

zaaknummer:	658877
afdelingsnaam:	BenO-Ruimtelijke Kwaliteit
steller:	Ronald Sprik
telefoonnummer	035 629 2586
onderwerp:	Vaststelling bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020'

Voorstel

1. De 'Zienswijzennota ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' en 'ontwerp-beeldkwaliteitsplan Stationsgebied Hilversum'' vast te stellen;
2. De medeondertekenaars van de zienswijze van reclamant 5 niet ontvankelijk te verklaren;
3. De 'Wijzigingennota ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' en 'ontwerp-beeldkwaliteitsplan Stationsgebied Hilversum'' vast te stellen;
4. Geen exploitatieplan vast te stellen ten behoeve van het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020';
5. Het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020', overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0402.11bp08stationplein-va01, met bijbehorende bestanden, gewijzigd vast te stellen overeenkomstig de Wijzigingennota, zoals bedoeld onder 3;
6. Het beeldkwaliteitsplan 'Stationsgebied Hilversum' gewijzigd vast te stellen overeenkomstig de Wijzigingennota, zoals bedoeld onder 3, als toetsingskader voor omgevingsvergunningaanvragen op het gebied van welstand;
7. De raad informeren over de stand van zaken rond diverse onderwerpen ten aanzien van het stationsgebied met bijgaande collegebrief;
8. De door het college opgelegde geheimhouding op bijlagen 6 en 7 conform artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen.

Samenvatting

Op 25 februari 2020 heeft het college besloten het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied 2020', inclusief het bijbehorende ontwerp-beeldkwaliteitsplan, vrij te geven voor het indienen van zienswijzen. De plannen hebben 6 weken ter inzage gelegen. De ingekomen reacties zijn van een antwoord voorzien. Beide plannen kunnen nu aan de raad ter vaststelling worden voorgelegd.

Inleiding

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot Hilversum en een schakel tussen oost en het centrum. Het gebied is echter weinig aantrekkelijk en heeft een zwakke (fysieke) relatie met het centrum. De routes naar het centrum zijn onvoldoende herkenbaar en het gebied is geen prettig welkom in de stad, mede als gevolg van de rommelig gestalde fietsen op het stationsplein. Met name het gebied rond het busstation met de bufferende bussen en de locatie van het voormalige GAK-gebouw is een onaangename plek om te verblijven. Bedrijven wilden zich hier jarenlang niet vestigen, maar ook voor woningen was het een onaantrekkelijke plek. De bereikbaarheid van het centrum en het station is tevens onvoldoende. De

gemeente wil dit gebied transformeren. Met de vaststelling van de Structuurvisie 'Hilversum 2030' in 2013 (en bevestigd in de 'Centrumvisie' uit 2015) is al besloten om de centrumring om het Langgewenst heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken. Hiermee is de barrière van de Stationsstraat niet meer aanwezig en loopt de centrumring niet meer dwars door de warenmarkt. Vervolgens is voor het stationsgebied op 29 mei 2019 door de raad het Stedenbouwkundig plan vastgesteld.

Het Stedenbouwkundig plan zet in op het maken van een alzijdig station, een station dat aan alle kanten aantrekkelijk is. De rommelige achterkanten langs het spoor aan de centrumzijde maken plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met brede zichtlijnen vanaf oost. Tevens wordt de centrumring via de Koninginneweg om het Marktplaatsje heen gelegd, waardoor herontwikkeling van het gebied tussen de Koninginneweg-oost en het spoor noodzakelijk is.

Het Stedenbouwkundig plan is planologisch-juridisch vertaald in een ontwerpbestemmingsplan. Tevens is ook een ontwerp-beeldkwaliteitsplan opgesteld waarin stedenbouwkundige en architectonische eisen voor het plangebied zijn verwerkt.

