STEDENBOUWKUNDIG PLAN BRUISEND HART



23 APRIL 2024

Hilversum Mediastad

1221 HILVERSUM

Inhoud

Voorwoord

1. Inleiding

1.1 Doel van het stedenbouwkundig plan

1.2 Aanleiding

1.3 Leeswijzer

2. Van structuurvisie naar stedenbouwkundig plan

2.1 Structuurvisie Bruisend Hart

2.2 Uitwerking in stedenbouwkundig plan

3. Stedenbouwkundig plan

3.1 Het Stationshart van Hilversum

3.3 Bruisend Hart van Oost

3.4 Uitdagingen

3.2 Groene tuinen voor stad en buurt

4. Visie Bruisend Hart

4.1 Een bruisende buurt

4.2 Een gezonde en veilige plek voor iedereen

4.3 Een nieuwe plek met oog voor de historie

4.4 Een toekomstgerichte buurt

5. Planuitwerking

5.1 Bebouwing

5.2 Programma

5.3 Het station

5.4 Inrichting, gebruik en sfeer van openbare ruimte

5.5 Mobiliteit

5.6 Groen

5.7 Water en klimaatadaptatie

5.8 Circulariteit en energietransitie

5.9 Ondergrondse infrastructuur en milieu

6. Uitvoering en financiële doorrekening

7. Vervolgproces

7.1 Omgevingsvisie en omgevingsplan

7.2 Welstandskader, beeldkwaliteit

7.3 Ontwerp openbare ruimte

Bronvermelding

Colofon

Bijlagen

Bijlage A: Verhaal van de plek

Bijlage B: Globale bouwhoogtes

Bijlage C: Indicatieve programma kaarten

Voorwoord

Aan de Oostkant van station Hilversum staan op dit moment veel winkels leeg, er is weinig groen en de verkeerssituatie heeft verbetering nodig. Tijd voor verandering om hier weer een Bruisend Hart van te maken!

Het huidige Oosterspoorplein en omgeving is een plek met veel mogelijkheden die we gaan benutten. In dit stedenbouwkundig plan staat hoe we dat gaan doen. Ik wil iedereen die heeft meegedacht, waaronder NS en ProRail bedanken voor hun tijd, moeite en waardevolle inbreng. Speciale dank gaat uit naar de inwoners en ondernemers die tijdens de verschillende bijeenkomsten en ook online hebben meegedacht. Met name de fysieke bijeenkomsten leidden tot interessante gesprekken en nieuwe inzichten die ons helpen om tot een zo goed mogelijk plan te komen. Een plan van ons allemaal.

Met dit stedenbouwkundig plan ligt er nu een goede basis om van het gebied rond het Oosterspoorplein en de omliggende winkelstraten een levendige en veilige plek te maken. Het bruisend Hart van Hilversum-Oost. Een aantrekkelijke, groene en veilige plek waar mensen zich welkom voelen. Reizigers die de stad binnenkomen, maar nog belangrijker, ook de bewoners van Hilversum-Oost.

Een plek die de natuurlijke verbinding wordt tussen het centrum en Hilversum-Oost. Met een eigen Hilversums gezicht waar we trots op kunnen zijn. Er komen woningen, werkplekken, maatschappelijke functies, horeca, winkels en een grote fietsenstalling. Het wordt een levendige, groene plek, passend in het stoere industriële en monumentale karakter van de wijk. Een plek voor inwoners om elkaar te ontmoeten en waar kinderen veilig kunnen spelen. Een goed bereikbare plek waar fietsers en voetgangers de ruimte hebben. Een plek voor de buurt én voor de stad.

Ik kijk ernaar uit u te ontmoeten in de tuinen van het Bruisend Hart.

Karin Walters, wijkwethouder Hilversum Oost en Zuidoost



Luchtfoto huidig Oosterspoorplein

1. Inleiding

1.1 Doel van het stedenbouwkundig plan

De ligging aan het station, de ruimte op het plein, buurtwinkels, karakteristieke architectuur en betrokken bewoners: de oostkant van het station heeft alle ingrediënten voor een bruisende entree van Hilversum-Oost. Het is de plek waar veel mensen met de trein of bus Hilversum binnenkomen.
Deze zijde van station Hilversum verandert in een prettig en groen gebied voor de stad. Er komen volwaardige stationsvoorzieningen met comfortabele toegang tot de perrons. Ook is dit een plaats voor de buurt; bewoners kunnen hier terecht voor een hapje of een drankje, ontmoetingen of voor leuke activiteiten. Ook is er ruimte voor wonen en werken. Het wordt een plek die voor iedereen lopend en fietsend goed en veilig bereikbaar is. Kortom, een bruisende plek voor de buurt en de stad: het Bruisend Hart.

Dit stedenbouwkundig plan (verder: dit plan) schetst een toekomstbeeld van het Bruisend Hart. In vier principes is beschreven hoe dit gebied op verschillende manieren transformeert tot een levendige groene plek voor alle Hilversummers. Het plan is een directe doorvertaling van de Structuurvisie Bruisend Hart (vastgesteld 9 juni 2022). Het beschrijft en verbeeldt welke maatregelen daarvoor nodig zijn. De ontwerpen en maatregelen in dit plan passen bij de plek: ze benutten de kwaliteiten van het gebied en de omgeving. De ideeën en plannen zijn verschillende keren besproken met de buurt, in interactieve sessies en informatiebijeenkomsten. Dit plan is het kader voor de verdere uitwerking van de verschillende nieuwe gebouwen en de buitenruimte. En het is de aanzet voor toekomstige ontwikkelingen rondom het gebied. In dit plan staan richtlijnen op verschillende thema's. Daarnaast zijn de richtlijnen verbeeld in een plankaart of een voorbeelduitwerking. De stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart wordt 'vertaald' naar regels in het omgevingsplan.

Het gebied van dit plan is hetzelfde gebied als in de structuurvisie. De begrenzing van het Bruisend Hart is gelijk aan de begrenzing van het gebied waar in september 2019 de Wvg (Wet voorkeursrecht gemeenten) op is gelegd.

1.2 Aanleiding

In samenspraak met de buurt is in de gebiedsagenda 1221 opgenomen dat het wenselijk is om het Oosterspoorplein en omgeving te ontwikkelen tot een duidelijk hart van de buurt en aantrekkelijk entreegebied van Hilversum-Oost.

In de Structuurvisie Bruisend Hart is de ontwikkeling van het gebied verder uitgewerkt. Deze benoemt de belangrijkste opgaven voor deze locatie:

- Verbeteren sociale veiligheid
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Vergroenen
- Voorkomen wateroverlast bij hevige neerslag
- Verbeteren verbinding met de buurt en het centrum
- Realiseren van een 'Bruisend Hart' voor de wijk en een levendige plek voor de stad

In dit plan staan deze opgaven centraal.



Ligging Bruisend Hart in Hilversum

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft welke stappen er zijn genomen van de Structuurvisie Bruisend Hart naar dit plan. Hoofdstuk 3 toont en beschrijft het totaalbeeld van dit plan. Daarbij geeft het op hoofdlijnen aan wat de basis van het plan is. In hoofdstuk 4 staan de vier principes die aan dit plan ten grondslag liggen: samen vormen ze de visie. Hierin is te lezen wat de ambitie voor het gebied is.

Hoofdstuk 5 beschrijft hoe het plan invulling geeft aan de acht uitgangspunten die zijn benoemd in de Structuurvisie. Hoofdstuk 6 geeft op hoofdlijnen de haalbaarheid, planning en fasering weer. In hoofdstuk 7 is te lezen welke nadere uitwerkingen en plannen er op basis van dit plan nodig zijn.

2. Van structuurvisie naar stedenbouwkundig plan

Het gebied rond het Oosterspoorplein ligt midden in de stad en veel mensen komen er dagelijks. Veel mensen hebben een mening over de toekomst van het gebied, omdat het voor hen van waarde is. Het is een gebied voor alle Hilversummers, vanwege de ligging aan het station. Het is een plek voor alle inwoners van Hilversum-Oost, omdat het een belangrijke verbinding is met het centrum. En het is een belangrijke plek voor mensen die in het gebied wonen en werken.

De Structuurvisie Bruisend Hart is de basis voor dit plan. In de structuurvisie en in dit plan zijn keuzes gemaakt, waarbij verschillende belangen zijn meegewogen. Soms zijn deze keuzes als harde randvoorwaarden vastgelegd. Soms zijn keuzes minder hard, om ruimte te laten voor nadere uitwerking.

In dit hoofdstuk staat een aantal keuzes die gemaakt zijn in de structuurvisie en legt uit hoe we die hebben uitgewerkt. Ook legt het uit waar andere keuzes zijn gemaakt en waarom.

2.1 Structuurvisie Bruisend Hart

De structuurvisie heeft een aantal duidelijke opgaven, zoals genoemd in de inleiding en paragraaf 5.1.

Ten eerste laat de sociale veiligheid te wensen over. Dat komt mede doordat zij- en achterkanten van gebouwen op veel plekken naar het openbaar gebied zijn gericht, zoals naar het station. Gevels hebben op deze plekken geen ramen of deuren, of er zijn hekken, waardoor er weinig toezicht is. Ook trekken de aanwezige functies weinig bezoekers naar het gebied en is er weinig reden om er een langere tijd te verblijven. Ten tweede zijn er twee verkeersonveilige kruisingen aan beide zijden van de Kleine Drift, waar veel (bijna) ongelukken gebeuren. Ten derde is er weinig groen aanwezig, wat onder andere leidt tot wateroverlast en hittestress. Tot slot ligt het plein in zijn geheel op een helling. Hierdoor is het niet goed bruikbaar voor leuke activiteiten, en daardoor niet levendig.

Deze opgaven zijn verbeeld in een opgaven kaartje. Bij het opstellen van de structuurvisie zijn verschillende modellen gemaakt om de opgaven aan te pakken. Drie van die modellen zijn besproken met de buurt en de gemeenteraad. Uit deze gesprekken bleek dat het wenselijk is om een grote groene ruimte te maken, met voorgevels gericht op die ruimte. Deze wensen gaan niet goed samen met de plekken van de bestaande gebouwen. Ook bleek dat het verlengen van de tunnel niet wenselijk is. Uit de drie modellen is een voorkeursmodel (model C) gekozen. Dit model is uitgewerkt in de Structuurvisie Bruisend Hart. In de structuurvisie is de keuze gemaakt om de bebouwing tussen de Kleine Drift, Larenseweg en de Zuiderweg met uitzondering van het monument op Larenseweg 2 te slopen om plaats te maken voor een centrale groene openbare ruimte.



Structuurvisie model A

+ Veel ruimte voor groen in het gebied
- Risico op gebouwen met veel gesloten gevels aan openbaar gebied
- Tunnel langer doordat gebouwen over de tunnel staan
- Gebouwen erg aanwezig in het park



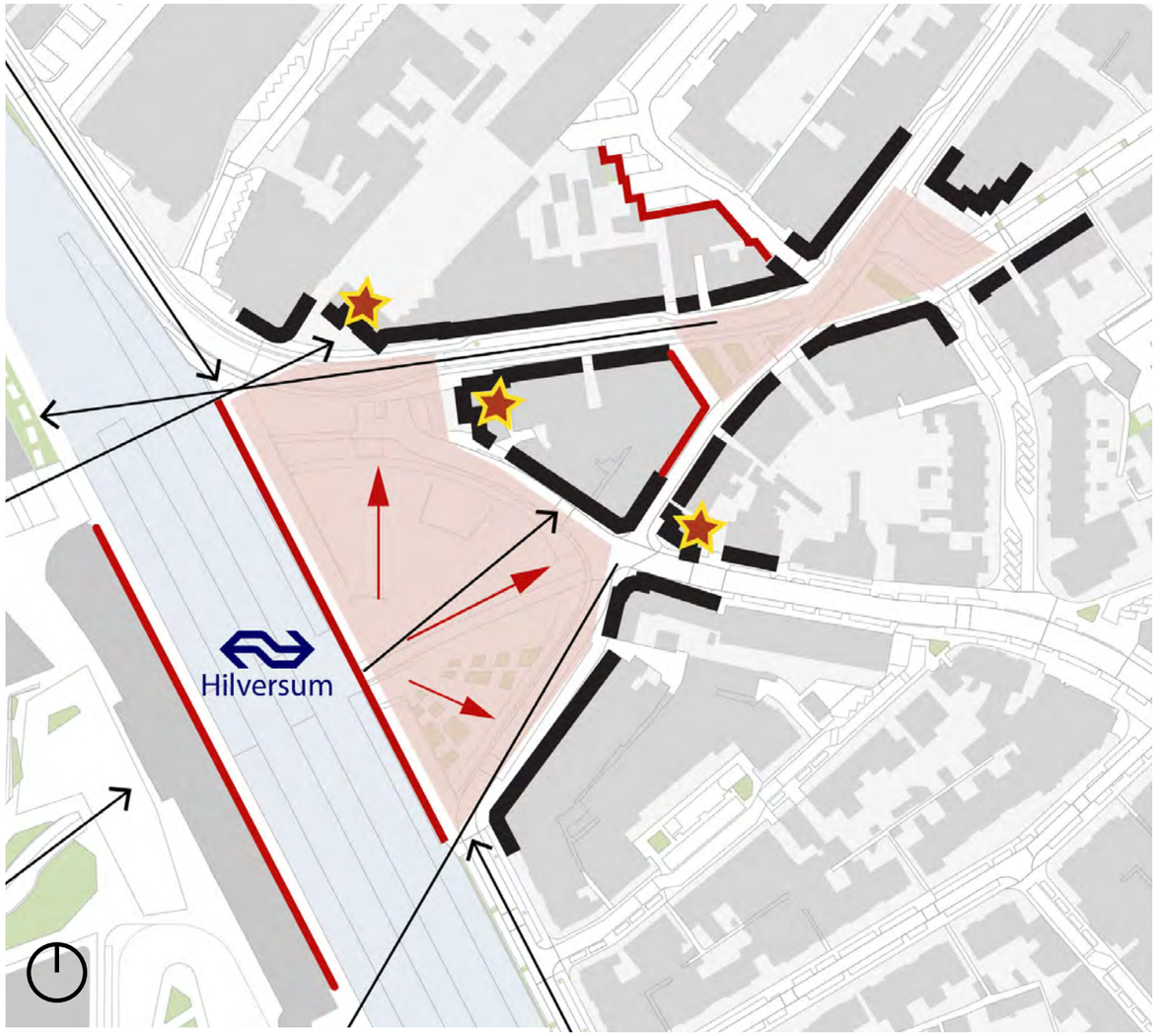
Structuurvisie model B

+ Huidige structuur behouden
+ Gebouwen met voorkanten aan openbare ruimte
- Minder groene ruimte mogelijk dan andere modellen
- Plein op een helling



Structuurvisie model C

+ Gebouwen met voorkanten aan openbare ruimte
+ Grote groene ruimte voor de buurt
+ Plein kan vlak liggen
- Huidige bebouwing niet behouden
- Zicht op het gebied vanaf het station beperkt door nieuwe gebouwen



Ruimtelijke kwaliteit huidige situatie
(Structuurvisie)

- Voorgevels
- zij,- en achterkanten (gesloten gevels)
- Oplopend plein
- Monument
- Zichtlijn
- Centrale publieke ruimte

Opgaven in huidige situatie



Structuurvisie

2.2 Uitwerking in stedenbouwkundig plan

Stationsgebouw

In de structuurvisie is gekozen voor twee bouwblokken aan het spoor. Ze staan direct aan het spoor, zodat er zo veel mogelijk ruimte is voor openbaar groen. NS en ProRail gaven aan dat er rekening gehouden moet worden met een groei van het aantal treinreizigers in de toekomst. Daar moet ruimte voor gereserveerd worden. Daarom is in dit plan ruimte langs het spoor gereserveerd en staan de gebouwen op zes meter afstand van het spoor. Deze ruimte is niet openbaar toegankelijk en wordt groen ingericht.

In de structuurvisie staat dat het wenselijk is om een volwaardige stationsentree te maken. Dit betekent dat er in het verlengde van de huidige stationshal een nieuwe stationshal komt, met een commerciële ruimte en een fietsenstalling. In de structuurvisie was er ongeveer plek voor 2.000 fietsen in deze fietsenstalling. Maar op basis van de actuele reizigersprognose van ProRail is dit verhoogd naar circa 2.500 plekken in dit plan. Het is wenselijk om een directe verbinding vanuit de stationshal naar de fietsenstalling op -1 (niveau huidige stationshal) te maken. Dat zorgt ervoor dat het gebruiksgemak van de stalling optimaal is. De tweede laag van de fietsenstalling is gelegen op het niveau van de Larenseweg (begane grond), zodat fietsers direct de stalling in kunnen fietsen. Dit zorgt ervoor dat er geen ondergrondse parkeergarage mogelijk is in het stationsgebouw. In de structuurvisie was die hier wel bedacht. Een ondergrondse parkeergarage voor auto's in het bouwblok Larenseweg-Swammerdamstraat is een goed alternatief, omdat het wenselijk is om autoverkeer alleen langs de randen van het gebied te laten rijden.

Aanpassingen nabij fietstunnel

In de structuurvisie zijn gebouwen aan het spoor bedacht, langs de fietsroute centrum-oost. Deze vormden een 'straatje', met daaraan verschillende functies, zoals winkels, zodat er buiten de tunnel direct levendigheid en sociale controle was. Bij de gesprekken met NS en ProRail is gebleken dat het maken van een 'straatje' op deze plek niet wenselijk is voor het functioneren van het station. In dit plan komen daarom geen winkels en andere functies langs deze fietsroute. In plaats daarvan krijgt de nieuwe stationshal een glazen wand aan de kant van de fietsroute. Daardoor ontstaat er over de hele lengte van de stationshal zicht naar buiten. Dit maakt het een fijne, lichte stationshal. Mensen bij de fietstunnel en in de stationshal bewegen voor het gevoel naast elkaar. Er ontstaat een prettig entreegebied, waar het station de hele dag voor levendigheid en sociale veiligheid zorgt.

Ook is ervoor gekozen om het zuidelijke bouwblok (de 'Stadskamer') aan het spoor te verkleinen ten opzichte van de structuurvisie. Omdat er geen 'straatje' wordt gemaakt, kan er meer openheid, licht en lucht aan het einde van de fietstunnel komen. Door de Stadskamer te verkleinen, ontstaan langere zichtlijnen op beeldbepalende gebouwen, zoals de monumentale politiepost.

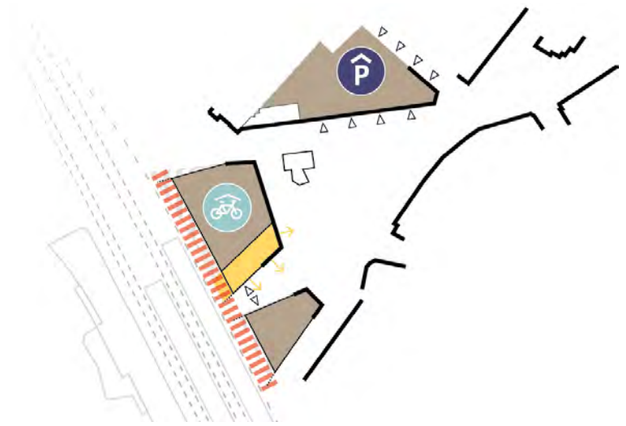
Er is ook overwogen om de Stadskamer geheel weg te laten. Maar dit is om verschillende redenen niet wenselijk. Ten eerste ontstaat er zonder dit bouwblok een open ruimte, zonder duidelijke gebruiksfunctie, waardoor het verrommelt en sociaal onveilig wordt. Ten tweede biedt de Stadskamer ruimte voor kantoor en bedrijvigheid op deze zeer geschikte locatie. En ten derde biedt het kansen om een grotere groene ruimte te maken, horend bij het gebouw: de Stadstuin. Deze tuin is een plek om te verblijven, samen te komen en/of samen te werken en is goed zichtbaar vanuit de nieuwe stationshal en het perron.

Vervanging bebouwing Larenseweg

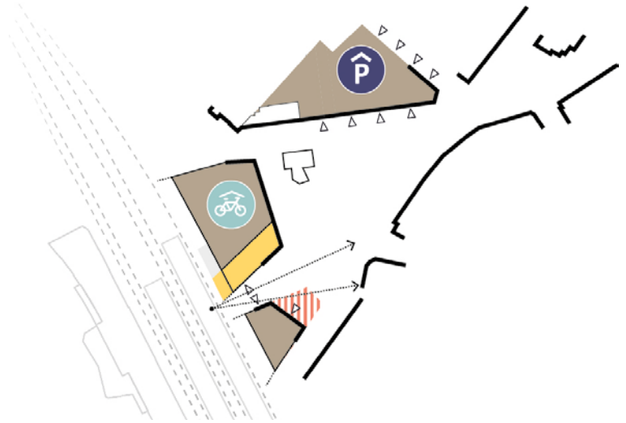
Omdat een groot deel van de bestaande bebouwing tussen de Larenseweg en de Swammerdamstraat in slechte staat is, veel gesloten gevels en onoverzichtelijke achterkanten bevat (zoals bij de Swammerdamstraat), wordt deze bebouwing grotendeels vervangen door nieuwbouw. Uitzondering hierop vormt het beeldbepalende pand waar café Dudok in gevestigd is op Larenseweg 1a, 1b en 1c. Met nieuwbouw wordt het mogelijk om efficiënt met de ruimte om te gaan met bijvoorbeeld een ondergrondse parkeeroplossing. Daarnaast kunnen gebouwen aan alle zijden worden georiënteerd op de openbare ruimte (komt sociale veiligheid ten goede) en voldoen aan de duurzaamheidseisen van deze tijd.



'Straatje' vanuit tunnel zoals in Structuurvisie



Zes meter zone en fietsenstalling 2.500 plekken



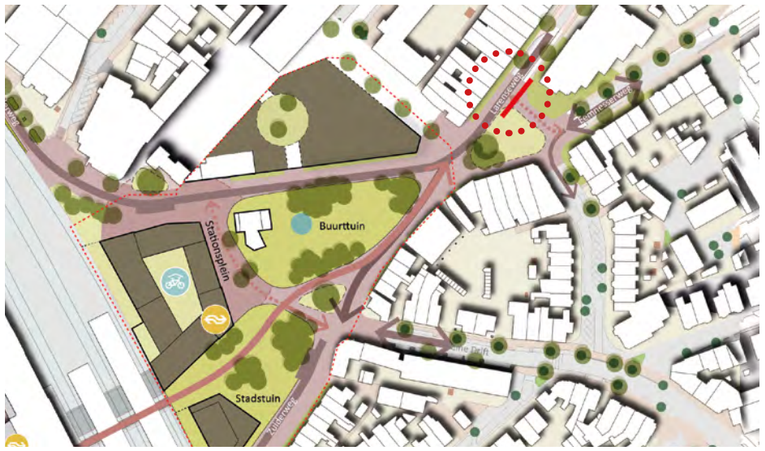
Verkleinen bouwmassa en langere zichtlijnen

Knip autoverkeer Eemnesserweg

In de structuurvisie is een knip voor autoverkeer voorgesteld op de Boerhaavestraat. Deze is bedoeld om sluipverkeer te voorkomen. Uit onderzoek van RHDHV van 20 september 2023 blijkt dat een knip op de Boerhaavestraat nog steeds risico's geeft op sluipverkeer door de wijk. Verkeer gaat dan waarschijnlijk via de Bakkerstraat, Galvanistraat of Ampèrestraat en de Eemnesserweg naar de Larenseweg. Om dit risico te vermijden wordt de knip niet in de Boerhaavestraat gelegd, maar op de Eemnesserweg, vóór de aansluiting met de Larenseweg.



