

STATIONSGBIED HILVERSUM

AANTREKKELIJK, DYNAMISCH, GROEN

Uitvoeringsnota Stationsomgeving Hilversum 29-06-2021





INHOUDSOPGAVE

1. WAAROM EEN UITVOERINGSNOTA?	p. 05
2. KWALITEITSIMPULS VOOR HILVERSUM	p. 09
2.1 Wat is de bijdrage van het Stationsgebied aan Hilversumse ambities?	
2.2 Wat zijn de doelstellingen voor het Stationsgebied?	
2.3 Wat is de scope van het programma?	
3. EEN ACTUEEL STEDENBOUWKUNDIG KADER	p. 15
3.1 Geactualiseerde plankaart	
3.2 Parkeren in het Stationsgebied	
4. EEN DUURZAAM STATIONSGBIED	p. 21
4.1 Hoe verduurzaamt het Stationsgebied?	
4.2 De fysieke ruimte is beperkt	
4.3 Een reële ambitie op energiegebied	
4.4 Focus op duurzaamheid in het Stationsgebied Hilversum	
5. ONTWIKKELSTRATEGIE	p. 29
5.1 Ontwikkellocaties en grondbeleid	
5.2 Volgordelijkheid en samenhang	
5.3 Marktconsultatie	
6. FASERING & PLANNING	p. 35
6.1 Fasering: het afwegen van verschillende belangen	
6.2 Wat is de planning op hoofdlijnen?	
6.3 Wat zijn de belangrijkste afwegingen?	
7. FINANCIËN	p. 41
7.1 Overwegingen bij kredieten en exploitaties	
7.2 Welke kredieten en grondexploitaties zijn nodig?	
8. COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE	p. 53
8.1 Communicatie over het Stationsgebied	
8.2 Participatie en stakeholdermanagement	
9. OMGAAN MET RISICO'S	p. 59
9.1 Risicomanagement	
9.2 Het actuele risicodossier in 2021	
9.3 Risicomanagement in de uitvoeringsfase	
9.4 Monte Carlo analyse	
10. PROGRAMMAORGANISATIE	p. 65
10.1 Hoe sturen we in het Stationsgebied?	
10.2 Samenwerking en raakvlakken andere programma's	
10.3 Rol en bevoegdheid gemeente vanuit het Programma	
BIJLAGEN	p. 67

1



WAAROM EEN UITVOERINGSNOTA?

1.1 Wat is de aanleiding?

Het Stationsgebied van Hilversum staat voor een grote transformatie de komende jaren. De Uitvoeringsnota is een logische volgende stap na het stedenbouwkundige plan, bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Het markeert het moment waarop de ontwikkeling van het Stationsgebied de uitvoeringsfase in gaat. De Uitvoeringsnota geeft concreet vorm aan de manier waarop tot 2030 gewerkt wordt aan de ambities van het Stationsgebied.

In het Stationsgebied zijn verschillende stakeholders actief, zoals eigenaren, bewoners, ondernemers, reizigers, Provincie, ProRail en NS. De plannen voor het Stationsgebied zijn ambitieus, groots en uitdagend.

Dit vraagt om een eigentijdse ontwikkeling, die niet ingehaald wordt door de tijd, maar die met de tijd meegaat. Hilversum maakt een nieuw stukje centrum, dat inspeelt op de structuren van de stad en dat de veranderingen van de komende 100 jaar kan opvangen. De plannen zijn flexibel, zodat het mogelijk is gaandeweg aanpassingen te doen aan de plannen als de omstandigheden daarom vragen. Dit biedt de ruimte om binnen de kaders met creatieve oplossingen te komen en in te spelen op binnenstedelijke veranderingen zoals dat in stadscentra gebruikelijk is.

De complexiteit, de diverse ontwikkelopgaven die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden en de verschillende ontwikkelingen in de omgeving van het Stationsgebied, vragen om een integrale benadering. Een benadering waarbij verschillende opgaven (vastgoed, openbaar gebied, ondergrond en bovengrond) niet naast elkaar maar in samenhang tot ontwikkeling komen.

1.2 Wat is het doel van de Uitvoeringsnota?

De gemeenteraad geeft met het vaststellen van deze nota op hoofdlijnen de uitvoeringskaders mee voor de komende jaren. Kaders op het gebied van kwaliteit, maar vooral ook kaders voor de manier waarop de ontwikkeling vorm krijgt. Het doel van het document is inzicht te geven in de wijze waarop de integrale aanpak van het Stationsgebied zal plaatsvinden. Dit geldt voor de financiële strategie en impact van de ontwikkeling, de wijze waarop risico's gemanaged worden en de manier waarop de gemeente de verschillende locaties in de markt zet (de ontwikkelstrategie). Ook op het gebied van duurzaamheid is scherpte aangebracht. Met het vaststellen van deze nota kan Hilversum de komende jaren aan de slag.

1.3 Wat is de opbouw van deze Uitvoeringsnota?

Hoofdstuk twee, drie en vier van deze Uitvoeringsnota richten zich op het "wat" in het Stationsgebied. De ambities, doelen en scope van het nieuwe Stationsgebied staan in hoofdstuk twee benoemd. Hoofdstuk drie geeft de geactualiseerde stedenbouwkundige kaders en de omgang met parkeren weer. Hoofdstuk 4 gaat in op de op wijze waarop duurzaamheidsambities in het gebied worden verwezenlijkt. Vanaf hoofdstuk 5 gaan wij in op het "hoe". Hoofdstuk 6 richt zich op hoe de planning en fasering van de totale ontwikkeling is opgezet. De inzet van financiële middelen komt in hoofdstuk 7 aan bod. Hoe de gemeente Hilversum communiceert en participeert over de ontwikkeling staat centraal in hoofdstuk 8. De omgang met risico's wordt behandeld in hoofdstuk 9. Hoofdstuk 10 bespreekt de programmaorganisatie, inzet van de gemeente Hilversum en de rol van de raad in deze ontwikkeling.

2



KWALITEITSIMPULS VOOR HILVERSUM

Het Stationsgebied wordt onderdeel van het centrum:

1. Meer woningen in de Stationsomgeving
2. Nieuwe, aangename en hoogwaardige openbare ruimte
3. Betere verbindingen binnen Hilversum
4. Betere verbinding naar buiten toe
5. Een duurzamer Stationsgebied

De ambities ten aanzien van de ontwikkeling van het Stationsgebied zijn groot. Dat betekent ook dat er de komende tien jaar veel activiteiten plaatsvinden om deze ambities te verwezenlijken. De uitdaging is om daarbij het eindbeeld niet uit het oog te verliezen. De raad heeft dit eindbeeld vastgelegd in het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan. De supervisor ruimtelijke kwaliteit toetst alle plannen op hun ruimtelijke kwaliteit en onderlinge samenhang.

2.1 Wat is de bijdrage van het Stationsgebied aan Hilversumse ambities?

Het Stationsgebied draagt bij aan de toekomstbestendigheid van Hilversum. Een Hilversum met voldoende woningen en werkgelegenheid. Een prettig woonklimaat voor Hilversummers en een goed werkklimaat voor ondernemers.

In 2030 is het Stationsgebied het kloppend hart van de stad. Het voelt alsof je meteen in het centrum van Hilversum bent. Reizigers voelen zich welkom in de groene mediastad en Hilversummers zijn trots op deze nieuwe entree tot hun stad. Het is een levendig, aantrekkelijk, groen, duurzaam en creatief gebied waar huidige en nieuwe inwoners graag wonen, waar reizigers makkelijk hun weg vinden, een boeiende plek om te werken en een prettig gebied om elkaar te ontmoeten. Een gebied waarbij het Centrum beter verbonden is met het Stationsgebied aan beide zijden van het spoor en met Hilversum-Oost. Het blijft het belangrijkste OV-knooppunt in de regio Gooi en Vechtstreek. Een goed bereikbaar en toegankelijk gebied, een gebied voor iedereen.

Centrale ambities voor de ontwikkeling van het Stationsgebied.

De bredere opgave rondom het station Hilversum ligt zowel aan de Centrum- als aan de Oostzijde. Inhoudelijk en organisatorisch hangen in dit gebied de komende jaren diverse deelprojecten met elkaar samen. Alle ontwikkelingen aan weerszijde van het station dragen bij aan drie centrale ambities:

1. Een dynamische en aantrekkelijker Stationsgebied
2. Een sterkere verbinding tussen twee stadshelften
3. Een krachtiger OV-knooppunt

De Uitvoeringnota richt zich op het gebied aan centrumzijde, maar heeft oog voor de wisselwerking tussen de diverse gebieden en projecten.

2.2. Wat zijn de doelstellingen voor het Stationsgebied?

De concrete vertaling van de ambities maakt duidelijk waar Hilversum op inzet met het Stationsgebied. Hierbij heeft de gemeente maximale regie: voor de openbare ruimte staan we zelf aan de lat, de grond onder de bebouwing geven we uit aan geschikte ontwikkelende partijen (uitgebreide toelichting in de Ontwikkelstrategie).

De kern van de ontwikkeling van het Stationsgebied is om een nieuw stuk stad toe toevoegen aan Hilversum. Zodra je het station uitloopt ben je in het aantrekkelijke centrum van de stad. De verdere invulling daarvan gaat via de volgende vijf doelen:

1. Meer woningen in het Stationsgebied

Het station Hilversum biedt als regionale knoop in de Gooi- en Vechtstreek mogelijkheden voor duurzame mobiliteit. Hierdoor komt er rondom het station ruimte voor extra woningen. Diverse locaties aan weerszijden van het spoor bieden samen ruimte voor ongeveer 600-1000 extra woningen. In het Stationsgebied is aan centrumzijde ruimte voor 260-325 woningen binnen het geldende bestemmingsplan (7 oktober 2020). Hilversum zet anno 2021 vooral in op het sociale en middeldure segment en op de woningbehoefte van die groep bewoners die gebruik wenst te maken van de voordelen van het OV-knooppunt.

2. Nieuwe, aangename en hoogwaardige openbare ruimte

Het is duidelijk als je het station uitstapt: je bent in Hilversum aangekomen. De Hilversumse identiteit van groen, media en architectuur is zichtbaar in de gebouwde omgeving. Met deze drie fundamenten in het achterhoofd realiseren we in het gebied minimaal één nieuw icoon en

één nieuwe trekker. Dat zijn we immers aan onze stand verplicht. Na oplevering voelen reizigers van buiten de stad zich bij aankomst meteen welkom in de Mediastad. Het openbaar gebied krijgt een flinke kwaliteitsimpuls. Het voor- en natransport is goed zichtbaar vanuit de stationshal en is makkelijk te vinden. Met het doortrekken van de centrumkwaliteiten tot aan het station wordt het gebied fraaier. Brinken en pleintjes verbinden de routes van en naar het centrum. Gebruikers voelen zich ook veilig in het gebied, onder andere door slimme en vooral goede verlichting en begeleiding.

3. Betere verbindingen binnen Hilversum

Na een reis met trein of bus loop of fiets je direct het centrum van Hilversum in. De routes zijn ruim, veilig en aantrekkelijk en sluiten logisch op elkaar aan. Onder andere de autoluwe Stationsstraat en de Leeuwenstraat zorgen voor prettige verbindingen met het centrum. Aan de routes vind je een divers binnenstedelijk programma. Er is naast de genoemde woningen ook ruimte voor in ieder geval 12.000m² niet woonfuncties, waaronder beperkt retail en horeca (samen 1.200m²) en minimaal twee nieuwe creatieve bedrijven. Door de ontwikkelingen neemt de leegstand in het gebied af. Het spoor scheidt de twee helften van het Stationsgebied. Door de ontwikkelingen en investeringen in het gebied aan beide zijden en het station zelf zullen fysieke en visuele verbindingen worden hersteld. Door betere, gemakkelijkere en veiligere spoor kruisingen ervaren de inwoners het spoor minder als barrière en ontstaat een gevoel van samenhang. De nieuwe snelle fietspaden in het Stationsgebied sluiten aan op goede fietsnetwerken en snelfietspaden. De fietstunnel wordt veiliger door de entree van de fietsstalling op "het Brinkje" te vestigen. Dit is gelegen op de kruising van de Schapenkamp en de Stationsstraat. Bij de spoor kruising Kleine Spoorbomen krijgen fietsers en voetgangers ruim baan. Gemotoriseerd verkeer gaat via de buitenring waardoor de (bijna) ongelukken afnemen.

4. Betere verbindingen met de omgeving

De stationshal is uitgebreid tot een aantrekkelijke, ruime entree van de stad, die voldoet aan de eisen en wensen in 2030. Het station krijgt door de aanpassingen twee voorkanten. Het nieuwe

Stationsgebied verwacht in 2030 meer reizigers te ontvangen dan nu het geval is. Het OV-gebruik (bus en trein) neemt naar verwachting toe. Door de uitbreiding van de hal is bovendien perron 1 weer goed toegankelijk, wat de robuustheid van het spoor ten goede komt. In de omgeving van het station zijn kwalitatief en kwantitatief de functies en voorzieningen te vinden die je verwacht bij een station van deze omvang en uitstraling. Het gebruik van OV-fietsen neemt naar verwachting de komende jaren met meer dan 50% toe. Een belangrijke bijdrage hieraan levert de verbeterde parkeercapaciteit voor fietsers, met in totaal plek voor 7.000 plekken aan twee zijden van het station. Een andere impuls komt van een nieuw groen en dynamisch busstation met overdekte wachtruimte. HOV in 't Gooi verbindt Hilversum snel met Huizen. Daarnaast komen er op drie logische locaties Kiss & Ride plekken. De waarde van het OV netwerk neemt toe doordat perron 1 binnen één reizigersdomein bereikbaar is en de verlegde centrumring zorgt voor een verbeterde doorstroming en minder stilstaand verkeer.

5. Een duurzaam stationsgebied

De gebouwen worden minimaal gebouwd volgens Bijna Energie Neutraal Gebouwd (BENG), wij dagen de markt uit om meer te bereiken en EPC 0 te halen. Het streven is om 30% van het openbaar gebied met groen of boomkruinen in te richten om hittestress te bestrijden. Daarnaast zetten we flink in op waterberging via o.a. een gescheiden rioolstelsel, infiltratiekratten en een centrale waterberging. Zo bouwen we klimaatadaptief en is Hilversum klaar voor de toekomst. De locatie en de verlaagde parkeernorm zorgt ervoor dat de gebruikers van de nieuwbouw met name van het openbaar vervoer gebruik gaan maken. In de maatvoering van het gebied is rekening gehouden met (soms onbekende) toekomstige ontwikkelingen, zoals extra snelle fietsen, elektrische voertuigen of een meer autoluw centrum. Met deze maatregelen ontwikkelen we een gezonder centrumklimaat. Speciale aandacht is daarbij nodig voor (panden aan) de verlegde centrumring. De gemeente spant zich in om ter plaatste de effecten van het gemotoriseerd verkeer op geluid, veiligheid en fijnstof te beperken door o.a. het gebruik van geluidsabsorberend asfalt, groen en veilige oversteekplekken.

