

Technische vragen voor de raadscommissievergadering Ruimtelijke Ordening en Projecten van 17 april 2024 agendapunt 3.

Vragen van : **Democraten Hilversum**
Aan wethouder : **A.R.C. Scheepers**
Over : **Bruisend Hart**

Geacht college,

Ter voorbereiding op de commissievergadering a.s. woensdag 17 april (**Bruisend Hart**), hebben wij de volgende vragen:

Bij de beeldvormende sessie vertelde de wethouder dat Hilversum in NS-jargon een mega-station heeft en meer reizigers verwerkt dan Arnhem.

Volgens de meest actueel gedeelde data van de NS (uit 2022) is het aantal reizigers per dag in Arnhem 37482 en in Hilversum 21933. Dus er komen per dag veel minder reizigers op station Hilversum dan in Arnhem.

(bron: <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/hilversum?dtYear=2022>)

En wie nu de reizigersaantallen afzet tegen de NS-classificatie ziet dat Hilversum geen mega maar een plus station heeft. Arnhem heeft wel een megastation.



The screenshot shows the ProRail website's 'Stationsklasse' page. The header includes the ProRail logo and navigation links: Stations, Voorzieningen, Beheer, Projecten, and Beleid. A 'Zakelijk' (Business) link is also visible. The main heading is 'Stationsklasse'. Below it, a paragraph states: 'De stations zijn onderverdeeld in vijf klassen, gebaseerd op o.a. de aantallen in- en uitstappers per dag.' (The stations are divided into five classes, based on, for example, the number of boardings and alightings per day). A bulleted list follows:

- Halte; Maximaal 1.000 in- en uitstappers per dag, geen liften of roltrappen of als de oppervlakte van de aanwezige transferruimte kleiner is dan 2.000 m2, waarvan minder dan 20% overkapt;
- Basis; Tussen 1.000 – 10.000 in- en uitstappers. Of als er liften en/of roltrappen aanwezig zijn;
- Plus; Tussen 10.000 – 25.000 in- en uitstapper;
- Mega; Tussen 25.000 – 75.000 in- en uitstappers;
- Kathedraal; Meer dan 75.000 in- en uitstappers.

bron: <https://stations.nl/over-stations/stationsklasse/>

Vraag: wat is de waarde van de beeldvormende informatie als die informatie een onjuist beeld schetst?

De Spoorse partijen schrijven in hun reactie op het Bruisend Hart plan: "Ofschoon het in lijn is met de stedenbouwkundige ambities, komt een vergroting van het station niet voort vanuit een capaciteitsvraag vanuit het reizigersperspectief, dus ontbreekt vooralsnog een passende financiering vanuit de rijksoverheid."

Vraag: *waarom past het college de stedelijke ambities op en rond het station niet aan op de maat en schaal van realistische reizigersaantallen en voorkomt het zo tevens het bij de financiering zonder rijksbijdragen te moeten stellen?*

Vraag *mbt verkeer. Wie het wegvak op de negen punten vergelijkt in de referentie-situatie van 2040 met het uitvoeren van variant drie ziet 5 verslechtingen. Waarom zouden we dan variant 3 moeten uitvoeren?*

[Zie Bijlage 4.2 Memo verkeersonderzoeken, figuur 1 'Verkeersintensiteiten op wegen in verkeersmodel, aantal motorvoertuigen per etmaal en verschillen ten opzichte van elkaar.']

Over de rol van de supervisor. *"Voorstellen voor afwijkingen en wijzigingen (bijvoorbeeld voor hoogte of gebruik) op het omgevingsplan zijn voorstelbaar mits ze de ambities van het stedenbouwkundig plan versterken of verrijken. Daarbij geldt dat afwijkingen de goedkeuring moeten hebben van de supervisor en indien nodig worden voorgelegd aan de gemeenteraad."* Bijlage 1, p. 51

Bij het Beeldkwaliteitsplusplan in 1221 stond een vergelijkbare passage dat de supervisor na een raadsbesluit nog kon afwijken van hetgeen was besloten. Dit werd onwenselijk geacht en gewijzigd in "De supervisor/CWM kan altijd adviseren af te wijken waar dat de kwaliteit ten goede komt."

