

zaaknummer: 394133
afdelingsnaam: ID-BO
steller: Daniëlle Timmer
onderwerp: Stedenbouwkundig plan stationsgebied

Voorstel

1. Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vast te stellen en daarmee:
 - a) Het Stationsplein om te vormen tot een groen welkom in mediastad Hilversum, met bebouwing voorzien van woon-, werk-, winkel- en recreatieve functies;
 - b) Een veilige en obstakelvrije aansluiting te creëren vanaf het station en het Oosterspoorplein naar het centrum van Hilversum;
 - c) Het station en het centrum zo ruimtelijk weer met elkaar te verbinden;
 - d) Het fietsparkeren in (ondergrondse) stallingen vorm te geven met een directe aansluiting op het station, het Stationsplein en het Oosterspoorplein;
 - e) Een dynamisch busstation te realiseren als een zichtbare en veilige plek waar (HOV) bussen, taxi's en kiss & ride opgesteld staan;
 - f) De Stationsstraat autoluw te maken en daarmee de Groest en het Marktplaats met elkaar te verbinden;
 - g) De bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren door een verdiepte ligging in twee richtingen van de Schapenkamp;
 - h) In overleg te treden met de eigenaar van het Oosterspoorplein over een kwalitatieve impuls op het Oosterspoorplein.
2. Als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie hiervan een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin te realiseren, en daarbij:
 - a) Een zorgvuldig proces met diverse belanghebbenden in te gaan om de 'aanhechting' van het stedenbouwkundig plan Stationsgebied op de Koninginneweg nader uit te werken;
 - b) Zorg te dragen dat deze uitwerking inhoudelijk aansluit op eventuele toekomstige maatregelen bij de Kleine Spoorbomen.

In verband met de bescherming van de financiële belangen van de gemeente heeft het college op grond van met de artikelen 25, 55 en 88 Gemeentewet in samenhang gelezen met artikel 10, tweede lid onder b van de Wet openbaarheid van bestuur op "*Financiële bijlage project stationsgebied*" geheimhouding opgelegd.

Samenvatting

Het stedenbouwkundig plan is op grond van de Structuurvisie 2030 en de Centrumvisie opgesteld binnen de kaders van de visie stationsgebied Hilversum van OKRA en het stedenbouwkundig programma van eisen (vastgesteld 14 december 2016). Het plan betreft grofweg het stationsplein, het busstation, de

Schapenkamp en de locatie van het GAK gebouw. Het Oosterspoorplein is niet van de gemeente, maar we hebben wel de wens om ook dit plein bij de aanpak van het stationsgebied te betrekken.

Het stedenbouwkundig plan ligt nu ter besluitvorming aan u voor.

Met het plan wordt er een aantrekkelijke groene entree van mediastad Hilversum voorgesteld, waar integraal is gekeken naar o.a. programma, fietsers, bebouwing, openbare ruimte, groen, busstation, taxi's en kiss & ride. De verbinding voor fietsers en voetgangers van station en Oosterspoorplein naar het centrum wordt obstakelvrij, aantrekkelijk en veilig. Het stationsplein wordt een warm en groen welkom in mediastad Hilversum, waar het ook voor de Hilversummers goed toeven is. Er worden passende woningen en andere functies toegevoegd. Er is ruimte voor terrasjes en verblijf. Zo krijgt het plein een gezellige sfeer en bovendien een opgeruimd aanzien doordat de fietsers parkeren in (ondergrondse) stallingen.

Dit wenkende perspectief waarbij een ergernis van ruim 40 jaar wordt aangepakt, heeft gevolgen voor het verkeer. We willen de doorstroming rond het station verbeteren en daarmee de verkeersopstoppen (met name groot op woensdag en zaterdag) oplossen. Uitgangspunten bij het stedenbouwkundig plan zijn daarom dat de centrum ring wordt verlegd om het marktplein, de Stationsstraat groen en autoluw wordt, de Schapenkamp een tweerichtingsstraat wordt en er een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin gerealiseerd wordt. Daarom is parallel aan het opstellen van het plan gewerkt aan studies over het verkeer. Deze studies moeten verder worden uitgewerkt om tot een goed besluit te komen. Dit besluit kan in de toekomst zorgen voor aanvullingen op het stedenbouwkundig plan.

