



STATIONSGEBIED HILVERSUM

STEDENBOUWKUNDIGE VISIE

KENMERK: O-15-061 | DATUM: 24 SEPTEMBER 2015

OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN BV

VISIE

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot het centrum. Vandaag de dag is dit gebied weinig aantrekkelijk, onveilig en met een zwakke relatie met het centrum. De routes naar het centrum zijn onvoldoende herkenbaar. Met name het gebied rond het busstation met de vele bufferende bussen en het al jaren leegstaande voormalig UWV-pand is bijzonder onaangenaam om te verblijven. Bedrijven willen zich hier niet vestigen, maar ook het realiseren van aantrekkelijke woningen in het UWV-pand blijkt hierdoor onmogelijk. Tegelijkertijd biedt het stationsgebied vanwege de hoge dynamiek volop kansen voor de toekomst. In de Centrumvisie is het stationsgebied dan ook benoemd als een gebied waar vernieuwing noodzakelijk is. Ook is reeds een kader meegegeven.

OPDRACHT

Deze stedenbouwkundige visie op het stationsgebied Hilversum is door OKRA landschapsarchitecten opgesteld in opdracht van gemeente Hilversum. De Gemeente Hilversum heeft met het stationsgebied de ambitie om:

- een goede ruimtelijke en functionele verbinding te maken tussen het Station en het centrum met een aantrekkelijke en veilige centrumentree via Leeuwenstraat en Stationsstraat.
- het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf;
- de identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/architectuur, groen) zichtbaar maken.

De stedenbouwkundige visie legt het totaalbeeld, de grote lijnen voor de ontwikkelingen in het stationsgebied richtinggevend vast. De visie bestaat nog niet uit concrete ontwerpen, maar moet wel inzicht geven in de plek voor voetganger, fietser, auto, taxi en bus. Met onderscheid in doorgangsruiimte en verblijfsruimte. Het stationsgebied is hierbij enerzijds een eindbestemming (vertrek en aankomst van reizigers) en anderzijds een doorgangsruiimte vanuit de wijk ‘Over ‘t Spoor’ naar het centrum en vice versa.

De visie is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met belangrijke stakeholders, te weten vastgoedeigenaren van het Stationsgebouw en het UWV-pand, NS, ProRail, Connexxion en de gemeente.

VISIE

Het betreft een integrale ruimtelijke visie voor de gehele zone tussen de Beatrixtunnel en 'de Kleine Spoorbomen'. Belangrijke items in de visie zijn:

- het aanhelen van het stationsgebied met het centrum;
- een goede ruimtelijke en functionele kwaliteit;
- onbelemmerde doorgang/routes voor voetganger, fietser en automobilist;
- een betere bereikbaarheid van het centrum.

AANHELEN VAN HET STATIONSGBIED MET HET CENTRUM

- Het gehele voorplein wordt heringericht tot een ruim, groen en overzichtelijk plein dat doorloopt tot in de Leeuwenstraat, de entree van het centrum.
- Stedenbouwkundig is de verbinding gevonden door de straatwanden van zowel de Leeuwenstraat als de Kampstraat als gevelwanden in de nieuwe bebouwing door te zetten. De wanden van de drie nieuwe bouwvolumes vormen de nieuwe wanden van het Stationsplein en bestaan uit pandsgewijze bebouwing. Zo wordt aansluiting gevonden met de pandsgewijze bebouwing in het centrum, zij het in een schaal passend bij het stationsgebouw.

- De bouwhoogten variëren van ca. 19 meter aan de noordzijde tot ca. 22 meter aan de zuidzijde en harmoniëren met de hoogte van het stationsgebouw (ca. 22 meter), een stedenbouwkundig passende schaal tussen het centrum en het Stationsgebouw.
- Vanuit het centrum is het station goed zichtbaar en vanuit het station vormen de pleinwanden een focus richting het centrum. De fietstunnel vormt als onderdeel van een langzaam glooiend plein een eenheid met dit plein. Een plein dat met veel bomen ook een groene uitstraling krijgt.

GOEDE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE KWALITEIT

- De ruimtelijke en functionele kwaliteit wordt met deze visie aanzienlijk verbeterd. De entree van de stad wordt een ruim plein met veel bomen en is bijzonder aantrekkelijk voor het publiek. Het wordt niet alleen een voor verblijf uitnodigend plein omgeven door heldere en fraaie pleinwanden, maar het wordt bovendien een plein met een duidelijke, sociaal veilige en herkenbare aansluiting met het centrum. Het wordt een voetgangersdomein met ruimte voor verblijf en terrassen.
- De pleinwanden bestaan uit een begane grond met daarin aantrekkelijke commerciële functies (retail, horeca) met daarboven woningen, van waaruit uitzicht is op het plein.
- De pleinwanden worden gevormd door een drietal bouwvolumes elk met een eigen identiteit. Er is bij de entree van de stad een hoge ambitie voor wat betreft de architectuur. Behalve de aangenaam ingerichte openbare ruimte zullen ook de gebouwen een belangrijk visitekaartje zijn voor Hilversum, dat de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit hoog in het vaandel heeft staan.
- Vanuit het station zijn de nieuwe Taxi- en K&R-plek en het negentig graden gedraaide busstation direct zichtbaar, maar deze bevinden zich net buiten de randen van het plein. Het bufferen van de vele bussen, dat een negatieve beleving geeft op het huidige busstation, wordt verplaatst naar de 'spoorwegdriehoek' langs het HOV-tracé.
- Een belangrijke verbetering van de openbare ruimte is dat het fietsparkeren in de openbare ruimte verdwijnt. Dat geldt voor beide zijden van het station (oost en west). Onder de noordzijde van het plein en de bebouwing komt een grote ondergrondse fietsenstelling, die ondergronds in directe verbinding staat met de huidige fietsenstalling onder het station. Deze fietsenstalling voorziet ook op de langere termijn in de toenemende behoefte (op termijn naar schatting 6.000 stallingsplaatsen) aan fietsparkeren voor het gehele stationsgebied.
- De sloop van het voormalig UWV-pand, dat al jaren als een leegstaand 'fremdkörper' een negatief beeldbepalend pand is in dit gebied, is een duidelijke stedenbouwkundige