Op 25 februari 2020 heeft het college besloten beide ontwerpen vrij te geven voor het indienen van zienswijzen. Er zijn diverse reacties ingekomen. De ingekomen reacties zijn van een antwoord voorzien. De plannen kunnen nu aan de raad ter vaststelling worden voorgelegd.

Probleemstelling/doel

Het doel van het bestemmingsplan is het tot stand brengen van een actueel planologische regeling die voorwaarden schept voor de gewenste ruimtelijke (her)ontwikkeling van het plangebied. In het bestemmingsplan zijn de bouwmogelijkheden uit het Stedenbouwkundig plan vertaald in de regels en de verbeelding. Het bestemmingsplan is toetsingskader voor omgevingsvergunningaanvragen.

In het beeldkwaliteitsplan zijn de stedenbouwkundige en architectonische eisen voor het plangebied verwerkt. Doel is om het beeldkwaliteitsplan te laten vaststellen als (toetsingskader van) welstandsbeleid voor dit gebied.

Het plan

Het bestemmingsplan bevat een flexibele regeling waarbij gebruiksmogelijkheden zoveel als mogelijk onderling uitwisselbaar zijn. Op deze wijze kan makkelijk ingespeeld worden op nieuwe ontwikkelingen. Ook gezien de lange realisatieperiode is een ruime bestemmingswijze voor de hand liggend. Aangezien de gemeente grondeigenaar is of binnen het kader van de Wet voorkeursrecht kan worden, zal de gemeente ook bij de uitgifte van de gronden (privaatrechtelijke) invloed op de nieuwe ontwikkelingen hebben. Een aantrekkelijk stationsgebied kent een gebalanceerde mix van wonen, werken en voorzieningen. Voldoende massa aan werkenden en bewoners draagt in belangrijke mate bij aan de beoogde levendigheid in het stationsgebied en aan de levensvatbaarheid van de commerciële functies in de plinten. Met overdag werknemers en studenten en 's avonds en in het weekend bewoners en bezoekers ontstaat een aantrekkelijk gebied.

Gekeken is welke functies op welke plekken haalbaar en wenselijk zijn. Er zijn twee uiterste programma's berekend. Enerzijds een programma waarbij de woonfunctie de nadruk heeft, maar waarbij minimaal 12.000 m² bruto vloeroppervlak (verder 'bvo') beschikbaar blijft voor werkfuncties (i.c. niet-woonfuncties). Anderzijds is gekeken naar een programma met het zwaartepunt op werkgelegenheid waarbij tevens minstens 200 woningen worden gerealiseerd. Binnen de genoemde kaders is het plan flexibel en zijn alle varianten binnen deze twee uiterste programma's mogelijk. Gedurende het realisatieproces heeft de gemeente voldoende sturingsmogelijkheden.

Het programma 'werken' is gericht op het creëren van zoveel mogelijk werkgelegenheid en ondersteunende diensten passend bij de locatie zoals dienstverlening, hotelfunctie en, in beperkte mate, horeca en detailhandel. In het programma 'wonen' is aansluiting gezocht bij een zo groot mogelijk programma voor wonen dat bijdraagt aan de doelstellingen en ambities uit het woonbeleid. Het mogelijke aantal te realiseren woningen in het plangebied bevindt zich binnen een bandbreedte van 200 – 325 woningen.

Proces

Het ontwerpbestemmingsplan en ontwerp-beeldkwaliteitsplan hebben van 6 maart 2020 tot en met 16 april 2020 ter inzage gelegen. Er is vooraf veel aandacht gegeven om de ter inzage legging bekend te maken. Naast de gebruikelijk publicaties in Staatscourant, Gooi- en Eembode en website zijn de indieners van een inspraak- of vooroverlegreactie op het eerder ter inzage gelegde voorontwerpbestemmingsplan geïnformeerd. Tevens zijn de eigenaren van percelen in het gebied aangewezen in het kader van de Wet voorkeursrecht gemeenten per brief op de hoogte gesteld van de inzagetermijn. Daarnaast hebben de adressen in het plangebied een huis-aan-huis informatiebrief ontvangen. Tot slot is ook in de digitale nieuwsbrief met betrekking tot het stationsgebied aandacht besteed over de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen zodra de ontwerpplannen ter inzage worden gelegd.

