

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER: 14 035
WWW.HILVERSUM.NL

Aan de gemeenteraad
Cc College van B&W
Cc Pers

DATUM 3 september 2020
ZAAKNUMMER 658877
BEHANDELD DOOR D. Timmer
TELEFOON (035) 629 2601
UW KENMERK -
BIJLAGEN -
BETREFT Collegebrief stand van zaken stationsgebied n.a.v.
besluitvorming bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan

Geachte dames en heren,

Het college heeft besloten om het Bestemmingsplan Stationsgebied en het beeldkwaliteitsplan Stationsgebied vrij te geven voor besluitvorming in oktober 2020. Als basis voor beide plannen dienden het Stedenbouwkundig Plan Stationsgebied dat u op 29 mei 2019 vaststelde en het Eindrapport 'Hilversum Verbinding Oost-Centrum' waar u in oktober 2019 unaniem uw steun voor uitsprak.

Binnenkort bieden wij u de stukken van het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan ter vaststelling aan, zodat in oktober besluitvorming kan plaatsvinden.

Na de besluitvorming over het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan komt het college in het eerste kwartaal van 2021 met een 'Spoorboek Stationsgebied'. Hierin wordt de marsroute uitgestippeld waarmee Hilversum toewerkt naar de realisatie van het nieuwe stationsgebied, als welkome en levendige entree van de gehele mediastad. Een nieuw Stationsgebied dat ruimte biedt voor wonen, ondernemerschap en groen. En met een nieuwe structuur van staten en pleinen dat het vernieuwde Stationsgebied verbindt met het centrum van Hilversum

Via deze uitgebreide brief brengen we u graag op de hoogte van de samenhang van en vorderingen op diverse onderwerpen, het proces dat in het komende jaar volgt en de wijze waarop u hierbij als raad wordt betrokken.

1. Over het bestemmingsplan

Rondom het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan zijn verschillende thema's die een rol spelen of aandacht vragen. Aan de hand van de volgende onderwerpen lichten we deze toe.

1.1 Proces bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan

De totstandkoming van het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan vond plaats in verschillende stappen. Het proces om daartoe te komen zag er als volgt uit:

Zomer 2018	Fotovraag aan Hilversummers over de gewenste beeldkwaliteit in het stationsgebied. De reacties zijn gebundeld in drie sferen
December 2018	Beeldvormende sessie en inloopbijeenkomst beeldkwaliteit, waar aan de hand van de drie sferen reacties zijn opgehaald
Mei 2019	Raadsbesluit vaststelling Stedenbouwkundig plan met als bijlage de 1 ^e opzet van het beeldkwaliteitsplan
Oktober 2019	Beeldvormende sessie over het beeldkwaliteitsplan
November 2019	Collegebesluit om het voorontwerp-bestemmingsplan en -beeldkwaliteitsplan vrij te geven voor inspraak en vooroverleg, waarna de stukken zes weken ter inzage hebben gelegen
Februari 2020	Collegebesluit om het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-beeldkwaliteitsplan, inclusief ontwerp-besluit ‘hogere grenswaarde geluid’ voor diverse panden gelegen langs de verlegde centrumring vrij te geven voor inspraak, waarna de stukken zes weken ter inzage hebben gelegen voor zienswijzen
Augustus 2020	Collegebesluit over het voorstel aan de raad tot vaststelling van het bestemmingsplan én beeldkwaliteitsplan, inclusief zienswijzennota.
September 2020	Behandeling van de stukken in de raadscommissie
Oktober 2020	Behandeling van de stukken door de gemeenteraad

1.2 Verbinding Oost - Centrum

Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan heeft de raad gevraagd om onderzoek te doen naar de verbetering van de verbinding tussen Oost en Centrum. Waar nodig zouden de wijzigingen als gevolg van dat onderzoek worden verwerkt in het bestemmingsplan. In mei 2020 heeft het college u een brief gestuurd waarin de voortgang is beschreven van de zeven vervolgstappen uit het onderzoek.

Met name vervolgstap 2 (*‘Ontwikkel een plan dat de beide stationspleinen via een sociaal veilige en aantrekkelijke verbinding tot eenheid smeedt’*) gaf aanleiding om nadere studie te doen voor besluitvorming over het bestemmingsplan. De gemeente heeft hiertoe in verschillende stappen met NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester gezamenlijk onderzoek laten uitvoeren.

