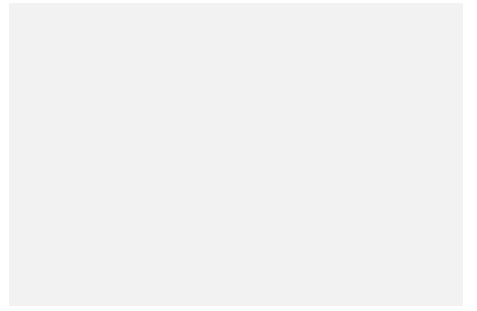
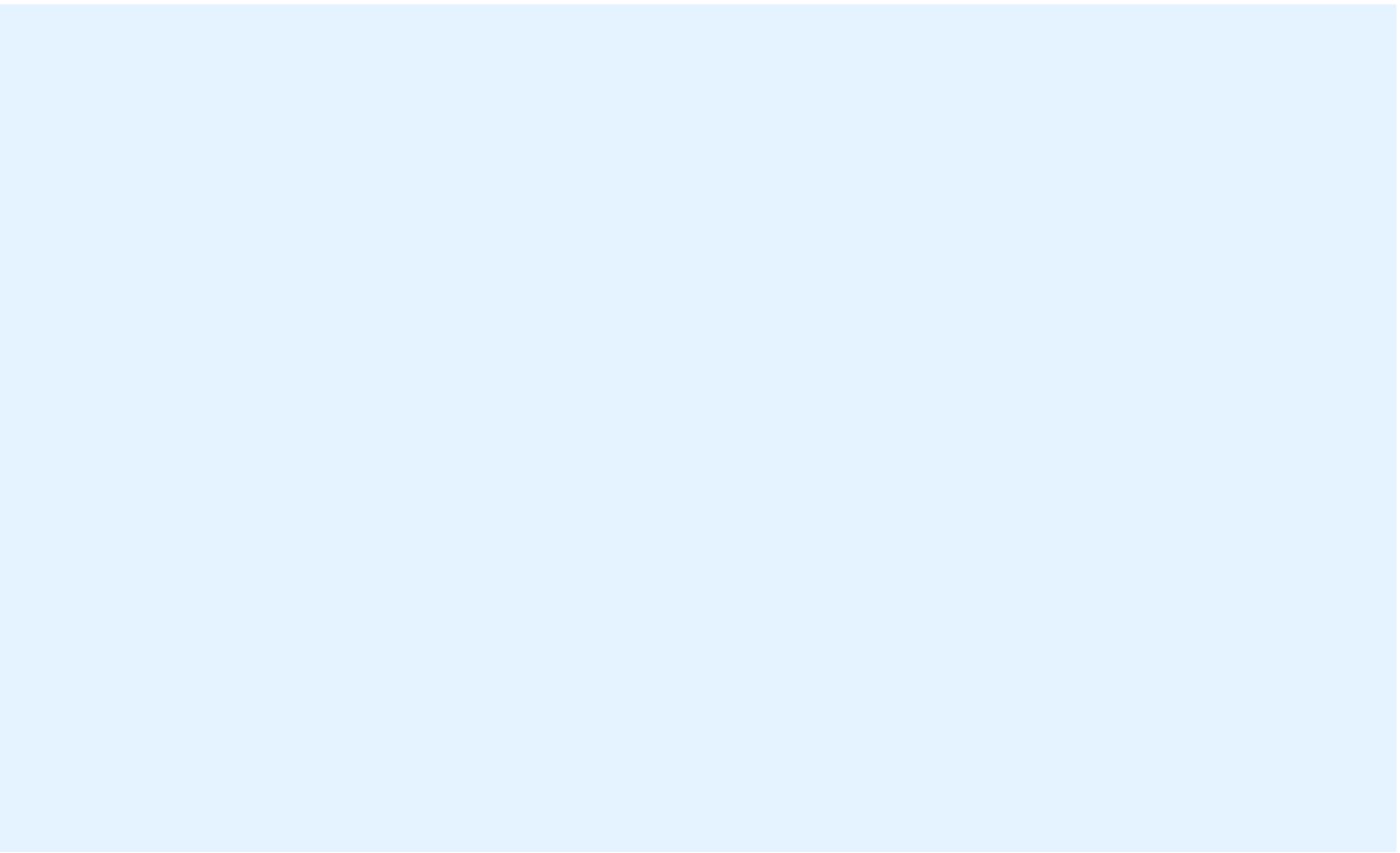




Ontwikkelaanpak Stationsgebied Hilversum

Welkome, aantrekkelijke en groene entree

8 juni 2021



Inhoud

Inhoud	2
Samenvatting	3
1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Integrale benadering	4
1.3. Ontwikkelaanpak	4
1.4. Leeswijzer	5
2. Stationsgebied Hilversum: ambities en kaders	6
2.1. Doel stationsgebied Hilversum	7
2.2. Kaders	7
3. Randvoorwaarden en uitgangspunten	12
3.1. Programmatische uitgangspunten	12
3.2. Duurzaamheid & Klimaatadaptie	16
3.3. Fasering/Planning	17
4. Uitvoerbaarheid	19
5. Ontwikkelaanpak	20
5.1. Ontwikkellocaties	20
5.2. Ontwikkelcombinaties	20
5.3. Afwegingskader	29
5.4. De ontwikkelaanpak	29
6. Marktconsultatie	34
6.1. Marktconsultatie	34
6.2. Resultaten marktconsultatie	34
6.3. Vervolgproces	35
7. Conclusie en aanbevelingen	36

Samenvatting

Gemeente Hilversum staat voor een groot transformatieproces: *het ontwikkelen van het stationsgebied tot een welkom, aantrekkelijk en groen verblijfsgebied dat in verbinding staat met het centrum*. De ambities zijn hoog. De wens is om toe te werken naar een stationsgebied dat aansluit bij de identiteit van Hilversum als mediastad en aantrekkelijk is voor iedereen (bewoners, bezoekers, ondernemers).

Het stationsgebied is een intensief gebruikt gebied, de ontwikkeling tot een aantrekkelijk en levendig stationsgebied zal daarom stapje voor stapje plaatsvinden, in samenwerking met betrokkenen. Het **doel** is om een hoogwaardig stedelijk gebied tot ontwikkeling te brengen, waarin vastgoedontwikkelingen en opwaardering van de (OV) infrastructuur en de openbare ruimte elkaar zo optimaal mogelijk gaan versterken.

Deze ontwikkelaanpak beschrijft de ambities en kaders voor de ontwikkeling. Het beoogt het gewenste bouwprogramma voor het stationsgebied aan te geven en richting te geven aan de ruimtelijke vertaling hiervan. Hiermee vormt de ontwikkelaanpak de basis waarop de ontwikkeling van het stationsgebied zich moet vormen, zodat samenhang en integraliteit in het gebied verankerd zijn. Gericht wordt op de volgende speerpunten:

- Indicatie programma (functies en volumes);
- Inrichting openbare ruimte;
- Integratie nieuwbouwontwikkeling in het gebied;

Wat gaat er gebeuren? De ontwikkeling van het stationsgebied bestaat uit twee deelgebieden (ontwikkellocaties): het Stationsplein en de Koninginneweg. Het **Stationsplein** wordt een levendig gebied met terrassen, bebouwing, groen en zitplekken waar **3 bouwblokken en een fietsenstalling** worden toegevoegd. De **Koninginneweg** staat in het teken van herontwikkeling van de bebouwing tussen de Koninginneweg en het spoor. In de nieuwe situatie worden **4 bouwblokken en een parkeergarage** toegevoegd.

Om het transformatieproces tot ontwikkeling te brengen heeft de gemeente een ontwikkelrichting opgesteld die vervolgens voorgelegd is aan marktpartijen middels een marktconsultatie. Op basis hiervan worden twee wijzen van ontwikkeling mogelijk geacht:

1. Bouwblok 1, 2 & 3 als één geheel óf bouwblok 2 & 3 samen en bouwblok 1 apart;
en
2. Bouwblokken 4 t/m 7 als één geheel.

Het advies vanuit de marktconsultatie is om de mogelijkheid nader te onderzoeken om bouwblok 1 niet als solitaire ontwikkeling op de markt te brengen maar te combineren met de ontwikkeling van de bouwblokken 2 & 3. Dit advies wordt overgenomen en bij het opstellen van de aanbestedingsleidraad voor de gronduitgifte verder uitgewerkt en op haalbaarheid en wenselijkheid getoetst.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Hilversum wil de komende jaren het stationsgebied Hilversum transformeren tot *een welkome, aantrekkelijke en groene entree voor heel Hilversum, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is*. Het stationsgebied wordt getransformeerd naar een hoog stedelijk milieu met diverse functies: wonen, kantoren, hotel, horeca, onderwijs en commerciële ruimte.

In haar huidige toestand heeft het stationsgebied niet de uitstraling die past bij de ambities van Hilversum. De huidige structuur en inrichting van het stationsgebied verhinderen dat het gebied zich ontplooit tot wat het zou moeten zijn. Dit vraagt om een kwaliteitsverbetering waarvoor met de op 15 mei 2013 vastgestelde Structuurvisie Hilversum 2030 en de op 18 november 2015 vastgestelde centrumvisie de basis is gelegd. Deze visies zijn via een stedenbouwkundige visie en stedenbouwkundig programma van eisen (december 2016) uitgewerkt tot Stedenbouwkundig plan (mei 2019) en vervolgens tot het in oktober 2020 vastgestelde bestemmingsplan Stationsgebied 2020 en beeldkwaliteitsplan Stationsgebied. Hiermee is richting gegeven aan de realisatie van een nieuw stationsgebied waarin de ambities voor de komende jaren zijn vormgegeven.

Een dergelijke transformatieopgave vraagt om een ontwikkelrichting waarin de route naar de beoogde realisatie wordt beschreven: *een spoorboek naar een waardig en groen stationsgebied*.

1.2. Integrale benadering

Het stationsgebied is niet alleen een gebied dat verschillende stakeholders (eigenaren, bewoners, ondernemers, ProRail en NS) kent, maar het staat ook voor een complexe gebiedsopgave: (ruimtelijke) gebieds- en vastgoedontwikkeling op een compact grondgebied. De plannen voor het stationsgebied zijn ambitieus.

Dit vraagt om een eigentijdse ontwikkeling: *een ontwikkeling die niet ingehaald wordt door de tijd, maar een ontwikkeling die met de tijd meegaat. Dit wordt gedaan door aan de voorkant van het proces niet meer dan kaders voor de ontwikkeling mee te geven*.

Wegens de flexibele en binnenstedelijke locatie kan het stationsgebied niet in één keer volgens een in beton gegoten plan tot ontwikkeling worden gebracht. De ontwikkeling biedt de ruimte om binnen de kaders met creatieve oplossingen te komen.

De complexiteit van de diverse ontwikkelopgaven die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden én de verschillende ontwikkelingen die in de omgeving van het stationsgebied plaatsvinden die een bepaalde mate van samenhang vertonen, vragen niet alleen om een **integrale aanpak**, maar ook om een actieve houding van de markt om de ambitieuze plannen voor het gebied tot ontwikkeling te brengen.

1.3. Ontwikkelaanpak

Het stationsgebied is een intensief gebruikte gebiedsomgeving. De ontwikkeling tot een goed bereikbaar, aantrekkelijk economisch sterk centrum dient dan ook fasegewijs (geleidelijk) plaats te vinden, in samenwerking met betrokkenen. Het is een dynamisch proces dat een lange doorlooptijd kent. Deze ontwikkelaanpak geeft de marsroute naar de realisatie van het nieuwe stationsgebied weer.

Het beschrijft de **ambities en kaders** voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Het zorgt voor de samenhang, en schetst kansen en mogelijkheden. Het geeft **richting aan de ontwikkeling** en geeft **spelregels** voor de geleidelijke transformatie van het stationsgebied.

Deze ontwikkelaanpak, die als kader geldt voor de uitvoering van de plannen voor het stationsgebied, is richtinggevend. De programmatische invulling biedt voldoende ruimte om flexibel in te spelen op de ontwikkelingen in het stationsgebied.

1.4. Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** zijn de ambities en kaders voor het stationsgebied te lezen. **Hoofdstuk 3** beschrijft de (programmatische) randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkeling van het stationsgebied. De financiële uitvoerbaarheid komt in **hoofdstuk 4** aan bod. In **hoofdstuk 5** wordt de ontwikkelrichting uiteengezet en in **hoofdstuk 6** is de uitkomst van de marktconsultatie te lezen. Tot slot volgen in **hoofdstuk 7** de conclusie en aanbevelingen.