Knip Boerenhaavestraat uit de structuurvisie



Knip Eemnesserweg in stedenbouwkundig plan

Autoverbinding en hoofdfietsroute

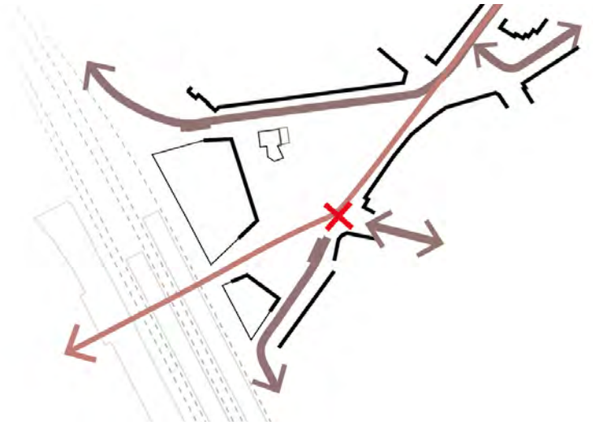
In de structuurvisie is er een autoverbinding tussen de Larenseweg en de Zuiderweg. Parallel aan die autoverbinding loopt de hoofdfietsroute tussen oost en het centrum. Uit onderzoek van RHDHV van 20 september 2023 is gebleken dat het voor een verkeersveilige inrichting nodig is om deze twee routes zo veel mogelijk uit elkaar te halen. Daarom is in dit plan de fietsroute oost-centrum op enige afstand van de Zuiderweg gelegd. Deze fietsroute ligt daardoor niet meer helemaal aan de rand van het gebied, maar loopt met een flauwe bocht door het gebied heen. Hierdoor maakt de route deel uit van het gebied.

Van groen plein naar groene tuinen

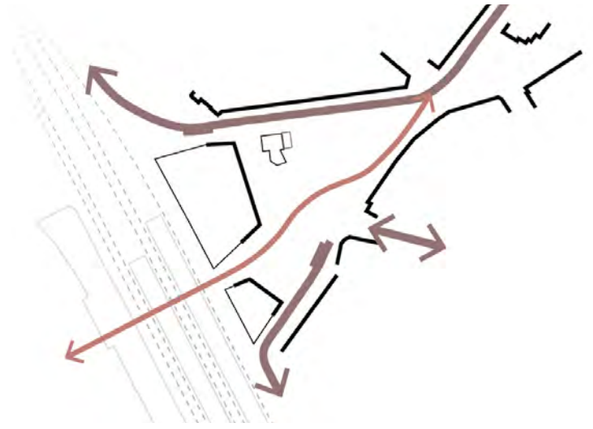
In de structuurvisie is één grote groene ruimte bedacht voor de groene inrichting van de openbare ruimte. In dit plan worden dit twee groene 'tuinen'. De aanleiding daarvan is dat de hoofdfietsroute is verschoven om de kruisende verkeersbewegingen bij de Zuiderweg en Kleine Drift uit elkaar te halen. Dit is omschreven in de vorige alinea. Deze tuinen, de 'Stadstuin' en de 'Buurttuin', hebben verschillende karakters en andere gebruikers. Beide tuinen liggen aan gebouwen die de tuin zijn karakter geeft. In de Stadstuin is dat de Stadskamer. De fietsroute loopt door deze tuin. Dit past bij de levendigheid van de stad. De Buurttuin hoort bij het bestaande monumentale pand aan de Larenseweg 2 dat de naam 'de Uitspanning' heeft gekregen (zie hoofdstuk 3 voor verdere uitleg). Deze gebouwen zorgen voor levendigheid en sociale veiligheid in de openbare ruimte. Het stationsplein loopt in dit plan rondom het stationsgebouw tot aan het voormalige tramstation aan de Larenseweg. Hiermee wordt ook deze ruimte bij het geheel betrokken.

Verbinding met de buurt

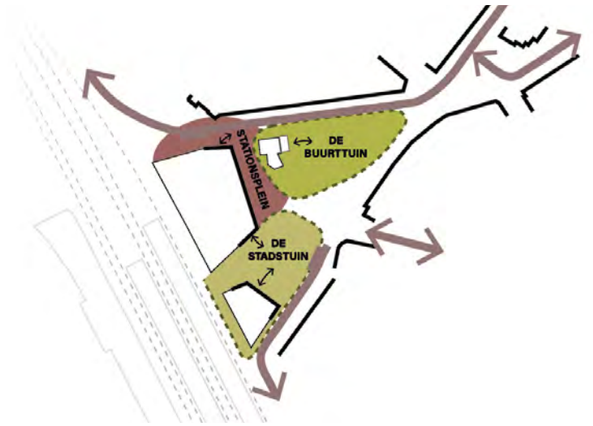
In de Gebiedsagenda 1221 staat dat de busremise een barrière is voor een verbinding met de Geuzenbuurt. In dit plan is onderzocht welke verbindingen op termijn wenselijk en mogelijk zijn om dit te verbeteren. Aanvullend op de structuurvisie is een wandelverbinding vanuit de groene tuinen, tussen de gebouwen aan de Larenseweg door, richting de busremise opgenomen. Hiermee wordt een nieuwe mogelijke verbinding gemaakt voor een groene loper door de wijk.



Auto-te-gast zoals in Structuurvisie met knelpunt Zuiderweg



Afstand tussen verkeersstromen en knip Eemnesserweg



Stationsplein en twee tuinen

3. Stedenbouwkundig plan

De ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied rond het huidige Oosterspoorplein is nauw verbonden met de spoorwegen. Terugkerende thema's zijn de barrièrewerking van het spoor en het onderscheid tussen 'voorzijde' en 'achterzijde'. Deze geschiedenis wordt uitgebreider toegelicht in de historische analyse in bijlage A.

Het gebied was bij de aanleg van de spoorwegen nog voor het grootste deel onbebouwd. Daardoor kreeg industrie en andere bedrijvigheid hier veel ruimte. Rondom de spoorwegovergang, de kruising van uitvalswegen en het kopstation van de Gooische Stoomtram, ontstond een levendige buurt. Hilversum groeide aan deze kant van het spoor en er ontstond een volwaardig stadsdeel.

Rond het jaar 1900 had het station aan de centrumzijde een publieksentree en was de oostzijde aanvullend op de centrumzijde. Er was een locomotiefwerkplaats en huisvesting voor spoorwegpersoneel. In de jaren 1960 werd de locomotiefwerkplaats vervangen voor een parkeerplaats en een kleine stationshal. In 2007 werd de fiets- en voetgangerstunnel onder het station geopend en werd de kleine stationshal gesloopt. Het station had toen geen voorkant meer naar de wijk 1221. Vanaf dat moment gingen de voorzieningen, winkels en horeca rond het Oosterspoorplein en de verblijfskwaliteit van het gebied langzaam achteruit. Gebouwen werden slechter onderhouden en de leegstand nam toe.

Het plangebied is een belangrijk knooppunt in de structuur van oost. Maar er zijn weinig publieke ontmoetings- en verblijfsplekken. In de Gebiedsagenda 1221 gaven bewoners aan hier een groene en veilige plek te willen, die leefbaar en levendig wordt. Ook werd een prettige, tweezijdige stationsomgeving belangrijk gevonden. Dit plan geeft het gebied een nieuwe invulling, met een hoge verblijfskwaliteit. Niet alleen maar een plek voor verkeersdoorstroming of een haastige overstap, maar een plek van aankomst, waar men elkaar treft. Kortom, een ontmoetings- en verblijfsplek.

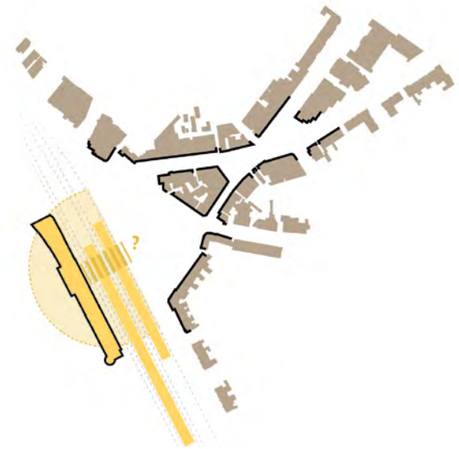
De drie belangrijkste onderdelen van dit plan zijn:

- Eén Stationshart.
- Twee groene tuinen voor de stad en de buurt.
- Een bruisende plek voor Oost.

1960



2007



2030



Schematische weergave van de ontwikkeling van het station ten opzichte van de wijk aan de oostzijde sinds circa 1960 en in de toekomst.



Huidige situatie (2024)

3.1 Het Stationshart van Hilversum

Het Bruisend Hart ligt aan het centraal station van Hilversum. Het is het Stationshart van de stad waar de hele dag veel verschillende mensen naartoe komen. Er komen reizigers, bewoners en mensen die er werken. Het Bruisend Hart is goed bereikbaar, vanuit de stad en vanuit de regio. Aan de centrumzijde wordt in de komende jaren de bestaande stationshal uitgebreid, een ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd en het stationsplein ontwikkeld met onder andere woningen en werkruimte. Met dit plan krijgt de oostzijde van het station ook een volwaardige stationshal met inpandige fietsenstalling. Deze ontwikkelingen samen versterken het Stationshart van Hilversum. Het Stationshart wordt een eenheid: in bebouwing en inrichting van de openbare ruimte wordt duidelijk dat beide zijden bij elkaar horen. Dat betekent niet dat ze identiek zijn. De centrumzijde heeft een grootschaliger karakter dan de oostzijde. In het Bruisend Hart heeft de bebouwing aan het spoor een stedelijker karakter, dat aansluit op de centrumzijde. Maar in oostelijke richting, verder de wijk in, wordt dat al snel dorpser. Daar sluit de bebouwing en inrichting meer aan bij de bestaande wijk.

Stationsomgevingen zijn dynamisch. Een sterke stationsomgeving verandert mee met de wensen van de gebruikers en bewoners. Als er in de toekomst meer ruimte nodig is voor werken, is het wenselijk dat binnen de gebouwen een verandering van woonruimte naar werkruimte (of andersom) mogelijk is. Ook de openbare ruimte kan veranderende wensen in gebruik aan. Bijvoorbeeld als er meer bewoners in de buurt komen of het aantal reizigers verandert.

Net als vele publieke gebouwen in Hilversum is het nieuwe stationsgebouw aan het Bruisend Hart duidelijk herkenbaar en past het op een eigen manier bij Hilversum en bij het bestaande stationsgebouw (dit wordt in paragraaf 5.1 uitgelegd). Het station heeft een breed stationsplein dat doorloopt tot aan het voormalige station van de Gooise Stoomtram. Met de nieuwe en de historische gebouwen samen krijgt de wijk 1221 een fijne plek en Hilversum een sterk Stationshart.

3.2 Groene tuinen voor stad en buurt

Een onmisbaar onderdeel van dit plan zijn de twee groene ruimtes die de centrale openbare ruimte vormen: de Stadstuin en de Buurttuin. Deze twee tuinen zijn belangrijk om een fijne en interessante plek te maken voor de stad en de buurt. De Stadstuin ligt bij het gebouw de Stadskamer (zuidelijk bouwblok langs het spoor). Dit is de plek waar mensen het gebied binnenkomen vanaf het centrum. Je kunt er afspreken voor je in de trein stapt, buiten zitten om (samen) te werken of even ontspannen voor je naar huis gaat.

De Buurttuin ligt iets oostelijker en is gericht op de buurt. Deze tuin ligt aan het gebouw de Uitspanning. Dit is het monument aan de Larenseweg 2, dat vroeger een ‘uitspanning’ was. Van oudsher is een uitspanning een plek waar paarden werden uitgespannen en het rijtuig van nieuwe paarden werd voorzien. In de tussentijd kon men in het café iets eten en drinken. Dit pand wordt in ere hersteld en krijgt zijn oorspronkelijke ontmoetingsfunctie weer terug. De Buurttuin is de plek waar kinderen spelen, de buurt samenkomt voor een picknick en de plek om op het terras van een drankje te genieten.

Het Bruisend Hart wordt zo groen mogelijk, zodat er verkoeling is op een hete zomerdag. Het groen zorgt er ook voor dat regenwater in de bodem kan zakken. In het Bruisend Hart komt ongeveer 4.000m2 groen. Dat is ongeveer net zoveel als de grootte van het huidige Oosterspoorplein. Dit is 3.200m2 meer groen dan nu aanwezig is (meer dan een half voetbalveld). Het streven is om de bestaande bomen te handhaven als dat mogelijk is, of te herplanten. Het Bruisend Hart is een groene verblijfsplek en een onderdeel van de ’Groene loper’ (een groen netwerk door de wijk 1221, uit de Gebiedsagenda 1221). Het verbindt het verschillende delen van de wijk met elkaar.

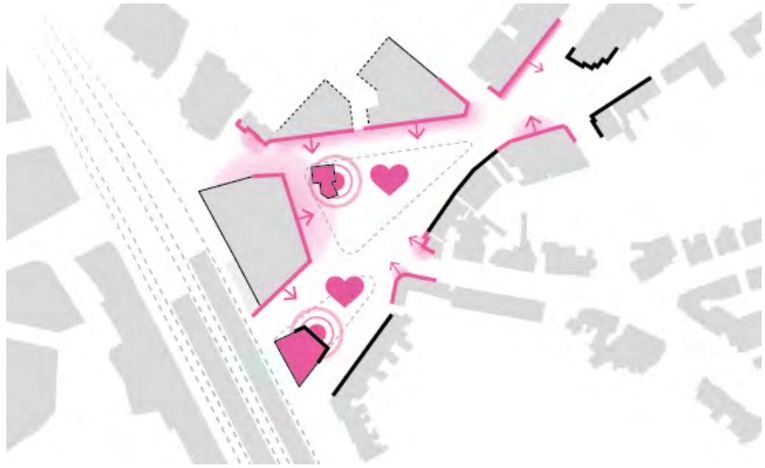


Principetekening tuinen voor stad en buurt (centrale openbare ruimte)

3.3 Bruisend Hart van Oost

De oostelijke wijk 1221, waar het Bruisend Hart in ligt, is zeer divers. Er is een mix van woningen, bedrijvigheid en andere functies. De levendigheid rond het Oosterspoorplein is de laatste twintig jaar helaas minder geworden. Dit plan geeft het gebied nieuwe functies en zorgt dat ongewenste activiteiten verdwijnen. Het Bruisend Hart is de plek voor bewoners, maar ook voor passanten en bezoekers.

De ingangen en verblijfsruimtes van alle gebouwen zijn op de openbare ruimte gericht. De gebouwen, de Stadstuin en de Buurttuin zorgen voor ontmoetingen in en buiten de gebouwen. De tuinen hebben elk hun eigen activiteiten en levendigheid. Het zijn plekken waar routes voor voetgangers langs of doorheen komen. Daardoor zijn deze plekken goed verbonden met de buurt.



Principetekening Bruisend Hart van Oost

3.4 Uitdagingen

In een stationsgebied gebeurt veel. Dat heeft positieve effecten, maar zorgt ook voor ruimtelijke uitdagingen en vraagt om duidelijke keuzes. Hieronder staan drie ruimtelijke uitdagingen en manieren om er mee om te gaan.

Veilige prettige plek met ruimte voor verkeersstromen

Langs de Larenseweg en op de plek waar deze bij de Eemnesserweg samen komt, zijn verschillende buurtwinkels voor de dagelijkse boodschap. Op de hoek met de Swammerdamstraat vind je straks mogelijk een gezondheidscentrum. Het stationsplein loopt deels over de Larenseweg heen. Aan dit deel van het stationsplein zorgen café Dudok en bakkerij Boon dat er een leuke plek ontstaat. En in de toekomst krijgt het voormalige station van de Gooise Stoomtram mogelijk ook een andere (publieksgerichte) functie. Al deze functies samen maakt het gebied tot een aantrekkelijke plek in de stad.

Het is belangrijk dat het gebied een fijne verblijfsplek is. Tegelijkertijd moet het ook de grote (verschillende) verkeersstromen veilig kunnen verwerken. Om te zorgen dat het gebied verkeersveilig is, zijn de verschillende verkeersstromen en kruisingen zoveel mogelijk uit elkaar gehaald. Daarbij hanteren we bij de inrichting van de openbare ruimte het STOMP-principe (zie paragraaf 5.5 voor een uitleg). Wandelroutes lopen naar het station en verbinden de speel- en verblijfsplekken in de buurt met elkaar. Fietsroutes zijn comfortabel ingericht, breed genoeg en met overzichtelijke kruisingen. Gebouwen hebben collectieve fietsenstallingen en bij het station komt een grote fietsenstalling voor ov-reizigers. Auto’s mogen in het gebied maximaal 30 kilometer per uur rijden en de routes zijn allemaal eenrichtingsverkeer. Op een deel van de fietsroute tussen de Larenseweg en de Zuiderweg is de auto te gast. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte krijgen de ontwerpen van de kruisingen extra aandacht.

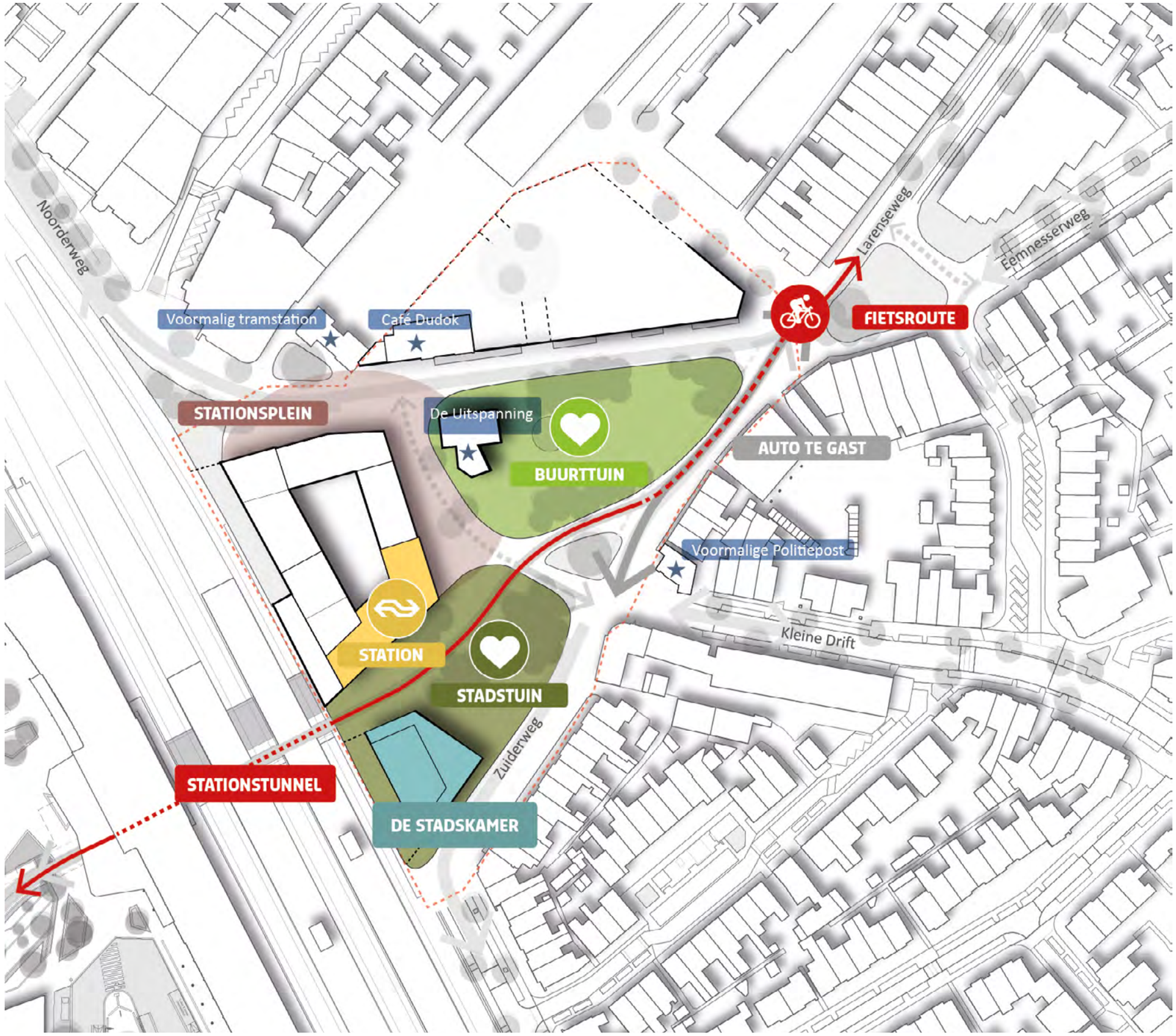
Wonen bij het spoor

Een mix van functies is noodzakelijk om van het gebied een bruisende buurt te maken. Woningen kunnen daarbij niet ontbreken. De uitdaging is om zo dicht bij een drukke spoorverbinding te zorgen voor voldoende woonkwaliteit. Een aantal nieuwe gebouwen bevindt zich op korte afstand van het spoor, waar mensen geluid en de trillingen van passerende treinen kunnen ervaren. Het is technisch mogelijk om te wonen en te werken aan het spoor. Maar de verblijfkwaliteit is anders dan in een rustige woonstraat. In de bouwtechnische en planologische uitwerking zal duidelijk worden welk type woon- en werkruimtes mogelijk zijn en welke maatregelen nodig zijn. Op basis daarvan worden keuzes gemaakt over waar precies gewoond en waar gewerkt kan worden.

Voorkomen van verrommeling

Tot slot is een stationsgebied een drukbezochte locatie met veel verschillende bezoekers. Hiermee is er een verhoogd risico op vervuiling en verrommeling van de openbare ruimte. Met ontwerp en de inrichting van het gebied is dit maar in beperkte mate te voorkomen. Om te zorgen dat het Bruisend Hart een prettige en schone plek blijft, is goed onderhoud van de openbare ruimte nodig, evenals actief toezicht en handhaving.

Op basis van de benoemde opgaven en uitgangspunten uit de structuurvisie zijn voor het gebied vier principes vastgesteld. Dit zijn manieren om van het gebied een fijne, bruisende plek te maken om te wonen, te werken of elkaar te ontmoeten. Hierover meer in het volgende hoofdstuk.