De ingekomen zienswijzen zijn (in verband met privacy geanonimiseerd) als bijlage toegevoegd. Alle reacties zijn samengevat en van een antwoord voorzien in de reactienota.

Ter inzage legging

Kort na start van de ter inzage legging heeft het kabinet vanwege het corona-virus beperkingen gesteld in het kader van de 'intelligente lockdown'. Ondanks alle maatregelen is het Stadskantoor, waar de stukken fysiek ter inzage liggen, steeds op de gebruikelijke tijdstippen open geweest en konden belangstellenden daarvan kennis nemen. Stukken konden overigens ook digitaal worden bekeken.

Hogere grenswaarden geluid

Ten behoeve van de plannen is akoestisch onderzoek gedaan. Vanwege het wijzigen van de verkeersstructuur zal de geluidbelasting op de gevels van de panden langs de nieuwe centrumring toenemen. Om deze reden zal het wegvak 'Melkpad – Langgewenst – Schoolstraat – Koninginneweg – Schapenkamp (en de direct aansluitende wegvakken)' worden voorzien van een geluid reducerende wegdekverharding. Na het aanbrengen van deze geluid reducerende wegdekverharding zal bij meerdere woningen nog steeds de voorkeursgrenswaarde van 48 dB worden overschreden. Dit is in lijn met dat wat bij eerdere besluitvorming is geconstateerd. Andere mogelijke maatregelen om de geluidstoename volledig weg te nemen, zoals een geluidscherm o.i.d., stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke en/of financiële aard. Op grond van de Wet geluidhinder is het college bevoegd om, in geval van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, binnen bepaalde bandbreedtes, hogere waarden vast te stellen. Om deze reden is het college een 'hogere waarde'-procedure gestart. De maximale (wettelijke) ontheffingswaarde van 63 dB (incl. aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder) als gevolg van wegverkeer wordt nergens overschreden.

Bestaande woningen

De woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt afgegeven komen in aanmerking voor een gevelisolatieonderzoek. Indien het wettelijk geldende binnenniveau wordt overschreden hebben deze woningen recht op aanvullende gevelmaatregelen. De kosten van mogelijke gevelmaatregelen zijn meegenomen in de ramingen die bij vaststelling van het Stedenbouwkundig plan aan de raad zijn voorgelegd.

Nieuwe woningen

De hogere grenswaarde-procedure is gelijktijdig gestart met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Het college dient te besluiten over de hogere grenswaarden vóór het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, omdat het bestemmingsplan nieuwe woningen mogelijk maakt waarvoor een hogere waarde noodzakelijk is. Deze grenswaarden moeten namelijk bij dit vaststellingsbesluit door de raad in acht worden genomen. Het college heeft daarom op 25 augustus 2020 besloten over het vaststellen van hogere grenswaarden. Het besluit is als bijlage aan dit voorstel toegevoegd.

Gerelateerde projecten

Vestiging voorkeursrecht Koninginneweg

Vanwege het in januari 2018 gevestigde voorkeursrecht voor de Koninginneweg is van belang dat het bestemmingsplan tijdig wordt vastgesteld. De geldigheid van het voorkeursrecht verloopt namelijk als niet binnen 3 jaar na het vestigen van het voorkeursrecht een bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het is in dat geval 2 jaar niet mogelijk om op deze gronden opnieuw voorkeursrecht te vestigen.