verbetering. Het vervangen van dit bouwvolume door een kleiner gebouw, met een wand met pandsgewijze bebouwing, waarachter deels het nieuwe busstation wordt gesitueerd, is een aanmerkelijke stedenbouwkundige verbetering, mede doordat qua bouwwijze en rooilijn aangesloten wordt op de straatwanden met pandsgewijze bebouwing in de Leeuwenstraat.

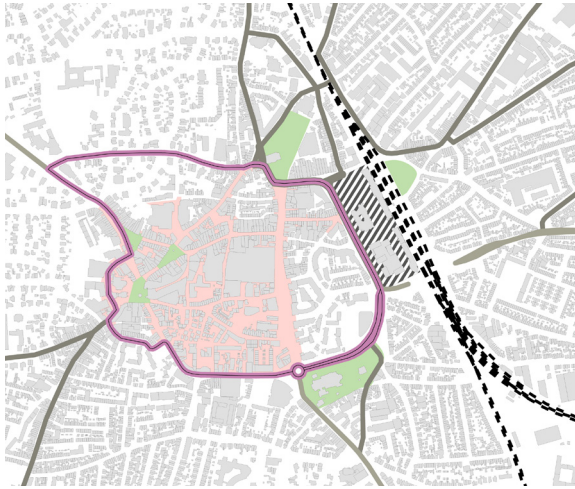
ONBELEMMEERDE DOORGANG/ROUTES VOOR VOETGANGERS, FIETTERS EN AUTO'S

- Door het verdiepen van de Schapenkamp ter plekke van het station ontstaat er een voetgangersviaduct tussen het station en de Leeuwenstraat-Kampstraat. Voetgangers en fietsers krijgen hierdoor een veilige en onbelemmerde route, terwijl ook het gemotoriseerde verkeer in de verlaagde Schapenkamp onbelemmerd door kan rijden.
- Daarnaast wordt de route naar en van de wijk Over 't Spoor op een goede manier ingepast. Gedacht wordt aan het aanpassen van de in/uitritconstructie naar de fietstunnel, waarbij de bestaande keermuur aan een zijde van de constructie vervangen wordt door een hellend pleinvlak met beplanting, bomen en met een amfitheaterachtige trappartij.

BETERE BEREIKBAARHEID VAN HET CENTRUM

- De Schapenkamp en de Koninginneweg worden tweerichtingsverkeer. De vrij liggende busbaan op de Schapenkamp kan op termijn vervallen. De Koninginneweg wordt heringericht met aanliggende fietsstroken en bomen. Een vrij liggend fietspad ligt langs het spoor.
- Tussen Spoorstraat en Stationsstraat wordt de Schapenkamp verdiept, zodat de doorstroming van het autoverkeer geoptimaliseerd wordt.
- Om de doorstroming verder te verbeteren worden de Kleine Spoorbomen gesloten voor autoverkeer en zullen hier uitsluitend nog fietsers over gaan.
- De Centrumring wordt buitenom het Langgewenst gelegd, zodat het Langgewenst beter verbonden wordt met de Groest. De Stationsstraat wordt dan op termijn autoluw en ingericht als fietsstraat.
- Door het wegnemen van de barrières bij station, markt en Kleine Spoorbomen zijn de huidige opstoppen verleden tijd. Bovendien hoeven bezoekers van het station bij vertrek niet meer een 'heel rondje Centrumring' te rijden.
- HOV-baan takt parallel aan het spoor (over het Beatrixviaduct heen) aan op het busplein. Er is hierdoor geen conflict met het verkeer op de Schapenkamp/Beatrixtunnel.

