



Hilversum



Randvoorwaarden Bouwplan Stationsgebied Noord

Inleiding

Het project Stationsgebied Noord kent een lange geschiedenis van planvorming. Hierdoor is deze belangrijke plek in de Stationszone (en de stad) al jaren niet ingevuld. In deze nota worden de randvoorwaarden voor een nieuwe invulling van de plek beschreven: een nieuw bouwplan en aansluitende openbare ruimte. Daarmee is het kader bepaald voor de planvorming en realisatie van het project.

De randvoorwaarden volgen uit het huidig gemeentelijk beleid en een brede visie op de Stationszone. De eerste twee paragrafen gaan hier op in. In de derde paragraaf wordt de visie nader uitgewerkt voor de locatie Stationsplein Noord. De kern van de nota komt in de vierde paragraaf aan bod: het Programma van Eisen voor de locatie. In de laatste paragraaf wordt het proces beschreven, met daarin aandacht voor het participatieniveau.

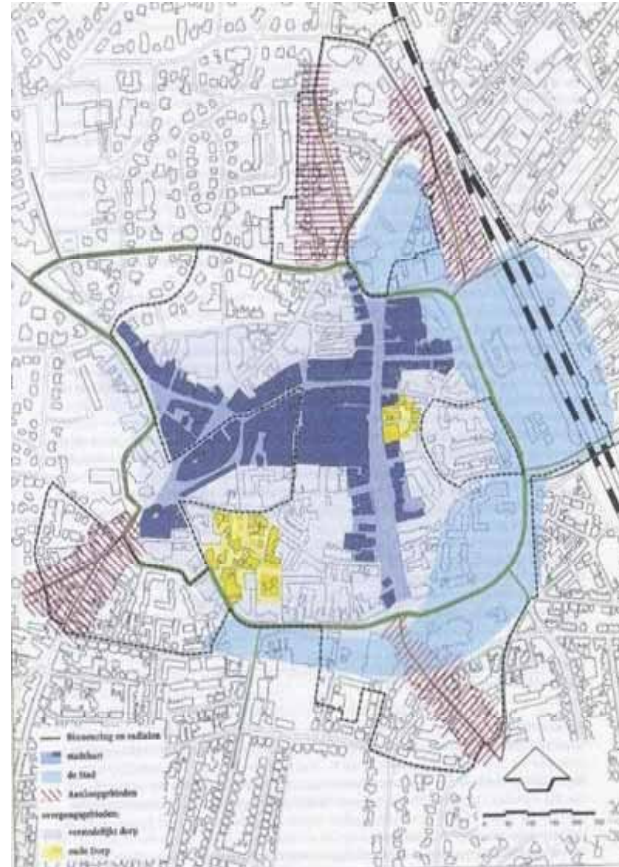
1 Visie op Hilversum, de Stationszone en de locatie

De locatie Stationsplein Noord ligt in de Binnenstad van Hilversum. De ontwikkeling van de locatie staat niet op zich, maar vloeit voort uit de visie op Hilversum en meer specifiek uit de gewenste gebiedsontwikkeling aan de oostzijde van de Binnenstad. (de zone Stad).

1.1 Hilversum: veelzijdige stad

Hilversum is een veelzijdige en groene stad van oude en jonge monumenten, bijzondere architectuur en kent zowel een dorps- als een stedelijk karakter. Landelijk staat Hilversum vooral bekend om haar mediafunctie en de architectuur van Dudok. Stuk voor stuk kenmerken waar Hilversum trots op is en die een belangrijke rol kunnen spelen bij de keuzes voor de invulling van deze locatie (waarover later meer). Hilversum wordt omringd door waardevolle natuurgebieden. De kwaliteit van deze gebieden wordt algemeen erkend en het beleid is er op gericht om deze te behouden en te versterken. Er is in het verleden gekozen om hier niet uit te breiden en om het voor Hilversum noodzakelijke programma binnen de bebouwde kom te realiseren. De noodzakelijke verdichting en grotere bouwhoogtes worden hoofdzakelijk gerealiseerd in het centrum: de Binnenstad. Op die manier kan er in de overige wijken en randen van de stad minder intensief en hoog gebouwd worden. Dit sluit goed aan bij de reeds bestaande en gewenste kwaliteiten van deze wijken en randen.

Met dit beleid worden tevens diverse andere doelstellingen voor Hilversum gerealiseerd. Wonen in de binnenstad is gewild en wordt hiermee gefaciliteerd. Een verdicht centrum biedt daarnaast kansen voor voorzieningen tot nut van het algemeen en leidt tot goede mogelijkheden voor openbaar vervoer (knooppunt bus- en intercystation). Tot slot kan de diversiteit en veelzijdigheid van Hilversum verder worden versterkt door een aantrekkelijke stedelijke spoorzone te realiseren, naast het centrum waar ook het oude dorpskarakter nog duidelijk terug te zien is.



Gewenste functionele en ruimtelijke ontwikkelingen

Deze gebiedsontwikkeling is beschreven in het bestemmingsplan Binnenstad. Hierin is op basis van een ruimtelijke analyse en een beschrijving van de verschillende karakteristieken en kwaliteiten een visie beschreven voor de ontwikkelingen in de verschillende delen van de Binnenstad.

Diversiteit in de Binnenstad

Er wordt in de Binnenstad gestreefd naar het behouden van de verschillende en verrassende plekken en sferen en de diversiteit aan bebouwing. Daartoe zijn verschillende zones onderscheiden, die zijn gebaseerd op het verschil in veranderingstempo van de verschillende gebieden en de eventuele schaa sprongen in die gebieden.

De onderscheiden zones zijn:

- 'het Stadshart'
- 'het oude dorp'
- 'het veranderende dorp'
- 'de Stad'

In het bestemmingsplan is vastgesteld dat het Stationsgebied onderdeel uitmaakt van de zone Stad (op bijgaand kaartje het lichtblauwe gebied). In de bijlage is de beschrijving in hoofdlijnen uit het bestemmingsplan voor het Stationsgebied opgenomen

Zone Stad: schaa sprongen

In de zone 'Stad' wordt er volgens het bestemmingsplan naar gestreefd om de grote schaa sprongen uit het verleden qua bouwvolumes en openbare ruimtes voort te zetten. Dit betekent: grotere functionele eenheden en bebouwing met grotere bouwvolumes en bouwhoogten dan elders in de Binnenstad en met openbare ruimtes van formaat.

Wonen

In 2008 is de Regionale Woonvisie Gooi en Vechtstreek vastgesteld. Daarin wordt onder meer geconcludeerd dat kansen op nieuwbouw ten volle moeten worden benut. Om sociaal en economisch vitaal te blijven en de toename van het aantal huishoudens te kunnen accommoderen zijn de (schaarse) binnenstedelijke locaties voor woningbouw essentieel. Gelegen bij een knooppunt van openbaar vervoer en dichtbij voorzieningen doen zich unieke mogelijkheden voor diverse doelgroepen.

