NS

Regiodirectie [redacted]

[redacted]

Ontvangen door Informatiebeheer

09 SEP. 2022

Zaaktypegroep

Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam
De gemeente Hilversum
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Datum 08-09-2022
Ons kenmerk HVS – 08092022
Onderwerp Zienswijze NS op het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied 2022

Telefoon [redacted]
[redacted]@[redacted]

Geachte gemeenteraad,

Middels dit schrijven reageert NS graag op het ontwerp 'ontwerpbestemmingsplan stationsgebied 2022', zoals op dit moment ter inzage ligt op het stadskantoor en digitaal te raadplegen is via www.hilversum.nl. De gemeente wil van het stationsgebied een welkome, aantrekkelijke en groene entree van Hilversum maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is. Het station Hilversum, alsmede de bijbehorende stationsvoorzieningen, vormen een prominent onderdeel van dit gebied. Graag maakt NS dan ook gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

NS kan de doelstellingen voor het plangebied zeer onderschrijven. Een betere oriëntatie, meer groen en een structurele verbetering van het fietsparkeren is voor onze reiziger en uw inwoners van grote meerwaarde. In dit traject is NS, als eigenaar in dit gebied, door de gemeente geconsulteerd via onze stationsmanager [redacted] en zijn collega's. We herkennen in de stukken dan ook punten uit de gesprekken die wij hebben gevoerd.

Graag delen wij vanuit onze kant ook een aantal aandachtspunten. NS constateert in het ontwerpbestemmingsplan onder andere dat het station, en haar voorzieningen niet consequent opgenomen is in alle stukken. Zo lezen we in de publicatie in het gemeenteblad dat het stationsgebouw geen deel uit maakt van het plangebied. Alleen al door de koppeling van de nieuwe fietsenstalling aan de reizigerstunnel blijkt het stationsgebouw wel degelijk een raakvlak met het plangebied te zijn.

Hieronder noemen wij ter toelichting kort de belangrijkste bevindingen:

1. NS is zeer verheugd om te zien dat op de plan kaart en Ruimtelijkeplannen.nl de contour voor de uitbreiding Stationshal is opgenomen. Dat is positief want daar is door alle partijen hard aan gewerkt om toekomstige uitbreiding van het station in het bestemmingsplan op te nemen.
   Maar niet overal staat dit vermeld en- of is opgenomen in tekeningen of figuren. Bijvoorbeeld figuur 35, met bouwblokken genummerd, daar ontbreekt de contour voor de stationshal. Wij zien de uitbreiding voor de stationshal dan ook graag opgenomen in alle daarvoor relevante stukken.

2. De bestemming voor de m2 van het station in het bestemmingsplan zijn gewijzigd. In de vorige versie was de omschrijving:
   ***Stationsfuncties**, met de daarbij behorende voorzieningen.* Dit is gewijzigd in ***1.58 Stationsfuncties** alle bij een treinstation behorende functies, zoals kaartverkoop, informatievoorziening, reizigersvoorzieningen, etc. een en ander met uitzondering van horeca en detailhandel;*
   Deze wijziging is minder 'ruim'. In stations zijn ook voorzieningen zoals drogisterij, boekhandel, mode- en woonaccessoires die ook vallen onder de term detailhandel. En formules zoals [redacted]'s ect. die vallen onder de term horeca.
   NS wil niet beperkt worden in de invulling van de haar stationsvoorzieningen m2 in de toekomstige uitbreiding van de stationshal zoals in dit concept wel het geval is. Graag zien wij hier dan ook een aanpassing op.