AANHELEN CENTRUM - STATION



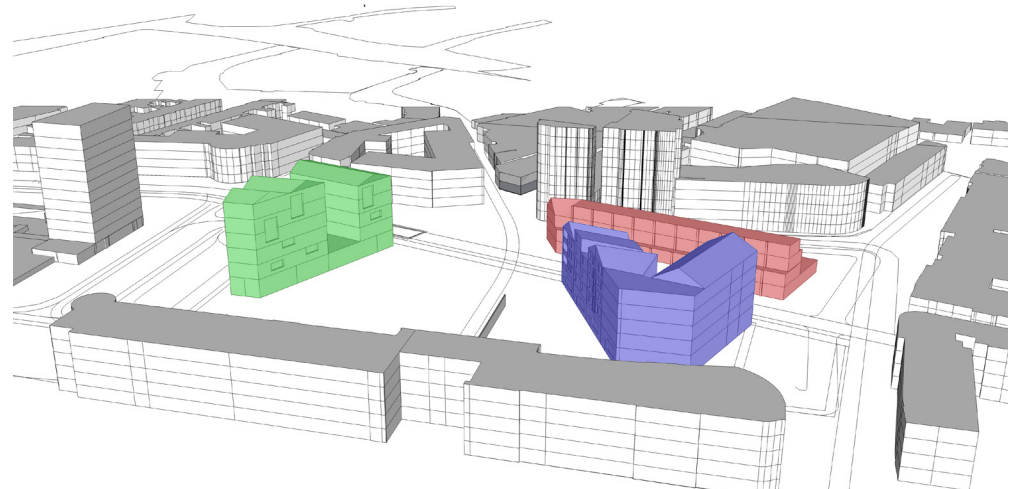
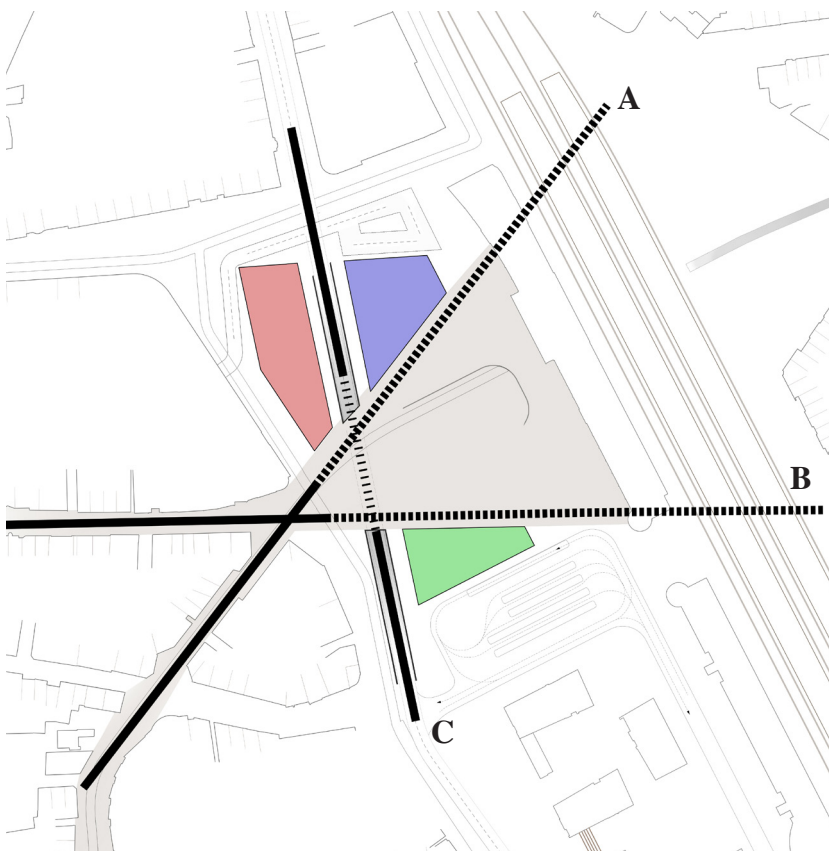
Huidige situatie

- 1 richting ringverkeer voor station
- barriere spoorzone
- binnenstad ingesloten door centrumsring

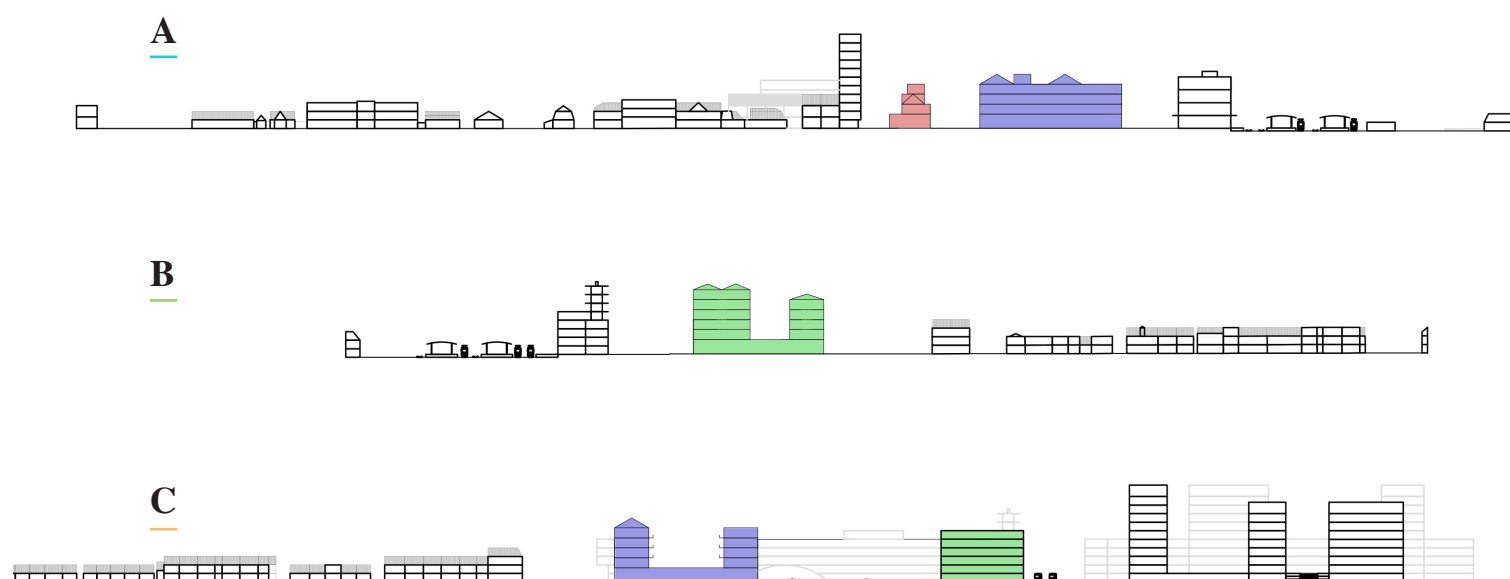


Toekomstige situatie

- 2 richting ringverkeer voor station
- barriere spoorzone geminimaliseerd
- binnenstad meer ruimte door verlegde centrumsring



Zicht vanuit station richting binnenstad.