**Ontwikkelaanpak
beschrijft de**

Ambities en kaders

Ontwikkelrichting

Spelregels

2. Stationsgebied Hilversum: ambities en kaders

Het stationsgebied is gelegen aan de (oost)rand van het centrum. De fysieke begrenzing van het stationsgebied wordt gevormd door de Beatrixtunnel en de Stationsstraat, Schapenkamp (centrumzijde) en het Oosterspoorplein (zie hiervoor onderstaand figuur uit het Bestemmingsplan Stationsgebied 2020).

Met de stationsgebouwen, het busstation, de stationstunnel en het Stationsplein vormt het stationsgebied de toegangspoort vanaf het station naar het centrum. Door de ligging vormt het stationsgebied tevens een belangrijke verbinding tussen twee stadshelften. De huidige structuur van dit gebied wordt hoofdzakelijk bepaald door de langgerekte grootschalige ruimtes van de Schapenkamp, het busstation en de taxistandplaats met kiss & ride plek.



2.1. Doel stationsgebied Hilversum

De gemeente Hilversum staat voor een grote transformatieopgave en de ambities zijn groots:

“In 2030 is de Stationsomgeving het kloppend hart van de stad. Reizigers voelen zich welkom in de groene mediastad en Hilversummers zijn trots op deze nieuwe entree tot hun stad. Het gebied is een belangrijke schakel tussen Oost en Centrum en tussen station en stad. Het is het belangrijkste OV-knooppunt in de regio Gooi en Vechtstreek. Trein, bus, fietser en voetganger sluiten logisch op elkaar aan en iedereen vindt eenvoudig en aangenaam zijn weg. Het is een aantrekkelijk, duurzaam en creatief gebied waar het prettig wonen, werken en verblijven is”.

Het **kerndoel** is om een hoogwaardig stedelijk gebied tot ontwikkeling te brengen, waarin vastgoedontwikkelingen en opwaardering van de (OV) infrastructuur en de openbare ruimte elkaar zo optimaal mogelijk versterken. Dit met de ambitie om 1) **een dynamisch en aantrekkelijk stationsgebied**, 2) **een krachtig OV knooppunt**, en 3) **een gebied dat de twee stadshelften van Hilversum beter met elkaar verbindt** tot ontwikkeling te brengen.



Om deze ambities te kunnen realiseren en een eigentijdse ontwikkeling van de grond te krijgen, wordt ingezet op de volgende vijf doelen:

1. Meer woningen in het stationsgebied;
2. Nieuwe, aangename en hoogwaardige openbare ruimte;
3. Betere verbindingen binnen Hilversum;
4. Betere verbindingen met de omgeving;
5. Een duurzaam stationsgebied

2.2. Kaders

2.2.1. Stedenbouwkundig plan

Omdat het stationsgebied van Hilversum een belangrijke entree tot Hilversum is én een schakel is tussen oost en het centrum, dient het verbindende element van vroeger tussen het stationsgebied en het centrum verbeterd te worden, net als de verbinding met Hilversum Oost. Deze verbinding dient op een eigentijdse stijl teruggebracht te worden.

Het stedenbouwkundig plan (vastgesteld in mei 2019) zet daarom in op het maken van een alzijdig station (een station dat aan alle kanten aantrekkelijk is), een sterkere oost-centrum verbinding én een verbeterde relatie tussen centrum en stationsomgeving. Door het *aanpassen van de centrumring*, de *ontwikkeling van nieuwe bebouwing* en *herinrichting van de openbare ruimte* wordt het stationsgebied onderdeel van het centrum van Hilversum waarbij het bestaande stedelijke weefsel als basis heeft gediend voor het stedenbouwkundig ontwerp.

Het gebied tussen de Koninginneweg-oost en het spoor is onderdeel van de transformatieopgave. De rommelige achterkanten aan het spoor maken plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met zichtlijnen naar oost.



2.2.2. Bestemmingsplan Stationsgebied 2020

Om de aantrekkelijkheid, levendigheid en flexibiliteit van het gebied nu en in de toekomst te waarborgen is in het bestemmingsplan Stationsgebied 2020 gekozen voor een *centrum stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen*. Daarin is onder andere de hoogte en het beoogde programma opgenomen. De regeling van het bestemmingsplan is daarmee flexibel maar geeft ook enige kaders die de mix van functies waarborgen.

Ter plaatse van het Stationsplein (bouwblokken 1 t/m 3) is een zogenaamde uitwerkingsplicht in het bestemmingsplan opgenomen. Zo kunnen de volgende drie opgaven meer gedetailleerd worden uitgewerkt en opgenomen in het bestemmingsplan zonder dat direct een bestemmingsplanwijziging nodig is:

1. De gestapelde en integrale opgave ter plaatse van bouwblok 2, 3, de uitbreiding van de NS Stationshal en de fietsenstalling;
2. De samenhang in de opgave van bouwblok 1, het busstation en de taxistandplaats;
3. De verbinding tussen Hilversum oost en centrum, waarbij de pleinen en fietstunnel een goede ruimtelijke samenhang kennen.

Voor de Koninginneweg (bouwblokken 4 t/m 7) is juist gekozen voor een rechtstreekse bouwtitel. De aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor kantoren, dienstverlening, ondernemingen in de creatieve sector, multimediabedrijven, maatschappelijke activiteiten en wonen. Binnen deze bestemming is bovengronds maximaal 13.500 m² BVO beschikbaar.

2.2.2.1. Het beeldkwaliteitsplan

In het Stedenbouwkundig plan is voorzien in een grote hoeveelheid nieuwe bebouwing. Het is belangrijk dat deze nieuwe bebouwing goed aansluit op het bestaande centrum van Hilversum, maar ook op de wijken aan de

overzijde van het spoor. Daarom is specifiek voor het stationsgebied van Hilversum het beeldkwaliteitsplan Stationsgebied opgesteld.

Het beeldkwaliteitsplan Stationsgebied is bedoeld als toetsingskader voor de supervisor Stationsgebied en de Commissie Welstand en Monumenten. Dit plan is een richtinggevend inspiratiedocument voor de architect. Het beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied geeft in woord en beeld de gewenste sfeer van de bebouwing en de daarbij behorende openbare ruimte aan, zonder zelf al een ontwerp te zijn. Om dit beeldkwaliteitsplan langdurig te kunnen accepteren als toetsingsinstrument wordt die gewenste sfeer in het plangebied gemotiveerd op basis van ruimtelijke karakteristieken, die de identiteit ervan bepalen.

2.2.2.2. Relatie Welstand

Bij de beoordeling van bouwplannen voor het stationsgebied in de Welstandscommissie zal het beeldkwaliteitsplan Stationsgebied als toetsingskader dienen.

De Welstandsnota heeft als doel om de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk en objectief kader te plaatsen, waarmee de rechtszekerheid van initiatiefnemers wordt gediend. Daarnaast waarborgt de Welstandsnota de kwaliteit van de welstandstoetsing en biedt deze samenhang in gemeentelijk beleid, dat zich richt op de kwaliteit van het stadsbeeld. Voor nieuwbouwplannen in het stationsgebied gelden de criteria voor gebouwen uit het vastgestelde beeldkwaliteitsplan.

De toetsing van (kleinschalige) aanpassingen aan *bestaande* gebouwen en gerealiseerde *nieuwbouw* vindt plaats aan de hand van de objectgerichte criteria uit de Welstandsnota. Net als bij de Welstandsnota geldt voor dit beeldkwaliteitsplan dat afgeweken kan worden van gestelde criteria, wanneer aangetoond kan worden dat de voorgestelde oplossing een kwalitatief hogere beeldkwaliteit oplevert. In dergelijke gevallen kan worden teruggegrepen op de algemene welstandscriteria zoals die ook in de Welstandsnota zijn benoemd. De welstandscommissie kan burgemeester en wethouders in zo'n geval gemotiveerd en schriftelijk adviseren af te wijken van de criteria uit dit beeldkwaliteitsplan.

Voor zaken die niet specifiek benoemd zijn in het beeldkwaliteitsplan geldt de algemene regel dat de oplossing moet passen binnen de betreffende context.

In het beeldkwaliteitsplan Stationsgebied zijn geen richtlijnen opgenomen voor bestaande monumenten. Hiervoor gelden de 'Herziene Welstandsnota 2014' en de monumentenbeschrijving.

2.2.2.3. Relatie Bestemmingsplan

Het Beeldkwaliteitsplan bevat criteria voor de ruimtelijke en architectonische uitwerking van de gebouwen en deelplannen. Bouwhoogten, bebouwingscontouren, functies en gebruik van gebouwen worden bepaald in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft weliswaar eindbestemmingen, oppervlakten en hoogten aan in regels en de verbeelding, maar is vanwege de vereiste en gewenste flexibiliteit niet heel gedetailleerd. Op deze manier kan flexibel op ontwikkelingen worden ingespeeld, waardoor de bebouwingscontouren nog niet definitief zijn bepaald. Een minder gedetailleerd kaartbeeld in het uitwerkingsplan betekent ook dat dit beeldkwaliteitsplan een nadrukkelijke rol heeft in het nader reguleren van de bebouwing. Het bestemmingsplan geeft weliswaar de uiterste marges voor bebouwingshoogte, -oppervlakte en dergelijke, maar het is zeer wel mogelijk dat deze marges niet overal volledig benut kunnen worden, omdat de welstandscriteria een bepaalde situering voorschrijven.

2.2.2.4. Openbare ruimte

Beeldkwaliteit vormt samen met duurzaamheid en functionaliteit de drie pijlers van een goed ontwerp in de openbare ruimte. De beeldkwaliteit is van de drie pijlers het onderwerp dat bepalend is voor de sfeer en beleving van de openbare ruimte.

Ten aanzien van de openbare ruimte is het beeldkwaliteitsplan de basis voor het definitief ontwerp voor de inrichting. De supervisor bewaakt de samenhang tussen de inrichting van de openbare ruimte en de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing. Het beeldkwaliteitsplan biedt ook richtlijnen voor het toekomstig beheer van de openbare ruimte van het stationsgebied.

2.2.3. Grondbeleid

De gemeente Hilversum hanteert een situationeel grondbeleid: per situatie wordt beoordeeld of eigendom verworven wordt of niet. In geval de gemeente eigenaar is, kan zij sturen. In alle andere gevallen heeft zij een faciliterende rol.

In het geval van het stationsgebied heeft de gemeente op termijn 100% grondpositie (nadat de gronden aan de Koninginneweg zijn verworven).

De locatie “Koninginneweg- centrum” zal in navolging op het gevestigde gemeentelijke voorkeursrecht (januari 2018), opgevolgd door het bestemmingsplan Stationsgebied (oktober 2020) minnelijk worden verworven (waarbij indien nodig onteigening op termijn niet is uitgesloten). Vanwege deze (nog te verkrijgen) grondpositie voert de gemeente ten aanzien van de ontwikkeling van nieuw vastgoed actief grondbeleid. Dit houdt in dat de gemeente na verwerving van de gronden de regie voert bij de ontwikkeling van het nieuwe vastgoed, en de grondexploitatie uitvoert. De gronden die in ontwikkeling worden gebracht, maakt de gemeente voor eigen rekening en risico bouw- en woonrijp om deze vervolgens uit te geven aan marktpartijen (ontwikkelaars, corporaties etc.).

Gezien de voorgenomen ontwikkeling voor het gehele gebied en de (toekomstige) eigendomsposities, wenst de gemeente hierop regie te voeren. Zo kan er namelijk worden gestuurd op de integrale benadering van de ontwikkeling van vastgoed en openbare ruimte. De gemeente richt zich daarbij op een gebied dat een allure krijgt die past bij het gewenste ambitieniveau. Daarvoor zijn randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd (zie hiervoor hoofdstuk 3).

2.2.4. Parkeren

Parkeerbeleid is een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. Vanwege licht stijgend autobezit en de toename van het aantal huishoudens in de gemeente is het een opgave om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen. Daarom kent gemeente Hilversum een aantal reguleringsmiddelen ten aanzien van parkeren, zoals betaald parkeren en de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Uitgangspunt van het parkeerbeleid is het bereikbaar en leefbaar houden van buurten, waarbij klantvriendelijk parkeren voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum voorop staat.

De parkeereis bij de ontwikkeling van bouwplannen en/of functiewijzingen houdt kort gezegd in dat er in de eigen parkeerbehoefte dient te worden voorzien. De extra toegevoegde parkeervraag dient op eigen terrein te worden opgelost. Dit om de parkeerdruk die er op veel plaatsen in Hilversum aanwezig is niet verder toe te laten nemen.

2.2.4.1. Stationsgebied

In januari 2021 is door de raad de beleidsnotitie “Verlaagde parkeernormen rondom OV knooppunten” vastgesteld. Hierin wordt beschreven onder welke condities een verlaging van de parkeernorm rond de drie Hilversumse stations mogelijk is. In deze ontwikkelaanpak wordt voorgesorteerd op deze mogelijke reductie.

