

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 3 tot 6 lagen.
 - 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..
 - j. De uitbreiding van de bestaande fietsparkeervoorzieningen, mogelijk middels een ondergrondse fietsenstalling aan de centrumzijde van het station.
2. Vanuit stedenbouwkundig en civieltechnisch oogpunt een integraal onderzoek te doen naar mogelijke verbeteringen van de verbinding tussen Hilversum Oost en het Centrum.
3. De op grond van artikel 25 tweede lid Gemeentewet opgelegde geheimhouding op bijlage 7 (Toelichting financiën project Stationsgebied) te bekrachtigen.

Samenvatting

Het stedenbouwkundig plan zet in op het maken van een alzijdig station, een station dat aan alle kanten aantrekkelijk is. Door het 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.

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 Marktplaatsplein heen wordt gelegd en dat daarbij een herontwikkeling van het gebied tussen Koninginneweg en spoor noodzakelijk is. De Kleine Spoorbomen worden heringericht om de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer te verbeteren. Hierbij zullen voor autoverkeer enkele verkeersstromen van de overweg af gaan om zo de verkeersveiligheid te vergroten. Een voorstel voor de wijze van herinrichting van de Kleine Spoorbomen zal in het najaar van 2019 separaat aan de Raad worden voorgelegd.

Tussen Hilversum Oost en West zijn over een afstand van 1,5 km vier overgangen over het spoor, waarvan drie ook geschikt voor auto's. Bij alle vier overgangen kunnen fietsers en voetgangers over het spoor komen. Evenzeer bestaat de behoefte om de verbinding tussen Oost en West te verbeteren. Om na te gaan of de verbindingen verbeterd kunnen worden of dat er meer verbindingen gewenst zijn heeft het college op 26 maart het besluit genomen dit te onderzoeken. Het nu voorliggend stedenbouwkundig plan is dusdanig adaptief dat de uitkomsten van het onderzoek inpasbaar zijn.

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. Dit wordt versterkt nu de sloop van het GAK-gebouw is afgerond. 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 waarvan de sloop in maart is afgerond.

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. Dit betekent dat een nieuw bestemmingsplan opgesteld moet worden waarin is vastgelegd wat in de nieuwe situatie op die locaties ontwikkeld mag worden. Het ter inzage leggen van een ontwerp-bestemmingsplan neemt de werking van het voorbereidingsbesluit over.

Om te voorkomen dat de gronden tussen de Koninginneweg 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 (WVG). Dit betekent dat indien eigenaren hun pand willen verkopen zij dit eerst aan de gemeente dienen aan te bieden. Binnen 3 jaar na de vestiging van het WVG dient een nieuw bestemmingsplan vastgesteld te zijn door de raad. 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.

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 meegegeven. 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 groene 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.

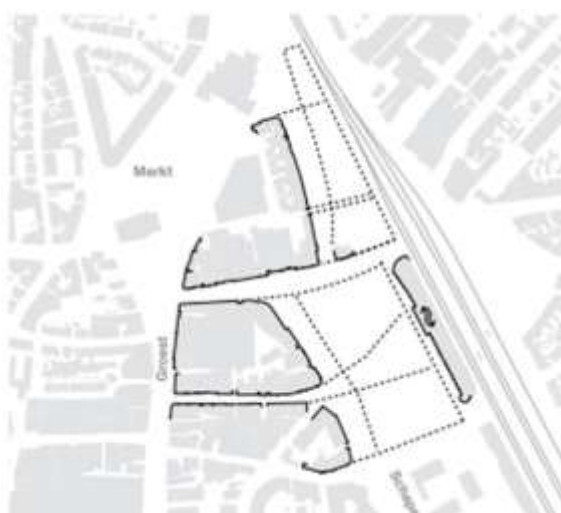
Het Oosterspoorplein maakte oorspronkelijk deel uit van het project Stationsgebied. Gedurende de uitwerking van het Stationsgebied is ook het project ‘Spoorzone’ gestart en zijn gesprekken gevoerd met bewoners en belanghebbenden van het postcode gebied 1221. Mede door deze gesprekken is besloten om het 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