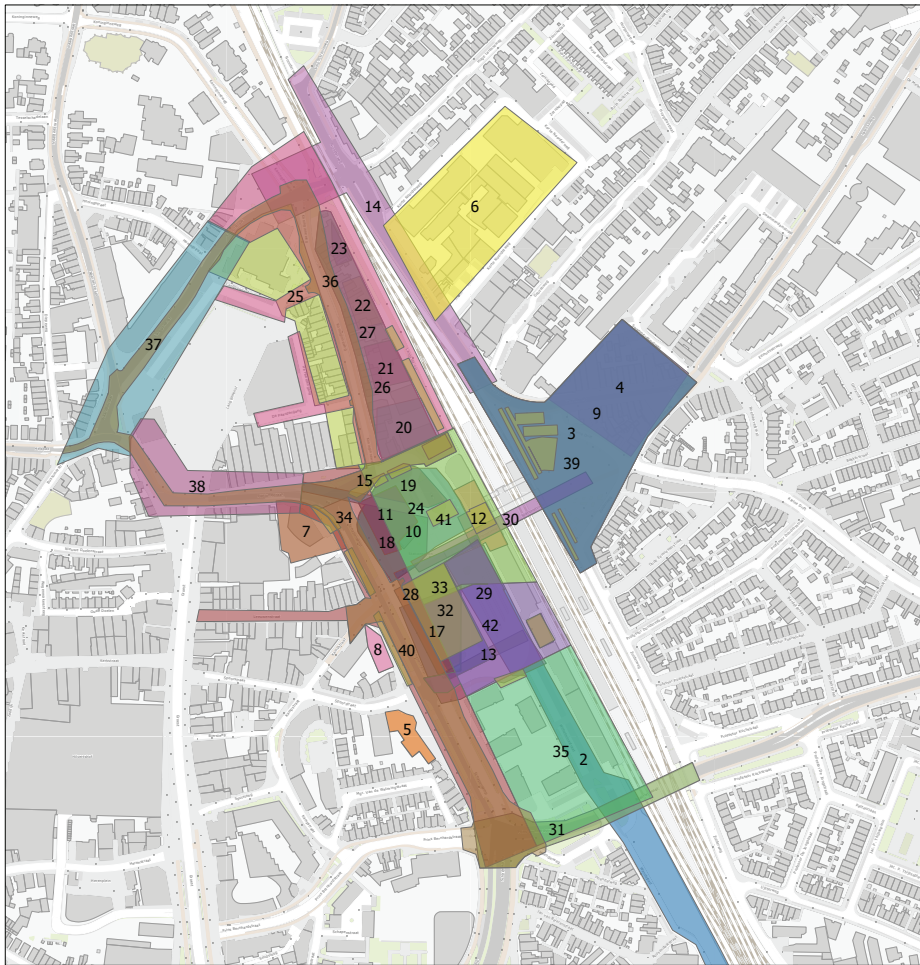
2.3. Wat is de scope van het programma?

Diverse activiteiten dragen bij aan de hierboven beschreven hoofddoelen en kernkwaliteiten van het Stationsgebied. Voor sommige projecten staat de gemeente aan de lat, voor andere delen van de ontwikkeling zijn private partijen aan zet. Maar altijd is er een samenhang: in de ruimtelijke kwaliteit, de programmering, de stakeholders en/ of de uitvoering van de werkzaamheden. Aan zowel oost- als centrumzijde van het station. Dit vereist een heldere organisatie van de verschillende activiteiten in het gebied.

In het Stationsgebied zijn de activiteiten in het gebied benoemd en ondergebracht in één van de clusters "Vastgoedontwikkeling" en "Openbare ruimte". Dat ziet er als volgt uit (zie afbeelding volgende pagina).

De scope van de ontwikkelingen rondom het station is hiermee beschreven. Op basis van deze scope zijn voor de projecten aan de centrumzijde de kosten berekend, is het programma bepaald en is de fasering opgesteld. Daarmee wordt ook gelijk duidelijk welke ruimte er binnen het Stationsgebied is om te handelen.

De raad wordt om een nieuw besluit gevraagd in het geval dat er buiten de scope wordt getreden op een manier die niet is op te vangen binnen de vastgestelde financiële kaders (grondexploitaties of investeringskredieten) of de kwalitatieve en programmatische kaders (beeldkwaliteitsplan of bestemmingsplan).



TREKKENDE ROL

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1.7 Bouwblok 1 | 2.1 Nieuw busstation (incl. tijdelijk) |
| 1.9 Bouwblok 2 en 3 | 1.9 Herinrichting Stationsplein |
| 1.7 Bouwblok 4 t/m 7 | 2.2 Omleggen centrumring |
| 1.9 Fietsenstalling | 2.14 Inrichting overige Openbare ruimte |
| 1.7 Parkeervoorzieningen | 2.11 Verbeteren fietstunnel |
| 1.1 Geluidswerende maatregelen | 2.3 Verbeteren afslag Beatrixtunnel |
| 10.1 Vererving Koninginneweg | 2.13 Tijdelijke fietsenstallingen |
| | 2.12 Sloop GAK- kelder |

MET DERDEN

Vastgoed

- 1.6 Uitbreiding Stationshal
- 1.9 Verplaatsing Kwekerij
- 1.9 Verplaatsing Hilversum Marketing

Openbare ruimte

- 2.6 Kleine Spoorbomen
- 2.1 Entree Teleac garage
- 2.14 Herinrichting Stationsstraat

RAAKVLAKKEN OMGEVING

Vastgoed

- 1.11 Ontwikkeling Bruisend Hart (incl. fietsenstalling en NS hal)
- 1.11 Tijdelijke invulling Bruisend Hart
- 1.11 Vererving Larenseweg e.o.
- 1.2 Korte Noorderweg
- 1.3 Transformatie Silverpoint
- 1.8 Mogelijke transformatie Schapenkamp 110
- Renovatie Schapenkamp 130

Openbare ruimte

- 2.8 HOV in 't Gooi
- 2.5 Doorstroming buitenring Noord

Nummer Onderdeel

- 2 HOV in 't Gooi
- 3 Ontwikkeling Bruisend Hart (OR OF VG?)(incl. fietsenstalling en NS hal)
- 4 Vererving Larenseweg e.o.
- 5 Renovatie Schapenkamp 130
- 6 Korte Noorderweg
- 7 Project Silverpoint
- 8 Mogelijke transformatie Schapenkamp 110
- 9 Tijdelijke invulling Bruisend Hart

Nummer Onderdeel

- 10 Verplaatsing Hilversum Marketing
- 11 Verplaatsing Kwekerij
- 12 Uitbreiding Stationshal
- 13 Entree TELEAC-garage
- 14 Kleine Spoorbomen
- 15 Herinrichting Stationsstraat

Nummer Onderdeel

- 17 Gebouw 1
- 18 Gebouw 2
- 19 Gebouw 3
- 20 Gebouw 4
- 21 Gebouw 5
- 22 Gebouw 6
- 23 Gebouw 7
- 24 Fietskelder
- 25 Geluidswerende maatregelen
- 26 Parkeervoorzieningen
- 27 Vererving Koninginneweg
- 28 Tijdelijk busstation
- 29 Definitief busstation
- 30 Verbeteren fietstunnel
- 31 Verbeteren afslag Beatrixtunnel
- 32 Sloop GAK-kelder
- 33 Tijdelijke fietsenstallingen
- 34 Omleggen Centrumring
- 35 Openbare Ruimte Entrada
- 36 Openbare Ruimte Koninginneweg
- 37 Openbare Ruimte Langgewest
- 38 Openbare Ruimte Naarderstraat
- 39 Bruisend Hart
- 40 Openbare Ruimte Schapenkamp
- 41 Openbare Ruimte Stationsplein
- 42 Openbare Ruimte Busstation



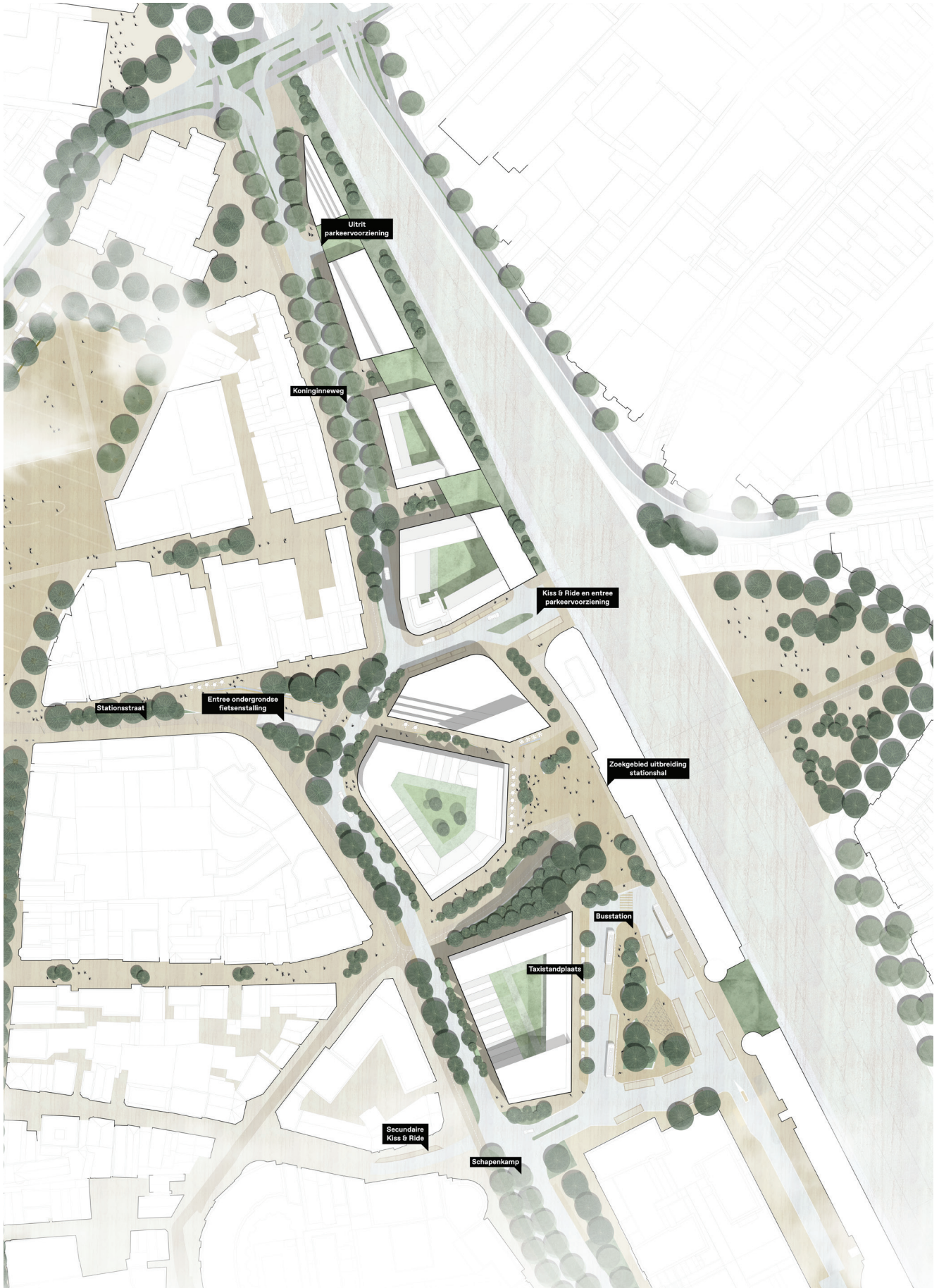
Meters
0 25 50 100 150 200 250



EEN ACTUEEL STEDENBOUWKUNDIG KADER

Een actueel kader waarin de inzichten uit het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan Stationsgebied zijn overgenomen.

Dit hoofdstuk biedt inzicht in de belangrijkste aanscherpingen van de door gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige kaders uit het stedenbouwkundig plan Stationsgebied van mei 2019. In samenspraak met de stedenbouwkundig supervisor is deze plankaart geactualiseerd. In deze actualisatie zijn het vastgestelde beeldkwaliteitsplan en inzichten vanuit het vastgestelde bestemmingsplan Stationsgebied meegenomen



Geactualiseerde plankaart

3.1 Een geactualiseerde plankaart

De vijf belangrijkste aanscherpingen ten opzichte van het stedenbouwkundig plan uit 2019 zijn (zie ook bijlage 1):

1. Entree ondergrondse fietsenstalling

Het stedenbouwkundig plan in 2019 ging uit van een entree van de fietsenstalling direct in de tunnelmond van de fietstunnel. Uit diverse onderzoeken blijkt dat een entree op deze locatie niet voldoet aan de vastgestelde veiligheidseisen en de benodigde capaciteit van de stalling. De nieuwe locatie voor de entree ligt in de Stationsstraat, net ten westen van de Schapenkamp. Deze locatie is veiliger, goed zichtbaar, gelegen aan doorgaande fietsroutes en zorgt voor een betere vulling en spreiding van de stalling van fietsen. Bovendien ontlast deze locatie de drukke verbinding door de fietstunnel en zorgt voor een betere doorstroming op de centrumring, doordat een groot deel van de fietsers de Schapenkamp niet meer kruist

2. Functioneren Kiss & Ride (K&R)

De Kiss & Ride plekken zijn in het stedenbouwkundig plan gesitueerd op locaties aan de noordkant van het stationsgebouw, bij het kruispunt Schapenkamp- Spoorstraat en bij de Larenseweg. Uit onderzoek blijkt dat een keerlus en een kortere aansluiting op het wegennet wenselijk is voor de primaire K&R bij het stationsgebouw. Daarnaast is met de gekozen keerlus de toegang van een parkeergarage en het laad- en losverkeer voor het station beter ingepast. Dit heeft impact op de contouren van de bouwblok 3 en 4. De secundaire K&R plek op de kruising Schapenkamp-Spoorstraat is verhuisd van de oost- naar de westzijde van de Schapenkamp. Dit in verband met de veiligheid rondom de inrit naar het busstation. Tot slot wordt de K&R Larenseweg betrokken bij de verder planuitwerking van het Bruisend Hart.

3. Uitbreiding Stationshal Hilversum

Na het vaststellen van het stedenbouwkundig plan in 2019 heeft NS aangegeven dat een uitbreiding van de stationshal gewenst is. In het bestemmingsplan uit 2020 is er in samenwerking met de NS en ProRail besloten om vanwege toenemende reizigersaantallen, de samenhang met de nieuwe fietsenstalling en het gebruik van perron 1 ruimte te maken om de stationshal te

vergroten. Bij de uitwerking van het ontwerp van de stationshal zijn de volgende toepisen geformuleerd door de gemeente. De uitbreiding van de stationshal:

- Maakt een serieus gebaar -een statement- en breekt met de lange schijf die het gebouw nu is;
- Sterkt de relatie tussen oost en centrum ;
- Voegt kwaliteit toe aan het bestaande gebouw en aan de openbare ruimte;
- Waarbij het vastgestelde stedenbouwkundige plan en beeldkwaliteitsplan uitgangspunt/ vertrekpunt zijn.

Op welke manier de uitbreiding van de hal precies vorm krijgt, daarover zijn partijen met elkaar in gesprek. Deze uitbreiding van de bestaande hal heeft gevolgen voor de maat en vorm van het stationsplein. Een grotere stationshal betekent een compacter ontworpen stationsplein. Dit alles vindt zijn plek in de Uitwerkingsplicht die ter plaatse in het bestemmingsplan Stationsgebied is opgenomen.

4. Bouwblokken 2 & 3

De nadere uitwerking van K&R, de Stationshal en de (constructie van de) ondergrondse fietsenstalling heeft gevolgen voor de vorm en het oppervlak van de bouwblokken 2, 3 en 4. Bouwblok 4 wijkt iets om zo de nodige ruimte aan de Kiss & Ride te geven. Bouwblokken 2 en 3 sluiten zo (constructief) aan op de fietsenstalling.

5. Ontwerp busstation en overkappingen

Na onderzoek naar met name de aanrijroutes, haltes en het aantal opstelplaatsen is het ontwerp van het HOV-busstation aangepast en is een definitief ontwerp uitgewerkt. Zie hiervoor bijlage 2. Dit is verwerkt in de vernieuwde plankaart. Ten opzichte van het stedenbouwkundig plan zijn de ontwerpuitgangspunten voor de overkappingen (Ombrières) bij het busstation gewijzigd. De vorm van beide overkappingen is als eenheid ontworpen en in beeld, kleur- en materialisering dienend aan nieuwe en bestaande bebouwing. Voor de uitstraling van overkappingen is ruimte gereserveerd voor aanplant en groei van bomen en extra aandacht voor nachtelijke uitstraling via bijzondere verlichting. Zitelementen, bewegwijzering en ander elementen zijn integraal als onderdeel van het hoofdvolume mee-ontworpen. De afbeeldingen op de volgende pagina visualiseren dit.

Naast bovenstaande aanscherpingen zijn de volgende stedenbouwkundige aspecten gewijzigd.