Werken

In mei 2007 is de economische visie vastgesteld. In deze visie zijn media, zorg en toerisme als speerpunten van het economisch beleid benoemd. In een aantal nota's wordt het beleid op deelterreinen uitgewerkt. In de uitwerkingsnota Detailhandel en Horeca wordt prioriteit gelegd bij een verdere versterking van de binnenstad. Dit vanwege het belang van een goed functionerende binnenstad voor de lokale en regionale consument en vanuit toeristisch perspectief. Een logische en aantrekkelijke verbinding tussen station en binnenstad is daarvoor een voorwaarde, zowel ruimtelijk als functioneel. Voor gebruikers van kantoren en bedrijfsruimte geldt dat het huidige aanbod zal worden behouden en waar mogelijk, passend bij de kenmerken van Hilversum en de speerpunten, ingezet wordt op uitbreiding dan wel verbreding van het aanbod.

1.2. De Stationszone

Volgend uit het beleid wordt er in de Stationszone aan diverse projecten gewerkt. De belangrijkste projecten zijn van Noord naar Zuid: Langgewenst, Stationsgebied Noord, Herinrichting openbare ruimte Stationsgebied inclusief de tunnel, herontwikkeling UWV-pand, Stationsgebied Zuid en de Aloysius-locatie. Hoewel ieder project zijn eigen planning en (on)zekerheden kent, zijn de te verwachten ontwikkelingen in beeld gebracht. Hieruit ontstaat een helder beeld van de lange termijn visie op de Stationszone.

Uit de beelden komt een duidelijk stedelijke zone naar voren. Hier worden de meer grootschalige stedelijke functies en grotere functionele eenheden ondergebracht. Dit resulteert in grotere dichtheden, bouwhoogtes en bouwvolumes (Stationsgebied Zuid en Noord, Teleac- en Stationsgebouw, Langgewenst, enz.) dan in de rest van de Binnenstad en met openbare ruimtes van formaat (Langgewenst, Schapenkamp, de Stationspleinen).

De gewenste verdichting zal meer in de hoogte dan in de breedte plaats moeten vinden, zodat in dit gebied ook grotere openbare ruimtes (met ruimte voor groen) kunnen worden gerealiseerd. Tevens ontstaan er dan goede zichtlijnen tussen Schapenkamp en de bebouwing langs het spoor.

De Stationszone is een entree van de stad, een knooppunt van openbaar vervoer en een belangrijke werk- en woonlocatie. De werkfunctie is met name geconcentreerd in de zone evenwijdig aan het spoor en de woonfuncties zullen worden gesitueerd in de zone langs de Schapenkamp. Op de begane grond langs de route Station-Binnenstad zijn commerciële functies (met name detailhandel en horeca) gewenst om de levendigheid en de sociale veiligheid te versterken. Vanzelfsprekend hoort bij dit knooppunt van openbaar vervoer een goede en efficiënte ordening van de verschillende vervoerssoorten. In het stationsgebied is aansluitend aan de stationshal zowel een dynamisch busstation gesitueerd als een plek voor taxi's gecombineerd met het halen en brengen van passagiers ('zoen&zoef').

Met name de fietsers zullen maximaal gefaciliteerd worden. Daartoe is er onder het stationsgebouw een fietsenstalling gesitueerd voor ca.





1700 fietsen met een in- en uitgang aan de fiets-voetgangerstunnel (betaald) en een fietsverhuur (OV-fiets). Aan beide zijden van het station worden daarnaast in totaal 3000 fietsenklemmen gesitueerd op diverse plekken. De belangrijkste looplijn tussen station en binnenstad dient evenwel vrij te blijven van fietsers en fietsklemmen. Indien er in de toekomst nog meer stallingsplekken voor fietsen nodig mochten zijn dan zullen die bij voorkeur in een ondergrondse stalling gerealiseerd moeten worden.

De bebouwing in de Stationszone bestaat uit vier zones:

1. Een zone langs het spoor waar grootschalige, lange, horizontaal gelede (kantoor)gebouwen staan die de lange lijnen van de spoorlijn begeleiden. Hier vormen de gebouwen een grotendeels gesloten wand met bouwhoogten van 20 tot 30 meter.
2. Een zone tussen deze gebouwen en het Schapenkamp. Hier staan diverse hogere vrijstaande, torenvormige gebouwen als bijzondere objecten ('spelers') in een bijzondere openbare ruimte vóór een 'decor' van de 'stationsgebouwen' met doorkijken naar het spoor. Op deze wijze blijft er vanaf de Schapenkamp tussen de nieuwe en hogere gebouwen door een zicht op de gebouwen langs het spoor en dus ook op het stationsgebouw. Deze transparantie is essentieel voor de stedenbouwkundige invulling van het Stationsgebied. Hier variëren de torenvormige gebouwen in hoogte van ca. 30 meter tot maximaal 45 meter.
3. De Schapenkamp als openbare ruimte en verkeersader. Deze heeft een belangrijke functie als onderdeel van de Centrumring en als aan- en afvoerroute voor het openbaar vervoersknooppunt (bussen, taxi's, auto's en fietsen). De Schapenkamp heeft het profiel van een brede laan met groene bermen en bomenrijen.
4. De bebouwing ten westen van de Schapenkamp vormt de ruimtelijke begrenzing van deze brede 'boulevard' en vormt de overgang naar de Binnenstad. De bebouwing is hier een onderdeel van gesloten bouwblokken. De bouwhoogte bedraagt hier ca. 20 meter. Op de hoeken zijn accenten in architectuur en hoogte gewenst, zoals het ca. 33 meter hoge woongebouw op de hoek Schapenkamp-Leeuwenstraat en de toekomstige ontwikkeling op de Aloysius-locatie.





Het noordelijke deel en het zuidelijke deel van de Stationszone hebben ieder een eigen identiteit. Het zuidelijke deel bestaat uit een ensemble woontorens omgeven door groene, semi-openbare tuinen en straalt meer rust uit. Het noordelijke deel heeft veel dynamiek met veel passagiersbewegingen. Dit gebied is druk en levendig met langs de voetgangersloper en fiets- voetgangerstunnel een plein met een terras, kleinschalige detailhandel en horecagelegenheden. Dit dynamische gebied wordt geaccentueerd met een markant gebouw, bestaande uit een 'plint'-bebouwing met hoofdzakelijk horeca en detailhandel op de begane grond, daarboven in beperkte mate overige commerciële ruimtes en daar weer boven een woongebouw in de vorm van een toren.

Aan beide zijden van het station vormen de twee pleinen, het Stationsplein en het Oosterspoorplein, de toegangspleinen van Hilversum. Het groene imago van Hilversum manifesteert zich hier nadrukkelijk door het aanwezig zijn van een flink aantal (forse) bomen. De voetganger komt hier in een aantrekkelijke en overzichtelijke openbare ruimte zonder obstakels, waar het door terrassen en bomen aangenaam is om doorheen te lopen, maar ook om er te verblijven. 's Avonds is dit gebied ruimschoots verlicht in verband met de sociale veiligheid.