STEDENBOUWKUNDIGE VISIE STATIONSGBIED HILVERSUM



1:2000



STATIONSPLEIN EN OPENBARE RUIMTE



trappen als onderdeel van plein



verlaagde entree voor fietsers



verhoogde plantvakken met zitrand



levendige terraszone langs zonnige gevels



groen op daken

PLANKAART STATIONSPLEIN



detail stationsplein

0 10 20 50 M



Fietstunnel onderdeel van openbare ruimte Stationsplein.

IMPRESSIE STATIONSPLEIN



Zicht vanuit Leeuwenstraat richting station.

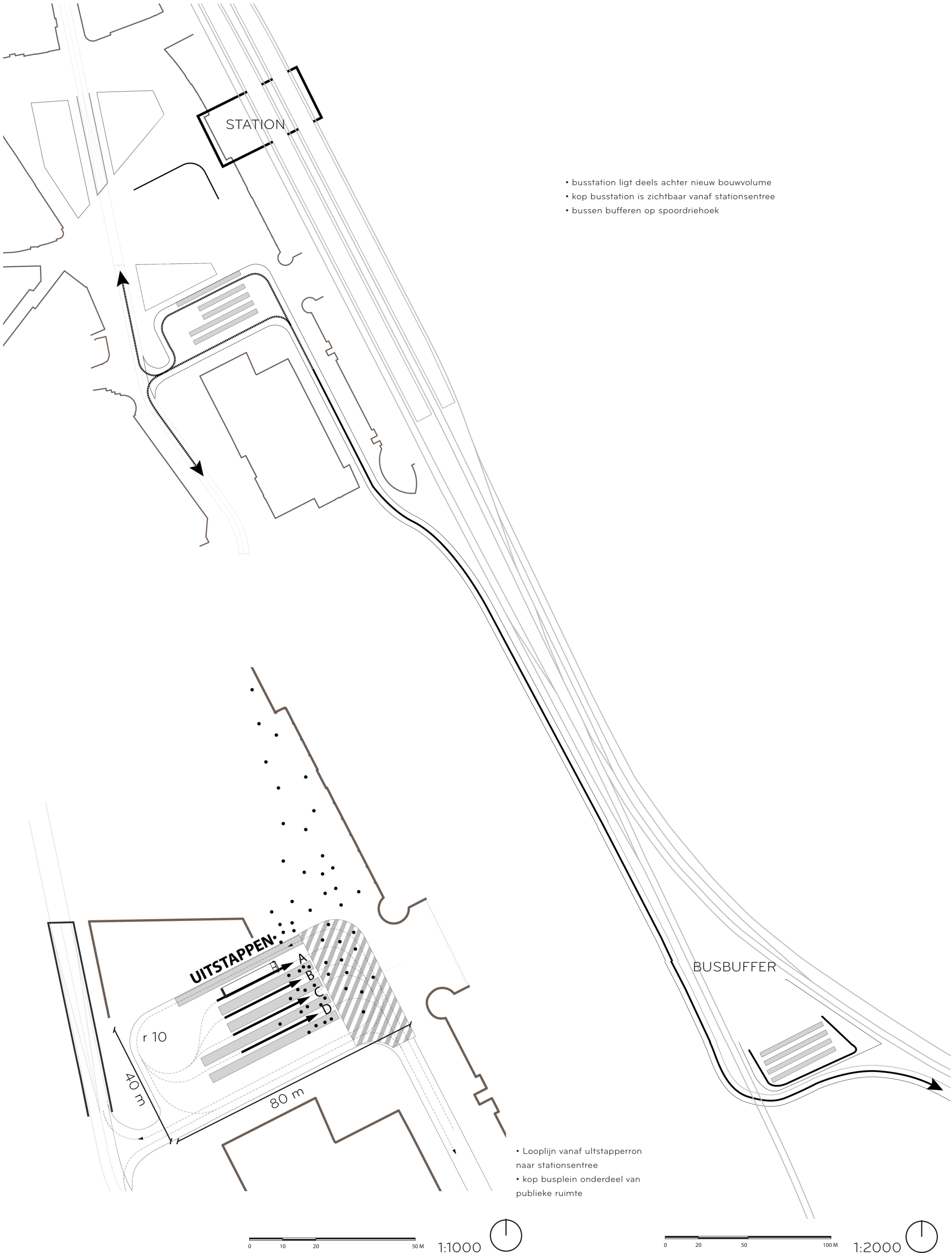
NIEUWE SITUATIE KLEINE SPOORBOMEN



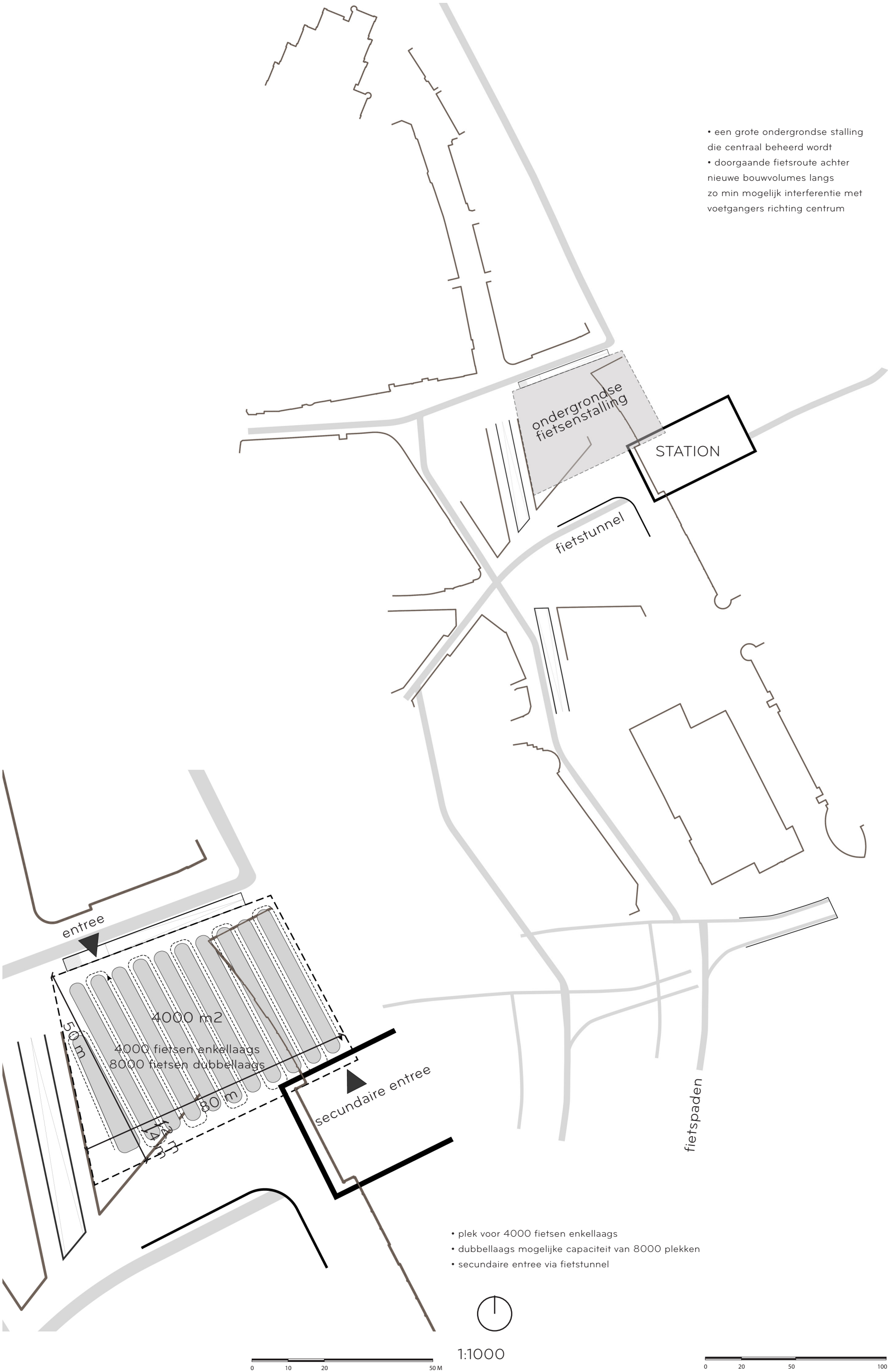
Spoorwegovergang tussen Koninginneweg/Schoolstraat en
Noorderweg/Hoge Larenseweg in de toekomst alleen voor fietsverkeer.

