

Raadsvoorstel

zaaknummer: 426849
afdelingsnaam: BO-Projecten
steller: Eric Heerschop
telefoonnummer: 06 – 2494 2429

onderwerp: Stedenbouwkundigplan en concept beeldkwaliteitsplan Stationsgebied

Voorstel

1. Het integrale stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied vast te stellen en daarmee het volgende te realiseren:
 - a. een welkom op een aantrekkelijk omsloten Stationsplein met ontmoetings- en verblijfsfunctie;
 - b. twee routes voor voetgangers van het station naar Groest en Marktplaats over resp. de Leeuwenstraat en de Stationsstraat;
 - c. drie nieuwe bouwblokken op het Stationsplein die de nieuwe routes markeren;
 - d. bouwblokken met een bouwhoogte van 4 tot 6 lagen met uitzondering van 3 accenten waar de bouwhoogte 6 tot 8 lagen is;
 - e. de Schapenkamp op maaiveld waarbij de centrumring ingericht wordt als onderdeel van het centrum en de doorstroming verbetert;
 - f. gelijkvloerse veilige en overzichtelijke oversteken van de centrumring voor voetgangers en fietsers;
 - g. een doorgaande centrumring van zuid naar noord en een geknipte centrumring ter hoogte van het Stationsplein van noord naar zuid;
 - h. een volledige herontwikkeling van de Koninginneweg aan de zijde van het spoor (tussen de Stationsstraat en de Schoolstraat), hierna “Koninginneweg Oost” genoemd;
 - i. een heringerichte spooroverweg Kleine Spoorbomen, waarmee de verkeerveiligheid en doorstroming van verkeer op de verlegde centrumring en de overweg optimaal wordt gefaciliteerd;
 - j. de uitbreiding van de bestaande fietsparkeervoorzieningen, mogelijk middels een ondergrondse fietsenstalling aan de centrumzijde van het station.
2. Voor het uitvoeren van een variantenstudie voor de bouw van een ondergrondse fietsenstalling voor 7.000 fietsen onder het Stationsplein een budget beschikbaar te stellen van € 450.000,- en dit te dekken uit de overheveling mobiliteitsgelden 2017 (€250.000,-) en het exploitatiebudget 2019 (€200.000,-).
3. De op grond van artikelen 25 tweede lid Gemeentewet opgelegde geheimhouding op de stukken te bekrachtigen.

Samenvatting

Op 6 november 2018 heeft het college, na brede raadpleging, besloten om het model 'De 7-straatjes' uit te werken tot een integraal stedenbouwkundig plan. De brede raadpleging is uitgevoerd bij inwoners, ondernemers, de commissie Ruimtelijke Ordening en Wonen, (samenwerkings)partners en belangengroeperingen.

Uitgangspunt bij de uitwerking is dat de centrumring via de Koninginneweg om het Marktpllein heen wordt gelegd en dat daarbij een herontwikkeling van het gebied tussen Koninginneweg en spoor noodzakelijk is. De Kleine Spoorbomen krijgen vrij liggende fietspaden en blijven voor autoverkeer vanuit oost en west bereikbaar. Wel zullen voor autoverkeer enkele verkeersstromen van de overweg af gaan.

Het stedenbouwkundigplan zet in op het maken van een alzijdig station, een station dat aan alle kanten aantrekkelijk is. Door centrum bij het station te laten beginnen, wordt het centrum opgeschoven naar Oost. In de bestaande fietstunnel worden aan beide zijden de tunnelmonden verruimd, worden hellingen flauwer en wordt groen toegevoegd. Daarnaast maken rommelige achterkanten aan het spoor aan de centrumzijde plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met brede zichtlijnen vanaf Oost. De verdere verlevendiging van het Oosterspoorplein en het gebied rond het Oosterspoorplein wordt binnen het project Spoorzone uitgewerkt. Het centrum van Hilversum begint straks in Oost.

De raad wordt gevraagd het voorliggende integrale stedenbouwkundig plan vast te stellen.

Inleiding

Het Stationsgebied is momenteel geen aangename plek maar biedt volop kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het realiseren van een aantrekkelijk verblijfsgebied. 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 en de sloop ervan is naar verwachting in maart gereed.

Om te voorkomen dat de gronden van het Stationsgebied op basis van het huidige bestemmingsplan worden ontwikkeld, heeft de raad in juli 2017 en juni 2018 twee voorbereidingsbesluiten getroffen.

Om te voorkomen dat de gronden tussen de Koninginnenweg en het spoor worden vervreemd en als gevolg daarvan de gemeente mogelijk grip op de locatie verliest, heeft de raad in januari 2018 en september 2018 besloten op deze gronden gemeentelijk voorkeursrecht te vestigen.

Op 6 december 2017 heeft besluitvorming door de raad plaatsgevonden over de randvoorwaarden van het stedenbouwkundig plan, waarbij twee amendementen zijn vastgesteld. De uitwerking van de vragen uit deze amendementen, alsmede het besluit van het college om het model 'De 7-straatjes' uit te werken en de input van stakeholders hebben geleid tot een integraal stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied en de Koninginneweg Oost.

Probleemstelling/doel

Met de uitwerking van het model 'De 7-straatjes' tot een stedenbouwkundig plan is invulling gegeven aan het besluit van het college. Tijdens de uitwerking van dit plan zijn diverse onderdelen onderzocht en besproken met betrokkenen en stakeholders. De fietsers en voetgangers zijn bij de uitwerking centraal gesteld. Onderzocht is op welke wijze zij veilig naar en langs het station geleid kunnen worden.

Tegelijkertijd dient het autoverkeer zodanig een plek te krijgen dat de centrumring minder opstopping vertoont op drukke momenten. De taxi's en bussen krijgen een duidelijke locatie in het plan, waarbij de 'kiss and ride' niet interfereert met het beroepsverkeer.

Tot slot dient het integrale stedenbouwkundig plan te voldoen aan de kaders die de raad heeft meegegeven.

Wij hebben daarnaast op 20 juni 2017 besloten, in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (hierna: LVO), samen met ProRail te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om bij de spooroverweg Kleine Spoorbomen de verkeersveiligheid en doorstroming van verkeer te vergroten. De

raad heeft in amendement A17-92 gevraagd de plannen voor het Stationsgebied in samenhang met de Kleine Spoorbomen op te pakken.

In het voorliggende plan zijn de bovengenoemde onderdelen besproken, gewogen en dit heeft geleid tot het definitieve integrale stedenbouwkundig plan.

