

zaaknummer: 781453
afdelingsnaam: BenO-Projecten
steller: Danielle Timmer
telefoonnummer 035 629 2601

onderwerp: Vaststellen Uitvoeringsnota Stationsgebied (inclusief financiën) en vaststellen ontwerp definitief busstation

Voorstel

De raad voor te stellen om:

1. De Uitvoeringsnota Stationsgebied en de bij dit voorstel horende bijlagen vast te stellen, waarin op hoofdlijnen de kaders voor de verdere uitvoering van het project zijn opgenomen;
2. Het definitief ontwerp van het busstation vast te stellen;
3. De grondexploitatie Stationsplein met een verwacht positief resultaat van €1.044.571,- vast te stellen en te openen en de meerjarige effecten op de lasten en de baten te verwerken in de programmabegroting middels een begrotingswijziging 2021 en de meerjarenraming 2022-2025;
4. De jaarschijf 2021 van het krediet Wvg Koninginneweg zoals opgenomen in de meerjarenraming Investeringsprogramma 2021-2024 ad € 2.600.000 beschikbaar te stellen en de jaarschijven 2022 tot en met 2024 ad € 8.900.000 en een aanvullend krediet ad € 6.000.000 in de programmabegroting 2022 beschikbaar te stellen;
5. Een krediet van € 5.291.000 beschikbaar te stellen als aanvulling op het reeds eerder verstrekte krediet ad € 760.000 Sloop GAK-Kelder teneinde de werkzaamheden aan het (tijdelijk) busstation te kunnen uitvoeren (kapitaallasten bedragen circa € 180.000,- per jaar, afschrijvingstermijn 30 jaar);
6. Een principebesluit te nemen met betrekking tot en daarvoor de onderstaande kredieten in de begroting op te nemen als sterretjespost:
 - a. Een krediet van €2,5 mln. voor de Geluidsanering langs de centrumring beschikbaar te stellen, verwachte start uitvoering 2025;
 - b. Een krediet van €8,2 mln. voor de realisatie van de Centrumring beschikbaar te stellen, verwachte start uitvoering 2023 en 2028 (gefaseerd uitgevoerd);
 - c. Een krediet van €16,4 mln. voor de realisatie van de fietsenstalling beschikbaar te stellen, verwachte start uitvoering 2023;
 - d. De structurele extra benodigde beheer- en onderhoudslasten lasten van de openbare ruimte als gevolg van de kwaliteitsverbetering voor een bedrag van €148.000,- te verwerken in de programmabegroting, naar verwachting vanaf 2026;
 - e. De structurele beheerlasten van de fietsenstalling voor een bedrag van € 372.000,- te verwerken in de programmabegroting, naar verwachting vanaf 2026;
 - f. De verwachte negatieve opbrengst ad € 434.000,- vanuit de grondverkoop van het voormalige GAK gebouw te verwerken in het begrotingsresultaat, naar verwachting in 2026;

- g. De grondexploitatie Koninginneweg in 2025 te openen met een geprognosticeerd tekort van €16,5 mln. (Peildatum juni 2021) en dit tekort te dekken uit de algemene reserve;
7. De door het college opgelegde geheimhouding op de bij dit voorstel horende bijlagen 5, 6, 7, 8 en 9 conform artikel 25 lid 3 van de gemeentewet te bekrachtigen, en deze geheimhouding op te heffen na realisatie en oplevering van het Stationsgebied.

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	ORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Vaststellen Uitvoeringsnota Stationsgebied (inclusief financiën) en vaststellen ontwerp definitief busstation	De ambitie is om nog dit jaar te starten met de werkzaamheden die leiden tot een nieuw Stationsgebied. Het doel van dit voorstel is om dat mogelijk te maken en tevens kaders te stellen voor de uitvoeringsfase. Het voorstel aan de raad is drieledig: aan de raad wordt voorgesteld kaders te stellen voor de uitvoering, middels het vaststellen van de uitvoeringsnota (1), daarnaast wordt voorgesteld de uitvoering financieel mogelijk te maken (2) en tot slot wordt een besluit gevraagd over de eerste ontwikkeling in het gebied: het busstation (3)	- <i>Beeldvormende sessie 3 juni 2021</i> - <i>Schriftelijke vragenronde juli tot 15 augustus 2021</i> - <i>Commissie 1 september 2021</i>	<i>Commissie 1 september 2021</i>	<i>Raad 15 september 2021</i>

Samenvatting

Na diverse besluiten over *de plannen* voor het Stationsgebied is de Uitvoeringsnota (bijlage 0) een logische volgende stap in *de ontwikkeling* ervan. In de Uitvoeringsnota wordt beschreven binnen welke kaders en met welke uitgangspunten de uitvoering van de bovenstaande planvorming zal plaatsvinden en de hierbij behorende risico's. Een belangrijk onderdeel hiervan vormen de financiën om de voorbereiding en uitvoering te starten en zo het project te realiseren. Het saldo van de gehele ontwikkeling van het Stationsgebied is geraamd op € 49 mln. exclusief plankosten (zie bijlage 5). Hierbij is 93mln aan kosten en 44mln aan opbrengsten geraamd. Een eerste berekening van deze plankosten over de gehele looptijd van de ontwikkeling van het Stationsgebied bedraagt vooralsnog € 7 mln. Voor de genoemde principe besluiten onder punt 6 zijn geen ramingen toegevoegd. Deze volgen op het moment dat het desbetreffende krediet of de grondexploitatie nodig is en door de raad beschikbaar moet worden gesteld op basis van een dan separaat voor te leggen raadsvoorstel inclusief een financiële onderbouwing. .

De eerste definitieve stap van deze uitvoering is het nieuwe busstation in 2022, voorafgegaan door de aanleg van een tijdelijk busstation om dit mogelijk te maken. Om geen tijd te verliezen en direct na de besluitvorming over de Uitvoeringsnota te starten met de aanbesteding van het tijdelijke en definitieve nieuwe busstation, is hiervoor een definitief ontwerp opgesteld in samenspraak met betrokken stakeholders (zie bijlage 2).

Inleiding

Het Stationsgebied is momenteel geen aangename plek maar biedt volop kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het realiseren van een aantrekkelijk verblijfsgebied. In de [Structuurvisie 2030](#) (2013) en in de [Centrumvisie](#) (2015) is het Stationsgebied dan ook benoemd als een gebied waar vernieuwing noodzakelijk is.

Door de raad zijn sindsdien verschillende beleidskaders en plannen vastgesteld die voorsorteren op de definitieve herinrichting en ontwikkeling van het Stationsgebied. Achtereenvolgens zijn dat het [Stedenbouwkundig programma van eisen Stationsgebied](#) (2016), de aankoop van het GAK gebouw

(2016), [de wet voorkeursrecht Koninginneweg](#) (2018), [het krediet Verwerving Koninginneweg](#) (2018), [het Stedenbouwkundig plan Stationsgebied](#) (2019), [het onderzoek naar de verbeterde verbinding Oost Centrum](#) (2019), [het bestemmingsplan](#) (2020), [het Beeldkwaliteitplan](#) (2020) en [het krediet voor de sloop van de GAK kelder](#) (2021).

De Uitvoeringsnota vertaalt deze plannen in kaders en uitgangspunten voor de realisatie.

Met de sloop van het [GAK gebouw in 2018](#) en de kelder daarvan in 2021 (inclusief het verleggen van de eerste kabels en leidingen) zijn de eerste stappen richting de beoogde ontwikkeling gezet. Om door te pakken op de ingeslagen koers en de gewenste kwaliteit en snelheid daadwerkelijk te maken, ligt nu deze Uitvoeringsnota inclusief de financiële paragraaf voor het Stationsgebied voor. Na besluitvorming door de raad zal dan ook direct worden gestart met de aanbestedende werkzaamheden ten behoeve van de eerste ontwikkeling in het gebied: het tijdelijke busstation, gevolgd door het nieuwe definitieve busstation.

