt in de nadere uitwerking een model te zijn waarin vrij essentiële ruimtelijke knelpunten naar voren komen en er een complexe opgave is ontstaan. In de ogen van de commissie geeft het voorliggende stedenbouwkundige plan géén helder en overtuigend antwoord op deze complexe opgave.

De commissie begrijpt de wens om de buurt in het ontwerpproces te betrekken en om eigenaarschap van plekken te creëren. Ook begrijpt zij de wens om de tunnel niet verder te verlengen en om wijde zichtlijnen richting het park te creëren. Met de voorgestelde volumes en rooilijnen ontstaat er echter géén coherente stedelijke ruimte. Er is onvoldoende sprake van pleinwanden en er ontstaan allerlei onlogische spanningen tussen hoogstedelijke en meer tuinstad-achtige bouwvolumes en bouwtypologieën. Bovendien levert het plan géén heldere openbare ruimte op.

Verder is de commissie niet overtuigd van de uitwerking 'van groen plein naar groene tuinen'. Een stationsplein is per definitie een heel stedelijke ruimte met veel verkeer en mensen die er niet wonen. Dat vergt een zekere stevigheid. Het idee van een buurttuin vraagt om het tegenovergestelde. De nu getoonde oplossing is conceptueel en ruimtelijk niet overtuigend en leidt tot een onlogische routing door het gebied en levert veel knelpunten op.

De commissie begrijpt de wens om kruisende verkeersbewegingen bij de Zuiderweg en de Kleine Drift uit elkaar te halen maar de voorgestelde fietsroute (oost-centrum) en de opdeling in twee tuinen levert een versplintering van het plangebied op, met meerdere verkeerskruisingen i.p.v. een helder ingedeelde openbare ruimte.

In het plan loopt de fietsroute door de stadstuin van en naar de tunnel en heeft de buurttuin, horende bij het monument (De Uitspanning, Larenseweg 2), zowel een waterfunctie (wadi) en een horeca- en buurtfunctie. Dit zijn functies die niet goed samengaan en om in de buurttuin te komen moeten mensen, vooral kinderen, uit de buurt drukke verkeersroutes over.

De commissie leest in de "verwerking advies CRK&M" dat de gemeente *meer concrete verbinding tussen historie en stedenbouwkundig plan voor de toekomst van dit gebied in het SP heeft opgenomen, en dat deze verbinding is gemaakt door de historische analyses in meerdere hoofdstukken te verwerken*. De commissie ziet dat in hoofdstuk 3 wordt uitgelegd hoe de opgaven in

het gebied vanuit het verleden zijn ontstaan. Toch blijft het te summier en wordt het getoond in een paar schematische schetsjes. De kaarten en ruimtelijke analyses van de dynamische geschiedenis (paragraaf 4.1) uit de versie van 9 februari missen nu in deze versie en is hoofdstuk 4 “Het verhaal van de plek” nagenoeg komen te vervallen. Dit verbaast de commissie, aangezien zij herhaaldelijk heeft gewezen op het ontbreken van de cultuurhistorische analyse van de plek, de architectuur en de stedenbouw. De commissie constateert daarbij dat analyse soms wordt verward met inventarisatie. In paragraaf 4.3 worden twee cultuurhistorisch waardevolle panden besproken (“om weer opnieuw tot leven te brengen”) maar mist verdere analyse onder welke voorwaarden de bestaande bebouwing (aan Larenseweg en driehoek Larenseweg-Kleine Drift-Zuiderweg) door nieuwbouw kan worden vervangen.

De commissie constateert dat in de uiteindelijke stedenbouwkundige opzet en randvoorwaardenkaart (p.25) de knelpunten, die de Structuurvisie al had, niet zijn opgelost maar op sommige plekken juist zijn versterkt. Hieronder wordt dit nader toegelicht:

1. De commissie is van mening dat het essentieel is om heldere en wellicht ‘brutale’ keuzes te maken. Zo heeft bijvoorbeeld de lage, tuinstedelijke bebouwing langs de Zuiderweg een “tegenover” nodig, waarmee de straat voltooid wordt. Een relatief laag gebouw met veel entrees levert voor de straat meer eigenaarschap van de plek op dan een stedelijke openbare ruimte. Hetzelfde geldt voor de straatruimte aan de Larenseweg.
2. Concreet adviseert de commissie om het bouwvlak voor het zuidelijke volume op te rekken tot het bouwvlak in de structuurvisie (model C). Op deze wijze ligt de rooilijn of bouwveld nog niet vast en kan bij de verdere uitwerking richting het omgevingsplan de exacte contour bepaald worden.