Uitgangspunten

Uitgangspunt bij dit voorstel vormen de kaders die door de raad zijn meegeven. Dit zijn de volgende onderdelen:

- Een groen welkom in Hilversum
- Levendigheid op en rond het gebied met wonen, werken en winkelen
- Ontmoeting en verblijf worden gestimuleerd en het gebied is sociaal veilig
- Aangenaam vestigingsklimaat bij een OV knooppunt
- Herkenbare, veilige en aantrekkelijke route van het centrum naar het station en vice versa
- Groest en Marktplaats verbinden (Stationsstraat autoluw)
- Herkenbare identiteit van Hilversum zichtbaar op het Stationsplein
- Fietsparkeren is kwalitatief goed opgelost, ondergronds
- Duurzaamheid wordt geïntegreerd in de uitwerking
- Bereikbaarheid centrum en station en doorstroming centrumring zijn geborgd
- Dynamisch busstation is zichtbaar en veilig en kwalitatief goed ingepast
- Oosterspoorplein verbeteren en als groen buurtplein ingericht

Het leidmotief voor het ontwerp van het stationsgebied is de hoge kwaliteit van zowel de gebouwen als de inrichting en beleving van de openbare ruimte. De Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft in haar advies (ontvangen op 4 februari 2019) aangegeven te zorgen voor ruimte tussen de bouwblokken langs de Koninginneweg Oost en een groen zone tussen deze gebouwen en het spoor. Dit advies is verwerkt in het stedenbouwkundig plan.

Tevens heeft de raad 2 amendementen toegevoegd aan deze kaders. Hierin is gevraagd het volgende te onderzoeken:

- Het autoluw maken van de Stationsstraat
- Uitwerken tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp
- Taxi's en Kiss & Ride zichtbaar vanaf het station en aan oost- en westzijde ingepast
- In samenhang met maatregelen Kleine Spoorbomen
- Een onderzoek naar ligging van Schapenkamp op maaiveld
- Consequenties voor de omgeving
- Bouwhoogte tussen de vier en zes bouwlagen

De bovenstaande kaders, die onder andere zijn meegegeven in de amendementen 17-92 en 17-95 (zie bijlage 3a en 3b), zijn allen uitgewerkt in het integrale stedenbouwkundig plan van het stationsgebied. Uitzondering hierop vormt het Oosterspoorplein.

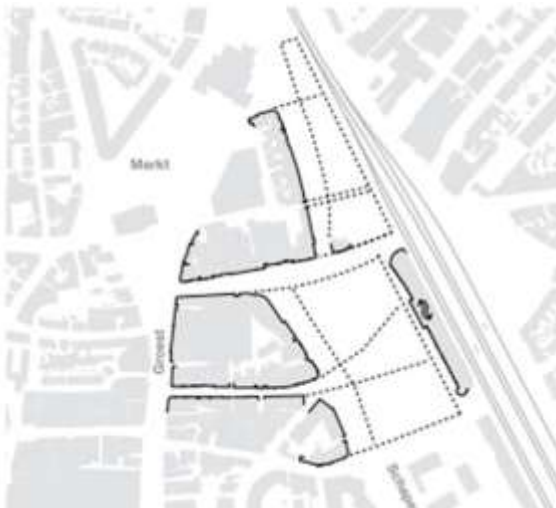
Het Oosterspoorplein maakte oorspronkelijk deel uit van het project Stationsgebied. Gedurende de uitwerking van het Stationsgebied is ook het project 'Spoorzone' gestart en zijn gesprekken gevoerd met bewoners en belanghebbenden van het postcode gebied 1221. Mede door deze gesprekken is besloten om het Oosterspoorplein onderdeel te laten zijn van het project 'Spoorzone'. Op deze wijze wordt het Oosterspoorplein niet de achterkant van het station, maar de voorzijde van een wijk en wordt het Oosterspoorplein *het* stationsplein van Oost.

Stedenbouwkundig plan

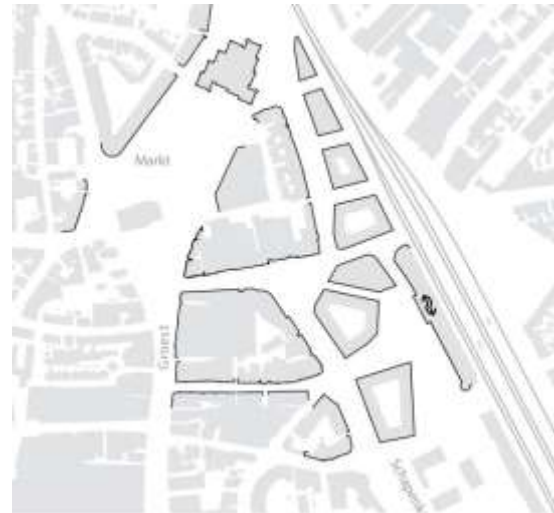
Het model 'De 7 Straatjes' borduurt voort op het kleinschalig stedelijke karakter van het centrum van Hilversum en de aaneenschakeling van diverse besloten pleintjes en brinkjes die de stad heeft. De fijnmazige structuur biedt de voetgangers twee sterke routes naar het centrum, via de Leeuwenstraat of via de Stationsstraat. Het intieme Stationsplein nodigt uit tot verblijf en reizigers hebben de ruimte om zich in een aantrekkelijke omgeving op de omgeving te oriënteren. Op het Stationsplein is verblijven aangenaam door het waarnemen van water in de openbare ruimte, waar een fontein in is geplaatst en het toevoegen van een podium waar voorstellingen op gegeven kunnen worden.

Ontwikkeling Stationsomgeving

Het gebied tussen het centrum van Hilversum en het station is ontstaan in 1874. In dit jaar werd het eerste station gebouwd en op afstand van het oude dorpscentrum gelegd. De ontwikkeling die de jaren daarna in dit tussen gebied plaatsvindt volgt de logica van ontginning en sluit daardoor niet aan op het station. Met de aanleg van de Schapenkamp ontstaat een verdere ontvrichting van de aansluiting van het station met het centrum. Deze littekens uit het verleden worden met dit stedenbouwkundigplan zorgvuldig hersteld. Het stedelijk weefsel wordt op een vanzelfsprekende manier richting het station gecontinueerd. De Stationsstraat, de Leeuwenstraat en de Paardengang vormen logische lijnen richting het station en het spoor. Binnen deze contouren ontstaan nieuwe bouwvolumes die aansluiten op de maat en schaal van het centrum.



Stedelijk weefsel



Nieuwe bouwvolumes

Op deze wijze ontstaat een aantrekkelijk en levendig centrum dat aanvoelt alsof het altijd al zo bestond en dat zowel ruimtelijk als functioneel logisch werkt.

De nieuwe bouwvolumes rond het stationsplein dragen bij aan logische looproutes van het station via de Leeuwenstraat of de Stationsstraat naar het centrum. De Leeuwenstraat is de intieme stenige winkelstraat richting de Groent. De Stationsstraat is groen ingericht met boomgroepen en plantsoenen wat zorgt voor een prettig verblijfsklimaat in een straat met vooral wonen en werken.