De ontwikkeling van het stationsgebied is een transformatieopgave die fasegewijs zal worden ontwikkeld. Fasegewijze ontwikkeling van een gebiedsontwikkeling heeft effect op de volgorde van de te realiseren parkeercapaciteit en de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen in alle fasen. Daarom is voor de ontwikkeling van het stationsgebied in aanvulling op de beleidsnotitie “Verlaagde parkeernormen rondom OV-knooppunten” gekeken hoe het parkeren op basis van deze notitie zich verhoudt tot de omvang van het parkeren bij de nieuwbouw in het Stationsgebied.

Deze parkeeraanpak is enerzijds bedoeld om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in het gebied moeten worden gerealiseerd en hoe de ontsluiting, fasering en beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Anderzijds is deze visie bedoeld voor de ontwikkelende partijen als onderdeel van het Programma van Eisen en toetsingskader voor de te maken plannen. Dit om de *parkeercapaciteit, de ontsluiting, fasering en beschikbaarheid* van (tijdelijke) parkeerplaatsen te bepalen.

2.2.4.2. Bouwblokken

De woningen in het stationsgebied worden in de zogenaamde ‘POET’ lijst opgenomen en komen daarmee niet in aanmerking voor een vergunning ‘op straat’. Om aan de parkeernorm voor het stationsgebied te voldoen, is onder de bouwblokken 4 t/m 7 een parkeergarage nodig. De capaciteit van deze (half)verdiepte (of ondergrondse) garage moet voldoende zijn voor het programma van de totale gebiedsontwikkeling (bouwblok 1 t/m 7).

De voorziene fasering van de ontwikkeling van de 7 bouwblokken is als volgt:

1. Bouwblok 2 en 3 (start 2023)
2. Bouwblok 4 t/m/ 7 (start 2026)
3. Bouwblok 1 (start 2026-27)

Wegens deze volgorde van de ontwikkeling dient voor de functies in bouwblokken 2 en 3 een tijdelijke parkeervoorziening beschikbaar te zijn, vooruitlopend op de bouw van de garage onder bouwblok 4 t/m 6 of 4 t/m 7. Van belang bij de ontwikkeling is dat door de ontwikkelaar wordt voorzien in een tijdelijke parkeervoorziening totdat de parkeergarage aan de Koninginneweg is gerealiseerd.

Doelstelling	• Hoogwaardig stedelijk gebied tot ontwikkeling brengen, waarin vastgoedontwikkelingen en opwaardering van de (OV) infrastructuur en de openbare ruimte elkaar zo optimaal mogelijk versterken
Kaders	• Stedenbouwkundig plan • Bestemmingsplan Stationsgebied • Beeldkwaliteitsplan • Grondbeleid gemeente Hilversum • Parkeren

3. Randvoorwaarden en uitgangspunten

Aan de hand van de Stedenbouwkundige visie, het Stedenbouwkundig plan, het beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan Stationsgebied 2020 zijn de doelen/ambities en visies voor het stationsgebied vervolgens gevat in het volgende programma ter verwezenlijking van de transformatieopgave voor het stationsgebied:

- Het realiseren van een ondergrondse fietsenstalling aan de centrumzijde van het station;
- Het toevoegen van 2 nieuwe bouwblokken op het huidige Stationsplein en 1 bouwblok op de voormalige GAK-locatie;
- Het creëren van nieuwe routes van station naar centrum;
- Het aanleggen van een nieuw busstation;
- Het verbeteren van de fietstunnel onder het station;
- Het vernieuwen en verduurzamen van de openbare ruimte in het stationsgebied;
- Het verleggen van de Centrumring om het Marktpllein, via Koninginneweg en Langgewenst;
- Het realiseren van nieuw vastgoed (4 bouwblokken) met daaronder een parkeergarage, in een verbeterde stedenbouwkundige structuur, aan de Koninginneweg.

Dit programma is over het stationsgebied kort samengevat als volgt ingedeeld:

1. Centrum - Stationsplein

Het Stationsplein wordt een levendig gebied met terrassen, bebouwing, groen en zitplekken. In de nieuwe situatie worden **3 bouwblokken** toegevoegd. Het **woonprogramma** is een mix van (goedkoop) middelduur huur en (sociale) huurwoningen. De bouwhoogtes variëren gemiddeld tussen de drie en de zes bouwlagen. Het Stationsplein is uitermate geschikt voor **pleinfuncties, detailhandel, horeca en bedrijvigheid**. Tevens krijgen de fietser en de voetganger volop de ruimte door **heldere routes** binnen het stationsgebied en van en naar het centrum. Voor fietsers wordt de mogelijkheid gecreëerd om comfortabel te parkeren: onder het Stationsplein komt een **ondergrondse fietsenstalling** die plek biedt voor 5.000 fietsen. De bestaande fietstunnel onder het spoor is een belangrijke verbinding tussen de twee stadshelften aan weerszijden van het spoor. Om de kwaliteit van de route te waarborgen en/of te verbeteren wordt de **fietstunnel** aangepakt. Daarnaast wordt het **nieuwe busstation** ingericht tot een veilig en aangenaam verblijfsplek.

2. Centrum - Koninginneweg

De Koninginneweg staat in het teken van herontwikkeling van de bebouwing tussen de Koninginneweg en het spoor. In de nieuwe situatie worden **4 bouwblokken** toegevoegd, hierin is naast **kantoor** ruimte voor **verschillende woonvormen**. De bouwblokken aan de Koninginneweg zijn uitermate geschikt voor jonge creatievelingen en één- en tweepersoonshuishoudens. Wederom variëren de bouwhoogtes tussen de drie en de zes bouwlagen. De Koninginneweg wordt ingericht als royale boulevard met volop ruimte voor groen. Tevens is onder de nieuwe bouwblokken een **ondergrondse (half) verdiepte parkeergarage** voorzien die niet alleen voor de bewoners en gebruikers (kantoren/bedrijven) bestemd is, maar voor iedereen in het stationsgebied, met name bouwblokken 1, 2, en 3.

Daarnaast worden in het gebied nog diverse herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte uitgevoerd, die samenhangen met en afgestemd worden op de nieuwe bouwblokken, maar niet in de ontwikkeling daarvan meegenomen worden.

3.1. Programmatische uitgangspunten

Het stationsgebied is het belangrijkste verbindende element in de stad. Deze gebiedsontwikkeling heeft de potentie om dit stadsdeel opnieuw te positioneren: *een aantrekkelijk, duurzaam en creatief gebied waar het prettig wonen, werken en verblijven is.*

Daarom wordt gestreefd naar een menging van functies met wonen, een mix van andere functies (winkels, detailhandel, hotel, werk- en bedrijfsruimte, horeca, maatschappelijke voorzieningen), voorzieningen (congresfaciliteit) en ondergronds parkeren. Hiermee wordt beoogd samenhang te creëren met het centrum, in plaats van een concurrentiepositie neer te zetten. Immers, een economisch sterk centrum kan alleen bereikt worden indien gebieden/locaties elkaar aanvullen in plaats van beconcurreren.

Daarnaast wenst de gemeente met deze ontwikkeling haar duurzaamheidsambities te realiseren.

3.1.1. Wonen

Het bestemmingsplan zet in op verscheidenheid. Door verdeling in woonruimte wordt diversiteit in de woningen en van de bewoners mogelijk gemaakt. Er is veel flexibiliteit. Hierdoor kan er makkelijk ingespeeld worden op de actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. De woningen kunnen zowel op de verdiepingen als op de begane grond worden gebouwd, waarmee differentiatie aan functies in de plint kan ontstaan. Met als uitkomst een dynamisch stationsgebied: zowel overdag als tijdens de avonduren een levendige sfeer.

In het stationsgebied is er ruimte voor **minimaal 260 en maximaal 325 woningen**. Dit aantal is afhankelijk van de verdeling tussen woningen en werkruimte, van het type woningen en de grootte van de woningen, waarbij als uitgangspunt geldt: het bieden van levendige woonmilieus met flexibiliteit in prijs, grootte en woonvormen.

Daarom dient in elk geval 1/3 deel van de te realiseren woningen in de sociale sector te worden ontwikkeld. Daarnaast dient van het totaal aantal woningen minstens 50% bestemd te zijn voor woningen in de middelduur sector, waarvan minstens de helft bestemd voor middelduur huurwoningen. Van deze middelduur huurwoningen bestaat ten minste de helft uit goedkope middelduur huurwoningen, het resterende deel kan middelduur huurwoning plus worden.

Er zijn twee uiterste programma's in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt en variaties die het midden houden tussen deze uitersten:

1. Programma "wonen" waarbij de woonfunctie de nadruk heeft, maar waarbij minimaal 12.550 m² BVO (bruto vloeroppervlak) beschikbaar blijft voor werkfuncties;
2. Programma "werken"¹ met het zwaartepunt op werkgelegenheid met een minimum van 15.550 m² niet-woonfuncties, waarbij tevens minstens 260 woningen worden gerealiseerd.

In het maximale woonprogramma dient minstens 12.550 m² BVO beschikbaar te blijven voor niet-woonfuncties. Dit betekent dat voor wonen maximaal (40.550 - 12.550) 28.000 m² BVO ruimte is. Met dit programma is gerekend.

Uitgangspunt Wonen	
Nadruk op programma "wonen"	Minimaal 325 woningen (28.000 m² BVO beschikbaar)
Nadruk op programma "werken"	Minimaal 260 woningen (25.000 m² BVO beschikbaar)

¹ Het programma werken is gericht op het creëren van zoveel mogelijk werkgelegenheid en ondersteunende diensten die de locatie voor werken ondersteunen zoals dienstverlening, hotelfunctie, horeca en detailhandel. Voor detailhandel/dienstverlening is in de regels een maximum oppervlakte per winkel (250 m² bvo) opgenomen. Een horecavestiging mag een maximum oppervlak hebben van 200 m² bvo. Deze oppervlakten passen bij het type detailhandel/dienstverlening en horeca dat in een stationsomgeving wenselijk is. Tevens is opgenomen dat in absolute zin maximaal 1.000 m² bvo voor deze beide functies (elk) is toegestaan. Hiermee wordt een concurrerende werking met de rest van het centrum voorkomen.

3.1.2. Werken

De identiteit van Hilversum als Mediastad is in de loop van de jaren verloren gegaan. Daarom biedt het bestemmingsplan naast wonen ook volop mogelijkheden om Hilversum als Mediastad weer op de kaart te zetten waarbij voor minimaal 12.550 m² BVO beschikbaar is voor werkfuncties (i.c. niet-woonfuncties) indien het programma “wonen” de nadruk heeft. Indien het programma “werken” de nadruk heeft, is minimaal 15.550 m² BVO beschikbaar.

Het stationsgebied wordt een stedelijke mix met inspirerende functies en een diversiteit aan activiteiten. Hilversum als Mediastad komt weer op de voorgrond. Het Stationsplein zal dan ook het podium zijn voor Hilversumse media innovaties. Hierbij kan gedacht worden aan functies als een city radiostudio en kantoren en ateliers voor creatieve bedrijvigheid.

Verder is in het bestemmingsplan ook voorzien in bedrijfsruimte, te weten: ruimte voor kleine bedrijfsunits en grotere kantoorruimtes voor creatieve bedrijvigheid. In de plinten van de bebouwing is ruimte voor media en andere creatieve bedrijvigheid (ateliers, kantoren en woon-werkunits) zowel voor beginnende als gevestigde creatieve bedrijven.

Geschikte geachte functies op bouwblokniveau naast wonen:

- Bouwblok 1 is geschikt voor bijvoorbeeld kantoren, bedrijvigheid, dienstverlening, detailhandel, entertainment en cultuur;
- Bouwblok 2 is ook geschikt voor bijvoorbeeld kantoren, bedrijvigheid (categorie 1 en 2) en dienstverlening. Horeca is met name geschikt aan het Stationsplein en de looproute langs de zuidzijde;
- Bouwblok 3 is uitermate geschikt voor invulling van plein gerelateerde functies. Hierbij kan gedacht worden aan een hotel (met bijbehorende voorzieningen zoals eigen horeca en congres - en vergaderruimten), detailhandel, bedrijvigheid en dienstverlening. Ook (voortgezet) onderwijs is passend (uitgezonderd functies die buitenruimte nodig hebben). In de plint kan zelfstandige horeca een plek krijgen;
- Bouwblok 4, 5, 6 en 7 zijn geschikt voor kantoor, bedrijvigheid, sportschool, maatschappelijke functies zoals arts, tandarts, fysiotherapie, religie en voortgezet onderwijs. Bouwblok 7 leent zich niet voor woonfuncties.