Inleiding

In de Structuurvisie 2030 en de Centrumvisie (vastgesteld in 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. Naast onze doelen hebben we ook geformuleerd wat onze eisen en wensen zijn. Deze eisen en wensen zijn vastgelegd in het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE). Dit is op 14 december door u vastgesteld, tezamen met de visie 'Stationsgebied Hilversum'.

Deze documenten vormden de kaders voor het stedenbouwkundig plan. De doelen, wensen en eisen zijn daarin verder uitgewerkt en vormen de kaders voor verdere ontwikkeling. Het stedenbouwkundig plan zelf dient vervolgens als onderlegger voor het maken van een nieuw bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan is naar verwachting voor de zomer van 2017 gereed.

Probleemstelling/doel

In de kern willen we van het stationsgebied een waardige, aantrekkelijke en groene entree van mediastad Hilversum maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is. Het gebrek aan oriëntatie, de betonnen kale uitstraling, het gebrek aan fiets- parkeerplekken, de bereikbaarheid en doorstroming rondom het station zijn al jaren een ergernis voor velen en wordt met de aanpak verbeterd.

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

- een goede obstakelvrije, ruimtelijke en functionele verbinding te creëren 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 en doorstroming van het centrum te verbeteren;
- de fietsen in (ondergrondse) stallingen te laten parkeren;
- het Oosterspoorplein onderdeel te maken van het stationsgebied
- duurzaamheid een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied;
- de identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/ architectuur, groen) zichtbaar te maken;
- een aangenaam en groen welkom in de mediastad te realiseren.

Het stedenbouwkundig plan geeft een ruimtelijke en programmatische vertaling van deze doelen, wensen en eisen voor het stationsgebied. Het plan formuleert op hoofdlijnen de ruimtelijke kaders voor het op te stellen bestemmingsplan stationsgebied en voor de toekomstige ontwikkelingen in het gebied.

Deze zullen na vaststelling van het bestemmingsplan uitgewerkt worden in een voorlopig en een definitief ontwerp, indien nodig per relevant deelplan, en altijd passend binnen de kaders van het stedenbouwkundig plan.

Stedenbouwkundig plan

Eind december 2016 is stedenbouwkundig bureau De Zwarte Hond geselecteerd om een stedenbouwkundig plan op te stellen. Dit in samenwerking met de landschapsarchitecten van bureau OKRA, die ook de visie stationsgebied Hilversum hebben opgesteld. Met de doelen uit de visie en de wensen en eisen uit het programma van eisen zijn zij met de ontwerpopgave gestart. In de visie van OKRA werd een verdiepte Schapenkamp geflankeerd door twee bouwblokken, met een derde bouwblok bij het busstation. Door de gemeente is hierop gereageerd met een schets in het stedenbouwkundig programma van eisen, waarin het belang van het leggen van verbindingen is benadrukt. Bureau de Zwarte Hond heeft het voorstel gedaan om naast het bouwblok bij het busstation een tweede blok toe te voegen dat over de verdiepte Schapenkamp wordt gebouwd. Deze drie schetsen dienden als uitgangspunt voor het verdere ontwerpproces.

Aan de hand van een aantal bouwstenen zijn de verschillende mogelijkheden onderzocht en in werkboeken opgenomen. De volgende bouwstenen zijn in eerste instantie onderzocht:

- 1 Obstakelvrije, ruimtelijke en functionele relatie Oosterspoorplein - station - centrum;
- 2 Programmatische invulling stationsgebied;
- 3 Stationsgebied als transfeergebied voor voetganger, fietser, OV en taxi;
- 4 Inpassing fietstunnel en verdiepte Schapenkamp;
- 5 Hilversum Mediastad;
- 6 Beeldkwaliteit, architectuur, vergroening en duurzaamheid.

In de loop van het proces kwam daar uit het participatietraject als belangrijkste bouwsteen “Stromen en gebruik” bij. Deze laatste bouwsteen vormde de basis voor het voor u liggende stedenbouwkundig plan. Op logische wijze worden straten verbonden met het station en volgt de vorm van de bouwvolumes het gebruik van de openbare ruimte en wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdroutes overige routes. Elk van de bouwstenen is onderzocht en er zijn daarin diverse varianten bestudeerd.

