

VOORSTEL

zaaknummer: 361615
afdelingsnaam: BU-Project
steller: Maud Naaijkens
onderwerp: Stedenbouwkundig programma van eisen stationsgebied

Voorstel

Het Stedenbouwkundig programma van eisen voor het stationsgebied vast te stellen.

Samenvatting

In de centrumvisie (vastgesteld d.d. 18 november 2015) zijn doelen voor het stationsgebied geformuleerd. Met de stedenbouwkundige visie 'Stationsgebied Hilversum' van bureau Okra (november 2015) wordt een eerste invulling gegeven aan deze doelen. De visie van Okra is een eerste 'potloodschets' die verder moet worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Het stedenbouwkundig plan is vervolgens de onderlegger voor het maken van een nieuw bestemmingsplan. Voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan moeten we als gemeente naast onze doelen (zoals opgenomen in de centrumvisie) ook formuleren wat onze eisen en wensen zijn. Deze eisen en wensen zijn opgenomen in bijgevoegd Stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE). Het SPvE ligt met dit voorstel ter vaststelling aan u voor.

Probleemstelling/doel

Doel van het project

In de vastgestelde centrumvisie is het stationsgebied benoemd als een gebied waar vernieuwing noodzakelijk is. Doel is:

- creëren van een goede ruimtelijke en functionele verbinding tussen het stationsgebied en het centrum met een onbelemmerde doorgang voor voetgangers, fietsers en auto's
- het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven
- de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren
- duurzaamheid een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied
- de identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/ architectuur, groen) zichtbaar te maken.
- een aangenaam welkom in de mediastad realiseren

Doel van het SPvE

Het doel van het SPvE is om een stedenbouwkundig bureau een heldere opdracht mee te geven voor het maken van een stedenbouwkundig plan. Er staat in wat in ieder geval in het stedenbouwkundig plan moet worden opgenomen (eisen), wat we graag willen, waar ontwerp vrijheden zitten.

Argumenten

- Het SPvE borduurt voort op de uitgangspunten, ambities en doelen zoals die in de centrumvisie geformuleerd zijn en in de visie van Okra verbeeld zijn. De centrumvisie en de visie van Okra zijn als uitgangspunt gehanteerd voor het opstellen van het SPvE.
- Voor het maken van een nieuw bestemmingsplan is een stedenbouwkundig plan nodig. De visie van Okra is nog niet voldoende. Dit is een 'eerste potloodschets' waarin nog vele punten nader moeten worden uitgewerkt (zoals het busstation, de fietsenstalling, de bouwblokken), dat gebeurt in het stedenbouwkundig plan.
- Het SPvE is afgestemd met professionele stakeholders die direct belanghebbend zijn in het gebied (NS, Prorail, taxibedrijven, Provincie Noord-Holland, HOV-projectorganisatie, Connexxion, eigenaar Teleac gebouw)
- Voor het woningbouwprogramma zijn de uitgangspunten uit de woonvisie aangehouden.
- Het SPvE moet nu worden vastgesteld om tijdig een nieuw bestemmingsplan te hebben (voordat het voorbereidingsbesluit verloopt), ook al is nog niet alles tot in detail voldoende uitgezocht/ onderzocht. Technische aspecten komen op een later moment in het proces aan de orde. Daarnaast kunnen diverse zaken nader onderzocht worden parallel aan het opstellen van het stedenbouwkundig plan, zoals voor parkeren (zie toelichting bij paragraaf kanttekeningen).
- Het gebied waarover bijgevoegd SPvE gaat en het stedenbouwkundig plan voor wordt gemaakt is kleiner dan het projectgebied. In onderstaande figuur 1 is het projectgebied aangegeven, dat loopt van Beatrixtunnel tot en met de kleine spoorbomen. In figuur 2 is het gebied aangegeven voor het SPvE en het nog op te stellen stedenbouwkundig plan. De planonderdelen uit de visie die alleen betrekking hebben op de openbare ruimte (Koninginneweg en Kleine Spoorbomen) vallen buiten de opgave voor het stedenbouwkundig plan, omdat dit meer een verkeerskundige opgave is. Het ontwerp hiervoor wordt door een verkeerskundige gemaakt parallel aan het opstellen van een het stedenbouwkundig plan.