Uitgangspunt Werken	
Nadruk op programma “wonen”	• Minimaal 12.550 m² BVO werkfuncties
Nadruk op programma “werken”	• Minimaal 15.550 m² BVO werkfuncties

3.1.3. Voorzieningen

Op het Stationsplein is er beperkte en compacte ruimte voor horeca met terrassen en detailhandel. Deze functies zijn gericht op kort verblijf. Hierbij kan gedacht worden aan to-go achtige concepten. Dit in beperkte mate zodat er geen concurrentie ontstaat tussen het centrum en het stationsgebied. Juist vanuit de gedachte om het stationsgebied te verbinden met het centrum, moeten deze functies worden gezien als aanvulling op de centrumfuncties.

Daarnaast is er ook plaats voor een hotel, congreszalen en vergaderruimte. Dit past in de tegenwoordige tijdsgeest van een stationsgebied en draagt bij aan ontmoetingen, verblijf en werken. In de buitenruimte is ruimte voor ontmoeting en ontspanning en is het mogelijk om evenementen te organiseren. Aan de zuidzijde van

het Stationsplein is plaats voor het busstation. Andere voorzieningen die mogelijk worden gemaakt in het stationsgebied zijn een sportschool, maatschappelijke functies zoals arts, tandarts, fysiotherapie, religie, en voortgezet, beroeps- of volwassen onderwijs. Deze functies passen met name goed aan de Koninginneweg.

Uitgangspunt Voorzieningen
• Horeca met terrassen en detailhandel
• Hotel, congreszalen, vergaderruimte
• Sportschool
• Maatschappelijke functies (arts, tandarts, fysiotherapie, religie en voortgezet, beroeps- of volwassen onderwijs)

3.1.4. Verkeer en parkeren

Om de bereikbaarheid van het centrum en het station, én de doorstroming op de centrumring te verbeteren, is de **verlegging van de centrumring** van de Stationsstraat naar de Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst noodzakelijk. Op deze wijze ontstaat er een route om het Marktplaats heen. Bewoners kunnen dan vanuit alle richtingen iemand ophalen of afzetten op het station, nodeloos (omrij)verkeer op de centrumring wordt hiermee voorkomen.

Daarbij wordt de Stationsstraat autoluw. Hierbij is voorzien dat de bevoorrading van het winkelgebied met vrachtwagens alleen tijdens venstertijden mogelijk is. De Koninginneweg wordt een tweerichtingsweg, op de Schapenkamp zal ter hoogte van de parkeergarage De Markt een knip worden aangebracht. Dit zal uiteraard niet gelden voor bussen en nood- en hulpdiensten.

Het kruispunt met de Koninginneweg, de Kleine Spoorbomen en de Noorderweg wordt opnieuw ingericht. Zo wordt de verkeersveiligheid en de doorstroming van zowel de Kleine Spoorbomen als de centrumring geoptimaliseerd.

Voetgangers

Voor **voetgangers** wordt het stationsgebied een stuk comfortabeler. Dit door heldere routes van het station en de oostkant van Hilversum naar alle mogelijke bestemmingen in het centrum door te trekken.

Fietsers

Daarnaast biedt het stationsgebied volop ruimte voor de **fietser** door te voorzien in snelle routes omgeven door groen. Verder wordt de kwaliteit van de bestaande fietstunnel onder het spoor geüpgraded door het verruimen van de tunnelmonden, het toevoegen van groen, het verbeteren van de tunnel zelf en het flauwer maken van de hellingen. De oversteek van de Schapenkamp ter plaatse van de fietstunnel wordt veiliger, mede als gevolg van een compactere vormgeving van de Schapenkamp zelf, waardoor meer overzicht en ruimte ontstaat voor de fietser. Verder wordt parallel aan de Schapenkamp en de Koninginneweg in noord-zuidelijke richting een ruim en door groen begeleid fietspad in twee richtingen gerealiseerd.

3.1.4.1. Parkeergarage

Parallel aan het spoor is onder de nieuwe bouwblokken, ten oosten van de Koninginneweg, ruimte voorzien voor een halfverdiepte parkeervoorziening. Ontsluiting kan via de Stationsstraat en de Koninginneweg plaatsvinden.

Ter waarborging van de realisatie van een parkeergarage onder de Bouwblokken 4 t/m 7 is een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan Stationsgebied 2020 opgenomen. De planregels maken een dergelijke parkeergarage mogelijk. De gemeente is nog geen eigenaar van alle gronden in het plangebied. Om zeker te zijn dat er een parkeergarage wordt gerealiseerd is daartoe in de regels een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. In deze verplichting is de minimale omvang van een op te richten parkeergarage bepaald.

De omvang van de uiteindelijk op te richten garage is slechts indicatief bekend: het is namelijk afhankelijk van het beoogde precieze programma en de daarbij behorende parkeernorm per functie. De garage en het aantal parkeerplekken zal zijn definitieve omvang krijgen bij de realisatie.

3.1.4.2. Fietsparkeren

In totaal zal voor zo'n 7.000 fietsen een parkeerplaats worden geboden in het nieuwe stationsgebied (inclusief 2.000 op Oosterspoorplein). Ten noorden van de bestaande fietstunnel, onder het Stationsplein en bouwblokken 2 en 3 op het Stationsplein, is een ondergrondse fietsparkeervoorziening voorzien die gekoppeld wordt aan de bestaande ondergrondse fietsparkeervoorziening en de transferhal onder het stationsgebouw. De 5.000 bewaakte fietsparkeerplaatsen die hier worden gerealiseerd zullen de eerste 24 uur gratis te gebruiken zijn. De ondergrondse fietsenstalling is bereikbaar via de entree op het nieuw aan te leggen Brinkje, in het verlengde van de autoluwe Stationsstraat

De ondergrondse fietsenstalling is niet bestemd voor de eigenaren en huurders van de bouwblokken 2 en 3. De ontwikkelaar dient in de bouwblokken zelf te voorzien in fietsparkeren voor deze groep.

Uitgangspunt Parkeren	
1. Parkeergarage onder bouwblokken 4 t/m 7	- Totaal aantal ongeveer 180 - Bestemd voor het stationsgebied
2. Ondergronds fietsparkeervoorziening	- Aantal fietsparkeerplekken 5.000 1^e 24 -uur gratis

3.2. Duurzaamheid & Klimaatadaptie

De gemeente heeft de ambitie om het stationsgebied *“een welkome, media aantrekkelijke en groene entree van Hilversum te maken”* waarbij duurzaamheid een integraal onderdeel van het stationsgebied dient te zijn.

De gemeente Hilversum heeft in de gebiedsvisie het minimum circulair en energetisch niveau geformuleerd. Deze zijn aanvullend op de landelijke wettelijke verplichtingen, zoals de BENG- en MPG-eisen. Ook wil de gemeente duurzaamheid een belangrijke rol laten spelen in de positionering van de ontwikkeling. De gemeente ziet de 'streefmaatregelen' als het lokaal vereist minimum. Ook zijn er aanvullende 'topmaatregelen' als kans en wens gedefinieerd. Hiermee kunnen ontwikkelaars zich onderscheiden. Daarnaast is er de ruimte om andere maatregelen in te brengen die bijdragen aan meervoudige gebiedswaarde.

In het gebied liggen diverse kansen waarmee de gebiedsontwikkeling meer gebiedswaarde zou kunnen creëren. De renovatie van de naastgelegen bestaande bouw i.v.m. geluidsisolatie biedt kansen om deze mee te koppelen in het energiesysteem. De schaal van het energiesysteem ligt nog ter afweging. Deze kan per bouwblok of voor

de gehele gebiedsontwikkeling ontwikkeld worden. De geplande herinrichting en vervanging van infrastructuur bieden mogelijk kansen voor een grootschaliger energiesysteem dan alleen de nieuwbouw.

Uitgangspunt Duurzaamheid
1. Geluidsisolatie koppelen in het energiesysteem
2. Energiesysteem per bouwblok of het gehele gebied
3. Energiesysteem herinrichting of vervanging infrastructuur

3.3. Fasering/Planning

De planning geeft de volgorde van de ontwikkeling. Op basis van de werkzaamheden in de openbare ruimte en de logische samenhang van de bouwblokken is een fasering opgesteld. Indien in de loop van de ontwikkeling blijkt dat het nuttig, nodig of wenselijk is om de fasering aan te passen, dan kan de gemeente daarvoor kiezen.

3.3.1. Uitgangspunten

Bij het bepalen van de fasering hebben een aantal aspecten een belangrijke rol gespeeld. Deze aspecten zijn onder andere:

1. Veiligheid (voor gebruikers, maar ook voor bouwers);
2. Beperking hinder voor omgeving en gebruikers van OV;
3. Beperking hinder voor omwonenden;
4. Slimme combinaties om te optimaliseren Combineren van werkzaamheden met oog op (financieel) voordelen;
5. Een vlotte aansluiting op het project HOV-verbinding;
6. Werkbare bouwplaatsen en bouw tijden.

Op basis van de verschillende doelstellingen en de verschillende doorlooptijden van de projecten is gekozen voor een fasering en een planning waarbij een optimale balans tussen de verschillende aspecten wordt bereikt. Er worden zoveel mogelijk werkzaamheden tegelijkertijd uitgevoerd om de doorlooptijd van het project te beperken. Ook is er oog voor het beperken van hinder voor gebruikers en omwonenden. Hierbij is het aspect veiligheid nadrukkelijk meegewogen omdat het gebied niet grotendeels wordt afgesloten, maar de komende jaren dienst blijft doen als belangrijk OV-knooppunt.

Op basis van het voorgaande zijn keuzes voor de fasering gemaakt. Dit betreft een ambitieuze planning die in 2027 eindigt met eventuele uitloop tot uiterlijk 2030. De planning ziet er in grote lijnen als volgt uit:

Deelproject	Tijdvak
Verplaatsen tijdelijke fietsenstalling	Q1 2021 – Q1 2021
Sloop GAK-kelder	Q1 2021 – Q1 2021
Tijdelijk busstation	Q1 2021 – Q1 2022
Nieuw busstation	Q1 2022 – Q1 2023
Inrichting openbare ruimte	Q1 2022 – Q1 2029
Aanpassen Schapenkamp	Q1 2022 – Q1 2029
Ondergrondse fietsenstalling	Q1 2023 – Q1 2025
Bouw bouwblokken 2 en 3	Q1 2025 – Q1 2026
Sloop Koninginneweg	Q1 2024 – Q1 2024
Ondergrondse parkeergarage	Q1 2024 – Q1 2026
Bouw bouwblokken 4, 5, 6, en 7	Q1 2026 – Q1 2029

4. Uitvoerbaarheid

De transformatie van het stationsgebied betreft een grote opgave voor de gemeente Hilversum. Een dergelijke opgave vraagt om omvangrijke investeringen.

De transformatieopgave betreft naast de ontwikkeling van de 7 bouwblokken, ook de opwaardering van de openbare ruimte met infrastructurele ingrepen, zoals:

1. Verbreding c.q. verbetering fietstunnel onder het station;
2. Realiseren nieuw busstation;
3. Realiseren ondergrondse fietsenstalling onder het Stationsplein;
4. Vernieuwen openbare ruimte in het stationsgebied;
5. Realiseren ondergrondse parkeergarage onder de bouwblokken 4 t/m 7;
6. Verleggen en herinrichten van de centrumring.

De investeringen in het stationsgebied worden o.a. uit de volgende bronnen gedekt:

1. Bijdragen van derden
 - o Bijdrage provincie voor het programma OV-knooppunten
 - o Bijdrage provincie voor het versnellingsstraject Stedelijke Ontwikkeling
 - o Bijdrage Rijk (I&W) voor de ondergrondse fietsenstalling
2. Kapitaallasten binnen de begroting voortvloeiend uit investeringskredieten
3. Grondexploitaties
4. Reserve Stedelijke Ontwikkeling

Investeringsbron
1. Bijdragen derden
2. Kapitaallasten
3. Grondexploitaties
4. Reserve Stedelijke investering

5. Ontwikkelaanpak

5.1. Ontwikkellocaties

Het stationsgebied telt 7 ontwikkellocaties, te weten: 7 bouwblokken van zuid naar noord. Deze bouwblokken kennen een ruimtelijke en inhoudelijke samenhang die zich logischerwijs laat opdelen in **twee deelgebieden**:

1. Centrum – Stationsplein
2. Centrum – Koninginneweg

De in het bestemmingsplan genoemde programmatische bandbreedte geldt voor het gehele gebied. De reden hiertoe is om in de ontwikkeling een bepaalde mate van flexibiliteit te houden.

Kijkend naar de locatie, footprint en ondergrond is echter al een aannemelijke verdeling van het programma over de bouwblokken denkbaar en tekent zich een logische clustering in de ontwikkeling af. Dit laatste heeft met name te maken met het ondergrondse programma in het stationsgebied, te weten:

- Een fietsenstalling onder bouwblok 2 en 3, en
- Een parkeergarage onder bouwblokken 4 t/m 7.