Belangrijk onderdeel voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is, dat op deze centrale plek in de stad de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel met daarin een grote fietsenstalling is gekomen tussen het Oosterspoorplein en het Stationsplein, waardoor de barrière van het spoor sterk is verminderd.

1.3 Locatie Stationsgebied Noord

De locatie Stationsgebied Noord is de een belangrijke entree van de stad. Niet alleen de Binnenstad maar ook de stad Hilversum zal zich hier moeten presenteren. Voor deze centrale en zichtbare locatie wordt daarom gevraagd om een "visitekaartje" van en voor Hilversum. Een goed "visitekaartje" sluit aan op de identiteit en het karakter van de stad. Daarbij zullen nog belangrijke keuzes gemaakt moeten worden als een traditioneel of modern vormgegeven gebouw, wel of geen referenties aan de Mediastad of Dudok, de hoeveelheid groen en in welke vorm, enz. Dit zijn essentiële keuzes voor de uitstraling en identiteit

van het gebied. Het is van belang dat de Hilversummers straks trots zullen zijn op hun entree en hun "visitekaartje". Daarom zullen over dit onderwerp Hilversummers ook betrokken gaan worden in dit proces (zie de paragraaf over participatie).

Vast staat dat er op deze plek een gebouw moet komen met een bijzondere allure. Een bijzonder vormgegeven en hoog gebouw als blikvanger markeert hier de Binnenstad op stadsniveau en vergroot de herkenbaarheid en oriëntatie in de Binnenstad en in het stationsgebied. Maar ook een aangenaam ingerichte openbare ruimte van formaat als entree van de stad, een aantrekkelijke ontmoetingsplek, is essentieel voor deze locatie.

Voor de bouwlocatie Stationsgebied Noord zijn volgens het bestemmingsplan Binnenstad de volgende functies toegestaan: woondoeleinden, kantoren, maatschappelijke doeleinden (o.a. sociaal cultureel, educatief, sportief, medisch en recreatief) en uitsluitend op de begane grond: detailhandel, horeca en dienstverlening.

Er wordt op deze plek gevraagd om een gemengd programma, waarbij het accent op woningen ligt. Deze binnenstedelijke locatie dicht bij voorzieningen en openbaar vervoer leent zich bij uitstek voor invulling met een hoogwaardige woonfunctie. Met name voor één- en twee persoonshuishoudens (zonder kinderen), in alle leeftijdsklassen. Gedacht kan worden aan appartementen voor (vitale) 'comfortzoekende' senioren of voor 'footloose' stellen in de carriërefase. De locatie leent zich met name voor de realisatie van 'topappartementen', al hebben de eerste lagen boven de plint daarbij iets minder potentie dan de hogere lagen.

Volgens de gemeentelijke Woonvisie moet tevens tenminste 37 % van het aantal woningen bestaan uit de categorie betaalbaar. Dat betekent een huurprijs tot maximaal € 528,- (prijsspeel 1 juli 2008) of een maximum vrij op naam prijs tot € 200.000,-.

Het streven is dat de bovenbouw wordt ingevuld met woningen, en dat zich in de onderbouw detailhandel en horeca en eventueel overige (commerciële) voorzieningen vestigen (hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan fitness, een kinderdagopvang, maar ook kleinschalige creatieve bedrijfsunits bijvoorbeeld werkzaam in de media). Hierdoor kan langs de loop- en fietsroute Station-Binnenstad en in de

pleinruimte die ontstaat tussen het UWV-pand en de nieuwe bebouwing, een aantrekkelijk gebied ontstaan, waar het prettig is om met elkaar af te spreken, een snelle boodschap te doen, maar ook om iets langer te verblijven. Deze functies zijn van groot belang voor de sociale veiligheid in dit gebied.

Mits passend bij de schaal en het karakter van het gebied kunnen ook groene elementen zoals daktuinen of begroeide wanden worden toegepast om het groene karakter te versterken.

Om van het Stationsplein een aangename en ruime verblijfsruimte te maken dient er tussen het UWV-pand en de nieuwe bebouwing voldoende ruimte te komen. Voor de inrichting wordt gedacht aan een terrasfunctie, een paar bankjes en natuurlijk bomen. Essentieel is dat in de 'plint' (de begane grond) van zowel de nieuwbouw, maar ook in die van het UWV-pand, functies komen die zorgen voor voldoende levendigheid, 'reuring', in dit gebied. Ook na 18 uur in verband met de sociale veiligheid en levendigheid.



2 Programma van eisen / randvoorwaarden

De visie leidt tot het volgende programma van eisen voor het bouwplan en de openbare ruimte. In ieder geval geldt dat het bouwplan moet voldoen aan de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan Binnenstad.