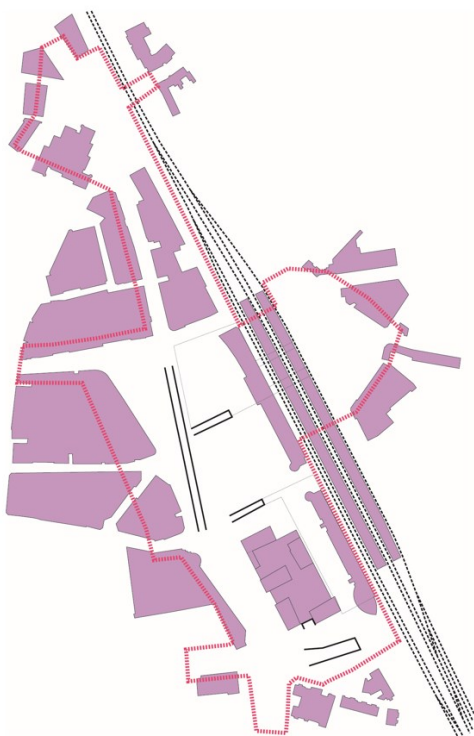


Fig. 1 Afbakening project Stationsgebied

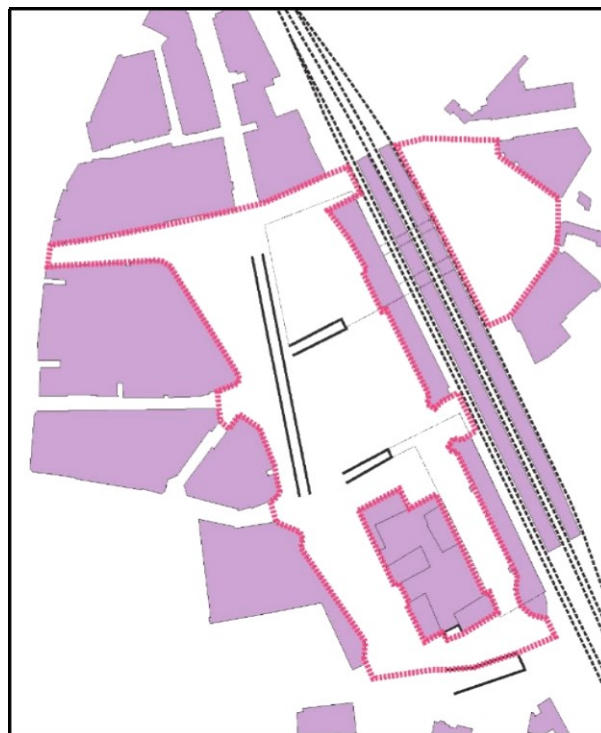


Fig. 2 Afbakening gebied SPvE en stedenbouwkundig plan

Kanttekeningen

Risico's

- **De snelheid** waarmee een nieuw bestemmingsplan voor het gebied moet worden opgesteld is een risico. Er is weinig tijd voor het betrekken van stakeholders, ontstaat er voldoende draagvlak? Bepaalde processen lopen parallel aan elkaar met het risico op fouten. De snelheid is nodig vanwege het voorbereidingsbesluit (voor augustus 2017 moet een ontwerpbestemmingsplan ter inzage zijn gelegd dat vervolgens binnen 3 maanden door de gemeenteraad wordt vastgesteld).
- In de centrumvisie is opgenomen dat het wenselijk is de **centrumring te verleggen**. Het SPvE gaat uit van het verleggen van de centrumring. De Koninginneweg en kleine spoorbomen maken geen onderdeel uit van dit SPvE. Dat geeft de gelegenheid om e.e.a. verkeerskundig verder uit te zoeken en naar oplossingen bij de kleine spoorbomen te zoeken (alternatief voor het deels afsluiten van de kleine spoorbomen zou kunnen zijn het verleggen van de centrumring via de Huizerstraat). Het verleggen van de Schapenkamp richting Koninginneweg is een heel bepalend uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan. Naderhand aanpassen van dit uitgangspunt heeft grote consequenties.
- Het **twee richtingsverkeer** terugbrengen op de Schapenkamp en Koninginneweg en het deels afsluiten van de kleine spoorbomen is opgenomen in de centrumvisie maar er is nog geen expliciet besluit over genomen, daarvoor moet nog e.e.a. uitgezocht worden (zoals de extra geluidsbelasting en de benodigde maatregelen en financiële consequenties daarvan). Indien besloten wordt toch geen twee richtingsverkeer op de Schapenkamp door te voeren heeft dat geen grote consequenties voor het stedenbouwkundig plan, dit kan er dan relatief eenvoudig op worden aangepast. De Koninginneweg en kleine spoorbomen maken geen onderdeel uit van dit SPvE en het stedenbouwkundig plan, waardoor een ander besluit hierover geen consequenties heeft voor het stedenbouwkundig plan. Streven is een besluit over twee richtingsverkeer en (deels) afsluiten kleine spoorbomen te nemen tegelijk met de vaststelling van het stedenbouwkundig plan.
- **Oosterspoorplein**: is eigendom van NS. NS is sowieso een belangrijke stakeholder met wie de plannen verder uitgewerkt moeten worden, maar voor het Oosterspoorplein is toestemming nodig van NS (als eigenaar van de grond).