Op locatieniveau ziet dat er als volgt uit:

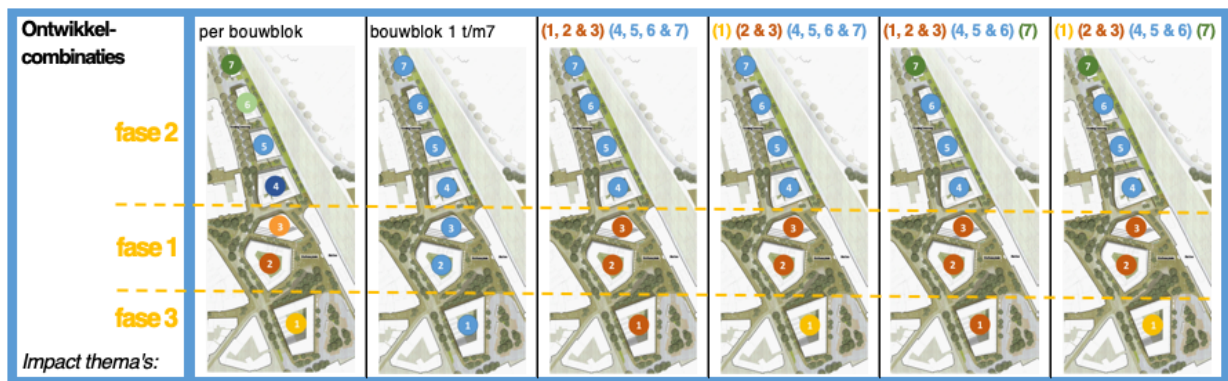
Locatie	Vastgoed- Exploitatie	Openbaar programma	Functies
Centrum – Stationsplein	Bouwblokken 1, 2, en 3	- Aanpak fietstunnel onder het station - Nieuw busstation - Ondergrondse fietsenstalling (5.000) - Aanpassing Stationsplein (o.a. andere nieuwe routes) - Vernieuwen openbare ruimte in het stationsgebied - Mogelijke uitbreiding stationshal	- Wonen (sociaal) - Wonen (middelduur) - Wonen (vrije sector) - Kantoor - Horeca - Detailhandel - Hotel - Onderwijs - Overig niet-woonprogramma
Centrum – Koninginneweg	Bouwblokken 4, 5, 6 en 7	- Aanpassing Koninginneweg - Half verdiepte of ondergrondse parkeergarage	1. Wonen (sociaal) 2. Wonen (middelduur) 3. Wonen (vrije sector) 4. Kantoor 5. Overig niet-woonprogramma

5.2. Ontwikkelcombinaties

Zoals eerder aangegeven biedt het bestemmingsplan Stationsgebied 2020 flexibele ruimte voor de programmatische invulling van het stationsgebied.

Om richting te geven aan de gewenste ontwikkeling van het Stationsgebied is een ontwikkelaanpak opgesteld. Deze ontwikkelaanpak bevat de beoogde aanpak van de ontwikkeling van het stationsgebied, waarin op

hoofdpijnen is weergegeven in welke samenhang en in welke volgorde de uitgifte van de zeven bouwblokken kan plaatsvinden. Dit is vertaald in een zestal mogelijke ontwikkelcombinaties.



Om helderheid te scheppen over de mogelijke en wenselijke combinaties van de programmatische invulling (functie) en de bouwblokken (ruimte), zijn de mogelijke ontwikkelcombinaties onderzocht vanuit verschillende perspectieven (te lezen in sub paragrafen 5.2.1 e.v.). Deze zijn afgewogen (zie 5.3) en hebben geresulteerd in een ontwikkelaanpak voor het Stationsgebied (zie 5.4) die vervolgens voorgelegd is aan marktpartijen (resultaat hiervan is opgenomen in het volgende hoofdstuk te lezen).

5.2.1. Bouwfasering

De fasering noopt ons om te starten met de bouwblokken 2 en 3. Daarbij zijn de volgende faseringaspecten van belang:

1. Een vlotte realisatie van de ondergrondse fietsenstalling (bouwblok 2 en 3), om de duizenden fietsen die nu op maaiveld staan te kunnen stallen en zo ruimte te maken voor de rest van de ontwikkeling;
2. Het beschikbaar komen van de locatie van bouwblok 1 na oplevering van de fietsenstalling onder bouwblokken 2 en 3. De locatie van bouwblok 1 wordt tot dat moment gebruikt om de fietsen te stallen;
3. Onteigening ter plaatse van de Koninginneweg, die nog enkele jaren proceduuretijd kent (bouwblok 4 t/m7).

Dat leidt tot de volgende fasering van de ontwikkeling van de bouwblokken (inclusief eerst mogelijke moment van start bouw):

- Bouwblok 2 en 3 (2023)
- Bouwblok 4 t/m 6 (2025, na onteigening en sloop)
- Bouwblok 7 (2025, na onteigening en sloop)
- Bouwblok 1 (2026, na oplevering fietsenstalling en bouwblokken 2 en 3)

Gezien deze bouwfasering is het aannemelijk om de uitgifte op te knippen. Het voordeel hiervan is dat de gemeente de keuze heeft om de uitgifte van de bouwblokken te versnellen of te vertragen, al naar gelang de marktomstandigheden of werkzaamheden in de openbare ruimte.

Vanwege de randvoorwaardelijkheid van de oplevering van blok 2 en 3 voor de start van bouw van bouwblok 1 is het ook denkbaar dat deze drie bouwblokken in 1 hand worden uitgegeven: de ontwikkelende partij kan deze afhankelijkheid zelf sturen en bewaken, en heeft extra belang bij een voorspoedige doorlooptijd van de ontwikkeling van bouwblokken 2 en 3.

Thans is de uitwerking van de bouwblokken 2 en 3 het verst gevorderd. Qua fasering bestaat het risico dat bij de optie 'alles ineens op de markt zetten' bij de start van de tender, ofwel de onteigening nog niet is afgerond, ofwel

de plannen aan de Koninginneweg nog onvoldoende zijn gevorderd om op gelijkwaardige wijze op de markt te zetten.

Vanuit het perspectief van de fasering is er geen noodzaak en/of voordeel te behalen om alle bouwblokken in één hand uit te geven, maar wel een potentieel nadeel dat de locatie waarop bouwblokken 4 t/m 7 gesitueerd zijn nog niet in eigendom van de gemeente zijn bij de start van de tender.

Conclusie

Vanuit de fasering bezien is het niet raadzaam om de bouwblokken rondom het stationsplein (1, 2 of 3) tegelijkertijd met de bouwblokken aan de Koninginneweg (4, 5, 6, 7) op de markt te zetten. Dit leidt tot juridische en faseringsrisico's die de gemeente niet 100% zelf in de hand heeft.

5.2.2. Programma

Zoals aangegeven biedt het bestemmingsplan Stationsgebied 2020 flexibele ruimte voor de programmatische invulling van het gebied. Om toch een richting te geven aan de gewenste ontwikkeling van het Stationsgebied en bovendien een financiële doorrekening van de opgave te maken, is een passend ontwikkelscenario opgesteld. Hierbij is de vraag aan de orde welke impact het thema programma op de gewenste ontwikkelaanpak heeft.

In het bestemmingsplan is een programma opgenomen van maximaal 28.000 m² BVO wonen en 15.550 m² BVO niet- wonen. Daarbij is opgenomen dat aan de Koninginneweg maximaal 13.500 m² kan worden gerealiseerd en aan het Stationsplein maximaal 27.050 m².

Vanuit het bestemmingsplan wordt dus een eerste verdeling gemaakt tussen het mogelijke bruto vloeroppervlak dat kan worden ontwikkeld in de bouwblokken 1,2 & 3 en in de bouwblokken 4, 5, 6 & 7. Het doet geen uitspraken hoe het functionele programma zich verdeelt over de twee deelgebieden.

Het onderwerp programma heeft impact op de ontwikkeling van het gebied op de volgende wijze:

1. De gehele ontwikkeling in één uitgifte

In het geval de gehele ontwikkeling in één tender wordt uitgegeven, hoeven er geen aanvullende bepalingen te worden opgenomen bij deze uitvraag. De ontwikkelende partij(en) vullen het programma op eigen wijze in en verdelen dit over de bouwblokken binnen de kaders van het bestemmingsplan. De gemeente hoeft hierbij geen aanvullende wensen of eisen op te leggen, anders dan in het bestemmingsplan zijn bepaald.

2. Elk deelgebied een eigen uitgifte

In het geval de ontwikkeling in twee uitgiftes (conform de twee deelgebieden uit het bestemmingsplan) wordt gedaan, is het wenselijk of zelfs noodzakelijk om bepalingen op te nemen in de uitgifte, die een zekere verdeling van het programma waarborgen. Dit is met name relevant bij financieel aantrekkelijke functies zoals wonen. Een minimum en maximum aantal woningen bij de verschillende uitgiftes, geeft aan de ontwikkelaar nog wel de vrijheid om binnen die bandbreedte te zoeken naar een geschikte verhouding tussen het woonprogramma en het niet-woonprogramma. Voor het niet-woonprogramma zal de gemeente per uitgifte bepalen of het wenselijk of noodzakelijk is bepaald programma in de uitvraag op te nemen. Programma dat in een eerdere fase niet is benut, biedt extra ruimte in een volgende fase van ontwikkeling.

3. Meerdere uit uitgiftes binnen één deelgebied

In dit geval is het aanvullend wenselijk of zelfs noodzakelijk om het minimale en maximale aantal woningen vast te leggen bij de uitvraag. Het aantal mogelijke m² BVO per bouwblok wordt bepaald op basis van de footprints uit het stedenbouwkundig plan en de maximale hoogtes uit het bestemmingsplan; Bij de verdeling van programma over de bouwblokken is gekeken naar o.a.:

- De levendigheid in het gebied door een mix aan functies;
- Het onderscheid tussen plint- en verdiepingsfuncties;
- De ligging van gebouwen aan de verschillende routes (voetganger, fietser, auto, OV) en bijpassende functies;
- Programma enveloppes met een haalbare businesscase eronder (programmatisch zoet en zuur mengen);
- De uiteindelijke eigendoms- en beheerssituatie (zie hiervoor ook “Juridisch/ eigendom”).

4. *Bouwblok 7*

De vorm en omvang van bouwblok 7 leent zich niet voor wonen. De verwachting is dat er binnen het bestemmingplan voldoende ruimte is voor de niet- woonfunctie. Dat betekent dat er voor dit bouwblok in geen van de ontwikkelscenario's de noodzaak is om programma wonen vast te leggen. In de overige bouwblokken is een mix van wonen en niet-wonen mogelijk en wenselijk.

5. *Sociaal woningbouwprogramma*

Dit kan worden gerealiseerd in één enkel bouwblok of gemixt in de zes blokken die zich lenen voor woningbouw. In geval van één uitgifte van alle bouwblokken, is het aan de ontwikkelende partij om (samen met de corporatie) de mogelijkheden van een gemixt woningbouwprogramma of van het aanwijzen van één sociaal blok nader af te spreken.

In het geval van meerdere uitgiftes van de bouwblokken, zal vooraf door de gemeente (na advies door de Hilversumse corporaties) worden bepaald hoe het sociale programma wordt opgenomen in het gebied. Vanuit het eigendoms- en beheersperspectief is het wenselijk om het sociale programma in één bouwblok vorm te geven. Dit betekent dat dit blok vooraf bepaald wordt en meegegeven in de uitvraag. In het geval dat dit bouwblok 1 betreft, is er bovendien een overmaat aan m²s BVO aanwezig om de sociale woningen te mixen met overig programma. Vanuit de sociale samenhang levert een verdeling van het sociale programma over de zes daartoe geschikte blokken in potentie meer sociale mix op.

6. *Overige woningbouwprogramma*

Dit is opgebouwd uit verschillende klassen middelduur en koop. Het bestemmingsplan laat dit toe in de koop- en huursector. Vanwege de halfverdiepte of ondergrondse parkeergarage en de ondergrondse fietsenstalling en de bovengenoemde mix aan functies, is de veronderstelling dat het aantrekkelijk is om deze in de huursector te ontwikkelen. Dit ook mede vanwege de toekomstige eigendomssituaties. Een ontwikkelende belegger of een ontwikkelaar die een belegger betreft voor de afname van het programma na oplevering ligt voor de hand.

Het voorgaande is schematisch als volgt samen te vatten:

- Bouwblok 1: sociale woningbouw (108) + niet wonen;
- Bouwblok 2 & 3: 108 woningen + hotel + detailhandel + niet wonen;
- Bouwblokken 4 t/m 7: 108 woningen met vereiste (in verband met de eis t.a.v. het aantal in middeldure sector, waarvan minimaal de helft in middeldure huur).