0 10 20 50 M

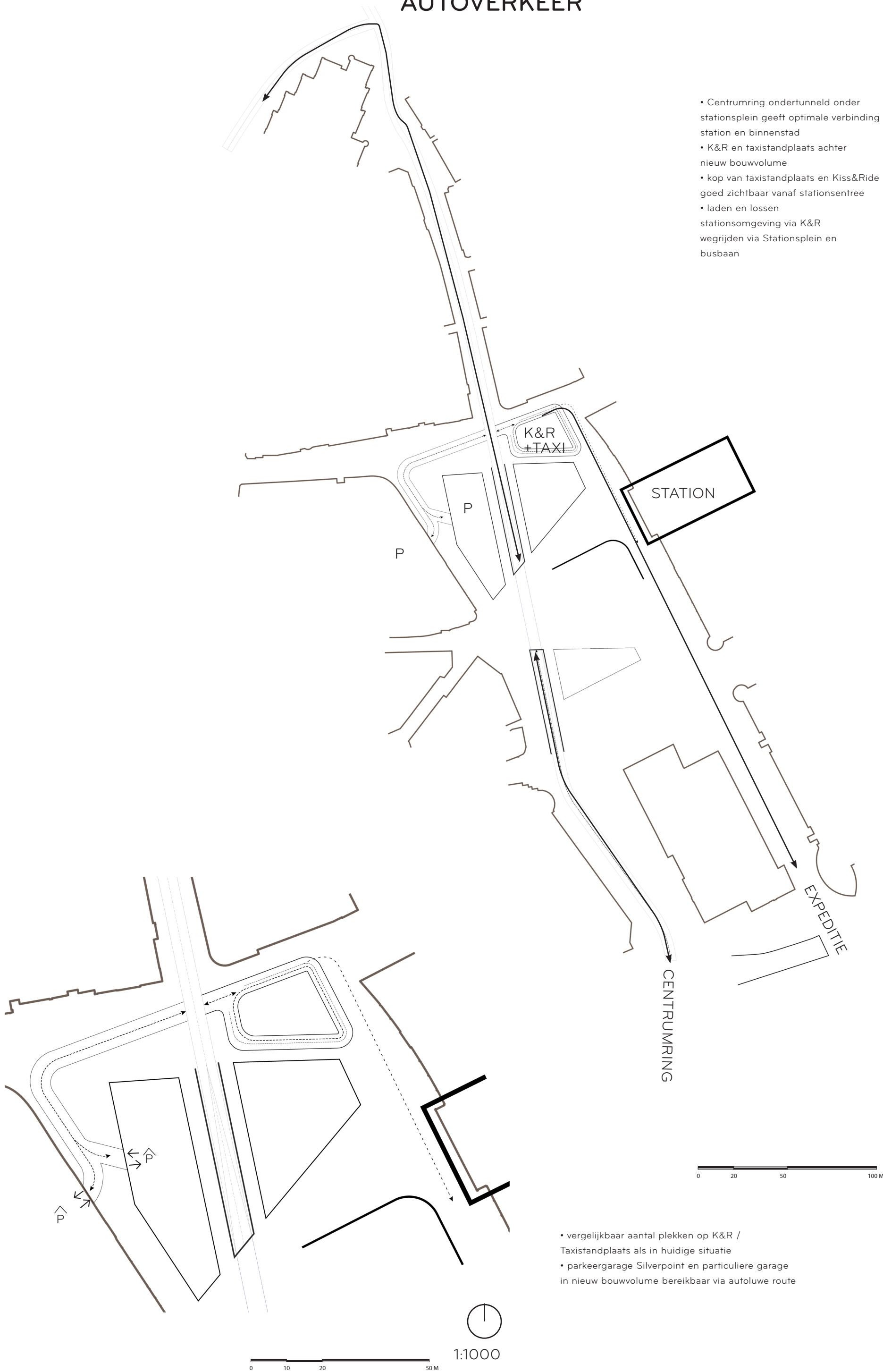
BUSVERKEER



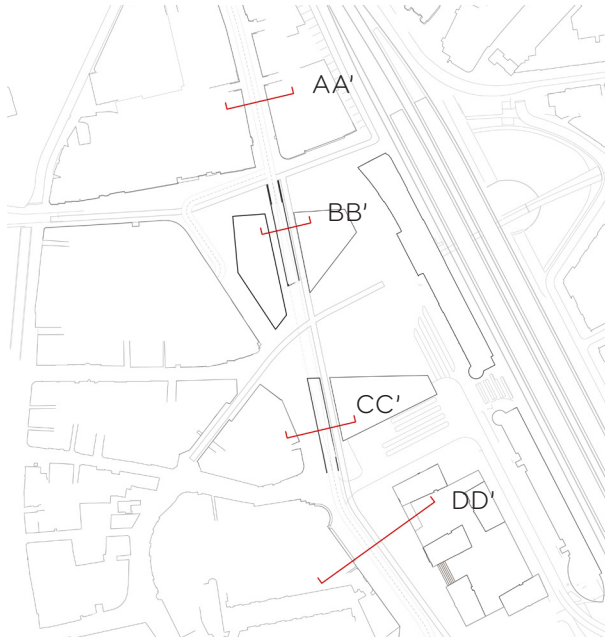
FIETSVERKEER



AUTOVERKEER

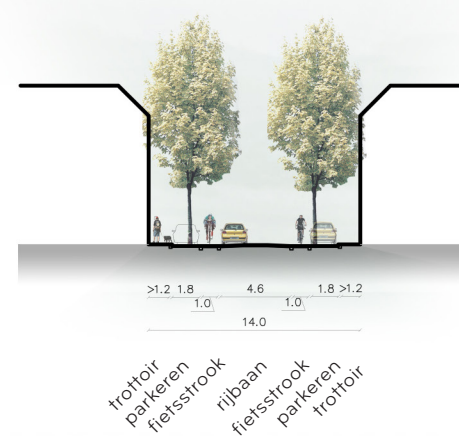


DOORSNEDEN CENTRUMRING



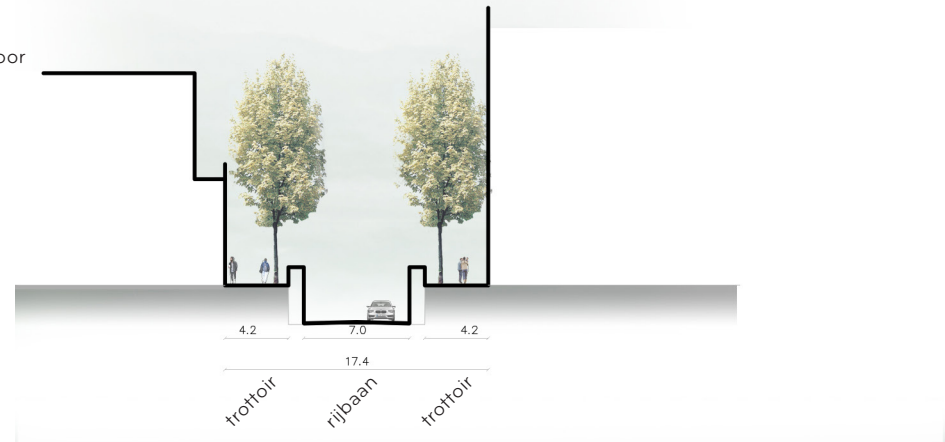
doorsnede AA'