In het stedenbouwkundig plan dat nu aan u voorligt, is gekozen voor het aan elkaar knopen van centrum aan station (en niet voor alle ruimte aan verkeer), voor een openbare ruimte en bebouwing die als vanzelf naar het centrum leidt (en niet voor een overmaat aan openbare ruimte) en voor zichtlijnen en routes die als vanzelf uit het gebruik, de stromen en de historie van het gebied volgen (en niet voor de openbare ruimte die de bebouwing volgt). Stad en station worden met elkaar verbonden op een wijze die recht doet aan de Hilversumse schaal, maat en uitstraling. Het busstation sluit daarop aan en wordt een zichtbare, groene en veilige plek waar (HOV)bussen, taxi's en kiss & ride compact en integraal samenkomen

Oosterspoorplein

Het Oosterspoorplein is niet van de gemeente en daarom wil de gemeente dit samen met de eigenaar tot een plan uitwerken. We willen dit plein betrekken bij de aanpak van het stationsgebied. Daarmee heeft de gemeente voor ogen:

- Een vergroening van het plein;
- Een versterking van de functies op en rond het plein, zoals horeca en detailhandel;
- Een groen theater in de openlucht;
- Toevoegen van kiss & ride plekken;
- Directe toegang i.v.m. het fietsparkeren.

Na besluitvorming over het stedenbouwkundig plan in mei 2017, wordt dit verder met de eigenaar opgepakt.

Verkeer

Doel en uitgangspunten

De planonderdelen uit de visie van OKRA 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. Tegelijkertijd hebben de plannen voor het stationsgebied wel invloed op de verkeerskundige situatie van de omliggende straten. Daarom heeft de

gemeente hier parallel aan het opstellen van het stedenbouwkundig plan onderzoek naar gedaan. Zo is dat met het vaststellen van het stedenbouwkundig programma van eisen bepaald

Eén van de doelen die de gemeente met het project Stationsgebied wil bereiken is een verbeterde doorstroming van de centrumring en de bereikbaarheid van het centrum. Daartoe wil ze de Schapenkamp tweerichtingsstraat maken en de Stationsstraat autoluw in te richten. Dit is ook benoemd in de Structuurvisie 2030 en in de Centrumvisie. De consequentie van de keuzes voor een vernieuwd Stationsplein is ook dat de Koninginneweg in twee richtingen georiënteerd zal zijn. Er zijn vele varianten al bekeken die deze verbinding op verschillende manieren leggen.

De volgende verkeersuitgangspunten¹ zijn bij het stedenbouwkundig plan gebruikt:

- Schapenkamp tweerichtingsverkeer;
- Stationsstraat autoluw;
- Als gevolg daarvan de Koninginneweg volgens een twee richtingsprincipe en mogelijk de Huizerstraat opnieuw in te richten;

Daarnaast is in de uitwerking van de verkeersmodellen uitgegaan van een verkeersafwikkeling waarbij de Kleine Spoorbomen ongemoeid blijven.

Onderzoek

Het verkeer betreft een opgave die bij de gemeente ligt. We hebben de opgave uiteengegemaakt in drie aspecten:

1. De verkeerscirculatie ten behoeve van de bereikbaarheid en de doorstroming;
2. De inpassing van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en de Stationsstraat autoluw, met als gevolg daarvan een tweerichtingsprincipe op de Koninginneweg en mogelijke herinrichting van de Huizerstraat;
3. De invloed van het project stationsgebied op de afwikkeling van verkeer bij de Kleine Spoorbomen.

De gemeente heeft hierbij negen verkeerscirculatiemodellen onderzocht, waarvan vijf van bewoners en één van GroenLinks. Daarnaast is aan de hand van een vijftal schetsen een mogelijke inrichting voor de Koninginneweg onderzocht. In de bijlage zijn de verschillende ideeën opgenomen. Tijdens de bewonersavonden zijn er door inwoners suggesties gedaan die uitgaan van (gedeeltelijke) aankoop van panden.

Als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie van het stedenbouwkundig plan wordt een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin gerealiseerd, conform de Structuurvisie 2030 en de Centrumvisie. Dat de verbinding er komt, is een vaststaande keuze. De wijze waarop dat gebeurt en wordt vormgegeven is onderwerp van een transparant en zorgvuldig proces met inwoners, gemeenteraad en professionals.

De verkeerskundige consequenties van het stedenbouwkundig plan worden dan ook verder uitgewerkt. In een open proces wordt de 'aanhechting' van het Stationsgebied op de Koninginneweg nader onderzocht.