Onderzoek Oost – Centrum

In de zomer van 2019 is een onderzoek gedaan naar de verbetering van de verbinding tussen Oost en Centrum. Hieruit zijn zeven procesaanbevelingen naar voren gekomen. Gemeente, NS en ProRail hebben vanaf oktober 2019 de mogelijkheden voor aanpassing aan het station en/of de stationshal verkend, inclusief de onderdoorgang en de mogelijkheden voor de ondergrondse fietsenstalling en entree hiervan.

In mei 2020 is de raad geïnformeerd over de eerste resultaten. Deze maken duidelijk dat eenzijdig en aan twee zijden gelijkwaardig station wenselijk is, met fietsenstallingen aan beide zijden van het station (1.500 oost, 5.500 centrum). Uit de vervolgstudies opgestart vanaf maart 2020, komt naar voren dat een uitbreiding van de stationshal aan centrumzijde zeer wenselijk is om de optimale capaciteit van het spoor te benutten en het voorzieningenpeil op het station in lijn te brengen met haar omvang. Deze resultaten betekenen voor het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' een beperkte aanvulling op het te realiseren programma in de vorm van een 'uitbreiding' van de stationshal. De uitbreiding is opgenomen in de voorgestelde wijzigingen. Hiermee zijn er geen gevolgen voor de volumes van de 3 geprojecteerde bouwblokken op het plein. Partijen zetten de samenwerking op deze onderwerpen voort en verwachten de volgende resultaten (o.a. kostenraming) begin 2021.

Besluit Kleine Spoorbomen

Op 6 mei 2020 heeft de raad besloten de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor autoverkeer. Onderzocht is welke gevolgen dit besluit, met bijbehorende herinrichting, heeft voor het bestemmingsplan. Het blijkt dat de gemeente ter plaatse minder gronden nodig heeft dan eerder voorzien. Dat betekent dat de plangrenzen ter hoogte van Koninginneweg 101 (i.c. parkeerterrein Tiramisu) iets kunnen worden verkleind. In het verlengde hiervan betekent het ook dat het gevestigde voorkeursrecht op deze plek kan vervallen. Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kan het college hiertoe besluiten.

Voor het bestemmingsplan zijn er voor het overige geen gevolgen. Het geluidonderzoek (als bijlage onderdeel van het (ontwerp)bestemmingsplan) heeft al rekening gehouden met het alternatief om de Kleine Spoorbomen af te sluiten (variant KL29).

Parkeren

In de collegebrief van 19 mei 2020 met betrekking tot de 'stand van zaken onderzoek Oost – Centrum' is aangekondigd om alvast een doorkijk te geven naar een aanpassing van de parkeernormeringen in het stationsgebied. Hiertoe is door een gespecialiseerd bureau gekeken naar de mogelijkheden voor de drie stationsgebieden (Centraal, Sportpark en Mediapark).

Parkeernormen hangen samen met de ligging en het gebruik van het gebied maar ook met het type mensen en bedrijven dat er respectievelijk woont en werkt. Ook het gebruik van deelauto's (nu nog beperkt in Hilversum) en het gebruik en de aantrekkelijkheid van alternatieven, waaronder fiets en OV, zijn belangrijk bij de afweging over de hoogte van de parkeernormen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de toekomstbestendigheid van de gerealiseerde voorzieningen en met de impact op de omgeving.

Uit een analyse van het huidige stationsgebied blijkt dat het autobezit in de aangrenzende postcodegebieden fors lager is dan gemiddeld in de stad. Het gebied is daarnaast een OV-knoop in binnenstedelijk gebied, waar veel voorzieningen op loop- of fietsafstand liggen. Het gebied is tevens goed ontsloten via het regionale fietsnetwerk. Deze aspecten maken dat een (flinke) verlaging van de normen zeer voor de hand ligt.

Een aanpassing van de normen voor het stationsgebied (inclusief de impact op de omgeving met bijbehorende maatregelen) vereist een aanpassing van het door de raad vastgestelde parkeerbeleid uit 2017. Dit proces wordt nog dit najaar opgestart.

Bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' bevat (net als vrijwel alle bestemmingsplannen) een zogenaamde 'dynamische bepaling' voor parkeernormen. Dat wil zeggen dat zodra nieuwe beleidsregels voor parkeernormen zijn vastgesteld deze 'automatisch' onderdeel worden van de bestemmingsplanregels. Het is niet nodig het bestemmingsplan dan 'opnieuw' vast te stellen. Nieuwe parkeernormen zijn pas relevant bij (het beoordelen van) omgevingsvergunningaanvragen in het stationsgebied. Om deze reden is het niet noodzakelijk al nieuw parkeerbeleid te hebben bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

Voorgestelde wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan

In de reactienota is beschreven of een zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast zijn er ambtshalve redenen om het ontwerpbestemmingsplan op enkele punten te wijzigen. Deze aanpassingen zijn opgenomen in de Wijzigingennota. Onderstaand de belangrijkste.

Plangrens

De plangrens ter plaatse van Koninginneweg 101 (i.c. parkeerterrein Tiramisu) kan worden verkleind. Vanwege het besluit om de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor autoverkeer zijn ten behoeve van de noodzakelijke herinrichting minder gronden nodig.

Stationsgebouw

Uit de onderzoeken met NS en ProRail blijkt de noodzaak om het bestaande stationsgebouw uit te breiden. Spoor 1 kan momenteel niet optimaal worden gebruikt vanwege de plaatsing van de aanwezige OV-Chipkaart paaltjes. De huidige hal is krap gezien het aantal reizigers. Ook het bestaande voorzieningenaanbod sluit daarbij onvoldoende aan, zoals bijvoorbeeld het ontbreken van een openbaar toilet. De uitbreiding wordt ingepast in de uitwerkingsregels voor het stationsplein. De uitbreiding zal verder worden vormgegeven in samenhang met de bovenliggende gebouwen en de onderliggende fietsenstalling.

Fietsenkelder/Ondergrondse bebouwing stationsplein

De kelder is onderdeel van de uitwerkingsplicht voor het stationsplein. De uitwerkingsplicht is opgenomen omwille van de flexibiliteit. Op deze wijze kan makkelijk ingespeeld worden op de uitkomsten van het onderzoek Oost – Centrum. Een andere reden is dat er constructief en functioneel een nauwe samenhang bestaat tussen de fietsenkelder en de exacte situering van de bovengrondse bebouwing. Deze flexibiliteit in de regels is niet nodig voor de ondergrondse functies. Aangezien de fietsenkelder een van de eerste werkzaamheden zal zijn die wordt opgepakt na vaststelling van het bestemmingplan wordt voorgesteld de ondergrondse bebouwing van het stationsplein uit te zonderen van het ‘bouwverbod’ dat onderdeel is van de uitwerkingsregels.

Argumenten

1.1 Er zijn 6 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingekomen. Alle reacties zijn binnen de termijn ingediend. De raad dient nu te besluiten over de beantwoording. In de bijgevoegde nota zijn de reacties samengevat en van een antwoord voorzien. Alleen de reactie van ProRail geeft aanleiding tot aanvulling van de planregels. Deze wijziging is opgenomen in de ‘Wijzigingennota’.

De ingekomen zienswijzen zijn geanonimiseerd als bijlage toegevoegd.

2.1 Reclamant 5 heeft binnen de inzagetermijn een ‘pro forma-reactie’ ingediend. Deze reclamant is twee weken extra gegeven om de zienswijze van inhoudelijke gronden te voorzien. Daarvan is gebruik gemaakt. Deze inhoudelijke zienswijze is medeondertekend door 25 bewoners. De medeondertekenaars hebben evenwel niet binnen de oorspronkelijke zienswijzentermijn een ‘pro forma-reactie’ gegeven. Om deze reden wordt voorgesteld de medeondertekenaars niet-ontvankelijk te verklaren.

