

Vragen voor de Raadsvergadering van 9 juni 2022, Agendapunt 12

Vragen van : Democraten Hilversum
aan wethouder : K.J. Walters
over : Bruisend Hart – ontwerp structuurvisie

Bijgaand aanvullende vragen ter voorbereiding op raadsvergadering 9 juni 2022

De discussies in de raad gingen over hoe de verbinding tussen oost en het centrum fysiek en visueel te verbeteren. Het Oosterspoorplein kwam naar voren als plek om te vergroenen en te verlevendigen. In die lijn adviseerde ook onderzoeksbureau Movares. "Bedenk gezamenlijk de beste functies voor het Oosterspoorplein zelf en de bebouwing daar omheen. Dit versterkt de schakelfunctie tussen Centrum en Oost." (Rapport Movares 'Hilversum Verbinding Oost-Centrum', Rapportage 30 augustus 2019 v1.0)

Het Oosterspoorplein als groene ontmoetingsplek:



Afb. groene inrichting stationsomgeving (uit Stedenbouwkundig plan)

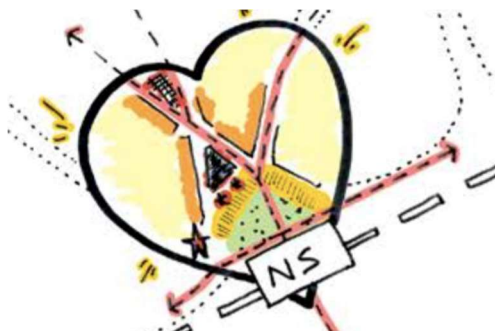
Movares

Raadsbesluit: 'Gebiedsagenda 1221', 27 januari 2021

Dit kaderstellende stuk gaat eveneens uit van een onbebouwd Oosterspoorplein.



Huidig Oosterspoorplein



Een bruisend hart voor Oost

De gebiedsagenda is het uitgangspunt voor andere deelprojecten in 1221. Zo staat het ook in de structuurvisie Bruisend Hart: "Het Bruisend Hart is een van de 'projecten' in de gebiedsagenda van 1221, waarin de belangrijkste opgaven voor dit postcodegebied staan geformuleerd."

Op enig moment is de bebouwing van het plein ingebracht. Uit WOB stukken blijkt dat daarover intern bij de gemeente de volgende vragen zijn gesteld: "Gekoppeld hieraan is de discussie nu: wel of geen gebouwen aan de spoorlijn? En waarom? Elders houden we de spoorzone juist vrij van bebouwing, moet dat hier dan niet ook?"

1. Dat leidt tot de vraag aan het college: wat zijn de antwoorden op deze relevante vragen?

Vervolgens presenteerde het college drie varianten aan de raad:

Raadsbesluit: Op 6 oktober 2021

Variant 1	Variant 2	Variant 3
☐	☐	☒

Op het moment dat de variant als besluit werd voorgelegd was de aanname dat de gekozen variant uitvoerbaar was. Een belangrijk element van die variant is bebouwing direct aan het spoor.

Na de keuze voor een variant zou dit met een gedetailleerde onderbouwing worden uitgewerkt in de structuurvisie. Deze volgorde staat ook in het raadsvoorstel:

"De voorkeursvariant wordt, na uw besluit, uitgewerkt in de structuurvisie."

Maar Pro-rail heeft in reactie op de ontwerpstructuurvisie als grondeigenaar van het Oosterspoorplein een zienswijze* ingediend, waarin de bebouwing van het Oosterspoorplein ter discussie wordt gesteld. ProRail geeft aan dat ruimtereserveringen nodig zijn voor het spoorverkeer. De voor de spoorfunctie noodzakelijke aanpassingen leiden tot de nieuwe situatie dat de gekozen variant 3 niet uitvoerbaar is.

Gelet op de volgorde der dingen is een nieuwe wel uitvoerbare variant nodig. Die nieuwe variant zal vervolgens gewoon weer de stappen van participatie, commissiebehandeling en raadsbesluit dienen te doorlopen. Het tijdverlies kan de raad niet verweten worden. Het college mag bij zichzelf te rade gaan waarom het projectmatig die stappen niet eerder grondiger heeft afgehecht.