Vervolg

De volgende principes en werkwijze voor het vervolg worden voorgesteld om tot een afgewogen besluitvorming te komen:

1. Een klankbordgroep met (direct) belanghebbenden aangevuld met professionele partijen;
2. Het regelmatig afstemmen met diverse (professionele) stakeholders en adviesraden, waaronder de ARK;
3. Interne afstemming in de ambtelijke projectgroep Stedenbouwkundig plan Stationsgebied;
4. Interne bestuurlijke afstemming in de stuurgroep over voortgang, knelpunten, inhoud, samenhang en voorbereiding besluitvorming;
5. Tussentijdse informatie over aanpak en stand van zaken aan de raadsleden;
6. Inhoudelijke afstemming tussen projecten: zorgen dat de puzzelstukjes in elkaar gaan passen;
7. Stapsgewijze aanpak;

¹ Uitgangspunten komen onder meer uit de Structuurvisie Hilversum 2030 en de Centrumvisie

8. 'Open vizier': uitkomst staat niet vast. Het startpunt is echter wel het stedenbouwkundig plan (raadsbesluit 10 mei 2017), de daarbij behorende ambities waaronder het aanhechten van de het Stationsplein op de Vorstin in twee richtingen;
9. Integrale en evenwichtige beoordeling en afweging van varianten;
10. Transparant proces: afwijkende meningen van leden van de klankbordgroep worden gerapporteerd aan het bestuur.

Participatie

Vanaf januari 2017 is gestart met het proces om te komen van een stedenbouwkundig programma van eisen tot een stedenbouwkundig plan. Er is een intensief participatietraject doorlopen, met inwoners en professionele stakeholders.

Inwoners en ondernemers

Op 12 januari is een startbijeenkomst over het stationsgebied georganiseerd voor inwoners en ondernemers. Hier zijn ongeveer 300 reacties van inwoners en ondernemers opgehaald. Deze zijn gebundeld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in de plannen. Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage toegevoegd.

Op 7 maart is een tussenstand gepresenteerd op een inloopbijeenkomst. Hier vond een terugkoppeling plaats van de resultaten van 12 januari, een stand van zaken stedenbouwkundig plan, een analyse van de verkeerscirculatie en mogelijke inrichting van de Koninginneweg en een doorkijk naar de presentatie van het stedenbouwkundig plan op 10 april. De reacties van die avond zijn beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in de plannen.

Drie bewoners hebben een verkeersplan getekend. Een bewoonster van de Koninginneweg heeft haar zorgen op het raadhuis toegelicht. Inwoners van Entrada hebben meegedacht over een verbetering van de auto ontsluiting van de parkeergarage van hun complex. Twee inwoners hebben geheel eigen plannen voor het stationsgebied aangeleverd. We hebben deze inbreng enorm gewaardeerd en onderzocht (zie "Verleggen centrumring en gevolgen").

Op 27 maart is een bewonersbijeenkomst voor de direct omwonenden aan de Koninginneweg, de Stationsstraat en de Huizerstraat georganiseerd en op 28 maart een bewonersbijeenkomst voor de bewoners van de Prinsenhof. We nemen de plannen, de planning, de inspraakmogelijkheden en het proces door. Daarnaast vragen we actief om input voor de inrichting van de Koninginneweg.

Op 10 april zal tijdens een bewonersbijeenkomst het stedenbouwkundig plan worden gepresenteerd aan inwoners en ondernemers. Opmerkingen en goede ideeën voorkomend uit deze bewonersbijeenkomst worden betrokken bij de commissiediscussie op 19 april.

Overige stakeholders

Op 18 januari en 27 februari zijn twee sessies met professionele stakeholders gehouden waarbij om input is gevraagd en waar is gediscussieerd over het plan. Het betreft o.a. de provincie Noord-Holland, Spoorbouwmeester, NS, ProRail, Connexxion, Q-Park, Bouwfonds, de ARK en de Centrum manager. Hier is waardevolle informatie boven tafel gekomen, onder andere over het busstation en over het ontwerpen vanuit gebruik en de stromen.

Dit traject met de diverse stakeholders zal nu verder worden vormgeven en de diverse partijen, belangen en eisen moeten worden meegewogen om te komen tot een voorlopig ontwerp van het stedenbouwkundig plan (zie "planning"). Ook de wijze van samenwerking en de (co)financiering van onderdelen hoort daarbij.