Leeuwenstraat



Stationsstraat



Looproutes

Voor optimale afwikkeling van fietsverkeer wordt aan beide zijden van de Schapenkamp en Koninginneweg een tweerichtingenfietspad aangelegd. Fietsers worden hierbij uitgenodigd het fietspad aan de centrumzijde te gebruiken doordat deze breed en comfortabel wordt ingericht. Fietsverkeer vanaf “Oost” bereikt dit fietspad vlot doordat na openen van de spooroverweg het fietsverkeer prioriteit krijgt in de verkeersregeling. Zij hoeven niet twee keer achter elkaar voor een rood licht te wachten.

Aan de spoorzijde wordt een smaller bestemmingsfietspad aangelegd, waarmee de adressen aan de spoorzijde goed bereikbaar zijn en waarmee een directe fietsverbinding, zonder oversteken van de centrumring, tussen het station en het Media Park / Wandelpad gegarandeerd blijft.

In 2030 is er volgens een prognose van ProRail behoefte aan 7.000 fietsparkeerplaatsen rond station Hilversum. Om in deze behoefte te voorzien wordt de bestaande ondergrondse stalling uitgebreid tot een stalling voor 7.000 fietsen. Met een stalling van die omvang is het niet meer nodig om fietsers op maaiveld te plaatsen. Het Oosterspoorplein en het Stationsplein zullen daardoor een opgeruimde aanblik bieden. Het Oosterspoorplein wordt, in navolging van het stationsplein aan de centrumzijde, ingericht met hoge kwaliteit. Een onbewaakte fietsenstalling op dit plein leidt tot sociale onveiligheid en verrommeling van het plein. We willen het gebruik van de ondergrondse stalling stimuleren, waardoor deze ook gebruikt gaat worden en de kwaliteit geborgd wordt op het Oosterspoorplein.

In de parkeergarage onder de nieuwe bebouwing aan de Koninginneweg wordt ruimte gevonden voor de stalling van 150 scooters, zodat ook de scooters verdwijnen uit de openbare ruimte. Verschillende varianten met de consequenties van een ondergrondse stalling voor 7.000 fietsen worden onderzocht in een variantenstudie. Op basis van deze variantenstudie, waarbij de consequenties inzichtelijk worden gemaakt, wordt een voorkeursvariant gekozen.

De bus kan zowel van zuid naar noord als vice versa rijden. Het busstation is ingericht conform de eisen van de provincie en dient bij nadere uitwerking zorgvuldig ontworpen te worden. Op het centrale eiland komt een kwalitatief hoogwaardige overkapping, zodat reizigers droog en dichtbij de halte kunnen wachten op de bus. Dit is een extra uitwerking ten opzichte van eerdere plannen.

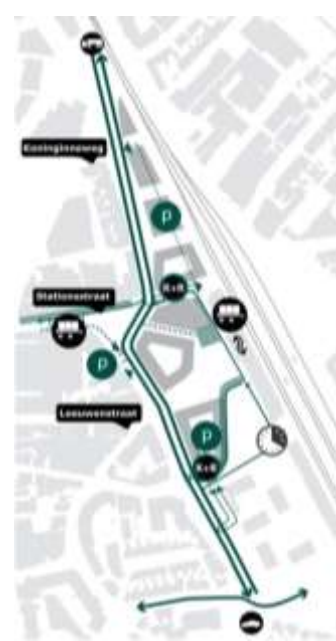
De auto kan van zuid naar noord rijden, maar niet van noord naar zuid. Ter hoogte van de Markt garage wordt een knip aangebracht waar taxi's en bussen wel langs mogen. De kiss & ride is zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde gepland. Ook op het Oosterspoorplein is nog een kiss & ride aanwezig.



Fiets

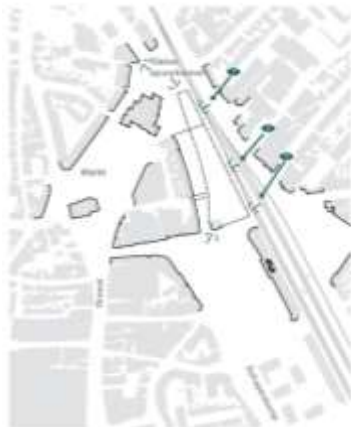


Bus + Taxi



Auto

Op de Koninginneweg ontstaat een lommerrijke laan, waarvan de bebouwing aan de oostkant logisch aansluit op het bestaande weefsel aan beide zijden van het spoor. De Koninginneweg is voor voetgangers, fietsers en auto's de verbinding van het station naar de Vorstin. Een fijnmazig netwerk verknoopt de Koninginneweg en het stationsgebied met het Langgewenst. Het monumentale pand op de hoek van de Koninginneweg met de Stationsstraat kan behouden blijven door het profiel ter plaatse te vernauwen.



