

zaaknummer:	426849
afdelingsnaam:	BO-Projecten
steller:	Daniëlle Timmer
onderwerp:	Vrijgeven modellen stedenbouwkundig plan Stationsgebied voor participatie en advies

Voorstel

1. Een tweetal stedenbouwkundige modellen voor de herinrichting van het Stationsgebied vrij te geven voor participatie en hierover:
 - a. De commissie *Ruimtelijke ordening en wonen* in oktober 2018 om advies te vragen;
 - b. De inwoners en ondernemers van Hilversum op diverse momenten te raadplegen;
 - c. Diverse (samenwerkings)partners en belangengroeperingen om advies te vragen;
 - d. De ARK om advies te vragen;
2. De commissie *Ruimtelijke ordening en wonen*, inwoners en ondernemers van Hilversum en de diverse (samenwerkings)partners en belangengroeperingen te informeren over de resultaten van de verkeersonderzoeken uit de eerste helft van 2018;
3. Hiermee uitvoering te geven aan de eerste twee punten uit amendement A17-92, waarin een nadere uitwerking is gevraagd van de verkeersopgave in het projectgebied in samenhang met de omgeving en de impact hiervan op de ruimtelijke kwaliteit;
4. De raad via een collegebrief te informeren over bovenstaand besluit en de (beperkt) aangepaste procesplanning.

Samenvatting

In december 2017 heeft de raad amendement A17-92 aangenomen, met de vraag om “1. Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vast te stellen en a) Het Stationsplein om te vormen tot een groen welkom in Hilversum ... 2. Een nadere uitwerking te doen van het terugbrengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie hiervan een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin waarbij het voornemen is om a) In te zetten op een kwalitatieve ontwikkeling”

Met het vrijgeven van twee stedenbouwkundige modellen voor raadpleging en advies van inwoners en ondernemers, de commissie Ruimtelijke ordening en wonen, (samenwerkings) partners en belangengroeperingen én het informeren van deze partijen over de verkeerskundige onderzoeken wordt uitvoering gegeven aan dit amendement.

De modellen geven elk een eigen invulling aan de ruimtelijke kwaliteit van het Stationsgebied en het Stationsplein. Bij het vrijgeven van de modellen wordt nog geen keuze gevraagd, maar wordt gevraagd hoe deze modellen te verbeteren en wat de voor- en nadelen van beide zijn om het beeld compleet te krijgen. Daarover willen we graag met bovengenoemde partijen het gesprek aan.

Een wezenlijk verschil ten opzichte van de plannen uit december 2017 is dat een goede oplossing voor de verkeerscirculatie binnen dit project alleen mogelijk is met doorgaand verkeer in één richting vanaf de Beatrixtunnel naar de Vorstin en een knip voor autoverkeer in de andere richting ter hoogte van het Stationsplein. De Kleine Spoorbomen blijven (onveranderd) open voor voetgangers, fietsers en auto's vanuit beide richtingen. Twee van de drie inkomende richtingen naar het centrum zullen daarbij echter vervallen.

De raad neemt in het eerste kwartaal van 2019 een besluit over het integrale stedenbouwkundige plan voor het Stationsgebied.

Inleiding

Het Stationsgebied is momenteel geen aangename plek maar biedt volop kansen voor de toekomst. In de Structuurvisie 2030 en in de Centrumvisie is het Stationsgebied dan ook benoemd als een gebied waar vernieuwing noodzakelijk is.

In december 2016 is door de gemeenteraad het programma van eisen en de visie op het Stationsgebied vastgesteld en is het voormalige GAK-gebouw door de gemeente aangekocht.

In juli 2017 en juli 2018 zijn voorbereidingsbesluiten getroffen en in januari 2018 is de Wet voorkeursrecht gemeenten gevestigd op het gebied tussen Koninginneweg en spoor, Stationsplein en Kleine Spoorbomen.

In december 2017 heeft besluitvorming plaatsgevonden over het stedenbouwkundig plan, waarbij twee amendementen (A17-92 en A17-95) zijn vastgesteld. De uitwerking van de vragen uit deze amendementen zal leiden tot een definitief én integraal stedenbouwkundig plan.

Dit voorstel betreft de uitwerking van Amendement A17-92. De uitwerking van A17-95 zal aansluitend plaatsvinden. Dit wordt vertaald in een concept beeldkwaliteitsplan, dat bij een voorontwerp bestemmingsplan zal worden gevoegd en wordt aangeboden bij het integrale stedenbouwkundig plan Stationsgebied in Q1 2019.