Op 3 maart is de ARK geïnformeerd over de plannen. Zij hebben positief advies uitgebracht en nog enkele opmerkingen geplaatst over het plan dat 7 maart voorlag op de bewonersbijeenkomst (zie advies de Ark 3 maart).

Argumenten

- 1.1 Hilversum krijgt weer een waardige, aantrekkelijke en groene entree tot de stad

Het huidige plein heeft nu weinig uitstraling, doet deels verpauperd aan en is op geen enkele manier een visitekaartje voor Hilversum. Door het toevoegen van bouwvolumes en functies, de verdiepte aanleg van de Schapenkamp, het kwalitatief inrichten van de openbare ruimte, de toevoeging van structurerend groen en het nieuwe busstation maken we een stationsgebied met uitstraling, transfer- en verblijfskwaliteit.

- 1.2 Het station hoort weer bij het centrum
Een levendig, divers en gemengd programma zorgt voor een centrum sfeer met functies die passen bij het transfergebied. Het centrum stopt niet meer bij de brede Schapenkamp, maar de Schapenkamp wordt door haar verdiepte ligging en nieuwe bouwvolumes onderdeel van het centrum.
- 1.3 Het tekort aan fietsparkeerplaatsen en de rommelige aanblik wordt opgelost
In het stedenbouwkundig plan wordt ruimte gemaakt voor nieuwe fietsparkeerplaatsen, voor nu en in de toekomst. Samen met ProRail wordt gekeken naar de omvang, exacte locatie en kostenverdeling.
- 1.4 Het centrum van Hilversum wordt aantrekkelijker om te verblijven en bezoeken
In het stedenbouwkundig plan wordt de route naar het centrum begeleid door twee nieuwe bouwblokken. Vanuit het station is deze route, het busstation, de taxistandplaats en de Kiss & Ride in één oogopslag zichtbaar. De overzichtelijkheid van het Stationsplein neemt toe: mensen vinden er hun weg en het stationsgebied wordt de plek waar je het centrum inloopt, in plaats van de plek waar je doorheen moet voordat je het centrum bereikt.
- 1.5 Het plan draagt bij aan de (regionale) woningvraag
De meerderheid van de vraag naar woningen bestaat uit 1- en 2-persoons huishoudens. Hoog stedelijke woonmilieus met goede (OV-)bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen zijn zeer gewild, zeker bij starters en 1- en 2-persoons huishoudens, zowel jonge huishoudens als empty-nesters (55+).
- 1.6 De doorstroming en veiligheid verbetert
Door de verdiepte aanleg van de Schapenkamp stroomt het verkeer door ter plaatste van de huidige oversteek vanuit de fietstunnel. Door afwikkeling van het verkeer over de Koninginneweg in plaats van over de Stationsstraat stroomt het verkeer beter door, met name op marktdagen. Door de verdiepte aanleg kruist het langzaam verkeer veilig de Schapenkamp.
- 1.7 Ook op marktdagen blijft het centrum goed bereikbaar
De huidige bereikbaarheid van het centrum op marktdagen is slecht. Lange opstoppen tot en met de Emmastraat zijn een feit. Door het verleggen van de centrumring zal dit probleem verdwijnen en het centrum, ook op marktdagen, bereikbaar blijven.
- 1.8 De bereikbaarheid van het wooncomplex Entrada verbetert
Door de invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp verbetert de ontsluiting van de parkeergarage van Entrada.
- 1.9 De bereikbaarheid van de parkeergarage "Markt" verbetert
Door de invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp wordt de Markt garage bereikbaar vanaf twee kanten. Dit maakt dat de parkeergarage beter gebruikt zal worden en bezoekers minder zullen "dolen" op zoek naar een parkeerplek.
- 1.10 De Groest en het marktplaats worden een aantrekkelijk en veilig voetgangersgebied
Door het autoluw maken van de Stationsstraat worden het marktplaats en de Groest met elkaar verbonden. Zo ontstaat een aantrekkelijk en veilig voetgangersgebied en wordt het marktplaats meer bij het centrum getrokken.
- 1.11 De Stationsstraat wordt een aantrekkelijke verbinding naar het marktplaats
Door het autoluw maken van de Stationsstraat wordt dit een aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer naar het marktplaats.
- 1.12 De Stationsstraat blijft bereikbaar voor laden, lossen en nood- en hulpdiensten
Met het autoluw maken van de Stationsstraat blijven uiteraard de noodzakelijke voorzieningen waaronder laden en lossen en de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten overeind.
- 1.13 Verdiepte ligging Schapenkamp en noordelijk bouwvolume vormen een geheel
Door een bouwvolume over de Schapenkamp heen te bouwen wordt centrum, stationsgebied en station nog meer bij elkaar getrokken dan in de visie uit december 2016. De consequentie daarvan is dat de beschikbare ruimte dubbel gebruikt wordt en de verdiepte ligging een onlosmakelijk onderdeel van het plan vormt.