Zicht vanaf oost



Verbinding Vorstin

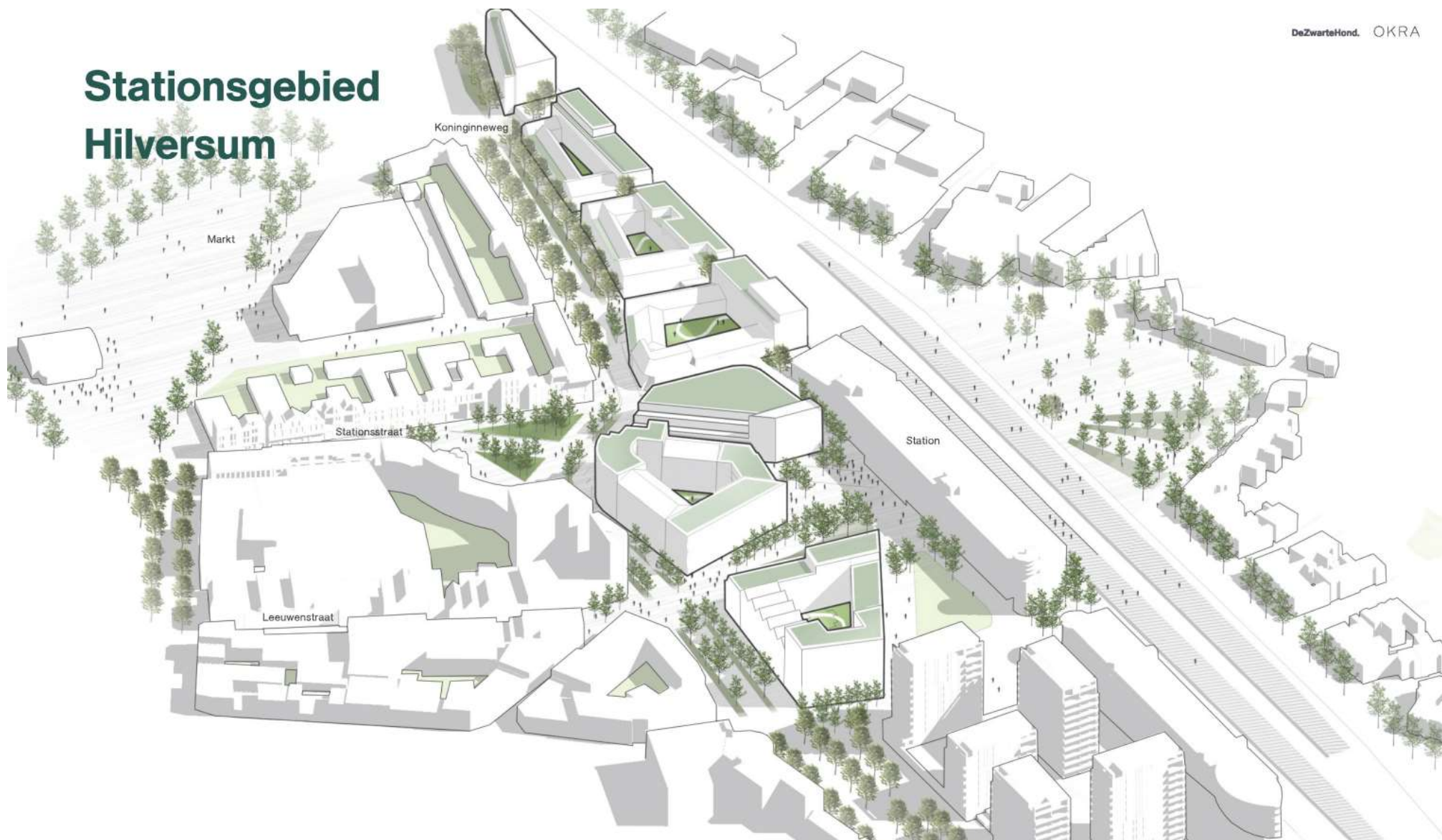


Wandelroutes naar markt

Met het verbinden van de afzonderlijke onderdelen die in bovenstaande passage zijn benoemd ontstaat uiteindelijk het integrale stedenbouwkundige plan. Dit plan is op de volgende pagina in vogelvlucht weergegeven.

Stationsgebied Hilversum

DeZwarteHond. OKRA



Aandachtspunten Stedenbouwkundig plan

Na het vaststellen van het stedenbouwkundig plan wordt dit uitgewerkt tot een globaal bestemmingsplan.

Uit te werken aandachtspunten zijn:

- De programmering
Uitgangspunt is dat tussen 70% en 80% van het bruto vloeroppervlak (BVO) wordt benut voor wonen, waarbij het uitgangspunt is dat 33,3% van het aantal woningen in het sociale huursegment valt. In de plinten nabij het station wordt het BVO voor commerciële doeleinden gebruikt met als opmerking dat de behoefte aan een hotel in dit gebied zeer wenselijk is. Voor kantoren wordt 10% tot 20% van het BVO gebruikt.
- De te hanteren parkeernormen
De toe te voegen bouwvolumes dienen in beginsel te voldoen aan de in 2017 vastgestelde parkeernorm. In de parkeernormering wordt geen rekening gehouden met het wonen op of nabij een OV knooppunt. Voor het plangebied worden specifieke parkeernormen opgesteld die rekeninghouden met de specifieke locatie. De parkeernormen zullen onderdeel zijn van het door de raad vast te stellen bestemmingsplan op basis van het stedenbouwkundigplan. Voor de nieuwe woningen en voorzieningen worden ook normen voor fietsparkeren opgesteld.
- Duurzaamheid en klimaatadaptatie
Het hele gebied wordt duurzaam en klimaatbestendig ingericht. Voor het opwekken van warmte in de bebouwing worden warmtepompen gebruikt en voor het opvangen van overtollig regenwater wordt een retentie bassin aangelegd. Water komt terug in de openbare ruimte door het aanleggen van een wadi in het nieuwe brinkje bij de Stationsstraat. De daktuinen op de gebouwen dragen bij aan het duurzaam verwerken en vasthouden van regenwater.
- Geluidscontouren bebouwing Koninginneweg en Langgewenst
Met het verleggen van de centrumring over de Koninginneweg en het Langgewenst is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat het geluid, afkomstig van het wegverkeer, op de gevel van de bestaande woningen met 2 dB of meer gaat toenemen. Als gevolg hiervan moet de gemeente geluidbeperkende maatregelen treffen. Maatregelen kunnen getroffen worden aan de bron (een geluidsluwe wegdek) en/of aan de woningen (gevelisolatie).
- Beleving media
De reiziger die uit het station komt moet direct ervaren dat hij in de mediastad van Nederland is aangekomen. Op het stationsplein zal de media direct zichtbaar of merkbaar zijn. Op welke wijze dit kan worden gerealiseerd is nog onderwerp van onderzoek. In samenwerking met de Hogeschool van Utrecht afdeling communicatie en design en de mediasector zelf wordt een concept opgesteld, waarbij de vestiging van (zichtbare) creatieve bedrijvigheid in dit gebied één van de opties is.

Kleine Spoorbomen

Het ontwerpproces vanaf de zomer 2017 tot heden voor de Kleine Spoorbomen heeft in samenwerking met de Klankbordgroep Kleine Spoorbomen en ProRail geleid tot twee ontwerpalternatieven waarbij de bestaande overweg wordt behouden. Oplossingen met ongelijkvloerse kruisingen blijken ruimtelijk slecht inpasbaar te zijn en onvoldoende oplossing te bieden en zijn om die redenen afgefallen.

De twee overgebleven ontwerpalternatieven verbeteren de verkeersveiligheid en doorstroming ter plaatse waarbij de overweg toegankelijk blijft voor autoverkeer in twee richtingen en alle langzaam verkeer.

Beide ontwerpalternatieven passen in het stedenbouwkundig plan, waarbij de kanttekening wel is dat bij beiden richtingen voor het autoverkeer vervallen.

Alternatief KL26, met behoud van de uitgaande radiaal Simon Stevinweg

Bij dit alternatief vervallen de volgende richtingen voor autoverkeer over de overweg:

- De inkomende radiaal Larenseweg naar het centrum;
- De route voor doorgaand centrumverkeer vanaf Koninginneweg-noordzijde over de overweg en de Kleine Drift naar de Minckelersstraat en A27.