Conclusie

Voor het onderwerp 'programma' is de wens om logische enveloppes met programma's op de markt te brengen. Enveloppes die de onder '3' genoemde punten in ogenschouw nemen. Verschillende ontwikkelscenario's zijn daarbij mogelijk. Alle bouwblokken in één uitgifte, de twee deelgebieden Koninginneweg en Stationsplein apart op de markt zetten of zelf binnen deze twee deelgebieden onderscheid maken tussen bouwblok 2/3 en 1 en tussen bouwblok 4 t/m 6 en 7. Het scenario waarbij apart ruimte wordt gemaakt voor de ontwikkeling van sociale woningbouw in blok 1 lijkt gunstig voor de ontwikkelende partijen enerzijds en zekerheid over de noodzakelijke 33% sociaal anderzijds (daarmee is de ontwikkeling van 1 t/m 3 in één hand wellicht iets minder gunstig).

5.2.3. Parkeren

Parkeren in het Stationsgebied moet voldoen aan datgene wat is vastgelegd in het Parkeerbeleid van de gemeente Hilversum. Om te bezien wat dit betekent voor het Stationsgebied is de gekeken naar het maximaal benodigde aantal parkeerplekken voor de nieuwbouwontwikkeling. Het uitgangspunt in de planvorming is voorzien in een parkeeroplossing voor de gehele opgave onder bouwblok 4 t/m 6. Onder blok 2 en 3 komt een fietsenstalling. Onder bouwblok 1 is ruimte, maar de mogelijkheden voor een goede ontsluiting op de openbare weg zijn zeer beperkt. Vandaar wordt ingezet op een ondergrondse parkeergarage aan de Koninginneweg voor het gehele gebied. De omvang van de parkeergarage en het aantal benodigde plekken wordt duidelijk wanneer het programma nader is ingevuld.

Voor de ontwikkelaanpak zijn enkele elementen hieruit van belang:

1. Tijdelijke en definitieve parkeeroplossing

De fasering heeft impact op de tijdelijke en definitieve parkeeroplossing.

Vanuit het thema parkeren is het immers het meest eenvoudig en logisch om te starten met de ontwikkeling van het gebied met de bouwblokken 4 t/m 6. Hier passen- afhankelijk van de gekozen oplossing- ongeveer 125 parkeerplaatsen in één laag (halfverdiept) of 200 plekken in twee lagen (halfverdiept en op -1,5).

Voor de daarna te ontwikkelen locaties kan bij de omgevingsvergunning verwezen worden naar de gerealiseerde parkeergarage.

Aangezien dit vanuit de fasering niet mogelijk is om te starten met de bouwblokken 4 t/m 6, zal voor de te realiseren bouwblokken in een vorm van tijdelijk parkeren moeten worden voorzien. Er zijn diverse parkeergelegenheden in de omgeving, maar de beschikbaarheid ten tijde van de bouw is ongewis. Voor de definitieve situatie moet een koppeling worden gemaakt tussen de garage, de reeds gerealiseerde en nog te realiseren bouwblokken.

Dit laatste maakt dat vanuit de tijdelijke en definitieve parkeeroplossing bezien het uitgeven van bouwblok 1 t/m 7 in één uitvraag de meeste kans biedt op een efficiënte en integrale parkeeroplossing, de ontwikkelende partij de gelegenheid geeft om slim met de opgave om te gaan en om mogelijk ingewikkelde (vergunnings- of juridische) constructies te beperken.

2. Parkeernorm

In de door de raad vastgestelde "Notitie Parkeernormering OV-Knooppunten" is ruimte geboden om de parkeernorm te verlagen met een maximum van 50%. Om dit mogelijk te maken moeten aanvullende maatregelen worden getroffen en de haalbaarheid daarvan worden aangetoond. Hieronder valt bijvoorbeeld het opstellen van een mobiliteitsplan, het realiseren van voldoende fietsenstallingen en/ of deelauto opties. De totale aanpak en mogelijkheden zijn te lezen in de genoemde notitie.

Het reduceren van de parkeernorm en de aanvullende maatregelen lijken te pleiten voor een totaalaanpak in het gebied omdat daarmee optimaal kan worden geprofiteerd van de verschillende locaties en mogelijk

dubbelgebruik tussen functies en bouwblokken. Dit is het meest eenvoudig te bereiken als de ontwikkeling van het gebied in één hand ligt.

3. *Eigendom en exploitatie van de parkeeroplossing*

De parkeergarage maakt constructief deel uit van de bouwblokken 4 t/m 6 en worden als één ontwikkeling aanbesteed. Daarbij wordt uitgegaan van een garage die door een ontwikkelaar/belegger wordt gerealiseerd en door een exploitant wordt geëxploiteerd. Aannemelijk is dan ook dat de bouwblokken er bovenop door de ontwikkelaar/belegger worden gerealiseerd en de ruimtes worden verhuurd. Zo blijven de eigendomsverhoudingen en de beheersbaarheid van het totale complex helder.

4. *Dubbelgebruik*

In het geval de uitgiftes worden opgeknipt, wordt het aantonen van een meenemen van dubbelgebruik bij de omgevingsvergunning steeds ingewikkelder. De verwachting is dat dit tot de uiteindelijke realisatie van meer parkeerplaatsen leidt, met meerkosten tot gevolg. Er is optimaal gebruik te maken van dubbelgebruik in het geval de ontwikkeling van het gehele programma in de hand ligt van één partij.

Conclusie

Vanuit het thema parkeren is een start van de ontwikkeling ter plaatse van bouwblokken 4 t/m 6 het meest gunstig. Er is dan geen noodzaak tot tijdelijke parkeeroplossingen. Daarnaast kan bij de omgevingsvergunningen van bouwblokken 1, 2, 3 en 7 worden verwezen naar de gerealiseerde parkeergarage onder bouwblok 4 t/m 6. De fasering van de ontwikkelingen vraagt echter om een start bij bouwblok 2 en 3. Voor het thema parkeren lijkt het meest eenvoudige wijze van ontwikkelen wanneer de ontwikkeling van het gebied in één hand ligt. Dit pleit voor een ontwikkelaanpak waarbij de bouwblokken 1 t/m 7 als één aanbesteding op de markt worden gezet.

5.2.4. Bouwtechniek en relatie openbare ruimte

Vanwege het forse ondergrondse programma in het Stationsgebied, de intensief gebruikte openbare ruimte en de hoge kwalitatieve ambities, is het afstemmen van onder- op bovengrond van groot belang. De vraag is welke impact deze bouwtechniek op de ontwikkeling heeft.

Bouwtechnisch zijn er twee clusters van bouwblokken die met elkaar samenhangen en in samenhang moeten worden beschouwd:

1. Bouwblok 2 & 3

Allereerst de samenhangende ontwikkeling van bouwblok 2 en 3, de fietsenstalling en de openbare ruimte. Een mogelijke uitbreiding van de NS stationshal die in verbinding staat met ondergrondse fietsenstalling is aanvullend hierop nog optioneel.

Voor de fietsenstalling is in 2021 samen met ProRail gewerkt aan een schetsontwerp, ten behoeve van de subsidie aanvraag Nationaal Fietsplan van het ministerie van I&W. Dit ontwerp is nodig om subsidie aan te kunnen vragen en daarmee de ontwikkeling van de grond te krijgen. Hierbij is wel gekeken naar de (constructieve en functionele) samenhang met de bovenliggende blokken. De ambitie bij de uitgifte is als volgt:

- a. Definitief ontwerp van de fietsenstalling (in gedeelde opdrachtgeverschap met ProRail, selectie op prijs-kwaliteit);
- b. Voorlopig ontwerp van de openbare ruimte (opdrachtgever Gemeente Hilversum, selectie op prijs-kwaliteit);
- c. Ontwerp bouwblokken (opdrachtgever Gemeente Hilversum, selectie op prijs-kwaliteit);
- d. Optioneel: uitbreiding NS (opdrachtgever NS Vastgoed, selectie n.t.b.).

Vanwege de beperkte ruimte en de samenhang tussen de (dwingende) constructie van fietsenstalling en de bouwblokken lijkt het verstandig om dit in één hand te ontwikkelen. De relatie met de openbare ruimte is daarbij essentieel en absoluut geen restpost. In het gebied is een mate van hoogteverschil aanwezig, aflopend van station naar stad. Dat betekent dat het DO van de bouwblokken in samenhang moet worden ontworpen met het DO van de openbare ruimte. De gemeente zal hiertoe een VO+ ontwerp meegeven in de opdracht aan de ontwikkelende partij, of een DO ontwerp maken en zelf de openbare ruimte in aansluiting op de bouwblokken aanleggen. In het eerste geval vindt er bij oplevering een schouw en overdracht van de openbare ruimte aan de gemeente plaats.

2. Bouwblok 4, 5, 6

Ten tweede de samenhangende ontwikkeling van bouwblok 4 t/ 6, de parkeergarage, de private buitenruimte op het dak van de parkeergarage en de openbare of openbaar toegankelijke hoven tussen de gebouwen in.

Ook hiervoor geldt dat er een constructieve samenhang is tussen de garage en de bouwblokken. Het lijkt dan logisch om deze in één hand op de markt te zetten. Dit maakt efficiënte oplossingen mogelijk en voorkomt tegelijkertijd het risico op juridisch dispuut bij schade of afwijkingen bij de bouw van één van de bouwonderdelen. Aandachtspunten bij deze uitgifte zijn de aangrenzende openbare ruimte tussen de bouwblokken in, de buitenruimte op de langgerekte halfverdiepte parkeergarage onder de bouwblokken door en de relatie met het openbaar toegankelijke gebied tussen spoor en garage (eigendom ProRail). De ambitie voor de wijze van uitgifte voor deze blokken is nog niet bepaald (zie ook "Fasering"). Twee opties liggen voor de hand:

- a. Uitgifte van de gehele bouwlocatie, inclusief tussengelegen openbaar (toegankelijke) ruimte op maaiveld en op de garage. Voordeel is dat een samenhangend ontwerp kan worden gemaakt en de bouwonderdelen goed en in samenhang op elkaar kunnen worden aangesloten (dak en gevel garage, bouwblokken, en openbare ruimte op maaiveld). De gemeente kan hierbij een VO+ ontwerp meegeven in de tender voor dit laatste onderdeel.
- b. Uitgifte van de bouwlocatie, voor waar het de bouwblokken en de parkeergarage betreft (inclusief openbaar toegankelijke ruimte op het dak). De gemeente ontwerpt het DO en legt dit in eigen opdracht aan.

Conclusie

Vanuit het thema bouwtechniek is het noodzakelijk om de bouwblokken 2 & 3 in een samenhang op de markt te zetten, net zoals dat zeer wenselijk is voor de bouwblokken 4, 5 en 6.

5.2.5. Financiën

Binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zijn moeizaam saldoneutraal- of positief te ontwikkelen. Het stationsgebied vormt hierop geen uitzondering. Het is dan ook zinvol te kijken naar de wijze waarop de manier van ontwikkelen kan bijdragen aan het toevoegen van (financiële) waarde voor de gemeente of het verminderen van de kosten. Dit heeft te maken met momenten van start bouw en gronduitgifte ten opzichte van de te maken kosten, aan het maken van logische programma enveloppes met financieel haalbare business cases (programmatisch zoet en zuur mengen), aanvullende wensen en eisen m.b.t. bijvoorbeeld duurzaamheid of beeldkwaliteit en meer.

Vanuit financiële overwegingen is het meest gunstig om de grond zo spoedig mogelijk uit te geven. Dit pleit voor een uitgifte in één aanbesteding en een overdracht van de gronden zodra zij beschikbaar zijn. Met die opbrengsten kunnen de gemeentelijke uitgaven in het gebied worden betaald. De businesscase van blok 7 is als gevolg van zijn vorm en potentiële functie minder gunstig dan van de overige blokken. Op de blokken 2 t/m 6 zit

een positieve grondwaarde. Bouwblok 1 kent, in het geval dit blok met sociale woningbouw wordt gerealiseerd, een neutrale/ negatieve grondwaarde.

Dit pleit ervoor om bouwblok 7 te betrekken bij de ontwikkeling van bouwblok 4 t/m 6 en mogelijk bouwblok 1 te betrekken bij bouwblok 2 en 3.

Conclusie

Voor een positieve impact van het ontwikkelscenario op de gemeentelijke financiën van de gebiedsontwikkeling is een uitgifte in één en een vlotte overdracht van de gronden wenselijk. Opdelen van de uitgifte in twee of drie aanbestedingen (1 en/of 2 en 3) en (4 t/m 7) leveren logische enveloppes op met een programmatische mix die de businesscase voor de ontwikkelende partij haalbaar maakt.