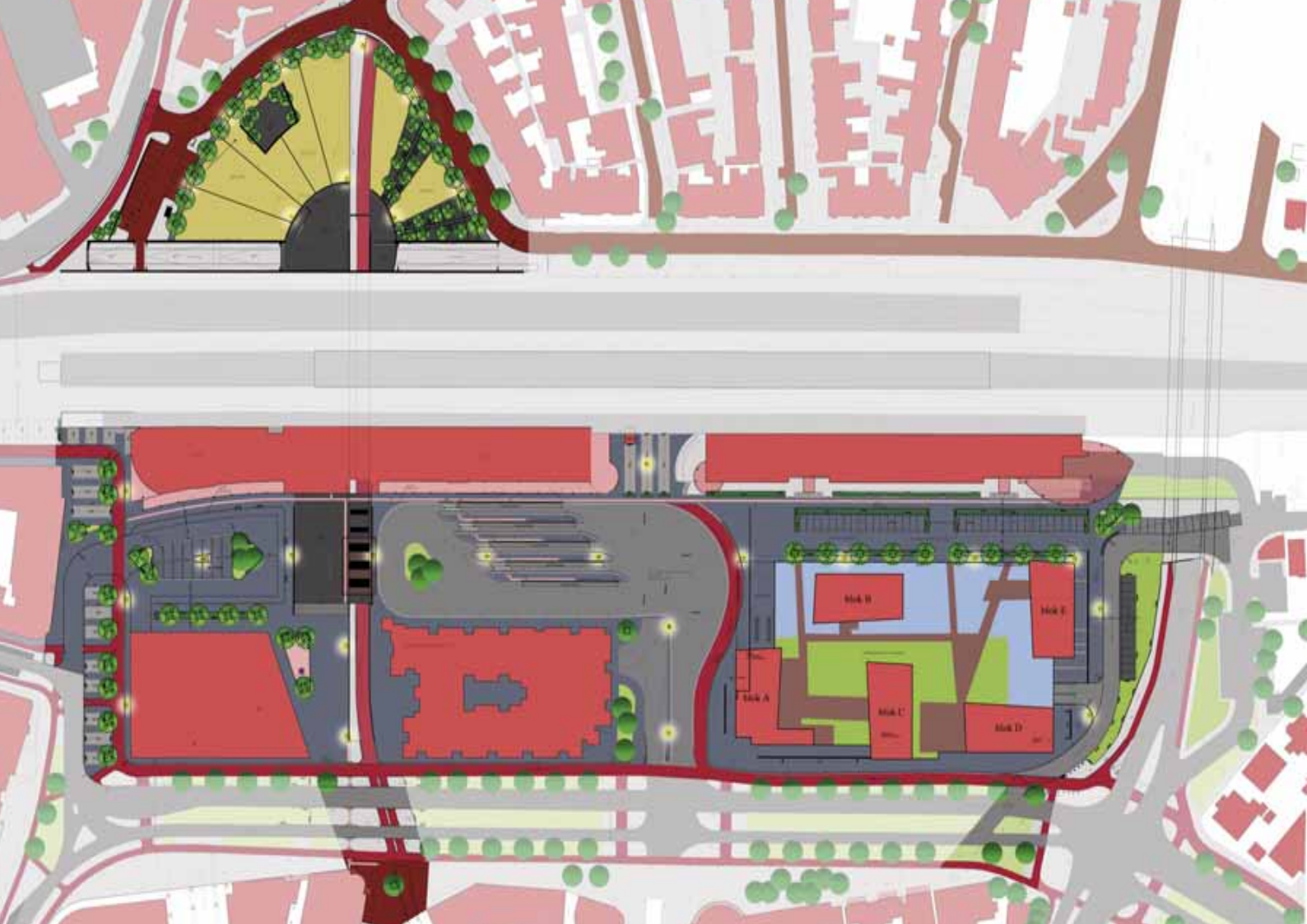
Stedenbouw / Architectuur

- Het gebouw dient de dynamische plek en de entreefunctie van Hilversum te benadrukken door middel van een markante uitstraling.
- Het gebouw, zowel de onderbouw als de woontoren, dient alzijdig te zijn vormgegeven, dus zonder achterkanten.
- Gelet op de gewenste verblijfsfunctie tussen de nieuwe bebouwing en het UWV-pand en het tracé van de langzaamverkeers-tunnel dient er minimaal een afstand te zijn van 25 meter tussen de nieuwe bebouwing en de tunnel. Tussen de nieuwbouw en UWV-pand ontstaat dan een ruimte van ca. 40 meter.
- In verband met de gewenste transparantie tussen Schapenkamp en Stationsgebouw dient het gebouw een niet te volumineuze en massale uitstraling te hebben. Dat wil zeggen dat voor de onderbouw van de toren een maximale 'footprint' van 1.200 m² b.v.o. per verdieping geldt tot een maximale bouwhoogte van 12 meter. Het totaal aantal vierkante meters b.v.o. van de onderbouw mag niet meer bedragen dan 2.400. Voor de bovenbouw (vanaf 12 meter) geldt een maximale 'footprint' van 400 m² b.v.o. per verdieping tot een maximale bouwhoogte van 45 meter. De bovenbouw is daarmee qua oppervlak en afmeting gerelateerd aan de woontorens die in het zuidelijke stationsgebied worden gerealiseerd.
- De bebouwing dient zo gesitueerd te worden dat er niet alleen vanaf de Schapenkamp/ Leeuwenstraat, maar ook vanuit de Stationsstraat voldoende zicht blijft op het Stationsgebouw.

- De entree van de ondergrondse parkeervoorziening dient gelegen te zijn aan de zijde van de Stationsstraat nabij de taxibus.
- De ondergrondse parkeergarage en een eventuele ondergrondse fietsenstalling mag buiten de contouren van het gebouw worden gesitueerd., maar mag (met uitzondering van de in-, uitgang) niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg.
- Voor nadere randvoorwaarden ten aanzien van de architectuur en uitstraling van dit bijzondere gebouw en de openbare ruimte is de bevolking van Hilversum om advies gevraagd. De adviezen op de pagina's 11 tot en met 13 uit het Advies Architectuur Stationstoren Hilversum zijn integraal overgenomen en vormen daarmee een belangrijk onderdeel van de randvoorwaarden ten aanzien van het plan.

Programma

- Het gebouw heeft een gemengd programma, met een accent op woningen in de hoogbouw en commerciële functies in de onderbouw. Om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen en onzekerheden zijn de randvoorwaarden ten aanzien van het programma flexibel opgesteld.
- Er dienen minimaal 30 woningen gerealiseerd te worden. Voor het gewenste programma wordt onderscheid gemaakt tussen kelder, begane grond, rest onderbouw en hoogbouw.
- Tenminste 37 % van het aantal woningen dient te bestaan uit de categorie sociale (of goedkope) woningbouw. Dat betekent een huurprijs tot maximaal 528,- (prijspeil 1 juli 2008) of een maximum vrij op naam prijs tot 200.000,-.
- Begane grond: hoofdzakelijk commerciële en dienstverlenende functies (met name kleinschalige detailhandel en horeca) die de route Station-Binnenstad begeleiden en levendigheid geven aan het Stationsplein. Woningen zijn niet toegestaan.
- Rest onderbouw: Hier kunnen andere commerciële of maatschappelijke functies worden ondergebracht, bijvoorbeeld startende (creatieve) bedrijvigheid, fitness of kinderdagopvang. Maar ook woningen zijn mogelijk. Detailhandel en dienstverlening zijn niet toegestaan.
- Hoogbouw: uitsluitend wonen in de vorm van een toren. Tot 18



meter bouwhoogte zijn eventueel ook andere functies toegestaan, uitgezonderd detailhandel en dienstverlening.

- Kelder: een parkeergarage voor auto's, bergingen en eventueel een fietsenstalling. Voor het aantal parkeerplaatsen gelden de volgende parkeernormen:
 - o Voor de functies kantoren, winkels, horecabedrijven en/of andere bedrijven geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² b.v.o (parkeernorm conform bestemmingsplan).
 - o Voor alle overige functies gelden de parkeernormen uit de geldende Bouwverordening Hilversum.
- Het parkeren wordt geheel ondergronds opgelost. Voorkeur heeft een parkeeroplossing binnen de grenzen van de bestemmingsplangrens, maar ook in de aangrenzende percelen mag een ondergrondse gebouwde parkeervoorziening gerealiseerd worden. Er dient rekening gehouden te worden met de ligging van de kabels en leidingen en in het bijzonder met de persleiding. Ter hoogte van de persleiding mag niet dieper dan 6 meter gebouwd worden

Openbare ruimte

- De kwaliteit van de openbare ruimte is passend bij de ambitie en uitstraling van het gebouw: de kwaliteit van de architectuur en de openbare ruimte gaan hand in hand. De inrichting van de openbare ruimte leidt tot een kwalitatief goed verblijfsklimaat en sluit daarbij naadloos aan op de bestaande plannen zoals vastgesteld in het definitief ontwerp openbare ruimte Stationsgebied (zie onderstaand). Daarmee is een belangrijk kader gesteld voor het ontwerp.