3.1 Er is ambtshalve aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp-beeldkwaliteitsplan op enkele punten aan te passen ter verbetering van het plan en te actualiseren als gevolg van tijdsverloop. De wijzigingen zijn beschreven in de bijgevoegde nota. De belangrijkste wijzigingen zijn eerder al in dit voorstel benoemd.

De aanpassingen voor wat betreft de planregels, verbeelding en het beeldkwaliteitsplan zijn juridisch relevant.

Het bijgevoegde ontwerpbestemmingsplan is nog niet aangepast aan de in de Wijzigingennota genoemde aanvullingen en wijzigingen. Dit gebeurt na uw besluit hierover. De digitale versie van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen is te vinden via deze [link](#) (onderwerp 6 op deze pagina). Ter illustratie zijn in bijlage 10 en 11 de voorgestelde wijzigingen verwerkt in de plantoelichting en -regels.

4.1 Het plan maakt de bouw van (o.a.) woningen mogelijk. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft dan voor dat de raad een exploitatieplan dient vast te stellen. Een exploitatieplan zorgt er voor dat gemeentelijke kosten van een ontwikkeling gedeeltelijk voor rekening is van de eigenaren van de te ontwikkelen gronden, voor zover de nieuwe ontwikkeling deze kosten dragen kan. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig en ook niet verplicht als sprake is van één van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) genoemde uitzonderingen op de plicht om een exploitatieplan vast te stellen. Deze uitzonderingen zijn vastgelegd in artikel 6.12 lid 2 Wro in samenhang met artikel 6.2.1a Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

In de omstandigheden van het stationsgebied is onderdeel a van artikel 6.2.1a Bro van toepassing. Onderzocht is of kosten, in de zin van Afdeling Grondexploitatie Wro, verhaald kunnen worden. Dat blijkt niet het geval te zijn (zie de bijgevoegde geheime bijlagen 6 en 7). De vaststelling van een exploitatieplan is daarom niet aan de orde.

5.1 Wettelijk is het verplicht bestemmingsplannen digitaal vast te stellen in een bestand met een unieke plannaam. Na uw raadsbesluit worden de aanpassingen verwerkt in het GML-bestand NL.IMRO.0402.11bp08stationplein-va01.

6.1 Het beeldkwaliteitsplan ‘Stationsgebied Hilversum’ geeft inzicht in de gewenste verschijningsvorm van gebouwen en openbare ruimte. Hiervoor zijn uitgangspunten en criteria opgenomen. Het beeldkwaliteitsplan vervangt de gebiedsbeschrijving, de uitgangspunten en de criteria uit de Welstandsnota voor het plangebied, zodat het toetsingskader is voor omgevingsvergunningaanvragen. Het besluit om de Welstandsnota aan te passen is een bevoegdheid van de raad. Om het beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied onderdeel te maken van het toetsingskader van de Welstandsnota is het noodzakelijk dat de raad het beeldkwaliteitsplan daartoe vaststelt.

De adviezen van CWM en ARK over het eerste concept beeldkwaliteitsplan zijn verwerkt en als ontwerp-beeldkwaliteitsplan ter visie gelegd.

Er is ambtshalve aanleiding om het ontwerp-beeldkwaliteitsplan op enkele punten aan te passen. Deze wijzigingen zijn beschreven in de Wijzigingennota en verwerkt in bijgevoegd beeldkwaliteitsplan.

7.1 Er spelen veel verschillende onderwerpen rond het stationsgebied. Via bijgevoegde (al eerder verzonden) brief wordt de raad op de hoogte gebracht over de samenhang van en vorderingen op diverse onderwerpen, het proces voor het komende jaar en de wijze waarop de raad daarbij wordt betrokken.

8.1 In verband met de economische en financiële belangen van de gemeente heeft het college geheimhouding opgelegd op bijlagen 6 en 7. De raad moet deze in zijn eerstvolgende vergadering bekrachtigen anders vervalt de geheimhouding.