A) Verbinding oost- centrum: de fietstunnel

Het verbinden van het station met het centrum en het verbinden van de twee stadshelften zijn integraal onderdeel van het stedenbouwkundig plan. Met het Bruisend Hart krijgt het station een tweede volwaardige voorkant en een groene levendige pleinruimte voor de stad en de buurt in 1221. Hoe dit eruit gaat zien, dat werken we uit in een structuurvisie en vervolgens in een stedenbouwkundig plan en een bestemmingplan. Daarbij houden we rekening met een aantrekkelijke entree tot de fietstunnel.

Aan de centrumzijde is dit niet anders. De helling naar de tunnel toe wordt flauwer en breder en omzoomd door groene taluds. Het 'muizengaatje' om de tunnel in te gaan is verleden tijd en de entree naar de fietstunnel nodigt uit om naar oost

te fietsen. Net als de entree van de fietstunnel aan de oostzijde in de toekomst uitnodigt om het centrum te bezoeken.

De toekomstbestendigheid van de fietstunnel zelf is onderzocht. Het fietspad in de bestaande tunnel zijn namelijk aan de smalle kant voor het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Het verbreden van de tunnel is echter zeer kostbaar. Wel is het mogelijk om de beleving van ruimte in de tunnel te vergroten door fietstunnel, reizigersdomein en fietsenstalling optisch met elkaar te verbinden en zo meer een passage te creëren. Concreet betekent dit:

- Een verbinding leggen in materialisatie en inrichting tussen reizigerspassage en fietstunnel en mogelijk tussen Stationsplein en Bruisend Hart;
- De nieuwe fietsenstalling kan op -1 worden gekoppeld aan het reizigersdomein van NS. De wanden van passage en stalling zijn



Ombrières/overkapping



transparant. Hierdoor is er over de gehele lengte van de fietstunnel over en weer zicht. Dit versterkt het gevoel van sociale veiligheid en ruimtelijkheid enorm;

- De entree van de fietsenstalling verdwijnt uit de tunnel waardoor de fysieke veiligheid toeneemt.

B) Aantakking (fietspad op) Kleine Spoorbomen

Het raadsbesluit van 6 mei 2020 tot afsluiting van de Kleine Spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer maakt dat fietsroutes op een andere manier aansluiten dan in het stedenbouwkundig plan was bedacht. De ligging van het tweerichtingen fietspad en de entree van de fietsenstalling aan de westzijde van Schapenkamp en Koninginneweg vragen om een fietsersoversteek over de binnenring.

C) Locatie entree Teleac-garage

Het stedenbouwkundig plan beschreef een nieuwe gecombineerde entree van de garages van het oude GAK gebouw, het Teleac gebouw en het Entrada complex. Dit om een rondje rondom dit complex te voorkomen. De GAK garage is echter niet opnieuw te gebruiken, zoals op 21 april 2021 met het raadsbesluit Krediet Sloop GAK gebouw is vastgelegd. Een gecombineerde entree is daarom niet meer te realiseren.

D) Koninginneweg

De maximale contouren en hoogten van bouwblokken 4, 5, 6 en 7 aan de Koninginneweg zijn nu gevormd op basis van doorzichten, gewenste (beperkte) hoogte en de parkeerstrook. In het stedenbouwkundig plan zat abusievelijk nog een verkeerde weergave van deze hoogtes, welke in het bestemmingsplan van 7 oktober 2020 wel correct zijn verwerkt.

3.2. Parkeren in het Stationsgebied

Het uitgangspunt bij de ontwikkeling is een kloppende parkeersituatie na realisatie, zowel voor het Stationsgebied als ook voor het directe gebied grenzend aan het plangebied. Het toevoegen van parkeerplekken als gevolg van de nieuwbouw voldoet aan de dan vigerende parkeernormen, waarbij de locatie van het gebied, rondom een OV knoop, in ogenschouw is genomen.

Een toevoeging of wijziging van functies in het Stationsgebied mag geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. De raad heeft voor het Stationsgebied in januari 2021 de Notitie Parkeernormering OV-Knooppunten vastgesteld. De huidige parkeernorm in Hilversum blijft hierbij de basis voor de parkeerbalans in het gebied. Onder voorwaarden kan een initiatiefnemer tot maximaal 50% afwijken van het voorgeschreven aantal parkeerplaatsen volgens de norm. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen en andere modaliteiten stimuleren zoals fietsparkeerplekken of deelauto's. Deze maatregelen sluiten aan bij de duurzame ambities voor het Stationsgebied.

De programmatische kaders bepalen het aantal te realiseren parkeerplaatsen in het gebied en hoe de ontsluiting, fasering en beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen is geregeld. Onder de Koninginneweg is een (half) verdiepte parkeergarage gepland voor de gehele ontwikkeling, die in het grootste deel van de verwachte parkeerbehoefte voorziet. Het is aan de ontwikkelende partijen om het noodzakelijke aantal (tijdelijke) parkeerplaatsen te realiseren en eventuele reductie te onderbouwen met mobiliteitsmaatregelen.

4



EEN DUURZAAM STATIONSGEBIED

De gemeente stelt BENG-eisen voor gebouwen en zet in op het vergroenen van het openbaar gebied.

De ambitie om het Stationsgebied zo duurzaam mogelijk te maken is kraakhelder. Om meer grip te krijgen op het begrip duurzaamheid is het onderverdeeld in vijf thema's:

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

Het thema energie heeft betrekking op zaken als de energievraag, opwek van energie en de verwarming en koeling van de gebouwen. Bij klimaatadaptatie draait het om het tegengaan van hittestress en hoe om te gaan met waterberging door het gebied weerbaarder te maken voor extremer weer. Circulariteit draait, naast het hergebruik van grondstoffen en bouwmaterialen, om adaptief bouwen. Ook het goed borgen van informatie bevordert de circulariteit in het bouwproces. Groen gaat in op de rol van beplanting en de versterking van de biodiversiteit in het gebied. Ten slotte is ook het thema gezondheid aan de orde met aspecten als de geluids- en luchtkwaliteit.

De vijf thema's zijn ieder onderverdeeld in twee niveaus: het gebouwniveau en het niveau van de openbare ruimte. De onderverdeling van het begrip duurzaamheid in vijf thema's, in samenhang met het onderscheid tussen het gebouw niveau en de openbare ruimte, kadert de duurzaamheidsopgave voor het Stationsgebied in. Per niveau wordt gesproken over verschillende maatregelen binnen hetzelfde thema. Een voorbeeld hiervan is de waterberging. Zowel op gebouwniveau als in de openbare ruimte worden er maatregelen genomen om voldoende water te bergen. Hiermee ontstaat er een overzicht van de totale duurzaamheidsopgave van het Stationsgebied.

4.1. Hoe verduurzaamt het stationsgebied?

Gebouwen

Om de duurzaamheid in het Stationsgebied te bevorderen worden binnen de vijf thema's verschillende maatregelen genomen op gebouwniveau. Ontwikkelaars dienen zich in de basis te houden aan de vingerende duurzaamheidseisen. Met betrekking tot het thema energie geldt de BENG-norm (Bijna Energie Neutraal Gebouw) waaraan alle nieuwbouw op dit

moment aan moet voldoen.

De toekomstige gebouwen kunnen nog meer bijdragen aan de duurzaamheidsopgave. Verschillende maatregelen dragen bij aan een verbeterde klimaatadaptatie, groen en gezondheid in het gebied, bijvoorbeeld door het aanleggen van groene daken die het hemelwater opvangen en vasthouden. Daarnaast dragen groene gevels bij aan het tegengaan van hittestress in het gebied en biedt het een fijnere en gezondere verblijfsomgeving. Beplanting aan de gevels biedt ook kansen voor bevordering van de biodiversiteit.

Vigerende landelijke kaders zijn er tevens voor circulariteit zoals de transitieagenda en MPG (Milieu Prestatie Gebouw). Deze kaders uiten zich in het Stationsgebied door kansen zoals het hergebruik van bouw materiaal en modulair bouwen waar mogelijk te benutten. Ontwikkende partijen zullen daarnaast worden gestimuleerd en uitgedaagd om zoveel mogelijk natuurinclusief te bouwen.

Openbaar Gebied

Ook in de openbare ruimte kunnen we maatregelen treffen die duurzaamheid bevorderen. Op het gebied van energie zal er in de openbare ruimte vooral een verschuiving naar duurzame mobiliteit merkbaar zijn. De nieuwe bussen zijn elektrisch en er zullen voldoende oplaadpunten voor elektrische (deel)auto's, fietsen en scooters worden gerealiseerd (o.a. in de nieuwe fietsenstalling).

Verder is er in de openbare ruimte met name een grote rol weggelegd voor klimaatadaptatie. Waterberging is daarin de grootste uitdaging gezien het hoogstedelijke karakter van het Stationsgebied, met de aanwezigheid van een grote fietskelder en parkeergarage. Vanwege klimaatverandering en toename van extreme buien zijn de eisen voor hemelwaterwaterberging en het lokaal verwerken (infiltreren) aangescherpt, zowel voor de openbare ruimte als voor particuliere nieuwe ontwikkelingen. Bij de uitvoering van de plannen voor het Stationsgebied wordt daarom een gedegen plan opgesteld voor de omgang met hemelwater in dit hoog stedelijke gebied. Om de overlast van intensieve regenbuien te beperken zetten we in op het snel afvoeren van overtollig hemelwater en het lokaal bergen en infiltreren van het hemelwater

Om het hemelwater efficiënt af te voeren wordt er een nieuw, gescheiden riool systeem aangelegd. Dit verlicht de druk op het huidige rioolstelsel en verkleint de kans op overlast bij hevige regenval doordat hemelwater apart van het vuilwater wordt afgevoerd. Bijkomstig voordeel is dat het regenwater niet meer onnodig gezuiverd wordt. In de omgeving van het Stationsgebied wordt onderzocht hoe een grotere zoetwaterberging kan worden gerealiseerd. Dit onderzoek valt samen met het gemeentelijk water management. Dit valt buiten de scope van het project Stationsgebied. In relatie met het GWP wordt het gesprek gevoerd hoe het project concrete kansen kan benutten met betrekking tot het bergen van hemelwater en welke concrete kansen er liggen voor de waterberging in het gebied. Hierbij wordt ook onderzocht of dit water een rol kan spelen bij het tegengaan van hittestress.

Overige kansen en uitgangspunten voor waterberging in de OR van het Stationsgebied:

- Verharding van het maaiveld zoveel mogelijk beperken. Hemelwater dat op verharding valt dient direct te worden afgevoerd.
- Het overige water dat niet direct kan worden afgevoerd moet tijdelijk in de openbare ruimte worden geborgd op een plaats waar het geen schade veroorzaakt. Een mogelijkheid om dit te doen is het aanbrengen van een wadi voor waterberging, wat bijdraagt aan een aangename omgeving met groen.
- Het aanbrengen van plantenbakken waarin hemelwater kan worden geborgen. Dit water meteen gebruiken als bewatering bij droogte.
- De nieuwe bebouwing wordt niet meer aangesloten op het hemelwaterriool, maar infiltreert het opgevangen hemelwater rechtstreeks in de bodem.
- Het water dat infiltreert in het Stationsgebied oppompen en lokaal hergebruiken om het aanwezige groen in de omgeving te bewateren.

Het aanbrengen van groen draagt naast waterberging bij aan verschillende duurzaamheidsthema's. Zo gaat het hittestress

tegen doordat het de omgeving koelt en zorgt voor voldoende schaduwrijke plekken zodat de bestrating en gebouwen niet teveel hitte opnemen en uitstralen. Tevens heeft groen en beplanting een positief effect op de beleving en gezondheidswaarde. Het draagt namelijk bij aan een betere lucht- en geluidskwaliteit van het gebied.

4.2 De fysieke ruimte is beperkt

Het stedelijke karakter van het gebied biedt enkele uitdagingen voor de duurzaamheidsopgave. Dit kan de hoge duurzaamheidsambitie voor het gebied mogelijk beperken. De geschetste ingrepen en mogelijkheden "concurreren" in een gebied waar de ruimte beperkt is. Voorbeelden hiervan zijn:

- *Daken en gevels:* Hier liggen kansen voor vergroening, energieopwekking en waterberging. Het beeldkwaliteitsplan vraagt om zoveel mogelijk vergroening en andere functies te creëren op de daken. Dit past ook goed bij de ambitie om het gebied te vergroenen en een gezond woonmilieu te creëren. Tegelijkertijd is het goed denkbaar dat de energieprestaties van de nieuwbouw ook afhankelijk zijn van oplossingen op de daken, zoals zonnepanelen. Het ontwerpproces van de gebouwen maakt inzichtelijk wat er mogelijk is. Een plat dak biedt bijvoorbeeld mogelijkheden voor een combinatie van waterberging en energieopwekking. Een schuin dak biedt meer mogelijkheden voor energieopwekking.
- *Ondergrond:* De ruimte in de ondergrond is beperkt door conflicterende belangen. Ten eerste kan de ondergrond gebruikt worden voor een WKO-bodemsysteem voor de verwarming en koeling van de gebouwen. Ten tweede moeten de gebouwen hun eigen hemelwater opvangen. Vaak gebeurt ook dit in de ondergrond of water wordt vastgehouden op de daken. Ten derde wordt onder bouwblokken 2 t/m 7 een ondergrondse stalling gebouwd voor fietsen en auto's. Hierdoor is veel van de ondergrond al vergeven. Tenslotte is er in de ondergrond in het openbaar gebied ruimte nodig voor het aanplanten van groen, voor kabels en leidingen en het nieuwe

gescheiden rioolstelsel. Een eventuele ruimtereservering voor een toekomstige uitbreiding in de vorm van een warmtenet of extra elektriciteitsvraag zet ook druk op de beschikbare ruimte in de ondergrond. Vanwege het momenteel ontbreken van een energiebron om dit warmtenet te voeden, is dit niet in de tekeningen of ramingen voor het Stationsgebied opgenomen. Gezien de belangen en drukte in de ondergrond dient hier een gedegen ontwerp voor worden gemaakt.

4.3 Een reële ambitie op energiegebied

Voor de duurzaamheidsopgave van het Stationsgebied liggen er kansen en uitdagingen. Dit neemt niet weg dat de duurzaamheidsambitie hoog is. In de openbare ruimte staat de gemeente zelf aan het roer om deze ambitie te verwezenlijken. De verduurzaming van de gebouwen wordt samen met de ontwikkelende partijen gerealiseerd. Daarin dienen de ontwikkelende partijen zich aan de minimale duurzaamheidseisen te houden.

Als gemeente beogen wij een hogere duurzaamheidsambitie realiseren maar leggen deze ambitie niet op. De hogere ambitie hopen wij te behalen door bijvoorbeeld in de uitvraag ontwikkelaars te laten scoren door met duurzaamheidsoplossingen te komen die gemeentelijk duurzaamheidsambitie halen of zelfs overtreffen. Hiermee dagen wij de marktpartijen risicoloos uit om een zo hoog mogelijke duurzaamheidsniveau te behalen. Tegelijkertijd dwingen we ontwikkelaars niet tot een zeer kostbare, en daarmee irreële, ontwikkeling door te hoge eisen op te leggen, met mogelijk negatieve financiële consequenties voor de gemeente.

De meeste winst bij de bebouwing ligt bij de energieambitie en de maatregelen die gekoppeld zijn aan dit thema. Alle plannen in het gebied moeten aan de vaak al scherpe minimum eisen voldoen (bouwbesluit), het basisniveau. Het streefniveau is het niveau waarop de gemeente kan/wil inzetten dat meer doet dan dit basisniveau. Uiteraard is er ruimte voor verschillende oplossingen per bouwblok. Hier bovenop zijn kansen geïdentificeerd waarvoor de komende jaren gezocht kan worden naar momentum en partners, om ze te grijpen.

Basis niveau / wettelijk minimum

Voor het thema Energie is er reeds landelijk en lokaal beleid van kracht. Belangrijke kaders zijn:

- Nieuwbouw aardgasvrij;
- BENG (bijna energie neutrale gebouwen) normen;
- Het Klimaatakkoord: zet in op integratie van circulariteit in de milieuprestatie eis;
- Duurzaam Hilversum;
- Coalitieakkoord: klimaat neutrale nieuwbouw bij herontwikkeling;
- Regionale Energie Strategie N. Holland Zuid: Energieopwekking in de stedelijke omgeving is hoge prioriteit;
- Aansluiten op de Hilversumse Energietransitie visie voor de periode 2021-2024.