In februari 2020 hebben we middels een brief aan de raad laten weten dat we inzetten op een alzijdig station met aan beide zijden een fietsvoorziening. De afgelopen maanden hebben we dit nader onderzocht. Dit onderzoek richtte zich in eerste instantie op de mogelijkheden tot aanpassing van het bestaande station en de relatie met de fietstunnel. NS heeft het station geanalyseerd, ProRail heeft een transfertoets uitgevoerd en de gemeente heeft een studie naar de mogelijke entrees van de fietsenstalling opgesteld. Gezamenlijk zijn afspraken gemaakt over de vervolgstappen.

Uit de stationsanalyse van NS is de gewenste uitbreiding van de stationshal naar voren gekomen. In het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan is deze uitbreidingsmogelijkheid verwerkt. Dat geldt ook voor het beeldkwaliteitsplan. Voorstel is om een extra paragraaf toe te voegen over de beeldkwaliteit van deze uitbreiding. Uitbreiding van de stationshal heeft (beperkt) impact op het nieuwe stationsplein. Het komende half jaar werken we dit nader uit, in nauwe samenhang met de ontwikkeling van de fietsenstalling aan de centrumzijde.

1.3 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 specialist 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 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 en bijbehorende maatregelen) vereist een aanpassing van het door de raad vastgestelde parkeerbeleid uit 2017. Dit proces wordt nog dit najaar opgestart.

De parkeernota heeft op zichzelf overigens geen invloed op het bestemmingsplan: in het bestemmingsplan wordt immers verwezen naar het op dat moment geldende beleid. Het parkeerbeleid wordt pas relevant bij de aanvraag van een omgevingsvergunning in het stationsgebied.

In het bestemmingsplan wordt in de 'Toelichting' een paragraaf toegevoegd over fietsparkeernormen.

De aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen is van groot belang. Zeker voor een stationsomgeving waar de fiets een goed alternatief is voor de auto. Voor de te realiseren fietsparkeerplaatsen (bij de nieuwbouw) in het stationsgebied wordt gebruik gemaakt van landelijke richtlijnen. Verdere afspraken over fietsnormen kunnen worden verankerd in de privaatrechtelijke overeenkomsten die de gemeente in de toekomst sluit met de ontwikkelaars van de gronden.

1.4 Hoogtes

In de raadscommissie van maart 2019 is besproken de hoogtes met één a twee lagen de verlagen conform de oorspronkelijke kaders van het Stedenbouwkundig plan. In de raad van mei 2019 is het Stedenbouwkundig plan op deze wijze vastgesteld. De hoogtes van het Stedenbouwkundig plan zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Met name de nieuwe bebouwing langs de Koninginneweg reageert daarmee niet op de beoogde ontwikkelingen in Oost waar een grotere hoogte is voorzien. De financiële consequenties van minder bouwlagen zijn fors (zie 2.2).

1.5 Wet voorkeursrecht gemeenten

In december 2017 heeft het college een gemeentelijk voorkeursrecht gevestigd ter plaatse van de Koninginneweg Oost. In januari 2018 is dit door de raad bestendigd. In mei 2018 is het eerste deel van het voor verwerving benodigde krediet aangevraagd. Inmiddels zijn twee panden door de gemeente verworven en zijn we met vier perceeleigenaren in onderhandeling over de aankoop. Vanaf het najaar 2020 start de minnelijke verwerving en zullen eigenaren hierover benaderd worden door de gemeente.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan in oktober 2020 neemt het bestemmingsplan als het ware het voorkeursrecht over. Hiermee blijven we binnen de maximale termijn van drie jaar die eindigt op 31 januari 2021.

1.6 Voorbereidingsbesluit Stationsgebied

In juli 2020 heeft de raad voor derde maal een voorbereidingsbesluit genomen ter plaatse van de Koninginneweg Oost, om zo de gemeentelijke belangen voor de herontwikkeling van het gebied veilig te stellen. Met de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan worden de nieuwe mogelijkheden ter plaatse van kracht in het gebied.

2. Stand van zaken: van plan naar uitvoering

Zoals gezegd zal het college u in Q1 2021 een zogenaamd 'Spoorboek Hilversum' aanbieden. Dit stuk dient als kader voor de verdere uitvoering van de plannen voor het stationsgebied. In het stuk wordt aangegeven hoeveel geld nodig is voor de uitvoering en hoe dit te financieren, hoe de planning van de werkzaamheden eruit ziet en welke risico's de gemeente loopt bij de uitvoering van dit project.