Kanttekeningen

5.1 Tegen het vastgestelde bestemmingsplan (en het collegebesluit met betrekking tot de hogere grenswaarde geluid) kunnen belanghebbenden beroep indienen bij de Raad van State. Er is in dat geval het risico dat het bestemmingsplan uiteindelijk (deels) niet in werking treedt.

Financiën, middelen & capaciteit

Voor de uitvoering van het bestemmingsplan zijn aanpassingen en verbeteringen van de openbare ruimte nodig. Voor wat betreft de aanpassingen van de Koninginneweg is grondverwerving nodig. Verder is er sprake van de kosten van grondinbreng en sloop.

In aanloop naar de wijziging van het bestemmingsplan is al in januari 2018 door de raad besloten een voorkeursrecht te vestigen op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten voor het gebied grofweg gelegen tussen het spoor en de Koninginneweg. De kosten van verwerving zijn toen al geschetst en krediet voor verwerving is beschikbaar.

In 2019 is het Stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vastgesteld door de raad. Daarbij zijn de kosten en opbrengsten verbonden aan de ontwikkeling, inrichting openbare ruimte en ontwikkeling vastgoed, al (binnen een bandbreedte) inzichtelijk gemaakt aan de raad. Vaststelling van het bestemmingsplan is een belangrijke stap naar daadwerkelijk uitvoering. De kosten voor rekening van de

gemeente worden gedekt door gemeentelijke investeringen en grondexploitatie. De financiële effecten van de investeringen en grondexploitaties zullen naar verwachting in de Kadernota 2021 worden verwerkt.

Uitvoering

De indieners van een zienswijze op de ontwerpplannen worden geïnformeerd over het besluit van de raad en over het vervolg van de procedure. Ook de indieners van een zienswijze op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden worden geïnformeerd.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan wordt dat besluit bekendgemaakt op de gebruikelijke manier (in de Gooi en Eembode, op de internetpagina van de gemeente en op een landelijke pagina).

Gedurende 6 weken wordt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is het instellen van beroep (door belanghebbenden) bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State mogelijk. Het bestemmingsplan treedt in principe in werking daags na die beroepstermijn. Dat is alleen anders als tijdens de termijn naast een beroepsschrift tevens een verzoek om een voorlopige voorziening (soort kort geding) bij de Afdeling wordt ingediend. Gebeurt dat dan treedt het bestemmingsplan niet eerder in werking dan nadat over dat verzoek is beslist door de Raad van State. Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kunnen omgevingsvergunningen worden verleend passend binnen het plan.

Tevens wordt bekend gemaakt dat het beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied toetsingskader is voor de Welstandscommissie.

Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zal het voorkeursrecht ter hoogte van Koninginneweg 101 (i.c. parkeerterrein Tiramisu) door het college worden ingetrokken nu deze gronden niet meer noodzakelijk zijn voor de herinrichting in verband met de afsluiting van de Kleine Spoorbomen.

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

D. Emmer

P.I. Broertjes

Bijlage(n)

1. Ontwerpbestemmingsplan (zie deze [link](#) (onderwerp 6 op deze webpagina));
2. Hogere grenswaarde besluit;
3. Zienswijzennota ontwerpbestemmingsplan ‘Stationsgebied 2020’ en ontwerp-beeldkwaliteitsplan;
4. Ingekomen zienswijzen (i.v.m. privacy geanonimiseerd);
5. Wijzigingennota ontwerpbestemmingsplan ‘Stationsgebied 2020’ en ontwerpbeeldkwaliteitsplan;
6. GEHEIM Memo Grondexploitatie;
7. GEHEIM Financiële bijlage;
8. Beeldkwaliteitsplan;
9. Collegebrief (al eerder verzonden);
10. Bestemmingsplantoelichting inclusief wijzigingen;
11. Bestemmingsplanregels inclusief wijzigingen.