- 2.1 De Kleine Spoorbomen blijven ongemoeid
Uit studie is duidelijk geworden dat het project stationsgebied ook zonder aanpassingen aan de Kleine Spoorbomen direct uitvoerbaar is (zie variant 4, Prinsenhof). De verkeerssituatie rondom de Kleine Spoorbomen is echter verre van ideaal. Er is dan ook gekozen om dit als apart project op te pakken vanaf april 2017. Ruimtelijk raken de twee projecten stationsgebied en Kleine Spoorbomen elkaar uiteraard wel. Goede afstemming tussen beide projecten is dan ook noodzakelijk om tot een goede situatie in de toekomst te komen.
- 2.2 De bereikbaarheid van het centrum verbetert
Door de invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp kan het centrum vanuit het noorden en het zuiden goed bereikt worden, zonder dat men daarvoor een deel van de centrumring hoeft af te leggen. De directe verbinding wordt sneller en logischer. Naast dat de bereikbaarheid verbetert, rijdt het verkeer logischere routes, mensen vinden er hun weg en het stationsgebied wordt de plek waar je het centrum inloopt, in plaats van de plek waar je doorheen moet voordat je het centrum bereikt.
- 2.3 De bereikbaarheid van het station verbetert
Door de invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp, kan verkeer dat naar het station reist, dezelfde richting terugrijden als vanwaar ze zijn gekomen. Bij het afzetten van mensen op het station, wordt de bezorger niet meer getrakteerd op een rondje centrumring Hilversum en dit bespaard onnodige verkeersbewegingen.
- 2.4 Het autoluw maken van de Stationsstraat compenseert de geluidsbelasting op de Koninginneweg
Door de invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp, neemt het verkeer op de Koninginneweg toe. Zowel bij één- als bij tweerichtingsverkeer in de Koninginneweg, zal conform de Wet Geluidhinder artikel 100a moeten worden gecompenseerd in de nabije omgeving. Die compensatie wordt gevonden door de Stationsstraat autoluw te maken.
- 2.5 Het bestemmingsplan stationsgebied heeft geen invloed op de Koninginneweg
Het bestemmingsplan wordt grofweg begrenst door het stationsgebouw, de Schoolstraat, de Stationsstraat en de Schapenkamp. Het bestemmingsplan gaat niet over de Koninginneweg of over de Kleine Spoorbomen, omdat de bestemming ter plaatse door de ontwikkeling van het stationsgebied niet wijzigt (het blijft een verkeersbestemming).

Kanttakeningen

- 1.1 De aanpak stationsgebied kost veel geld
Door de aanpak van het stationsgebied verbetert de entree van de stad, het station wordt een visitekaartje van Hilversum. Er ontstaat een nieuw stuk centrum, met haar eigen verblijfs- en transferkwaliteit. De geraamde kosten zijn fors, maar moeten in het licht van de looptijd van het project en de jaarlijkse begroting van de gemeente Hilversum worden beoordeeld en zijn vanuit die optiek niet buiten proportioneel (< 1% van de gemeentelijke exploitatie).
- 1.2 Het is onduidelijk welke opbrengsten binnen worden gehaald
De diverse opbrengsten zijn, net als de kosten, geraamd. De opbrengsten in het plan zijn afhankelijk van grondopbrengsten, subsidies en bijdragen. Gezien de fase waarin het project zich nu bevindt, hebben alle geraamde bedragen nog een grote mate van onzekerheid. Er moeten immers nog veel keuzes in de uitwerking gemaakt worden. Met subsidies en bijdragen van derden buiten de opbrengsten van de grondverkoop is nu nog bijna geen rekening gehouden.
- 1.3 De planning is ambitieus
Er is veel tijd uitgetrokken om naar belanghebbenden te luisteren en hun input serieus te bestuderen. Daar zijn we nu twee jaar mee bezig. Om de oorspronkelijke planning te halen moet het tempo hoog blijven. Daardoor lopen bepaalde processen parallel met een risico op fouten, extra werk of kosten als gevolg van werk dat opnieuw gedaan wordt. Door inhuur van externe experts en de inzet van een stevig intern team wordt dit risico beheerst.
- 1.4 Er is onvoldoende parkeergelegenheid in het plan
In het stedenbouwkundig plan 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. Marktonderzoek heeft aangetoond dat er een overcapaciteit in bestaande parkeergarages in Hilversum is. Van deze overcapaciteit maken we in het stedenbouwkundig plan gebruik.