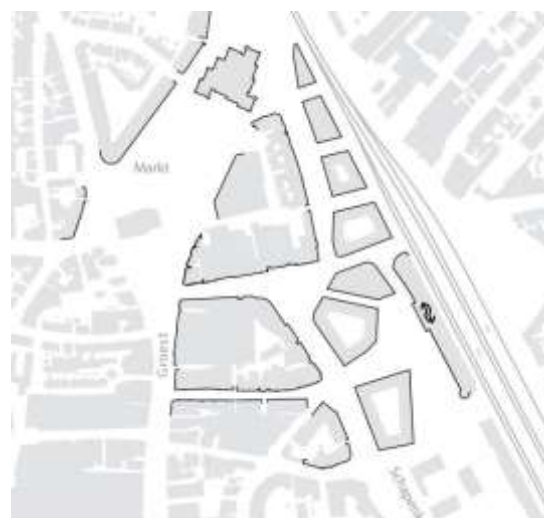
Het model 'De 7 Straatjes' borduurt voort op het kleinschalig stedelijke karakter van het centrum van Hilversum en de aaneenschakeling van diverse besloten pleintjes en brinkjes die de stad heeft. De fijnmazige structuur biedt de voetgangers twee sterke routes naar het centrum, via de Leeuwenstraat of 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 ontwrichting 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 Groest. 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 circa 7.000 fietsparkeerplaatsen rond station Hilversum. Om in deze behoefte te voorzien is de ambitie om de bestaande ondergrondse stalling uit te breiden 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. In samenwerking met ProRail worden er verschillende alternatieven voor de invulling van het fietsparkeren rondom het station Hilversum onderzocht. In deze alternatievenstudie wordt ook de bouw van een ondergrondse stalling voor 7.000 fietsen onder het Stationsplein nader onderzocht. Op basis van deze alternatievenstudie, waarbij de consequenties inzichtelijk worden gemaakt, wordt een voorkeursalternatief voorgelegd aan de raad.

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.



Hilversum
Mediastad



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

In Amendement A17/92 heeft de Raad op 6 december 2017 aangegeven dat het stedenbouwkundig plan in samenhang met project Kleine Spoorbomen dient te worden uitgewerkt.

Het ontwerpproces voor de Kleine Spoorbomen heeft in samenwerking met de eerste Klankbordgroep Kleine Spoorbomen en ProRail op dit moment geleid tot kansrijke oplossingen waarbij de bestaande overweg wordt behouden en er richtingen voor het autoverkeer zullen vervallen. Oplossingen met ongelijkvloerse kruisingen blijken ruimtelijk slecht inpasbaar te zijn en onvoldoende oplossing te bieden en zijn om die redenen afgefallen.

De genoemde kansrijke oplossingen passen binnen het stedenbouwkundig plan van het stationsgebied, en worden op dit moment met ProRail en de klankbordgroep Wijkverkeer nader onderzocht.

Een voorstel voor de wijze van herinrichting van de Kleine Spoorbomen zal in het najaar van 2019 separaat aan de Raad worden voorgelegd.

Participatie

Om te komen tot de keuze van ‘De 7-straatjes’ is veel overleg geweest met stakeholders.

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 Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, en het Platform Gehandicapten Chronisch Zieken Hilversum, ROCOV en Senver.

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. Een bouwhoogte van 6 lagen wordt gebruikt om de accenten aan te geven.

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 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 slechtzienden. Dergelijke voorzieningen worden uitgewerkt als de plannen tot op detail worden voorbereidt voor de uitvoering.

1.7 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 fietsstalling meer ruimte te geven. Bij de uitwerking van het Oosterspoorplein wordt eveneens naar de monding van de tunnel gekeken.

2. Vanuit stedenbouwkundig en civieltechnisch oogpunt een integraal onderzoek te doen naar mogelijke verbeteringen van de verbinding tussen Hilversum Oost en het Centrum.

