

Definitief verslag

Werkgroep Hunkemöller-terrein – gemeente Hilversum – Tecta/Bijont

Teams – 9 maart 2021

Aanwezigen

- Bewoners: Saskia Bons, Dylan Dees, Juliette Krotje, Pieter Meinema, David Niemeijer, Ellen Pienink, Marco Schrijver, Martin Triebels, Ronald van Veen, Rudy Volkerink, (man van) Maaïke Willard
- Gemeente Hilversum: Frances van Kooten en Gijs Savenije
- Tecta: Ruben van der Graaf, Ronald Kiel, Jeroen Meeuwissen en Norbert de la Rive Box
- BijOnt: Darinka Dieperink en Ard Pierink
- Roelofs: Tim Adema
- de Architecten Cie: Andrija Matotan en Erik Vrieling
- Inbo: Mark Lebbink en Guido Wallagh

Bijlagen

1. Visie van de buurt
 2. Reflectie van de buurt op beschouwing Roelofs
 3. Presentatie Roelofs
-

Concept-verslag 27 januari

Het concept-verslag van de vorige werkgroepbijeenkomst is bij de agenda van 9 maart gestuurd. Afgesproken wordt dat wanneer er wijzigingen zijn, deze per mail worden doorgegeven naar Guido Wallagh.

Gespreksonderwerpen

In gezamenlijkheid worden de volgende gespreksonderwerpen benoemd:

1. Visie van de buurt naar aanleiding van eigen verkenningen
2. Eerste reflectie van de buurt op de beschouwing van Roelofs over verkeer, parkeren en ontsluiting
3. Toelichting op beschouwing Roelofs
4. Hoe verder.

1. Visie van de buurt (bijlage 1)

Vanuit de buurt is een nadere verkenning gedaan op de ontwikkeling van het Hunkemöller-terrein. Tevens is uit deze verkenning een 'dashboard' gekomen: indicatoren/onderwerpen die kansen bieden om tot een vergelijk te komen tussen de wensen van de buurt, de haalbaarheid van het plan en de ambities van de gemeente. Deze verkenning en het dashboard zijn inmiddels ook al in voorgesprekken aan de orde gesteld, onder meer in aanwezigheid van wethouder Voorink.

Martin Triebels geeft een presentatie (zie bijlage 1), waarin hij start met het eerste concept-plan van Tecta. Dit eerste concept-plan gaf in de buurt vooral een gevoel van 'vol, erg dicht, eerder van de bestaande buurten afgekeerd dan er naar toe'. In eerdere werkgroepbijeenkomsten is dit al aan de orde gesteld en is ook, mede aan de hand van maquettes, verkend hoe tegemoet gekomen kan worden aan de wensen en belangen van de buurt. Dit is een kwestie van 'verkennen, luisteren, puzzelen', zo stelde Martin Triebels. In deze gesprekken werd voor de buurt ook steeds duidelijker dat de ontwikkeling van het Hunkemöller-terrein niet los gezien kan worden van andere ontwikkelingen in de omgeving. Het is begrijpelijk dat Tecta zich richt op het Hunkemöller-terrein en de buurt ervaart de bereidheid bij Tecta om 'uit te zoomen', maar daar waar het om ontwikkelingen

buiten het terrein gaan, is de gemeente aan zet. Ook deze bereidheid bij de gemeente wordt ervaren in de voorgesprekken.

In de presentatie neemt Martin Triebels iedereen mee in het meer 'lucht, licht en ruimte' bieden. De zoektocht is er om het Hunkemöller-terrein een menselijke maat te geven. Sleutelbegrip hierbij is: woongenoot.

Dit heeft zijn impact op de fsi. In het voorstel van de buurt wordt de fsi berekend op 1,5, hetgeen zo'n 237 woningen kan opleveren. Dat betekent een gemiddelde van zo'n 133 woningen/hectare, terwijl in de Gebiedsagenda uitgegaan wordt van 115 woningen/hectare.

Omdat uit de voorgesprekken met Tecta blijkt dat het plan ook financieel haalbaar moet zijn, is een dashboard ontwikkeld: een methode waarin verschillende indicatoren/onderwerpen voorgesteld worden ter optimalisatie van het terrein. Dit dashboard bestaat uit een groot aantal verschillende indicatoren/onderwerpen, variërend van de 'knop' subsidie voor de onrendabele top (zoals ook wordt verleend door het Rijk bij gebiedsontwikkeling van ov-knooppunten) tot bouwhoogte, wijziging in functies (minder kantoor), omlaag brengen van de parkeernorm (zoals op vele plekken in Nederland heroverwogen wordt). Het dashboard is een methode om met elkaar in gesprek te gaan over een gedeeld plan.