Alternatief KL28, met behoud van de inkomende radiaal Larenseweg

Bij dit alternatief vervallen de volgende richtingen voor autoverkeer over de overweg:

- De uitgaande radiaal Simon Stevinweg naar de buitenring-noord;
- De route voor doorgaand centrumverkeer vanaf Koninginneweg-noordzijde over de overweg en de Kleine Drift naar de Minckelersstraat en A27.

Bij beide alternatieven dient de doorstroming op de kruising Johannes Geradtsweg – Insulindelaan te worden verbeterd. Hiertoe dient op de Johannes Geradtsweg bij deze kruising het opstelvak rechtsaf richting het Media Park te worden verlengd tot op het bestaande spoorviaduct. Op het bestaande viaduct is dan geen ruimte meer voor het fiets- en voetpad aan de noordzijde. Om deze te behouden zal voor dit langzaam verkeer een nieuwe brug over het spoor worden aangelegd.

KL26 geeft de beste invulling van de doelstellingen om de verkeersveiligheid en doorstroming ter plaatse te verbeteren. Op basis hiervan heeft het College op 13 november 2018 besloten KL26 vast te stellen als voorkeursalternatief, en deze nader te onderzoeken. KL28 vervalt hierbij niet, maar blijft actueel als terugvaloptie.

Dit nadere onderzoek bestaat uit twee onderdelen:

1. Tweede fase LVO-onderzoek samen met ProRail, waarbij KL26 wordt uitgewerkt tot een integraal ontwerp;
2. Klankbordgroep Wijkverkeer, waarin samen met bewoners de impact van KL26 en KL28 op de verkeersveiligheid en verkeerscirculatie in de wijk aan de oostzijde nader wordt onderzocht.

De resultaten van deze onderzoeken zijn nog niet beschikbaar en worden in het tweede kwartaal van 2019 verwacht. Op basis van deze resultaten zal de Raad na de zomer van 2019 worden gevraagd een definitieve keuze te maken voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen. Het onderhavige voorstel is ondanks deze onzekerheid gebaseerd op alternatief KL26, omdat deze variant op basis van de kennis van nu de grootste bijdrage levert aan het oplossen van de problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Participatie

Om te komen tot de keuze van ‘De 7-straatjes’ en het voorkeursmodel KL26 voor de Kleine Spoorbomen is veel overleg geweest met stakeholders. Ook na het besluit van het college om het voorkeursmodel verder uit te werken is het overleg met stakeholders gecontinueerd.

Een overzicht van de bijeenkomsten en gesprekken is opgenomen in bijlage 5. Gesproken is onder andere met bewoners, de ARK, NS, ProRail en de Spoorbouwmeester, de Provincie Noord Holland, Connexxion, de Regio Gooi en Vechtstreek, de Nood- en Hulpdiensten, de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, en het Platform Gehandicapten Chronisch Zieken Hilversum, ROCOV en Senver.

Voor de Kleine Spoorbomen wordt variant KL26 uitgewerkt en wordt met diverse partijen zoals scholen en bewoners aan de betrokken wegen en in de betreffende wijken via participatie bijeenkomsten gesproken over de effecten van de uitwerking.

Concept Beeldkwaliteitsplan

Ter voorbereiding van het opstellen van het beeldkwaliteitsplan is de inwoners van Hilversum gevraagd naar beelden van hun ideale stationsplein. Deze beelden zijn op de inloopavond van 29 november 2018 voorgelegd aan de inwoners. Met stickers kon men een voorkeur kenbaar maken. Tegelijkertijd is het burgerpanel gevraagd haar mening te geven over de beelden. De rapportage is opgenomen in bijlage 6a en 6b. Uit de beelden en de inloopavond bleek onder andere een voorkeur te zijn voor de sferen die geïnspireerd zijn op rijk gedetailleerde architectuur en landschapsinrichting uit de periode dat Hilversum zich tot villadorp ontwikkelde. Afbeeldingen met duidelijke hoekaccenten en gebogen gevels in gebouwen

en water in de openbare ruimte spraken veel bezoekers aan. In de openbare ruimte is een voorkeur voor zitelementen in plaats van bankjes.

Het college stelt een supervisor aan voor het bewaken van de kwaliteit van de architectuur, de openbare ruimte en de samenhang tussen de verschillende gebieden en onderdelen in het stationsgebied.

Argumenten

1. Het integrale stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied vast te stellen.

1.1 Daarmee wordt invulling gegeven aan de vastgestelde kaders

Bij de paragraaf 'Uitgangspunten' zijn de kaders benoemd die door de raad zijn vastgesteld. Aan de hand van deze kaders is het stedenbouwkundig plan uitgewerkt. Het heeft geleid tot de positionering van de gebouwen, de looproutes en de ligging van fietspaden.

Bij de uitwerking is rekening gehouden met het kader om maximaal 4 tot 6 bouwlagen toe te passen. Voor een goede aansluiting op de omgeving van het stationsgebied is het wenselijk om accenten aan te brengen in de bouwhoogte, zoals het zuidelijkste nieuwe gebouw dat tegenover Entrada komt te staan, het gebouw tegenover het station (ter hoogte van de huidige taxistandplaats) en het noordelijkste nieuwe gebouw langs de Koninginneweg (schuin tegenover de Vorstin). Bouwhoogtes van 6 tot 8 lagen zorgen voor deze 3 locaties tot een beter evenwicht ten opzichte van de hoge gebouwen die er tegenover staan.

1.2 Via logische looproutes wordt station met centrum verbonden

Een belangrijk kader is dat de Stationsstraat autoluw wordt gemaakt en logische looproutes ontstaan naar de markt en de Groest. Door de gebouwen juist te positioneren ontstaat de geleiding via Stationsstraat en Leeuwenstraat naar het centrum als vanzelf.

1.3 De doorstroming voor fietsverkeer wordt optimaal gefaciliteerd

Op de corridor Schapenkamp – Koninginneweg wordt aan de beide zijden van de rijbaan een fietspad in twee richtingen aangelegd. Hiermee worden zowel doorgaand fietsverkeer als fietsers van en naar het station optimaal gefaciliteerd.

1.4 Het monumentale pand aan de Koninginneweg Oost kan behouden blijven

Bij behandeling in de commissie Ruimtelijke Ordening en Wonen in oktober 2018 is verzocht om te onderzoeken of het monumentale pand aan de Koninginneweg Oost behouden kan blijven. De uitstraling van het pand van gevel, plint en dak is een goede referentie voor de nieuwe gebouwen in het gebied.

Voor de Koninginneweg is een profiel nodig met 2 rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer, fietspaden, voetpaden en een strook voor het toevoegen van groen. Dit profiel maakt het niet mogelijk om panden aan de Koninginneweg Oost te behouden en om die reden is de Wet Voorkeursrecht Gemeenten gevestigd op deze panden.