- 2. Pro-rail stuurde zijn zienswijze in de periode van 11 november tot 10 december 2021. Het college informeerde de raad op 18 januari over de zienswijze. Waarom informeerde u de raad niet eerder? Was de ernst niet onmiddellijk duidelijk bij het lezen van de zienswijze?**
- 3. Waarom wordt een ontwerpstructuurvisie aan de raad ter besluitvorming voorgelegd waaraan een variant te grondslag ligt die gelet op de reactie van Pro-rail noodzakelijkerwijs moet worden aangepast?**
- 4. Waar is de nieuwe wel uitvoerbare variant? Immers, gelet op de volgorde die het college zelf introduceerde is dit randvoorwaardelijk voor de ontwerp-structuurvisie.**

Vergelijk in verband hiermee ook wat het Rijk aangeeft: "De structuurvisie moet een eerlijk beeld schetsen. Er moet in staan hoe en waar de ontwikkelingen plaatsvinden." <https://www.infomil.nl>

Dan is het bijzonder te lezen in het huidige raadsvoorstel dat al wordt voorgesorteerd om af te wijken:

"Het is mogelijk dat het stedenbouwkundig plan op dit punt afwijkt van de structuurvisie."

5. Waar is de toegezegde gedetailleerde raming horend bij de ontwerpstructuurvisie?

In het Raadsvoorstel van 6 oktober 2021 staat: "In de structuurvisie wordt, na uw besluit, variant 3 verder uitgewerkt en wordt een gedetailleerde raming gemaakt."

In het huidige raadsvoorstel staat in afwijking daarop: "Voor deze structuurvisie is een globale doorrekening van de kosten en opbrengsten gemaakt."

6. Wanneer heeft de Raad besloten dat de totale ontwikkeling budgettair neutraal moet zijn?

Zie in dit verband de passage in het raadsvoorstel: "Het is de wens van de raad om de totale ontwikkeling van Bruisend Hart budgettair neutraal te laten zijn. Dat wil zeggen dat de kosten (exclusief verwerving Wvg) en opbrengsten met elkaar in evenwicht zijn." Democraten Hilversum heeft dit nooit uitgesproken want dit zou een vrijbrief zijn om in strijd met de wens van de inwoners hoogbouw te faciliteren.
Edwin Göbbels

*Citaten uit de zienswijze van Pro-rail.

"In de structuurvisie zijn percelen opgenomen die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. (verder te noemen "ProRail"). Wij merken in dit kader op dat deze percelen - zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail - niet mogen worden gebruikt. Deze percelen zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijke taken en voor eventuele toekomstige uitbreidingsplannen."

"Het station dient nu en in de toekomst voldoende ruimte te bieden voor reizigers. Onze prognoses laten zien dat er na 2040 een tekort aan ruimte voor reizigers zal ontstaan. Een mogelijke oplossing voor dit issue is het verbreden van de perrons. Daarvoor zou het buitenste spoor aan de oostzijde verder naar buiten gelegd kunnen worden. Bebouwing strak tegen het spoor aan maakt dat onmogelijk. Dit is voor ons daarom onwenselijk als beperking van toekomstige uitbreidingsmogelijkheden."

"Zichtlijnen naar het station spelen een belangrijke rol in de vindbaarheid en herkenbaarheid van het station en wij willen deze graag in stand houden."

Uit de reactienota blijkt ook dat geen van de elementen uit de zienswijze ProRail b.v. door de gemeente zijn 'verwerkt' in de concept-structuurvisie.

Conceptantwoord -penvoerder is Marije Drost 06-51284001

DH heeft technische vragen gesteld over agendapunt 12 van de raadsvergadering van 9 juni. De vragen en de antwoorden daarop vindt u hieronder

1. *Op enig moment is de bebouwing van het plein ingebracht. Uit WOB stukken blijkt dat daarover intern bij de gemeente de volgende vragen zijn gesteld: "Gekoppeld hieraan is de discussie nu: wel of geen gebouwen aan de spoorlijn? En waarom? Elders houden we de spoorzone juist vrij van bebouwing, moet dat hier dan niet ook?"*

De voorkeursvariant Groen Plein, waarbij het plein de wijk in wordt gebracht en bebouwing wordt gerealiseerd op het Oosterspoorplein voldoet aan de uitgangspunten en volgt uit de participatieronden.

In november 2020 zijn de voorbereidingen gestart voor het opstellen van de structuurvisie Bruisend Hart. In de eerste participatieronde (januari tot en met half maart 2021) is met input van bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en eigenaren gewerkt aan het formuleren van enkele varianten. Deze varianten zijn huidig plein, verschoven plein en plein XL. Zie bijlage 3 bij het [commissievoorstel van 12 mei 2021](#).