Dit voorstel betreft een eerste stap om in het eerste kwartaal 2019 een integraal raadsbesluit over het Stationsgebied te kunnen nemen. De raad is in de zomer van 2018 door het college reeds geïnformeerd over het participatie- en bestuurlijk traject om hiertoe te komen.

Probleemstelling/doel

De raad heeft op 6 december 2017 amendement A17-92 vastgesteld, waarin om nadere uitwerking wordt gevraagd van het stedenbouwkundige plan. In twee verschillende modellen voor het Stationsgebied wordt hierop antwoord gegeven, waarbij onderbouwing wordt gegeven middels enkele verkeersonderzoeken.

Het doel is om te komen tot een breed gedragen besluit over de toekomst van het Stationsgebied, dat goed is doordacht en breed bediscussieerd. De inwoners, ondernemers, commissie, ARK en overige stakeholders worden hierover in het najaar van 2018 respectievelijk geraadpleegd en om advies gevraagd. Over de resultaten van het verkeersonderzoek worden ze geïnformeerd.

De opgehaalde reacties en adviezen worden vervolgens meegenomen in een voorstel voor een integraal stedenbouwkundig plan, dat begin 2019 aan de raad zal worden aangeboden.

Uitgangspunten

Het project geeft uitvoering aan diverse wensen uit de Structuurvisie 2030 (2013) en de Centrumvisie (2015).

Zo staat in de Structuurvisie o.a. dat:

- de Stationsstraat autovrij wordt, zodat de Groest en Marktpluin met elkaar verbonden worden;
- de centrumring daartoe om het Marktpluin wordt gelegd;
- binnen de spoorzone een belangrijke ruimtelijke kwaliteitsslag wordt gemaakt;
- de route van het station naar het centrum via de Leeuwenstraat is duidelijk en herkenbaar ingericht;
- het autoverkeer op de Schapenkamp geeft voorrang aan de voetgangers;
- het Oosterspoorplein, de bebouwing en de fietstunnel vormen een uitnodigende entree voor de wijken Over 't Spoor.

De Centrumvisie schrijft over een bereikbaar en aantrekkelijk centrum en de contouren voor de opgave Stationsgebied worden daarin uiteengezet.

Deze opgave is nader uitgewerkt in een programma van eisen voor en een visie op het Stationsgebied, beide vastgesteld in december 2016. Deze kaders zijn in 2017 verder uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan Stationsgebied, waarover middels een tweetal amendementen (A17-92 en A17-95) in december 2017 is besloten.

Amendement A17-92 vormt nu de basis voor de verkeerskundige onderzoeken die in 2018 zijn uitgevoerd en de stedenbouwkundige modellen die zijn opgesteld. In het participatietraject van 2017 zijn diverse

zorgen geuit door inwoners en raad, onder andere over de verdiepte ligging van de Schapenkamp en het terugbrengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp. Ook deze zijn in de modellen meegenomen. Het collegebesluit “Participatie aanpak Stationsgebied – najaar 2018” omschrijft de participatie aanpak.

Uitwerking van amendement A17-92

In amendement A17-92 is op hoofdlijnen het volgende gevraagd bij de punten 1 en 2 (zie bijlage 3):

“1. Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vast te stellen en a) Het Stationsplein om te vormen tot een groen welkom in Hilversum ... 2. Een nadere uitwerking te doen van het terugbrengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en als verkeerskundige en stedenbouwkundige consequentie hiervan een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin waarbij het voornemen is om a) In te zetten op een kwalitatieve ontwikkeling”

In voorliggend voorstel wordt nog geen inhoudelijke keuze voorgesteld of besloten. Er wordt alleen voorgesteld om de uitwerking van de eerste twee punten uit dit amendement in twee modellen vrij te geven voor raadpleging en advies en om te informeren over de resultaten van de verkeerskundige onderzoeken. De inhoudelijke besluitvorming vindt pas plaats door de raad in het eerste kwartaal van 2019.

Stedenbouwkundige modellen

Met de opmerkingen vanuit het participatietraject en het amendement A17-92 zijn twee integrale principe modellen opgesteld, die van elkaar verschillen in de manier waarop de openbare ruimte vorm krijgt en ervaren wordt. De ruimtelijke kwaliteit en de wijze waarop het project het centrum van Hilversum kan versterken vormen de kern van de modellen.