2.1 Update Stedenbouwkundig plan

In het bestemmingsplan is ter plaatse van het stationsplein een 'uitwerkingsplicht' opgenomen. Deze zal het komende jaar verder worden vormgegeven. De (entrees van de) fietsenstalling, de nieuwe bouwblokken, de stationshal, de samenhang met de fietstunnel (interwijk tunnel) en tunnelmond worden bij deze uitwerking opgepakt. Ook de impact van de nieuwe parkeernorm op de inrichting van de (openbare) ruimte wordt meegenomen in de uitwerking. Het bestemmingsplan biedt daarvoor ruimte.

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Indien nodig: een geüpdatete plankaart van het Stedenbouwkundig plan.

2.2 Financiën

Er is in de eerste helft van 2020 een financiële verkenning gedaan naar de mogelijkheden voor optimalisatie en dekking van de financiën van het stationsgebied. Dit is aan de hand van de volgende stappen doorlopen:

1. Onderscheid tussen stedelijke investeringen en grondexploitatie(s);
2. Een aanscherping van de bestaande berekeningen;
3. Opnemen van (verwachte) bijdragen van derden (o.a. OV Saal, LVO);
4. Zoeken naar alternatieve vormen van dekking (bijv. een 'Fonds Bovenwijkse Voorzieningen');
5. Planoptimalisaties om het financiële resultaat te verbeteren.

Deze stappen bieden reële kansen om het negatieve financiële resultaat van de gebiedsontwikkeling stationsomgeving te reduceren. Deze kansen vereisen keuzes, o.a. op het gebied van:

- Parkeren
- Hoogtes
- Programma
- Ambitieniveau

Het is nu zaak om de financiële verkenning en de keuzes daarbinnen verder te koppelen aan de andere thema's die in deze brief worden beschreven, zodat er één stevige integrale financiële onderbouwing van het stationsgebied kan worden opgesteld.

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een samenhangende financiële paragraaf, incl. krediet(en) en grondexploitatie(s) en een financieringsvoorstel.

2.3 Fasering en bouwplanning

Bij vaststelling van het Stedenbouwkundig plan hebben we u een doorkijk in de fasering (volgordelijkheid) en planning (tijdsplan) van het stationsgebied gegeven.

De uitvoering van de werkzaamheden voor het stationsgebied is een complexe puzzel. Het is essentieel om de puzzelstukken, de bijbehorende randvoorwaarden en consequenties scherp te hebben. Daar werken we hard aan.

Mede gezien de ontwikkelingen zoals geschetst onder 1.2 is de planning nog aan verandering onderhevig. De risico analyse op deze fasering volgt en zal invloed hebben op het onderstaande. Toch willen we u alvast een doorkijk geven naar de doorlooptijd en volgorde van de uitvoering van werkzaamheden voor het stationsgebied. De stand van zaken anno augustus 2020 is als volgt:

Q1 2021 – Q3 2021	Verleggen deel kabels en leidingen, sloop GAK kelder
Q1 2021 – Q4 2022	Nieuw busstation
Q4 2022 – Q1 2023	Aanpassen Kleine Spoorbomen
Q1 2023 – Q1 2024	Aanpassen Schapenkamp
Q3 2023 – Q1 2025	Fietsenkelder stationsplein
Q2 2024 – Q1 2025	Sloop Koninginneweg
Q1 2025 – Q1 2026	Bouwblokken boven fietsenkelder stationsplein
Q2 2025 – Q2 2027	Bouw Koninginneweg
Q2 2026 – Q2 2027	Bouwblok op voormalige GAK-locatie
Q3 2027 – Q3 2028	Verleggen Centrumring

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een totale fasering voor de ontwikkeling van het stationsgebied.

2.4 Ontwikkelstrategie

In het bestemmingsplan zijn programmatische bandbreedtes opgenomen, zodat er bij de ontwikkeling flexibiliteit is om in de spelen op toekomstige ontwikkelingen. Echter, dat betekent ook dat we moeten waken dat niet de eerste ontwikkelingen de krenten uit de pap halen waarna de laatste ontwikkelingen onmogelijk worden. Kortom: een slimme ontwikkeling van het gebied is nodig om de gewenste kwaliteit en het gewenste programma te realiseren.

Vragen die daarbij komen kijken zijn bijvoorbeeld:

- Hoe maken we zoveel mogelijk ambities waar?
- En tegen welke prijs?
- Hoe dagen we de markt uit?
- Wat doen we zelf, wat laten we doen?
- Welke risico's en kansen horen daarbij?

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een samenhangende ontwikkelaanpak.