Belangrijkste onderdelen stedenbouwkundig plan Bruisend Hart

4. Visie Bruisend Hart

Vier principes voor een fijne plek

Het Bruisend Hart wordt een prettig en levendig gebied voor iedereen. Een plek om te wonen, te werken en te ontmoeten. Een plek die uitnodigt om naartoe te gaan voor een bezoek aan de buurtwinkel of om een drankje te drinken. Een plek die wandelend of fietsend goed bereikbaar is. Maar ook de plek om als bewoner op de trein of bus te stappen. Dit plan is gebaseerd op vier principes:

1. **Een bruisende buurt**
2. **Een gezonde en veilige plek voor iedereen**
3. **Een nieuwe plek met oog voor de historie**
4. **Een toekomstgerichte buurt**

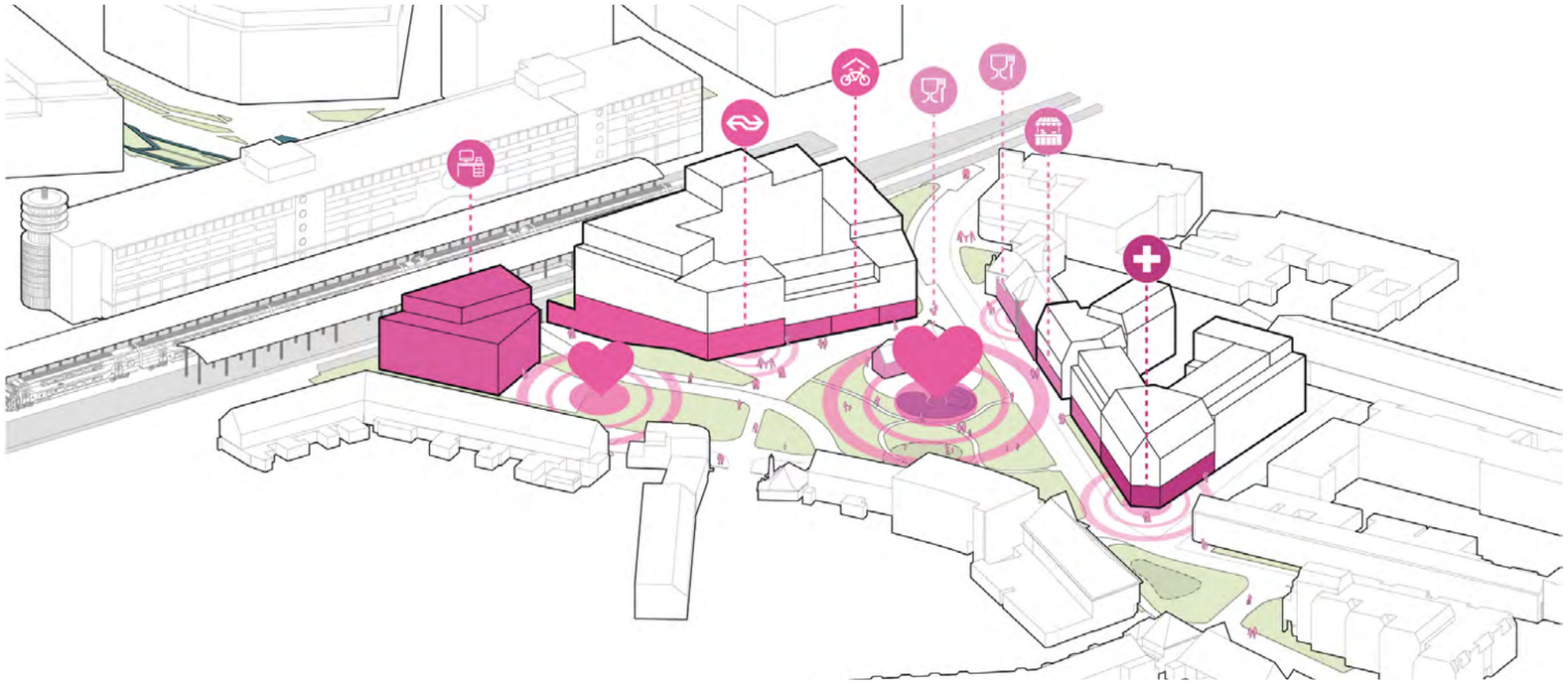
4.1 Een bruisende buurt

Het Bruisend Hart ligt centraal in Hilversum, vlakbij het winkelgebied en de horecagelegenheden. Die ligging maakt dat het een plek is waar veel Hilversummers komen. Het Bruisend Hart is een plek voor de stad én voor de buurt. Er komen verschillende functies in het Bruisend Hart, dit maakt het gebied levendig op verschillende tijden van de dag. Het station, de Stads- en Buurttuin, de buurtcafés en de buurtwinkels zorgen ervoor dat mensen elkaar zien en spreken.

Het stationsgebouw heeft een belangrijke functie, die elke dag voor levendigheid zorgt. Naast het station is er aan de Larenseweg ruimte voor horeca en verschillende buurtwinkels. Café Dudok en de Uitspanning hebben een centrale plek. Rond de twee tuinen wonen mensen. Alle gebouwen hebben een relatie met de tuinen. De openbare ruimte is ingericht op verblijf en ontmoeten, daarbij is er ook een aantal gebouwen dat mensen uitnodigt om samen te komen of samen te werken. Ruimte voor ontmoeting is belangrijk; het zorgt ervoor dat mensen naar elkaars verhalen kunnen luisteren, dat er nieuwe vriendschappen ontstaan of ideeën tot bloei komen. Deze vorm van nabijheid leidt tot nieuwe initiatieven, inspiratie, verbinding en sociale veiligheid. En in een tijd waarin er steeds meer eenzaamheid is kan deze gedeelde plek, met voorzieningen voor iedereen, bijdragen aan een sociale buurt.

Een bruisende buurt maken we door:

- Een mix van werkruimtes, dienstverlening, buurtgerichte detailhandel en woningen
- Werkruimtes gericht op de openbare ruimte
- De stationsentree op straatniveau
- Centrale ontmoetingsplekken



Visie Bruisende buurt

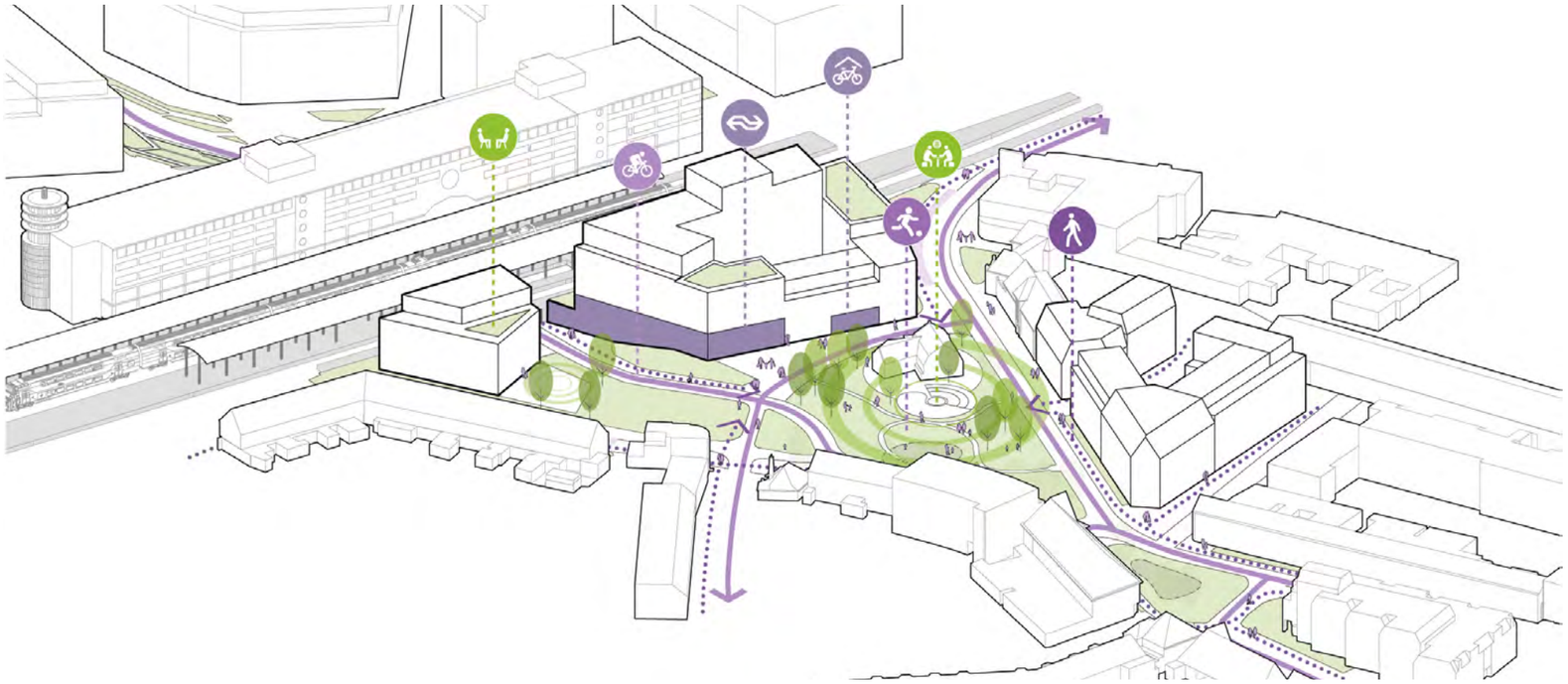
4.2 Een gezonde en veilige plek voor iedereen

Het Bruisend Hart krijgt veel groen. Dit is goed verbonden met het toekomstige groene netwerk van de buurt, de ‘Groene Loper’. Deze groene inrichting van de openbare ruimte is belangrijk en leidt tot een gezondere buurt. Een groene plek om te bewegen, te spelen en elkaar te ontmoeten. De buitenlucht draagt bij aan een lagere hartslag, bloeddruk en spierspanning en heeft dus een positieve werking op de gezondheid.

De tuinen en het stationsplein zijn goed en veilig bereikbaar voor iedereen. De helling van de tunnel wordt minder steil. De openbare ruimte wordt goed toegankelijk gemaakt voor mindervaliden. De inrichting van de straten zorgt voor een veilige oversteek. Er zijn directe wandel- en fietsroutes naar het station en mensen lopen makkelijk vanuit de straten de tuinen in. De routes vanuit de omliggende buurten en de toekomstige doorfietsroute Hilversum-Amersfoort sluiten veilig aan op de doorgaande fietsroute in het gebied. De opzet van de plannen – waarbij voetgangers en fietsers volop de ruimte krijgen – geeft de gelegenheid aan mensen om veilig en met plezier in beweging te komen.

Een gezonde en veilige plek maken we met:

- Gebouwen gericht op de buitenruimte voor de sociale controle
- Groene openbare ruimte
- Ruimte om elkaar te ontmoeten
- Voetganger op 1, fietser op 2 en gericht op OV (30km/u gebied voor de auto)



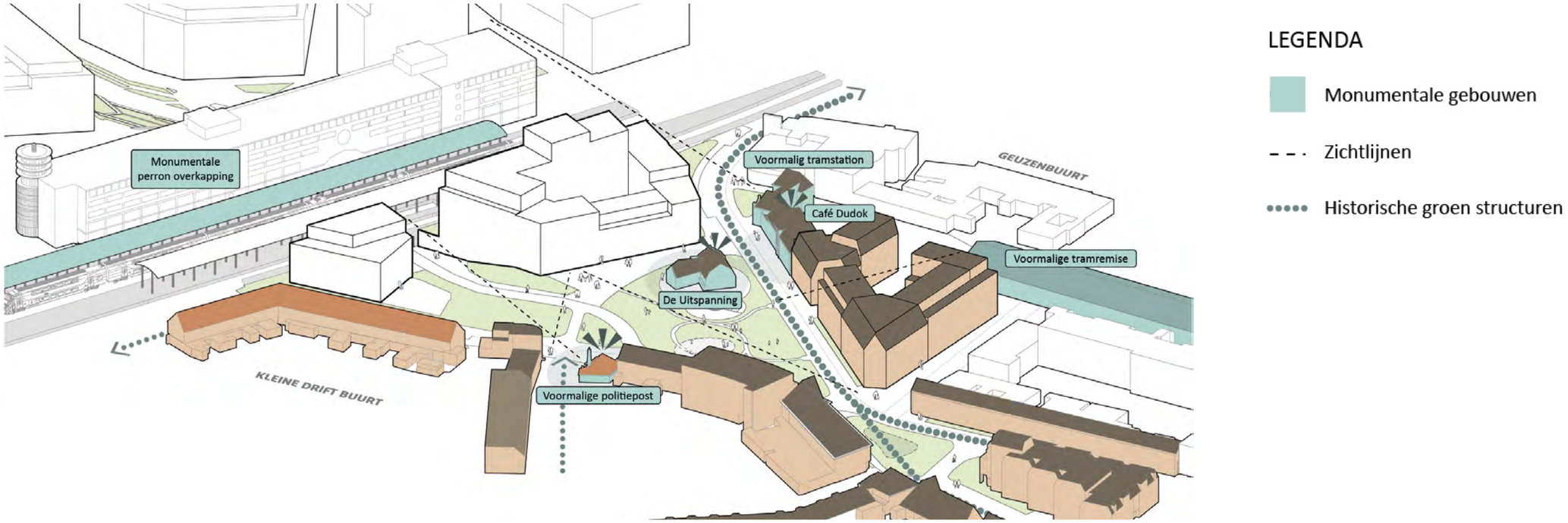
Visie een gezonde en veilige plek voor iedereen

4.3 Een nieuwe plek met oog voor de historie

De bijzondere ontwikkelingsgeschiedenis van het plangebied is nauw verbonden met de spoorwegen. Dit wordt leesbaar in de toekomstige inrichting. De bebouwing, routes en groenstructuur sluiten aan bij bestaande gebouwen en straten in de directe omgeving. Zo worden de historische structuren zichtbaar. De verschillende monumenten in het gebied komen goed tot hun recht en krijgen een functie als ontmoetingsplek voor de buurt of de stad. Het voormalige tramstation, de voormalige uitspanning aan de Larenseweg 2 en het pand van het huidige Café Dudok zijn gegroepeerd in het noordelijke deel van het gebied. De vernieuwde en groenere inrichting van de openbare ruimte zal deze monumenten verfraaien en ze verbinding met de nieuwe stationshal. De uitspanning en de voormalige politiepost aan de Kleine Drift krijgen een centrale ligging in en aan de nieuwe openbare Buurttuin. In het noordelijke bouwblok (Larenseweg-Swammerdamstraat) komt een verbinding tussen de centrale openbare plek, de tramremise en de Geuzenbuurt. Zo wordt het verhaal van de Gooische Stoomtram beter zichtbaar. Nieuwe gebouwen in het plangebied zijn geïnspireerd op verschillende bestaande elementen in de omgeving, zonder deze te kopiëren. Dit kan in een traditionele maar ook in een meer hedendaagse architectuur. Het motto bij de nieuwbouw is vernieuwing op basis van historisch besef en een zorgvuldige inpassing in de directe omgeving.

Een nieuwe plek met oog voor de historie maken we door:

- Nieuwe structuren aan te sluiten op bestaande structuren
- Goede inpassing van monumenten
- Historie van het gebied zichtbaar te maken
- Architectuur passend bij de omgeving



Visie een nieuwe plek met oog voor de historie

4.4 Een toekomstgerichte buurt

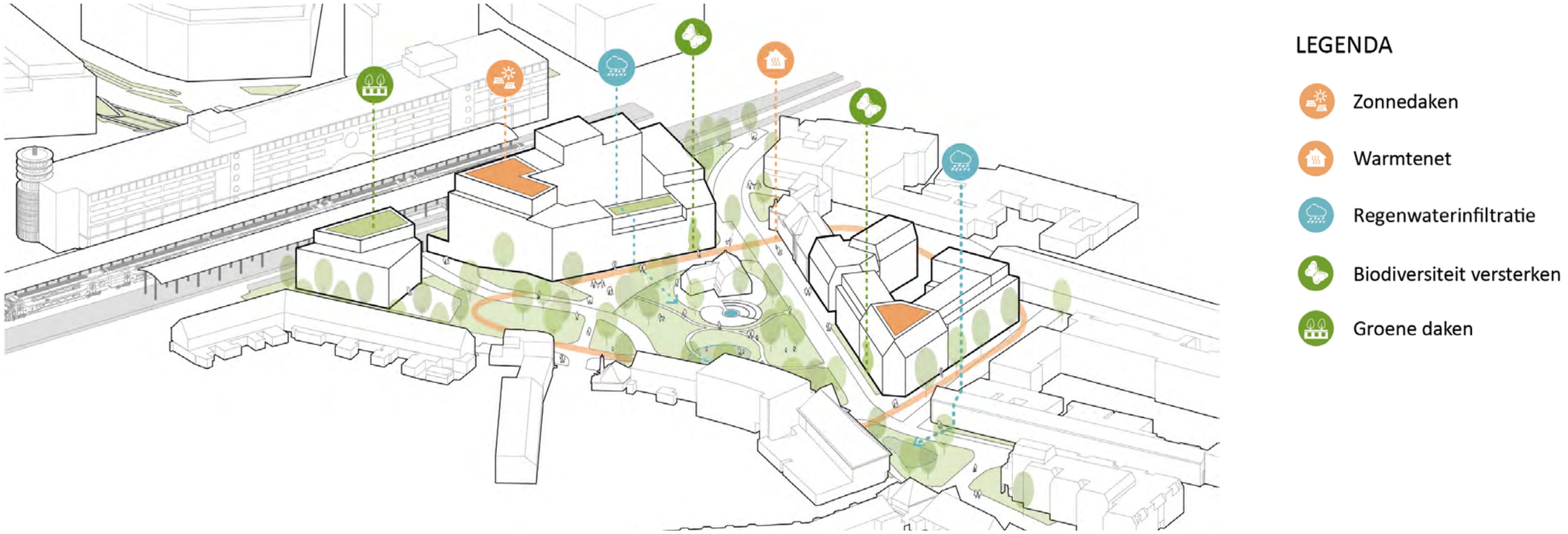
Verdichting bij een ov-knooppunt is op zichzelf toekomstgericht. Door te bouwen binnen de stad wordt de natuur en het landschap rondom de stad ontzien. Voorzieningen en woningen die bij elkaar liggen zijn goed bereikbaar te voet en met de fiets. Met de aanwezigheid van het station is het aantal (auto)verkeersbewegingen beperkt. Dit zorgt voor minder uitstoot van schadelijke stoffen. Het maakt ook dat er minder autowegen nodig zijn. Er komt meer groen en zo min mogelijk verharding. De inrichting van de buitenruimte met meer groen is beter bestand tegen klimaatveranderingen: regenwater kan de bodem indringen en groen zorgt voor koelte.

Gebouwen in het gebied voldoen aan de duurzaamheidseisen. Het is de bedoeling om in het gebied een collectief bodemenergiesysteem aan te leggen dat zowel warmte als kou levert.

Er vinden op dit moment verschillende transities plaats, waaronder een mobiliteits- en energietransitie. Dat heeft gevolgen voor de leefomgeving. Het plan biedt ruimte om eventuele toekomstige veranderingen in het gebied op te kunnen vangen. Een voorbeeld hiervan is de zes meter brede zone langs het spoor, die wordt vrijgehouden voor mogelijke aanpassingen aan het station en de ruime fietsenstalling met 2.500 plaatsen. Dit is nodig voor de verwachte groei van het aantal treinreizigers. Daarbij hebben gebouwen een hoge begane grondverdieping en zijn ze eenvoudig aan te passen zodat ze in de toekomst ook geschikt zijn voor andere gebruikers.

Een toekomstgerichte buurt maken we door:

- Een toekomstgericht energiesysteem met warmte- en koudeopslag in de bodem
- Ruimte voor infiltratie van regenwater en groene ruimte tegen hittestress
- Diverse beplanting en maatregelen in en aan gebouwen voor verschillende diersoorten
- Duurzame maatregelen aan gebouwen



Visie een toekomstgerichte buurt

5. Planuitwerking

In hoofdstuk 3 staan de drie belangrijkste planonderdelen van het plan. In hoofdstuk 4 staat de visie voor het gebied in vier leidende principes. Deze principes gelden voor de uitwerking van alle planonderdelen.

Dit hoofdstuk 5 gaat dieper in op de planontwikkeling. Daarbij worden principes en richtlijnen gegeven voor verschillende onderdelen van het plan. In dit hoofdstuk staat ook hoe de acht uitgangspunten uit de structuurvisie een plek hebben gekregen in het stedenbouwkundig plan.

Uitgangspunten uit Structuurvisie

1. Er komt een centrale publieke plek qua omvang vergelijkbaar met het huidige Oosterspoorplein. Het terrein moet vlak zijn. (Zie paragraaf 5.4)
2. De centrale plek met een parkachtig karakter. (Zie paragraaf 5.6)
3. Bebouwing heeft op de begane grond een mix van functies met voorkanten gericht op de openbare ruimte. (Zie paragraaf 5.2)
4. Het gebied wordt duidelijk herkenbaar als stationsomgeving. (Zie paragraaf 5.3)
5. De bebouwing sluit qua architectonische uitstraling en hoogte aan op de omliggende buurten. (Zie paragraaf 5.1)
6. Fietsen en wandelen heeft prioriteit boven het gebruik van de auto. De huidige noord-zuid-verbinding (Kleine Drift) dwars over het plein verdwijnt. In plaats daarvan wordt langs het plein een verbinding Larenseweg-Zuiderweg ingericht in de vorm van een auto-te-gast-verbinding. (Zie paragraaf 5.5)
7. Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen geldt de norm in de ‘beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten’. (Zie paragraaf 5.5)
8. Voor de verdeling van wonen en overige functies wordt op dit moment een verhouding van 70/30 gehanteerd. (Zie paragraaf 5.2)



Schematische doorsnede (A zie kaart blz. 19) van het nieuwe stationsgebouw aan de perrons


Jeltinesseweg
Jeltinesseweg
Buurttuin
Stadstuin
Zuiderweg
Stationsplein
A
Noorderweg

5.1 Bebouwing

In deze paragraaf staat hoe de nieuwbouw van het plan is opgebouwd en wordt ingepast in de omgeving. Het geeft richtlijnen die vooral gaan over de maat, structuur en vorm van de bebouwing. Ook zijn er enkele uitgangspunten voor architectuur en beeldkwaliteit. Deze worden in een latere fase in een beeldkwaliteitsplan uitgewerkt tot toetsingscriteria.

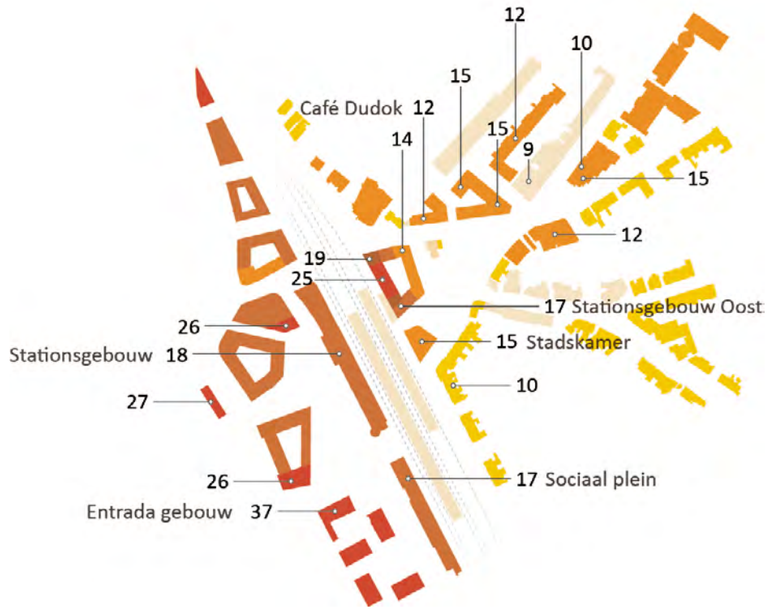
Groepering van gebouwen rondom centrale openbare ruimte

Het Bruisend Hart bestaat uit bouwblokken die rond een centrale openbare ruimte staan. De gebouwen vormen samenhangende wanden en richten zich tot die centrale ruimte. Op de begane grond zijn levendige functies, waardoor de gebouwen verbonden zijn met de openbare ruimte. Alle nieuwe gebouwen krijgen een solide uitstraling met warme kleuren, zodat deze passen hij de bestaande bebouwing in de wijk 1221 en bij de nieuwe bebouwing in het stationsgebied.