Probleemstelling/doel

Het project Stationsgebied bevindt zich in een overgangsfase, van planvorming naar uitvoering. Deze fase kenmerkt zich door het nader uitwerken van de plannen en de uitvoeringskaders en het opstarten van de voorbereidende werkzaamheden voor realisatie.

De ambitie is om nog dit jaar te starten met de werkzaamheden die leiden tot een nieuw Stationsgebied.

Het doel van dit voorstel is om dat mogelijk te maken en tevens kaders te stellen voor de uitvoeringsfase.

Het voorstel aan de raad is driedelig: aan de raad wordt voorgesteld kaders te stellen voor de uitvoering, middels het vaststellen van de uitvoeringsnota (1), daarnaast wordt voorgesteld de uitvoering financieel mogelijk te maken (2) en tot slot wordt een besluit gevraagd over de eerste ontwikkeling in het gebied: het busstation (3):

1. Uitvoeringsnota

De Uitvoeringsnota geeft duidelijkheid voor de nieuwe fase waarin het project Stationsgebied zich nu begeeft. Deze duidelijkheid zorgt voor begrip over de (on)mogelijkheden binnen de kaders en uitgangspunten, om te komen tot een kwalitatief hoogwaardig Stationsgebied in 2030. Duidelijkheid managet de verwachtingen intern, politiek en maatschappelijk. De Uitvoeringsnota schept heldere kaders voor de volgende fase en zorgt voor focus. Verderop in dit voorstel is een nadere toelichting over de Uitvoeringsnota opgenomen;

2. Financiën

Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad in 2020 is er voortgegaan met de uitwerking van thema's als kwaliteit, duurzaamheid, ontwikkelaanpak, fasering en planning, communicatie & participatie, risico's, organisatie en verantwoordelijkheden en uiteraard financiën die op basis van de geactualiseerde plankaart zijn opgesteld. In de Uitvoeringsnota zijn deze onderwerpen als *integraal kader* verwerkt en hierop zijn de financiële berekeningen gebaseerd. De complexiteit en integraliteit van deze binnenstedelijke ontwikkeling is in de Uitvoeringsnota verwerkt. Het kan zo zijn dat een onderdeel van een sectoraal belang suboptimaal is verwerkt ten faveure van het geheel. Op deze *samenhangende aanpak* is de Uitvoeringnota gebaseerd.

In de Uitvoeringsnota is daarnaast opgenomen op welke manier de financiën zijn ondergebracht in kredieten en grondexploitaties. Hieronder schuilt een weloverwogen financiële strategie die naast het regelen van de financiële kaders voor het Stationsgebied ook de financiële positie van de gemeente zo sterk mogelijk houdt. De financiële onderbouwingen daarvan zijn als geheime bijlagen (5, 6, 7 & 8) bij dit raadsvoorstel gevoegd. De raad wordt gevraagd de kredieten voor de restant verwerving Koninginneweg én het krediet voor de werkzaamheden aan het (tijdelijk) busstation beschikbaar te stellen, zodat deze werkzaamheden kunnen aanvangen. Daarnaast wordt de raad voorgesteld een principebesluit te nemen over de overige kredieten, grondexploitatie Koninginneweg en begrotingswijzigingen en deze kredieten in de begroting 2022 te verwerken als sterretjespost. Dat houdt in dat het desbetreffende krediet op het moment dat dit nodig is, door de raad beschikbaar moet worden gesteld op basis van een dan separaat voor te leggen raadsvoorstel inclusief een financiële onderbouwing.

3. Definitief ontwerp busstation

Conform de in de Uitvoeringsnota beschreven planning en fasering starten we in 2021 met de werkzaamheden aan het tijdelijke busstation, om vervolgens het nieuwe busstation te kunnen realiseren. Het ontwerp van het nieuwe busstation is inmiddels gereed. Conform in het

beeldkwaliteitsplan Stationsgebied is vastgelegd, wordt het definitief ontwerp van het busstation voorgelegd aan de raad. Hierbij wordt gevraagd te toetsen of het ontwerp voldoet aan het programma van eisen en het bijbehorende krediet en de beheerparagraaf vast en beschikbaar te stellen. In het geval van het busstation bestaat het programma van eisen uit de kaders uit het stedenbouwkundig plan Stationsgebied en het Beeldkwaliteitsplan en de wensen en eisen die bij diverse stakeholders zijn opgehaald.

Uitvoeringsnota

In de Uitvoeringsnota Stationsgebied zijn de kaders op hoofdlijnen voor de verdere uitvoering van het project opgenomen. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de eerder door de raad vastgestelde kaders van het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan en worden de vertrekpunten op de volgende onderdelen vastgelegd:

- a. Een herbevestiging van de kerndoelen, ambities en scope van het Stationsgebied;
- b. Een geactualiseerde plankaart van het Stedenbouwkundig plan, met onder andere de volgende wijzigingen:
 - De locatie van de entree en de omvang van de ondergrondse fietsenstalling;
 - Het daarin opnemen van een rolband (tapis roulant) om scooters en buitenmodel fietsen te faciliteren;
 - Uitwerkingen op de onderdelen busstation en Kiss & Ride;
 - Het ontwerp van de uitbreiding van de NS hal is nog niet zover dat deze in de plankaart is opgenomen. In de uitwerkingsplicht, zoals in het bestemmingsplan vastgelegd, zal deze worden verwerkt. In het najaar verwachten we meer te kunnen laten zien;
- c. De duurzaamheidsambities in de openbare ruimte en nieuwe gebouwen,
 - Stevig inzetten op vergroenen en ontharden in de openbare ruimte, waarbij wordt bijgedragen aan een verbetering van de thema's klimaatadaptatie, biodiversiteit en een gezond klimaat in de stad;
 - BENG als basis voor gebouwen en het streven naar een plus, waartoe ontwikkelende partijen (kostenneutraal) worden uitgedaagd. De achterliggende gedachte is dat de markt hierbij kan zoeken naar een optimum in de verrekening van de positieve impact van kostenverhogende duurzaamheidsmaatregelen op de toekomstige lagere gebruikerslasten. Deze flexibiliteit om tot oplossingen te komen wordt ook in de gehouden marktconsultatie gevraagd;
 - Aanhaken op kansen in de omgeving waar mogelijk, bijvoorbeeld waar het de mogelijkheden voor een binnenstedelijk warmtenet betreft;
- d. De ontwikkelstrategie, waarin de volgende zaken zijn opgenomen:
 - 325 woningen waarvan 33% sociaal, 50% middelduur en 17% duur;
 - Ruimte voor maximaal 15.550 m² niet wonen;
 - Twee deelgebieden, te weten Stationsplein en Koninginneweg;
 - Het juridisch eigendom van de fietsenstalling ligt bij ProRail;
 - De ontwikkeling van de fietsenstalling en de twee bouwblokken op het Stationsplein zelf wordt vooralsnog als één opdracht op de markt gezet, waarbij gemeente en ProRail het integrale opdrachtgeverschap van de opgave verdelen. In de uitwerking van de aanbestedingsleidraad voor de uitgifte wordt onderzocht of het wenselijk is om het nieuwe bouwblok op de oude GAK locatie hierbij te betrekken;
 - Deze ontwikkelstrategie is getoetst in een dialooggerichte marktconsultatie in juni 2021;
- e. De ambitieuze maar haalbare faseringsaanpak en planning, met:
 - Een doorlooptijd van 2021 t/m 2028;
 - Aandacht voor bereikbaarheid en beperking van overlast;
 - Streven naar afronding van het nieuwe definitieve busstation voor oplevering van de busbaan HOV in 't Gooi;
- f. De financiële aanpak, waarbij:
 - Zoveel mogelijk stedelijke investeringen worden verwerkt in vijf kredieten;
 - Aan grondverkoop gerelateerde activiteiten in twee grondexploitaties zijn opgenomen;
 - Het totale financiële resultaat van het Stationsgebied uitkomt op € 49 mln. (excl. plankosten) en daarmee fors lager uitvalt dan de eerder genoemde € 65 mln. (bandbreedte 20%);
 - Waarbij de plankosten nog niet zijn toegerekend aan de projectkosten en de verwachte I&W subsidie voor de fietsenstalling wel (zie ook Financiën, middelen & capaciteit);
- g. De communicatie- en participatieaanpak, waarbij
 - De verbinding tussen de twee stadshelften goed tot uiting komt;