In uitzondering hierop kan, door ter plaatse van het monumentale pand het profiel over een korte lengte smaller te maken, dit pand behouden blijven. Op dit korte deel van de nieuwe Koninginneweg is geen plek voor groenstroken en het voetpad wordt ter plaatse van het monumentale pand teruggebracht tot de minimale maat, dat wel voldoende is voor goed gebruik.

1.5 De centrumring wordt verlegd naar de Koninginneweg

Door het autoluw maken van de Stationsstraat ontstaat een winkelgebied over de Groest dat zich uitstrekt vanaf Gooiland tot en met het marktterrein, zonder dat autoverkeer deze route doorsnijdt. De consequentie hiervan is dat het autoverkeer via de Koninginneweg en het Langgewenst afgewikkeld wordt naar het Melkpad of de Naarderstraat. De Koninginneweg wordt, tussen de kleine spoorbomen en de Stationsstraat, in het stedenbouwkundigplan 2-richtingen, zodat het station goed te bereiken is vanaf die zijde van de stad.

1.6 De doorstroming van het wegverkeer wordt optimaal gefaciliteerd

Op de complexe kruising Schoolstraat – Koninginneweg wordt het verkeer optimaal gefaciliteerd door de voorlopige keuze voor Variant KL26 voor de Kleine Spoorbomen.

Met deze variant vermindert het autoverkeer over de overweg met ruim 50%, waardoor groentijden op de kruising langer worden en de doorgaande 'noord → zuid' route op de Koninginneweg voor autoverkeer kan worden gehandhaafd. Bovendien kunnen bij deze variant

het autoverkeer en fietsverkeer richting het centrum, na openen van de spooroverweg, beiden direct en vrijwel ongehinderd hun weg over de kruising vervolgen.

1.7 De aandachtspunten van de stakeholders verwerken bij de verdere uitwerking

Uit de gevoerde gesprekken met de stakeholders zijn waardevolle aanvullingen naar voren gekomen. Daar waar mogelijk zijn deze aanvullingen verwerkt. Andere aanpassingen of opmerkingen worden verwerkt bij de verdere uitwerking van de plannen. Daarbij valt te denken aan het aanbrengen van geleidelijnen voor slechtzienenden. Dergelijke voorzieningen worden uitgewerkt als de plannen tot op detail worden voorbereidt voor de uitvoering.

1.8 Het centrum wordt over de Schapenkamp getild en meer naar Oost gebracht

Met het voorliggende integrale stedenbouwkundig plan wordt het centrumgebied naar het station doorgetrokken en komt dichterbij Oost te liggen. Door de ontwikkeling aan de Koninginneweg verdwijnen de onaantrekkelijke achterkanten aan het spoor. Voor fietsers en voetgangers blijven alle oversteekmogelijkheden van het spoor gehandhaafd of worden verbeterd. De fietstunnel onder het station wordt aantrekkelijker gemaakt door deze ter plaatse van de tunnelmonden te verbreden. Aan de zijde van het station worden langs de fietsverbinding groene taluds gemaakt om de entree van de fietsenstalling meer ruimte te geven. Bij de uitwerking van het Oosterspoorplein wordt eveneens naar de monding van de tunnel gekeken. Gemotoriseerd verkeer kan de stad in via de Beatrixtunnel en de J. Geradtsweg en de stad uit via deze twee en de Kleine Spoorbomen. Daarmee is de oversteekbaarheid van het spoor optimaal vorm gegeven.

2. Voor het uitvoeren van een variantenstudie voor de bouw van een ondergrondse fietsenstalling voor 7.000 fietsen onder het Stationsplein een budget beschikbaar te stellen van €450.000 en dit te dekken uit de overheveling mobiliteitsgelden 2017 (€250.000) en het exploitatiebudget 2019 (€200.000) .

2.1 Bij een ondergrondse stalling voor 7.000 fietsen is stallen op maaiveld niet nodig

Volgens prognoses van ProRail uit 2018 is er in 2030 een behoefte aan circa 7.000 fietsparkeerplaatsen rond station Hilversum. Alle fietsen die nu nog op maaiveld worden gestald, kunnen onder de grond. Hierdoor is er geen overlast meer van gestalde fietsen en kan het Oosterspoorplein ontwikkeld worden tot een groen stadsplein zonder fietsen. Scooters kunnen worden gestald in de parkeergarage aan de Koninginneweg.

2.2 Het Rijk stelt € 300.000,- beschikbaar voor plan- en studiekosten

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in december 2018 een bijdrage van 300.000 euro uit het Actieplan Fietsparkeren beschikbaar gesteld voor de studie- en plankosten voor de uitbreiding van het aantal fietsenparkeerplaatsen bij station Hilversum. Dit bedrag betaalt het Rijk rechtstreeks aan ProRail. Deze partij voert het investeringsprogramma voor fietsparkeren uit. Het Rijk vergoedt 40 procent van de studie- en plankosten, maar verwacht van de gemeente Hilversum dat ze de resterende 60 procent bijdraagt. Het gaat dan om een totaalbedrag van € 750.000,-, waarvan € 450.000,- door de gemeente moet worden ingebracht.

2.3 Alleen de werkelijk gemaakte kosten moeten worden betaald

ProRail heeft het bedrag van € 750.000,- gebaseerd op ervaringen die ze bij andere stations heeft opgedaan bij de ontwikkeling van complexe fietsenstallingen. Ze hanteert hiervoor een standaardplanproces dat bestaat uit een groot aantal rapporten, ontwerpen en onderzoeken. De alternatievenstudie is één van de producten uit dat proces. In overleg met ProRail zal voor Hilversum een proces op maat worden gemaakt, waarbij gestreefd wordt naar snelheid en kostenbesparing.

Kanttekeningen

1. **Het integrale stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied vast te stellen.**

1.1 Met het vaststellen van het stedenbouwkundigplan ligt de richting vast

Een volgende stap in het proces is dat het stedenbouwkundig plan wordt uitgewerkt naar een beeldkwaliteitsplan en een bestemmingplan. Tegelijkertijd wordt de fasering uitgewerkt om te komen tot realisatie. De ruimte om in deze fase alternatieven in beschouwing te nemen is er niet of nauwelijks.

1.2 We lopen vooruit op de Mobiliteitsvisie

In het coalitieakkoord 2018-2022 is vastgesteld dat een nieuwe integrale mobiliteitsvisie voor de gemeente Hilversum wordt opgesteld. Het besluit over het stedenbouwkundig plan, met daarin verwerkt de verkeersafwikkeling op de centrumring, wordt genomen voordat het opstellen van deze nieuwe integrale mobiliteitsvisie is gestart. Het voorliggend stedenbouwkundig plan levert input aan de integrale mobiliteitsvisie voor wat betreft de mogelijkheden in het Stationsgebied, rond de Kleine Spoorbomen en de Verkeersmaatregelen Stationsgebied i.r.t. mobiliteitsvisie 2040.