2.5 Duurzaamheid & klimaatadaptatie

Duurzaamheid en klimaatadaptatie kunnen vanuit veel perspectieven worden benaderd. Voor het stationsgebied is gekozen om het brede spectrum aan onderwerpen die hierbij komen kijken, te onderzoeken. Op deze manier kunnen we zo concreet mogelijke uitspraken doen over de gemeentelijke ambitie op dit vlak *voor het stationsgebied*. Zo wordt richting gegeven aan ontwikkelende partijen en aan de inrichting van de openbare ruimte door de gemeente.

Er is een energie- en circulair visie opgesteld voor het stationsgebied en 1221. Daarnaast is voor het stationsgebied gewerkt met het instrument ‘GPR stedenbouw’ een methodiek die zicht geeft op duurzame gebiedsontwikkeling. Er wordt gemeentebreed gewerkt aan een visie op klimaatadaptatie in het Gemeentelijk waterplan en aan biodiversiteit.

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een visie op duurzaamheid & klimaatadaptatie voor het stationsgebied inclusief concrete maatregelen.

2.6 Organisatie

De schaal en omvang van de ontwikkelingen rondom het station is voor Hilversum groot. Om dit project en alle deelprojecten in samenhang en met de nodige vaart op te pakken, wordt een stevige organisatie opgezet, met een goede bestuurlijke verankering. Partners, stakeholders en bewoners hebben een vaste plek in de afstemming over de onderdelen van de ontwikkeling. Om dit te kunnen doen is een concept organisatiemodel opgesteld. Zo organiseren we slagkracht (helderheid wie waarover wanneer gaat) en samenhang (werkzaamheden, afstemming en besluitvorming).

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een organisatiemodel (inhoud, stakeholders en besluitvorming).

2.7 Communicatie & participatie

Met de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan en het onderzoek naar de verbinding tussen Oost en Centrum is al op veel momenten en manieren input gevraagd en gebruikt van bewoners, partners en andere stakeholders. Dat heeft op verschillende onderwerpen tot verbetering van de plannen geleid.

Nu komt er een fase waarin we vanuit al dit denkwerk richting de uitvoering gaan. Dat betekent dat we andere input kunnen gebruiken en andere samenwerking gaan opzoeken. Ook de communicatie over het gebied en over de werkzaamheden vergt een andere aanpak dan in de planvorming.

De in het onderzoek naar de verbinding Oost - Centrum gevraagde samenhang wordt steeds belangrijker en vraagt ook in de communicatieaanpak aandacht. De ontwikkeling is steeds meer van ‘Stationsgebied’ (centrumzijde) naar ‘Stationsomgeving’ (alzijdig) geschoven, waarbij Oost en Centrum in de OV knoop samenkomen.

Tot slot willen we het gebied goed en in samenhang op de kaart zetten, zodat Hilversum met trots naar de ontwikkeling van zijn stationsgebied kijkt en mensen en bedrijven van buiten de stad nieuwsgierig raken om de stad te bezoeken of zich er te vestigen.

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een communicatie- en participatieaanpak voor de stationsomgeving, het gehele gebied rondom het station (incl. gebiedsmarketing).

2.8 Risico's

Een project met dergelijke (financiële) omvang heeft een stevige risicoanalyse en – beheersing nodig. Kansen, risico's en hun (financiële) consequenties worden geïdentificeerd en voorzien van beheersmaatregelen.

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een risicoanalyse inclusief financiële gevolgen en beheersmaatregelen.

2.9 Kwaliteitsbewaking

De uitvoering van de werkzaamheden voor het stationsgebied duren een kleine 10 jaar. In 10 jaar tijd zullen veranderingen optreden: maatschappelijke inzichten kunnen wijzigen, maar ook de economie, inzichten op het gebied van wonen, mobiliteit etc. kunnen aan verandering onderhevig zijn.

Hoe houden we de focus scherp en de blik op de doelen en ambities overeind, zonder onze ogen te sluiten voor de veranderingen die ongetwijfeld zullen plaatsvinden de komende 10 jaar? In 2019 heeft de gemeente al een supervisor aangesteld die de ruimtelijke kwaliteit van en samenhang tussen de diverse ontwikkelingen aan Oost- en Centrumzijde van het spoor bewaakt. Er zijn evenwel meer elementen die kunnen bijdragen aan een goede kwaliteitsbewaking.

Wat kunt u verwachten in Q1 2021?

Een duidelijke visie op de integrale bewaking van kwaliteit.