- Gebiedsbranding, (uitvoerings)communicatie en stakeholdermanagement zorgen voor begrip en vertrouwen, beperking van overlast, enthousiasme en trots en een heldere kernboodschap;
- h. Een risicoanalyse en risico aanpak die continu wordt gemonitord en bijgesteld;
 - Door de integrale aanpak en binnenstedelijke complexiteit zijn er veel onderlinge verbanden en afhankelijkheden;
 - Risicomanagement zorgt voor tijdig wegnemen, verminderen of accepteren van het risico;
- i. Een organisatie aanpak waarbij;
 - De rollen en taken omschreven zijn;
 - De publiek- en privaatrechtelijke invloed van de gemeente bij de uitvoering wordt geschetst;
 - De wijze van informatievoorziening aan de raad over dit project is vastgelegd.

Uitgangspunten

Uitgangspunt bij de Uitvoeringsnota zijn de kaders die door de raad zijn meegegeven. Dit zijn de volgende onderdelen:

- Het stedenbouwkundig plan Stationsgebied (29 mei 2019)
- Het onderzoek naar de verbeterde verbinding Hilversum Oost en centrum (16 oktober 2019)
- Het bestemmingplan Stationsgebied (7 oktober 2020)
- Het beeldkwaliteitsplan Stationsgebied (7 oktober 2020)

De volgende projecten en initiatieven kennen daarnaast een raakvlak met het Stationsgebied maar vallen niet binnen de scope van het project:

- De structuurvisie Bruisend Hart
Het integraal denken over de samenhang tussen oost en centrum is onderdeel van de opgave Stationsgebied en ook in de communicatie uitingen wordt de verbinding gezocht. De opgave om de fietstunnel onder het spoor aan te pakken is opgenomen in het Stationsgebied, mede als gevolg van aanpassingen aan de entree van de bestaande fietsenstalling onder het spoor. De aansluiting op de plannen voor Bruisend Hart worden in dit ontwerptraject meegenomen. De opgave om te komen tot een structuurvisie Bruisend Hart hoort echter niet binnen de scope van het Stationsgebied;
- De ontwikkeling van de Korte Noorderweg
Dit betreft een particuliere ontwikkellocatie binnen de uitvoering van de Gebiedsagenda 1221 en kent een eigen aanpak. Raakvlakken met deze locatie betreffen de afstemming tussen de ruimtelijke inrichting aan weerszijden van de Kleine Spoorbomen en de gemeenschappelijke subsidie voor de Woningbouwimpuls;
- De Kleine Spoorbomen
De kruispuntinrichting bij de Kleine Spoorbomen *aan de centrumzijde* ligt binnen de contouren van het stedenbouwkundig plan en hangt in de uitvoeringsplanning samen met het Stationsgebied. Toch wordt dit zelfstandig (maar in nauwe afstemming) verder uitgewerkt in samenwerking met de werkgroep Kleine Spoorbomen en ProRail. Dit project heeft een eigen financiering en aansturing;
- De doorstroming Buitenring noord
Dit betreft een project dat enerzijds met de klankbordgroep Johannes Geradtsweg oplossingen zoekt voor al aanwezige problematiek met betrekking tot de doorstroming en leefbaarheid aan de Johannes Geradtsweg en anderzijds voor het extra verwachte verkeer dat de buitenring oprijdt als gevolg van de sluiting van de Kleine Spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer. Met name voor de nood- en hulpdiensten is het noodzakelijk dat er voorafgaand aan de sluiting van de Kleine Spoorbomen maatregelen ter bevordering van de doorstroming aan de Johannes Geradtsweg plaatsvinden. Daarmee hangt dit project in de uitvoeringsplanning samen met de Kleine Spoorbomen en zodoende met (de centrumring in) het Stationsgebied;
- De fietsenstalling aan het Oosterspoorplein
De totale fietsenstallingsopgave voor het station Hilversum bedraagt 7.000 plekken. Daarvan worden er 5.000 aan de centrumzijde gerealiseerd, de overige 2.000 plekken op het Oosterspoorplein. Deze opgave wordt in de integrale plannen voor het Bruisend Hart meegenomen;
- De transformatie van Silverpoint

Dit betreft een privaat initiatief, waarvan de omgevingsvergunning wordt beoordeeld aan de hand van de daar vigerende kaders, waaronder het bestemmingplan Centrum en de ter plaatse geldende bepalingen uit de welstandsnota;

- Aangrenzende straten
De Leeuwenstraat en Kampstraat vallen niet binnen de scope van het Stationsgebied. Wél binnen de plangrenzen van het project worden (een deel van) de straten Schapenkamp, Koninginneweg, Langgewenst, Naarderstraat, Stationsstraat, Spoorstraat en (een deel van) de kruising bij de Beatrixtunnel aangepakt;
- Mobiliteitsvisie
In de Mobiliteitsvisie zijn diverse scenario's voor de mobiliteit in geheel Hilversum voor de lange termijn onderzocht. De raad heeft op 12 mei jl. gesproken over het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" en de opdracht aan het college gegeven voor het opstellen van een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit en een aanpassing van de Parkeernota. De aanpassingen aan de centrumring in het Stationsgebied en de toekomstige sluiting van de Kleine Spoorbomen zijn hierin als uitgangspunt reeds meegenomen;
- Overige (toekomstige) initiatieven aan de grenzen van het plangebied.

Argumenten

De Uitvoeringsnota Stationsgebied en de bij dit voorstel horende bijlagen vast te stellen, waarin op hoofdlijnen de kaders voor de verdere uitvoering van het project zijn opgenomen;

1.1 De Uitvoeringsnota geeft een logisch vervolg aan voorgaande besluitvorming

Achtereenvolgens zijn door de raad diverse besluiten genomen die voorsorteren op de ontwikkeling van het Stationsgebied. Achtereenvolgens zijn dat de Structuurvisie Hilversum 2023 (2013), de Centrumvisie Hilversum (2015), het Programma van eisen Stationsgebied (2016), de aankoop van het GAK gebouw (2016), de wet voorkeursrecht Koninginneweg (2018), het krediet Verwerving Koninginneweg (2018), het Stedenbouwkundig plan (2019), het onderzoek naar de verbeterde verbinding Oost Centrum (2019), het bestemmingsplan (2020), het Beeldkwaliteitplan (2020) en het krediet voor de sloop van de GAK kelder. De Uitvoeringsnota is een logisch vervolg om uitvoering te geven aan de langgekoesterde wens van Hilversum om het Stationsgebied te vernieuwen.

1.2 De uitvoeringsnota schept duidelijkheid en geeft focus aan de uitvoering

Deze duidelijkheid zorgt voor begrip over de (on)mogelijkheden binnen de kaders en uitgangspunten, om te komen tot een kwalitatief hoogwaardig Stationsgebied in 2030. Duidelijkheid managet de verwachtingen intern, politiek en maatschappelijk. De Uitvoeringsnota schept heldere kaders voor de volgende fase en zorgt voor focus.

1.3 Op basis van de kaders uit de Uitvoeringsnota zijn de financiën voor het Stationsgebied berekend

De basis voor de diverse berekeningen van kosten en opbrengsten, inclusief de bijbehorende scope en fasering, is vastgelegd in de Uitvoeringsnota (zie hiervoor de geheime bijlagen 5, 6, 7 & 8). Hiermee zijn die uitgangspunten helder die aan de saldi ten grondslag liggen en is het ook duidelijk wanneer buiten scope wordt getreden en afwijkingen van deze saldi te verwachten zijn. Hiermee ontstaat ook duidelijkheid over de impact van de plannen voor het Stationsgebied op de financiële positie van de gemeente Hilversum en dus bijvoorbeeld voor toekomstige gebiedsontwikkelingen.