5.2.6. Eigendomssituaties

De bestaande en toekomstige eigendomssituaties kunnen impact hebben op de wijze waarop de uitgifte wordt gedaan:

1. Bestaande situatie

Aan de oostzijde van de Koninginneweg is in 2017 een gemeentelijk voorkeursrecht gevestigd. Dit is met de vaststelling van het Bestemmingsplan in 2020 nader uitgewerkt. Via een traject van minnelijke verweving en indien nodig onteigening zullen de percelen ter plaatse worden verworven. Dit zal een enkele jaren in beslag nemen. Daarom is een scheiding tussen de uitgifte van de blokken 1, 2, 3 en de blokken 4, 5, 6, en 7 zeer wenselijk (zie "Fasering").

In dit gebied is één partij gevestigd, die reeds in de fase van het bestemmingsplan heeft aangegeven graag voor zelfrealisatie te opteren. Het bestemmingsplan vraagt echter om een grote parkeergarage onder de bouwblokken 4 t/m 6, wat zelfrealisatie op de eigen plot binnen de kaders van het bestemmingsplan niet mogelijk maakt. In geval gemeente en betreffende partij alsnog de intentie hebben om gezamenlijk de mogelijkheid van ontwikkeling te onderzoeken, moet worden gewerkt aan een anterieure overeenkomst. Om deze mogelijkheid open te houden, geldt dat een splitsing van de uitgifte van bouwblok 1, 2, 3 en bouwblokken 4, 5 en 6 dan noodzakelijk is.

2. Toekomstige situatie

Bouwblok 2 en 3 staan bovenop de fietsenkelder (de fietsenkelder komt in eigendom van ProRail). Bouwblok 2 en 3 vormen qua constructie één geheel met de fietsenstalling eronder. Om deze reden zal bij de uitgifte van bouwblok 2 en 3 bij voorbaat ten behoeve van ProRail een recht van opstal worden gevestigd zodat de fietsenstalling na gereedkomen aan ProRail kan worden opgeleverd. Dus: de grond wordt uitgegeven aan één ontwikkelaar die zowel de fietsenstalling realiseert als de bouwblokken ontwikkelt. Middels een recht van opstal wordt ProRail eigenaar van de ondergrondse fietsenstalling. Vanuit deze optiek is het onmogelijk om bouwblok 2 en 3 los van elkaar uit te geven.

Voor de bouwblokken 4, 5 en 6 geldt dat zij bovenop een parkeergarage staan. Voor de toekomstige beheer- en onderhoudssituatie is versnipperd eigendom bovenop de parkeergarage onwenselijk. Dit is de reden dat voor deze locatie bij de uitgifte wordt ingezet op een openbare garage (die namens de gemeente wordt geëxploiteerd) en een belegger voor de bouwblokken er bovenop. Een ontwikkelaar/ belegger is interessant voor deze locatie, wat leidt tot verhuur en niet verkoop van ruimten niet-wonen).

Om het eigendom helder te houden en niet te versnipperen over de 7 bouwblokken, is de intentie om bouwblok 1 te bestemmen voor sociale huurwoningen. Een regionale corporatie of corporatie(s) kunnen dit

blok geheel zelfstandig ontwikkelen en beheren, met uitzondering van de relatie met de beoogde parkeeroplossing aan de Koninginneweg. Het is vanuit deze optiek wenselijk om bouwblok 1 los te koppelen van de ontwikkeling van bouwblok 2 en 3.

Vanwege de vorm en ligging leent bouwblok 7 zich niet voor woningen of voor de parkeergarage. Op deze locatie is niet-werken beoogd. Bouwblok 7 is daarmee een “vrij” blok waar het de toekomstige eigendomssituatie betreft en vereist blok 7 vanuit dit perspectief niet een dwingende samenhang in de ontwikkeling.

Conclusie

Vanuit het thema juridisch/ eigendom is het noodzakelijk om de bouwblokken 2 & 3 in een samenhang op de markt te zetten, net zoals dat zeer wenselijk is voor de bouwblokken 4, 5 en 6. Bouwblok 1 is vooralsnog bestemd voor sociale huurwoningen en laat zich het meest eenvoudig als aparte aanbesteding ontwikkelen.

5.2.7. Beeldkwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit voor de ontwikkeling van de openbare ruimte en de bebouwing is vastgelegd in het Beeldkwaliteitplan (7 oktober 2020).

Ten aanzien van de ontwikkeling van de openbare ruimte geldt in alle gevallen dat de gemeente aan de lat staat voor het maken van een VO+ of een DO en/of de aanleg van de openbare ruimte. Met behulp van het BKP en een supervisor Ruimtelijk Kwaliteit wordt de samenhang in deze ontwerpen bewaakt.

Ten aanzien van de kwaliteit van de bouwblokken geldt dit laatste ook. Het BKP dient daarbij als toetsingskader voor de Welstand en monumenten. De impact van de wijze van ontwikkeling van het gebied op de architecturale kwaliteit van de bebouwing is minder relevant dan de architectenkeuze van de ontwikkelaar. Hierbij zijn op hoofdlijnen de volgende richtingen denkbaar:

1. Het ontwerp van de bouwblokken vindt door één architect of onder supervisie van één architect plaats voor optimale samenhang en afstemming van de ontwerpen van de bouwblokken;
2. Elk blok krijgt zijn eigen architect om differentiatie in het ontwerp van de bouwblokken te stimuleren;
3. Verschillende architecten ontwerpen binnen de bouwblokken voor maximale differentiatie van de architectuur en plattegronden van de bebouwing. Vanwege de gewenste verticale parcellering kan dit een optie zijn.

De uitstraling en het gebruik van de locaties rondom het Stationsplein zijn anders dan die van de blokken aan de Koninginneweg. In het stedenbouwkundig plan zijn accenten aangegeven bij de bouwblokken 1, 3 en 7. Hier kan middels een (hoogte) accent worden uitgetakt. Blok 3 leent zich vanwege zijn bijzondere vorm voor een bijzondere architectuur. De samenhang met het tegenover liggende bouwblok 2 is evident.



Conclusie

Vanuit het thema beeldkwaliteit is de wijze van architectenkeuze van belang voor de nog op te stellen tenders. Het al dan niet samenvoegen van bouwblokken is hierbij van minder groot belang.

5.2.8. Duurzaamheid

Duurzaamheid in het Stationsgebied richt zich op de volgende onderwerpen:

1. Energie
2. Klimaatadaptatie
3. Circulariteit
4. Groen
5. Gezondheid

Hierover is in hoofdstuk 3 “Duurzaamheid” al meer geschreven.

Waar het nu om draait is de impact die het thema duurzaamheid heeft op de wijze van ontwikkelen.

5.3. Afwegingskader

Bovenstaande thema's leiden elk tot een ander ideaalscenario voor de ontwikkelcombinaties waarmee het gebied wordt ontwikkeld. Deze zijn in onderstaande tabel naast elkaar gezet en afgewogen. Hieruit volgt de ontwikkelaanpak die in 5.4 nader wordt omschreven.

Ontwikkelcombinaties	per bouwblok	bouwblok 1 t/m7	(1, 2 & 3) (4, 5, 6 & 7)	(1) (2 & 3) (4, 5, 6 & 7)	1, 2 & 3 (4, 5 & 6) (7)	(1) (2 & 3) (4, 5 & 6) (7)
fase 2						
fase 1						
fase 3						
Impact thema's:						
Bouwfasering	X	X	+	+	+	+
Programma	+	+	+	+ / 0	0	+
Parkeren	X	+	0	0	0	0
Bouwtechniek/OR	X	+	+	+	0	0
Financiën	--	+	+	+	--	--
Eigendom	--	--	+	+	+	+
Beeldkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Duurzaamheid	--	+	+ / 0	0	0	--

+ wenselijk
 -- niet wenselijk
 0 neutraal
 X niet mogelijk

Op basis van de analyse in hoofdstuk 5.2, vertaald en gewogen in bovenstaande tabel, zet de gemeente in op de ontwikkeling van het gebied met drie ontwikkelcombinaties, te weten: **bouwblok 1**, **bouwblok 2 & 3** en **bouwblok 4 t/m 7**. Deze analyse en conclusie is in een marktconsultatie getoetst (zie hoofdstuk 6).

5.4. De ontwikkelaanpak

De voorziene ontwikkelaanpak houdt het volgende in:

1. Uitgifte bouwblokken 2 en 3 inclusief realisatie ondergrondse fietsenstalling als één opdracht op de markt
2. Uitgifte bouwblokken 4 t/m7 inclusief realisatie ondergrondse parkeergarage als één opdracht op de markt
3. Uitgifte bouwblok 1 als één opdracht op de markt

1. Uitgifte bouwblokken 2 en 3 inclusief realisatie ondergrondse fietsenstalling als één opdracht op de markt
<i>Uitgangspunt</i>
- De realisatie van ondergrondse fietsenstalling en de ontwikkeling van bouwblokken 2 en 3 worden als één opdracht op de markt gebracht waarbij het volgende geldt ○ Dit houdt in dat enerzijds ten behoeve van de bouwblokken grond wordt uitgegeven en anderzijds opdracht tot aanneming van werk wordt verleend om de ondergrondse fietsenstalling te realiseren ○ De realisatie van de fietsenstalling zal geschieden op basis van VO/DO die in verbinding staat met de bestaande ondergrondse fietsenstalling (waarvan NS eigenaar is), de transferhal en de stationsuitbreiding; ○ Voor wat betreft de ondergrondse fietsenstalling zal ProRail in gedeelde opdrachtgeverschap met de gemeente optreden; ○ ProRail wordt eigenaar van de ondergrondse fietsenstalling, daartoe zal bij de uitgifte ten behoeve van ProRail een recht van opstal worden gevestigd; ○ De ondergrondse fietsenstalling dient al dan niet rechtstreeks opgeleverd te worden aan ProRail ○ Nieuwbouw dient te voldoen aan de stedenbouwkundige kaders en het Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied. ○ Inrichting Stationsplein (onder andere nieuwe routes).
<i>Programma nieuwbouw</i>
- Minimaal 8.350 m² BVO niet-wonen functies waarvan een hotelfunctie (inclusief congres) van minimaal 2.500 m² BVO. Het overig niet-wonen is vrij in te vullen. Verder kan er maximaal 500 m² BVO met horeca functies worden ingevuld. Daarnaast is het mogelijk maximaal 500 m² BVO met detailhandel functies in te vullen; - Minimaal de realisatie van 87 woningen en maximaal de realisatie van 108 woningen. Minimaal 75% van het totaal aantal woningen dient voor de middelduur sector bestemd te zijn, waarvan minstens de helft (37,5% van het totaal) voor de middelduur huurwoningen bestemd te zijn. Van de middeldure huurwoningen dient dan weer minstens de helft (18,75% van het totaal) voor de goedkope middelduur huurwoningen bestemd te zijn. De rest kan gebouwd worden in middelduur segment plus.
<i>Parkeren</i>
- Voldoen aan de parkeernorm middels tijdelijkheid; definitief parkeren wordt opgelost nadat de ondergrondse parkeergarage gerealiseerd is aan de Koninginneweg.

<i>Aandachtspunten</i>
- Afhankelijk van de nog op te stellen aanbestedingsstrategie is het goed mogelijk dat de ontwikkeling en realisatie van de bouwblokken 2 en 3, en de ondergrondse fietsenstalling bij één marktpartij komen te liggen, met dus twee aparte opdrachtgevers (gemeente voor de uitgifte van de bouwblokken inclusief inrichting openbaar gebied en ProRail voor de fietsenstalling);
- Vanwege de constructieve en ruimtelijke samenhang zal ook de gewenste uitbreiding van de NS Stationshal in samenhang met de ontwikkeling van bouwblok 2 en 3, de openbare ruimte van het Stationsplein en de fietsenstalling worden opgepakt. Minimaal op het niveau van het definitief ontwerp, maar ook is mogelijk om dit als onderdeel van de aanbesteding mee te nemen. Dit kan betekenen dat een derde opdrachtgever aan de aanbesteding wordt toegevoegd. Partijen treden hiertoe nog nader in overleg en de uitkomst van bovenstaande punten worden verder uitgewerkt in de Aanbestedingsleidraad ten behoeve van de uitgifte van de bouwblokken inclusief inrichting openbare ruimte en de ondergrondse fietsenstalling
- De ondergrondse fietsenstalling is dus een integraal onderdeel van de aanbesteding. De tender zal plaatsvinden op basis van minimale eisen en randvoorwaarden met betrekking tot de ondergrondse fietsenstalling. De gunning zal plaatsvinden op basis van prijs-kwaliteit. De ondergrondse fietsenstalling staat in verbinding met de uitbreiding van de stationshal en dient dan ook in verbinding gebracht te worden met de bestaande fietsenstalling (die van NS is)
- Gebruik van de ondergrondse fietsenstalling is pas aan de orde als 1) entree op 't Brinkje gereed is, en 2) als bouwblok 2 en 3 gereed zijn. Hierbij is van belang dat de toegankelijkheid van de centrumring voor langzaam en gemotoriseerd verkeer gewaarborgd blijft
- Als vanuit strategische overwegingen besloten wordt de aanbesteding van de ondergrondse fietsenstalling anders in te zetten, dient de marktpartij hoe dan ook bij de ontwikkeling van de bouwblokken rekening te houden met de constructieve verbinding met de ondergrondse fietsenstalling, de inrichting van de openbare ruimte en de gewenste uitbreiding van de Stationshal.
- De entree van de fietsenstalling is voorzien op het zogenaamde Brinkje, op de kruising van de Stationsstraat en de Schapenkamp. In de uitvoering betekent dit dat bij de uitvoering van de entree rekening moet worden gehouden met de aanpak van de Schapenkamp en de verlegging van de centrumring, dan wel het toegankelijk houden van de centrumring voor langzaam en gemotoriseerd verkeer. De daadwerkelijke entree van de fietsenstalling ('de opstal') zal als laatst worden gerealiseerd, vlak voor de opening van de fietsenstalling.