- Centrumring via bestaande Koninginneweg
- laanprofiel
- aan weerszijden langsparkeren tussen de bomen
- fietssuggestiestrook op weg



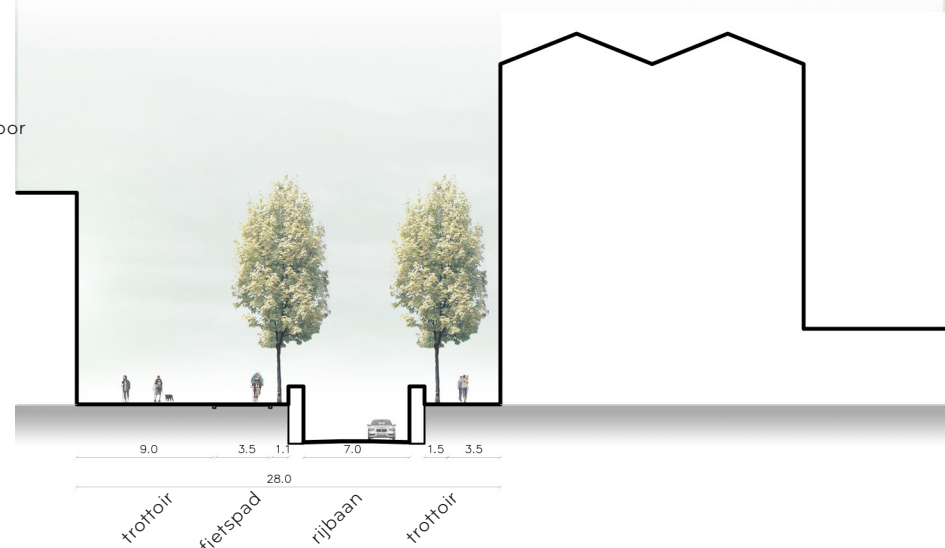
doorsnede BB'

- Centrumring onder stationsplein door
- hellingbaan tunnel
- laanprofiel



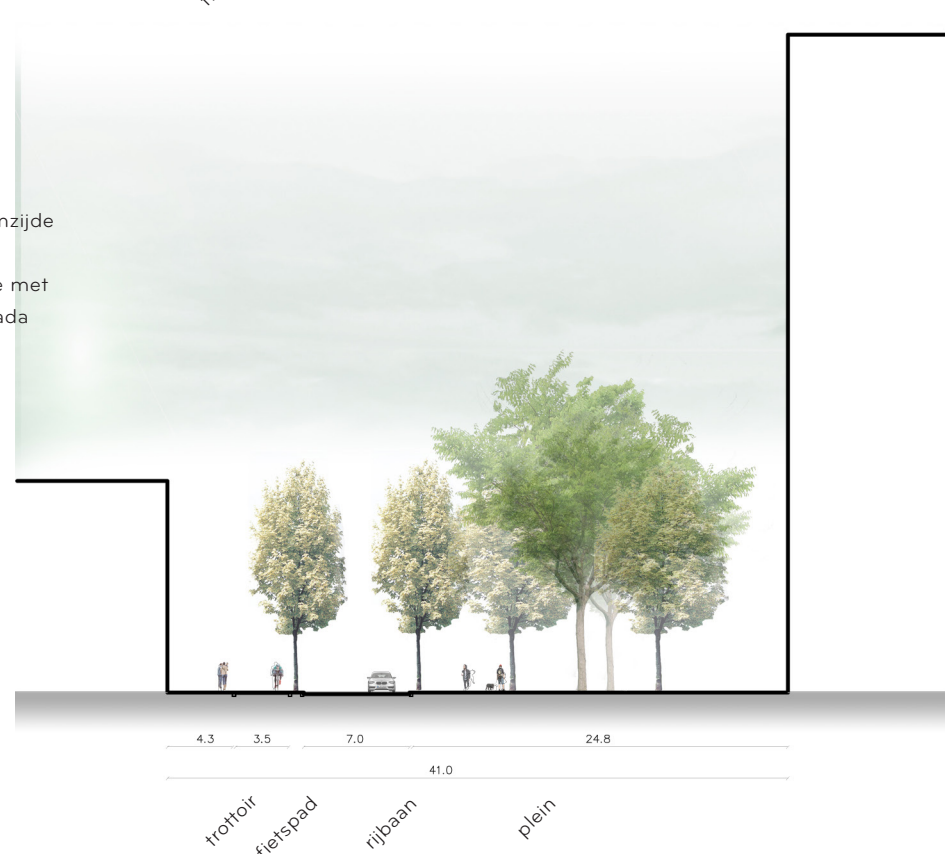
doorsnede CC'

- Centrumring onder stationsplein door
- hellingbaan tunnel
- laanprofiel
- breed trottoir op pleinhoek