Het definitief ontwerp van het busstation vast te stellen;

2.1 Na de vaststelling van het definitief ontwerp Busstation wordt de uitvoeringsfase gestart

Met het definitief ontwerp kan de aanbesteding van het tijdelijk busstation worden opgestart. Dit tijdelijke busstation wordt gebouwd in Q1 2022 en zorgt ervoor dat de bus kan blijven rijden ten tijde van de realisatie van het definitieve busstation in de 2^e helft van 2022. Deze planning maakt het mogelijk om het nieuwe busstation voor de oplevering van de busbaan HOV in 't Gooi te realiseren (Q4 2022). Om de gewenste en benodigde snelheid te maken is het nodig deze financiën nu vrij te geven om de voorbereiding en realisatie te starten.

2.2 Over het definitief ontwerp is overeenstemming bereikt met de concessiehouder en vervoerder

Het busstation is ingericht conform de eisen van de concessiehouder en de grootste vervoerder. Met de uitkomsten van de nieuwe concessie in 2020 wordt de regio de eerste die all electric busvervoer aanbiedt. Het nieuwe busstation speelt daar direct op in. Daarnaast heeft het busstation een goede aansluiting op de busbaan HOV in 't Gooi en op de Schapenkamp. De taxi's halteren veilig aan de westzijde van het busstation langs het nieuwe bouwblok. Het nieuwe middeleiland wordt groen en aantrekkelijk ingericht, wat zorgt voor een prettige wachtplek voor de busreizigers.

De grondexploitatie Stationsplein met een verwacht positief resultaat van €1.044.571,- vast te stellen en te openen en de meerjarige effecten op de lasten en de baten te verwerken in de programmabegroting middels een begrotingswijziging 2021 en de meerjarenraming 2022-2025;

3.1 *Na vaststelling en opening van de grondexploitatie kunnen de werkzaamheden starten*

In het Stationsgebied moet, mede vanwege het grote aantal fietsen op maaiveld, gestart worden met de bouw van de nieuwe fietsenstalling op het Stationsplein. Na oplevering van de fietsenstalling staat er geen fiets meer in de openbare ruimte en zo wordt ruimte vrijgespeeld om de overige locaties te ontwikkelen. Voordat er gebouwd kan worden, wordt de locatie bouwrijp gemaakt, de tijdelijke inrichting en riolering van de Schapenkamp aangelegd en het fietspad langs de Schapenkamp verlegd. Als deze voorbereidende werkzaamheden niet in 2022 en 2023 worden uitgevoerd, is een start bouw in 2023 niet mogelijk en dreigt het terugbetalen van de Woningbouwimpuls (€ 6,5mln).

De jaarschijf 2021 van het krediet Wvg Koninginneweg zoals opgenomen in de meerjarenraming Investeringsprogramma 2021-2024 ad € 2.600.000 beschikbaar te stellen en de jaarschijven 2022 tot en met 2024 ad € 8.900.000 en een aanvullend krediet ad € 6.000.000 in de programmabegroting 2022 beschikbaar te stellen;

4.1 *Met het krediet verwerving Koninginneweg kan de minnelijke verwerving gerealiseerd worden*

In 2018 is reeds besloten €3,5mln beschikbaar te stellen voor de (passieve) verwerving van panden aan de Koninginneweg in het kader van het gemeentelijke voorkeursrecht. Na de vaststelling van het bestemmingplan is de actieve minnelijke verwerving opgestart. Vanuit dit krediet uit 2018 zijn diverse aankopen gedaan. Het beschikbaar gestelde startkrediet uit 2018 is echter niet toereikend voor de totale verwerving. Met het nu aangevraagde aanvullende krediet betreft het totaal van verwervingen, beheer en onderhoud, externe planbegeleiding en kosten die bij de aankoop van vastgoed worden gemaakt een bedrag van € 21 mln. De boekwaarde van dit krediet zal bij de vaststelling van de grondexploitatie Koninginneweg (2025) worden ingebracht in de grondexploitatie.

4.2 *Dit krediet is nodig om een start bouw aan de Koninginneweg in 2026 te halen*

Met het beschikbaar stellen van het totale voor de verwerving benodigde krediet kan op de ingeslagen weg worden voortgegaan, zodanig dat de percelen tijdig voor de geplande start bouw in 2026 verworven zijn.

Een krediet van € 5.291.000 beschikbaar te stellen als aanvulling op het reeds eerder verstrekte krediet ad € 760.000 Sloop GAK-Kelder teneinde de werkzaamheden aan het (tijdelijk) busstation te kunnen uitvoeren (kapitaallasten bedragen circa € 180.000,-- per jaar, afschrijvingstermijn 30 jaar);

5.1 *Met het krediet Busstation kan gestart worden met de definitieve herinrichting van het Stationsgebied*

In dit krediet is onder andere rekening gehouden met het tijdelijke busstation, het definitieve busstation, de overkapping en de aanpak van de Teleac parkeergarage inrit wat nodig is om het busstation mogelijk te maken. Zoals bij argument 2.1 toegelicht dienen deze werkzaamheden spoedig te beginnen. Om de gewenste en benodigde snelheid te maken is het nodig deze financiën nu vrij te geven om de voorbereiding en realisatie van deze eerste ontwikkeling in het stationsgebied te starten. Met het eerder verstrekte krediet van € 760.000 voor de sloop van de GAK kelder bedraagt de totale investering € 6.051.000.

Diverse principebesluiten te nemen met betrekking tot toekomstige kredieten en grondexploitaties;

6.1 De principebesluiten tonen de impact op de totale gemeentelijke begroting

De ontwikkeling van het Stationsgebied betreft een integrale opgave. De beslispunten 3 t/m 6 kunnen dan ook niet los van elkaar worden gezien. Als de eerste stappen zijn gezet met de inrichting van het (tijdelijk) busstation, de ontwikkeling van het Stationsplein en de verwerving aan de Koninginneweg, is het onomkeerbaar dat daarna wordt aangevangen met het verleggen van de centrumring en de ontwikkeling van de Koninginneweg en de oude GAK locatie. De ontwikkeling van het Stationsgebied heeft automatisch tot gevolg dat de beheer en exploitatie lasten wijzigen voor de openbare ruimte en de fietsenstalling.

Door nu de onder 6 bedoelde principebesluiten te nemen, wordt het totaal van de ontwikkeling inzichtelijk. Dit wordt vroegtijdig in de gemeentelijke begroting verwerkt waardoor het er ruimte ontstaat voor de integrale ontwikkeling van de plannen voor het Stationsgebied.

Dit alles wordt nader toegelicht in de financiële bijlage 5 waarbij o.a. ingegaan wordt op de effecten voor de diverse ratio's vanuit de totale ontwikkeling. Waarbij vooral nu gekeken is naar de effecten voor:

- netto schuldquote
- solvabiliteitsratio
- structurele exploitatieruimte
- belastingcapaciteit

6.2 De principebesluiten betreffen geld dat pas in de toekomst nodig is

Nu kredieten beschikbaar stellen en de grondexploitatie openen heeft impact op de gemeentelijke begroting. Voor de kredieten moet financiering aangetrokken worden en het negatieve saldo van de grondexploitatie Koninginneweg verslechtert de reservepositie van de gemeente na opening ervan direct. Aangezien de (voorbereiding op de) werkzaamheden binnen deze grondexploitatie conform opgestelde planning pas starten in 2025, is nu openen niet nodig en onwenselijk.

6.3 De financiële principebesluiten geven de impact aan, maar laten ruimte voor optimalisatie

Nadere planuitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp van de onderdelen die in de toekomst worden uitgevoerd, laten ruimte om die planonderdelen meer in detail te bekijken en mogelijk te optimaliseren. Met name rondom de Koninginneweg liggen daar (programmatische/ruimtelijke en dus financiële) kansen met impact op de totale gebiedsontwikkeling.