2. Uitgifte bouwblokken 4 t/m 7 inclusief realisatie ondergrondse parkeergarage als één opdracht op de markt

Uitgangspunt

- De realisatie van ondergrondse parkeergarage en de ontwikkeling van bouwblokken 4 t/m 7 worden als één opdracht op de markt gebracht waarbij het volgende geldt
 - o Ontwikkeling en realisatie van bouwblokken 4 t/m 7 is afhankelijk van de realisatie van de ondergrondse parkeergarage (voorwaardelijke verplichting).

o Gemeente heeft hier nog niet overal grondpositie. De locatie “Koninginneweg- centrum” zal dan ook in navolging op het gevestigde gemeentelijke voorkeursrecht (januari 2018), opgevolgd door een bestemmingsplan (oktober 2020) minnelijke worden verworven (waarbij indien nodig onteigening op termijn niet uitgesloten is)
o Op de hoek van de Koninginneweg en de Stationsstraat staan twee gemeentelijke monumenten. Deze blijven in de toekomst staan. Dit betekent dat bij het ontwerp van deze ontwikkellocatie inclusief parkeergarage rekening moet houden met en aansluiten op deze monumenten. Afstemming hierover vindt plaats door de ontwikkelaar met de betreffende eigenaren. De gemeente voorziet in de sloop van de bebouwing eromheen en draagt zorg voor een waterdichte afsluiting en eventuele andere benodigde maatregelen aan de betreffende monumenten.
o De locatie Koninginneweg- centrum is gelegen aan het spoor. Dat betekent dat hier in de bouw van de diverse functies rekening moet worden gehouden met het geluid en de trillingen van het spoor. Afstemming van de ontwikkelaar met spooreigenaar ProRail is nodig.
o In het stedenbouwkundig plan is een halfverdiepte parkeergarage opgenomen. Dat betekent dat het maaiveld tussen de bebouwing een halve verdieping is opgeteld. Dit is privaat terrein, met een openbaar karakter. Hiermee dient in de ontwikkeling rekening te worden gehouden.
o De parkeergarage is openbaar en dient commercieel geëxploiteerd te worden door een marktpartij die de inschrijver zelf moet zoeken;
<i>Programma nieuwbouw</i>
- Minimaal 4.200 m² BVO niet-wonen functies; vrij in te vullen
- Te ontwikkelen programma bevat minimaal 75 woningen waarvan minimaal 75% in het middeldure segment. Hiervan dient minstens 37,5% bestemd te zijn voor middelduur huur met minimaal 18,75% goedkoop middelduur huur. De rest kan gebouwd worden in middelduur huur segment plus.

3. Uitgifte bouwblok 1 als één opdracht op de markt

<i>Uitgangspunt</i>
- Bouwblok 1 bestemd voor sociale woningbouw: - o De gemeente kan een woningcorporatie uit Hilversum contracteren over de bouw van een sociaal woningbouwprogramma; - o Hiermee is het hele sociale woonprogramma in 1 bouwblok opgevangen, waarbij de overmaat in het blok kan worden aangevuld met middeldure huur of voorzieningen; - o Omdat bouwblok 1 en daarmee het sociale woningprogramma het sluitstuk is van de gehele ontwikkeling, is hierdoor het behalen van de randvoorwaarde van minimaal 33% gewaarborgd; - o Het eigendom van de corporatie is centraal binnen bouwblok 1 opgelost en niet versnipperd over de gehele ontwikkeling;

○ Dit is ook het enige bouwblok dat technisch gezien niet verbonden is met een openbare ondergrondse bebouwing zoals fietsenstalling of een parkeergarage.
<i>Aandachtspunt</i>
- Realisatie van bouwblok 1 is afhankelijk van de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling;
○ De locatie waarop bouwblok 1 is gesitueerd (ook bekend als GAK-locatie) wordt thans gebruikt als tijdelijke fietsenstalling;
○ Bouwblok 1 kan ook pas tot ontwikkeling worden gebracht indien de ondergrondse fietsenstalling onder de bouwblokken 2 en 3 gereed is voor gebruik en dat is in elk geval van na ontwikkeling van de bouwblokken 2 en 3. Verder is het ook afhankelijk ;
○ Bij de ontwikkeling van bouwblok 1 dient wel rekening gehouden te worden dat tegen die tijd de locatie van de huidige entree van de Teleac parkeergarage is bepaald en het busstation is vernieuwd.
<i>Parkeren</i>
- Tijdelijke parkeervoorzieningen zoals bij bouwblokken 2 en 3 zijn hier niet aan de orde
○ Omdat bouwblok 1 pas wordt ontwikkeld nadat de bouwblokken 4 t/m 7 zijn ontwikkeld en dan is ondertussen de parkeergarage ook gerealiseerd;
○ Indien bouwblok 1 wegens financiële afwegingen eerder tot ontwikkeling wordt gebracht , maar niet eerder dan dat de ondergrondse fietsenstalling onder het Stationsplein gereed is, zal de ontwikkelende partij moet zorgdragen voor voldoende tijdelijke parkeerplaatsen om in de parkeerbehoefte te voorzien.

5.4.1. Afwijking

Afwijking van de richtlijn is mogelijk, in geval:

1. Zich onverwachte kansen in het aanbod van programma voordoen, die bijdragen aan de beoogde kwaliteit in het gebied en passen binnen het bestemmingsplan;
2. Het vanuit financieel, kwalitatief of planningsoogpunt beter is om een andere invulling te kiezen of in een andere volgorde uit te voeren;

Hierbij geldt dat te allen tijden de afwijking van een bouwblok wordt beschouwd binnen de ruimtelijke mogelijkheden binnen de totale ontwikkeling, het voorziene programma en de planologische kaders waarbij de gemeente de integrale afweging maakt (financieel, bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan, visie op de stad).

6. Marktconsultatie

De marktconsultatie is ingezet met de bedoeling te toetsen of de beoogde ontwikkeling (gegeven de gestelde uitgangspunten en ambities) tot succesvolle inschrijvingen en het gewenste resultaat kunnen leiden.

6.1. Marktconsultatie

De gemeente Hilversum heeft middels marktconsultatie met geselecteerde marktpartijen² bilaterale gesprekken gevoerd en de beoogde ontwikkeling voor het stationsgebied aan de marktpartijen voorgelegd met als doelstelling:

1. De haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling te toetsen;
2. De mogelijke alternatieve ideeën, suggesties of verbeterpunten voor de beoogde ontwikkeling op te halen; en
3. De relevantie en haalbaarheid van de maatregelen circulair en energetisch niveau aanvullend op de landelijke wettelijke verplichting te toetsen.

6.2. Resultaten marktconsultatie

Zoals in hoofdstuk 5 is te lezen is de voorziene ontwikkelaanpak voor het stationsgebied qua volgorde van omvatten in drie ontwikkelcombinaties:

1. Uitgifte bouwblokken 2 en 3 inclusief realisatie ondergrondse fietsenstalling als één opdracht op de markt
2. Uitgifte bouwblokken 4 t/m7 inclusief realisatie ondergrondse parkeergarage als één opdracht op de markt
3. Uitgifte bouwblok 1 als één opdracht op de markt

Deze voorziene ontwikkelaanpak is voorgelegd aan de geselecteerde marktpartijen en uit de gesprekken volgt als eerste dat de voorziene ontwikkelaanpak goed doordacht is. De wijze waarop de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling op de markt wordt gebracht is helder, mede bekeken vanuit de eigendomsstructuur en de integraliteit van de opgave.

Daarnaast hebben geselecteerde marktpartijen de uitspraak gedaan om serieus te overwegen om bouwblok 1 toe te voegen aan de ontwikkelcombinatie 4 (bouwblok 2 en 3 inclusief ondergrondse fietsenstalling). Gezien het sociale woningbouwprogramma voor het gebied, biedt een verdeling van de sociale woningen over de bouwblokken 1, 2, en 3 de mogelijkheid om meer flexibiliteit te creëren in de ontwikkeling om daarmee meerwaarde te behalen voor de beoogde ontwikkeling. Tot slot, biedt dit ook weer meer mogelijkheden voor de beoogde duurzaamheidsmaatregelen.

Hierbij aangetekend brengt dit advies met zich mee dat de opgave ‘tijdelijk fietsparkeren’ onderdeel kan worden van de aanbesteding. Aan de markt zal dan gevraagd worden hiervoor een oplossing te bedenken. Immers, de locatie van bouwblok 1 was beoogd om als tijdelijk fietsparkeren in te zetten waardoor de ontwikkeling van bouwblok 1 later in de ontwikkeling gepland is. Wellicht leidt dit tot creatieve oplossingen voor de ingebruikname van de stalling of de omgang met tijdelijk fietsparkeren.

Dat brengt met zich mee dat het definitieve afwegingskader na marktconsultatie er als volgt uit ziet:

² Dura Vermeer, Slokker, Dudok Wonen, Woningcorporatie Het Gooi en Omstreken, De Alliantie.

Ontwikkelcombinaties	per bouwblok	bouwblok 1 t/m7	(1, 2 & 3) (4, 5, 6 & 7)	(1) (2 & 3) (4, 5, 6 & 7)	1, 2 & 3) (4, 5 & 6) (7)	(1) (2 & 3) (4, 5 & 6) (7)
fase 2						
fase 1						
fase 3						
Impact thema's:						
Bouwfaserings	X	X	+	+	+	+
Programma	+	+	+	+ 0	0	+
Parkeren	X	+	0	0	0	0
Bouwtechniek/OR	X	+	+	+	0	0
Financiën	-	+	+	+	-	-
Eigendom	-	-	+	+	+	+
Beeldkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Duurzaamheid	-	+	+ 0	0	0	-

+ wenselijk
 - niet wenselijk
 0 neutraal
 X niet mogelijk

6.3. Vervolgproces

6.3.1. Aanbestedingsstrategie

Om de thans beoogde ontwikkeling tot uitvoering te brengen zal hiertoe eerst een aanbestedingsstrategie worden uitgeschreven. Hierin wordt voorafgaand aan de aanbesteding vastgelegd:

1. De omvang van de aanbesteding (berekenen van de waarde van de opdracht);
2. Keuze voor wel of geen percelen en een omschrijving van de percelen (binnen de regels onderverdelen van één opdracht in meer stukken: min of meer uitkomst van de marktconsultatie omschrijven en welke keus is gemaakt);
3. De organisatie van de aanbesteding
 - a. De bemensing van het aanbestedingsteam;
 - b. Wie aan welk orgaan rapporteert;
 - c. Wie beslissingsbevoegd is;
 - d. De taakverdeling;
 - e. De op te leveren documenten per fase
4. De stappen in de aanbesteding en hoe deze uitgevoerd gaan worden (bijvoorbeeld: de wijze van selectie en gunning)

6.3.2. Aanbestedingsleidraad

Vervolgens zal er een aanbestedingsleidraad worden opgesteld waarin onder andere de regels en eisen voor de aanbesteding zijn beschreven. Hierbij zullen zowel variant 3 als 4 uit bovenstaand afwegingskader worden beschouwd.

7. Conclusie en aanbevelingen

Het advies vanuit de marktconsultatie is om de mogelijkheid nader te onderzoeken om bouwblok 1 niet als solitaire ontwikkeling op de markt te brengen maar te combineren met de ontwikkeling van de bouwblokken 2 & 3. Dit advies wordt overgenomen en bij het opstellen van de aanbestedingsleidraad voor de gronduitgifte, verder uitgewerkt en op haalbaarheid en wenselijkheid getoetst. Dit betreft de volgende twee scenario's:

1. Bouwblok 1, 2 & 3 als één geheel óf bouwblok 2 & 3 samen en bouwblok 1 apart;
en
2. Bouwblokken 4 t/m 7 als één geheel.

Afhankelijk van de resultaten van de uitwerking bij de deze aanbestedingsleidraad voor de gronduitgifte, zal een keuze worden gemaakt en indien nodig financieel verwerkt.