Definitief ontwerp openbare ruimte

Stationsgebied

- Het gebouw dient ruim in zijn omgeving te staan, dus er dient voldoende (openbare) ruimte om het gebouw heen te zijn.

De voetganger krijgt hier een aangename en obstakelvrije route richting Binnenstad. Langs de fiets- voetgangerstunnel dient een ruime looproute over te blijven tussen Station en de Leeuwenstraat (Binnenstad) met ruimte voor bomen en een klein terras. Aan de zijde van de Schapenkamp en de Stationsstraat dienen ruime trottoirs over te blijven van minimaal 6 meter.

- Bij de bouw van een parkeerkelder dient rekening te worden gehouden met de beschikbaarheid van 12 m³ grond per boom met een minimale diepte van 1,5 m.
- Bij de inrichting moet worden gekeken of hier voorzieningen kunnen worden aangebracht om hier kleine evenementen te organiseren. Te denken valt dan bijvoorbeeld aan een podium.
- In de stationszone worden de fietsenklemmen verspreid over zowel het Oosterspoorplein als op verschillende plekken aan de 'Binnenstads'-zijde. De meeste fietsklemmen worden gesitueerd in de Stationsstraat tegenover de Koninginneweg en langs het spoor tussen de 'kleine spoorbomen' en de voormalige 'grote spoorbomen'. Indien in de toekomst nog meer fietsenstallingsplekken nodig mochten zijn, dan is uitbreiding gelet op de kwaliteit van de openbare ruimte alleen nog te realiseren in een ondergrondse fietsenstalling.
- Voor het bevoorraden van de winkelunits dient een plek in de openbare ruimte te worden gereserveerd voor opstelruimte bevoorrading. De plek is afhankelijk van het ontwerp en de ligging van een eventuele expeditiegang in het gebouw zelf.
- Ook voor de uitstraling en sfeer van de openbare ruimte worden de randvoorwaarden verder uitgewerkt na een participatietraject met de Hilversummers (op dezelfde wijze als voor de architectuur). Te denken valt aan voorwaarden over de groene uitstraling (extra bomen, daktuinen en/of groene wanden), terrasfuncties en banken, etc.

Duurzaamheid

- Het gebouw scoort hoog op het gebied van duurzaamheid; het is energiezuinig. Het wordt energiebewust ontworpen waardoor het verbruik omlaag gaat en wooncomfort voor de toekomstige

bewoner wordt verhoogd.

- De ambitie voor het energieverbruik is hoog: er geldt een maximale EPC-norm van 0,6 en voor de appartementen geldt het A-label.
- De appartementen zijn levensloopbestendig door flexibele plattegronden.
- Er wordt FSC-hout toegepast.
- Naast een energiebewuste houding, wordt er steeds meer geëist op het gebied van wooncomfort. Een WarmteKoude Opslag(WKO)-systeem biedt naast allerlei energievoordelen, ook veel wooncomfort. Er wordt gestreefd naar een WKO-systeem.
- Ook voor de onderwerpen bodem, grondwater, water, geluid- en luchtkwaliteit en overige milieuaspecten gelden (technische) randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn opgenomen in bijlage 1.

3. Participatie en communicatie

Het stationsgebied is een belangrijke locatie, van belang voor de hele stad. De gemeente vindt het belangrijk dat inwoners van Hilversum bij het plan betrokken worden. Het is alleen de vraag in welke mate en op welke wijze. Omdat er geen bestemmingsplanprocedure doorlopen hoeft te worden, zou er (strikt formeel gezien) geen enkele vorm van participatie voor dit plan noodzakelijk zijn. Toch is er nadrukkelijk gekozen voor een serieuze rol van de Hilversummers, zij het binnen een vooraf afgebakend kader.

De gemeente heeft er voor gekozen om eerst zelf de randvoorwaarden en het plan van aanpak vast te stellen. Daarna is de participatie gestart ten aanzien van de uitstraling en verschijningsvorm van het gebouw en de openbare ruimte. Ten aanzien van deze onderwerpen hebben de Hilversummers een zeer belangrijke adviserende rol.

Het is van belang om de participatiedoelstellingen en het –niveau te bepalen, om vervolgens de werkwijze en verantwoordelijkheden vast te stellen. Daarbij wordt aangesloten op het advies van de werkgroep Participatie bij bouwprojecten en het processchema Projectmatig Werken Locatieontwikkeling. Eén van de aanbevelingen van de werkgroep is om de start van een proces goed te doordenken en enkele werkprincipes vast te leggen. In deze paragraaf worden de diverse aspecten en de aanpak beschreven.

Doel: draagvlak en verbetering bouwplan

Het doel van het participatietraject is tweeledig:

1. draagvlak creëren voor het bouwplan
2. benutten van de ervaring en deskundigheid van bewoners ter verbetering van het bouwplan.

De Hilversummers moeten trots zijn op het nieuwe ‘visitekaartje’ van de stad. Het participatietraject richt zich daarom op het inventariseren van ervaringen, meningen en nieuwe ideeën van de inwoners. Mogelijk komen er ook vernieuwende oplossingen naar voren die de kwaliteit van het bouwplan verhogen.

Doelgroep: alle geïnteresseerde Hilversummers

Het stationsgebied is een centrale plek in de stad. Een toegangspoorst voor mensen die met de trein of bus Hilversum binnenkomen, een onderdeel van de binnenstad. Het gebied kent weinig woningen. Direct omwonenden zijn er dan ook nauwelijks, maar wel des te meer inwoners die mee willen werken aan een mooie entree. Daarom bieden we alle Hilversummers de mogelijkheid mee te doen in dit participatietraject. Belangengroepen, zoals de ondernemersvereniging van het centrum, Vereniging van Vrienden van het Gooi, Actiecomité Stationstoren Nee, bewonersverenigingen in het centrum, Dudok Stichting, Stichting Hilversum, Pas Op! en Hilversumse Historische Kring Albertus Perk worden persoonlijk uitgenodigd.

15

Participatieladder: raadplegen / adviseren

Uit de doelstellingen voor het project volgen twee niveaus uit de participatieladder: raadplegen en adviseren. Omdat het om een reeds lang lopend project gaat en er van daaruit behoefte is aan snelheid en zekerheid, vallen de niveaus coproduceren en meebeslissen in principe af. Ook vanuit beleidsmatig en financieel oogpunt is het noodzakelijk dat de gemeente een eigen verantwoordelijkheid kent om het kader te bepalen. Binnen deze kaders is de inbreng van bewoners essentieel. Inwoners krijgen de ruimte mee te denken en kennis in te brengen over onderdelen van het plan (zie opzet/vorm); op deze onderdelen zijn ze een gesprekspartner, de uiteindelijke beslissing ligt bij de gemeente. Het besluit wordt gevoerd door de uitkomsten van de participatie.