1.3 Details nog kunnen wijzigen

Bij de uitwerking kunnen details wijzigen, maar de grote lijnen liggen vast. Een voorbeeld van een dergelijk detail is de maatvoering tussen het spoor en de gevel van de bebouwing langs de Koninginneweg Oost. Over deze maatvoering moet met ProRail overlegd en afspraken gemaakt worden. Een ander voorbeeld is de exacte uitwerking van het busstation. De vormgeving en het ruimtebeslag voldoet nu aan de klanteisen van de provincie en voor het behouden van kwaliteit op dit gedeelte willen we de maatvoering tot minimale maten terug brengen.

1.4 De haalbaarheid van het voorkeursalternatief voor de Kleine Spoorbomen is nog niet definitief aangetoond.

Het voorkeursalternatief voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen is het optimale alternatief voor de verkeersveiligheid ter plaatse van de spooroverweg en de doorstroming op de overweg en de verlegde centrumring. Dit alternatief wordt in nauwe samenwerking met ProRail in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) uitgewerkt tot een stabiel integraal ontwerp. Daarnaast wordt een aantal straten aan de oostzijde van de spooroverweg zoals de Simon Stevinweg bij dit alternatief drukker dan nu, waardoor wellicht de verkeersveiligheid ter plaatse in het geding komt. Het risico bestaat dat de haalbaarheid van het voorkeursalternatief niet kan worden aangetoond. In dat geval komt de terugvaloptie KL28 weer in beeld. Van beide alternatieven wordt de impact op de verkeersveiligheid in de wijken in Hilversum Oost in nauwe samenwerking met buurtbewoners op dit moment in de klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen nader uitgewerkt.

1.5 Als voorwaarde voor de aanpassingen aan de Kleine Spoorbomen dient de Johannes Geradtsweg nabij de kruising met de Insulindelaan te worden aangepast.

Doordat bij de Kleine Spoorbomen verkeersrichtingen vervallen neemt het verkeer op de Buitenring-noord in de ochtendspits toe en dient de doorstroming op de kruising Johannes Geradtsweg – Insulindelaan te worden verbeterd. De optimale oplossing ligt in het verlengen van het opstelvak vanaf het spoorviaduct rechtsaf richting het Media Park en de aanleg van een nieuwe fietsbrug over het spoor. Een voorstel voor deze aanpassingen zal nog aan de raad te worden voorgelegd.

1.6 Bij de uitwerking moet blijken of het plan financieel haalbaar is

Voor de realisatie van de plannen is een raming op hoofdlijnen gemaakt. Daarin zijn de kosten van de inrichting van de openbare ruimte, aanvullende geluidsmaatregelen, alsmede de aankoop van het GAK gebouw opgenomen. Ook zijn de kosten voor de aankoop van de panden aan de Koninginneweg Oost opgenomen. Anderzijds zijn opbrengsten geraamd voor de verkoop van de verworven gronden waar gebouwen op gerealiseerd kunnen worden. Uiteindelijk zal de gemeente 60 miljoen euro bijdragen om de plannen te kunnen realiseren. Een raming van dit bedrag is opgenomen in bijlage 8 met de titel *‘Toelichting financiën project Stationsgebied GEHEIMHOUDING’*. Op deze bijlage rust geheimhouding en is neergelegd in het geheime kastje.

2. Voor het uitvoeren van een variantenstudie voor de bouw van een ondergrondse fietsenstalling voor 7.000 fietsen onder het Stationsplein een budget beschikbaar te stellen van €450.000 en dit te dekken uit de overheveling mobiliteitsgelden 2017 (€250.000) en het exploitatiebudget 2019 (€200.000) .

2.1 Het resultaat van de variantenstudie is nog niet bekend

Een verplicht onderdeel van het studie- en planproces is een variantenstudie. In deze variantenstudie moeten varianten voor het fietsparkeren (ondergronds, in een gebouw of op maaiveld) naast elkaar worden gezet. Ook de meest sobere en doelmatige variant moeten worden meegenomen. Op basis van deze studie moet de voorkeursvariant gemotiveerd kunnen worden aan de stuurgroep Fietsparkeren van het ministerie van I en W. Het staat niet op voorhand vast dat de variant van een ondergrondse stalling voor 7.000 fietsen de voorkeursvariant gaat worden.

2.2 De bijdrage voor het Rijk biedt geen garantie voor een bijdrage aan de bouwkosten

Het Rijk betaalt maximaal 40 procent van de bouwkosten. Om hiervoor in aanmerking komen moet medio september 2019 een aanvraag worden ingediend op basis van voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant. Van de studielocaties die door het Rijk financieel worden ondersteund (waaronder Hilversum) zal naar schatting een kwart tot een derde in aanmerking kunnen komen voor bouwgeld vanuit het Rijk. Het budget van het Actieplan Fietsparkeren is namelijk niet toereikend.

2.3 Een deel van de reizigers is niet bereid om te betalen voor het stallen van hun fiets

Het stallen in de ondergrondse fietsenstalling wordt de eerste 24 uur gratis, daarna moet er worden betaald. De ervaring leert dat een deel van de reizigers niet wil betalen en daarom hun fiets liever (gratis) in de openbare ruimte stallen. Om deze groep te stimuleren hun fiets in de ondergrondse stalling te plaatsen, wordt aan ProRail en NS voorgesteld om in het weekend 48 uur gratis stallen in te voeren. Daarnaast zullen fietsen worden verwijderd die op het Stationsplein en het Oosterspoorplein staan gestald. Dit betekent zowel hogere kosten voor de exploitatie als voor de handhaving.

2.4 Het eigendom van de stalling maakt ontwikkelen van de grond ingewikkeld

Met de uitwerking van de verschillende varianten dient tevens te worden verkend wie de eigenaar wordt van de stalling. Overleg hierover wordt gevoerd met ProRail en NS, omdat zij bij andere stations de eigenaar of exploitant van de stallingen zijn. In Hilversum zijn boven de ondergrondse stalling gebouwen gepland die op grond van de gemeente Hilversum komen te staan. De verkoop van de kavels wordt ingewikkelder wanneer daaronder een fietsenstalling ligt die geen eigendom is van de gemeente.

Financiën

Aan dit voorstel zijn geen directe financiële consequenties verbonden. Het voorstel betreft het vaststellen van het stedenbouwkundig plan, inclusief de aanpassingen bij de Kleine Spoorbomen. Voor beide uitwerkingen is reeds een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld voor 2019.