6.4 De financiële principebesluiten worden opnieuw bij de raad voorgelegd

De genoemde financiële principebesluiten voor wat betreft de kredieten worden in de programmabegroting verwerkt als zogenoemde sterretjespost. Dat betekent dat deze in de begroting zijn opgenomen, maar nog niet door de raad zijn vrijgegeven. Het betreffen die werkzaamheden, beheer, onderhoud en exploitatie die in de toekomst plaatsvinden. Wanneer (de voorbereidingen op) deze werkzaamheden starten, zal de raad worden gevraagd het betreffende krediet beschikbaar te stellen, de grondexploitatie te openen.

6.5 De financiële strategie

Door werkzaamheden slim onder te brengen in kredieten waar mogelijk (die worden afgeschreven) en grondexploitaties (waarbij negatief resultaat direct wordt genomen) is gezocht naar een voor de gemeente meest gunstige wijze van financieren. Het Stationsgebied betreft echter één grote integrale ontwikkeling waarin de verschillende deelgebieden onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden en de samenhang cruciaal is.

De geheimhouding op bijlagen 5, 6, 7, 8 & 9 (Financiële toelichting Stationsgebied) te bekrachtigen;

7.1 Geheimhouding van de financiële paragraaf beschermt de financiële belangen van de gemeente

In de kosten- en opbrengsten berekeningen zit marktgevoelige informatie. Om de financiële belangen van de gemeente te beschermen bij de ontwikkeling wordt geheimhouding opgelegd op genoemde financiële bijlagen.

Kanttekeningen

De Uitvoeringsnota Stationsgebied en de bij dit voorstel horende bijlagen vast te stellen, waarin op hoofdlijnen de kaders voor de verdere uitvoering van het project zijn opgenomen;

1.1 In de Uitvoeringsnota zitten onzekerheden en risico's

De verschillende thema's in de Uitvoeringsnota zijn uitvoerig onderzocht. Gezien de complexiteit van het project en de lange looptijd van de ontwikkeling kent ieder thema desondanks onzekerheden en aannames. Aangezien de thema's als integraal kader zijn verwerkt, werkt dit door in de Uitvoeringsnota. Zodra toekomstige inzichten of ontwikkelingen leiden tot aanpassing aan de in de Uitvoeringsnota geschetste kaders, wordt dit wanneer nodig opnieuw voorgelegd aan de raad.

1.2 Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk

Naar verwachting behandelt de Raad van State deze zomer nog de twee beroepen die zijn ingediend tegen het bestemmingsplan Stationsgebied uit 2020. De impact van de uitspraak over het bestemmingsplan door de Raad van State op de voortgang van de plannen is naar verwachting beperkt. Uiteraard is dit een inschatting, de Raad van State oordeelt over de beroepen.

Het definitief ontwerp van het busstation vast te stellen;

2.1 Er is nog geen ontwerp voor de overkapping

Het definitieve ontwerp van het busstation betreft een ontwerp van de openbare ruimte. De gemeente heeft de kennis en kunde in huis om dat ontwerp te kunnen maken. Daarbij is een ruimtereservering gedaan voor de overkapping (ook wel ombrière) voor wachtende reizigers. Daarnaast zijn uitgangspunten opgenomen voor de wijze waarop de overkapping zich verhoudt tot enerzijds het ontwerp van stedenbouwkundig plan en anderzijds tot het definitief ontwerp van het busstation. De overkapping vraagt om een (bouwkundig) ontwerp. Nadat de (financiële) kaders hiervoor (na vaststelling van het definitief ontwerp inclusief de uitgangspunten voor de overkapping) bekend zijn en het krediet voor het busstation beschikbaar is gesteld, wordt gestart met het ontwerp van de overkapping.

2.2 Er zijn nog kleine elementen uit te werken

Het ontwerp dat nu voorligt is een ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte. Naast een ontwerp voor de overkapping op het busstation zijn er nog enkele andere elementen die verder uitgewerkt zullen worden, passend binnen de visie uit het Beeldkwaliteitsplan. Dit heeft onder andere betrekking op de exacte locatie en uitstraling van de laadpalen en het terrein tussen het Stationsgebouw en het Teleacegebouw (zie ook 5.1). De laadpalen worden in samenspraak met de concessiehouder verder opgepakt.

De grondexploitatie Stationsplein met een verwacht positief resultaat van €1.044.571,- vast te stellen en te openen en de meerjarige effecten op de lasten en de baten te verwerken in de programmabegroting middels een begrotingswijziging 2021 en de meerjarenraming 2022-2025;

3.1 De subsidie van I&W voor de fietsenstalling is nog niet beschikt

Binnen de grondexploitatie Stationsplein worden de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor de bouw van de fietsenstalling, de twee bouwblokken erbovenop en de aanpassingen aan de fietstunnel. De fietsenstalling zelf betreft een stedelijke investering, die via een krediet loopt (zie 6c). Bij deze investering is rekening gehouden met een subsidie vanuit het actieplan Fiets van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van € 14 mln. Het ministerie beslist hierover in november 2021.

In de geheime Financiële bijlage (bijlage 5) is opgenomen hoe met dit risico wordt omgegaan. Het risico van het niet verkrijgen van de subsidie is daarnaast verwerkt in de Monte Carlo simulatie en verwerkt in de risicoparagraaf van de Financiële bijlage. In het geval de subsidie niet wordt verstrekt, zal Hilversum ervoor moeten zorgen dat zij bij de (mogelijke) volgende tranche vooraan in de rij staat.

De voorbereidende werkzaamheden om een start bouw in 2023 mogelijk te maken, starten we wel op. Dit om het risico van het verliezen van de Woningbouwimpuls subsidie (voorwaarde start bouw in 2023) te beperken. Daarnaast is door de Provincie Noord-Holland € 2,75mln vanuit OV SAAL toegekend aan de fietsenstalling en is nog eens € 5,0 mln. gereserveerd voor de totale OV knooppunt ontwikkeling vanuit het bestedingsplan OV fonds.

3.2 De uitbreiding van de NS hal is nog niet duidelijk

Met NS en ProRail is in 2021 gewerkt aan de mogelijkheden voor de uitbreiding van de Stationshal. NS heeft scherp welke functionele wensen en eisen er zijn en hoe zich dat ruimtelijk vertaalt in de hal. De relatie met het stedenbouwkundig plan (gebouwen, busstation, kiss & ride en Stationsplein) is hierin nog niet voldoende integraal meegenomen. Partijen zullen dit in 2021 nader uitwerken. Hierbij is de afstemming met het ontwerp van de ondergrondse fietsenstalling cruciaal (maar reeds goed in beeld). In het bestemmingsplan is een uitwerkingsplicht opgenomen om (de technisch of ruimtelijk benodigde) aanpassingen aan het plan te maken, die als gevolg van het ontwerp fietsenstalling en de bebouwing daarbovenop naar voren komen. De uitbreiding van de NS hal is programmatisch in het bestemmingsplan verwerkt en zal in de uitwerkingsplicht worden meegenomen. De bevoegdheid voor de vaststelling van de uitwerkingsplicht ligt bij het college. De raad zal worden geïnformeerd over de wijze waarop bovenstaande in de uitwerkingsplicht is verwerkt.

3.3 *Het ontwerp van de entree fietsenstalling is nog niet uitgedetailleerd*

Met name de inpassing in de openbare ruimte (boven en ondergrond) en de relatie met de fasering en bereikbaarheid van de centrumring ter plaatse is een zeer complexe opgave. In de ramingen van zowel de fietsenstalling (krediet fietsenstalling) als in de raming van de openbare ruimte (grondexploitatie Stationsplein) is rekening gehouden met deze complexiteit. In de nadere detaillering is impact op de kosten of op de planning mogelijk. Dit is meegenomen in de Monte Carlo simulatie en verwerkt in de risicoparagraaf van de Financiële bijlage 5.