Binnen het plangebied van het Bruisend Hart komen verschillende stedenbouwkundige structuren samen. Enerzijds is er het stations-ensemble, en anderzijds de bebouwing van de wijk 1221. De nieuwe gebouwen aan het spoor maken deel uit van het stations-ensemble. De nieuwe gebouwen aan de Larenseweg en de Uitspanning aan de Larenseweg 2 zijn deel van de wijk 1221. De gebouwen aan het spoor krijgen een meer stedelijke maat en de nieuwbouw aan de Larenseweg krijgt een meer dorpse maat.



Principetekening stedebouwkundige opzet: groepering van gebouwen rondom centrale openbare ruimte



Principetekening geleidelijke overgangen van maximale bouwhoogtes tussen plangebied en omgeving. (Voor volledig overzicht zie bijlage B)

Richtlijnen bebouwing Algemeen

1. Gebouwen passen in maat en schaal bij hun omgeving.
2. De gebouwen vormen een duidelijke bebouwingswand rondom centrale openbare ruimte
3. Ruimtes aan de centrale openbare ruimte hebben op de begane grond een vrije (netto) verdiepingshoogte van minimaal 3,6 meter.
4. Gebouwentrees zijn duidelijk herkenbaar en bieden bescherming tegen regen en wind.
5. Verblijfsplekken in binnenhoven en straten hebben voldoende daglicht. Daarbij geldt dat: in de periode van 21 maart tot en met 21 september 50% van een binnenterrein minimaal 2 uur per dag direct zonlicht ontvangt.
6. Passend bij het programma hebben de gebouwen gevel- en/of stoeptuinen.

Het stations-ensemble

Een van de ambities van het plan is om één ‘Stationshart’ te maken, waarbij Hilversum Oost een volwaardige stationsentree en prettige stationsomgeving krijgt (zie hoofdstuk 3). Daarom sluiten de twee nieuwe gebouwen aan het spoor aan op het stationsgebied aan de centrumzijde. Daarnaast maken deze gebouwen ruimte voor een entree van de fiets- en voetgangerstunnel. Hieraan ligt de Stadstuin, die een zichtlijn vormt tussen de perrons en de voormalige politiepost. Het Bruisend Hart wordt daarmee zichtbaar vanaf de perrons en andersom.

De twee gebouwen binnen het stations-ensemble zijn verschillend in maat en schaal, maar passen bij elkaar qua materiaal, kleur en architectuur. Samen met de stationshal aan de centrumzijde en de monumentale perronoverkapping vormen ze een eenheid. Het stations-ensemble bestaat uit verschillende bouwdelen, die van elkaar verschillen in functie(combinaties) en de stedelijke ruimtes waaraan ze grenzen.



Principetekening stedebouwkundige opzet van het stations-ensemble.

De bestaande bebouwing aan de Noorderweg en Zuiderweg richt zich voornamelijk op de straat langs het spoor. Gezien vanuit deze lange lijnen langs het spoor vormt het nieuwe stations-ensemble een bijzondere onderbreking. Hierbij past een sculpturaal vormgegeven bouwmassa met een krachtig lijnenspel. Tegelijkertijd moet de overgang naar de woonhuizen aan de Zuiderweg en de monumentale gebouwen aan de Larenseweg zorgvuldig worden vormgegeven. Dit zijn aandachtspunten bij de uitwerking in het beeldkwaliteitsplan (Zie kaart aandachtgebied). De referentiebeelden laten het spectrum van verschillende architectuurstijlen zien, waarmee de stedenbouwkundige randvoorwaarden kunnen worden uitgewerkt.

Het nieuwe stationsgebouw (A) wordt het meest beeldbepalende gebouw in het plangebied. Het zet zich enigszins af tegen de wat meer dorpse bebouwing in de buurt. Aan de zuidzijde grenst dit gebouw aan de Stadstuin en aan de oost- en noordzijde grenst het aan een nieuw stationsplein. Het stationsgebouw bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende functies, zoals een stationshal, fietsenstalling, woningen en werkplekken. De centrale stationshal is het belangrijkste en het meest in het oog springende onderdeel van dit bouwblok. De verschillende functies zijn zichtbaar door de architectuur en de gevels zijn zo vormgegeven dat ze passen bij de ruimte rondom het gebouw. Tegelijkertijd is het gebouw als geheel herkenbaar vanuit verschillende standpunten.

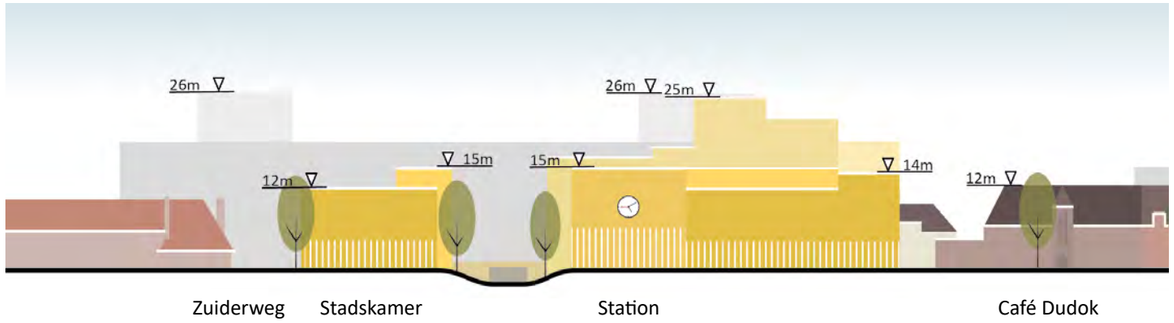
Ten zuiden van de Stadstuin is de Stadskamer (B). Dit gebouw is openbaar toegankelijk en functioneert als een huiskamer of werkkamer bij het station. Er zijn verschillende vormen van (samen) werken mogelijk. Het gebouw krijgt onder andere een zakelijke of creatieve werk- en ontmoetingsruimte met ondersteunende horeca. Het richt zich op de Stadstuin en heeft zowel een entree aan de noord- als aan de oostzijde. Stedenbouwkundig bevindt dit gebouw zich op een zogenaamde ‘scharnierpositie’, waarbij het zich op een logische manier tot meerdere verschillende plekken moet verhouden (perrons, Stadstuin, Zuiderweg). De openbaar toegankelijke daktuin biedt uitzicht op de omgeving.

Specifieke richtlijnen blok A:

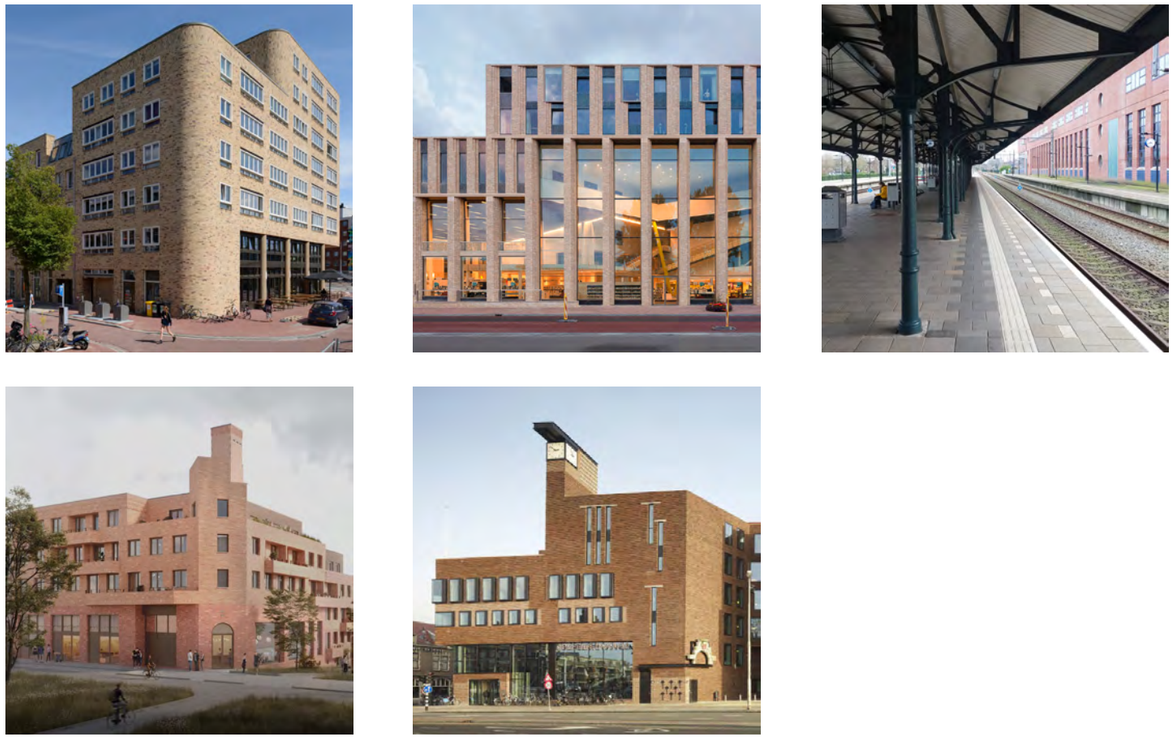
1. Het station is een samenstel van meerdere bouwdelen die een ensemble vormen en waarbij de stationsentree duidelijk herkenbaar is.
2. Gevels rondom zijn gericht op de buitenruimte en zijn levendig (publieke functies, entrees verblijfs- en buitenruimtes) en afwisselend waarbij de verschillende functies duidelijk afleesbaar zijn.
3. Aan de spoorzijde is ruimte voor een hoogteaccent van maximaal 25 meter.
4. De pleinwand is 10 tot 15 meter hoog, aandachtspunt bij de uitwerking is de aansluiting op de bestaande gebouwen (zie kaart aandachtsgebied blz. 24).

Specifieke richtlijnen blok B:

1. Het gebouw richt zich rondom op de verschillende buitenruimtes maar primair op de Stadstuin.
2. Het gebouw heeft een openbaar toegankelijke zitgelegenheid in de Stadstuin
3. Het gebouw heeft een stedenbouwkundig accent op de lange lijn van de Zuiderweg.



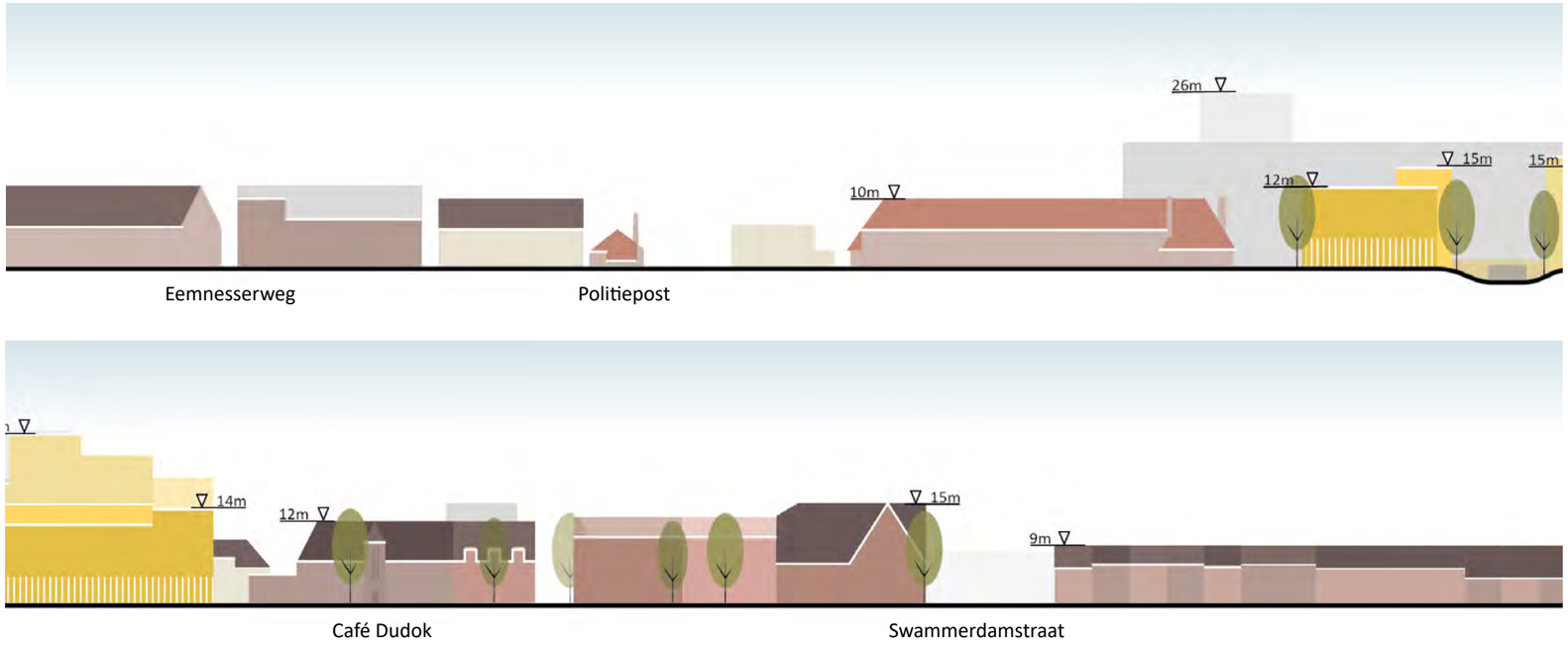
Schematisch aanzicht van het stationsensemble



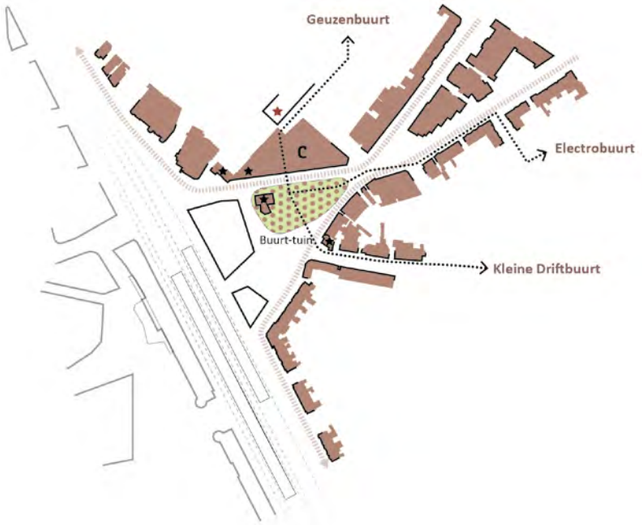
Selectie van referentiebeelden voor het stationsensemble.

Weefsel van de buurt, nieuwbouw aan de Larenseweg

De nieuwe gebouwen aan de noordzijde van de Larenseweg (C) hebben een dorps karakter dat op een eigentijdse manier aansluiting zoekt bij de architectuur in de wijk 1221. De gebouwen sluiten in maat aan op de bestaande bebouwing van het huidige Café Dudok. Hierbij passen onder andere een gevarieerd dakenlandschap, afwisselende (goot)hoogtes, woningentrees in zorgvuldig vormgegeven nissen, en bijzondere details zoals metselwerkpatronen. Deze nieuwe bebouwing heeft op de begane grond detailhandel, gericht op de buurt, en een maatschappelijke functie, zoals een gezondheidscentrum. Op de verdieping komen voornamelijk woningen.



Schematisch aanzicht Zuiderweg en Larenseweg met daarin de nieuwbouw aan de Larenseweg.



Principetekening Weefsel van de buurt



Selectie van referentiebeelden Weefsel van de buurt

Net ten noorden van de nieuwe gebouwen zijn de terreinen van de voormalige tramlijn nog aanwezig, omdat ze gebruikt worden door de busmaatschappij. Er zijn studies gedaan naar deze plek en er lijken in de toekomst kansen om dit terrein een nieuwe functie te geven. In dit plan is een openbare looproute in het bouwblok aan de Larenseweg opgenomen. Hier kan in de toekomst de ‘Groene Loper’ van 1221 komen, die groene plekken in de buurt met elkaar verbindt.

De Uitspanning aan de Larenseweg 2 (D) heeft een belangrijke plaats in de Buurttuin. Dit gebouw krijgt een nieuwe uitbouw langs de Larenseweg, verwijzend naar de rij waarvan het deel uitmaakte. Met deze uitbouw krijgt de Uitspanning een voorkant aan de Buurttuin.

Specifieke richtlijnen blok C:

1. Het bouwblok bestaat uit verschillende panden, elk met een eigen karakteristieke uitstraling
2. Er is een openbare looproute vanaf de Larenseweg naar de voormalige tramremise.
3. In het bouwvlak achter de pleinbebouwing bevindt zich een tuin voor de bewoners
4. Aan de Larenseweg zijn gebouwen 10-15 meter hoog, ze hebben een divers daklandschap.

Toelichting tekening randvoorwaarden voor bebouwing

De stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn vastgelegd op een kaart (zie hiernaast). Deze randvoorwaarden zorgen ervoor dat de uitwerking van de plannen invulling geeft aan de ambities. De randvoorwaarden zijn onder andere gebouwhoogte, positie van gevels/rooilijnen, verbindingen, een aantal programmaonderdelen (station, fietsenstalling, parkeergarage) en de belemmeringen en aandachtspunten die er zijn (afstand tot het spoor, de aanwezige gasleiding en de bestaande gebouwen). Sommige rooilijnen staan vast. Op andere plekken zijn rooilijnen minder definitief en worden deze in de bouwkundige uitwerking bepaald.

Er is één aandachtsgebied aangeduid. Op deze plekken komen nieuwe en bestaande gebouwen dicht bij elkaar te staan, waarbij de bestaande gebouwen bepalend zullen zijn voor de hoogte, vorm en uitstraling van de nieuwe gebouwen. In het beeldkwaliteitplan worden aanvullende criteria voor deze gebieden gegeven.



Aandachtsgebied I bij nadere uitwerking.

LEGENDA

- Plangrens (Wet Voorkeursrecht Gemeenten)
- Monumenten (bestaande gebouwen)
- Stationsgebouw
- Nieuwe bebouwing
- Bouwvlak
- Collectieve groene ruimte evt. op de verdieping (> 200 m2)
- X% Maximale bebouwingspercentage bouwblok (Exclusief verdiepingen van de fietsenstalling en parkeergarage)
- (X) Bouwhoogte (minimum - maximum)
- Hoogte accent mogelijk (met maximale hoogte)
- Rooilijn
- Rooilijn afwijking tot 2 meter
- Minimale afstand
- Stedenbouwkundig accent (Hoogte, materiaal, vorm)
- Entree (positie indicatief)
- Openbare verbinding op maaiveld >4m breed (Positie indicatief)
- Ondergrondse parkeergarage (Positie inrit indicatief)
- Fietsenstalling (Begane grond en laag -1)
- 6m zone station (Niet toegankelijk met tijdelijke groene inrichting)
- Hoge druk gasleiding


Eemnesserweg
Larenseweg
Kleine Drift
Zuiderweg
Noorderweg
10-13
12-15
0-15
65%
10-13
4-8
15,5m
13m
10-14
10-15
10-15
15-17
75%
15-17
15-19
25
15-19
8-12
8-15

5.2 Programma

In de structuurvisie was het uitgangspunt dat 70% van de nieuwe bebouwing de functie wonen zou krijgen en 30% andere functies. Dit is in dit plan aangepast naar een verhouding van 60% wonen en 40% andere functies (stationsvoorzieningen, kantoren, bedrijvigheid, detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke voorziening en horeca). De reden is dat hiermee een gewenste mix van functies, voordelen voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen en een beperkter aantal woningen aan de spoorzijde mogelijk zijn.

Wonen

Er zijn minder woningen mogelijk dan de 180 woningen die in de structuurvisie genoemd staan. Dat komt doordat er rekening gehouden moet worden met een vrije zone van zes meter langs het spoor en verkleining van de Stadskamer. In het gebied komen circa 150 nieuwe woningen. In de huidige situatie zijn 39 woningen in het plangebied aanwezig. Eén hiervan, de woning boven Café Dudok, blijft behouden. De andere bestaande 38 woningen zullen verdwijnen. Per saldo worden er circa 110 woningen toegevoegd.

In het stationsgebouw komen naast werkruimtes en commerciële ruimtes op de verdiepingen ook woningen. Een aandachtspunt voor de woningen aan het spoor is het garanderen van een goed woon- en leefklimaat. Het spoor zorgt op de buitengevel van één zijde voor een hoge geluidbelasting. Door bouwkundige ingrepen is het mogelijk de geluidswaarde tot de wettelijke vereiste niveaus te brengen. Daarnaast is het belangrijk dat deze woningen ook een geluidsluwe zijde met buitenruimte krijgen. Een collectieve binnentuin kan hier een belangrijke rol in vervullen. Bij de verdere bouwtechnische en planologische uitwerking van de plannen wordt onderzocht waar het wenselijk is om aan de spoorzijde te wonen- en welke maatregelen nodig zijn om geluid en trillingen te verminderen.

In aansluiting op de Woonvisie 2021 tot 2030 zijn minimaal 33% van alle nieuwe woningen in het sociale huursegment. Ten minste 50% van het totaal zal in het middeldure segment vallen en maximaal 17% van het totale woningaantal bestaat uit woningen in het dure segment. In het stationsgebouw zijn de woningen compacter van aard. Meer richting de wijk is ruimte voor grotere woningen. In het Bruisend Hart komen vooral appartementen en bovenwoningen, met een gebruiksoppervlak tussen de 35m2 en 75m2. Daarmee komen er voor verschillende doelgroepen nieuwe woningen bij: voor een- en tweepersoonshuishoudens, en voor kleine gezinnen. Ook is er aandacht voor huisvesting van ouderen. Geclusterde woonvormen[1] en levensloopbestendige woningen[2] in het gebied (buiten de externe veiligheidscontour) leveren een bijdrage aan het langer zelfstandig thuis wonen, met zorg in de buurt.

Richtlijnen wonen

1. Diversiteit in woonsegmenten (ten minste 33% sociale huur en 50% middelduur segment)
2. Diversiteit in omvang van woningen, ook binnen de segmenten
3. Diversiteit in type woningen
4. Woningen moeten een goed- woon en leefklimaat hebben in relatie tot geluid- en trillingen vanaf het spoor

Werken

In 2021 is het ‘Economisch Perspectief 2040’ vastgesteld als bouwsteen voor de Omgevingsvisie. In de ontwerp Omgevingsvisie is als doel opgenomen om meer ruimte te creëren voor werken op bestaande werklocaties in het centrum. Met de ligging direct aan het station en als zichtlocatie, is het Bruisend Hart een goede locatie voor inspirerende werkplekken en (creatieve) bedrijvigheid. Bruisende plekken ontstaan alleen bij een mix van functies. De wijk 1221 is van oudsher altijd een gebied geweest waar mensen wonen en werken. Ook nu nog is het Bruisend Hart de poort naar andere werklocaties in de buurt. Een voorbeeld daarvan is het nieuwe woon-werkgebied rond de Korte Noorderweg dat de komende jaren tot ontwikkeling komt. Het Bruisend

(indicatief programma)/ (m2 bruto vloer opp.)	Bouwblok A (stationsgebouw)	Bouwblok B (kleine blok aan spoor)	Bouwblok C (Larenseweg)	Bouwblok D (in Park)
Wonen	5.930		5.520	
Detailhandel en dienstverlening	340		520	
Horeca				330
Kantoren en bedrijvigheid	1.740	2.060		
Station (incl commercieel)	580			
Parkeren			2.200	
Fietsenstalling	2.320			
Maatschappelijk			720	
totaal m2	10.910	2.060	8.960	330

Indicatieve verdeling programma per bouwblok

[1] Geclusterd wonen is een woonvorm waar mensen zelfstandig wonen, maar waar een hoge mate van samenleven is. Het gaat bijvoorbeeld om seniorenwoningen, aanleunwoningen, hofjeswoningen. Een woning valt binnen deze categorie als: het complex bestaat uit meerdere woningen (denk aan minimaal 10 woningen), het mogelijk is om hier te komen wonen zonder Wlz-indicatie, een wezenlijk deel van de bewoners van het complex (bijvoorbeeld 50%) 65 jaar of ouder is, en/of het complex is gelabeld voor senioren (bijvoorbeeld 55+-label).