2.10 Conclusie

Om een integraal kader over al deze onderwerpen aan de raad in Q1 van 2021 voor te leggen, moet als het ware ‘de satéprikker’ door al deze onderwerpen worden gestoken. Door dat te doen worden de kaders helder en de samenhang tussen de onderwerpen inzichtelijk. Dit biedt vervolgens samen met het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan het totale kader waarbinnen de uitvoering van het stationsgebied tot stand kan komen.

3. Samenhangende ontwikkelingen in het stationsgebied

In de omgeving van het stationsgebied vinden diverse ontwikkelingen plaats, die een mate van samenhang hebben. Hieronder volgt een toelichting op deze onderwerpen.

3.1 Relatie MRA

De ontwikkeling van het stationsgebied gaat onverminderd door: het Stedenbouwkundig plan is door de raad vastgesteld in 2019 en maakt verdere uitwerking mogelijk. Hilversum is een belangrijke OV-knoop en de samenwerking hierin met onder andere de ‘Spoorse partijen’ wordt opgezocht.

3.2 Kleine Spoorbomen

De raad heeft op 6 mei 2020 ingestemd met de variant waarbij optimale veiligheid wordt gezocht door de overweg autovrij in te richten. In het najaar van 2020 wordt dit ontwerp samen met ProRail verder uitgewerkt en zal begin 2021 een investeringsbesluit aan de raad worden gevraagd.

De buitenring noord (J. Geradtsweg) volgt een apart proces waarbij aanhaking op de Mobiliteitsvisie evident is. De effecten van de sluiting van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer op de buitenring worden gecompenseerd.

De aanpassing van de Kleine Spoorbomen is een randvoorwaarde voor het omleggen van de centrumring en daarmee voor de realisatie van het Stedenbouwkundig plan stationsgebied.

3.3. Samenhang Oosterspoorplein en omgeving

In Oost is de Gebiedsagenda 1221 samen met de buurt, ondernemers en ontwikkelaars opgesteld en in 2019 door het college vastgesteld. In september 2019 is op en rond het Oosterspoorplein een gemeentelijk voorkeursrecht gevestigd door de raad. Dat maakt dat voor september 2022 een structuurvisie voor het

gebied moet worden opgesteld en vastgesteld. Dit traject start in het najaar van 2020. Werkgroep Bruisend Hart maakt zich sinds 2019 hard voor een aantrekkelijker Oosterspoorplein.

Aan de centrumzijde is het gemeentelijk voorkeursrecht aan de Koninginneweg gevestigd in december 2018, het Stedenbouwkundig plan vastgesteld in mei 2019 en is het besluit over de Kleine Spoorbomen genomen in mei 2020. De besluitvorming over het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan kan plaatsvinden in oktober 2020.

Als verbinding tussen de pleinen aan Oost- en Centrumzijde wordt met de ‘Spoorse partijen’ gewerkt aan een gelijkwaardige stationsentree aan weerszijden van het spoor, die wordt versterkt door het splitsen van de fietsparkeeropgave in twee stallingen aan Oost- en Centrumzijde. De vormgeving en functie van de interwijk tunnel en de relatie met de ondergrondse stationspassage kan worden verbeterd, maar vergt nog nader onderzoek.

De drie onderdelen bevinden zich in een verschillende fase van planvorming en wachten niet op elkaar. Tegelijkertijd biedt een samenhangende aanpak enorme kansen voor Oost, de verbinding tussen twee stadshelften en voor een aantrekkelijk en goed functionerende OV knoop. Zoeken naar die meerwaarde, door de koppeling van de gebieden en de diverse belangen binnen die gebieden, levert meer op. Meer voor het gebied rondom het Oosterspoorplein, meer voor het stationsgebied en meer voor de OV knoop die beide aan elkaar verbindt.

4. Vervolgstappen

In september 2020 worden het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan behandeld in een raadscommissie in september (datum moet nog worden bepaald). Daarna zullen de stukken worden geagendeerd voor de raad van 7 oktober. Voorafgaand zal een toelichting op bovenstaande informatie plaatsvinden tijdens een Beeldvormende sessie, waarvoor de uitnodiging nog volgt.

Het ‘Spoorboek Stationsgebied’ inclusief kredietaanvra(a)g(en) en grondexploitatie(s) wordt voorbereid voor besluitvorming in het eerste kwartaal van 2021. De raad zal in een brede bijeenkomst op bovenstaande thema’s worden meegenomen in deze besluitvorming. Deze bijeenkomst vindt naar verwachting plaats in januari 2021.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

W. Groot, i.s.

P.I. Broertjes