Deze kaders bieden de minimale eisen en wensen waaraan de gebiedsontwikkeling moet voldoen op het gebied van energie. Momenteel zorgen deze kaders al voor een complexe duurzaamheidsopgave in een hoog binnenstedelijk gebied als het Stationsgebied. Nieuwe eisen en wensen als gevolg van nieuwe kaders kunnen tot een scopewijziging leiden met impact op kosten, tijd en/ of kwaliteit.

Streef niveau

Het gewenste streefniveau van de gemeente Hilversum daagt de ontwikkelende partijen uit om net een stap extra te doen. Hierbij zijn gebouwen met EPC 0 (energieneutraal) het doel. Inzet op dit streefniveau creëert meervoudige waarde. Het maakt een lagere energievraag, lagere woonlasten en minder netverzwaring mogelijk. Tevens biedt een energie neutrale ontwikkeling de ontwikkelaar onderscheidend vermogen en de verwachting is dat kopers meer geld over hebben voor een energie neutrale woning. We dagen de ontwikkelende partijen dan ook uit om met oplossingen te komen om energie neutrale gebouwen te realiseren. Hierbij moet rekening gehouden worden met de beperkte fysieke ruimte en de kosten.

Bovenop het streefniveau kunnen ontwikkelaars zich verder onderscheiden door invulling te geven aan één of meerdere kansen op een nog hoger niveau. Daarmee worden partijen uitgedaagd nog een stap extra te zetten in de energieambitie van de gebouwen. Ook de gemeente kan vanuit

haar duurzaamheidsprogramma in de toekomst besluiten om vooruit te investeren in dit streefniveau of hoger:

- Aanleggen van een warmtenet om omliggende buurten op aan te sluiten. Bij de nieuwe ontwikkeling wordt gestreefd naar energie neutrale woningbouw. Door de hoge warmtevraag, liggen kleinschalige Lage Temperatuur (LT) netten voor de hand. Een kansrijke optie voor de ontwikkeling is een kleinschalige warmte/koude uitwisseling met individuele warmtepompen. Warmtewinning uit de Rioolwaterzuivering of diepe geothermie is ook mogelijk in de toekomst. Indien een ontwikkelaar zich wil onderscheiden kan hij of zij een aanbieding doen door huidige gebiedsopgaves mee te koppelen. Deze optie wordt verder verkend in het programma Energietransitie visie.
- Geluidswerende maatregelen koppelen aan het verduurzamen van omliggende woningen. Voor de omlegging van de centrumring wordt er bij verschillende panden langs de Koninginneweg geluidswerende maatregelen getroffen. Het ligt dan voor de hand om meteen te bekijken of de gevels extra kunnen worden geïsoleerd waarmee de energievraag vermindert. Daarnaast is het ook een optie om deze woningen gelijk aan te sluiten op een warmtenet mocht dit worden aangelegd. Hiermee zijn deze woningen gelijk gereed voor de toekomst.

Het nader onderzoeken van de bovenstaande kansen ligt niet binnen de scope van het Stationsgebied. Wel zal aan de ontwikkelende partijen (risicoloos) gevraagd worden om met slimme duurzaamheidsoplossingen te komen waar mogelijk. Marktpartijen kunnen zo op zoek naar het optimum als het gaat om welke maatregelen het meest bijdragen aan de verduurzaming, afgezet tegen de mogelijk hogere kosten en lagere gebruikerslasten. Daarnaast zal het gesprek gevoerd blijven worden om bovenstaande kansen binnen het Stationsgebied te benutten.

4.4 Focus op duurzaamheid in het Stationsgebied Hilversum

Gezien de schaarse ruimte in het gebied, op de daken en gevels, maar ook in de ondergrond, is het belangrijk slimme keuzes te maken. Het is niet mogelijk om voor ieder gebouw en voor ieder stuk openbare ruimte het optimale te realiseren voor zowel klimaatadaptatie, vergroening, gezondheid en circulariteit. Vanzelfsprekend zullen marktpartijen en ontwerpers uitgedaagd worden om op alle vijf de thema's bij te dragen. Maatwerk is belangrijk, kansen spelen een rol, maar tegelijkertijd zijn er financieel gezien ook beperkingen. De kaart op de volgende pagina illustreert de focus van de gemeente.

Gebouwen

Voor de toekomstige bebouwing wordt gekozen om qua energie in te zetten op de dan geldende wettelijke eisen (nu is dat BENG). Marktpartijen worden serieus uitgedaagd om meer te doen op dit punt waardoor ze zich kunnen onderscheiden, maar strengere randvoorwaarden worden niet opgelegd. Naast deze energieprestatie ligt de focus op gebouwniveau vooral om zoveel mogelijk doelstellingen uit het beeldkwaliteitsplan te realiseren.

Openbaar gebied

Voor het openbaar gebied zijn in het beeldkwaliteitsplan en in het stedenbouwkundig plan de doelstellingen omschreven. Met de in dit hoofdstuk omschreven beperkingen in ruimte (ondergronds en bovengronds) ligt de focus in het openbaar gebied op het zoveel mogelijk vergroenen en ontharden van het gebied. Waterberging is, naast vergroenen, hierbij de belangrijkste doelstelling. Op deze manier ontstaat een Stationsgebied dat de uitdagingen van het veranderende klimaat met vertrouwen tegemoet ziet.

Marktconsultatie

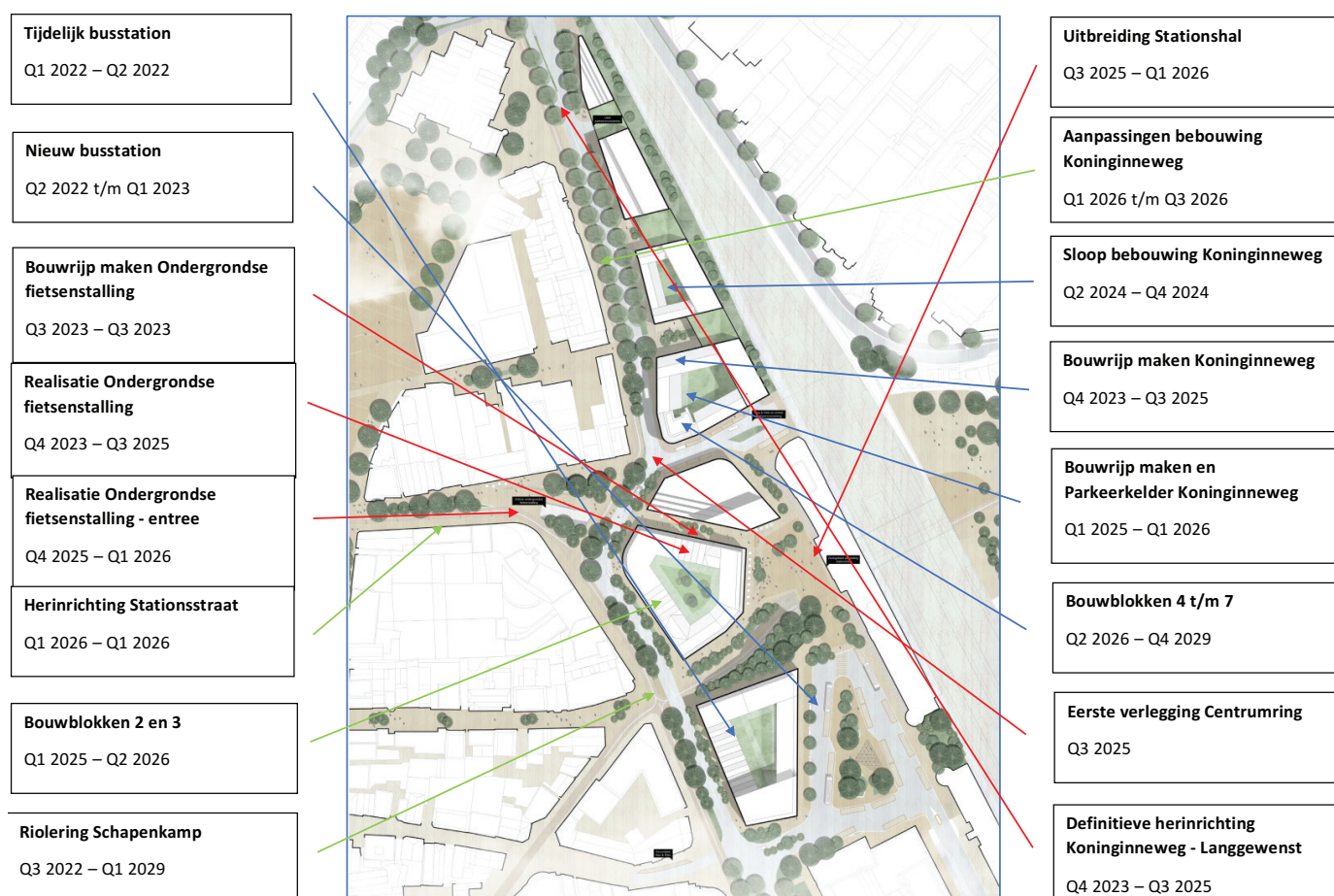
In de voorbereiding op deze uitvoeringsnota zijn er gesprekken gevoerd met verschillende marktpartijen in de vorm van een marktconsultatie. Tijdens deze consultatie is de markt gevraagd of de duurzaamheidsambities voor het gebied realistisch zijn. Daarnaast is er aan de marktpartijen gevraagd welke uitdagingen

zij zien voor de duurzaamheidsopgave en vooral welke kansen zij zien om de duurzaamheidsambitie te realiseren. De belangrijkste conclusies op het gebied van duurzaamheid hieruit zijn:

- Probeer de fasering van de bouwblokken niet teveel op te knippen. De duurzaamheidsambities zijn beter te realiseren wanneer er meerdere gebouwen in één integrale opgave worden ontworpen.
- Het is bouwtechnisch gezien al lastig genoeg in het stationsgebied om aan de BENG-normen te voldoen. Het opleggen van hogere normen maakt de ontwikkeling alleen maar lastiger en complexer en zal gevolgen hebben voor de kosten. Zorg er daarom voor dat er enige flexibiliteit is in de duurzaamheidseisen van de ontwikkeling waarin wel duidelijkheid

is over de ondergrens. Dit geeft de marktpartijen de flexibiliteit om met een eigen visie te komen op de duurzaamheidsambities terwijl de gemeente een ondergrens hanteert om een duurzame ontwikkeling te bewaken.

- Er liggen in het stationsgebied duurzaamheidskansen om de circulariteit te bevorderen. Denk hierbij aan het inzetten van shared spaces, modulair bouwen voor flexibiliteit richting de toekomst en het hanteren van een bewuste materiaalkeuze met oog op duurzaamheid.



5



ONTWIKKELSTRATEGIE

Een slimme strategie die de markt scherpe kaders biedt, maar die flexibel genoeg is om innovatie te stimuleren.

In de eerdere hoofdstukken wordt duidelijk wat de ambities zijn van de gemeente Hilversum voor het Stationsgebied. Het betreft een aantal ingrepen in de openbare ruimte zoals realisatie van een nieuw busstation, het verleggen van de centrumring en het realiseren van een ondergrondse fietsenstalling aan de centrumzijde van het Stationsgebied. Daarnaast wordt een aantal bouwblokken in ontwikkeling gebracht. Hierbij worden private partners gezocht om het bouwprogramma te realiseren. Voor bouwblok 2 en 3 spelen complexe eigendomsverhoudingen een rol vanwege constructieve samenhang met de ondergrondse fietsenstalling. Voor de totale ontwikkeling van het Stationsgebied is een ontwikkelaanpak met een ontwikkelstrategie opgesteld. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste elementen uit deze strategie nader toegelicht.

5.1 Ontwikkellocaties en grondbeleid

Voor de realisatie van nieuw vastgoed in het gebied hanteert de gemeente het principe van actief grondbeleid. Dit houdt in dat de gemeente de regie van de ontwikkeling volledig in handen heeft, en de grondexploitatie uitvoert. De gemeente maakt de gronden die in ontwikkeling worden gebracht, voor eigen rekening en risico bouw- en woonrijp om deze vervolgens uit te geven aan marktpartijen (ontwikkelaars, corporaties etc.). De gemeente kan zich deze rol toe eigenen omdat zij grondpositie heeft binnen het Stationsgebied (blok 1, 2 en 3). Daar waar zij geen grondpositie heeft (blok 4 t/m 7) zal zij gronden verwerven. Wegens de wens om de opgave "verdichten van het programma" en de "verlegging van de Koninginneweg" in eigen beheer in uitvoering te geven, is er uit voorzorg in 2018 voorkeursrecht gevestigd. Met de vaststelling van het bestemmingsplan is dit recht in 2020 bestendig. Zo wordt gestuurd op een integrale benadering van de ontwikkeling aan de Koninginneweg (inclusief parkeergarage). De huidige eigendomsverhoudingen en de ambities voor toekomstige bebouwing resulteren in een logische verdeling van de opgave in deelprojecten en ontwikkellocaties. Het Stationsgebied telt 7 bouwblokken van zuid naar noord. Deze bouwblokken kennen een

ruimtelijke en inhoudelijke samenhang die zich logischerwijs laat opdelen in twee deelgebieden (ontwikkellocaties):

1. Centrum – Stationsplein
2. Centrum – Koninginneweg

Kijkend naar de locatie, footprint en ondergrond is 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 6.

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, zet de gemeente in op i) een dynamisch en aantrekkelijk Stationsgebied, ii) een krachtig OV knooppunt, en iii) een gebied dat de twee stadshelften van Hilversum beter met elkaar verbindt. Met de centrale ambities voor het Stationsgebied in het achterhoofd, is het volgende programma op locatieniveau uitgewerkt:

Locatie	Vastgoed- Exploitatie	Openbaar programma	Funcities
Centrum – Stationsplein	Bouwblokken 1, 2, en 3	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wonen (sociaal) 2. Wonen (middelduur) 3. Wonen (vrije sector) 4. Kantoor 5. Horeca 6. Detailhandel 7. Hotel 8. Onderwijs 9. Overig niet-woonprogramma
Centrum – Koninginneweg	Bouwblokken 4, 5, 6 en 7	<ul style="list-style-type: none"> - Aanpassing Koninginneweg - Half verdiepte of ondergrondse parkeergarage 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wonen (sociaal) 2. Wonen (middelduur) 3. Wonen (vrije sector) 4. Kantoor 5. Overig niet-woonprogramma

Ontwikkellocaties en grondbeleid

In totaal levert dit voor het totale gebied het volgende indicatieve programma op:

Funcie	Inhoud Programma
Wonen	Minimaal 260 en maximaal 325 woningen
Werken	Minimaal 12.550 m ² BVO
Voorzieningen	Horeca met terrassen en detailhandel (beiden beperkt), hotel, congreszalen, vergaderruimte, sportschool, maatschappelijke functies (arts, tandarts, religie en voorgezet, beroeps- of volwassen onderwijs)
Parkeren	Parkeergarage onder bouwblokken 4 t/m 6
Ondergronds fietsparkeren	5.000 plaatsen aan centrumzijde en 1 ^e 24 uur gratis stallen

Programma

5.2 Volgordelijkheid en samenhang

In deze paragraaf wordt de fasering en de planning van de twee deelgebieden behandeld. Vanuit het ontwikkelperspectief zijn een aantal zaken van belang. Er zijn meerdere scenario's onderzocht. De wijze waarop de zeven bouwblokken kunnen worden uitgegeven, met name in welke samenhang en in welke volgordelijkheid de uitgifte kan plaatsvinden levert 6 mogelijke ontwikkelcombinaties op van de twee deelgebieden:

Uit een analyse op verschillende onderdelen volgt dat ontwikkelcombinatie 4: als eerste bouwblokken 2 en 3, vervolgens bouwblokken 4 t/m 7 en als laatste bouwblok 1 de voorkeur verdient en wel om de volgende redenen:

- De wens om snel de ondergrondse fietsenstalling te realiseren maakt het noodzakelijk om de blokken 2 en 3 gezamenlijk en als eerst te ontwikkelen. Dit mede vanwege de constructie en ruimtelijke samenhang tussen de ondergrondse fietsenstalling en de blokken 2 en 3.
- De realisatie van bouwblok 1 is afhankelijk van de ondergrondse fietsenstalling onder blok 2 en 3. De plek waar bouwblok 1 wordt gerealiseerd totdat de definitieve fietsenstalling gereed is, wordt nu gebruikt als tijdelijke fietsenstalling.
- De parkeergarage voor auto's is gepland onder de bouwblokken 4 t/m 6. Dit maakt het logisch en wenselijk dat na blok 2 en 3, allereerst de blokken 4 t/m 6 gerealiseerd worden, en pas als laatste bouwblok 1.
- De voor het gehele gebied te realiseren (half) verdiepte parkeervoorziening maakt het noodzakelijk om de blokken 4 tot en met 6 tegelijk te ontwikkelen. Deze ontwikkeling kan opgepakt worden zodra de gemeente alle grondposities heeft. Om deze grondpositie op termijn wel te verkrijgen is de Wet Voorkeursrecht Gemeenten gevestigd op het nu aanwezige vastgoed, bestemd in het vastgestelde Bestemmingsplan.
- In verband met de directe aansluiting op het stationsgebouw (en de gewenste verbouwingen aan het station) heeft het de voorkeur om het eigendom van de ondergrondse fietsenstalling bij ProRail te houden. Het gevolg hiervan is dat de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling en de ontwikkeling van bouwblokken 2 en 3 als één opdracht op de markt worden gebracht. Na realisatie van de ondergrondse fietsenstalling zal deze al dan niet rechtstreeks aan ProRail worden opgeleverd middels een recht van opstal.