[2] Levensloopbestendige woningen zijn woningen die voor alle levensfasen geschikt zijn. Ouderen kunnen hier blijven wonen als zij te maken krijgen met lichamelijke beperkingen (zonder traplopen door alle primaire vertrekken op één woonlaag, of met een lift bereikbaar), maar deze woning is ook voor andere (jongere) leeftijdsgroepenaantrekkelijk.

LEGENDA

- Station
- Werken
- Optie ondersteunende horeca
- Maatschappelijke functie* (2 hoge bouwlagen)
- Horeca
- Wonen
- Fietsenstalling
- Levendige plinten met dienstverlening, detailhandel, woning entrees en entree openbare fietsenstalling
- Collectieve groene ruimte (Openbaar toegankelijk)
- Groene verbinding op maaiveld, positie indicatief
- Indicatieve bouwblok indeling
- Indicatieve entrees

Zie bijlage C voor indicatieve programma kaarten per bouwlaag (laag 2 en hoger)



Hart concurreert niet met het centrum, doordat de ruimte voor detailhandel (ca. 900m2) en horeca (ca. 500m2) beperkt is, en vooral gericht op de buurt en op passanten in het gebied. Het plan bestaat uit ongeveer 3.800m2 bedrijfs- en kantoorruimte. Dit is verdeeld over de Stadskamer en het stationsgebouw.

De Stadskamer aan het spoor is bedoeld voor een flexibel kantoorconcept. Dit is de plek waar mensen een kantoorplek, werkruimte of een presentatieruimte of studio kunnen huren. De werkruimtes zijn flexibel te gebruiken. Het is bijvoorbeeld mogelijk een werkplek voor een dag te huren of een grotere ruimte voor een langere tijd. Daarbij zijn voorzieningen als een koffiebar of een lunchcorner denkbaar.

Richtlijnen werken

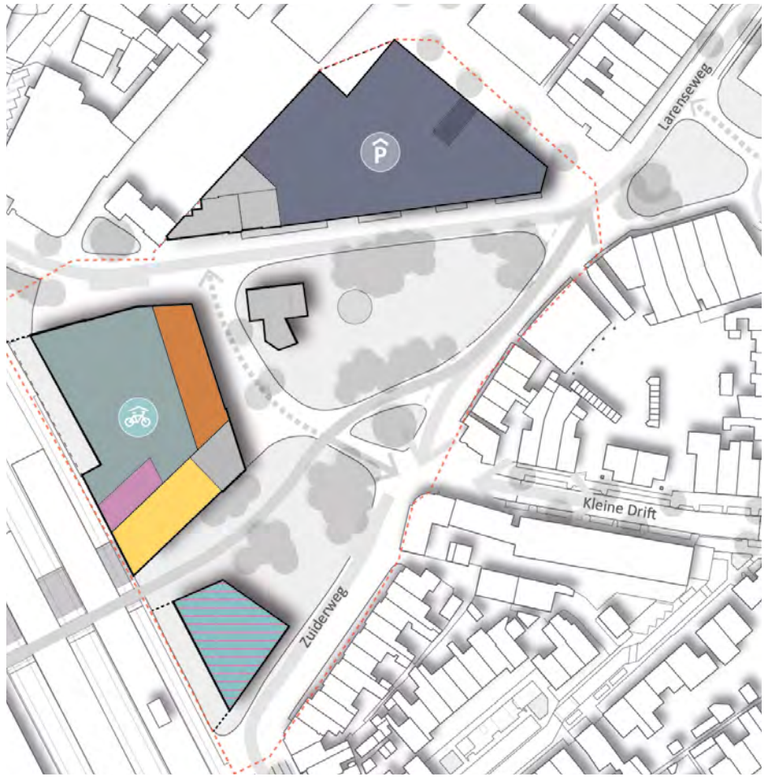
1. Mix van werkruimtes, dienstverlening en buurtgerichte detailhandel
2. Elke horecafunctie in het gebied heeft een ander concept
3. Werkruimtes liggen zo veel mogelijk aan de openbare ruimte

Voorzieningen

Het station is een belangrijke voorziening voor de stad en een herkenbaar gebouw in het Bruisend Hart. Samen met de openbare fietsenstalling voor ov-reizigers zorgt het station een groot deel van de dag voor levendigheid. De stationsomgeving is dynamisch en verandert doorlopend. Daarom is er rond het station ruimte gehouden om de mogelijke toekomstige groei van het aantal reizigers en de bijbehorende voorzieningen in te kunnen passen. In de gebouwen ten noorden van de Larenseweg komen enkele buurtwinkels en een maatschappelijke functie (ca. 700 m2) zoals mogelijk een gezondheidscentrum. In de Buurttuin is de Uitspanning een horecagelegenheid voor de buurt. Dit verbetert het voorzieningenniveau van de buurt.

Richtlijnen voorzieningen

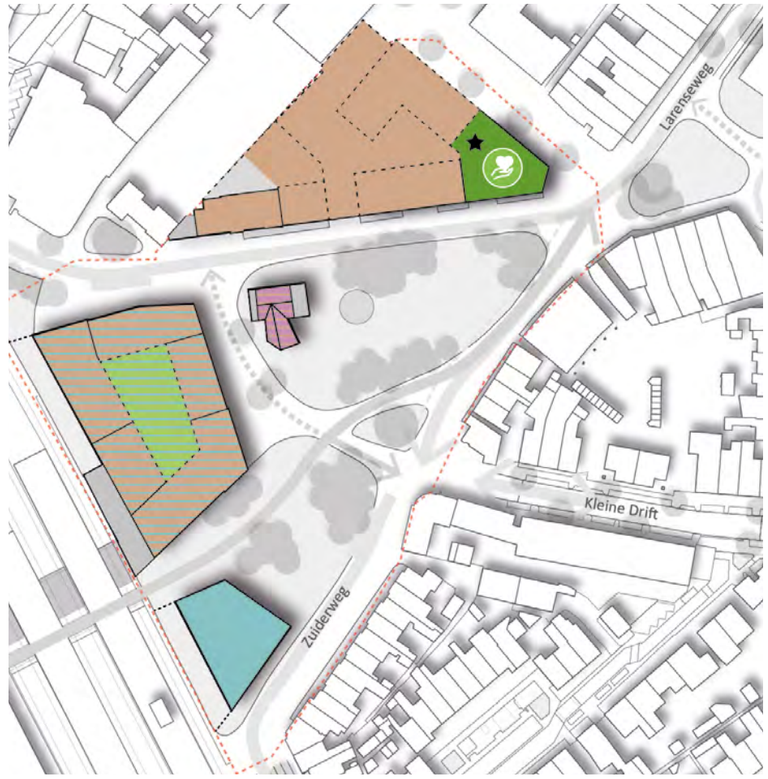
1. Ruimte voor ten minste één maatschappelijke functie
2. Waar mogelijk multifunctionele invulling van gebouwen



Programmakaart laag -1

LEGENDA

- Station
- Werken
- Horeca
- Optie ondersteunende horeca
- Parkeergarage
- Fietsenstalling
- Fietsenstalling (woningen)



Programmakaart laag 1

LEGENDA

- Optie werkruimte
- Werken
- Maatschappelijke functie* (2 hoge bouwlagen)
- Horeca
- Wonen
- Collectieve groene ruimte
- Indicatieve bouwblok indeling

5.3 Het station

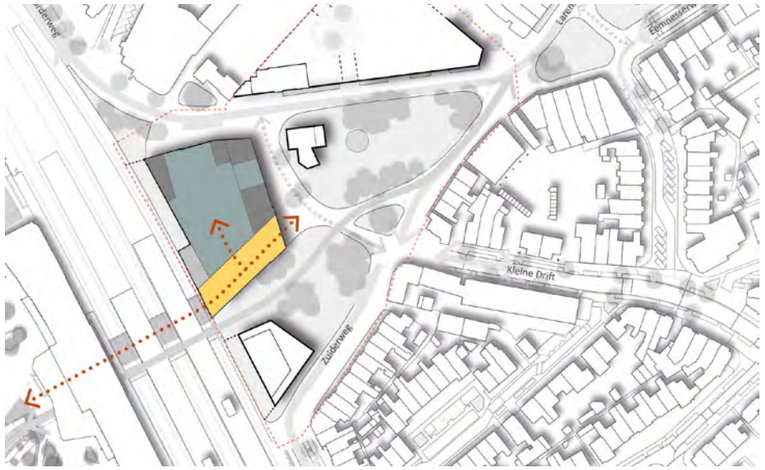
Het station heeft een belangrijke functie in het gebied. Het is het grootste deel van de dag open en wordt bezocht door veel verschillende mensen. Dankzij het station is een groot aantal steden in de regio vanuit het Bruisend Hart goed bereikbaar. Het station zal als een van de belangrijkste gebouwen in het gebied duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn. Dit is het beginpunt voor Hilversummers als ze werken of uitgaan in de regio en de bestemming voor mensen uit de regio die Hilversum bezoeken. Bij het station horen voorzieningen zoals een stationshal, met ruimte voor kaartautomaten en reisinformatie en een plek om een broodje of een kop koffie te kopen. De meeste reizigers komen met de fiets naar het station. Er is direct aansluitend aan de stationshal een fietsenstalling met plek voor circa 2.500 fietsen. Daarnaast is er aan de Zuiderweg en aan de Larenseweg een Kiss & Ride-plek.

Een toekomstgerichte stationsomgeving

De inrichting van het gebied is gebaseerd op het 'Stationsconcept', 'Het Nieuwe Stationskwartier' en 'Visie op informatie op stations: handboek 1 Inrichting' (zie ook www.spoorbeeld.nl) van Bureau Spoorbouwmeester. Ook is rekening gehouden met de adviezen van het college van Rijksadviseurs over stationsomgevingen ('Advies Knooppunten – Verstandig verdichten' van 5 december 2023). Er wordt ruimte gereserveerd voor toekomstige ontwikkelingen bij het station. Een voorbeeld van zo'n ruimtereservering is de zone tussen de bebouwing en het spoor (zes meter tussen de keermuur en de nieuwe bebouwing). Ook is er ruimte om uit te breiden wanneer het aantal reizigers in de toekomst groeit. De nieuwe stationshal houdt rekening met een mogelijke toekomstige verbreding van de reizigerstunnel. Ook op andere manieren is het Bruisend Hart toekomstgericht. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt materiaal hergebruikt. Wateroverlast en hittestress wordt voorkomen en gebouwen zijn voor verschillende functies te gebruiken. Zie hiervoor paragrafen 5.7 en 5.9. De openbare ruimte in het gebied wordt ingericht op het zogenaamde STOMP-principe (zie paragraaf 5.5). Het Bruisend Hart is straks goed bereikbaar. De nieuwe paden in het gebied sluiten aan op de bestaande paden- en wegenstructuur in de omgeving. Er komt een fietsenstalling die in directe verbinding staat met de stationshal en met een bovengrondse entree. De stalling is verdeeld over de begane grond en de kelder van het stationsgebouw. Het stationsgebouw en de ingang van de fietsenstalling zijn goed herkenbaar. Er komen extra Kiss & Ride-plekken ten opzichte van de huidige situatie. De hoofdentree van de stationshal komt centraal in het gebied te liggen. Daarnaast is er eventueel ruimte voor een tweede entree aan de zuidzijde, die voor verbinding met het zuidelijk deel van de wijk zorgt. De nieuwe stationshal komt in het verlengde van het reizigersdeel, waardoor een logische en snelle verbinding in het station ontstaat. Tot slot is er ruimte voor een commerciële voorziening en voor de beheerder van de fietsenstalling.

Richtlijnen station en voorzieningen

1. De stationsentree zit op straatniveau
2. Er komt een fietsenstalling van circa 2.500 plaatsen met aansluiting op de stationshal en een ruimte voor een beheerder.
3. Er komen twee Kiss&Ride-plekken (Zuiderweg en Noorderweg) met in totaal zes parkeerplaatsen
4. Gebouwen staan op minimaal 6 meter afstand van het huidige spoor (keermuur), deze ruimte wordt tijdelijk ingevuld met groen en is niet openbaar toegankelijk.
5. Er is 100-125m2 ruimte voor een commerciële stationsgebonden (horeca)voorziening.
6. De nieuwe stationshal ligt in het verlengde van de bestaande reizigerstunnel en heeft een oppervlakte van circa 400m2.
7. Er is ruimte voor drie parkeerplekken voor storingsmonteurs nabij de stationsentree.



Principe looproutes station en fietsenstalling



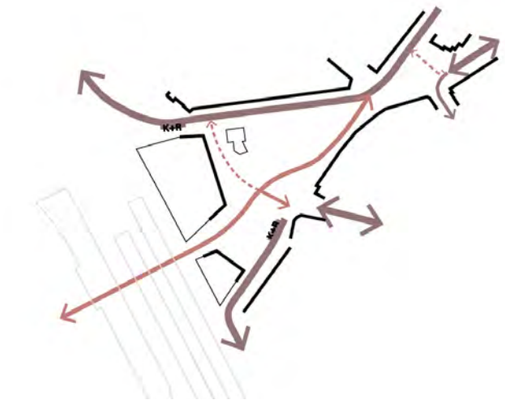
Referentiebeeld open fietsenstalling aan gevel

5.4 Inrichting, gebruik en sfeer van openbare ruimte

Kader en hoofdfietsroute

Het Bruisend Hart vormt een samenhangend gebied met een groene uitstraling. Tussen de Larenseweg-Noorderweg en de Kleine Drift-Zuiderweg komt een gebied dat als één geheel wordt ervaren. De buitenruimte bij de stationsomgeving vormt één plateau, waarop verschillende plekken, zoals de twee tuinen, met elkaar worden verbonden. De entrees van het gebied worden duidelijk vormgegeven, zodat voor mensen zichtbaar wordt dat ze een bijzondere verblijfsplek betreden. De hoogteverschillen zijn minimaal waardoor een vrijwel aaneengesloten en goed toegankelijk gebied ontstaat.

De hoofdfietsroute vormt een aantrekkelijke verbinding tussen het centrum en het oostelijk deel van Hilversum. De continuïteit van de route komt tot uiting in de vormgeving en materialisering. De route

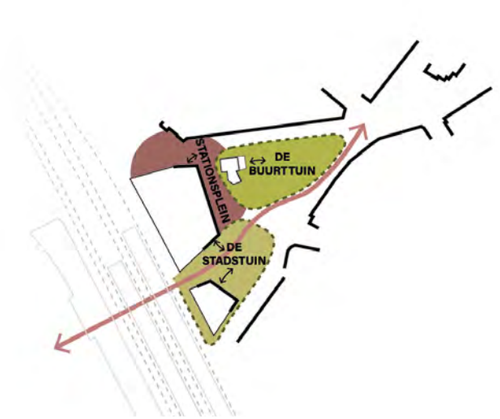


Principetekening: continuïteit routes openbare ruimte

vormt een licht gebogen tracé door het gebied. Hij wordt begeleid door groenelementen die de continuïteit en beleving ervan versterken. De plek bij de aansluiting Zuiderweg-Kleine Drift, waar de hoofdfietsroute uit de tunnel boven komt en waar verschillende verkeersstromen elkaar kruisen, wordt eenvoudiger gemaakt. Hier komt een herkenbare kleinschalige verblijfsplek, die de toegang tot het Bruisend Hart aan deze zijde markeert.

Twee tuinen en één plein

Binnen het Bruisend Hart komen twee tuinen en één plein. De tuinen en het plein onderscheiden zich van elkaar door uitstraling en gebruik. Aansluitend op het spoor en rondom de ingang van de tunnel ligt de Stadstuin, met daaraan de Stadskamer. Fietsers en voetgangers die gebruik maken van de tunnel bewegen door de Stadstuin en beleven de sfeer ervan. De tuin bepaalt hiermee het beeld van de verbinding tussen beide zijden van het station. Het beeld en de sfeer van de Stadstuin sluiten daarom aan op de tunneltoegang aan de centrumzijde. Dit komt tot uiting in de vormgeving, materialisering en uitstraling van de beplanting.



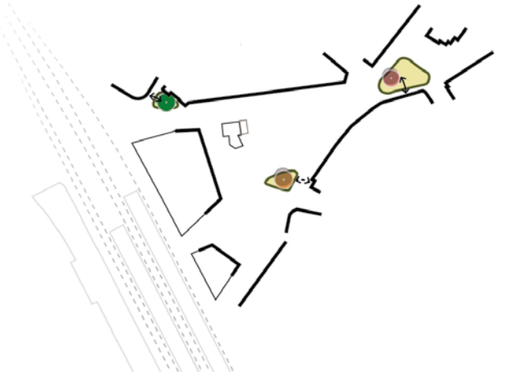
Principetekening: Stationsplein en twee tuinen

Aan de zijde van de woonbuurten ligt de Buurttuin. Deze tuin is een belangrijke ontmoetingsplek voor de buurt. In de Buurttuin ligt de Uitspanning. Deze horecafunctie zorgt voor levendigheid in de tuin. Centraal in de Buurttuin ligt een opvallend waterelement met ruimte om te spelen. Hieromheen ligt het terras van de Uitspanning en trapvormige plateaus waar mensen kunnen picknicken en van de zon kunnen genieten. In de tuin worden rustige plekken gemaakt waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kunnen zitten. Het beeld van de Buurttuin wordt bepaald door een afwisseling van boomgroepen, open ruimten en solitaire bomen. Hierdoor ontstaan zowel zonnige als schaduwrijke plekken.

Langs het stationsgebouw komt het stationsplein. Dit plein biedt ruimte aan de verschillende voetgangers- en fietsersstromen die hier samenkomen. Door bomen – alleen en in groepjes – te planten, strekt het lommerrijke karakter van de tuinen zich uit tot het stationsplein. Het plein is van alle zijden goed toegankelijk voor voetgangers en fietsers en vormt een levendige plek. Langs de randen komen zitplekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De entree van het stationsgebouw is goed zichtbaar en herkenbaar vanuit verschillende richtingen. De Buurttuin en het stationsplein liggen op het hoogteniveau van de Larenseweg.

Herkenbare toegangen

Door markante groene plekken te maken, worden de toegangen tot het Bruisend Hart herkenbaar. Deze plekken zijn gekoppeld aan nieuwe en bestaande winkels en ondernemingen. Bij de toegang vanaf de Larenseweg en de Eemnesserweg wordt een klein verblijfsplein ingericht. Het plein ligt iets verdiept en biedt ruimte voor zichtbare wateropvang. Er komen zitplekken waar bewoners en bezoekers elkaar



Principetekening: markante groene plekken bij entreegebieden.

kunnen ontmoeten en een kopje koffie kunnen drinken.
Bij de toegang vanaf de Kleine Drift wordt, langs de hoofdfietsroute, een plek ingericht die bij de voormalige politiepost hoort. De plek biedt ruimte voor zitgelegenheid.
Op de plek waar de Noorderweg het Bruisend Hart verlaat, wordt een aantrekkelijke verblijfsplek ingericht tussen de bakkerij en Café Dudok.

Ruimtelijke afwisseling door boombeplanting

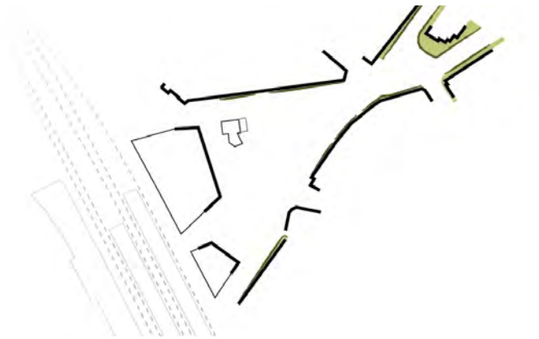
De boombeplanting is bepalend voor de sfeer van het Bruisend Hart. De boomgroepen bepalen de doorzichten en vormen afwisselend schaduwrijke en zonnige plekken. Hiermee worden koele plekken toegevoegd aan de buurt en wordt hittestress tegengegaan. Daarnaast is er ruimte om in de zon te zitten. De bomen leveren ook een belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit en hebben een ecologische functie voor diverse dieren. De bomen worden zo geplaatst dat er altijd voldoende doorzichten zijn op belangrijke reisdoelen en zodat een sociaal en verkeersveilige omgeving ontstaat.



Principetekening: groene straten komen samen in Bruisend Hart

Randen van het Bruisend Hart

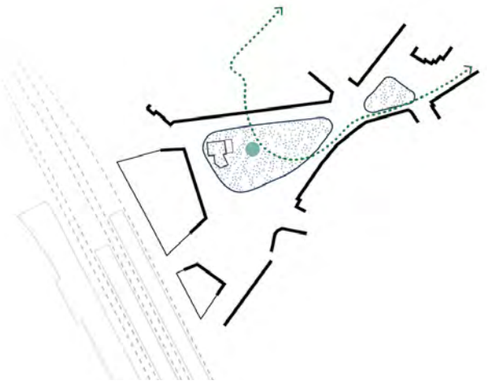
Langs de randen van het Bruisend Hart komen geveltuinen, voorstoepjes en tuinmuurtjes om de stenige wanden te verzachten. Hiermee ontstaat een groene omlijsting, die de samenhang versterkt en zorgt voor eenheid in beeld en uitstraling.



Principetekening: groene stoepen en tuinen

Water zichtbaar in de openbare ruimte

De waterbergingsopgave wordt zichtbaar gemaakt in de openbare ruimte. In de Buurttuin worden, in combinatie met het waterelement bij de Uitspanning, voorzieningen voor het infiltreren van regenwater aangebracht. Het kleine plein bij de toegang van het Bruisend Hart vanaf de Larenseweg, wordt vormgegeven als ‘waterplein’. De mogelijkheden voor een waterelement aan weerzijden van de fietstunnel worden in samenhang met de centrumzijde onderzocht.



Principetekening: water in openbare ruimte

Wandel- en fietsroutes

De wandel- en fietsroutes sluiten aan op de bestaande wandel- en fietsroutes in de omgeving, met het station als belangrijk reisdoel. De routes zijn aangenaam en veilig in gebruik en verbinden de verschillende plekken op een logische en herkenbare manier met elkaar. Kruisingen worden eenvoudig en overzichtelijk vormgegeven. Doorgaande routes krijgen een herkenbare inrichting en vormgeving. Verblijfsplekken zijn duidelijk te onderscheiden van deze doorgaande routes. De karakteristieken van het gebied bepalen het beeld en de beleving van de verschillende routes. Zo ontstaat een herkenbare plek voor mensen die er doorheen bewegen en er verblijven.