Werkprincipes

In het participatietraject wordt duidelijk afgekaderd waarover meegedacht kan worden en waarover niet. Ook de te nemen stappen en besluiten in het proces worden geconcretiseerd. Deze kaders moeten concreet zijn en eenduidig gecommuniceerd worden. Alle deelnemers moeten hier goed over geïnformeerd zijn. Gemaakte keuzes worden teruggekoppeld en toegelicht. Er wordt gebruik gemaakt van werkvormen die een zo breed mogelijk publiek bereiken. Deze werkprincipes sluiten aan bij de afspraken die zijn gemaakt in de nota 'Participatie van bewoners bij bouwprojecten en gebiedsaanpak'.

Plan van aanpak

Bij dit project is gekozen voor een heel heldere afbakening voor de participatie, vanuit de doelstellingen van het project. Enerzijds wordt snel resultaat gevraagd op basis van duidelijke beleidsmatige en financiële randvoorwaarden, en anderzijds dient er een gebouw te komen waar Hilversum trots op is.

Participatie wordt daarom zeer serieus genomen, maar wel beperkt en volledig geconcentreerd op de verschijningsvorm en uitstraling van het project. Dat wil zeggen dat het kader (de randvoorwaarden) vooraf volledig door de gemeente wordt bepaald, met uitzondering van voorwaarden ten aanzien van de uitstraling.

De participatie vindt plaats in twee fases. De eerste fase heeft inmiddels plaats gevonden. Alle Hilversummers hebben de mogelijkheid gekregen om mee te denken en te adviseren (participatieladder: adviseren) over de uitstraling en de architectuur van het gebouw én de inrichting en functie van de openbare ruimte (bijvoorbeeld traditioneel of modern, wel of geen 'Dudok'-verwijzingen, veel of weinig groen enz.). Er zijn drie creatieve workshops gehouden onder leiding van een ervaren en inspirerende stedenbouwkundige en onafhankelijk voorzitter. Deze werkwijze bood de mogelijkheid ideeën en meningen van veel mensen te horen. Het eindresultaat van deze fase is het Advies Architectuur Stationstoren Hilversum (zie bijlage). Dit advies is vervolgens getoetst in het nieuwe internetpanel van Hilversum (gebaseerd op de 'Delftse' aanpak). Het panel bestaat uit een representatieve groep Hilversummers die via de e-mail uitgenodigd kunnen worden een internetvragenlijst over een bepaald thema in te vullen. Uit deze toets

blijkt dat het advies door het panel bevestigd wordt.

Omdat het advies daarnaast als haalbaar is beoordeeld, is het volledig overgenomen en vormt het mede onderdeel van de randvoorwaarden.

In de tweede fase wordt de Adviesgroep Architectuur Stationstoren gevraagd om, conform trede drie van de participatieladder, mee te adviseren in het ontwerpproces. Bij de architectkeuze zal de Adviesgroep zelfs meebeslissen, conform trede vijf van de participatieladder. De Adviesgroep mag (na de presentaties van deze bureaus) bepalen welke van vier vooraf geselecteerde architectenbureaus de ontwerpproject krijgt. Vervolgens adviseert de Adviesgroep over de schetsen en ontwerpen van de architect. De Adviesgroep zal dus gedurende een langere periode betrokken zijn.

Met deze aanpak wordt de Hilversummers ruim baan geboden om een stempel te drukken op deze locatie, terwijl tegelijkertijd de extra tijdsduur beperkt blijft tot ongeveer een jaar.

Communicatie

Communicatie is onlosmakelijk verbonden aan participatie. Er is een uitgebreid communicatieproces gestart. Vanaf de start is duidelijk gecommuniceerd wat de speelruimte is van bewoners, wat vaststaat en dus niet meer bespreekbaar is, en waar ruimte is voor participatie. Besluiten worden in iedere fase eenduidig en gestructureerd teruggekoppeld. In ieder geval is alle informatie over het project op internet te vinden. Uiteraard worden ook andere middelen ingezet zoals nieuwsbrief, gemeentepagina en persberichten.

Bijlage 1

Ook voor de onderwerpen bodem, grondwater, water, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en overige milieuaspecten gelden (technische) randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden ten aanzien van het plan zijn hieronder opgesomd.

Bodem

- Uitgangspunt is dat de ontwikkelaar (in redelijkheid) voor de bouwkevel grond geschikt voor het voorgenomen gebruik geleverd krijgt, op basis van de huidige kennis van de grond.
- Uit een in 2006 uitgevoerd bodemonderzoek (Oosterspoorplein e.o., werkterreinen spoortunnel, deellocatie D) is gebleken dat de grond licht verontreinigd is. Tijdens bodemonderzoeken in de omgeving zijn enkele spots met sterkere verontreinigingen aangetoond. Momenteel worden er bouwwerkzaamheden verricht voor de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel. Wanneer de werkzaamheden voltooid zijn zal een eindsituatie bodemonderzoek worden verricht. Gezien de ligging in het stedelijk gebied en bovenstaande gegevens zullen er naar verwachting verhoogde afvoerkosten voor de grond zijn, echter niet buitenproportioneel.
- De gemeente voert het bodemonderzoek (NEN 5740 en NEN 5707) uit op zowel de oorspronkelijke bouwvlek als de zoeklocaties voor de ondergrondse bouwlocaties. In aanvulling op de NEN 5740 voert de gemeente het verkennende bodemonderzoek uit tot een diepte van 2,5 meter minus maaiveld waar mogelijk sprake is van éénlaags parkeren, en tot een diepte van 4,5 meter minus maaiveld indien er sprake is van tweelaags parkeren.
- Wanneer uit partijkeuringen blijkt dat de grond sterker is verontreinigd dan de nu ingeschatte maximale Categorie-1 kwaliteit, zullen de meerkosten voor de afvoer daarvan gelijk verdeeld worden tussen de projectontwikkelaar en de gemeente (50%).
- Indien het bodemonderzoek uitwijst dat de grond niet geschikt is voor het voorgenomen gebruik zal de gemeente de saneringskosten dragen tot een plafondbedrag van 10.000,-. Indien dit

bedrag niet toereikend is voor de sanering, zullen de meerkosten gelijk verdeeld worden tussen de projectontwikkelaar en de gemeente (50%).

- Een extra aandachtspunt in het centrumgebied van Hilversum vormen de aanwezige grondwaterverontreinigingen. Bij bouwputbemalingen dient er rekening mee te worden gehouden dat de grondwaterverontreinigingen uit de omgeving niet aange trokken en/of weggeduwd worden. Ook zal er in overleg met de gemeente en Waternet een passende oplossing gevonden moeten worden voor de afvoer van het bronneringswater.

Grondwater

- Indien een op dit moment aanwezige grondwaterverontreiniging het voorgenomen gebruik van de locatie in de weg staat, zal de gemeente eventuele aansprakelijkheidsstellingen van derden initiëren. Indien de gemeente als perceelseigenaar zelf verantwoordelijk blijkt te zijn voor een grondwatersanering om de locatie geschikt te maken voor het voorgenomen gebruik, vallen de kosten hiervoor binnen de kostenregeling van het voorgaande punt (gezamenlijk plafondbedrag van 10.000,-, daarboven meerkosten gelijk verdelen tussen de projectontwikkelaar en de gemeente (50%).
- Het aantrekken/wegduwen van grondwaterverontreinigingen uit de omgeving tijdens een bouwputbemaling, valt onder verantwoording van de projectontwikkelaar.