5.3 Marktconsultatie

De gemeente Hilversum heeft middels marktconsultatie met geselecteerde marktpartijen 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;
3. De relevantie en haalbaarheid van de maatregelen circulair en energetisch niveau aanvullend op de landelijke wettelijke verplichting te toetsen.

De voorziene ontwikkelaanpak zoals in 5.2 toegelicht, is voorgelegd aan 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. Tot slot, biedt dit ook weer meer mogelijkheden voor de beoogde duurzaamheidsmaatregelen.

Dit advies heeft als mogelijk gevolg 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. Dit alles betekent dat het definitieve afwegingskader na marktconsultatie er als volgt uitziet: 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 wordt deze keuze indien nodig financieel verwerkt.

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	--

Ontwikkelcombinaties

- + wenselijk
- niet wenselijk
- 0 neutraal
- X niet mogelijk

¹Dura Vermeer, Slokker, Dudok Wonen, Woningcorporatie Het Gooi en Omstreken, De Alliantie.

6



FASERING & PLANNING

Een fasering van het programma gebaseerd op veiligheid, toegankelijkheid, snelheid en financiële randvoorwaarden.

Om de komende jaren georganiseerd te werk te gaan is onderzocht welke volgorde van werkzaamheden logisch is en welke afhankelijkheden er zijn tussen verschillende activiteiten. Een integrale gebiedsontwikkeling binnen de schaarse ruimte van het Stationsgebied vraagt om een goede samenhang tussen werkzaamheden en heldere communicatie hierover. Bij het opstellen van de planning is nadrukkelijk integraal gekeken naar de verschillende scope-onderdelen zoals beschreven in hoofdstuk 2.3.

De capaciteit die voor dit project gevraagd wordt van de diverse gemeentelijke afdelingen (waaronder team V&U) is groot. De plannings zijn opgesteld o.b.v. tijdsramingen die de komende jaren continu gemonitord en geactualiseerd dienen te worden. Met name voorbereidingsactiviteiten kunnen andere doorlooptijden hebben dan momenteel inzichtelijk zijn. Hierbij is de capaciteit van projectteamleden een belangrijke bron van monitoring.

De planning dient als stuurmiddel om het project gestructureerd te laten verlopen, dit houdt ook in dat deze de komende jaren nog gewijzigd kan worden op activiteiten en doorlooptijden als dit in het belang van het project noodzakelijk en zinvol wordt geacht.

In het Stationsgebied werken we de komende jaren met planning en faseringen op drie niveaus:

- Niveau 1: Fasering. Deze geeft op hoofdlijnen de volgorde van het project weer. Hierin zijn grove bandbreedtes opgenomen waarbinnen de werkzaamheden mogelijk zijn.
- Niveau 2: Overall-planning. Hierin zijn alle projectonderdelen opgenomen en per belangrijkste fase gepland en afgestemd op de andere projectonderdelen
- Niveau 3: Detailplanningen. Op dit niveau worden alle activiteiten voor de uitvoering van het deelproject op het gedetailleerd niveau uitgewerkt. Deze plannings worden gedurende het project continu aangevuld en geactualiseerd en gelden als belangrijk stuurmiddel voor de projectteams.

6.1. Fasering: het afwegen van verschillende belangen

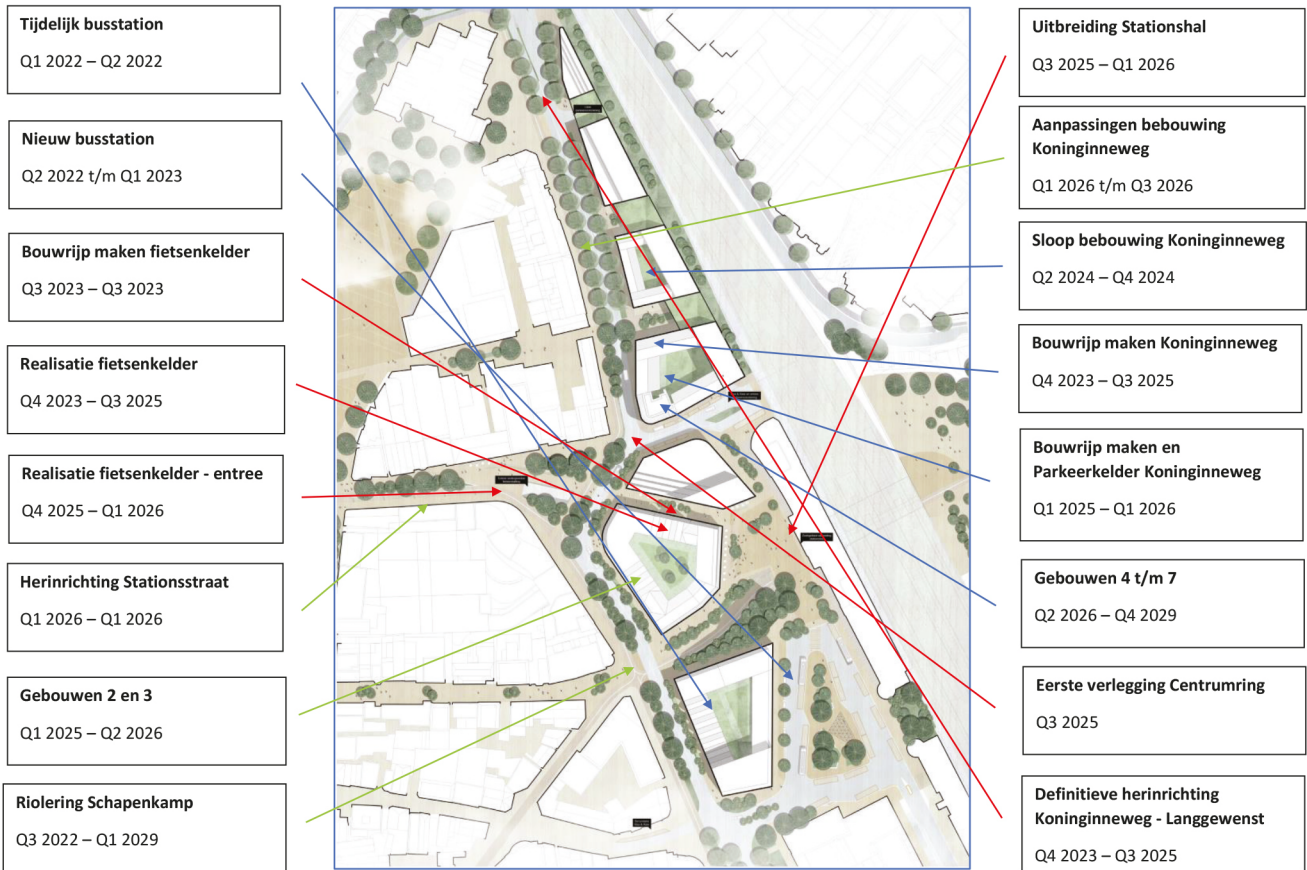
Bij het bepalen van de fasering hebben de volgende aspecten een belangrijke rol gespeeld:

- Veiligheid (voor gebruikers, maar ook voor bouwers);
- Beperking hinder voor omgeving en gebruikers van OV;
- Beperking hinder voor omwonenden;
- Slimme combinaties om (financieel) te optimaliseren;
- Combineren van werkzaamheden met oog op (financiële) voordelen;
- Een vlotte aansluiting op het project HOV-verbinding;
- Werkbare bouwplaatsen en bouw tijden;
- Prioritering van projectambities en relaties met subsidievoorwaarden.

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 bovenstaande aspecten wordt bereikt. Zoveel mogelijk werkzaamheden vinden tegelijkertijd plaats 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. Het gebied blijft tenslotte de komende jaren dienst doen als belangrijk OV-knooppunt. De fasering is terug te vinden in bijlage 4.

6.2. Wat is de planning op hoofdlijnen?

Omdat het Stationsgebied een project is met een lange doorlooptijd, is gekozen voor een fasering op hoofdlijnen. Dit biedt enerzijds structuur en richting voor de lange termijn. Anderzijds biedt dit flexibiliteit die nodig is om keuzes te kunnen maken bij het optreden van onzekerheden en/of het aanpassen van plannen als (markt) omstandigheden dit vragen.



Fasering

6.3 Wat zijn de belangrijkste afwegingen?

Bij de fasering en de planning hebben onderstaande afwegingen en keuzes een bepalende rol gespeeld:

1. Busstation eerst

Om zo vlot mogelijk aan te sluiten op het project HOV in 't Gooi is ervoor gekozen om het nieuwe busstation zo vroeg mogelijk binnen het project te realiseren. Omdat het OV ook tijdens de werkzaamheden in dienst blijft wordt er een tijdelijk busstation gerealiseerd om werkruimte te maken voor de bouw van het nieuwe busstation. Het nieuwe busstation komt op de huidige locatie, waarmee dit goed aansluit op de HOV-verbinding.

2. Een veilige verbinding

Binnen het gebied zijn drie verbindingen voor fietsers en voetgangers om van oost naar centrum en omgekeerd te gaan (de Kleine Spoorbomen, de fietstunnel en de Beatrixtunnel). Op elk moment tijdens de looptijd van het programma zijn twee van de drie verbindingen geopend. Eerst sluiten wij de fietstunnel voor een korte periode gesloten voor de sloopwerkzaamheden op het Stationsplein (GAK-garage). Hierna worden de werkzaamheden aan de Kleine Spoorbomen uitgevoerd. Tot slot wordt na afsluiting van de Kleine Spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer, gewerkt aan de aanpassingen van de fietstunnel.

3. Fietsers en fietsparkeren

In de fasering is er rekening mee gehouden dat veel gebruikers van het station per fiets komen. Op basis van onderzoek naar aantallen en rijrichtingen is in het schuifplan van (tijdelijke) fietsparkeerplaatsen rekening gehouden met een veilige bereikbaarheid daarvan. De belangrijkste consequentie is dat bouwblok 1 later wordt gerealiseerd. Hierdoor wordt een potentieel gemeentelijk financieel voordeel door snellere realisatie niet benut.

4. Scheiding bouwverkeer en regulier verkeer

In de fasering is rekening gehouden met het zoveel mogelijk scheiden van bouw- en overig verkeer. Deze maatregel draagt bij aan de veiligheid van de gebruikers van het gebied, maar kost wel tijd en ruimte.

5. Veilig openen van de fietsenstalling

De keuze om de nieuwe fietsenstalling pas in gebruik te nemen nadat realisatie van de bebouwing erboven is voltooid heeft alles te maken met de veiligheid. Het gebruik van de nieuwe fietsenstalling terwijl het gebouw erboven in aanbouw is, is gevaarlijk. Bijkomend voordeel van deze keuze is dat het verkeer op de binnenring zo min mogelijk hinder ondervindt. De entree van de fietsenstalling wordt namelijk pas gerealiseerd ná het verleggen van de binnenring. Zo vindt er minimale verkeershinder plaats en is er altijd voldoende ruimte is om veilig fietsen te kunnen stallen.

6. Busstation en fietsenstalling gelijktijdig

De fietsenstalling is een grote ingreep in een binnenstedelijke omgeving en vergt een significante voorbereidingstijd. Naast de integratie van de fietsenstalling in haar omgeving, wordt ook de constructie geïntegreerd met twee bouwblokken er bovenop. De voorbereidingstijd die noodzakelijk is loopt parallel aan de werkzaamheden aan het (tijdelijk) busstation. In de fasering van de werkzaamheden is gekozen om de werkzaamheden aan de busstations niet samen te laten vallen in de periode van realisatie van de ondergrondse fietsenstalling.

Ruimte om te parkeren tijdens de bouw

Om de overlast voor gebruikers van het gebied te beperken is nadrukkelijk rekening gehouden met het behouden van voldoende parkeerplekken in de omgeving van het gebied.

7. Volgorde van omleidingen

De entree van de fietsenstalling wordt gerealiseerd op de Stationsstraat. Op deze locatie rijdt nu het autoverkeer op de centrumring. Om de hinder voor het verkeer te beperken is ervoor gekozen de ring in één richting om te leggen over de Koninginneweg (zoals nu ook wel eens gebeurt bij evenementen). Hierbij is rekening gehouden dat de werkzaamheden aan de Kleine Spoorbomen eerst zijn voltooid.

8. Voldoen aan subsidieverplichtingen

Er zijn verschillende subsidies verstrekt ten gunste van het project. Hierbij zijn in bepaalde gevallen tijdseisen meegegeven. Deze zijn verwerkt in de fasering. Een voorbeeld hiervan is de Woningbouwimpuls-subsidie die stelt dat de werkzaamheden in 2023 starten. Dit betreffen de daadwerkelijke werkzaamheden aan de gebouwen zelf.

De fasering is zorgvuldig opgesteld waarbij de verschillende ambities, doelstellingen en beperkingen in acht zijn genomen. Wijzigingen van de fasering zijn nog beperkt mogelijk, vooral omdat onder meerder bouwblokken gezamenlijke ondergrondse garages en stallingen zijn gepland.

7



FINANCIËN

Twee grondexploitaties en zes uitvoeringskredieten zijn nodig om de gemeentelijke ambities in het Stationsgebied te realiseren.

De totale ontwikkeling van het Stationsgebied vraagt om een zeer aanzienlijke investering met duidelijke invloed op de Hilversumse begroting. De gebiedsontwikkeling bestaat uit meerdere type investeringen en daardoor verschillende financiële constructies. Deze constructies vormen samen een businesscase voor het totale gebied. Investeringen in het openbaar gebied en gronduitgiftes aan private partijen die op deze gronden vastgoed realiseren zijn belangrijke pijlers. Voor de gemeente Hilversum betekent de totale ontwikkeling een businesscase bestaande uit gemeentelijke kredieten en grondexploitaties.

7.1. Overwegingen bij kredieten en exploitaties

Ten aanzien van de gemeentelijke kosten is er een belangrijk onderscheid gemaakt tussen kosten ten laste van een grondexploitatie en kosten ten laste van een krediet.