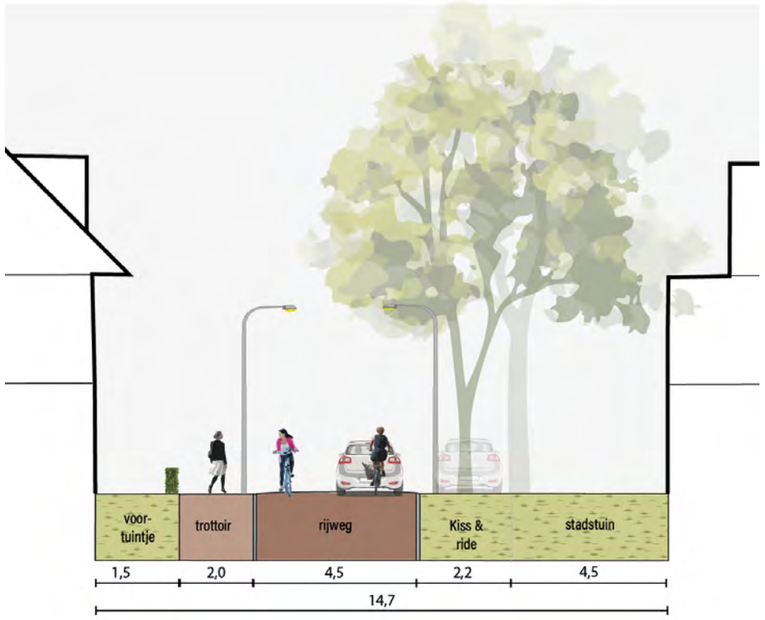
Richtlijnen openbare ruimte

1. Het Bruisend Hart vormt een samenhangende ruimte met verschillende verblijfsplekken.
2. De tunnel- en tunneltoegangen vormen een samenhangende eenheid die beide zijden van het station met elkaar verbinden.
3. De hoofdfietsroute vormt een continue en aantrekkelijke verbinding tussen het centrum en het oostelijke deel van Hilversum.
4. Kruisingen worden eenvoudig en verkeersveilig vormgegeven.
5. Er worden twee tuinen en één plein gemaakt, die zich van elkaar onderscheiden in uitstraling, gebruik en dynamiek.
6. De toegangen tot het Bruisend Hart vanuit omliggende buurten worden herkenbaar gemaakt door markante groene plekken.
7. Verblijfsplekken zijn duidelijk te onderscheiden van de doorgaande routes.
8. Water wordt zichtbaar en sfeerbepalend in de openbare ruimte.
9. De verschillende routes worden herkenbaar ingericht en vormgegeven.

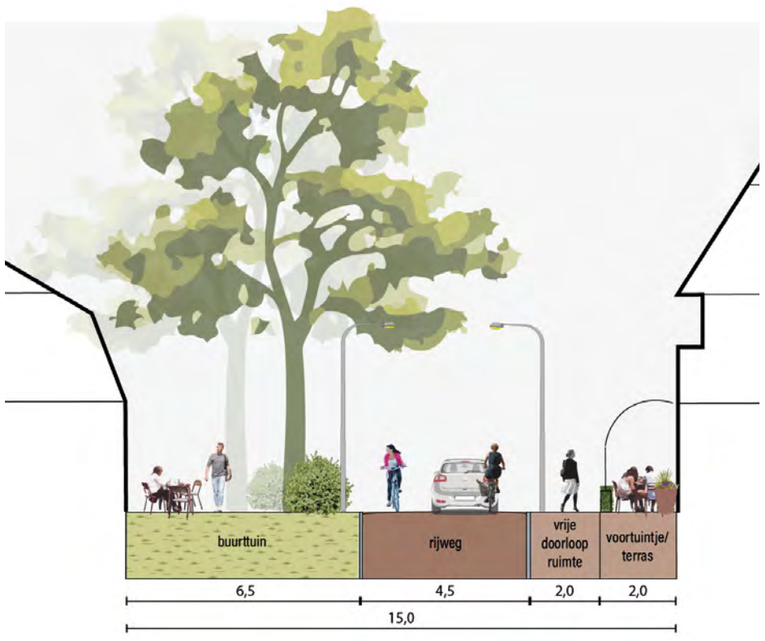


LEGENDA

- Groen
- Waterelement
- Boom
- Kenmerkende boom
- (Zoekgebied) voortuintjes
- verbindend groen element
- Stationsplein
- Fietspad
- rijbaan
- Beoogde ‘Groene Loper’ route
- verbinding bebouwing-groen
- Open ruimte in tuin



Voorstel straatprofiel (B zie kaart blz. 32) Zuiderweg 'Stadskamer'



Voorstel straatprofiel (C zie kaart blz. 32) Larenseweg Café Dudok



Sfeerimpressie Zuiderweg -Stadskamer

5.5 Mobiliteit

In navolging van de Omgevingsvisie Hilversum 2040 is in dit gebied het zogenoemde STOMP-principe van toepassing op de inrichting van de openbare ruimte. De voetganger (Stappen) staat voorop, gevolgd door de fietser (Trappen), het Openbaar vervoer en Mobility as a service (bijvoorbeeld deelauto's). De Privéauto vormt het sluitstuk in de inrichting. Door de openbare ruimte in te richten volgens dit principe, verbetert de verkeersveiligheid én ontstaat er meer ruimte voor bewegen, spelen en ontmoeting.

Stappen

De combinatie van wonen, werken en voorzieningen, zowel in het gebied als in de directe omgeving, zorgt ervoor dat veel bestemmingen op loopafstand liggen. Het station speelt daarin een centrale rol. Looproutes door het Bruisend Hart sluiten aan op omliggende routes.

Trappen

Een goede fietsenstalling is noodzakelijk voor de bereikbaarheid per fiets. Zowel het station als de woningen krijgen inpandige fietsenstallingen. Voor andere functies komen er stallingsplekken in de openbare ruimte. De hoofdfietsroute vanuit het centrum naar de Larenseweg wordt zo direct mogelijk. Hierbij wordt rekening gehouden met het hellingspercentage vanuit de tunnel en een minimum aan ontmoetingen met auto's. De entree van de fietsenstalling is bereikbaar via een aansluiting op de Larenseweg. Op die manier wordt doorgaand fietsverkeer naar het centrum in de drukke periodes zo veel mogelijk gescheiden van bestemmingsverkeer. De kruisingen van fiets en auto stromen vragen aandacht bij de nadere uitwerking (zie kaart aandachtsgebied blz. 35).

Openbaar vervoer

Loop- en fietsroutes vanuit verschillende richtingen sluiten aan op de stationshal en de entree van de fietsenstalling. Langs de randen van het gebied, aan de Zuiderweg en Larenseweg, komen Kiss & Ride-plekken. Het station en de groene tuinen zijn, in combinatie met de ov-voorzieningen aan de centrumzijde, goed bereikbaar met alle soorten van vervoer. Speciale aandacht gaat uit naar een verkeersveilige en sociaal veilige vormgeving van de tunnelingang, de hellingbaan en de Kiss & Ride-plekken.

Mobility as a Service

Aan de centrumzijde is een busstation met stedelijke en regionale verbindingen aanwezig. De fietsenstalling aan de centrumzijde biedt ov-fietsen en er is een taxistandplaats. Aanvullend is het mogelijk om aan de randen van het Bruisend Hart deelvervoer aan te bieden, waaronder auto's, scooters, fietsen of steps. Dit is een punt voor verdere uitwerking.

Privéauto

Per auto is het gebied bereikbaar voor hulp- en nooddiensten, storingsdiensten en logistiek vervoer. Ander autoverkeer is alleen mogelijk langs de randen van het gebied: de Larenseweg/Noorderweg en de Zuiderweg. Hierdoor is er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit komt de aantrekkelijkheid en veiligheid van het gebied ten goede. Bewoners van de nieuwe woningen parkeren in de inpandige garage onder het gebouw aan de Larenseweg met circa 70 plaatsen. Deze zijn niet zichtbaar vanaf straatniveau. Het aantal parkeerplaatsen dat hier komt, voldoet aan het Parkeerbeleid Hilversum 2023 en de Nota Parkeernormen 2023. Indien er wijzigingen zijn in dit beleid of deze normen, is het mogelijk om hier rekening mee te houden. Gezien de centrale plek van het station in het gebied, is het uitgangspunt dat bewoners en gebruikers van het gebied met het ov reizen. Daarom zal naar verwachting een deel van de vereiste parkeerplaatsen worden afgekocht, zodat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor blijft er meer ruimte over voor fiets- en wandelvoorzieningen in het gebied.

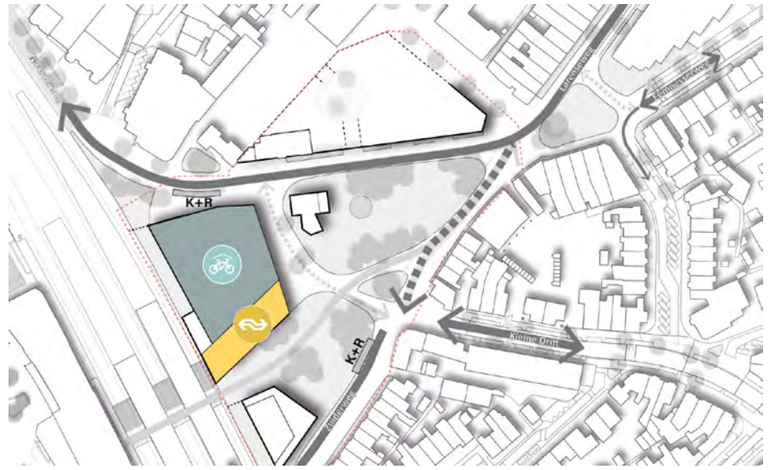
Ondanks de volledige herinrichting van het openbaar gebied blijft het parkeren voor een aantal functies in de openbare ruimte gehandhaafd. De Kiss & Ride voorziening komt terug aan de Zuiderweg en de Larenseweg/Noorderweg, net als parkeren voor mindervaliden, deelauto's en laad- en losruimte. Mogelijk worden deze huidige



Voetgangers



Fietsers



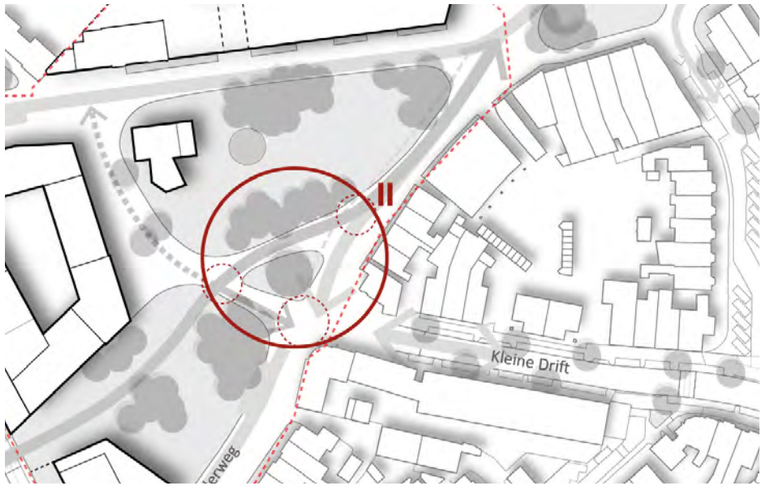
Auto

parkeerplaatsen verplaatst naar een andere plek binnen het gebied. De parkeerplaatsen langs de Zuiderweg, tussen de Kleine Drift en het spoor, blijven in aantal ongewijzigd. Er worden drie parkeerplaatsen aangelegd voor storingsmonteurs van ProRail nabij de stationsentree.

Als gevolg van dit plan zullen vier parkeerplaatsen langs de Zuiderweg en vijftien parkeerplaatsen ten zuiden van de Swammerdamstraat vervallen. Deze ruimte is benodigd om de nieuwbouw langs de Larenseweg te realiseren en een veilige autoverbinding via de Zuiderweg te kunnen maken. De verwachting is dat het opheffen van deze parkeerplaatsen niet ten koste gaat van de bereikbaarheid van de verschillende functies in het gebied. Dit is gebasseerd op een parkeerdrukmeting. Verder neemt de parkeerbehoefte af met het verdwijnen van functies die in de te slopen bebouwing aanwezig zijn.

Richtlijnen mobiliteit

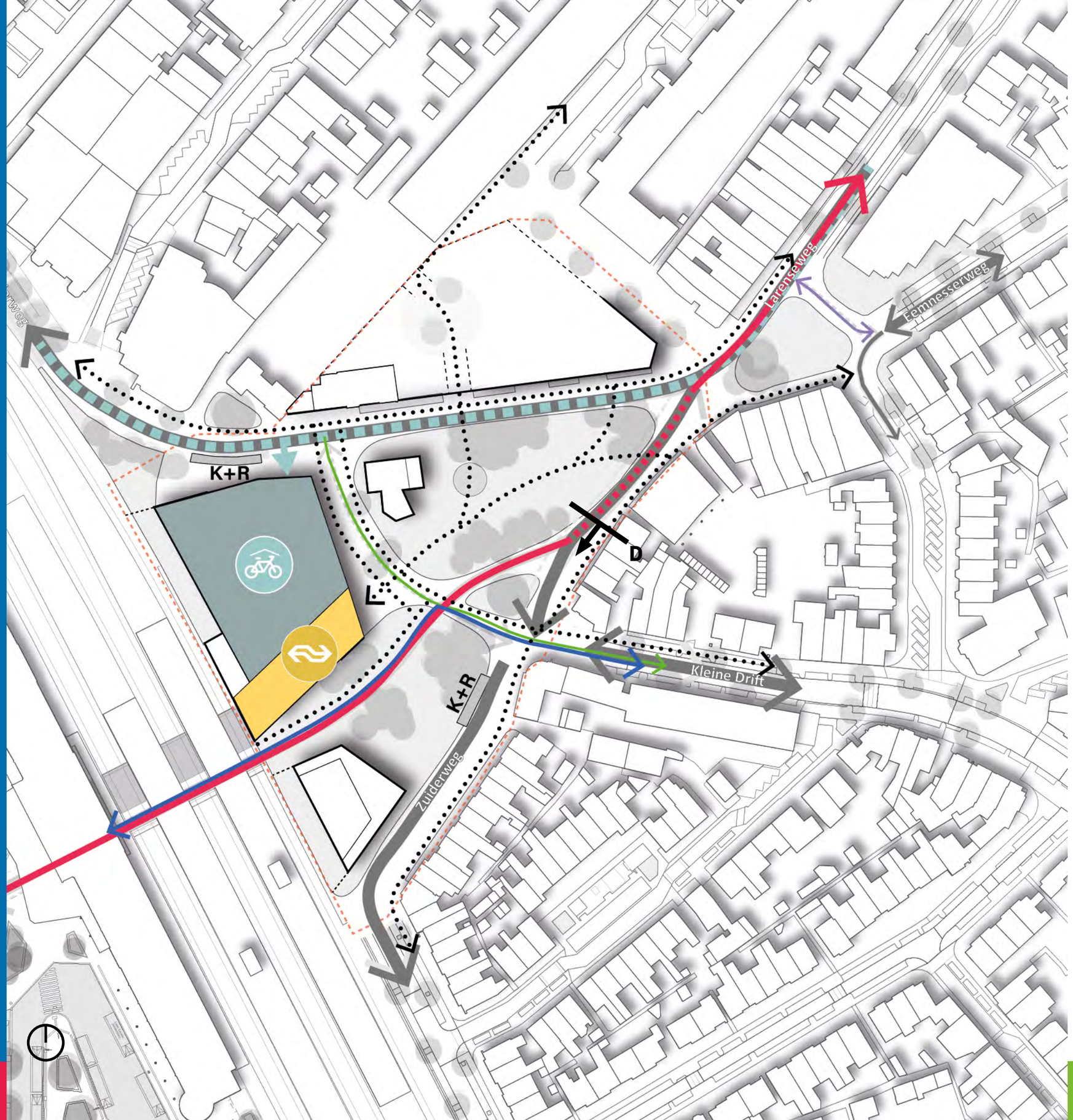
1. Paden voor voetgangers en fietsers zoveel mogelijk scheiden van de auto.
2. Paden en wegen sluiten aan op de bestaande structuur in de omgeving.
3. Fietsenstalling aansluitend op de stationshal met een goed bereikbare entree.
4. Inpandige fietsenstallingen voor bewoners nieuwe woningen.



Aandachtsgebied II mobiliteit



Voorbeelduitwerking aandachtsgebied (II)

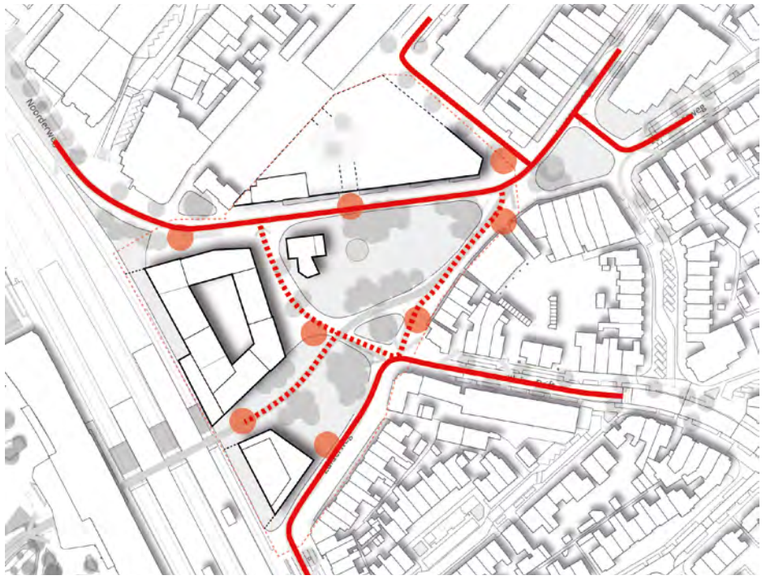


LEGENDA

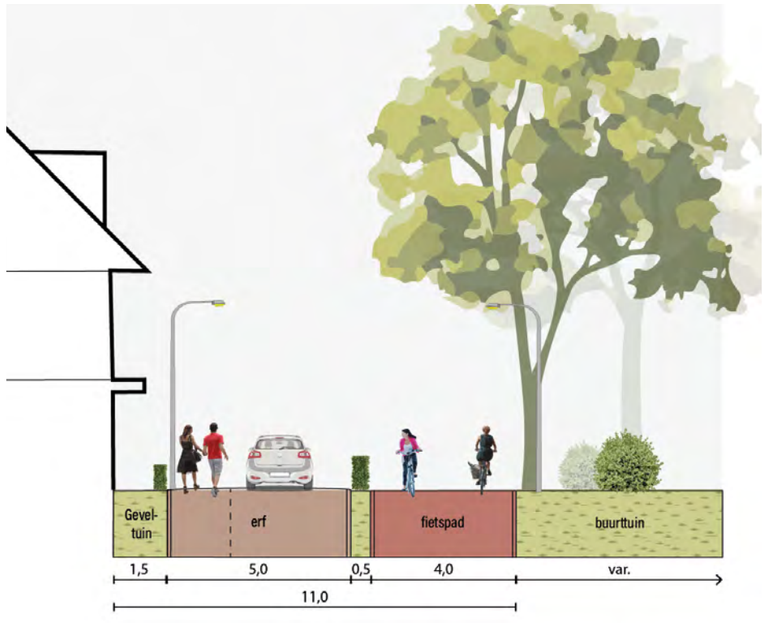
- Hoofd aanrijroute fietsenstalling
- Hoofdfietsroute Centrum-Larenseweg
- Fietsroute Noorderweg-Kleine drift
- Fietsroute Kleine Drift-Centrum
- Fietsroute Eemnesserweg
- Fietsenstalling station (aan hoofdroute)
- Looproutes
- Station
- Autoroute
- Auto te gast verbinding
- K+R Kiss & Ride

Nood- en hulpdiensten

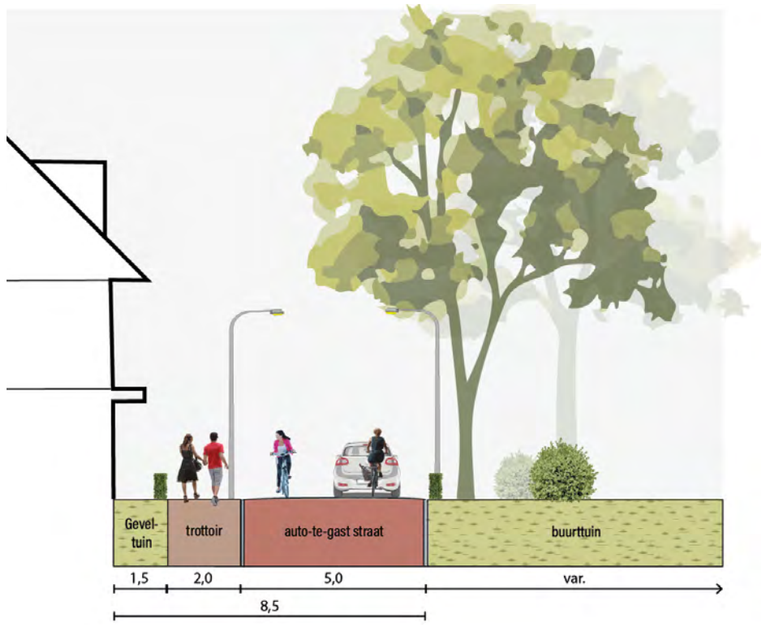
Nood- en hulpdiensten kunnen voor de deur van alle gebouwen komen. Voor de brandweer zijn de opstelplekken aangegeven met een watervoorziening om brand te kunnen bestrijden.



Nood- en hulpdiensten



*Ontwerpvariant (dwarsdoorsnede D, zie kaart blz. 36) auto-te-gast verbinding met vrijliggend fietspad**



*Ontwerpvariant (Dwarsdoorsnede D, zie kaart blz. 36) auto-te-gast verbinding met gedeelde rijbaan**

** Ontwerpvarianten nader uit te werken in het inrichtingsplan openbare ruimte*

5.6 Groen

De tuinen in het Bruisend Hart staan niet op zichzelf. In de hele wijk 1221 liggen verschillende groene plekken die met elkaar worden verbonden door groen ingerichte straten. In de toekomst worden nog meer pleinen ingericht tot groene plekken en worden meer bomen aangeplant in de woonstraten. Samen vormen deze plekken de Groene Loper. De Stadstuin en Buurttuin zijn belangrijk onderdeel van deze Groene Loper

Natuurinclusief

In de ontwikkeling van het Bruisend Hart is er ook aandacht voor dieren. Enkele soorten die hier voorkomen zijn bijvoorbeeld de gierzwaluw, huismus, vleermuizen, zwarte roodstaart, spreeuw, witte kwikstaart, dagpauwoog en de bij. De omgeving is daarom niet alleen voor mensen prettig, maar ook voor dieren. Daarbij is het belangrijk om rekening te houden met de vijf v's: voedselaanbod, vocht, veiligheid, verbinding en ruimte voor voortplanting. Een natuurinclusieve

LEGENDA

- Bestaande en toekomstige bomenstructuur aan centrumzijde
- Bestaande bomenstructuur
- Aanvullen bomenstructuur voor programma Groen
- Bruisend Hart
- (Koele) Groene plek
- Toekomstig gewenst netwerk Groene Loper
- Zoekgebied kruidenrijk graslandschap
- Koele routes Programma Groen
- Stadstuin
- Buurttuin



Principekaart groenstructuur

ontwikkeling vraagt om veilige en goede verbindingen met de natuur in de omgeving. Het Bruisend Hart is via een aantal uitgaande wegen en de groene bermen langs het spoor verbonden met de natuur rond de stad. De beschutting van heesters, struiken, klimplanten en kruidenrijke vegetatie is van belang voor de dieren. De meeste diersoorten in Nederland leven tussen het maaiveld en 30 meter hoogte. Naast de groene ruimte in het gebied zijn groene daken en gevels met kleine openingen welkome aanvullingen in het leefgebied van deze dieren. Klimplanten in de volle grond vergroten de verticale verbindingen in het gebied. In binnentuinen, binnen de bouwblokken, is mogelijk ruimte voor één of twee middelgrote bomen (8-15m hoog). Bij daktuinen is het grondpakket dik genoeg om verschillende planten en bomen goed te laten groeien. Zo zal er bij bomen minimaal een meter nodig zijn en bij heesters minder. Het waterelement in de Buurttuin voorziet insecten, vogels en andere dieren van vocht.