Water

- Bij herontwikkeling is het uitgangspunt dat de perceelseigenaar het hemelwater zoveel mogelijk zelf moet verwerken (bergen/ infiltreren). Om de kans op bodemverontreiniging bij infiltratiepunten te minimaliseren, dienen maatregelen te worden genomen, zoals het vermijden van uitlogende (bouw)materialen/ straatmeubilair en chemische onkruidbestrijdingsmiddelen. Ook het schoonhouden van verharde oppervlakten minimaliseert bodemverontreiniging bij infiltratiepunten. Daarnaast vormen

mogelijke grondwaterverontreinigingen bij de infiltratievoorzieningen een aandachtspunt. De gemeente bepaalt in welke situaties de perceelseigenaar het regenwater zelf moet verwerken. Als dat niet (geheel) kan, treedt de gemeentelijke zorgplicht in werking. De gemeente moet dan besluiten hoe het overtollig hemelwater ingezameld wordt.

- Er valt bij bergings-/infiltratievoorzieningen ook te denken aan functiedeling. Bij berging van regenwater in bijvoorbeeld een onderwaterkelder, kan de het regenwater ook worden gebruikt voor de bluswatervoorziening of de doorspoeling van toiletten.
- Er zal voor de locatie een watertoets voor de locatie moeten worden uitgevoerd, waarbij de wateraspecten die een invloed hebben op de waterhuishouding van het plangebied en daarbuiten uitgebreid afgewogen worden.

Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid

- Bij het ontwerp dient men rekening te houden dat het project van meerdere kanten stevige geluidsbelasting ondervindt door zowel weg- als treinverkeer. De geluidsbelastingen zullen waarschijnlijk tegen de maximale ontheffingswaarden aanliggen (waarschijnlijk niet erboven). Dat houdt in dat hogere grenswaarden moeten worden aangevraagd. Tevens dient men rekening te houden met eventuele bronmaatregelen (stiller wegdek, snelheden), of dove- / voorzetgevels aan het project.
- Er moet onderzoek worden gedaan naar de externe veiligheid van het spoor, de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. De uitkomsten van het onderzoek naar het groepsrisico kunnen leiden tot aanpassing van het gebouw, infrastructuur (aanpassingen ten behoeve van ontruiming), bluswatervoorzieningen, noodopvang e.d. Dit is ter besluitvorming van het gemeentebestuur, na advies van de brandweer. De kosten hiervan komen voor rekening van de van de projectontwikkelaar.
- Er zijn op dit moment geen grote bezwaren of belemmeringen te verwachten die kunnen leiden tot vertraging of aanpassingen van het plan. Nader onderzoek is noodzakelijk om dit te beves-

tigen en om de juridische procedures te kunnen doorlopen. De kosten van de benodigde onderzoeken komen voor rekening van de aanvrager van de bouwvergunning.

Overige milieuaspecten

- Bij het ontwikkelen van horecafuncties op deze locatie moet voldaan worden aan de milieuregelgeving die hiervoor geldt. Dit heeft onder meer betrekking op geluidsoverdracht naar woningen van derden en het mogelijk ontstaan van stankoverlast.
- Uitgangspunt voor de GAD voor vuilopslag/huisvuil is dat bij 25 of meer gestapelde woningen een ondergrondse opslag op eigen grond gerealiseerd kan worden. Dat dient met de GAD te worden afgestemd (bereikbaarheid, belasting toegangsweg e.d.) anders geldt de hoofdregel "in pandige opslag voor afval".

Bijlage 2

Bestemmingsplannen Binnenstad en Langgewenst

In het bestemmingsplan Binnenstad is in de voorschriften (beschrijving in hoofdlijnen) voor het Stationsgebied het volgende opgenomen:

Schapenkamp-Stationsgebied.

Het gebied ligt aan de rand van de Binnenstad en vormt met het nieuwe stationsgebouw, het busstation en de eerste fase van de voetgangerspromenade de toegangspoort vanaf het station naar de Binnenstad. De structuur van dit gebied wordt hoofdzakelijk bepaald door de langgerekte grootschalige ruimtes van de Schapenkamp, de zone taxibusstation en de spoorlijn. Deze structuur wordt benadrukt door de lange, horizontaal gelede gevels van het Stationsgebouw en het in het verlengde hiervan aan het spoor gelegen kantoorgebouw.

Het beleid is erop gericht de grote schaalessprongen uit het verleden qua bouwvolumes en grote openbare ruimtes voort te zetten. In het gebied kunnen de grootschalige functies worden ondergebracht welke van stedelijk en regionaal niveau en belang zijn. De schaal wordt hierop aangepast: bebouwing in een grotere dichtheid, in grotere bouwhoogtes, met grotere bouwvolumes dan in de rest van het plangebied en met openbare ruimtes van formaat.

De bebouwing in het stationsgebied (oostelijk van de Schapenkamp) bestaat uit grote, solitaire bouwvolumes, die alzijdig zijn georiënteerd, met bouwhoogten variërend van ca. 20 meter tot hoogteaccenten tot 45 meter. Hoogteaccenten markeren zowel aan de noordzijde (hoek Schapenkamp-Stationsstraat) als aan de zuidzijde (bij de Beatrixtunnel) het stationsgebied. De gebouwen hebben een eigen identiteit en uitstraling.

Het beleid is er tevens op gericht een logische voetgangersroute (promenade) te realiseren tussen station en de Leeuwenstraat, de entree

van de Binnenstad. Om de entree in stedenbouwkundig opzicht te markeren zal ter plaatse van de kop van de Leeuwenstraat een markant gebouw worden gesitueerd. De bebouwing ten westen van de Schapenkamp vormt de westelijke begrenzing van deze brede 'boulevard' en vormt de overgang naar de Binnenstad. De bebouwing is hier meer gesloten dan aan de oostzijde van de Schapenkamp en is onderdeel van gesloten bouwblokken. De bouwhoogte bedraagt hier ca. 20 meter. Op de hoeken kunnen accenten in architectuur en hoogte komen, met name op de hoek met de Leeuwenstraat (ca. 30 meter

Schapenkamp-zuid- Pr. Bernhardstraat tot aan de Vitus

De structuur van het gebied rond de Schapenkamp ten zuiden van de Prins Bernhardstraat wordt hoofdzakelijk bepaald door de hier zeer brede in een bocht lopende Schapenkamp. Het gebied kenmerkt zich door grote open ruimtes, welke met name terug te vinden zijn in de kruising met de Prins Bernhardstraat, de voormalige Vitusbegraafplaats en de aansluiting van het Achterom alsmede het aan de Schapenkamp gelegen speelterrein van de Aloysiuschool. Naar het westen toe wordt de Schapenkamp visueel langzaam smaller door de aanwezigheid van de monumentale Vituskerk met toren en schip aan de zuidzijde en het bestaande forse appartementencomplex bestaande uit meerdere bouwvolumes aan de noordzijde.