Investeringen (krediet) in zaken die een algemene maatschappelijk waarde vertegenwoordigen (b.v. openbare ruimte of het busstation) worden geactiveerd op de gemeentelijke balans. Het uitgevoerde werk krijgt een (boek)waarde op de balans ter hoogte van de gemaakte kosten voor vervaardiging en daartegenover staat een even hoge schuld op de balans omdat de gemeenten niet over eigen liquide middelen beschikt om deze investeringen mee te financieren. Op de boekwaarde wordt afgeschreven, op de lening wordt afgelost en daarnaast interest betaald. De voornaamste kosten van een investering (krediet) zijn dan ook de kapitaalslasten, zoals rente- en afschrijvingskosten.

Dezelfde kosten maken ten laste van een grondexploitatie kan nadeliger uitpakken.

Gemaakte kosten die een algemeen maatschappelijk nut vertegenwoordigen, worden in een (verlieslatende) grondexploitatie direct voorzien. Een grondexploitatie kan bij afronding van het werk geen boekwaarde achterlaten op het gerealiseerde (b.v. openbare ruimte of busstation).

Bij het bepalen van de verhouding tussen grondexploitaties en de verschillende kredieten is het bovenstaande een belangrijk uitgangspunt. Daar waar het algemeen maatschappelijk nut aantoonbaar is, worden deze kosten zoveel

mogelijk ten laste van kredieten gebracht. Slechts als het nut van de werkzaamheden echt groter is voor de exploitatie van de grond, worden deze kosten ten laste van een grondexploitatie gebracht.

Het basisprincipe voor de te vormen grondexploitaties is dan ook dat zij slechts de gronden leveren voor de verschillende functies en slechts de kosten omvatten die daarvoor noodzakelijk zijn.

De onderstaande aspecten bepalen de verhouding tussen de verschillende kredieten en grondexploitaties:

- Inhoud van het werk
- Ruimtelijke samenhang
- Tijd
- Subsidies

Overzicht van de kredieten en grondexploitaties

De financiële middelen van het project Stationsgebied valt uiteen in 5 kredieten en 2 grondexploitaties:

- Uitvoeringskrediet Busstation
- Uitvoeringskrediet Verwerving Koninginneweg
- Uitvoeringskrediet Ondergrondse Fietsenstalling centrumzijde
- Uitvoeringskrediet Geluidssanering Centrumring
- Uitvoeringskrediet Centrumring
- Grondexploitatie Stationsplein
- Grondexploitatie Koninginneweg

7.2. Welke kredieten en grondexploitaties zijn nodig?

Uitvoeringskrediet Busstation - Benodigd per 2021

Dit krediet omvat alle uitvoeringskosten die noodzakelijk zijn om tot een nieuw busstation te komen. De kosten voor het verleggen van kabels en leidingen, het verplaatsen van de huidige bovengrondse fietsenstalling en het slopen en vullen van de achtergebleven kelder van de voormalige GAK locatie zijn reeds gedekt door een krediet dat door de raad op 21 april 2021

ter beschikking is gesteld en in uitvoering. De resterende kosten hebben vooral betrekking op het tijdelijke en nieuwe busstation en het aanpassen van de inrit van de Teleac-garage. Deze kosten bevatten eveneens een deel van de kosten voor woon- en bouwrijpmaken van het nieuwe bouwblok op de oude GAK-locatie.

Uitvoeringskrediet Verwerving Koninginneweg - Benodigd per 2021

Dit krediet omvat alle verwervingskosten voor het gebied tussen Koninginneweg-Schoolstraat- Stationsstraat en het spoor. Ook kosten voor het beheer en onderhoud van het aangekochte vastgoed en kosten voor de ingehuurde begeleiding inzake de verwerving en/of onteigening zijn onderdeel van dit krediet. Dit krediet voorziet in de aankoopkosten van zowel de gronden als het vastgoed. De totale investering wordt ingebracht in de grondexploitatie Koninginneweg, die geopend wordt als de verwerving is afgerond. De eerste tranche van het krediet is vrijgegeven in 2018, de volgende (en laatste) tranche wordt in 2021 aangevraagd.

Uitvoeringskrediet Ondergrondse Fietsenstalling Centrum - Benodigd per 2023

De aanbesteding voor de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling (ProRail) en bouwblokken 2 en 3 (gemeente) wordt middels gedeeld opdrachtgeverschap in de markt gezet. ProRail zal opdrachtgever zijn voor de ondergrondse fietsenstalling, de gemeente zal opdrachtgever zijn voor de bouwblokken. Er is bij het Rijk een subsidieaanvraag gedaan over de stichtingskosten van de ondergrondse fietsenstalling. Daarnaast zijn voor de realisatie van de fietsenstalling vanuit het bestedingsplan OV fonds een subsidie gereserveerd en vanuit OV SAAL subsidie toegezegd/ beschikt. Het uitvoeringskrediet Ondergrondse Fietsenstalling Centrumzijde dekt het financiële verschil.

Uitvoeringskrediet Geluidssanering Centrumring - Benodigd per 2026

Als gevolg van het verleggen van de centrumring wordt de geluidsbelasting op de panden langs de Koninginneweg en de Schoolstraat hoger. In dit kader is het noodzakelijk dat deze panden hiertegen extra beschermd worden. Dit krediet

omvat alle voorbereidings- en uitvoeringskosten van de extra gevelisolatie die aan deze panden geboden wordt. Dit krediet moet los van het uitvoeringskrediet centrumring geactiveerd worden en is daarom als apart krediet opgevoerd.

Uitvoeringskrediet Centrumring - Benodigd per 2023 / 2028

Als alle bouwplannen gerealiseerd zijn wordt de nieuwe centrumring naar zijn definitieve vorm gebracht. Ten behoeve van de realisatie van de bouwplannen zijn de Schapenkamp en de Koninginneweg al tijdelijk heringericht (op kosten van de twee grondexploitaties), inclusief de aanleg van nieuwe riolering en het verleggen van kabels en leidingen. Dit krediet omvat de kosten om de Koninginneweg, Stationsstraat, Koninginneweg en de Schoolstraat/ Langgewenst conform het definitieve ontwerp in te richten.

Grondexploitatie Stationsplein - Benodigd per 2021

Binnen de grondexploitatie Stationsplein is geld opgenomen voor het gereed maken van de gronden voor de nieuwe ondergrondse fietsenstalling en de bouwblokken 2 en 3 voor ontwikkeling. De kosten die daarvoor opgenomen zijn in de grondexploitatie hebben betrekking op het vrij maken van de te ontwikkelen gronden, het aanleggen van de nieuwe riolering in de tijdelijke inrichting van de Schapenkamp en het verleggen van het fietspad aan deze kant van de interwijk tunnel. De definitieve inrichting is verwerkt in het uitvoeringskrediet Centrumring. De kosten voor aanbesteding van de gronden en de definitieve inrichting van het stationsplein zijn onderdeel van deze grondexploitatie en uiteraard de opbrengsten uit de verkoop van grond ten behoeve van de ontwikkeling van bouwblokken 2 en 3.

Grondexploitatie Koninginneweg- Benodigd per 2025

Vanuit de grondexploitatie Koninginneweg worden de gronden tussen de Koninginneweg en het spoor geschikt gemaakt voor ontwikkeling. De kosten van de aankoop van de gronden en panden worden als boekwaarde ingebracht in deze grondexploitatie. De grondexploitatie voorziet in de sloopkosten van de bebouwing,

grondsanering, aanleggen van nieuwe riolering in en tijdelijke inrichting van de Koninginneweg, inrichting openbare ruimte rond de bouwblokken en de kosten voor de aanbesteding van de bouwgronden. De subsidie Woningbouwimpuls komt geheel ten gunste van deze grondexploitatie (met uitzondering van dat deel dat hoort bij de ontwikkeling van de Korte Noorderweg). De opbrengsten uit de verkoop van grond ten behoeve van de ontwikkeling van bouwblokken 4 t/m 7 en de parkeergarage zijn onderdeel van deze grondexploitatie.

Bouwblok 1 – Benodigd per 2026

Voor de realisatie van bouwblok 1 (het nieuwe bouwblok op de oude GAK locatie) is geen krediet of grondexploitatie nodig. De realisatie van het nieuwe busstation heeft als gevolg dat de grond voor dit bouwblok bouwrijp gemaakt is. (Negatieve) opbrengsten uit verkoop en de bijdrage aan het parkeerfonds worden verrekend met de boekwaarden die op deze grond liggen.

Beheer en exploitatie fietsenstalling

De gemeente, ProRail en NS bespreken momenteel de mogelijke rolverdeling na oplevering van de fietsenstalling. De gedachte is dat de nieuwe stalling via een recht van opstal in eigendom van ProRail komt en dat ProRail het beheer en onderhoud verzorgt. De bestaande stalling onder het station blijft in eigendom van NS Vastgoed. Het beheer en onderhoud van deze stalling werd al uitgevoerd door ProRail en dat blijft zo. De gemeente en ProRail verdelen de kosten in de verhouding 60%/40%. Alleen voor de Tapis Roulant en de het extra compartiment voor scooters zijn de kosten volledig voor de gemeente.

NS exploiteert de bestaande stalling onder het station. Uitgangspunt blijft dat de nieuwe stalling ook door NS in bemenste vorm wordt geëxploiteerd met het eerste 24 uur gratis principe. De ambitie is om dit in de toekomst uit te breiden naar de zelfservice fietsenstalling op het Oosterspoorplein, zodat er één exploitant is voor de fietsenstallingen in het Stationsgebied. De verdeling van kosten tussen de gemeente en NS is hierbij in de verhouding 2/3 om 1/3.

De gemeente Hilversum verzorgt de handhaving van weesfietsen in de openbare ruimte. Over het signaleren en verwijderen van te lang gestalde fietsen in de nieuwe stalling maken gemeente Hilversum en de exploitant van de stalling (NS) nadere afspraken. Om de handhaving efficiënter te organiseren is het de bedoeling om de stalling te voorzien van het signalerings- en monitoringssysteem HBF. Dit zorgt daarnaast voor een betere benutting.

8



COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

Een samenhangende communicatie- en participatieaanpak die gericht is op de grotere lijnen en doelstellingen van het Stationsgebied Hilversum.

Het Stationsgebied ondergaat de komende tien jaar een transformatie van doorgangsgedebied tot visitekaartje van Hilversum. Een langlopend programma met een groot aantal deelprojecten die in het hart van de stad op een beperkte ruimte impact hebben op de omgeving. Dat vraagt om een samenhangende communicatie- en participatieaanpak voor de uitvoering van het programma Stationsgebied Hilversum (2021-2030). Deze richt zich op programmacommunicatie, participatie en stakeholder-/omgevingsmanagement en gebiedsbranding en gebiedscommunicatie. Communicatie en participatie sluiten aan bij de fasering van het programma.

8.1. Communicatie over het Stationsgebied

Communicatie levert een bijdrage aan de ambities van het programma, de programmadoelen en het zichtbaar maken van de doelstellingen en baten van het programma genoemd in hoofdstuk 2 van deze Uitvoeringsnota.

Programmacommunicatie richt zich op de grotere lijnen en doelstellingen van het Stationsgebied Hilversum. Per fase van het programma verschillen de communicatiedoelstellingen. In de planvormingsfase richt deze communicatie zich op participatie en het "branden" van het programma. In de realisatiefase richt communicatie zich op legitimiteit voor nut en noodzaak van veranderingen, het vertellen van het grotere verhaal en het informeren en overzicht geven over de veranderingen in het Stationsgebied. En in de beheerfase richt de communicatie zich op de behaalde resultaten van het programma.

De projectcommunicatie richt zich op concrete projecten en inspanningen (vastgoed en openbare ruimte) en sluit aan bij de fases van de diverse projecten en hun uitvoering. Het programmabureau bewaakt de natuurlijke samenhang tussen beide.

Samenhang Stationsgebied-Centrum & Oost

In oktober 2019 is door de raad het onderzoek naar de verbinding tussen Oost en Centrum vastgesteld. De in dit onderzoek gevraagde

samenhang is omarmd en vraagt ook in de communicatieaanpak aandacht. De ontwikkeling is steeds meer van 'Stationsomgeving' (centrumzijde) naar 'Stationsgebied' (alzijdig) geschoven, waarbij Oost en Centrum in de OV knoop samenkomen. De programmacommunicatie speelt hierop in.

Strategie Communicatie- en Participatie Stationsgebied Hilversum:

Een integrale en samenhangende aanpak door:

- De gebiedscommunicatie te richten op het gehele Stationsgebied en de schaalvergroting te laten zien (Centrum-Station-Oost). Waarbij de verbinding tussen de twee stadshelften goed tot uiting komt;
- Sterke gebiedsbranding: door samen met onze partners een onderscheidend en aansprekend gebiedsmerk neer te zetten dat het gebied en Hilversum op de kaart zet;
- Een aansprekend verhaal waar bewoners, vastgoedpartijen, ondernemers en andere stakeholders in het gebied enthousiast van worden en dat leidt tot begrip voor de overlast van (aankomende) werkzaamheden;
- 1 vlag/paraplu: de communicatie van projecten en inspanningen binnen het programma versterken het positioneringsverhaal en het concept van het totale gebied;
- Betrouwbare Participatie: omgeving en stad goed betrekken, luisteren en terugkoppelen wat er mee gedaan is;
- Bouwen aan vertrouwen met open, eerlijke en creatieve omgevingscommunicatie: we informeren de omgeving tijdig, transparant en duidelijk vanuit één centraal punt en bouwen zo aan kennis en draagvlak;
- Naast eerlijke communicatie over overlast en keuzes, blijft het gebied ook leefbaar tijdens deze lange verbouwing. Er is wat te beleven: bijvoorbeeld door placemaking, programmering, inzet van een online platform, creatieve communicatie met een kwinkslag, gezicht geven aan bouwvakkers, ondernemers en bewoners op bijv. social media (I live here/I work here);
- Belangrijk is het communiceren over de

bijzondere onderdelen van het programma en de mijlpalen/successen. De resultaten zijn bewijsvoering voor de ontwikkelrichting van het Stationsgebied en maken zichtbaar welke waarde het project toevoegt en wat Hilversum er voor terug krijgt;

- De branding en het positioneringsverhaal zijn input voor gebiedsontwikkeling en gebiedsmarketing.

Doelgroepen

De primaire doelgroepen van de communicatie en participatie aanpak zijn (actief) binnen (Regio) Hilversum:

- buurtbewoners, lokale ondernemers, partners in het gebied
- passanten, reizigers, bezoekers uit de regio en rest van Nederland
- belangengroepen
- Hilversummers

Partners kunnen het positioneringsverhaal en creatief concept gebruiken voor de communicatie en marketing richting hun eigen doelgroepen: (nieuwe) bewoners, (internationale) bedrijven, werknemers/talent, en bezoekers. Deze doelgroepen bevinden zich vooral buiten Hilversum, op regionaal en (inter) nationaal niveau. De nadruk ligt op profilering/marketing en is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelpartners zelf, of partijen zoals Hilversum Marketing en gemeente (acquisitie).

Communicatiemiddelen

Bindend element in de programmacommunicatie is een communicatiekalender of communicatieve planner met mijlpalen, boodschap en kanalen/middelen. Deze worden afgestemd op doel, doelgroep, behoefte en fasering van het programma. Onderstaande middelen worden ingezet om Hilversummers te betrekken en te informeren.

Reguliere middelen	Nieuw in te zetten middelen
De huidige website hilversum.nl/stationsgebied (informeren) bouwenaanhilversum.nl (interactief: enquêtes, ideeën ophalen) Digitale nieuwsbrief Stationsgebied Social media: Facebook, Twitter, Instagram Gemeentepagina's in Gooi en Eembode Brieven huis aan huis omwonenden (bewoners en ondernemers) (online)bijeenkomsten Persberichten/ briefings Video's/vlogs wethouder	Nieuwe website Stationsgebied Placemaking Informatiecentrum 3D model Stationsgebied Imago-onderzoek (zie ambitie profilering gebied) Bouwschuttingen/hekken Reclameborden Bouwverzachters omgeving Rondwandeling/podcast Webcams Filmpjes/timelaps

8.2. Participatie en stakeholdermanagement

Gemeente Hilversum streeft naar een optimale samenwerking met haar omgeving: inwoners, bedrijven, organisaties, medeoverheden en intern met collega's. De ambitie van Hilversum is om de omgeving zoveel mogelijk te betrekken en zoveel mogelijk ruimte te geven voor inbreng bij beleid en uitvoering. Op niveau van meedenken of meewerken en soms meebepalen, rekening houdend met bestaande kaders. In de fase van planvorming is de afgelopen vijf jaar veel geparticipeerd en met deze opbrengst is het plan verbeterd.