Model de Passage



Model de 7 Straatjes

Model de Passage

Model de Passage zet volop in op een compact Stationsplein waar de fietser, voetganger en reiziger op een aantrekkelijke, veilige en eenvoudige manier zijn weg in het gebied en naar het centrum kan vinden. Daarbij zijn alle functies die je kunt verwachten op een Stationsplein aanwezig en is de route richting het centrum in één oogopslag zichtbaar.

Het centrum en het station worden op een aantrekkelijke, veilige en gemakkelijke manier met elkaar verbonden. Fietzers en voetgangers hoeven nergens de centrumring te passeren. Het station wordt echt een onderdeel van het centrum. Reizigers vinden eenvoudig en overzichtelijk hun weg naar het centrum via de Leeuwenstraat, door de wijze waarop de nieuwe gebouwen zijn gepositioneerd.

Op het Stationsplein is ruimte voor twee nieuwe grote bouwblokken. Door de maat van de bouwblokken is het mogelijk om naast woningen eventueel ook wat grotere functies te faciliteren, bijvoorbeeld kantoren of onderwijs. In het grootste van deze blokken (het noordelijk blok) komt de verdiepte Schapenkamp halverwege weer naar boven. De grote binnentuin biedt kwaliteit voor de bewoners van het blok, de omgeving profiteert er niet van mee. Door de vorm van dit bouwblok ligt de focus vanuit het station volledig op de Leeuwenstraat. De bouwvolumes zullen een overgang vormen van station naar centrum.

Het is een helder reizigersgebied, waarin fietsers en voetgangers veilig en op een logische manier hun weg vinden. Het plein nodigt uit om elkaar te ontmoeten nabij het station, waarbij een kop koffie en diverse to go functies binnen handbereik zijn.

Om de voetgangers en fietsers ruim baan te geven, is het wel nodig om grote ingrepen te doen in de Schapenkamp. In model de Passage wordt de Schapenkamp verdiept aangelegd. Het groen in het gebied zal vooral de verschillende routes begeleiden. Duurzaamheid zal geïntegreerd in gebouwen en openbare ruimte worden opgenomen, wellicht niet altijd zichtbaar voor de passant.

Het complete Stationsgebied straalt af op heel Hilversum, mede door de welkome entree waar ruimte is voor oriëntatie en ontmoeting. De centrumbeleving wordt vergroot tot aan het station en Hilversummers kunnen op een prettige, veilige en overzichtelijke manier gebruik maken van het openbaar vervoer en de bijbehorende functies.

Model de 7 Straatjes

Model de 7 Straatjes borduurt voort op het intiem stedelijke karakter van het centrum van Hilversum en de aaneenschakeling van diverse kleine pleintjes en brinkjes die de stad heeft. De fijnmazige structuur biedt de voetgangers twee sterke routes naar het centrum, via de Leeuwenstraat of via de Stationsstraat. Het intieme Stationsplein nodigt uit en reizigers hebben de ruimte om in een aantrekkelijke omgeving op de omgeving te oriënteren.

Als de reiziger het station verlaat, stapt hij gelijk de stad in. De drie bouwblokken passen bij de schaal van Hilversum en sluiten aan bij de omgeving. Doordat de bouwblokken wat kleiner zijn, zullen naast woningen ook wat kleinschaliger functies goed passen. Door de positionering van de bouwblokken wordt voetgangers de keuze gegeven om via de Leeuwenstraat of via de Stationsstraat naar het centrum te gaan. Er ontstaat een nieuw straatje naar het Marktplaatsplein en de route zal ook de autoluwe Stationsstraat van nieuw elan voorzien. Intieme openbare ruimtes begeleiden de route vanaf het nieuwe Stationsplein, via een kleine brink naar het Marktplaatsplein.

Het centrum wordt uitgebreid tot aan het station. De centrumring blijft onderdeel van de binnenstad en blijft grofweg op de huidige plek liggen om vervolgens richting de Koninginneweg af te buigen. Voetgangers, fietsers en auto's treffen elkaar bij de oversteek richting de Leeuwenstraat of de Stationsstraat. Doordat de centrumring in één richting doorgaand verkeer heeft en de busbaan is verdwenen, is er wel extra ruimte om veilig over te steken. Het groen in het gebied begeleidt de routes. Daarnaast bieden de twee intieme pleinen ook ruimte voor meer belevingsgroen en (zichtbare) elementen om naast de gebouwen ook de openbare ruimte duurzaam in te richten.