- 1.5 Het Oosterspoorplein
Bij het Oosterspoorplein zijn we afhankelijk van derden. In het stedenbouwkundig programma van eisen is gesteld dat het Oosterspoorplein o.a. als evenementenplein moet kunnen dienen. In het programma van eisen is het niet benoemd als integraal onderdeel van de ontwerp-opgave van het stedenbouwkundig plan. In de uitwerking van het stedenbouwkundig plan wordt voorzien in fietsparkeerplaatsen en een kiss & ride aan de oostzijde van het spoor. Dit vormt de basis voor een verdere opgave van het Oosterspoorplein. Deze opgave wordt dan ook met de eigenaar samen opgepakt.
- 1.6 De ingang van de bestaande parkeergarage langs het spoor moet worden verlegd
In het stedenbouwkundig plan is een efficiëntieslag gemaakt met het parkeren. De bestaande parkeergarage langs het spoor (1) wordt in de plannen gekoppeld aan een nieuwe garage ter plaatse van het huidige GAK gebouw. In de nieuwe parkeergarage wordt flexibel ruimte toebedeeld aan fietsparkeren (2) en autoparkeren (3), passend bij de parkeernormen en fietsparkeerbehoeften. In het plan worden de entrees van deze drie parkeerlocaties gebundeld. Een verschuiving van de bestaande entree wordt in het plan voorgesteld, maar moet nog met de betrokken eigenaren worden afgestemd. Als dit niet haalbaar blijkt, zal een alternatief worden ontworpen.
- 1.7 Niet alle vrachtwagens kunnen door de nieuwe verdiepte Schapenkamp
De verdiepte ligging van de Schapenkamp is mogelijk indien een beperkte doorrijhoogte wordt geaccepteerd (3,5 meter, vergelijkbaar met de Beatrixtunnel). Dit heeft te maken met de ruimte die de weg nodig heeft om van het laagste punt weer tijdig op maaiveld uit te komen. Vrachtverkeer met de bestemming centrum dat hoger is dan 3,5 meter zal een alternatieve route moeten gebruiken.
- 1.8 Fietsers met bestemming Entrada/ WIZ-loket moeten omfietsen
Nu kunnen fietsers met bestemming Entrada/ WIZ-loket nog over het tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de Schapenkamp fietsen en voor de deur op maaiveld parkeren. Als de Schapenkamp twee richtingen wordt gemaakt, dienen deze fietsers via de fietstunnel onder het station de ingang van de fietsparkeergarage te bereiken en via de fietsparkeergarage naar Entrada/ WIZ-loket te gaan;
- 2.1 Aanpassing van de centrumring en tweerichtingsverkeer Schapenkamp trekt extra verkeer aan
Door de Schapenkamp tweerichtingsverkeer te maken, zal er meer verkeer aangetrokken worden. Dit kan deels verkeer zijn dat van het Media Park naar de A27 rijdt en vice versa. Het kan deels ook verkeer zijn dat nu op andere plekken van de centrumring rijdt. Door de Schapenkamp tweerichtingsverkeer te maken, zal het autoverkeer toenemen. Dit heeft in dat geval invloed op de leefbaarheid op het zuidelijk deel van de Schapenkamp. Het noordelijk deel zal dan erop vooruitgaan. Vanwege de verdiepte ligging van de Schapenkamp bij het Stationsplein zullen de woningen daar bijna geen verkeer meer voor de deur hebben (anders dan de entree van de parkeergarage). Op andere plekken in de stad kan de verkeersdruk afnemen.
- 2.2 De uitwerking van het verkeer kan invloed hebben op het stedenbouwkundig plan
Het open proces om te komen tot een advies en besluit over de verkeersafwikkeling richting de Koninginneweg, kan een uitkomst hebben die invloed heeft op het voorliggende stedenbouwkundig plan. Het risico bestaat dan ook dat delen opnieuw moeten worden onderzocht. Dit kan vertraging en extra plankosten met zich meebrengen, of een aanpassing van het plan. Bij het verkeersproces zal het stedenbouwkundig plan als uitgangspunt dienen.
- 2.3 Tweerichtingsverkeer Koninginneweg vermindert de leefbaarheid in de straat
Door de Koninginneweg tweerichtingsverkeer te maken neemt het verkeer in de straat toe. Dit heeft effecten op de leefbaarheid in de straat. Ook de Huizerstraat wordt mogelijk geraakt. Er zal samen met de bewoners gekeken worden hoe we dit zo goed mogelijk kunnen doen, om toch een kwaliteitsslag in de straat te maken. Buiten kijf staat dat iedere vorm van overlast altijd binnen de wettige normen blijft.
- 2.4 Het tweezijdig fietspad aan de westzijde van de straat heeft onvoldoende maat
Door de Koninginneweg tweerichtingsgeïoriënteerd te maken, blijft er in enkele varianten beperkte ruimte over voor de overige functies. Op het smalste deel is nu bijvoorbeeld een tweerichtingsfietspad van 2,50 meter geschetst aan de westzijde van de straat. Het definiëren van de inrichting wordt in het vervolgproces opgepakt. In de uitwerking van de Koninginneweg