Verder in gesprek over de visie op de buurt

Hoe bepalend is de Gebiedsagenda voor de ontwikkeling van het Hunkemöller-terrein?

Gijs Savenije geeft aan dat de Gebiedsagenda – en dan met name de concrete cijfers die genoemd worden – onderwerp van discussie zijn in de gemeenteraad. Immers, wat blijkt? Nu locaties, zoals het Hunkemöller-terrein, verder uitgewerkt worden, blijkt dat er soms tussen de ambities van de gemeente en de financieel-economische haalbaarheid van plannen spanning ontstaat. Het dashboard dat de buurt ontwikkeld heeft, maakt zeer inzichtelijk om wat voor verschillende onderwerpen het dan kan gaan. Wanneer de voorgestelde knoppen langs gelopen worden, dan verwacht Gijs Savenije dat sommige knoppen meer bespreekbaar zijn dan andere. Dit is uiteraard aan de gemeenteraad, maar om een indicatie te geven:

- Woningbouwprogramma: de verwachting is dat een andere verdeling tussen woningbouwsegmenten (een derde sociale huur, de helft middelduur en het resterende deel vrij) niet politiek haalbaar is. Dit lijkt dan ook een gegeven onder het woningbouwprogramma voor het Hunkemöller-terrein.
- Bouwhoogte: er is veel discussie geweest over de bouwhoogtes in Hilversum en de verwachting is dat deze discussies ook nog wel blijven. Tot op heden houdt het plan van Tecta rekening met de maximale bouwhoogtes. In de voorstellen voor de buurt blijkt dat wanneer de bouwhoogtes op bepaalde plekken nabij het spoor hoger kunnen, dit meer verlichting geeft in andere deel van het plan. De verwachting is dat dit meer dan in het recente verleden bespreekbaar is voor de raad, onder de voorwaarde dat met verhoging van specifieke delen er voor de buurt een haalbaar plan is.
- Parkeernorm: ook in Hilversum worden parkeernormen ter discussie gesteld, daar waar het gaat om gebieden dit goed via openbaar vervoer ontsloten zijn. De aanvankelijke parkeernormen van de gemeente zijn inmiddels al verlaagd mits een ontwikkelaar aan een aantal randvoorwaarden voldoet. De mobiliteitsvisie is in voorbereiding binnen de gemeente, waarin mogelijk deze normen in de nabijheid van openbaar vervoer nog iets lager worden bijgesteld. Dit moet dit en volgend jaar duidelijk worden. Belangrijk is dat er geen negatieve overloop van parkeerdruk in de omgeving ontstaat bij verlaging van parkeernormen. Mogelijk dat deze 'knop' nog meer reductie biedt de komende jaren, maar voorlopig is deze Mobiliteitsvisie er nog niet.
- Groen en verkeer: groen en de impact van verkeer zijn belangrijke bepalers voor het woongenoot. Gijs Savenije verwacht dat ook hiervoor de gemeente open staat om te zoeken naar een voor alle

belangen passende oplossing, maar zoals ook door Martin Triebels al aangegeven, dit zal ook in een breder verband verkend moeten worden.

Het gesprek over de knoppen zal misschien wel eens kunnen betekenen, dat 'niet overal voor een 10 gegaan kan worden, maar ingezet wordt op een 8 plus op het totale plan', aldus Gijs Savenije.

Ruben van der Graaf spreekt, evenals Gijs Savenije, zijn waardering uit voor het dashboard en de gesprekken die nu gaande zijn tussen buurt, gemeente en planinitiatiefnemer. Iedereen probeert, met begrip voor elkaars belangen en standpunten, nader tot elkaar te komen. Het dashboard werkt hierin dubbel: het onderscheidt verschillende onderwerpen en het biedt ook een opening om vervolgens in samenhang te laten zien wat het 'draaien aan een knop' betekent voor het plan, de omgeving en het woongenot. Het voorstel tot het draaien aan de kantoormeters is voor Tecta pijnlijk, maar ziet Tecta wel als een knop waar makkelijker een compromis op te bereiken is om de totale FSI naar beneden te krijgen dan op het verlagen van het woonprogramma. Knoppen als aanpassing van hogere bouwhoogtes in ruil voor groen, situering van het groen parkeernormen ziet Ruben van der Graaf als kansrijker.

Eric Vrieling vult hierop aan. Hem is bekend dat de discussie over bouwhoogtes in Hilversum een complexe is. Hem is ook bekend dat de buurt een oplossing ziet in het iets verhogen van bepaalde bouwhoogtes rond het spoor. In de plannen die tot nu toe zijn gemaakt, is echter nog niet ontworpen aan hogere bouwhoogtes dan 8 verdiepingen. Vanuit zijn vakmanschap ziet hij hier zeker mogelijkheden. Hij zal dit in de komende gesprekken met de supervisor ook verkennen, zeker omdat de buurt hier een mogelijke oplossing in ziet. Het uiteindelijke besluit hierover ligt bij de gemeenteraad.