Voor de plan- en studiekosten voor fietsparkeren, inclusief het uitwerken van de verschillende varianten voor de ondergrondse fietsenstalling, wordt een budget van € 450.000 aangevraagd en wordt voorgesteld deze lasten te dekken uit de overheveling mobiliteitsgelden 2017 (€250.000) en het exploitatiebudget 2019 (€200.000). Het creëren van extra fietsparkeerruimte valt hier ook onder. In het stedenbouwkundigplan is aanvullende fietsparkeerruimte opgenomen en met het uitvoeren van een variantenstudie wordt een eerste stap gezet in de realisatie hiervan.

Voor de realisatie van het stedenbouwkundig plan is een kostenraming gemaakt op hoofdlijnen, waarbij de programmering van belang is voor deze raming. De status van het huidige plan is niet veranderd ten opzichte van vorige plannen, wat leidt tot een bandbreedte in de raming die gelijk is gebleven. De totale kosten in deze raming kennen een marge van +/- 20% en sluiten nu op € 65 miljoen voor het Stationsgebied en € 4 miljoen voor de Kleine Spoorbomen, inclusief de aanpassing van het viaduct aan de J. Geradtsweg. Het bedrag is toegenomen doordat een aantal onderdelen zijn toegevoegd aan het gebied

van het stationsplein, zoals de daktuinen, de fontein, het podium op het plein en de overkapping bij het busstation. Ook zijn een infiltratiekelder voor het regenwater en 3 kabelgoten toegevoegd aan het project. Tot slot is bij de raming rekening gehouden met gestegen bouwkosten. Bij het ontwerp-bestemmingsplan volgt een nadere uitwerking van de kosten, de financiering en de exploitatie.

Met het project is een groot budget gemoeid en het kent een lange tijdshorizon. Voor het bewaken van het budget, het doen van de juiste investeringen en het nemen van de juiste financiële beslissingen wordt expertise ingehuurd die gedurende de voorbereiding en realisatie gevraagd en ongevraagd advies geeft over de financiën.

Vervolg

Het stedenbouwkundig plan wordt vertaald in een ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt inclusief het Beeldkwaliteitsplan en het exploitatieplan door het college in juni 2019 ter inzage gelegd. In oktober 2019 worden deze plannen ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Aan het ontwerp voor de Kleine Spoorbomen wordt, in samenspraak met een klankbordgroep, doorgewerkt om in de zomer van 2019 een raadsbesluit te krijgen voor de definitieve uitwerking. Dit vormt de onderlegger voor het aanpassen van het bestemmingsplan voor de Kleine Spoorbomen.

Communicatie

Op 28 februari wordt het plan gepresenteerd aan bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. Doel van de bijeenkomst is informeren. Via verschillende gemeentelijke kanalen, zoals de gemeentepagina, digitale nieuwsbrief, website en social media wordt bekendheid hieraan gegeven. Afgelopen jaar hebben we intensief gecommuniceerd en geparticipeerd. Dit krijgt in 2019 een vervolg. De aandacht ligt op de communicatie en participatie van de uitwerking van verschillende deelplannen.

Uitvoering

De sloop van het GAK-gebouw is het eerste zichtbare resultaat van de herontwikkeling van het Stationsgebied. De sloop is in een ver gevorderd stadium en wordt in maart van dit jaar afgerond. Daarna zal de locatie een tijdelijke invulling krijgen. De locatie zal in ieder geval worden gebruikt als (tijdelijke) fietsenstalling (met een capaciteit van 400 tot 600 rekken) en als locatie voor een (tijdelijke) politiepost. Particuliere partijen worden door de gemeente uitgenodigd om een plan te maken voor het tijdelijk gebruik van deze locatie, in samenhang met het grasveld voor het station. De partij aan wie uiteindelijk de opdracht wordt gegund, mag zijn plan zelf gaan realiseren. De realisatie zal niet eerder dan aan het einde van de zomer van 2019 plaatsvinden. De tijdelijke invulling hangt af van de bouw van de ondergrondse fietsenstalling en duurt waarschijnlijk tot de tweede helft van 2021. Verwacht wordt namelijk dat de start van de bouw van de fietsenstalling niet eerder zal plaatsvinden dan in de tweede helft van 2021.

In het eerste kwartaal van 2019 maakt de gemeente Hilversum afspraken met ProRail en NS over de uitvoering van een gezamenlijk project dat als doel heeft om tot een ontwerp te komen voor de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen. Om in aanmerking te komen voor de bijdrage van het Rijk aan de realisatiekosten moet waarschijnlijk medio september 2019 een aanvraag worden ingediend. Dit betekent dat in de zomer het Voorlopig Ontwerp voor de fietsenstalling gereed moet zijn. Bij de aanvraag moet een getekende intentieverklaring worden gevoegd waarin de regionale partijen (gemeente, provincie en vervoersregio) verklaren dat zij dekking zoeken voor het regionale deel van de kosten voor investering, beheer, onderhoud en vervanging.

In bijgevoegde fasering (bijlage 7) is op hoofdlijnen aangegeven welke stappen nodig zijn om het nieuwe stationsgebied te kunnen realiseren. Deze fasering is nog in concept, omdat veel zaken uitgezocht moeten worden. Uiteindelijk wordt een definitief faseringsdraaiboek opgesteld.

De uitvoering van het project *na besluitvorming in het eerste kwartaal van 2019* gebeurt in fasen. In eerdere communicatie is aangegeven dat met de herontwikkeling van het stationsgebied gestart gaat worden nadat de werkzaamheden voor de HOV gereed zijn. Specifiek betreft dit werkzaamheden aan de infrastructuur, waardoor mogelijke doorstroming van verkeer kan stagneren. Wel zijn er mogelijkheden

om vooruitlopend op de infrastructuur de fietsenstalling te bouwen en het nieuwe busstation. Om dit mogelijk te maken is de vrijgekomen ruimte van het GAK gebouw nodig.

De uitvoering van infrastructurele deelprojecten binnen het project Stationsgebied zal naar verwachting na 2022 plaatsvinden. Hierbij wordt gezocht naar een optimale afstemming tussen de verschillende (verkeers)ingrepen in de stad (HOV, Kleine Spoorbomen etc.), mede ook in relatie tot het spoor.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

D. Emmer

P.I. Broertjes

Bijlage(n)

1. Stedenbouwkundig plan
2. Plankaart stedenbouwkundig plan
3. a. Amendement A17-92
b. Amendement A17-95
4. Concept Beeldkwaliteitsplan
5. Reacties participatie en stakeholdersgesprekken
6. Rapportage peiling burgerpanel over het beeldkwaliteitsplan
7. Concept faseringsdraaiboek op hoofdlijnen
8. Toelichting financiën project Stationsgebied (geheimhouding)
9. Brief bekrachtiging geheimhouding financiële bijlage (nr 8).