Vraag: *kunt u toezeggen deze passage te wijzigen in 'De supervisor/ CRK+M kan altijd adviseren af te wijken waar dat de kwaliteit ten goede komt. Afwijkingen zullen worden voorgelegd aan de raad.'*

Vraag: *bij de beeldvormende sessie werd de huidige met de toekomstige situatie mbt de sociale veiligheid vergeleken. Kort door de bocht: nu onveilig, straks veilig. Nu geen toezicht, straks toezicht. Maar wat levert meer toezicht op: vrij uitzicht vanaf het perron op het hele plein tot aan de gevels van winkels en huizen in combinatie met een stationsuitgang? Of twee nieuwe gebouwen die het zicht vanaf het perron ontnemen? En met de vraag of niet een van die nieuwbouwgevels nog blind is ook?*

De intentie is ook om verrommeling tegen te gaan, van bijvoorbeeld zwerffietsen.

Vraag: *waarom wil de gemeente 500 fietsen op het maaiveld laten parkeren ipv alles onder het maaiveld?*

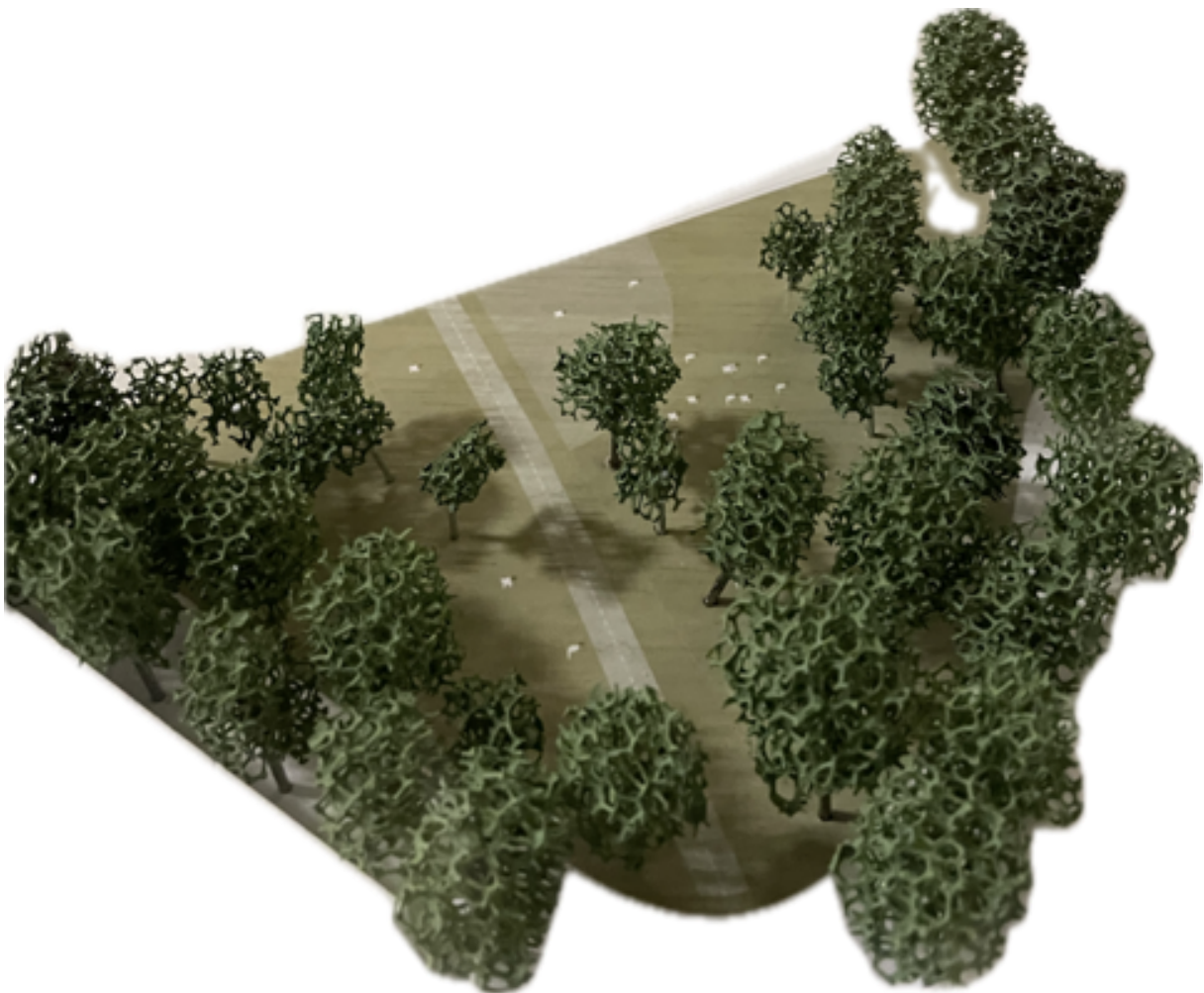
De feedback van de CRKM, Spoorse partijen en supervisor is helder en kritisch.