   Tevens adviseert de commissie om een steviger en formeler ontwerp voor de openbare ruimte te maken, bijvoorbeeld met een omheinde buurttuin midden op het plein waar de hekken ‘s avonds dicht gaan, buiten de hekken stedelijk en binnen de hekken groen en rustig.

3. De commissie is niet overtuigd van de vorm van het grote bouwblok met de stationshal. Er worden allerlei ingewikkelde voorschriften gemaakt voor de toe te passen hoogtes. In de praktijk lijkt het haast onmogelijk om op basis daarvan nog een goed architectonisch ontwerp te maken dat als vanzelfsprekend op het plein en de nieuwe stationsomgeving landt. Er zijn grote twijfels over de woonkwaliteit en maatvoering van het stationsblok. De gesuggereerde maat van het binnenterrein in relatie tot de bouwhoogte lijkt problematisch. Bezonning, ontsluiting en geluidsbelasting zullen eerst verder uitgezocht moeten worden. De commissie ziet in het SP een te grote programmatische druk op dit planonderdeel. Verder is het de commissie niet duidelijk hoe de 6 meter brede strook tussen station en het stationsblok een goede ruimte kan worden.

   Concreet adviseert de commissie om voor het bouwvlak van het stationsblok één maximale hoogte aan te geven en één maximaal bruto oppervlakte. Op deze wijze ontstaat er ruimte om na vaststelling van het stedenbouwkundig plan nog een verfijningslag te maken in de opbouw van de massa met behoud van het gestelde programma. De reeds vermelde heldere richtlijn om aan te sluiten op de context blijft daarbij als toetsingskader van kracht. Deze vervolgstap kan leiden tot een bouwenvelop en een kavelpastpoort zoals gebruikelijk is in 1221. Ook is de vraag of de rooilijn van het bouwvlak ter hoogte van Larenseweg en pleinzijde hard moet zijn. Met name deze hoek (ingang fietsparkeren/café Dudok/monument Larenseweg 2) zou door de knik in de gevel vanwege het scheppen van ruimte, voor een goede doorstroming, een aanpassing behoeven.
   De commissie adviseert hier om meer vrijheid aan de ontwerpers in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan te geven.

4. De routes over het plein zijn een complexe opgave en zijn nog niet erg logisch. De commissie heeft eerder negatief geadviseerd op de “auto te gast” en dat doet zij nog steeds. Daarnaast komen bij het knooppunt/hoek (ingang fietsparkeren/café Dudok/monument Larenseweg 2) belangrijke bewegingen bij elkaar, waarbij haakse bochten voor fietsers worden voorgesteld. De commissie is er nog niet van overtuigd dat de voorgestelde routes nu optimaal zijn, zeker met een toename van het aantal verkeersdeelnemers. Zij ziet hier nog een grote noodzaak voor verdere analyse en onderzoek om van “schema” naar “inrichtingsplan” te komen.

   Concreet adviseert de commissie om de “auto te gast” te heroverwegen. En de beslissing over al dan niet een “auto te gast” uit te stellen tot de vaststelling van het buitenruimteplan. Op deze wijze kan nadere studie uitgevoerd worden over nadere inpassingsmogelijkheden en risico’s voor de verkeersveiligheid en kwaliteit van de hoofd fietsroute. De commissie adviseert ook om de fietsroute dwars over het stationsplein (noord-zuid) nader te bestuderen. Dit zal een belangrijke route worden die in het plan al drie kruisingen heeft, waarvan de haakse bocht met de Larenseweg hierboven al benoemd is, en geen vast profiel over het stationsplein heeft.

5. Het streven is om het monument aan de Larenseweg 2 te restaureren. De commissie ondersteunt de restauratieplannen en de wens om deze ‘uitspanning’ in ere te herstellen. De huidige positie staat wel op gespannen voet met de fietsroute over het Stationsplein. Inmiddels is de commissie op de hoogte van het feit dat de dit monument in dusdanig slechte staat is dat het mogelijke herbouwd zal moet worden. De commissie is in dat geval van mening dat de plek heroverwogen zou moeten worden en dat een nieuwe plek in het plangebied tot de mogelijkheden zou moeten behoren. Het gebouwtje komt in het voorgelegde plan erg dicht op het stationsgebouw te staan waardoor er ten aanzien van schaal en positie een onlogische situatie ontstaat.

Tot slot
De commissie heeft zich in dit advies geconcentreerd op de meest fundamentele punten. Voor de verdere aanbevelingen en aandachtspunten verwijst zij naar het advies van 15 februari 2024. waarmee dit advies onlosmakelijk is verbonden.