Lanen, hagen en beeldbepalende bomen

Het beeld van het Bruisend Hart wordt bepaald door een variatie aan boomgroepen, kleinschalige open ruimten, alleenstaande bomen en groepen van opgaande beplanting. De boomsoorten die worden aangeplant zijn inheems en gevarieerd. De ruimte wordt omgeven door kleinschalig groen van geveltuinen, voorstoepjes en terrassen.

Doorlopende hagen zorgen voor een samenhangend landschappelijke beeld en leveren een belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit. De hagen schermen de luwe verblijfsplekken af van de doorgaande routes en begeleiden verschillende routes door het gebied. De hagen en opgaande beplanting creëren besloten verblijfsruimten. Bij de belangrijkste toegangen tot het gebied, vanaf de Larenseweg, de Kleine Drift en de Noorderweg, worden grote beeldbepalende bomen aangeplant. De bomen onderscheiden zich van de omgeving door hun bladkleur, bloei of groeiwijze en vormen zo herkennningspunten langs de routes.

Tuinen om in te verblijven

De beplanting in de Buurttuin biedt een afwisselend beeld, wat het hele jaar aantrekkelijk is. De tuin wordt omzoomd door hagen en vormt een fijne beschutte plek. In de tuin wordt het regenwater geïnfiltreerd en geborgen. Dit wordt zichtbaar gemaakt door kleine hoogteverschillen in het maaiveld, waardoor water in wadi's blijft staan.

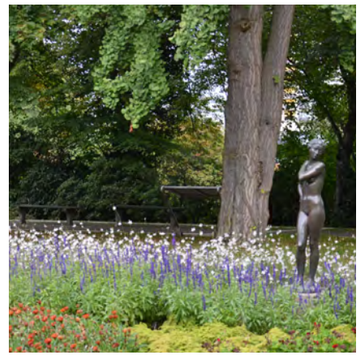
In de Stadstuin wordt het hoogteverschil tussen de tunnel en de Zuiderweg, de Larenseweg en de Buurttuin opgelost in een samenhangend groenbeeld. Het beeld en de sfeer van de Stadstuin sluit aan bij de inrichting van het stationsgebied aan de centrumzijde.

Richtlijnen groen

1. Het Bruisend Hart vormt een onderdeel van de Groene Loper.
2. Verbindt groengebieden binnen Hilversum met elkaar.
3. Bouw natuurinclusief volgens de leidraad 'Natuurinclusief Bouwen voor nieuwbouw'
4. Zie rapport Spoorbouwmeester Klimaatadaptieve stations, 2023.
5. Zorg voor een natuurlijke inrichting en beheer van binnenstedelijk groen, zowel openbaar als privé.
6. Verbeter de bodem- en waterkwaliteit.
7. Het groen is goed te beheren en beplanting staat in de volle grond of op grondpakketten van voldoende dikte.
8. Het groenbeeld wordt bepaald door gevarieerde beplanting en afwisseling tussen en zonnige plekken.
9. Hagen zorgen voor een samenhangend ruimtelijk beeld en leveren een belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit.
10. Het groen bepaalt het karakter en herkenbaarheid van de plek binnen zijn omgeving.





Referentiebeelden groen in Bruisend Hart

Sfeerimpressie Larenseweg richting spoor

LEGENDA

- Waterelement
- Wadi
- Boom
- Kenmerkende boom
- Zoekgebied voortuintjes
- Verbindend element bv. haagjes
- Groene straten
- Gazon met beplanting bv. stinzen, bollen en grassen
- Zoekruimte voor daktuinen met kruidenrijk groen
- Schaduwminnende beplanting
- Beplanting lijkend op stationsgebied
- Openbaar toegankelijk dakterras
- Globale route 'groene loper'
- Open ruimte in tuin



5.7 Water en klimaatadaptatie

De buitenruimte moet klimaatveranderingen kunnen opvangen. Het klimaat wordt elk jaar een beetje warmer. Periodes van droogte en extreme regenval komen steeds vaker voor. In het gebied komt een aantal straten samen, begeleid door bomen. Samen met de boomgroepen in het Bruisend Hart zorgen ze voor schaduw en koelte in het gebied. Om hittestress te voorkomen, worden de randvoorwaarden uit Programma Groen Hilversum 2040 als minimum gebruikt. Deze randvoorwaarden zijn gebaseerd op de basisveiligheidsniveaus uit de intentieovereenkomst Klimaatbestendige Nieuwbouw.

Sinds de jaren vijftig kennen we in Hilversum bij hevige regenval wateroverlast en schade, vooral in postcodegebied 1221 en in het centrum. Er staat op die momenten veel water op straat, water loopt de huizen in aan de Lorentzweg en Kleine Drift en er staat water in de Beatrixtunnel. Water uit het Centrum, Noord, Trompenberg, Boomberg en Oost wordt via het hoofdriool in de Minckelersstraat vervoerd naar de bufferbakken en rioolwaterzuivering bij Anna's hoeve. Uit metingen blijkt dat vernauwingen en drempels in het hoofdriool leiden tot een beperkte waterafvoer, het werkt als een flessenhals. Met het voorgenomen besluit om een overdekte gracht aan te leggen wordt het hoofdriool veel groter, waardoor het probleem van de flessenhals wordt opgelost en extra berging wordt aangelegd. Het nieuwe hoofdriool is een rechthoekige buis van 2x3 meter over 1 kilometer lang.

Naast het verruimen van de hoofdafvoer van gemengd rioolwater uit Hilversum Oost, is het belangrijk om bij ontwikkelingen te zorgen dat er zo min mogelijk regenwater wordt afgevoerd via gemengd riool naar de zuivering. Dat is niet alleen voor het beperken van overlast door water op straat, zeker ook voor duurzaam waterbeheer. In het gemeentelijk watermanagement plan (GWP) is eén van de belangrijkste doelstellingen ten aanzien van duurzaam waterbeheer (én volksgezondheid!) het scheiden van schoon hemelwater en vuil afvalwater en het lokaal benutten van hemelwater voor planten en bomen bij droogte en aanvulling van grondwater door infiltratie.

In het Bruisend Hart wordt regenwater zichtbaar opgevangen en geïnfiltreerd in de bodem. In de Buurtuin komen wadi's om tijdelijk water te bergen. Ook wordt ook ruimte gezocht om de daken van omliggende bebouwing af te koppelen. Voor de openbare ruimte geldt de norm dat de eerste 70mm die valt tijdens een intensieve bui binnen het plangebied wordt opgevangen en geïnfiltreerd. In droge perioden wordt het opgeslagen regenwater gebruikt voor besproeiing van het groen.

Op privéterreinen treft de eigenaar maatregelen om de eerste 60 mm neerslag in een uur op eigen terrein te infiltreren. Dit gebeurt binnen de (toekomstige) perceelgrenzen en zonder dat water op straat komt te staan.

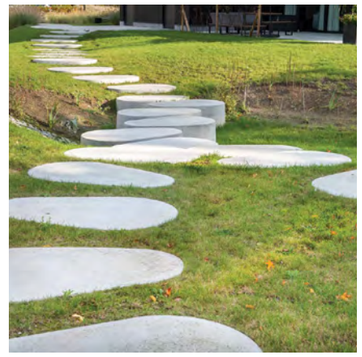
De beplanting in het gebied houdt met zijn bladeren ook regenwater vast. Dit kan bij een volgroeide boom wel 20% zijn van wat er valt. Hoe meer beplanting en onverhard terrein, hoe meer water in het gebied wordt vastgehouden of verdampt. In het Bruisend Hart wordt veel onverhard infiltratieoppervlak toegepast, maar op een aantal plaatsen ontbreekt dit door parkeergarages, ondergrondse voorzieningen en dakconstructies. De precieze waterberging voor het gebied en de benodigde capaciteiten en voorzieningen worden in de uitwerking van het ontwerp openbare ruimte uitgewerkt.

Richtlijnen klimaatadaptatie

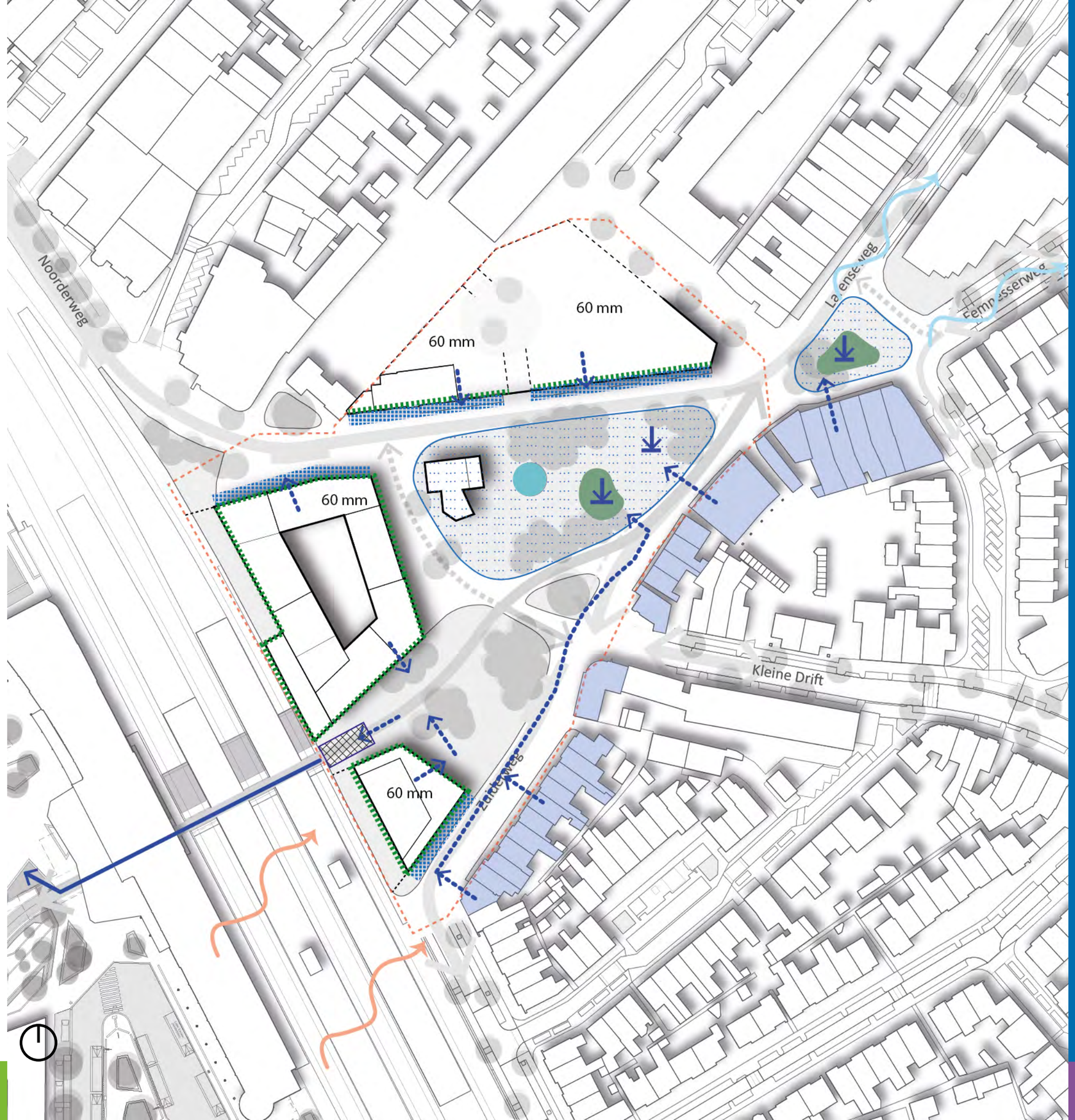
1. Richt de openbare ruimte in met veel begroeiing, dit zorgt voor verkoeling en gaat wateroverlast tegen.
2. Verblijfsplekken en belangrijke looproutes zijn voor 40% beschaduwd, bij voorkeur met groen.
3. Op privéterrein wordt hemelwater vastgehouden. Eventueel wordt overtollig hemelwater ook opgevangen in regentonnen en/of reservoirs in wanden of kelders van gebouwen en gebruikt voor groen.
4. Het hemelwater loopt nergens het riool in.
5. In de openbare ruimte wordt regenwater zoveel mogelijk op maaiveld verzameld en naar wadi's geleid. Daar wordt het tijdelijk geborgen en kan het infiltreren.





Referentiebeelden water (en water infiltratie) in Bruisend Hart



LEGENDA

- Infiltratiegebied
- Groene gevel (10% van het gevel lengte)
- Waterelement
- 'Wateropvangplek' (bijv. wadi)
- Bestaande waterkelder
- Infiltratiezone
- Dakoppervlak afwaterend op infiltratiegebieden
- Waterstromen (onder,- of bovengronds)
- Luchtstromen door Bruisend Hart

5.8 Circulariteit en energietransitie

Het gebruik en de verschillende functies bij een station veranderen met de tijd door ontwikkelingen in transport en techniek. Het gebied en de gebouwen zijn flexibel om de veranderende wensen in gebruik te kunnen inpassen. De gebruikte materialen zijn herbruikbaar. Energie wordt zo veel mogelijk binnen het gebied opgewekt en opgeslagen. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de kaders en richtlijnen voor een toekomstgericht gebied.

Circulair

Het ontwerpen van gebouwen gebeurt op basis van de huidige wensen, bijvoorbeeld voor wonen. Ze zijn voorbereid op een mogelijke verandering van functie in de toekomst. Gebouwen aan de centrale openbare ruimte hebben een begane grond met een hoogte van minimaal 3,6 meter en voor de kelders een vrije verdiepingshoogte van 3 meter. Daarbij hebben de begane grond en de kelder een constructie die bestaat uit kolommen, waardoor ze vrij in te delen zijn. De gebouwen voldoen aan de wettelijke MilieuPrestatie Gebouwen (MPG).

Ook de inrichting van de buitenruimte is bewust ontworpen voor meerdere soorten van gebruik en is niet specifiek voor één gebruik of groep ingericht. Het groen dient als verblijfsgebied voor dieren, ontmoetingsplek voor mensen. Er is geen speeltuin, maar er zijn wel speelmogelijkheden. Er is geen sportveldje of -toestel maar mensen kunnen wel buiten sporten of een balletje trappen. De materialen in de buitenruimte zijn zo goed als allemaal herbruikbaar en bij de aanleg wordt minimaal 50% hergebruikt materiaal toegepast.

Richtlijnen circulair

1. Gebouwen voldoen aan de MPG.
2. Bij de aanleg van de openbare ruimte wordt minimaal 50% hergebruikte materialen toegepast.
3. Giftige materialen worden vermeden.
4. Meervoudig gebruik gaat voor enkelvoudig gebruik.

Energietransitie

Hilversum staat, net als de rest van Nederland, voor een belangrijke opgave. In 2050 is er geen gebruik meer van fossiele brandstoffen. Dit betekent dat alle nieuwe gebouwen in het Bruisend Hart aardgasvrij zullen zijn. Ook alle bestaande gebouwen rondom het gebied moeten duurzame manieren vinden om te verwarmen, te koelen en te koken. Een eerste verkenning maakt duidelijk dat er kansen liggen voor zonnepanelen en dat een collectief bodemenergiesysteem voor de opslag van warmte en kou het meest efficiënt is. Op een slim warmte- en koudenet kunnen alle gebouwen in het gebied worden aangesloten.

De collectieve warmte- en koudevoorziening die hier mogelijk is, is een 5e generatie warmtenet. Dit is een lage temperatuur-warmtenet (ZLT) waarmee de aangesloten gebouwen kunnen verwarmen en koelen. Het warmtenet bestaat uit een dubbele ringleiding, waarop de gebouwen, het bodemenergiesysteem (opslag) en de warmte- en koudebronnen zijn aangesloten. Een 5e generatie warmtenet heeft een centrale technische ruimte. De gebouwen hebben een eigen techniekruimte om de temperatuur uit het warmtenet te verhogen naar circa 35 graden voor ruimteverwarming, en 60 graden voor warm tapwater. De koude- en warmtebron liggen zo'n 100 meter uit elkaar. De bronputten bevinden zich in de openbare ruimte, ze nemen alleen ondergrondse ruimte in en hebben een putdeksel.

Richtlijnen energie

1. Voor het gebied is uitgegaan van één Warmte Koude Opslag (WKO) voor gebouwverwarming en koeling in de nieuwbouw.
2. Nieuwe gebouwen zijn voor warmte (en kou) aangesloten op – en hebben installaties die te koppelen zijn aan – collectieve systemen voor warmte- en koudeopslag in de bodem.
3. Begroeide daken en gevels worden ingezet voor isolatie en koeling van gebouwen en buitenruimtes.



LEGENDA

Warmte-koude net Bruisend Hart met bronnen
(Positie indicatief , bronnen nader te bepalen

5.9 Ondergrondse infrastructuur en milieu

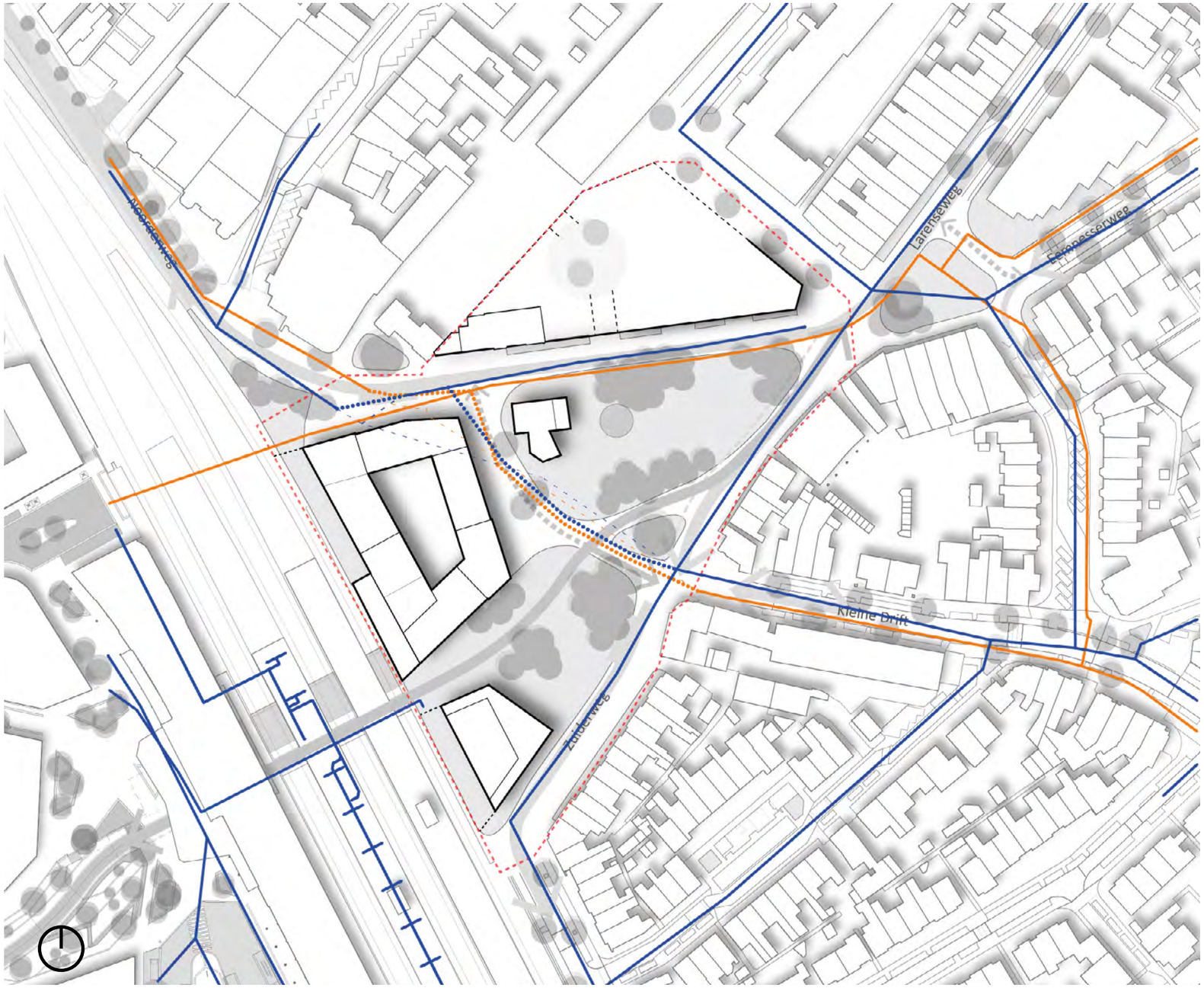
De ontwikkeling van het Bruisend Hart is niet alleen een transformatie boven de grond. Ook ondergronds heeft het plan grote impact. De ondergrond is al op verschillende manieren in gebruik, waar rekening mee gehouden moet worden. Dat gebruik wordt in de toekomst alleen maar intensiever, onder andere door vergroening, de energietransitie, klimaatadaptatie, fietsen- en parkeerkelders, etc.). Ook vanuit milieuregelgeving bestaan kaders waar bij de ontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. In deze paragraaf staan deze kaders beschreven.

Ondergrondse infrastructuur

Binnen het plangebied ligt een hoofdriool. Dit loopt nu gedeeltelijk onder het Oosterspoorplein door. Om het nieuwe stationsgebouw mogelijk te maken, is het noodzakelijk dit hoofdriool gedeeltelijk te verleggen tussen de Noorderweg en de Kleine Drift. Ook is er een hogedrukgasleiding. Deze loopt vanaf de westkant van het spoor richting de Larenseweg. De gasleiding blijft behouden. De nieuwe bebouwing wordt op voldoende afstand geplaatst zodat de gasleiding bereikbaar blijft voor onderhoud.

Nieuw riool en infiltratievoorzieningen

Het infiltratieriool, dat begint bij de Kleine Spoorbomen en onder de Noorderweg doorloopt, wordt doorgetrokken onder de Larenseweg-Kleine Drift.



Kabels en leidingen

Onder de fietstunnel onder het station ligt aan de Oosterspoorplein-zijde een waterbergingskelder met pompen. De afvoer hiervan gaat door middel van een persleiding via de centrumzijde van het station. Bij verdere uitwerking van het stationsgebied aan de centrumzijde en het Bruisend Hart wordt een nieuwe afvoersituatie gekozen. Daarbij wordt rekening gehouden met de nieuwe leiding naar het riool in de Zuiderweg, aan de kant van het Bruisend Hart.