wordt onderzocht hoe het fietspad (en de overige functies) op de bredere stukken ingepast kunnen worden.

- 2.5 De Koninginneweg is niet ruim genoeg voor alle verkeerstromen
Door de Koninginneweg tweerichtingsverkeer te maken blijft er beperkte ruimte over voor de overige functies. Er is een variant getekend waarbij alle functies met een (deels) minimale maat een plek in de straat hebben.

Financiën

Bij de vaststelling van de visie en het projectplan op 14 december 2016 is een overzicht gegeven van de voorbereidingskosten en is in kabinet een kosten- en opbrengstenraming toegevoegd gebaseerd op het realiseren van de visie.

In het stedenbouwkundig programma van eisen is opgenomen, als opdracht voor het stedenbouwkundig bureau, dat een kosten- en opbrengsten efficiënt stedenbouwkundig plan gemaakt moet worden. De financiële raming is als kader meegegeven. Bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan wordt nu onder geheimhouding een bijgestelde raming aan u voorgelegd. Het saldo van de kosten en opbrengsten van het stedenbouwkundig plan in maart 2017 bedraagt 50 miljoen euro. Hierbij wordt, gezien het stadium waarin het project zich bevindt, een bandbreedte van 20% wordt aangehouden (40-60 miljoen euro). Ten opzichte van de eerdere raming is het verschil in te verklaren door toevoeging van een post voor het aanbrengen van geluidsisolerende maatregelen. Dit als gevolg van een toename in geluidsbelasting, conform de wet geluidhinder.

Uitvoering

De uitvoering van het project zal in fasen gebeuren. De planning hangt samen met de uitvoering van het project HOV in 't Gooi. Deelprojecten kunnen mogelijk wel eerder starten. De kredietaanvraag volgt bij de concretisering van de plannen en de vaststelling van het voorlopig ontwerp daarvan. Het traject van de uitwerking van de centrumring zal hier zoveel mogelijk parallel meegaan.

De planning van het vervolgetraject ziet er als volgt uit:

- Ter inzage leggen ontwerpbestemmingsplan (collegebesluit mei 2017, commissie juni 2017)
- Vaststellen bestemmingsplan (raadsbesluit najaar 2017)
- Onderzoek naar en advies over de 'aanhechting' van het stedenbouwkundig plan Stationsgebied op de Koninginneweg (Q4 2017)
- Uitwerken uitgiftestrategie (raadsbesluit Q3 2018)
- Uitwerken en vaststellen voorlopig ontwerp en kredietaanvraag (raadsbesluit Q3 2018)
- Uitwerking van de (deel)plannen in een Definitief ontwerp inclusief vrijgeven krediet eind 2018/ begin 2019

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

mr. P.G. Schulten

P.I. Broertjes

Bijlage(n)

1. Stedenbouwkundig plan
2. Toelichting op verleggen centrumring en gevolgen
3. Terugkoppeling bewonersavond 12 januari 2017
4. Voortgangsadvies De ARK 6 maart 2017