Het complete Stationsgebied straalt af op heel Hilversum, mede door de intieme aantrekkelijke entree waar ruimte is voor oriëntatie, ontmoeting en verblijf. De centrumbeleving wordt vergroot tot aan het station. Door het realiseren van een extra stadsstraat met een extra route naar het centrum wordt de uitwerking van het plan op de omgeving vergroot. Hilversummers krijgen er een stuk binnenstad bij, dat herkenbaar is door intieme ruimtes en bouwblokken en functies die daarbij passen.

De twee modellen hebben elk hun eigen voor- en nadelen. Elk van de modellen draagt ook op een andere wijze bij aan de ambities die de gemeente nastreeft met de ontwikkeling van het Stationsgebied. Hierover is te lezen in bijlage 2. Binnen de modellen kunnen vanuit het participatie traject aanvullingen en aanpassingen volgen.

Verkeerskundige onderzoeken 2018

In de twee modellen zijn de conclusies verwerkt uit de aanvullende verkeersonderzoeken die in 2018 zijn uitgevoerd voor de centrumring en de Kleine Spoorbomen.

De onderzoeken leiden tot de conclusie dat een goede oplossing voor de verkeerscirculatie binnen dit project mogelijk is met doorgaand verkeer in één richting vanaf de Beatrixtunnel naar de Vorstin en een knip voor autoverkeer in de andere richting ter hoogte van het Stationsplein. Daarbij is gekeken naar de (toekomstige) verkeersdrukke op de centrumring en bij de Kleine Spoorbomen en de gevolgen voor de andere wegen waaronder de buitenring. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden bij de Koninginneweg. Een weg langs het spoor leidt tot zo'n grote bundeling van infrastructuur dat dit geen kwaliteit oplevert. Bovendien worden Hilversum Oost en het centrum op het oog dan nog meer gescheiden. Daarom komt de nieuwe centrumring, net als bij model De Passage, te liggen op het traject van de Koninginneweg. De Stationsstraat wordt autoluw. De Koninginneweg wordt zo ingericht dat er ruimte is voor brede trottoirs, vrij liggende fietspaden en groen. Met nieuwbouw tussen de Koninginneweg en het spoor kan deze kwaliteit gerealiseerd worden. De oplossing zorgt voor de gewenste kwaliteitsslag op het Marktpllein, verbetert de doorstroming op marktdagen en de bereikbaarheid van station en centrum, vergroot de robuustheid van het netwerk en maakt een rondje centrumring bij het afzetten van mensen bij het station onnodig.

De Kleine Spoorbomen kunnen op deze centrumring aansluiten, waarbij vrijliggende fietspaden en het openhouden van de overweg voor auto's, fietsers en voetgangers van Oost naar West en andersom uitgangspunten zijn. Twee van de drie inkomende richtingen naar het centrum zullen daarbij echter vervallen. Voor de Kleine Spoorbomen zijn er nog twee mogelijke oplossingen, die zich niet onderscheiden in de invloed die ze hebben op het integrale plan Stationsgebied. Ze onderscheiden zich wel in de impact die ze hebben op de omgeving. De twee mogelijke oplossingen zullen onderwerp van gesprek zijn in de participatie en bij de besluitvorming over het integrale stedenbouwkundige plan Stationsgebied. De commissie, raad, inwoners, ondernemers en overige stakeholders worden in het najaar geïnformeerd over de resultaten van deze verkeersonderzoeken. Deze onderzoeken zullen ook op de website www.hilversum.nl/stationsgebied worden gepubliceerd.

Participatie

Met dit voorstel worden twee modellen vrijgegeven voor raadpleging en advies in september en oktober 2018. Op 17 juli 2018 heeft het college de Participatie aanpak Stationsgebied – najaar 2018 vastgesteld. Waar het de participatie aanpak over de modellen betreft, is toen het volgende besloten:

De participatieplanning ziet er als volgt uit:

1. Laatste week september 2018
Gesprekken met de eigenaren van de Koninginneweg oost (Wvg gebied). De mensen in deze groep hebben elk hun eigen (persoonlijke) vragen en zorgen. Deze vragen zullen zich concentreren rondom de Wvg en de invloed van de modellen op hun eigen perceel. Wethouders en projectleider gaan in gesprek met de eigenaren;
2. Laatste week september 2018
De bestaande klankbordgroep Kleine Spoorbomen wordt in een bijeenkomst geïnformeerd over de voortgang van het LVO traject met ProRail en de relatie met de ontwikkeling van het Stationsgebied. De focus zal hierbij vooral liggen op de Kleine Spoorbomen en de bereikbaarheid van Hilversum-Oost;
3. Eerste week oktober 2018