Het gebied krijgt wadi's in het groen voor het tijdelijk bufferen en laten infiltreren van regenwater. Voor de nieuwe gebouwen is het uitgangspunt dat ze alleen een droogweerafvoeraansluiting krijgen en geen hemelwaterafvoeraansluiting.

Afvalinzameling

Voor bewoners van de nieuwe gebouwen in het Bruisend Hart komen er ondergrondse afvalcontainers. Hiervoor zijn enkele mogelijke locaties op de kaart aangegeven. De Grondstoffen- en Afvalstoffen Dienst (GAD) houdt een maximale loopafstand van 200 meter aan. In dit geval zijn locaties gekozen met loopafstanden van 125 meter.

Alle andere gebruikers verzamelen zijn zelf verantwoordelijk voor het verzamelen van hun afval op eigen terrein, het scheiden daarvan en het aanbieden aan een afvalverwerker.

Bodem en grondwater

Binnen het plangebied zijn verschillende verontreinigingen in de vaste bodem aanwezig. Voor het gehele gebied wordt actualiserend onderzoek uitgevoerd, zodra de gronden beschikbaar zijn. Verontreinigingen in de bodem leveren over het algemeen geen belemmeringen op voor een ontwikkeling, omdat sanering mogelijk is. Er wordt rekening gehouden met functiegericht saneren van de verontreinigingen. Ter plaatse van groen wordt hiervoor een leeflaag aangebracht. Ook het aanbrengen van verharding kan een maatregel zijn. Bij bouwwerkzaamheden is het streven verontreinigingen zo veel mogelijk weg te nemen en geen restverontreiniging achter te laten. Grondwaterverontreinigingen kunnen het gebruik van grondwater belemmeren. Hierbij valt te denken aan grondwateronttrekking voor de aanleg van kelders, bij warmte- en koudeopslag en hemelwaterinfiltratie. De verontreiniging mag hierbij horizontaal verspreiden, maar niet in de diepte verplaatsen. Bij de aanleg van kelders of woningen boven verontreinigingen moet worden getoetst of er voor het nieuwe gebruik geen risico's worden verwacht door uitdamping. Als dit wel het geval is, dan is het nodig maatregelen in de bebouwing te treffen, zoals een dampdichte vloer en actieve ventilatie.

Geluid en luchtkwaliteit

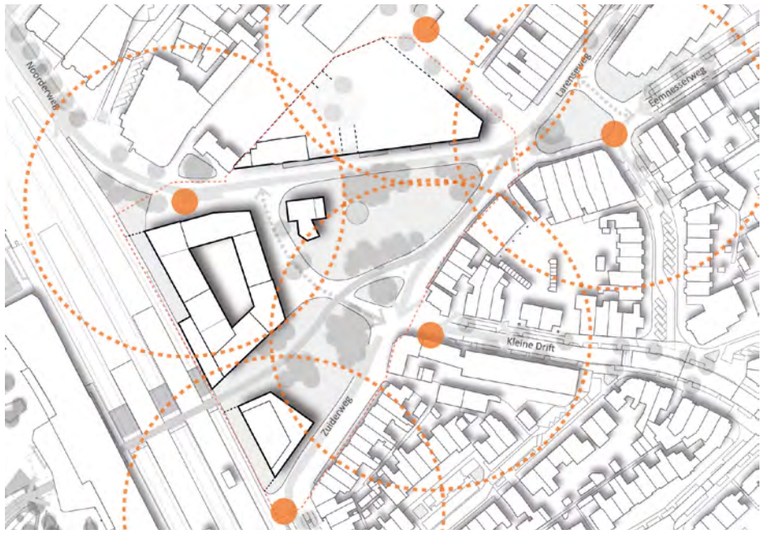
Het Bruisend Hart ligt direct aan het spoor. Dit brengt spoorweglawaai met zich mee. Daarbij zijn er in het gebied enkele doorgaande verkeerswegen die ook voor een geluidsbelasting zorgen. De 'knip' in de Kleine Drift tussen de Larenseweg en de Zuiderweg en de sluiting van de Kleine Spoorbomen zorgt dat er minder doorgaand autoverkeer in het gebied komt. Dit verbetert de luchtkwaliteit en vermindert geluidoverlast. Voor de bebouwing langs het spoor moet voor de toekomst rekening worden gehouden met een hogere geluidsbelasting. De nieuwe gebouwen langs het spoor schermen de buurt af van spoorgeluid.

Overige belemmeringen

Volgens het onderzoek dat in 2017 is gedaan in het kader van de HOV in het Gooi, ligt het Bruisend Hart niet binnen een aandachtsgebied voor ontplofbare oorlogsresten. Ook ligt het gebied niet binnen beschermd provinciaal landschap of Natuurnetwerk Nederland. Daarmee zijn er vanuit de provinciale milieuverordening geen extra belemmeringen te verwachten.

Transport gevaarlijke stoffen

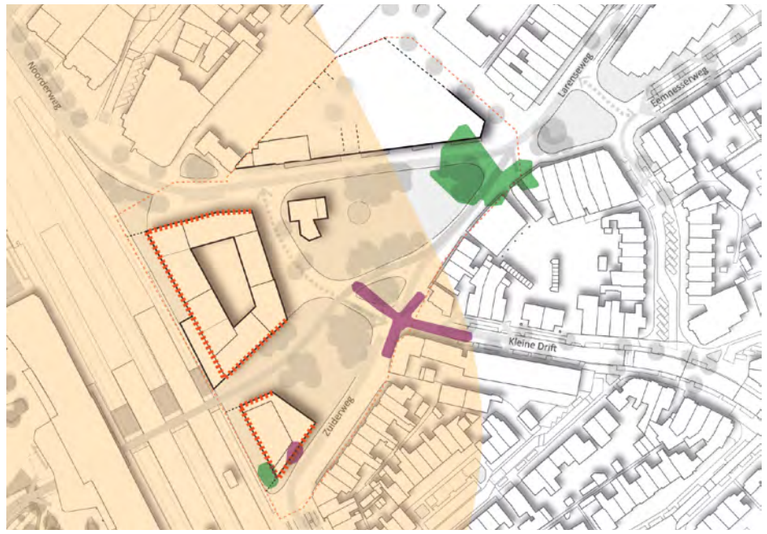
Het spoor binnen Hilversum wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen tussen Amersfoort – Amsterdam en richting Almere en verder. Sinds 1 april 2015 is in Nederland het Basisnet in werking. Hierin staan risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Dit betekent dat er voor alle gebouwen langs het spoor aandacht is voor het voorkomen van calamiteiten. Daartoe is gekozen om in het aandachtsgebied externe veiligheid voor de nieuwe gebouwen op de begane grond geen kwetsbare functies, zoals verblijfsruimtes in woningen te maken.



Globale posities ondergrondse afvalcontainers

Gewenste loopafstand (125 meter)

Indicatieve locatie ondergrondse container



Belemmeringen en milieuverontreinigingen

Ondiepe grondwaterverontreiniging (vanaf circa 4 meter onder maaiveld)

Bodemverontreiniging

Geluidswerende maatregelen nodig nieuwe bebouwing (65 - 70 dB)

Externe veiligheidszone spoor

6. Uitvoering en financiële doorrekening

Op hoofdlijnen staat in dit hoofdstuk de belangrijkste aspecten van de businesscase en de ontwikkelstrategie toegelicht.

Grondeigendom en WVG

De gemeente Hilversum heeft voor het projectgebied het Bruisend Hart een Wet voorkeursrecht Gemeenten (Wvg) vastgesteld. Dit betekent dat iedere grondeigenaar die van plan is om zijn grond te verkopen, deze eerst moet aanbieden aan de gemeente. Daarnaast benadert de gemeente grondeigenaren om gronden te verwerven. Dit heeft ervoor gezorgd dat de gemeente al een groot deel van het plangebied in eigendom heeft verkregen. Andere partijen met veel grondbezit zijn NS Vastgoed en Dudok Wonen. De gemeente heeft goed contact met Dudok Wonen over grondtransacties die eventueel nodig zijn voor de aanleg van een buurttuin en/of sociale woningbouw. NS Vastgoed heeft aangegeven op langere termijn (na 2030) zelf haar grondeigendom te willen ontwikkelen.

Als de gemeente niet alle gronden verkrijgt en een grondeigenaar zich beroept op zijn zelfrealisatierecht moet de gemeente een kostenverhaal afspreken met deze grondeigenaar. Kostenverhaal betekent dat de kosten die door de gemeente worden gemaakt, kunnen worden verhaald op de ontwikkelende partij. Het kostenverhaal kan middels het privaatrecht (in de vorm van een anterieure of posterieure overeenkomst) of middels het publiekrecht (in de vorm van een publiekrechtelijk kostenverhaal) afgesproken worden. Het publiekrechtelijk kostenverhaal stond onder de oude wetgeving (Wro) ook wel bekend als het exploitatieplan. De gemeente heeft de sterke voorkeur om privaatrechtelijk tot een overeenstemming te komen, door een anterieure overeenkomst te sluiten.

Businesscase

De gemeenteraad heeft de wens om de ontwikkeling van het Bruisend Hart kostenneutraal te laten uitkomen. Dat wil zeggen dat de kosten (exclusief verwerving Wvg) en opbrengsten gelijk zijn.

Door het opstellen van een opstalexploitatie (OPEX) is de verwachte residuele grondwaarde berekend. Dit is de opbrengstenkant voor de gemeentelijke grondexploitatie. Deze residuele grondwaarde is gebaseerd op de stedenbouwkundige uitgangspunten en het voorlopig opgestelde programma in het gebied. Daarnaast is er een kosteninschatting gemaakt voor de grondexploitatie. Deze bestaat uit kostenposten, zoals de gemeentelijke inzet, grondwerk voor het verleggen van kabels en leidingen, bouw- en woonrijp maken, inrichting van het park, aanleg van de verharde openbare ruimte en een bijdrage aan de nieuwe fietsenstalling voor het station. De gehanteerde kosten zijn op prijspeil 2024, en er zijn geen kosten- en opbrengstenstijging en rente opgenomen.

Op basis van de huidige uitgangspunten sluit het plan op een tekort. Daarmee voldoet het stedenbouwkundig plan niet aan de wens van de gemeenteraad om kostenneutraal (exclusief de verwervingskosten) te zijn.

Planning en fasering

De sociale veiligheid en verkeersveiligheid in het gebied laten op dit moment te wensen over. Het is daarom wenselijk om het gebied zo snel mogelijk een positieve kwaliteitsimpuls te geven. We zien hiervoor mogelijkheden vanaf 2027, op de gronden die de gemeente al grotendeels in bezit heeft gekregen, of die in het bezit zijn van Dudok Wonen. Het gaat om de driehoek Larenseweg-Kleine Drift-Zuiderweg, waar de Buurttuin moet komen, en om de driehoek Larenseweg-Swammerdamstraat.

Door vanaf medio 2027 te starten met de sloop van de bebouwing op de driehoek Larenseweg-Kleine Drift-Zuiderweg (m.u.v. gemeentelijk monument Larenseweg 2) kan er centraal in het gebied een nieuwe openbare ruimte worden gecreëerd: de Buurttuin. Vervolgens kan er – in lijn met Café Dudok dat behouden blijft – nieuwe bebouwing komen, inclusief de parkeergarage. Aan de andere zijde van het gebied zorgen de bestaande woningen aan de Zuiderweg voor sociale controle op de openbare ruimte.

Na de Buurttuin is het mogelijk het Oosterspoorplein in de volgende ontwikkelfase (na 2030) te bebouwen en de Stadstuin te realiseren. Het moment waarop de benodigde ondergrondse infrastructuur wordt aangelegd is nog niet bekend. Hiervoor is nader onderzoek nodig. In het nog nader uit te werken faseringsplan wordt ook een tijdelijke fietsenstalling aan de oostzijde van het station opgenomen. Deze is te gebruiken tijdens de bouwwerkzaamheden op het Oosterspoorplein. Het is de bedoeling dat de bouw op het Oosterspoorplein pas van start gaat als de werkzaamheden aan de centrumzijde zijn afgerond. Dit om te voorkomen dat er aan twee zijden van het station tegelijk gewerkt wordt en overlast en beperkte toegankelijkheid ontstaat.

Onderverdeling voor uitvoering, fasering n.t.b.

- A: Buurttuin
- B: Openbare ruimte en ondergrondse infra
- C: Zuiderlijk blok / stadskamer
- D: Noorderlijk stationsblok
- E: Bouwblok aan Larensweg

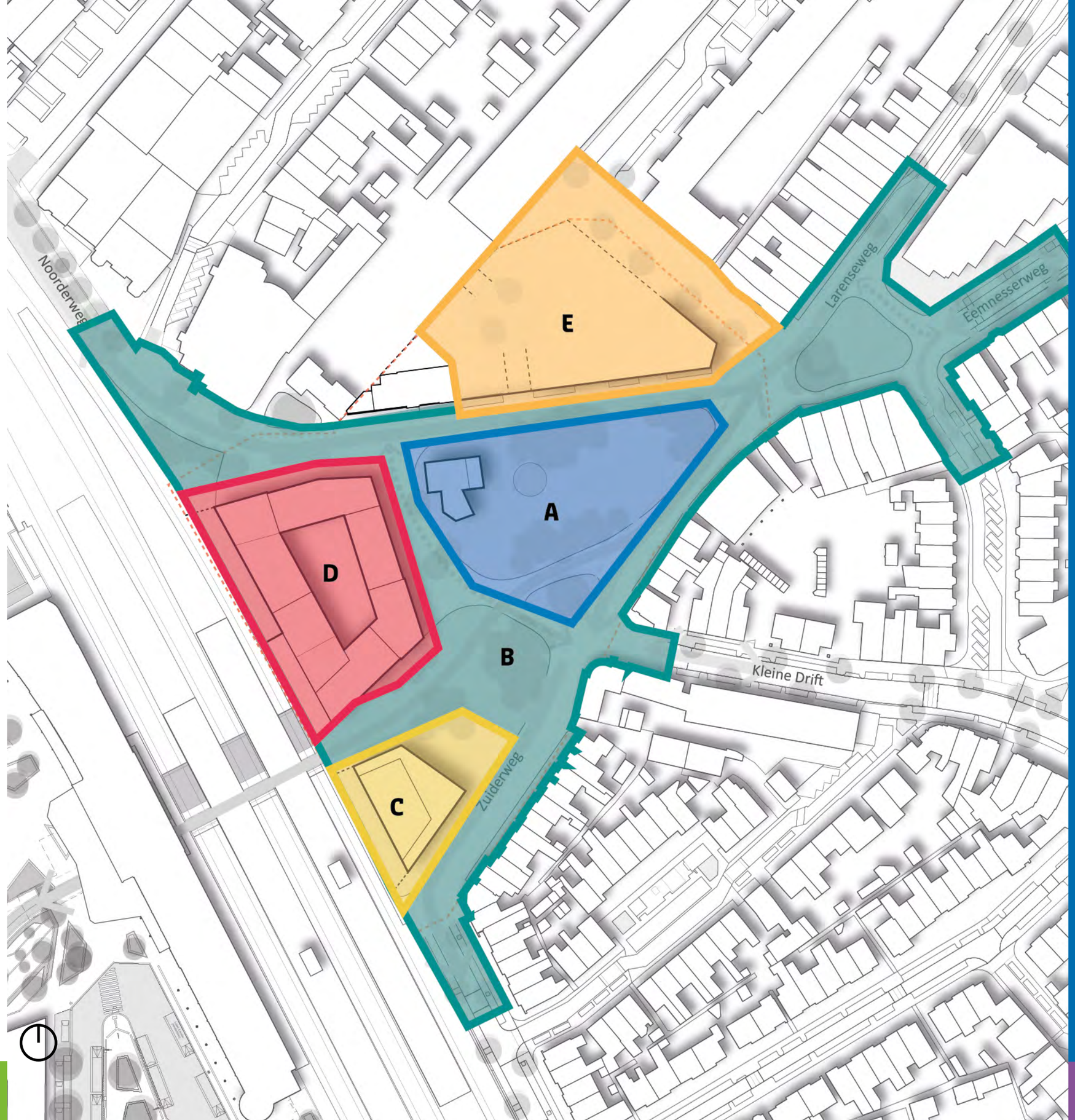




Foto entree station en fietsentunnel vanuit het Oosterspoorplein

7. Vervolgproces

Dit stedenbouwkundig plan staat niet op zichzelf; het sluit aan bij de ambities die staan omschreven in de Omgevingsvisie, de Gebiedsagenda 1221 en de Structuurvisie Bruisend Hart. En het vormt de basis voor de uitwering in een omgevingsplan. Bij het omgevingsplan wordt ook een nieuw welstandskader voor dit gebied vastgelegd. Dit stedenbouwkundig plan geeft een eerste aanzet voor dat kader. Een nadere uitwerking in de vorm van een beeldkwaliteitsplan of beeldkwaliteitsparagraaf met richtlijnen voor de beeldkwaliteit, wordt apart van dit stedenbouwkundig plan opgesteld. De inrichting van het openbaar gebied wordt verder uitgewerkt in het ontwerp openbare ruimte als vervolg op dit stedenbouwkundig plan.

7.1 Omgevingsvisie en omgevingsplan

In de ontwerp Omgevingsvisie voor Hilversum staat de wens om een compacte stad te blijven en binnen de huidige stad te ontwikkelen, met name rond de stations zoals in het Bruisend Hart. Een van de ambities is om in de stad meer ruimte te maken voor groen, wandelen en fietsen en minder voor de auto. Specifiek voor het Bruisend Hart is benoemd dat er bij station Hilversum goede fietsenstallingen en veilige wandel- en fietsroutes komen.

De nog op te stellen omgevingsplanwijziging voor het Bruisend Hart is straks onderdeel van het omgevingsplan voor heel Hilversum. Het bevat de regels voor de fysieke leefomgeving. Voor ieder gebied is bepaald welke activiteiten wel of niet zijn toegestaan, zoals wonen, recreatie en bedrijvigheid. In het omgevingsplan staan de regels die aan de activiteiten worden gesteld. De regels in het omgevingsplan zorgen voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart is het kader voor de verdere uitwerking in het omgevingsplan. Het geeft voor de gebouwen weer wat de positie van rooilijnen, gebouwhoogtes en gewenste voordeuren is. Daarbij is een indicatief stedenbouwkundig programma van het gebied bepaald. Als voorbeeld zijn er enkele thematische kaarten gemaakt die aangeven hoe het programma over het gebied is verdeeld. De kaarten schetsen waar welke functie in het gebied een plek kan krijgen en hoe de verschillende functies te bereiken zijn. Het omgevingsplan zal per bouwvlak omschrijven welke functies waar mogelijk zijn. Sommige onderdelen zullen flexibel in te vullen zijn. Andere onderdelen, zoals de stationshal, de fietsenstalling en de parkeergarage, staan vast. De omgevingsplanwijziging wordt samen het toekomstige welstandskader door de gemeenteraad vastgesteld.

Het omgevingsplan beschrijft de kaders voor de verdere uitwerking. Voorstellen voor afwijkingen en wijzigingen (bijvoorbeeld voor hoogte of gebruik) op het omgevingsplan zijn voorstelbaar mits ze de ambities van het stedenbouwkundig plan versterken of verrijken. Daarbij geldt dat afwijkingen de goedkeuring moeten hebben van de supervisor en indien nodig worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

7.2 Welstandskader, beeldkwaliteit

In dit stedenbouwkundig plan is een eerste aanzet gegeven voor de gewenste uitstraling en het beeld van de verschillende gebouwen. Er zijn verschuivingen ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor is het bestaande welstandskader niet meer passend. Het nog op te stellen nieuwe welstandskader voor het Bruisend Hart (Beeldkwaliteitsplan: BKP) benoemt de toetsingscriteria voor de nieuwe gebouwen. De kaders sluiten aan bij de ambities van het stedenbouwkundig plan en zijn helder en toetsbaar beschreven. Het BKP wordt in overleg met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Monumenten (CRK+M) en de supervisor opgesteld en door de raad vastgesteld als nieuw welstandskader voor het gebied.

7.3 Ontwerp openbare ruimte

In het stedenbouwkundig plan is de inrichting van de openbare ruimte op hoofdlijnen bepaald en verbeeld om een indruk te geven hoe het gebied er uit komt te zien. Het betreffen vooral de functionele onderdelen. De verschillende inrichtingselementen zijn benoemd en op delen zijn eerste ideeën geschetst. De nadere uitwerking gebeurt later in een ontwerp openbare ruimte. Daarbij worden keuzes vastgelegd voor materiaalgebruik en detaillering, soorten beplanting, precieze maaiveldhoogtes en de positie van verschillende inrichtingselementen. Ook worden in deze fase de kruisingen van de verschillende verkeersstromen ontworpen. Dit wordt omschreven in een programma van eisen. Het ontwerp openbare ruimte wordt besproken met de supervisor en de CRK+M en vastgesteld door de gemeenteraad. Daarbij kunnen betrokkenen en belanghebbenden op onderdelen meedenken. De exacte wijze waarop de participatie vorm krijgt, moet nog worden bepaald.



Bronvermelding

Geraadpleegde literatuur historische analyse

Anton Kos (2013) Historische Atlas van Hilversum

Roel Leenders (2003) Hilversum: slopen en bouwen 1971-2003

Kees van Aggelen (2000) Ontstaansgeschiedenis van Over ‘t Spoor 1874-1915

Historische beelden

Kadaster, topotijdreis.nl

Streekarchief Gooi en Vechtstreek te Hilversum, gooienvechthistorisch.nl

Collectie Cees van Aggelen

Referentiebeelden architectuur hoofdstuk 5.1.

Cultureel kwartier de Nieuwe Kolk in Assen, architect De Zwarte Hond, uitsnede foto Gerard van Beek

https://dezwartehond.nl/projecten/cultureel-kwartier-de-nieuwe-kolk/

Raakspoort in Haarlem, architect Bolles + Wilson, uitsnede foto Christian Richters

https://www.architectural-review.com/today/bolles-wilson-town-hall-and-cinema-complex-haarlem

De Smaragd in de Indische Buurt, Amsteram, architect M3H Architecten, uitsnede foto Allard van der Hoek

https://m3h.nl/project/insulindeweg-amsterdam-smaragd/

Ontwerp voor woonblokken Leeuwepoort, Leidsche Rijn, architect; Studio Ard Horksbergen Leidse Rijn; impressie gebiedsontwikkelaar AM.

https://architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?id=56161

Tugelawegblokken, Transvaalbuurt in Amsterdam, architect M3H architecten, uitsnede foto Allard van der Hoek

https://m3h.nl/project/tugelawegblokken-amsterdam/

Brede School Houthaven in Amsterdam, architect Marlies Rohmer Architecture&Urbanism
https://rohmer.nl/projects/energieneutrale-brede-school-houthaven

Colofon

Dit stedenbouwkundig plan is een product van:

De Gemeente Hilversum: Rob van den Boer, Djacco van den Bosch, Marijn Burger, Jasper Brus, Lotte van Oevelen, Daniel Grootendorst, Fiona Sinoo

Ruimtelijk advies en verbeeldingen: Adviesbureau Haver Droeze (Amersfoort)

Hilversum
Mediastad

1221
HILVERSUM