Alternatieven/ discussiepunten

- **Beeldkwaliteit**: de Adviescommissie Ruimtelijke kwaliteit (ARK) ziet qua referentiebeeld voor de nieuwe bebouingswanden een monumentale opzet zoals bij het Mercatorplein in Amsterdam (Berlage, zie figuur hieronder). In het SPvE is daar niet voor gekozen, daarin is opgenomen dat de bebouingswanden gevormd moeten worden door een pandsgewijze bebouwing in variërende hoogtes en met vrijwel allemaal een verscheidenheid in kapvormen. Daarmee wordt stedenbouwkundig gezien een voortzetting van de straten vanuit het centrum bewerkstelligd, waar de bebouwing ook pandsgewijs is, waardoor de aansluiting met het centrum wordt versterkt. Daarnaast is vanuit de beleving van de voetganger een pandsgewijze bebouwing aangenamer dan grotere eenheden.



- **Parkeernorm:** in het SPvE is de parkeernorm opgenomen zoals die in het nieuwe parkeerbeleid (nog door u vast te stellen) is opgenomen. We krijgen signalen van marktpartijen dat deze parkeernorm voor het stationsgebied te hoog is. Momenteel wordt marktonderzoek hiernaar verricht. Mocht naar aanleiding daarvan blijken dat met een lagere parkeernorm kan worden volstaan dan zal dit ter vaststelling aan u worden voorgelegd als het stedenbouwkundig plan gereed is.
- **Beperking doorrijhoogte:** een verdiepte ligging van de Schapenkamp is mogelijk indien een beperkte doorrijhoogte wordt geaccepteerd (3,5 meter, vergelijkbaar met de Beatrixtunnel). Vrachtverkeer met de bestemming centrum zal een alternatieve route moeten gebruiken of er moet een alternatief gezocht worden voor het toelaten van grote vrachtwagens in het centrum. In het vervolgproces zal dit met betrokken stakeholders verder onderzocht moeten worden. Het SPvE gaat er vanuit dat een beperkte doorrijhoogte van 3,5 meter acceptabel is.
- **Fietsen:** in het SPvE is opgenomen dat er in het stedenbouwkundig plan een ondergrondse fietsenstalling van 7.000 plaatsen moet worden opgenomen. De prognose van Prorail is dat er in 2030 een aantal van 5.900 fietsplaatsen nodig is en wij ca 500 fietsplaatsen voor centrumbezoek nodig hebben. Aangezien daadwerkelijke realisatie van een fietsenkelder nog ver weg is, is het verstandig nu in het stedenbouwkundig plan meer ruimte te reserveren. Op een later moment de stalling kleiner maken is makkelijker dan later in het planproces een uitbreiding inpassen.