3. In de horecaregels lezen wij een tweetal opvallende zaken. Ten eerste, de openingstijden. Voor buiten het station is dit geen probleem. Maar het is niet duidelijk wat de openingstijden van stationsvoorzieningen, waaronder horeca mag zijn. Zie ook punt 2.
   Wij stellen voor dat de openingstijden van stationsvoorzieningen vallen binnen de opening van het station zelf. Dat is een kwartier voor de eerste trein tot en met een kwartier na de laatste trein.
   Het tweede punt wat opvalt zijn de terrassen. In het algemeen zijn wij niet tegen terrassen. Deze mogelijkheid is ook een wens van onze (bestaande) huurders. Maar voor de hoofdroutes naar het station is voldoende breedte voor voetgangers heel belangrijk. Nu is omschreven:
   In veel gevallen is het mogelijk om bij de horeca-inrichting een (gevel)terras te exploiteren. Een gevelterras mag tot maximaal 1.50 meter vanaf de gevel komen. Hierbij moet wel minimaal 1.50 meter stoep beschikbaar blijven voor weggebruikers. Er moet ook altijd voldoende ruimte (4 meter) zijn voor nood- en hulpdiensten om door te kunnen rijden. Voor de plinten in blokken 2 en 3 aan de hoofdroutes tussen station en Schapenkamp **en** tussen station en stationsstraat **en** tussen blok 3 en stationsgebouw is [redacted] tot 4 meter echt te smal voor de hoofdroutes voor voetgangers. Tegenover de stationsentree en rondom het busstation zien wij wel mogelijkheden voor terrassen. Naast de werkelijke breedte, de feitelijke maat, is ook de beleefde breedte van belang. Voetgangers ervaren de breedte van een straat anders op basis van de inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Voetgangers willen graag de keuze hebben om een terras en tegemoetkomende voetgangers nabij of juist van een grotere afstand te passeren. Wij zien graag een omschrijving per zijde van bouwblok/bouwvolume waar wel terrassen mogelijk zijn en waar niet. Daarmee borgen wij zowel in capaciteit als in kwaliteit de belangrijkste looproutes tussen herkomst/bestemming en station.

NS11001 / 02 13

4. In de opsomming van bestemmingen voor het Stationsplein, ontbreekt de functie Station en Stationsvoorzieningen voor de toekomstige uitbreiding van het station. Wij zien graag een algemene beschrijving van de voorzieningen in het stationsgebied toegevoegd.

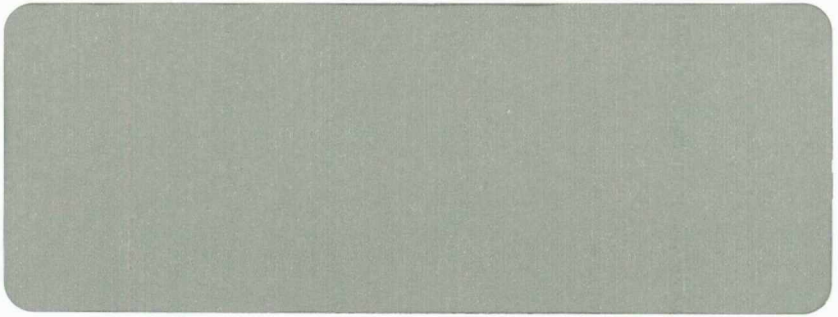
5. In Hilversum zien we een buitengewoon hoog aandeel voetgangers in het voor- en natransport richting het station (32% voor- en 53% natransport). Het is daarom voor NS van grote prioriteit dat de voetganger een prettig en veilige route wordt geboden. In dat licht bezien vinden we de paragraaf die de voetganger bespreekt vrij summier ten opzichte van de andere verkeersgroepen. De routes dienen toegankelijk te zijn voor alle doelgroepen en moeten voldoen aan de Wet op toegankelijkheid. Wij zien graag opgenomen dat routes zijn ingericht voor de voetganger die doelgericht naar zijn bestemming loopt, in snelheid en kwaliteit, maar ook voor de bezoeker, gebruiker en bewoner, voor verblijf, flaneren en kwaliteit, van het stationsgebied.
6. Groen- en watervoorzieningen, dit is zowel kwantitatief als kwalitatief beschreven met aandacht voor klimaatadaptatie. De ontwerpnorm voor de openbare ruimte is een bui van 70 mm/uur. Hiervan wordt de eerste 30 mm afgevoerd via het riool. Wij hebben zorg bij de gekozen norm voor de directe omgeving van het station en de interwijktunnel. Omdat zware buien steeds vaker voorkomen en het station en de tunnel de afgelopen jaren vaker dan 1 keer onder zijn gelopen bij zware buien. Wij zien graag dat deze norm nader wordt onderzocht.
7. Afval. De gemeente heeft de ambitie om voor ondernemers in de toekomst de afvalstromen ondergronds te verzamelen. Het station is een complex geheel als het gaat over afvalstromen. Graag treden we met gemeente in overleg over de locatie en omvang van een mogelijk ondergrondse voorziening.

Tot op heden zijn wij in dit traject, om te komen tot een ontwerpbestemmingsplan "Stationsgebied 2022", betrokken geweest bij de totstandkoming van (delen) van dit document. Gezien de opgave voor zowel station als stationsgebied vindt NS het belangrijk om nauw samen te blijven werken en delen wij graag onze expertise van ruim 400 stations voor de opgave in het stationsgebied.

Wij kijken uit naar een voortzetting van onze samenwerking.



Port Betaald postnl



Z10CC #X810X0X#00#0000#

NS11005 /06-19