- CRKM: *"Inhoudelijk heeft de commissie principiële twijfels over de stedenbouwkundige opzet." (...) De "knelpunten, die de Structuurvisie al had, niet zijn opgelost maar op sommige plekken juist zijn versterkt."* Uit: Advies CRK&M, d.d. 15 februari 2024

- Spoorse partijen: *"De programmering in de bouwblokken is voor deze fase wat ons betreft te concreet verbeeld en beschreven, zowel wat betreft de functionele haalbaarheid, zie eerdere opmerkingen over wonen, als financiële haalbaarheid." (...) "In de planvorming staat de vergroening centraal. Een prachtig statement dat onder druk komt te staan door de voorzieningen, het verkeer en het programma dat hier bedacht is." (...) "Een strategie voor de inrichting in aansluiting op de groene radialen lijkt bovendien te ontbreken." (...) "Er wordt uitgebreid toegelicht wat het STOMP-principe inhoudt: in werkelijkheid wordt de planvorming nog steeds niet vanuit de voetganger (Stappen) aangevlogen, dicteert de fietsverbinding voor een groot deel de oost- westverbinding en de inrichting van het maaiveld en speelt de auto nog steeds een dominante rol."* Bureau Spoorbouwmeester, NS Stations en ProRail, 26-2-2024

-Supervisor: *"Maak GEEN auto-te-gast straat tussen Larenseweg en Zuiderweg." (...) "Maak GEEN klein bouwvolume aan de spoorzijde." (...) "Doe meer onderzoek naar vorm en functie van het grote bouwvolume aan de spoorzijde, alvorens één mogelijke invulling vast te leggen."*, Supervisor Spoorzone Hilversum, 5 maart 2024

Vraag: kunt u in een tabel aangeven welke concrete wijzigingen zijn aangebracht op basis van de feedback van de Spoorse partijen, de supervisor en de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Monumenten tussen februari/maart en nu, amper een maand later?



Bij de entree van het raadhuis staat een maquette van het stationsgebied. Het Oosterspoorplein is zichtbaar als een groen plein. De raad uitte eerder de wens het stenige plein te vergroenen. En in de Gebiedsagenda 1221 is in samenspraak met bewoners bepaald dat het Oosterspoorplein onbebouwd blijft en uitnodigt voor vergroening.

Vraag: *als het niet de bewoners en niet de raad was wie heeft dan bedacht dat het plein bebouwd zou moeten worden?*

Conceptantwoord -penvoerder is: Rob van den Boer 06-38712512 Joram Grünfeld 06-18878402

Democraten Hilversum heeft technische vragen gesteld over agendapunt 2 van de commissie van d.d. 17 april 2024. De vragen en de antwoorden daarop vindt u hieronder.

Vraag: *wat is de waarde van de beeldvormende informatie als die informatie een onjuist beeld schetst?*

Antwoord: Er is geen onjuist beeld geschetst tijdens de beeldvormende sessie. De data die u aanhaalt uit het jaar 2022 geven een vertekend beeld omdat er in het eerste kwartaal nog Corona maatregelen in Nederland van kracht waren. Als u de cijfers in hetzelfde dashboard bekijkt uit 2019 (voor Corona) komen daar 31.692 reizigers uit. Daarmee valt Hilversum in stationsklasse mega.

Vraag: *waarom past het college de stedelijke ambities op en rond het station niet aan op de maat en schaal van realistische reizigersaantallen en voorkomt het zo tevens het bij de financiering zonder rijksbijdragen te moeten stellen?*

Antwoord: De plannen zijn gebaseerd op realistische reizigersaantallen. Hierbij is ook gebruik gemaakt van reizigersprognoses van ProRail over de te verwachten groei tot 2050.

Vraag mbt *verkeer. Wie het wegvak op de negen punten vergelijkt in de referentie-situatie van 2040 met het uitvoeren van variant drie ziet 5 verslechteringen. Waarom zouden we dan variant 3 moeten uitvoeren?*

Antwoord: Het niet aanleggen van een autoverbinding tussen de Larenseweg en de Zuiderweg (variant 1) leidt tot een grotere verkeerstoename op de Jan van der Heijdenstraat. Variant 3 zorgt voor een evenwichtigere verdeling van verkeersstromen door de wijk. Om deze reden en om vast te houden aan het door de raad aangenomen amendement (A22-45) is het stedenbouwkundig plan uitgewerkt in lijn met de vastgestelde structuurvisie.