2.1 Een integraal onderzoek naar mogelijke verbeteringen van de verbinding tussen Oost en Centrum is van grote toegevoegde waarde

Uit de verschillende overleggen die gevoerd zijn met stakeholders van het stationsgebied, komt naar voren dat een integrale beoordeling van alle ontwikkelingen langs het spoor wenselijk is. In deze overleggen vormt de verbinding tussen Hilversum Oost en het centrum een cruciaal onderwerp. Over een lengte van 1,5 kilometer heeft Hilversum vier overgangen over het spoor en onderzoek is nodig of verbeteringen aan of van deze verbindingen mogelijk zijn. Dit onderzoek wordt in samenhang met de projecten Spoorzone 1221 en Kleine Spoorbomen uitgevoerd. Bij de opzet van het onderzoek wordt gebruik gemaakt van de kennis van de bewonersgroepen uit Hilversum Oost. Nadat een aanpak en vraagstelling is gedefinieerd wordt de raad middels een raadsinformatiebrief geïnformeerd over de opzet van dit onderzoek.

2.2 Uitkomsten uit het onderzoek kunnen in alle gevallen verwerkt worden in het bestemmingsplan

Nadat de raad heeft besloten over het stedenbouwkundig plan wordt dit vertaald in een voorontwerpbestemmingsplan, dat in oktober door het college ter inzage wordt gelegd. Inspraakreacties en ambtshalve wijzigingen op het plan worden doorgevoerd en opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Deze versie wordt in februari 2020 door het college ter visie gelegd met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Vervolgens wordt het bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad van juni 2020 voorgelegd, inclusief voorgestelde beantwoording van de ingekomen zienswijzen.

De uitkomsten van het onderzoek zullen in het najaar van 2019 bekend zijn, en kunnen (indien van toegevoegde waarde) worden verwerkt in het op te stellen ontwerpbestemmingsplan voor het stationsgebied. Tot aan het moment dat de zienswijzen worden verwerkt tot een bestemmingsplan kunnen wijzigingen worden doorgevoerd. Daarmee kunnen uitkomsten uit het onderzoek verankerd worden in het bestemmingsplan en vervolgens aan de Raad worden voorgelegd.

2.3 De opdracht samen met de vertegenwoordigers van Hilversum Oost te formuleren

Voordat opdracht gegeven wordt aan een bureau om dit onderzoek uit te voeren is het van belang om in gezamenlijkheid de opdracht te formuleren. Belangrijk is te weten wat de gedachten zijn bij het verbeteren van de verbinding tussen Oost en West. Zodra deze beelden en gedachten zijn opgehaald is het voor de gemeente mogelijk een duidelijke opdrachtomschrijving op te stellen voor het onderzoek.

2.4 Voordat uitkomsten van het onderzoek bekend zijn wordt niet met de uitvoering gestart

Tot het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is kunnen werkzaamheden in het stationsgebied niet aanvangen. Gedurende de periode tot aan het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en nog maanden daarna zijn we ambtelijk bezig om het gehele project voor te bereiden. Gedurende deze voorbereidingen worden geen uitvoeringswerkzaamheden uitgevoerd die niet meer terug te draaien zijn.

Kanttekeningen

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

1.1 Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan 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 uitkomsten van het onderzoek naar de verbinding tussen Oost en West doorkruisen het stedenbouwkundig plan niet.

1.2 Er kunnen minder woningen gerealiseerd worden bij een maximale bouwhoogte van 6 lagen

Als gevolg van de aangepaste bouwhoogten naar maximaal 6 (ipv 8) bouwlagen, die als accenten worden toegepast, kunnen minder woningen worden gebouwd. Bij de raming is uitgegaan van een woonoppervlak van 80m² voor een sociale woning en van 100 m² voor een woning in de vrije markt. Door het aanpassen van de bouwlagen kunnen in het huidige plan tussen de 60 en 65 woningen minder gerealiseerd worden, waarvan 1/3 sociaal is.

1.3 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.

1.4 Onderdelen kunnen nog wijzigen

Bij de uitwerking kunnen onderdelen nog wijzigen, maar de grote lijnen liggen vast. Die grote lijnen komen voort uit de uitwerking van de kaders van de raad, zoals bijvoorbeeld logische looproutes naar het centrum. Het blijft mogelijk om onderdelen te wijzigen en deze te verankeren in het bestemmingsplan. Op die manier wordt voortgang geboekt met het uitwerken van de plannen terwijl tegelijkertijd nog ruimte is om wijzigingen in te passen. Voorbeelden van wijzigingen zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de verbindingen, de maatvoering tussen het spoor en de gevel van de bebouwing langs de Koninginneweg Oost en de exacte uitwerking van het busstation.