Participatiedoel Stationsgebied

Het doel van participatie bij de planvorming in het Stationsgebied was een breed gedragen besluit over de invulling van het Stationsgebied, goed doordacht en bediscussieerd. Daarnaast draagt participatie bij aan betere plannen binnen de bestaande en vastgestelde kaders.

Er is de afgelopen vijf jaar veel gesproken met de stad en met belangengroeperingen. Voor het stedenbouwkundig programma van eisen, later het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan en het onderzoek naar de verbinding tussen Oost en Centrum heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden. Vanaf 2016 zijn meerdere sessies met de stad geweest. Bewoners, ondernemers, professionele stakeholders, partners en maatschappelijke organisaties hebben input geleverd en wensen en eisen kenbaar gemaakt. Deze zijn zoveel als mogelijk verwerkt in de plannen en dit heeft op meerdere onderwerpen tot aanzienlijke verbetering van de plannen geleid. Ook de raad is nauw betrokken in de aanloop naar het stedenbouwkundig plan. Van belang is de omgeving en belanghebbenden te blijven meenemen in wat er al gezamenlijk aan uitgangspunten is vastgesteld.

Participatie: van planvorming naar uitvoering

Met deze Uitvoeringsnota wordt de stap gezet van denkwerk en planvorming richting de uitvoering. De aandacht ligt in de komende fase – binnen de kaders van het stedenbouwkundig plan - op de participatie rond:

- de uitwerking van verschillende deelprojecten (zoals de ondergrondse fietsenstalling en

busstation);

- de inrichting van de openbare ruimte/ buitenruimte in verschillende ontwerpen en fasen;
- de vastgoedontwikkeling/ gebouwen (ligt primair bij ontwikkelaars);
- uitvoering.

Participatie is maatwerk bij de uitwerking en inrichting

Participatie en communicatie binnen het project vereisen een goede rode draad met maatwerk per project. Bij het ene project is de ruimte voor participatie groter dan het andere. Waarbij per project/inspanning bekeken wordt wie te betrekken, op welk niveau en hoe. Zodat het hele gebied bijvoorbeeld op de hoogte is van bepaalde veranderingen, maar sommige direct belanghebbenden eerder, directer en uitvoeriger. Omdat het om maatwerk vraagt zal het project gedurende het hele project wensen en eisen ophalen, valideren en monitoren. Zo krijgen we inzicht in de eisen, maar kunnen we later ook terug kijken hoe projecten zijn gerealiseerd. In hoofdstuk 10 van deze nota is het proces nader toegelicht.

Vastgoedontwikkeling en de omgevingswet

Met de invoering van de Omgevingswet per 1/7/2022 verschuift de participatie rond de vastgoedontwikkeling meer bij de ontwikkelaar. Streven is dat deze past binnen de uitgangspunten voor communicatie en participatie van het programma. Dat vereist nauwe afstemming hierover tussen gemeente en ontwikkelaars vooraf en tijdens de bouw. Dat kan bijvoorbeeld door het delen van de communicatie- en participatiestrategie en regulier overleg. In het beeldkwaliteitsplan is het initiatief voor participatie bij de ontwikkelaar neergelegd. De gemeente zal hierin wel faciliteren, bijvoorbeeld met handreikingen en goede voorbeelden.

Uitvoering

De plannen voor het Stationsgebied kennen verschillende fasen van uitvoering. Voor de uitvoering van de plannen in de openbare ruimte is de gemeente verantwoordelijk, hierbij worden de principes van BLVC gevolgd (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).

Er wordt beoordeeld of werkzaamheden tot overlast leiden, wat bouwwerkzaamheden zijn, de tijdstippen zijn van de werkzaamheden en wat de situatie is ten opzichte van de woningen. Deze aandachtspunten krijgt de aannemer mee. Voor grote werkzaamheden zoals de aanleg van het busstation en aanleg van de ondergrondse fietsenstalling overlegt de aannemer een BLVC plan. Ook de bouwer/ontwikkelaar van de bouwblokken zal met kaders van de gemeente een BLVC plan maken. Doel is te komen tot goede afspraken met de omgeving van het project, zodat deze zo min mogelijk hinder ervaart.

Stakeholdermanagement in de praktijk

Het merendeel van de in- en externe stakeholders is goed in beeld. Vanaf 2016 is er al gebouwd aan de relatie met stakeholders in het Stationsgebied. De vastgestelde documenten vormen de kaders voor verdere de ontwikkeling. Uit deze kaders komen een aantal issues die leidend zijn in deze Uitvoeringsnota. We kennen de issues, we luisteren naar de belangen, we behouden de duurzame relatie die we hebben. De ontwikkeling van het Stationsgebied is een ontwikkeling in het hart van de stad. Bereikbaarheid en toegankelijk tijdens de bouw zijn heel belangrijk (zie hiervoor het hoofdstuk planning). Uiteraard ook na realisatie. De verlegging van de centrumring leidt tot andere verkeersstromen, met andere geluideffecten. We hebben hier oog voor en zullen met een persoonlijke aanpak, samen met de bewoners, voorstellen uitwerken en realiseren. Daarnaast geeft verlegging ook voordelen, zo wordt de Stationsstraat autoluw. Als laatste speelt natuurlijk de vergroening en het behouden en ontwikkelen van een aantrekkelijke leefomgeving een rol. Om al deze onderwerpen blijvend te monitoren zijn verschillende vormen van samenwerking met stakeholders bedacht. Onderstaand staan voorbeelden hiervan.

Samenwerkingsoverleg Stationsgebied Hilversum

Voor de uitvoering van alle projecten binnen het programma blijven we in gesprek met al partijen met wie al een duurzame relatie is. Per projectonderdeel worden eisen vastgelegd en wordt het definitief ontwerp voorgelegd aan de raad. Ten behoeve van het ophalen en bespreken van de eisen zijn in 2021 verschillende

overlegstructuren opgezet. Met de professionele stakeholders is de samenwerking geïntensiveerd in een Samenwerkingsoverleg Stationsgebied Hilversum. In dit overleg zitten NS, ProRail, Provincie Noord-Holland, Connexxion/Transdev en de Regio Gooi -en Vechtstreek. Ook het project HOV in 't Gooi, Provincie Utrecht en NS vervangend vervoer participeert hierin. Doel van het overleg is om met deze professionele stakeholders samen te werken op het niveau van meebepalen.

Werkgroep Toegankelijkheid

Er gaat in de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen veel veranderen in de uitvoering en definitieve situatie. Daarom is met verschillende belangenorganisaties een werkgroep Toegankelijkheid opgericht. Doel van het overleg is om de verschillende belangenorganisaties blijvend te laten meedenken en mee weten met de plannen. In deze groep zitten organisaties zoals Senver, RoCov, Rover, Platform Chronisch zieken en gehandicapten, Fietsersbond, VVN, Taxibedrijven, hulpdiensten, KBO, Stichting Centrum Hilversum en Hilversum marketing.

Buren van het Stationsgebied

Verder is het contact geïntensiveerd met de directe "buren" in het Stationsgebied. De bewoners, ondernemers en eigenaren (bv Gooi en Omstreken) aan de Schapenkamp, Stationsstraat, Koninginneweg en Langgewenst hebben allen verschillende belangen in de ontwikkeling van het gebied. Verschillende burens, zoals bewoners en ondernemers van de Schapenkamp en Stationsstraat, zijn betrokken via een werkgroep. Andere burens zoals Gooi- en Omstreken worden 1 op 1 benaderd. Weer andere burens worden aangehaakt via het proces rondom de verwerving of gevelisolatie. De ingeslagen weg na vaststelling van het bestemmingsplan in het najaar 2020 zetten we voort.

9



OMGAAN MET RISICO'S

Grip houden op de kansen en onzekerheden betekent actief sturen op het tijdig in beeld brengen van risico's en weloverwogen acteren.

De ontwikkeling van het Stationsgebied heeft een lange looptijd van planvorming tot realisatie. Het is een complexe ontwikkeling die uit vele losse projecten en ontwikkelingen bestaat. Gedurende de uitvoering kunnen allerlei niet-voorzien, of onverwachte gebeurtenissen optreden. Om grip te houden op de kansen en onzekerheden wordt actief gestuurd op het tijdig in beeld brengen van risico's en het nemen van een overwogen besluit hoe hierop te acteren.

9.1. Risicomanagement

Risicomanagement is een continu proces waarbij we regelmatig een inventarisatie van de risico's maken en beheersmaatregelen kiezen en uitvoeren. Wij evalueren het effect van de beheersmaatregel om daarna het risicodossier te actualiseren of een nieuwe risicoanalyse te voltooien. Een risicoanalyse vindt dus op meerdere momenten binnen het project plaats. Het risicomanagement zoals vormgegeven binnen de ontwikkeling van het Stationsgebied is ingericht om grip te houden en tijdig te kunnen acteren op onzekerheden. Het risicomanagement kent vier belangrijke processtappen die hieronder zijn beschreven.

Inventarisatie

Risicomanagement start met het in kaart brengen van de risico's doormiddel van de RISMAN-methode. De RISMAN-methode kijkt vanuit verschillende invalshoeken (juridisch,

organisatorisch, technisch, ruimtelijk, financieel, maatschappelijk, politiek en duurzaamheid) naar de risico's. Zo wordt elk perspectief belicht. Na het verzamelen van de risico's worden de risico's gekwantificeerd op de kans van optreden en de impact van het risico.

Beheersing

Na het verzamelen en kwantificeren van risico's, is het van belang om te bepalen hoe er op de risico's wordt geacteerd en wie hiervoor verantwoordelijk is. Voor elk risico worden beheersmaatregelen en het eigenaarschap bepaald. In essentie zijn er 4 beheerstrategieën mogelijk om tijdens het project om te gaan met de risico's:

Uitvoering

Na het bepalen van de beheersmaatregelen en het eigenaarschap, is het van belang de uitvoering van de beheersmaatregelen te monitoren. Wij sturen op te nemen beheersmaatregelen en het daadwerkelijk uitvoeren ervan. Het kernteam Stationsgebied is hiervoor verantwoordelijk. Dit is de belangrijkste processtap, om het optreden van risico's te voorkomen.

Evaluatie

Door het uitvoeren van beheersmaatregelen wordt de kans van optreden of de impact van een risico doorgaans lager. Actiehouders kijken in de evaluatiefase of beheersmaatregelen effectief waren en stellen de risico's mogelijk bij.

Vermijden	Hierbij wordt de kans/mogelijkheid van optreden van een bepaald risico opgeheven; we vermijden het risico.
Verminderen	Hierbij proberen wij de oorzaak of het gevolg van het risico te verkleinen. Indien getracht wordt de oorzaak te verkleinen voer je beheersmaatregelen vooraf uit. Bij een gevolggerichte maatregel is het echter zo dat men van tevoren nadenkt over de maatregelen en eventuele voorbereidingen treft, maar dat men de daadwerkelijke maatregel pas treft op het moment dat het risico optreedt.
Overdragen	Overdragen van een risico leidt niet direct tot het wegnemen van het risico, maar wel tot een risicovermindering omdat verwacht of afgesproken wordt dat een andere partij in staat zal zijn het risico te managen of te dragen.
Accepteren	Het accepteren van een risico. Vaak houdt dit in dat je hiervoor extra geld opneemt in je raming of dat je de planning aanpast.

Actualisatie

Risicomanagement is een cyclisch proces. Gedurende een project kunnen risico's verminderen en kunnen er nieuwe risico's optreden. De cyclus wordt daarom meermaals doorlopen om de risico's gedurende het project actueel te houden.

9.2. Het actuele risicodossier in 2021

Voor het Stationsgebied is in januari en februari 2021 een uitgebreide risicoanalyse gedaan. Ook voor de aangrenzende projecten Bruisend Hart en de Kleine Spoorbomen zijn dergelijke analyses uitgevoerd. Daarnaast is een raakvlakken analyse gedaan om ook de verschillende projecten in relatie tot elkaar te bekijken. De top 5 risico's voor het Stationsgebied zijn opgenomen in de Uitvoeringsnota. De overige risico's zijn in het risico dossier opgenomen en financieel verwerkt (Monte Carlo analyse).

De impact van de risico's en de kans van optreden van het risico is gekwantificeerd op een schaal van vijf. Daarnaast is de impact van een risico voor de aspecten geld, tijd, kwaliteit, omgeving, veiligheid en imago bepaald. De totale impact is de som van deze scores. Op basis van de risicoscores ontstaat een 'ranking' van de risico's en kunnen de toprisico's eruit gefilterd worden. Per risico is bepaald welke beheersmaatregelen mogelijk zijn. Vervolgens is het risicodossier vastgesteld en per risico een risico-eigenaar aangewezen.

9.3 Risicomanagement in de uitvoeringsfase

Met het vaststellen van de Uitvoeringsnota gaat het project de uitvoeringsfase in. Het risicodossier wordt verder uitgebreid door beheersmaatregelen en eigenaren te bepalen. Het dossier wordt doorlopend bijgehouden en gemonitord. Als onderdeel van de P&C cyclus wordt het risicodossier minimaal jaarlijks geëvalueerd, geactualiseerd en aan de raad ter bespreking aangeboden.

Voor de belangrijkste risico's zijn inmiddels beheersmaatregelen getroffen.

9.4 Monte Carlo analyse

Voor het stationsgebied is een zogenaamde Monte Carlo simulatie uitgevoerd. Dit is een model dat laat zien hoe de kwantitatieve gevolgen van de geïnventariseerde risico's zich in omvang kunnen ontwikkelen. Het resultaat van de simulatie is de bandbreedte en kansverdeling waarbinnen het totaal van de grondexploitaties en investeringskredieten zich bevindt. Voor alle risico's uit het risicodossier van het Stationsgebied is de minimale en maximale verwachte financiële impact berekend door te kijken naar de kwantificering op geld. Voor de top financiële risico's is de specifieke kwantificering per risico bepaald om tot nauwkeurige berekeningen te komen. De resultaten zijn opgenomen in een vertrouwelijke financiële toelichting.