De Schapenkamp deelt daarnaast de voormalige Vitusbegraafplaats in tweeën. Aan de westzijde van de Schapenkamp is het resterende deel van de voormalige begraafplaats als een klein en slecht toegankelijke groene plek overgebleven.

Het beleid is er op gericht de zeer brede Schapenkamp als verkeersweg visueel en qua inrichting te versmallen en tevens een ruimtelijke relatie te leggen tussen de aan beide zijden gelegen delen van de oude Vitusbegraafplaats. Indien de Aloysiuschool de huidige locatie zou verlaten streeft de gemeente ter plaatse naar bebouwing van de locatie met woningen. Deze zouden moeten worden gerealiseerd in een wandvormige bebouwing langs de Pr. Bernhardstraat en Schapenkamp bestaande uit verschillende fragmenten, die een rustig groen binnengebied (Vituspark) omsluit.

De bouwhoogte kan variëren van 10 tot 20 meter, met een markant gebouw of hoogteaccent op de hoek Pr. Bernhardstraat-Schapenkamp tot maximaal 35 meter.

Langgewenst

De zone stad strekt zich ook uit over het Langgewenst, ook al valt dit niet onder het bestemmingsplan Binnenstad. Ook in het gebied Langgewenst (zie het goedgekeurde bestemmingsplan Langgewenst) is een schaalvergroting gewenst en kunnen hogere bouwhoogten worden gerealiseerd variërend van 20 tot 30 meter. Maar behalve grotere en hogere bouwvolumes is hier ook een grote openbare ruimte van formaat gewenst: een ruim marktplein met ruimte voor evenementen.

Artikel 13 Stationsgebied 1 (SG1)

lid 1 Doeleindenomschrijving

De op de plankaart met “Stationsgebied 1” aangeduide gronden zijn bestemd voor:

- spoorwegstation, en het bijbehorende railverkeer ter plaatse van de aanduiding “spoorweg” op de plankaart;
- kantoren;
- maatschappelijke doeleinden;
- woondoeleinden;
- detailhandel, uitsluitend op de begane grond;
- dienstverlening, uitsluitend op de begane grond;
- horeca, waarbij het bepaalde in artikel 26 leden 2 onder a, 2 onder b, 4 en 5 van overeenkomstige toepassing is;
- verkeersdoeleinden;
- openbaar vervoer doeleinden;
- milieudoeleinden;

één en ander met de bijbehorende voorzieningen, zoals (gebouwde) parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

lid 2 Bebouwingsvoorschriften

De bepalingen in dit lid gelden uitsluitend voor de gronden binnen deze bestemming welke niet vallen binnen de aanduiding “uitwerkingsplicht” op de plankaart.

sub 1 Gebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- Er mogen geen gebouwen, waar mensen kunnen wonen en/of werken, gebouwd worden binnen een zone van 18 meter van de spoorlijn;
- Gebouwen mogen uitsluitend in of achter de op de plankaart aangegeven bouwgrens worden gebouwd;
- Daar waar op de plankaart een bebouwingspercentage is aangegeven zijn gebouwen toegestaan tot het maximum van dat percentage;
- De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven.
- Gebouwen onder het maaiveld mogen ook buiten de bouwgrenzen gebouwd worden;
- Ten behoeve van de gebouwen mag niet meer dan 1 parkeerplaats per 250 m² Brutovloeroppervlak(bvo) gerealiseerd worden;

sub 2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

- de bouwhoogte van overkappingen ten behoeve van het spoorwegstation mag niet meer bedragen dan 5 m;
- de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 10 m, met uitzondering van bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van het railverkeer;
- bouwwerken mogen ook onder het maaiveld gebouwd worden en ook buiten de bouwgrenzen

lid 3 Uitwerking

Burgemeester en wethouders werken de bestemming uit voor de gronden welke op de plankaart zijn aangegeven met "uitwerkingsplicht" met inachtneming van het bepaalde in lid 2 van de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 6), de volgende hoofdlijnen en uitwerkingsregels: Hoofdlijnen

Het beleid is erop gericht het stationsgebied te verdichten met een aantal voorzieningen van stedelijke allure. Tevens wordt gestreefd naar verbetering van ruimtelijke relatie tussen het station en de binnenstad. Hiertoe wordt een verbindingroute gesitueerd tussen het station en de kop van de Leeuwenstraat. Aan deze verbindingroute zijn op de begane grond detailhandel en horecavoorzieningen toegestaan alsmede dienstverlening en maatschappelijke doeleinden en geen kantoordoeleinden.

Op de noordzijde van het stationsgebied streeft de gemeente naar realisering van kantoren. Op de zuidzijde streeft de gemeente naar een gemengde bebouwing van kantoren en woningen. Ten behoeve van deze bebouwing op de zuidzijde zijn ter versterking van de sociale veiligheid en levendigheid horecavoorzieningen toegestaan tot een maximumoppervlakte van 500 m²

Uitwerkingsregels

- de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 45 m;
- de uitbreiding van kantoren mag ten hoogste 20.000 m² bvo bedragen ten opzichte van de ten tijde van de ter visie legging van het ontwerp van dit plan aanwezige oppervlakte kantoren;
- voor bouwwerken geen gebouwen zijnde zullen in het uitwerkingsplan nadere regels worden gesteld.
- Ten behoeve van gebouwen mag niet meer dan 1 parkeerplaats per 250 m² Brutovloeroppervlak(bvo) gerealiseerd worden.

lid 4 Voorlopig bouwverbod

- Zolang en voor zover de in lid 3 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken voor het nader uit te werken deel van deze bestemming slechts worden gebouwd, mits:
 1. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
 2. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar terzake is ontvangen, tenzij:
 - a. Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht, dan wel:
 - b. het betreft bouwwerken, waarvoor ingevolge artikel 42 en 43 van de Woningwet geen bouwvergunning is vereist.
 - c. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het hiervoor in lid a bepaalde ten behoeve van:
 - de bouw van bouwwerken ten openbaar nut, zoalsabri's, verlichtingsmasten, telefooncellen en ander straatmeubilair.
 - de bouw van bouwwerken ten behoeve van zoals transformatorhuisjes, schakeluisjes, gemaalgebouwtjes, gasdruk-, regel-, en meetstations, mits de inhoud daarvan niet groter is dan 50 m³ en de hoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
 - de bouw van bouwwerken en gebouwen ten behoeve van ondergrondse verkeers- en openbaar vervoer infrastructuur, mits de bebouwing niet hoger is dan 1 meter boven het maaiveld;
 - interne verbouwing ten behoeve van ten tijde van de ter visie legging van het ontwerp van dit plan aanwezige bebouwing en de functies binnen de op de plankaart aangegeven bouwgrenzen. Uitbreiding van bebouwing is niet toegestaan.