1.5 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 65 miljoen euro bijdragen om de plannen te kunnen realiseren. Een raming van dit bedrag is opgenomen in bijlage 7 met de titel 'Toelichting financiën project Stationsgebied GEHEIMHOUDING'. Op deze bijlage rust geheimhouding en is neergelegd in het geheime kastje.

2. Vanuit stedenbouwkundig en civieltechnisch oogpunt een integraal onderzoek te doen naar mogelijke verbeteringen van de verbinding tussen Hilversum Oost en het Centrum.

2.1 Het is niet wenselijk dat het onderzoek leidt tot grote vertraging

Als de uitkomsten van het onderzoek in 2019 bekend zijn dan kunnen deze nog verwerkt worden in het op te stellen ontwerpbestemmingsplan voor het Stationsgebied. Dan kan ook worden voldaan aan de eis om binnen 3 jaar na vestiging van de 'wet voorkeursrecht gemeenten' (WVG) een bestemmingsplan gereed te hebben. De WVG is gevestigd in januari 2018 en binnen 3 jaar moet een bestemmingsplan zijn vastgesteld (januari 2021), anders vervalt het WVG van rechtswege en mag, op basis van de huidige wetgeving, binnen 2 jaar niet opnieuw WVG gevestigd worden op deze gronden. De huidige planning is er op gericht tijdig een nieuw bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad voor te leggen. Verdere vertraging in de besluitvorming is een groot risico voor het halen van deze termijn.

Financiën

Aan dit voorstel zijn geen directe financiële consequenties verbonden. Het voorstel betreft het vaststellen van het stedenbouwkundig plan. Voor de uitwerking 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, is een budget van € 450.000 benodigd. Het college gaat deze kosten dekken vanuit de overheveling mobiliteitsgelden 2018 (RIB 2019-17 en RIB 2019-20) en het voor mobiliteit beschikbare exploitatiebudget 2019 (RIB 2019-17).

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. 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 drie kabelgoten toegevoegd aan het project. Tot slot is bij de raming rekening gehouden met gestegen bouwkosten.

Bij het 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 voor-ontwerpbestemmingsplan. Het voor-ontwerpbestemmingsplan wordt inclusief het concept Beeldkwaliteitsplan en het exploitatieplan door het college in oktober 2019 ter inzage gelegd. In juni 2020 worden deze plannen ter vaststelling voorgelegd aan de raad.

Communicatie

Op 28 februari is het plan gepresenteerd aan bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. Doel van de bijeenkomst was 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 maart van dit jaar afgerond op een aantal afrondende werkzaamheden na. 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). Een particuliere partij wordt door de gemeente uitgenodigd om een aanvullend plan te maken voor het tijdelijk gebruik van deze locatie, in samenhang met het grasveld voor het station

De gemeente Hilversum heeft afspraken gemaakt met ProRail en NS over de aanpak 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 een financiële bijdrage van het Rijk aan de realisatiekosten moet in oktober 2019 een aanvraag worden ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De komende maanden zal samen met ProRail een alternatievenstudie worden uitgevoerd en een voorkeursalternatief worden gekozen. Dat voorkeursalternatief wordt uitgewerkt op het niveau van schetsontwerp en wordt als basis genomen voor de aanvraag. In het laatste kwartaal van dit jaar wordt bekend hoe groot de financiële bijdrage van het Rijk zal zijn voor de uitbreiding en vervanging van het aantal fietsparkeerplekken rond station Hilversum.

De uitvoering van het project *na besluitvorming in het tweede 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, tenzij de werkzaamheden kunnen plaatsvinden zonder de doorstroming te belemmeren. 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. Toelichting financiën project Stationsgebied (geheimhouding)
8. Brief bekrachtiging geheimhouding financiële bijlage (nr 7).
9. Memo bij gewijzigd raadsvoorstel Stedenbouwkundig plan Stationsgebied