Martin Triebels geeft aan dat het zoeken naar een balans is, die recht doet aan de buurt, die het plan voor Tecta haalbaar maakt en die een substantiële verbetering van het woongenot oplevert. Nu blijkt dat de Gebiedsagenda, ook op andere locaties, onvoldoende basis biedt, roept dit bij hem wel de vraag op of dit niet breder geagendeerd moet gaan worden.

Gijs Savenije ziet al een concreet aanknopingspunt en dat is de aanstaande herziening van het bestemmingsplan. In dit kaderstellend plan, dat bindend is ook voor de gemeenteraad, zullen verschillende gebiedsoverstijgende onderwerpen terug komen.

2. Eerste reflectie van de buurt op onderzoek Roelofs (bijlage 2)

De buurt heeft zichzelf de volgende vraag gesteld: willen wij de wijk ontlasten of belasten met auto's? Het antwoord hierop is bij voorkeur ontlasten. Hiermee denkt de buurt aan het verleggen van de verkeersontsluiting langs het spoor. Hier gaat de voorkeur naar uit. Maar de buurt denkt ook na over alternatieven, mocht het verleggen van de verkeersontsluiting onhaalbaar zijn voor de gemeente. In de presentatie van Martin Triebels wordt hiervoor oplossing b aangegeven: een oplossing die de verkeersbewegingen en vooral de impact ervan op de leefbaarheid en het woongenot zo minimaal mogelijk houdt.

In oplossing b wordt nagedacht over een combinatie van maatregelen, waaronder herinrichting van de Liebergerweg en Lijsterweg, minder parkeervoorzieningen aan de weg (en mogelijk deels via een extra parkeerplaats achter bestaande bebouwing), mobiliteitsbeperkende maatregelen, maar ook verkennen of de bedrijvigheid elders in de omgeving – en hiermee het vrachtverkeer – verminderd kan worden.

In de voorbereiding van de buurt op het onderzoek van Roelofs ontstonden verschillende vragen. Martin Triebels lichtte deze, aan de hand van een presentatie (zie bijlage 2) toe:

- Roelofs beperkt zich tot het Hunkemöller-terrein, terwijl in de naaste omgeving ook ontwikkelingen – met extra woningbouw – zich zullen voltrekken. Is de focus op alleen het Hunkemöller-terrein niet te beperkend en moet het ‘totaalplaatje van ontwikkelingen’ niet in het onderzoek betrokken worden?
- Roelofs verwijst naar CROW-normen. Voor de buurt is niet duidelijk op welke aspecten deze normen gebaseerd zijn en de buurt heeft de indruk dat verschillende verkeerskundige bureaus met andere normen werken. Kan, via een technische commissie, meer inzicht geboden worden in de normering?
- Momenteel wordt gedacht aan een in- en uitrit aan de oostzijde van het Hunkemöller-terrein voor de parkeervoorziening, omdat hiermee – zoals ook gedacht – verschillende parkeervoorzieningen met elkaar in verband gebracht kunnen worden. Echter, dit is ook precies het meest smalle deel van de weg. Is een andere plek voor de in- en uitrit niet een beter alternatief?
- Zijn er niet alternatieve parkeerplekken te creëren door, zoals in de Geuzenbuurt, een achterterrein hiervoor in te richten? Dit zou al snel zo’n 20 parkeerplaatsen kunnen opleveren op een locatie die door de buurt hiervoor voorzien is.

3. Presentatie Roelofs (bijlage 3)

Tim Adema licht het verkennend onderzoek naar de effecten van de ontwikkeling van het Hunkemöller-terrein op de mobiliteit toe. Hierin onderscheidt hij drie onderwerpen: verkeersgeneratie, verkeersontsluiting en verkeersafwikkeling. Roelofs is uitgegaan van een programma van 307 woningen en 3.000 m² kantoor, wetende dat deze aantallen nog in bespreking zijn. Hij trekt de volgende conclusies:

- Parkeren, berekend op 205 parkeerplaatsen, kan op het Hunkemöller-terrein
- In het verkeersaanbod zal het vrachtverkeer, bij vertrek Hunkemöller, afnemen
- Nieuwe bewoners zullen vooral met de fiets en te voet komen
- De verwachte verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkeling van het Liebergerpark passen ruimschoots in de bestaande wegenstructuur
- De Liebergerweg zou een andere profilering verdienen, passend bij de woonfunctie. Hiermee heeft Roelofs een eerste artist impression gemaakt
- De gemeente werkt aan een verkeersstudie naar alle ontwikkelingen in het gebied, om hier – zoals terecht gesteld door de buurt – niet alleen de focus te leggen op het Hunkemöller-terrein maar ook op de interactie met andere ontwikkelingen en de impact ervan op het verkeer.