Daarna volgt een participatiebijeenkomst met direct omwonenden/ eigenaren/ ondernemers aan de centrumring en met de buurtorganisaties in Oost. Met hen gaan we actief aan de slag in kleinere groepen aan ronde tafels om de modellen en de effecten daarvan op deze belanghebbenden te bespreken. De focus zal waarschijnlijk liggen op geluidshinder en milieuhinder, de gevolgen voor de eigen woning/ onderneming én op de bereikbaarheid van Oost over de Kleine Spoorbomen;

4. Tweede week oktober 2028

Tot slot volgt een gemeentebrede inloopbijeenkomst, waarbij de focus ligt op het totaal van de ontwikkeling. Er wordt nog afgewogen of het in deze fase zinvol is het burgerpanel in te zetten;

5. September/ oktober

Parallel worden met de samenwerkingspartners en diverse belangengroeperingen gesprekken over de modellen gevoerd.

Voor de volledigheid: vooruitlopend op de participatie aanpak in het najaar van 2018, is ook in 2017 een intensief participatietraject doorlopen met inwoners en (samenwerkings)partners en de input hieruit is waar mogelijk meegenomen in het stedenbouwkundig plan uit december 2017.

Argumenten

1.1 Dit besluit geeft uitvoering aan het collegebesluit van 17 juli jl.

Het voor participatie vrijgeven van de modellen is in dit besluit benoemd als de eerste stap in de participatie aanpak voor het integrale stedenbouwkundig plan Stationsgebied.

1.2 Het raadplegen van en advies vragen aan diverse mensen en partijen levert een beter en breed gedragen plan op

Participatie en inspraak heeft er in december 2017 mede toe geleid dat amendement A17-92 is aangenomen om enkele zaken nader uit te werken. De maaiveldoplossing en de (gedeeltelijke) knip: het zijn voorbeelden van ideeën die uit voorgaand participatietraject in 2017 naar voren zijn gekomen en nu in de modellen zijn te vinden.

2.1 De verkeersonderzoeken geven helder weer wat mogelijk is én wat onmogelijk is

Dit maakt dat participatie over dit onderwerp in de vorm van raadplegen niet mogelijk is. De resultaten van de onderzoeken geven duidelijk focus in wat verkeerskundig in het stationsgebied en daarmee in Hilversum mogelijk is.

4.1 Aanpassing van de commissiekalender leidt tot een aangepaste projectplanning

Door het opschuiven van de commissie Ruimtelijke ordening en wonen van 10 oktober naar 17 oktober is een richtinggevend besluit door het college voor de herfstvakantie niet mogelijk. Daarmee wordt de tijd om het stedenbouwkundig model uit te werken naar stedenbouwkundig plan verkort van 6 naar 4 weken. Dat is te kort. Dat betekent dat de participatie over de beeldkwaliteit enkele weken in de tijd schuift en de eindpresentatie over het stedenbouwkundig plan in januari 2019 plaatsvindt (december 2018 is in verband met de feestmaand onwenselijk). Overigens verschuift het besluit door de raad over het integrale plan in het eerste kwartaal van 2019 niet.

Kanttekeningen

4.1 Er is in de zomer van 2018 geen verkeersbesluit aan de raad voorgelegd

De raad heeft het college gevraagd om in de zomer van dit jaar een keuze over het verkeersvraagstuk bij het Stationsgebied voor te leggen. Bij de uitwerking van de verkeersscenario's is gebleken dat het vele malen zinvoller is een integrale afweging te maken over verkeer maar juist ook over de ruimtelijke kwaliteit van het gebied aan de hand van enkele modellen, dan deze afzonderlijk aan u voor te leggen. Daarom liggen in oktober 2018 twee integrale modellen aan de commissie voor.

Vervolgens neemt het college een richtinggevend collegebesluit over het verder uit te werken model tot een integraal stedenbouwkundig plan, gehoord hebbende de bewoners, ondernemers, commissie Ruimtelijke Ordening, de ARK, samenwerkingspartners en belangengroepen.

De raad besluit vervolgens in het eerste kwartaal van 2019 over het integrale plan. De raad is hierover in juli 2018 reeds geïnformeerd via een collegebrief.