De jaarschijf 2021 van het krediet Wvg Koninginneweg zoals opgenomen in de meerjarenraming Investeringsprogramma 2021-2024 ad € 2.600.000 beschikbaar te stellen en de jaarschijven 2022 tot en met 2024 ad € 8.900.000 en een aanvullend krediet ad € 6.000.000 in de programmabegroting 2022 beschikbaar te stellen;

4.1 *De woningmarkt is momenteel onvoorspelbaar*

In het krediet verwerving Koninginneweg is rekening gehouden met: verwerving, waardeinstijging, beheer en onderhoud van de aangekochte panden, begeleiding van de verwerving en kosten die horen bij de aankoop van vastgoed (zoals taxaties en notariskosten). Daarmee ligt een onderbouwde raming ten grondslag aan het gevraagde krediet. Voorspellen hoe de markt zich de komende jaren zal ontwikkelen, is niet mogelijk. Om grip te houden op de daadwerkelijke verwervingskosten in relatie tot de geprognosticeerde kosten, wordt dit continu gemonitord. Bij een dreigende overschrijding (in eerste instantie op basis van extrapolatie) wordt de raad geïnformeerd.

Een krediet van € 5.291.000 beschikbaar te stellen als aanvulling op het reeds eerder verstrekte krediet ad € 760.000 Sloop GAK-Kelder teneinde de werkzaamheden aan het (tijdelijk) busstation te kunnen uitvoeren (kapitaallasten bedragen circa € 180.000,-- per jaar, afschrijvingstermijn 30 jaar);

5.1 *Overeenstemming met de eigenaren van de zgn. Teleac- parkeergarages is nog niet bereikt*

In het stedenbouwkundig plan is voorzien in een verplaatsing van de bestaande inrit van de garage aan de Spoorstraat (in eigendom van de gemeente), zuidwaarts richting het Entrada complex. Zo wordt ruimte gemaakt voor een nieuw compact busstation met een middeneiland. Op de inrit rust een erfdienstbaarheid. Ten tijde van de werkzaamheden aan de Schapenkamp (o.a. riolering) en aan het (tijdelijk) busstation wordt de inrit afgesloten, omdat deze dan niet meer toegankelijk is. De wens is om de inrit niet meer terug te laten komen in de nieuwe situatie, mede in verband met de verkeersafwikkeling ter plaatse. De garage heeft een tweede inrit aan de Wilhelminastraat, die de afwikkeling van het verkeer van de parkeergarage aankan. Als partijen niet tot overeenstemming over verwijdering van de inrit aan de Spoorstraat komen, kan de gemeente deze inrit (met behoud van functionaliteit) alsnog zuidwaarts verplaatsen richting Entrada. Afstemming met de eigenaren over de wijze waarop dit gebeurt, is daarbij nodig.

Diverse principebesluiten te nemen met betrekking tot toekomstige kredieten en grondexploitaties;

6c.1 *De subsidie van I&W voor de fietsenstalling is nog niet beschikt*

Zie 3.1

6c.2 *Het ontwerp van de entree fietsenstalling is nog niet uitgedetailleerd*

Zie 3.3

6d.1 Momenteel betaalt de gemeente niets aan de fietsenstalling van NS

De huidige fietsenstalling is eigendom van NS en wordt onderhouden door ProRail. Beheer, onderhoud en exploitatie wordt door partijen gedaan, zonder bijdrage van de gemeente. De gemeente is verantwoordelijk voor alle (onderhoud aan) stallingen op het maaiveld. Daarnaast is de gemeente momenteel verantwoordelijk voor de handhaving op weesfietsen en foutgeparkeerde fietsen. Dit laatste verandert in de nieuwe situatie niet. Het eerste wel. In de nieuwe stalling wordt een bijdrage van de gemeente gevraagd aan de beheer- en onderhoudskosten en aan de exploitatiekosten. In de nieuwe situatie kunnen fietsers de eerste 24 uur gratis stallen.

6e.1 De kosten voor het beheer van de openbare ruimte stijgen

Voor realisatie van de Kwekerij lag het Stationsplein er desolaat bij. Dit was één van de redenen om het Stationsgebied aan te pakken en kwaliteit toe te voegen. Daar hoort een beheerparagraaf bij die maakt dat het nieuw aangelegde Stationsgebied onderhouden kan worden op het gewenste kwaliteitsniveau.

6e.2 Activering kredieten ondergrondse fietsenkelder en geluidssanering langs de centrumring

Zowel de uitgaven aan de ondergrondse fietsenkelder als de geluidssanering langs de centrumring zijn in feite bijdragen aan derden. Hierbij is geen sprake van staatssteun. De fietsenkelder wordt geen eigendom van de gemeente Hilversum en de kosten van de geluidssanering hebben betrekking op maatregelen aan de woningen gelegen aan de centrumring.

In de vastgestelde financiële verordening zijn dergelijke kosten uitgesloten van activering.

Aangezien definitieve activering wel toegestaan is in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) wordt voorgesteld bij de aanvraag van deze kredieten de raad akkoord te vragen om in afwijking van de huidige financiële verordening beide investeringskredieten te activeren.

Financiën, middelen & capaciteit

De ontwikkeling van het Stationsgebied is complex. De in dit raadsvoorstel genoemde bedragen zullen gedurende de uitvoering worden aangescherpt. Het saldo van de ontwikkeling bedraagt € 49mln. Dit is bijna 25% lager dan het totaal dat bij het Stedenbouwkundig plan en het Bestemmingplan is afgegeven. Het saldo komt daarmee uit onder de hierbij eerder genoemde € 65mln met een bandbreedte van 20%.

Er is een goede afweging gemaakt van de kosten die ten laste van kredieten en de kosten die ten laste van de grondexploitatie worden toebedeeld. Deze afweging leidt tot een zo optimaal mogelijke verhouding tussen grondexploitaties (meer wendbaarheid en minder weerbaarheid) en kredieten (minder wendbaarheid en meer weerbaarheid).

Door de ontwikkeling van de Stationsgebied met de 325 woningen ontvangt de gemeente ook een hogere inkomsten voor OZB en mogelijk ook een hogere bijdrage uit het gemeentefonds. De verwachte groei van het aantal woningen in het Stationsgebied is al meegenomen in de meerjarenraming van de gemeente..

De impact van de ontwikkeling van het Stationsgebied heeft (ceteris paribus) het volgende effect op de gemeentelijke ratio's:

- Netto schuldquote is nu 88,5% – zal toenemen tussen de 10% en 14%;
- Solvabiliteitsratio is nu 20% – zal afnemen met tussen de 6% en 8%;
- De structurele exploitatieruimte en belastingcapaciteit is vanuit puur de aanpassing van alleen dit project lastig te bepalen en zou ook een te éénzijdig beeld geven (dit zal in het MPG verder zijn uitgewerkt).

In de dekking van deze structurele lasten is voorzien door een lagere dotatie aan de reserve Stedelijke Ontwikkeling. Deze reserve is bij de begroting 2019 ingesteld om te sparen voor de lasten van grote strategische investeringen. Door de dotatie aan deze reserve in te wisselen voor de kapitaallasten van de investeringen bij het Stationsgebied wordt geen extra beslag gelegd op de structurele exploitatiecapaciteit. In 2022 bedraagt de dotatie aan de reserve Stedelijke Ontwikkeling € 1.000.000 en vanaf 2023 staat een dotatie van € 1.300.000 begroot.

In het Hilversumse Coalitieakkoord 2018-2022 is hierop reeds voorgesorteerd:

“Voor het stationsgebied gaan we sparen. We willen aan het einde van de periode € 4,1 miljoen op de spaarrekening hebben staan. Dit realiseren we onder andere ook door de verkoop van vastgoed dat niet aan onze ambities bijdraagt.”