Verder in gesprek over de presentatie Roelofs

Kan bij herinrichting van de Liebergerweg niet gekozen worden voor zachtere materialen en kan de snelheid er niet uitgehaald worden?

Dit zijn terechte vragen, aldus Tim Adema. Dit zal in de verdere uitwerking betrokken moeten worden. Met name de snelheid eruit halen door ‘slingers’ in de weg te creëren, is een grote verkeerskundige en stedenbouwkundige ingreep. Eric Vrieling zegt toe dit ook eens voor te leggen aan de supervisor.

Frances van Kooten geeft aan dat de gemeente Hilversum ook onderzoek doet naar een meer ‘auto te gast’-principe op een aantal van de belangrijke verkeersroutes in de wijk, met meer ruimte voor langzaam verkeer (fiets en voetganger).

Gijs Savenije verwacht, zeker als dit tot een plan leidt dat gedragen wordt door de buurt, dat de gemeenteraad open staat om in gesprek te gaan over herinrichting. Maar zoals ook de buurt en Tim Adema gesteld, verkeerskundige veranderingen moeten altijd op verschillende schaalniveaus verkend worden. Herziening van het bestemmingsplan is hier een uitstekende aanleiding voor.

Verwacht wordt dat dit herziene bestemmingsplan ter besluitvorming al wordt voorgelegd aan de raad eind 2021. Hiermee zal meer zekerheid geboden worden richting de buurt.

Als een van de onderzoeken voor de herziening van dit bestemmingsplan is RoyalHaskoningDHV gevraagd een verkeerskundige studie te verrichten, waarvan een eerste concept voorzien is over zo'n vier weken, aldus Frances van Kooten.

4. Hoe verder

Eric Vrieling geeft aan dat de nieuwe inzichten, voortgekomen uit de gesprekken met de buurt, nog niet verwerkt zijn in herziene voorstellen. Ook moeten er nog gesprekken gevoerd worden met de supervisor. Zelf ziet hij kansen om dichter bij elkaar te komen, waardoor het woongenoot, een haalbaar plan en de ambities van de gemeente terug gezien gaan worden. Hiervoor is het belangrijk om zowel per onderwerp/'knop' in te zoomen, als ook weer in samenhang een beeld te creëren wat dit dan zou kunnen opleveren. Zeker ook daar waar het gaat over het verblijfsklimaat van het Hunkemöller-terrein zelf; wat voor sfeer wordt dit, hoe sluit het aan op de bestaande omgeving en de Liebergerweg, hoe verhoudt het zich tot het Spoorpark? In de volgende bijeenkomst, op 30 maart, wil Eric Frieling samen met Buro Lubbers de voortgang voorleggen.

Ruben van der Graaf benadrukt dat het tussentijdse overleg met een delegatie van de werkgroep echt goed werkt en zoveel energie oplevert. Dit tripartite-overleg zal voortgang vinden.

Ruben van der Graaf stelt voor om de werkgroep van de 30^e maart te benutten om de openbare ruimte in samenhang met andere onderwerpen in de werkgroep te bespreken en medio april een meeting te houden met als doel om te kijken of we tot een gezamenlijk verhaal kunnen komen dat breder besproken kan worden in de buurt. Dit laatste sluit nadrukkelijk aan bij de vraag van de buurt. Ard Pierik geeft aan dat voorafgaand aan deze buurtbijeenkomst gedacht wordt aan een informatiekraant, zodat buurtbewoners al vooraf zich hebben kunnen laten informeren.

5. Afspraken

Guido Wallagh vat samen:

- Het vooroverleg tussen een delegatie van de buurt, de gemeente en Tecta is productief. Dit zal worden voortgezet.
 - Een technische bijeenkomst, bijvoorbeeld met dezelfde delegatie uit de buurt, wordt belegd om meer inzicht te krijgen in de CROW-normen.
 - Eric Vrieling heeft nader overleg met de supervisor en zal hier de buurtvoorstellen inbrengen en toetsen
 - Op de 30^e maart vindt de volgende werkgroep plaats met als focus het verblijfsklimaat op het terrein, in samenhang met de andere onderwerpen
 - Medio april vindt een brede buurtbijeenkomst plaats, mogelijk in aanwezigheid van raadsleden, rondom een herzien plan.
-