Financiën

Aan dit voorstel zijn geen financiële consequenties verbonden. Het voorstel betreft het vrijgeven van twee modellen voor participatie en advies.

De financiële gevolgen van de modellen zijn op hoofdlijnen doorgerekend. Het model “de Passage” wordt geraamd tussen de 55 en 75 miljoen euro en model “de 7 Straatjes” wordt geraamd tussen de 45 en 65 miljoen euro. Hierin is een herontwikkeling van de Koninginneweg meegenomen (in tegenstelling tot de raming uit 2017). Daarmee blijven de modellen grotendeels binnen in december 2017 gecommuniceerde bandbreedte van 42-64 miljoen. Grootste verschillen ten opzichte van december 2017 zijn de toevoeging van de herontwikkeling Koninginneweg en de maaiveldoplossing in model 2. Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat gerekend is met de financiële consequenties van de geldende gemeentelijke parkeernorm. Aanpassing van deze parkeernorm kan tot maximaal 15 à 20 miljoen euro op het totale saldo schelen. In de uitwerking van de plannen voor het Stationsgebied zal een voorstel worden gedaan hoe redelijkerwijs om te gaan met parkeren op deze stationslocatie (OV knooppunt). De afweging tussen de modellen gaat allereerst over ruimtelijke kwaliteit en waarde voor de toekomst van Hilversum. Maar voor een goede afweging is het wel nodig te weten wat de financiële verschillen tussen de modellen zijn en wat de ene of de andere kwaliteit ons waard is.

Vervolg

Voor u liggen twee modellen. Dit voorstel betreft een eerste stap om in het eerste kwartaal 2019 een besluit te kunnen nemen over het stedenbouwkundig plan Stationsgebied. De stappen zien er als volgt uit:

1. Vrijgeven door het college van twee stedenbouwkundige modellen voor het Stationsgebied voor participatie en voor advies van de commissie en (samenwerkings)partners;
2. Een beeldvormende sessie over Stationsgebied, verkeer en Kleine Spoorbomen op 3 oktober 2018;
3. Een commissiebehandeling op 17 oktober 2018, waar de commissie *Ruimtelijke ordening en wonen* om advies over de modellen wordt gevraagd;
4. Een richtinggevend collegebesluit in oktober/november 2018, waarbij één van de modellen wordt gekozen om verder uit te werken in het stedenbouwkundig plan en het voorontwerpbestemmingsplan;
5. Een beeldvormende sessie op 7 november 2018 over de gewenste beeldkwaliteit in het Stationsgebied;
6. Een collegebesluit over het integrale stedenbouwkundige plan, inclusief Kleine Spoorbomen, het voorontwerpbestemmingsplan en bijbehorende concept beeldkwaliteitsplan in het eerste kwartaal van 2019;
7. Een commissiebehandeling over het integrale stedenbouwkundige plan Stationsgebied in het eerste kwartaal van 2019;
8. Een raadsbesluit in het eerste kwartaal van 2019.

Vanuit het participatietraject en de diverse adviezen van commissie, ARK en (samenwerkings)partners kunnen er wijzigingen binnen de modellen ontstaan.

Uitvoering

Na besluitvorming over dit voorstel zal de participatie aanpak worden opgepakt zoals bijgevoegd in bijlage 1, zal de raad een collegebrief ontvangen met de planning en het proces en zullen (samenwerkings)partners worden benaderd voor gesprekken. De sloop van het GAK-gebouw als eerste zichtbaar resultaat van de herontwikkeling van het Stationsgebied is inmiddels gestart. Eind 2018 zal het college een besluit nemen over de tijdelijke inrichting van de vrijgekomen locatie en de raad hierover informeren.

De uitvoering van het project *na besluitvorming in het eerste kwartaal van 2019* zal in fasen gebeuren. De planning hangt af van het gekozen model en de fasering daarvan en zal bij de besluitvorming over het integrale stedenbouwkundig plan worden gevoegd.

Daarnaast hangt deze planning onder andere samen met de werkzaamheden voor project HOV in 't Gooi. De uitvoering van infrastructurele deelprojecten binnen het project Stationsgebied zal dan ook na 2021 plaatsvinden.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

D. Emmer

P.I. Broertjes

Bijlage(n)

- | | |
|----|--|
| 01 | Collegebrief aan de raad inclusief procesbijlage |
| 02 | Modellen stedenbouwkundig plan Stationsgebied |
| 03 | Amendement A17-92 |

CONCEPT