Dit is voor een gemeente met ontwikkelambities acceptabel.

Grondexploitatie Stationsplein

Bij de kanttekeningen is al aangegeven dat alle genoemde bedragen exclusief (gemeentelijke) plankosten zijn. Bij de actualisatie van de grondexploitaties 2022 worden deze plankosten alsnog opgenomen. De grondexploitatie Stationsplein sluit met een positief saldo van € 1.044.571. Voor een nadere toelichting op deze grondexploitatie wordt verwezen naar de bij het raadsvoorstel gevoegde (geheime) bijlage 5 hieromtrent.

Krediet verwerving Wvg Koninginneweg

In het meerjarig investeringsprogramma 2021-2024 is het krediet Wet Voorkeursrecht Gemeenten verdeeld over de verschillende jaren. Voordat de grondexploitatie Koninginneweg in 2025 geopend kan worden, is het noodzakelijk dat alle in aanmerking komende panden aangekocht zijn. Om praktische reden wordt voorgesteld om het nog vrij te geven bedrag in de jaarschijven 2022-2024 van in totaal € 8.900.000 versneld vrij te geven in plaats van een jaarlijks uit te geven post. De oorspronkelijke raming dateert van een aantal jaren geleden en de prijzen op de huizenmarkt zijn daarna fors gestegen. Voor de verwerving is nu berekend dat voor de resterende aankoop een extra krediet van € 6.000.000 nodig is waarmee de totale kosten van de aankoop € 21 mln. bedragen. Bij de opening van de grondexploitatie Koninginneweg zullen de aankoopkosten worden ingebracht in de grondexploitatie. In het saldo van de grondexploitatie Koninginneweg zoals gepresenteerd is hier al rekening mee gehouden.

Krediet Busstation

Het krediet voor het (tijdelijk) busstation bedraagt € 5.291.000. De kapitaallasten ad € 180.000 zullen worden verwerkt, zoals gebruikelijk met ingang van het jaar na gereedkomen (2024), in de meerjarenbegroting. Met het eerder verstrekte krediet (€ 760.000) voor de sloop van de GAK kelder en verlegging van kabels en leidingen (ten behoeve van de aanleg van het tijdelijk busstation) zullen de kosten van de aanleg van het tijdelijke en nieuwe busstation € 6.051.000 bedragen.

Kredieten Centrumring, Geluidssanering en Fietsenstalling

In de huidige financiële verordening worden bijdragen aan derden uitgesloten. Omdat het bij de investering in de ondergrondse fietsenstalling en de geluidssanering van de woningen aan de centrumring bij elkaar om bijna € 19 miljoen gaat zal bij de desbetreffende kredietaanvragen worden voorgesteld om in afwijking van de financiële verordening deze kosten te activeren. Activering van deze kosten is namelijk in het Besluit Begroting en Verantwoording mogelijk.

De voorgenomen investeringen in de Centrumring, Geluidssanering en de Fietsenstalling zullen worden opgenomen in het bij de programmabegroting 2022 meerjarig investeringsprogramma 2022-2025.

Structurele lasten openbare ruimte en fietsenstalling

Omdat het Stationsgebied een transformatie ondergaat, betekent dit ook iets voor de structurele lasten van de openbare ruimte. Vanaf 2026 worden deze ingeschat op een bedrag van €148.000,- per jaar. Veroorzaakt door met name de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Daarnaast worden er meer woningen en kantoren gebouwd en zullen er ook meer OZB inkomsten en een hogere Algemene Uitkering te verwachten zijn.

Voor de fietsenstalling zal de gemeente naar verwachting een structurele bijdrage gaan betalen van € 372.000,- per jaar. Deze zullen ook vanaf 2026 structureel worden begroot. De afspraak over deze bijdrage zal tot stand gekomen in nadere afstemming met NS / ProRail.

Losse verkoop

Op basis van de nu gemaakte inschatting zal de verkoop van het voormalige GAK gebouw een tekort veroorzaken van circa € 434.000,- (boekwaarde / sloopkosten minus verkoopkosten), dit bedrag zal na de geplande verkoop in 2026 ten laste van het begrotingsresultaat worden gebracht.

Risico profiel

Op basis van de uitgevoerde risicoanalyse is een mogelijk risico van circa € 10,7 mln. benoemd over de totale looptijd van de ontwikkeling van de het Stationsgebied. Dit risico wordt meegenomen in de totale risicobenadering van de gemeente en dus meegenomen in de opzet voor de dekking vanuit het weerstandscapaciteit.

Staatssteun

Ter verwezenlijking van de ondergrondse fietsenstalling onder het Stationsplein zal de gemeente bijdragen in de realisatie. Omdat de gemeente financieel bijdraagt, brengt dit met zich mee dat staatssteunproof gehandeld moet worden. Om staatssteun te voorkomen is marktconformiteit van belang. Binnen gebiedsontwikkeling zijn de “aanbestedings- of biedprocedure” (algemene beginselen van aanbestedingsrecht in acht genomen) en “taxatie door een onafhankelijke deskundige” de meest geschikte methode om staatssteunproof te handelen indien de opdracht niet wordt aanbesteed.

Gezien de financiële omvang van de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling, zal deze in samenhang met de uitgifte ten behoeve van bouwblokken 2 en 3 Europees worden aanbesteed. Het volgen van een concurrerende, transparante, niet-discriminerende en onvoorwaardelijke inschrijvingsprocedure conform aanbestedingsrecht is voldoende voor de marktconformiteit van deze ontwikkeling.

Subsidies

Ten behoeve van het Stationsgebied zijn de volgende subsidies aangevraagd en/of beschikt:

Provincie Noord- Holland → OV- SAAL

Bedrag	€ 2,75mln
Doel	Realisatie van de fietsenstalling
Voorwaarde	De gemeente verstrekt de Provincie jaarlijkse een update over de voortgang t.b.v. de reservering van dit bedrag op de Provinciale begroting

Provincie Noord- Holland → Bestedingsplan OV fonds

Bedrag	€ 5mln
Doel	Realisatie OV knooppuntvoorzieningen zoals fietsenstalling en busstation
Voorwaarde	Dit bedrag staat bij de Provincie gereserveerd. Na vaststelling van de Uitvoeringsnota zal de gemeente de definitieve aanvraag doen.

Ministerie van Binnenlandse zaken → Woningbouwimpuls

Bedrag	€6,5mln
Doel	Realisatie en versnelling van woningbouw
Voorwaarde	Start bouw uiterlijk 2023, voornamelijk sociaal en middelduur

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat → Actieplan fiets

Bedrag	€14mln
Doel	Realisatie van de fietsenstalling
Voorwaarde	Dit besluit wordt in november 2021 genomen door het ministerie, waarbij advies van ProRail wordt betrokken. Dit advies is opgesteld en goedgekeurd in de Stuurgroep fietsparkeren bij stations van ProRail op 16 juni jl.

Deze subsidies brengen ook verplichtingen met zich mee: ze zijn de gemeente Hilversum toebedeeld, met een bepaald doel voor ogen door de verstrekker ervan: een fietsenstalling, busstation, knooppunt ontwikkeling, woningbouw of anders. Aan deze doelen hangen verplichtingen op inhoud en op tijd. Het is aan de gemeente Hilversum om de plannen binnen deze kaders uit te voeren en zo niet alleen haar eigen doelen, maar ook de doelen van de meefinancierende partijen voor elkaar te krijgen en daarmee de verkregen subsidie te rechtvaardigen.

Plankosten

In 2021 heeft de gemeente haar financiële beleid ten aanzien van plankosten voor projecten aangepast. Daartoe is in 2021 gestart met de gemeentebrede toerekening van directe personeelskosten.

Dit betekent dat de gemeentelijke projecten vanaf 2022 plankosten opnemen, waardoor inzichtelijk wordt wat een project aan gemeentelijke inzet kost en daardoor meer kosten aan de projectbegrotingen moeten worden toegevoegd. Hier staat tegenover dat de toerekening van plankosten aan projecten elders ruimte vrijspelt op de begroting.