Top 5 risico's per 1 juni 2021

nr.	Risico	Oorzaak	Gevolg
1	Deelprojecten beïnvloeden/vertragen elkaar	1) Integraliteit van het plan zorgt voor veel afhankelijkheden 2) Planning is gebaseerd op aannames en is nog niet opgesteld met uitvoerende partijen 3) Deelprojecten zijn afhankelijk van elkaar in verschillende projectfasen (ontwerp, contract, uitvoering) 4) Raakvlakken tussen de projectonderdelen zijn onvoldoende in beeld 5) Te weinig speling in de planningen 6) Eis om Schapenkamp in gebruik te houden voor verkeer en het station in gebruik te houden voor gebruikers drukt zwaar op de plannings mogelijkheden 7) Beperkte ruimte om te bouwen en om gebieden als werkterrein uit te geven 8) Vertraging door externe factoren als levertijd. Deze is de laatste periode sterk aan het toenemen en kan dus grote invloed hebben op het halen van de planning. Zeker ook in combinatie met de hoge ambities in materialisatie.	> Vertragingen > Langdurige beeld van 'bouwput' en overlast > Negatieve publiciteit > Extra kosten: claimkosten, projectkosten, kosten van versnellingsmaatregelen, kwijtraken subsidies, minder efficiëntie etc. > Lagere kwaliteit
2	Duurzaamheidsambities moeten een plek krijgen in de beperkte fysieke ruimte van het projectgebied	1) Veel functies in een beperkt gebied (boven en ondergronds) 2) Beperkte ruimte in de ondergrond, Kabels leidngen, energemaatregelen etc. vragen allemaal om ruimte	> Er wordt geen keuze gemaakt of de maatregelen sluiten niet goed op elkaar aan > Duurzaamheid wordt niet integraal meegenomen in de plannen en fasering
3	Planning van initiatieven uit de omgeving sluiten niet goed aan op de planning en fasering van het Stationsgebied	1) Bouwtijd en slooptijd duren allebei al één jaar 2) Afstemming met derde partijen wordt niet intern goed gedeeld 3) Projectleden weten niet hoe de zaken ervoor staan met Silverpoint	> Tegelijkertijd werkzaamheden van derden als van gemeente terwijl er beperkte ruimte is > Wantrouwen tussen Silverpoint en gemeente
4	Er kan kan belofte gedaan worden dat het Nieuwe Busstation gereed is eind 2022	1) De Raming van de geplande werkzaamheden kennen een langere doorlooptijd 2) Risico's met een tijdsconsequentie treden op in de voorbereidings en/of uitvoeringsperiode	> Nieuwe Busstation niet gereed bij aansluiting op het HOV-traject > Impact op de fasering en planning
5	De technische inpasbaarheid van de fietsenkelder-entree blijkt complexer dan inzichtelijk op het moment van verkrijgen uitvoeringskrediet	1) Er is geen totaal beeld van de objecten / K&L in de ondergrond	> Meer werk en kosten door het verleggen van ondergrondse traces

10



PROGRAMMAORGANISATIE

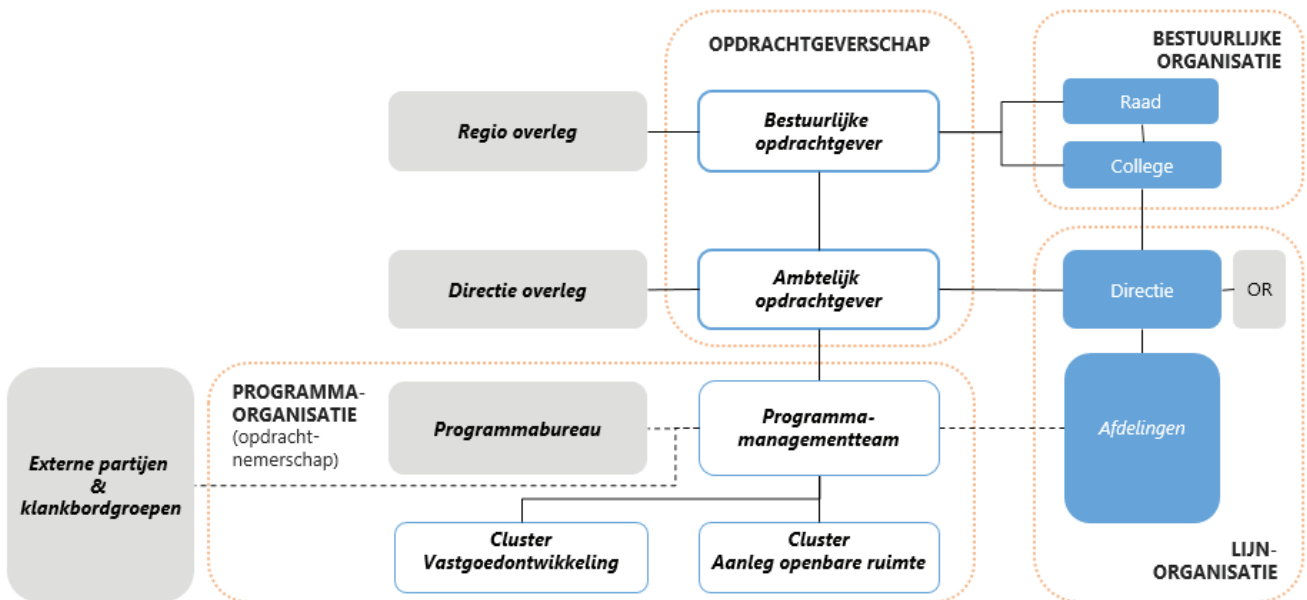
De omvang van de ontwikkeling van het Stationsgebied is groot voor Hilversum. De uitvoering beslaat een klein decennium en daarmee meerdere bestuursperiodes. Dat vraagt om heldere afspraken over rollen, taken en invloed, een sterke centrale aansturing en een organisatie die hier klaar voor is.

De omvang van de ontwikkeling van het Stationsgebied is groot voor Hilversum. De uitvoering beslaat een klein decennium en daarmee meerdere bestuursperiodes. Dat vraagt om heldere afspraken over rollen, taken en invloed, een sterke centrale aansturing en een organisatie die klaar is voor het aankomende werk. Hiermee kunnen we de kwaliteit borgen, die we voor ogen hebben. Kwaliteit in zowel het fysieke resultaat als in het proces om daar te komen. Met als doel om zoveel mogelijk bewoners, bezoekers, ondernemers en partners in 2030 tevreden te laten zijn met ons Stationsgebied.

10.1 Hoe sturen we in het Stationsgebied?

Om de gewenste voortgang te boeken is slagkracht nodig. Dat vereist zowel een organisatie die staat voor haar taak als duidelijkheid wie waarover wanneer gaat. Dat schept helderheid en geeft vertrouwen. Een

heldere aansturing helpt om de samenhang te bewaken en voortgang te boeken in het Stationsgebied. De clusters Vastgoed en Openbare Ruimte hebben één centraal aanspreekpunt voor alle deelprojecten en activiteiten die binnen dat cluster plaatsvinden. De programmaorganisatie bestaat daarnaast uit een programmabureau van specialisten op het gebied van o.a. financiën, omgevingsmanagement, communicatie en planning en het programmamanagementteam Stationsgebied. Hier vindt de dagelijkse aansturing plaats en de integrale samenhang tussen de verschillende activiteiten in het gebied geborgd. Sturing vindt plaats op de centrale doelen en onderliggende ambities zoals in hoofdstuk twee van deze nota verwoord. Onderstaande afbeelding toont de verhoudingen tussen programmaorganisatie, lijnorganisatie en opdrachtgeverschap.



Programmaorganisatie

10.2 Samenwerking en raakvlakken andere programma's

De ontwikkelingen worden binnen de gemeentelijke organisatie continu afgestemd op ambtelijk en bestuurlijk niveau met andere relevante programma's, projecten en ontwikkelingen. Het betreft hier in ieder geval:

- Andere gebiedsontwikkelingen in Hilversum (HOV in 't Gooi, Gebiedsagenda 1221, Arenapark, Mediapark);
- Andere initiatieven en projecten (zoals de transformatie Silverpoint en doorstroming Buitenring Noord, Kleine spoorbomen);
- Andere programma's binnen de gemeente zoals de Omgevingsvisie 2040 waarin ook Mobiliteit2040, Energietransitie, Woonvisie, Groenvisie en Economisch Perspectief samenkomen.

10.3 Rol en bevoegdheid gemeente vanuit het Programma

Met deze Uitvoeringsnota liggen de kaders voor de uitvoering van het Stationsgebied vast en wordt de samenwerking met aangrenzende projecten en activiteiten weergegeven. De gemeente heeft invloed op die activiteiten, waar het haar publiekrechtelijke taken raakt of waar ze privaatrechtelijk eisen kan stellen. Het gaat daarbij om de volgende elementen.

Publiekrechtelijk

- a) Het vigerende bestemmingsplan (oktober 2020)
- b) Het vigerende beeldkwaliteitsplan (oktober 2020)
- c) Beleidsnotitie verlaagde parkeernormen rondom OV Knooppunten (januari 2021)

Na de aanvraag van de omgevingsvergunningen worden de bouwplannen getoetst aan onder andere de bovenstaande kaders. Als de aanvraag past binnen die kaders, wordt de vergunning verleend. Het beeldkwaliteitsplan vervangt de welstandsnota ter plaatse.

Eisen en ontwerpen

Om te komen tot ontwerpen zijn eisen en wensen geformuleerd. Dit zijn eisen en wensen van de gemeentelijke organisatie en eisen van stakeholders. Ze zijn verzameld in een zogenaamd "Klanteis-systeem". Zo wordt de diversiteit aan input ordelijk vastgelegd. Waar mogelijk worden ze meegenomen in de (ontwerpen binnen de) gebiedsontwikkeling. Hierdoor bewaken we continue de kwaliteit. We spreken binnen de systematiek over 'Eisen', maar feitelijk betreft het een set aan zogenaamde TOP-eisen, eisen en wensen. TOP-eisen vloeien rechtstreeks voort uit de doelstelling van het project en zijn al eerder als onderdeel van het stedenbouwkundig plan vastgesteld. Eisen zijn nodig om tot het (functionele) ontwerp te komen. Wensen worden ingebracht door stakeholders en vragen om een afweging. Het project kent circa 100 TOP-eisen en 300 eisen.

Op de ingebrachte eisen en wensen vindt een proces van validatie en honorering plaats. Met de herbevestiging van de eerder vastgestelde TOP-eisen voor een deelgebied het ontwerpproces starten.

Op basis van eerder geformuleerde eisen van Gemeente, Provincie Noord-Holland, Connexxion en andere belanghebbenden is een ontwerp voor het busstation gemaakt (zie bijlage 2). Het ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd.

De supervisor Ruimtelijke Kwaliteit toetst de ontwerpen voor de openbare ruimte en de gebouwen op het niveau van voorlopig ontwerp. Deze kwaliteitstoets vindt plaats vooruitlopend op de behandeling door welstand (gebouwen) en het vaststellen van het definitief ontwerp door de raad (openbare ruimte). Voor de openbare ruimte wordt per deelgebied een definitief ontwerp gemaakt en vastgesteld. Ontwikkelingen aan de westzijde van de Schapenkamp worden getoetst aan de welstandsnota centrum.

nr.	Top eis	Omschrijving
1	Station-centrum	Een goede ruimtelijke en functionele verbinding te maken tussen het station en het centrum (fysiek en visueel)
2	Plek voor ontmoeting en bedrijvigheid	Het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven
3	Kwaliteit staat voorop	Het Stationsplein wordt het visitekaartje van de stad. De openbare ruimte en de nieuwe bebouwing zijn hier representatief en laat Hilversum als Mediastad in het groen van zijn beste kant zien. De ambitie is om in het gebied in elk geval één nieuw rijksmonument te realiseren.
4	Duurzaamheid	Duurzaamheid (Energie, Klimaatadaptatie, Circulariteit, Groen, Gezondheid, Mobiliteit) een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied
5	Zichtbaar maken identiteit	De identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/architectuur, groen, materialisatie, schaal van ruimtes) zichtbaar te maken
6	Duurzame en veilige doorstroming alle verkeer	Een duurzame en veilige doorstroming van alle verkeersdeelnemers en een heldere (herkenbaar, duidelijk en logisch) routing en indeling van de openbare ruimte realiseren.
7	Verzorgde, groen ingetogen ruimte.	In algemene zin is de openbare ruimte in het nieuwe stationsgebied verzorgd, ingetogen en in samenhang met de stedenbouwkundige omgeving. De openbare ruimte is overzichtelijk en daarmee veilig en goed handhaafbaar. In een dynamische omgeving als het stationsgebied is flexibiliteit in gebruik een belangrijke eigenschap. Flexibiliteit staat echter niet gelijk aan vaagheid: het gebruik van de openbare ruimte is in één oogopslag duidelijk. Groen is in Hilversum een essentieel onderdeel van de openbare ruimte.
8	Toegankelijk voor iedereen	Het Stationsplein is toegankelijk voor alle voetgangers (inclusief mindervaliden en blinden en slechtzienden), het is overzichtelijk en veilig. Het gebruik van trappen wordt zoveel mogelijk vermeden en het plein heeft zo min mogelijk obstakels. Vanuit het centrum is het station goed zichtbaar en vanuit het station vormen de pleinwanden een focus richting het centrum. De bezoeker vindt gemakkelijk zijn weg en voelt zich welkom. Het Stationsplein heeft een menselijke maat en een aangenaam klimaat.
9	Fietsen (alle vormen) niet zichtbaar op maaiveld	Fietsen (alle vormen) mogen niet op maaiveld zichtbaar zijn. Er moeten voldoende fietsplekken terug komen, er komen in totaal 7.000 plekken (verdeeld over Oost- en Westzijde).
10	Busstation goed bereikbaar	Busstation is makkelijk en veilig bereikbaar vanaf station, centrum en ondergrondse fietsenstalling (+vice versa)
11	Duurzaam beheer van het ontwerp	Een goed ontwerp is ook duurzaam te beheren. Dat wil zeggen beheer met minimale kosten aan vervanging van materialen en beplanting. Daarom is het beheer van de openbare ruimte een onlosmakelijk onderdeel van de uitwerking naar het definitieve ontwerp van het stationsgebied.
12	Inrichting geeft gevoel van veiligheid	Hoogwaardige inrichting: Publiek toegankelijke ruimte geeft uitstraling van en het gevoel van veiligheid in het Stationsgebied.

Een selectie van de belangrijkste TOP-eisen.

Privaatrechtelijk

Bij de uitgifte van de gronden in het Stationsgebied geeft de gemeente de randvoorwaarden voor de ontwikkeling mee (zie hoofdstuk ontwikkelaanpak). De ontwikkeling gebeurt vervolgens door een (consortium van) marktpartij(en). Zij moeten zich in het geval van het Stationsgebied (naast de reguliere wet- en regelgeving) in de basis houden aan de bovenstaande publiekrechtelijke documenten.

Binnen die kaders kan de gemeente aanvullende eisen stellen voor de ontwikkeling. Na de oplevering van de gebouwen kan de eigenaar van die gebouwen binnen de bovenstaande publiekrechtelijke kaders aanpassingen doen. Kortom: de gemeente kan privaatrechtelijke invloed uitoefenen tot aan het moment van tender voor de uitgifte van gronden en de toetsing van de inschrijvingen. Tot aan de daadwerkelijke uitgifte controleert de gemeente of aan die specifieke uitgiftevoorwaarden wordt voldaan. Daarna vindt toetsing van het opgeleverde bouwwerk alleen nog plaats via de publiekrechtelijke weg: namelijk of het voldoet het aan de afgegeven bouwvergunning.

Informereren raad

De raad wordt op de hoogte gehouden van de inhoudelijke en financiële voortgang van het programma via een jaarlijkse voortgangsrapportage die wordt opgeleverd in het eerste kwartaal. In die voortgangsrapportage wordt naast de verantwoording over het voorbije jaar ook de activiteiten voor het komende jaar geschetst. De voortgang wordt jaarlijks in een Beeldvormende sessie toegelicht, vooruitlopend op de vaststelling van de voortgangsrapportage. Bij afwijkingen wordt de raad ook tussentijds geïnformeerd.

In de kadernota en in de begroting worden daarnaast de uitgaven en inkomsten voor de betreffende jaarschijf en de opvolgende jaren opgenomen alsook de eventuele wijzigingen ten opzichte van de vastgestelde financiën. Het programma loopt zo mee in de jaarlijkse planning & control cyclus van de gemeente.

Inzet

Een programma van deze omvang vraagt om een bijbehorend ambtenarenapparaat, in zowel kwantiteit als kwaliteit. Vanaf 2022 worden de kosten van inzet van de gemeentelijke projecten toegevoegd aan de projectkosten. In het Stationsgebied is daartoe berekend wat naar de huidige verwachting aan inzet nodig is om het programma tot uitvoering te brengen. Daarnaast vereisen verschillende projectonderdelen de inhuur van externe specialistische capaciteit, zoals bijvoorbeeld de begeleiding en uitvoering van geluidswerende maatregelen aan de panden langs de centrumring. Deze kosten worden per jaarschijf verder ingevuld en ondergebracht in de verschillende grondexploitaties en kredieten (zie ook hoofdstuk financiën).

Op deze wijze wordt de raad transparant, voorspelbaar en tijdig geïnformeerd over de voortgang van het programma.



BIJLAGEN

**Bijlage 1:
Geactualiseerde
Stedenbouwkundige plankaart juni 2021**

**Bijlage 2:
Definitief ontwerp busstation juni 2021**

**Bijlage 3:
Ontwikkelaanpak juni 2021**

**Bijlage 4:
Fasering en hoofdlijnen planning 2021**