Financiën

Bij de besluitvormingsstukken over de visie en het projectplan is een overzicht gegeven van de voorbereidingskosten en is een kosten- en opbrengstenraming toegevoegd gebaseerd op het realiseren van de visie. De externe kosten voor het opstellen van het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en de benodigde onderzoeken worden gedekt door het voorbereidingsbudget. Het maken van een ruimtelijk plan (van visie naar stedenbouwkundig plan tot bestemmingsplan) gaat gepaard met rekenen aan kosten- en opbrengsten. In het SPvE is opgenomen, als opdracht voor het stedenbouwkundig bureau, dat een kosten- en opbrengsten efficiënt stedenbouwkundig plan gemaakt moet worden. Daarvoor wordt de financiële raming als kader meegegeven waar de gemeente het stedenbouwkundig plan aan zal toetsen. Bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan zal een bijgestelde raming aan u worden voorgelegd. Kredietaanvraag volgt bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan.

Financiële kanttekeningen bij het SPvE

- Ondergrondse fietsenstalling: in het SPvE is opgenomen dat de fietsen ondergronds geparkeerd worden. Voor de realisatie van deze eis is het van belang niet alleen voor de ruimtelijke inpassing en dekking van de investeringskosten te zorgen maar dit integraal te bezien met handhaving en exploitatie (bijvoorbeeld eerste 24 uur gratis) en de bijbehorende kosten. Dit wordt parallel aan de uitwerking van het stedenbouwkundig plan nader uitgewerkt.
- Parkeernorm: in de financiële uitgangspunten is uitgegaan van het hanteren van de parkeernorm conform gemeentelijke parkeernormen.

Uitvoering

Planning

Het stedenbouwkundig plan wordt door twee bureau's opgesteld. De uitwerking van het openbaar gebied door bureau Okra (opsteller van de visie) en het stedenbouwkundig gedeelte door een nog te selecteren stedenbouwkundig bureau. Met de procedure voor de selectie van een stedenbouwkundig bureau is reeds gestart zodat in januari, na de vaststelling van het SPvE direct gestart kan worden met het opstellen van het stedenbouwkundig plan. Start in januari is nodig om tijdig een nieuw bestemmingsplan te kunnen vaststellen. Vervolgtraject:

- Vaststellen stedenbouwkundig plan, krediet voor realisatie van het project, uitgiftestrategie (raadsbesluit tweede kwartaal 2017)
- Besluit verkeer (raadsbesluit tweede kwartaal 2017)
- Ter inzage leggen ontwerpbestemmingsplan (collegebesluit juni 2017, raadsinformatiebrief, voorafgaand aan de ter inzagelegging zal de commissie ruimte gevraagd worden advies aan het college te geven over het ontwerpbestemmingsplan)
- Vaststellen bestemmingsplan (raadsbesluit najaar 2017)

Communicatie/ participatie

Er zijn vier type stakeholders:

- Professionele stakeholders, direct belanghebbend
- Professionele stakeholders in de omgeving
- Gebruikers stationsomgeving
- Omwonenden en bedrijven in het stationsgebied:
 - o Stationsstraat
 - o Schapenkamp
 - o Koninginneweg
 - o Wijk 'Over 't spoor'

Alle stakeholders worden betrokken bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan. Voor de start van het stedenbouwkundig plan wordt een communicatieplan opgesteld waarin per doelgroep wordt aangegeven op welke wijze ze betrokken worden. Gedacht moet worden aan workshops, informatie avonden, een conceptversie waar zienswijzen op kunnen worden ingediend.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris a.i., de burgemeester,

mr. P.G. Schulten

P.I. Broertjes

Bijlage(n)

1. Stedenbouwkundig programma van eisen Stationsgebied