Vraag: *kunt u toezeggen deze passage te wijzigen in 'De supervisor/ CRK+M kan altijd adviseren af te wijken waar dat de kwaliteit ten goede komt. Afwijkingen zullen worden voorgelegd aan de raad.'*

Antwoord: Dit betreft geen technische vraag.

Vraag: *bij de beeldvormende sessie werd de huidige met de toekomstige situatie mbt de sociale veiligheid vergeleken. Kort door de bocht: nu onveilig, straks veilig. Nu geen toezicht, straks toezicht. Maar wat levert meer toezicht op: vrij uitzicht vanaf het perron op het hele plein tot aan de gevels van winkels en huizen in combinatie met een stationsuitgang? Of twee nieuwe gebouwen die het zicht vanaf het perron ontnemen? En met de vraag of niet een van die nieuwbouwgevels nog blind is ook?*

Antwoord: Het Oosterspoorplein is op dit moment alleen in gebruik als fietsroute, wandelroute naar het station en als fietsenstalling. Er is geen link met de functies in de naastgelegen gebouwen aan de Kleine Drift (laagwaardige winkels) en de woningen aan de Zuiderweg. Het nieuwe plan maakt de verbinding tussen de gebouwen en de buitenruimte; de Stadskamer met de stadstuin en de Uitspanning met het buurtpark. Hierdoor ontstaat er meer levendigheid en sociale controle. De gebouwen krijgen een mix van functies met zicht op de buitenruimte, waardoor op alle momenten op de dag mensen aanwezig zijn die het gebied van sociale controle voorzien. Er blijven doorzichten vanaf het perron aanwezig en er komen geen blinde gevels richting de openbare ruimte.

Vraag: *waarom wil de gemeente 500 fietsen op het maaiveld laten parkeren ipv alles onder het maaiveld?*

Antwoord: Alle 2.500 fietsparkeerplekken komen in pandig in het nieuwe stationsgebouw. Voor een optimale routing in dit stationsgebouw zit de stalling op -1 en op begane grondniveau. Voor OV-reizigers komt geen stallingsruimte meer voor fietsers in de buitenruimte.

Vraag: *kunt u in een tabel aangeven welke concrete wijzigingen zijn aangebracht op basis van de feedback van de Spoorse partijen, de supervisor en de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Monumenten tussen februari/maart en nu, amper een maand later?*

Antwoord: In bijlage 3 bij het raadsvoorstel is uitgebreid toegelicht hoe de adviezen van deze partijen zijn verwerkt. In het kort zijn onder andere de volgende aanpassingen gedaan:

- De hoofdogaven zijn toegevoegd aan hoofdstuk 1;
- Hoofdstuk 2 “van structuurvisie naar stedenbouwkundig plan” is als nieuw hoofdstuk toegevoegd;
- In hoofdstuk 3 is de uitleg toegevoegd hoe de opgaven in het gebied vanuit het verleden zijn ontstaan;
- In hoofdstuk 3 en 5 is toelichting hoe we komen tot één stationshart van Hilversum toegevoegd;
- Paragraaf 5.1 is aangepast, onder andere met het benoemen van het aandachtsgebied voor nadere uitwerking;
- De stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart is aangepast, onder andere de bouwhoogte op de hoek van het stationsgebouw nabij Café Dudok is verlaagd naar maximaal 14 meter. Ook is de doorgang in het bouwblok aan de Larenseweg niet meer als onderbreking van de pleinwand aanwezig;
- De verhouding wonen-overige functies is aangepast van 70/30 naar 60/40 zodat er minder programmatische druk op het stationsgebouw wordt gelegd;

- Het programma van de bouwlagen -1, 0 en +1 is opgenomen in paragraaf 5.2, in plaats van het bouwprogramma van alle bouwlagen. Voor het functioneren van het gebied is het van belang om de functies van deze drie bouwlagen in het stedenbouwkundig plan grotendeels vast te leggen;
- Uitwerking van de openbare ruimte in paragraaf 5.4 is vervangen door principes op hoofdlijnen met minder detailniveau.

Vraag: *als het niet de bewoners en niet de raad was wie heeft dan bedacht dat het plein bebouwd zou moeten worden?*

Antwoord: Met de vaststelling van de Structuurvisie Bruisend Hart in juni 2022 heeft de raad besloten dat het Oosterspoorplein bebouwd gaat worden en dat de groene ruimte wordt gecreëerd in de driehoek Larenseweg-Kleine Drift-Zuiderweg.