Dit zal voor alle projecten in de begroting van 2022 worden verwerkt.

De besluitvorming voor het Stationsgebied loopt een half jaar vooruit op dit traject. Dat betekent dat, hoewel de projectkosten voor de uitvoering in totaliteit grofweg zijn doorgerekend, de verdeling van de

plankosten (vooralsnog geraamd op € 7 mln.) over de verschillende kredieten en grondexploitaties nog niet heeft plaatsgevonden en daarmee ook nog niet opgenomen is in het saldo van de eerder genoemde € 49 mln. Overigens waren deze plankosten anders uit de exploitatie van de gemeente betaald.

Indachtig de nieuwe financiële verordening (en daarmee het BBV) dient de begroting 2021 hier later voor gecorrigeerd te worden en dienen we hiermee bij de opmaak van de begroting 2022 (en verder) rekening te houden.

Meerjaren Prognose Gebiedsontwikkeling

De impact van deze gebiedsontwikkeling (meerjarige reeksen en ratio's) is aangegeven en berekend. De impact van alle voorgenomen ambities van de gemeente Hilversum en het bestaande portfolio binnen het fysieke domein is opgenomen in de Meerjaren Prognose Gebiedsontwikkeling (MPG).

Uitvoering

Planning

In de Uitvoeringsnota is de planning voor de uitvoering van het Stationsgebied beschreven. Onderstaande planning richt zich dan ook op de werkzaamheden, behorende bij de twee gevraagde kredieten en de grondexploitatie Stationsplein tot aan de start van de uitvoering in 2023.

- Na besluitvorming over de Uitvoeringsnota start de aanbesteding voor de realisatie van het tijdelijke busstation (Q1 2022). Dit tijdelijke busstation is nodig om ruimte te maken voor de aanleg van het definitieve busstation (Q2 2022). Ten behoeve van de realisatie van het (tijdelijk) busstation, zullen er ook diverse werkzaamheden aan onder andere de riolering onder de Schapenkamp plaatsvinden. Om dit mogelijk te maken moet de bestaande inrit van de Teleac garage worden afgesloten. De gesprekken met de eigenaren zijn gaande;
- In november 2021 behandelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de subsidie aanvraag voor de fietsenstalling. Het advies daartoe is met ProRail reeds opgesteld en behandeld in de stuurgroep fiets op 16 juni jl. Ondertussen werken gemeente, ProRail en NS verder aan het voorlopig en vervolgens definitief ontwerp van de fietsenstalling en de (technische) inpassing van de entree van de fietsenstalling in de Stationsstraat. Daarnaast worden afspraken gemaakt over het eigendom, het beheer en de exploitatie van de fietsenstalling. Deze afspraken worden vastgelegd in overeenkomsten tussen gemeente en ProRail en gemeente en NS. Deze werkzaamheden vinden waar mogelijk parallel plaats, om zo voldoende snelheid te houden voor de gewenste start bouw in 2023. Deze start hangt samen met de subsidie randvoorwaarde van de Woningbouwimpuls vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken;
- Met NS en ProRail wordt er verder gewerkt aan het ontwerp en de inpassing van de NS hal in het stedenbouwkundig plan. Samen met het bovengenoemde definitieve ontwerp van de fietsenstalling worden deze twee ontwerpuitwerkingen middels de uitwerkingsplicht in 2022 of 2023 opgenomen in het bestemmingsplan. De bevoegdheid hiertoe ligt bij het college. De raad zal worden geïnformeerd over de wijze waarop beide ontwerpen in de uitwerkingsplicht zijn verwerkt;
- Ten behoeve van de uitgifte van de grond onder de locatie van de fietsenstalling en de bouwblokken zal een aanbestedingsleidraad voor de uitgifte worden opgesteld. Dit traject vindt plaats in samenwerking met ProRail als toekomstig eigenaar en NS als toekomst exploitant van de fietsenstalling. De aanbesteding zal naar verwachting eind 2022 starten;
- Om de start bouw van de fietsenstalling in 2023 mogelijk te maken, zullen er diverse voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden in 2022 en 2023 om het terrein bouwrijp te maken. Hieronder valt bijvoorbeeld het verleggen van kabels en leidingen, maar ook het terugplaatsen van de tijdelijke fietsenrekken vanaf o.a. de Stationsstraat naar de GAK locatie.

Communicatie

Bij de voorbereiding op de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan, Bestemmingsplan en Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied is uitvoerig, op diverse momenten en op diverse manieren met de omgeving gesproken en op basis daarvan zijn de plannen aangepast en aangescherpt. Bij het opstellen van de Uitvoeringsnota was dit minder aan de orde, omdat deze een uitwerking van de eerder genoemde trajecten betreft. Belangengroeperingen en partners in het gebied zoals NS, ProRail, regio Gooi- en Vechtstreek en de Provincie Noord-Holland zijn wel betrokken op onderdelen van de Uitvoeringsnota en zullen in de toekomst betrokken blijven, bijvoorbeeld bij het ontwerp van de buitenruimte.

Gebiedsbranding, (uitvoerings)communicatie en stakeholdermanagement zorgen voor begrip en vertrouwen, beperking van overlast, enthousiasme en trots én een heldere kernboodschap.

- Om voorbereid te zijn op de aankomende werkzaamheden en in afwachting van een (positief) besluit door de raad over de uitvoeringsnota, zijn de bureauselectie en de voorbereidende werkzaamheden voor de overkoepelende gebiedsbranding al opgestart. De wens is om in de communicatie uitingen een heldere verbinding te leggen tussen centrum- en oostzijde van het spoor;
- Parallel vindt de communicatie met de omgeving over bestaande werkzaamheden en ontwikkelingen al plaats via onder andere informatiebrieven, een nieuwsbrief, het labelen van fietsen, het plaatsen van borden en posters op locatie, persberichten en via de website;
- Met stakeholders (partners, belangengroeperingen en bureaus) wordt gestructureerd gesproken over de ontwikkelingen en de wensen en eisen van eenieder bij (de uitvoering van) het Stationsgebied.
- Participatie in het vervolgtraject vindt plaats via de in het beeldkwaliteitsplan Stationsgebied (7 oktober 2020) vastgestelde participatiekaders;
- Het informeren van de omliggende eigenaren en huurders van het busstation over het busstation vindt plaats na de besluitvorming over het definitieve ontwerp. Het definitieve ontwerp wijkt nauwelijks af van het ontwerp in het stedenbouwkundig plan dat met input vanuit diverse participatiemomenten is ontwikkeld. Ten opzichte van het stedenbouwkundig plan is de situatie zelfs verbeterd, aangezien de nieuwe concessie uit 2020 heeft geleid tot de komst van all electric bussen. Hierdoor zal de uitstoot van gassen en geluid vele malen minder zijn. Bij het ontwerp van de overkapping van het busstation wordt nog gekeken naar passende participatie van de omgeving;
- BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) speelt een grote rol bij de (ervaren) overlast van de uitvoering van de diverse deelactiviteiten en wordt na vaststelling van de Uitvoeringsnota verder ingevuld en opgepakt.

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

W. Groot ls.

Ch. B. Aptroot wnd.

Bijlage(n)

Bijlage 0: Uitvoeringsnota

Bijlage 1: Geactualiseerde Stedenbouwkundige plankaart juni 2021

Bijlage 2: Definitief ontwerp busstation juni 2021

Bijlage 3: Ontwikkelaanpak juni 2021

Bijlage 4: Fasering op hoofdlijnen juni 2021

Bijlage 5: Geheime financiële toelichting op financiën Stationsgebied

Bijlage 6: Geheime toelichting Grondexploitatie Stationsplein

Bijlage 7: Geheime raming van het krediet busstation

Bijlage 8: Geheime raming van het krediet verwerving Wvg Koninginneweg

Bijlage 9: Geheime Risicodossier Stationsgebied juni 2021