In de tweede participatieronde zijn op verzoek van de raad vier varianten (Bestaande structuur, Park, Plein en een variant van betrokken bewoners) voorgelegd. Uit deze tweede ronde bleek dat de variant bestaande structuur, waarbij het Oosterspoorplein slechts beperkt werd bebouwd, op geen van de thema's (ontmoeting, groen, sociale veiligheid, e.d.) goed scoorde en op elk thema later dan de andere varianten. Deze variant wordt dus niet gezien als een oplossing voor de opgaven die spelen in Bruisend Hart, waarmee deze variant is vervallen. De voorkeursvariant Groen Plein is een combinatie van de drie andere varianten. De voorkeursvariant voldoet het beste aan de wensen en ideeën uit de participatierondes, alsmede de gebiedsagenda en andere kaders. Deze voorkeursvariant heeft bebouwing op het plein waarbij het plein de wijk in gebracht is. Zie bijlage 2 en 3 bij het [raadsvoorstel van 6 oktober 2021](#).

2. *Pro-rail stuurde zijn zienswijze in de periode van 11 november tot 10 december 2021. Het college informeerde de raad op 18 januari over de zienswijze. Waarom informeerde u de raad niet eerder? Was de ernst niet onmiddellijk duidelijk bij het lezen van de zienswijze?*

In de [collegebrief van 18 januari 2022](#) bent u geïnformeerd over de ontvangst van de zienswijze. Deze zienswijze was op 10 december 2021 ontvangen en kort voor de kerstvakantie met de wethouder besproken. De reactie was onverwacht, gelet op de eerdere berichten in bestuurlijk overleg. De eventuele consequenties ervan ook niet helder. Dit was reden voor een ingelast bestuurlijk overleg met ProRail op 13 januari 2022 waarin eventuele consequenties en mogelijk vervolgstappen zijn besproken. Op basis hiervan is de raad enkele dagen later via collegebrief geïnformeerd.

3. *Waarom wordt een ontwerpstructuurvisie aan de raad ter besluitvorming voorgelegd waaraan een variant te grondslag ligt die gelet op de reactie van Pro-rail noodzakelijkerwijs moet worden aangepast?*

Deze vraag is door de heer Docter van DH reeds in de commissie gesteld en door de wethouder beantwoord.

De eventuele consequenties van de veranderde inzichten van ProRail zijn nog niet bekend. Hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan. Met het vaststellen van de structuurvisie hoeft hierop niet worden gewacht. Gelet op het aflopen van de Wet voorkeursrecht gemeente zou dat ook onverstandig zijn. Daarbij is een structuurvisie globaal. De eventuele consequenties van het onderzoek kunnen verwerkt worden in de volgende fase, die van het stedenbouwkundig plan.

4. *Waar is de nieuwe wel uitvoerbare variant? Immers, gelet op de volgorde die het college zelf introduceerde is dit randvoorwaardelijk voor de ontwerp-structuurvisie.*

De structuurvisie is uitvoerbaar. Ook wanneer mocht blijken dat voor uitbreiding van spoor of perron ruimte moet worden gereserveerd. In dat geval wordt dit in de volgende fase, die van het stedenbouwkundig plan uitgewerkt.

5. *Waar is de toegezegde gedetailleerde raming horend bij de ontwerpstructuurvisie?*

De raming in bijlage 4 bij het [raadsvoorstel Voorkeursvariant Bruisend Hart](#) is bij het uitwerken van de voorkeursvariant naar structuurvisie opnieuw doorgenomen. Deze sluit inhoudelijk aan op de structuurvisie en is passend bij het (globale) uitwerkingsniveau ervan. Aanpassing was daarom op dit moment niet nodig. Bij het stedenbouwkundig plan volgt een uitwerking van plan en raming.

6. *Wanneer heeft de Raad besloten dat de totale ontwikkeling budgettair neutraal moet zijn?*

Daar heeft de Raad niet over besloten. In het raadsvoorstel Voorkeursvariant Groen Plein is als uitgangspunt opgenomen dat alle kosten voor de planvorming worden terugverdiend en de ontwikkeling uitkomt op maximaal 12,7 miljoen euro aan uitgaven. Deze 12,7 miljoen euro is reeds opgenomen in de begroting en heeft betrekking op de aankoop van de panden in het kader van de Wet voorkeursrecht gemeente. Daarmee is het, gelet op de Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen, een gezond uitgangspunt. In hetzelfde raadsvoorstel is aangegeven dat de raad met de keuze voor de variant niet besluit over een financiële investering. De raming is, gelet op de uitwerkingen die komende jaren plaatsvinden, nog grof en zal steeds gedetailleerder worden. In een latere fase besluit de raad pas over de financiële investering.