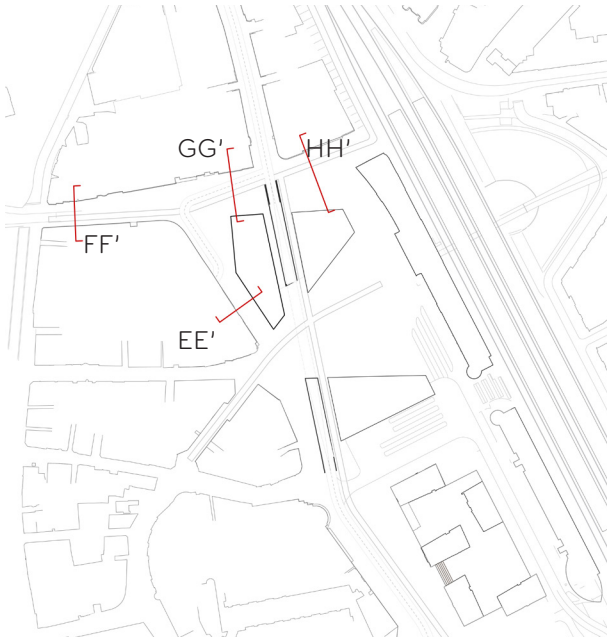


doorsnede DD'

- Centrumring ingepast in bestaand wegprofiel Schapenkamp
- tweerichtingenfietspad aan centrumzijde ringweg
- ruimte voor brede voetgangerszone met bomen en beplanting aan zijde Entrada



DOORSNEDEN STATIONSSTRAAT EN SCHAPENKAMP



doorsnede EE'

- profiel 13 m breed
- langs bestaande Silverpoint
- doorgaande fietsroute
- in/uitgang parkeergarages



doorsnede FF'

- fietsstraat
- breed trottoir



doorsnede GG'

- fietsstraat
- breed trottoir
- autoluwe weg ontsluit parkeergarages

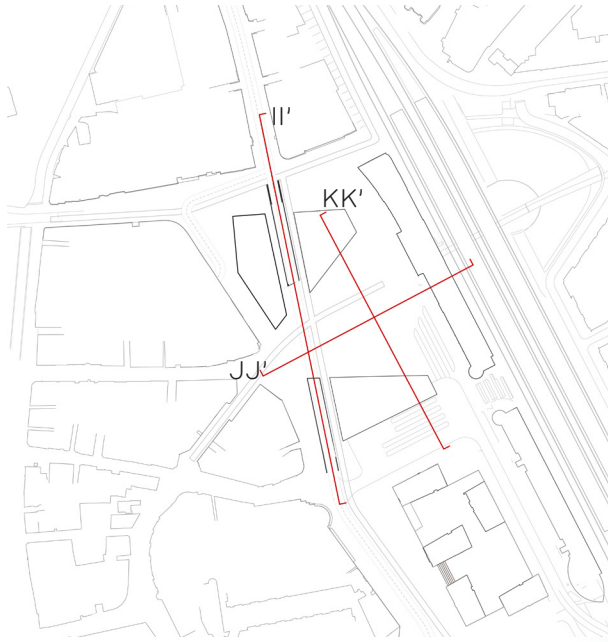


doorsnede HH'

- fietsstraat
- breed trottoir
- ontsluiting voor expeditieverkeer stationsgebied
- K&R en Taxi-standplaats onder bomen

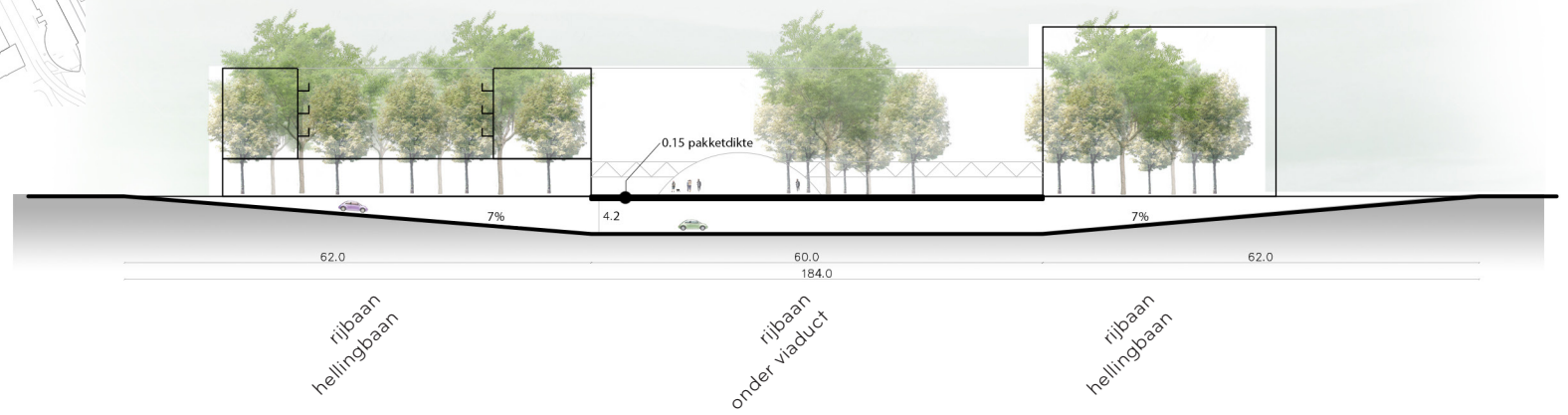


DOORSNEDEN STATIONSPLEIN



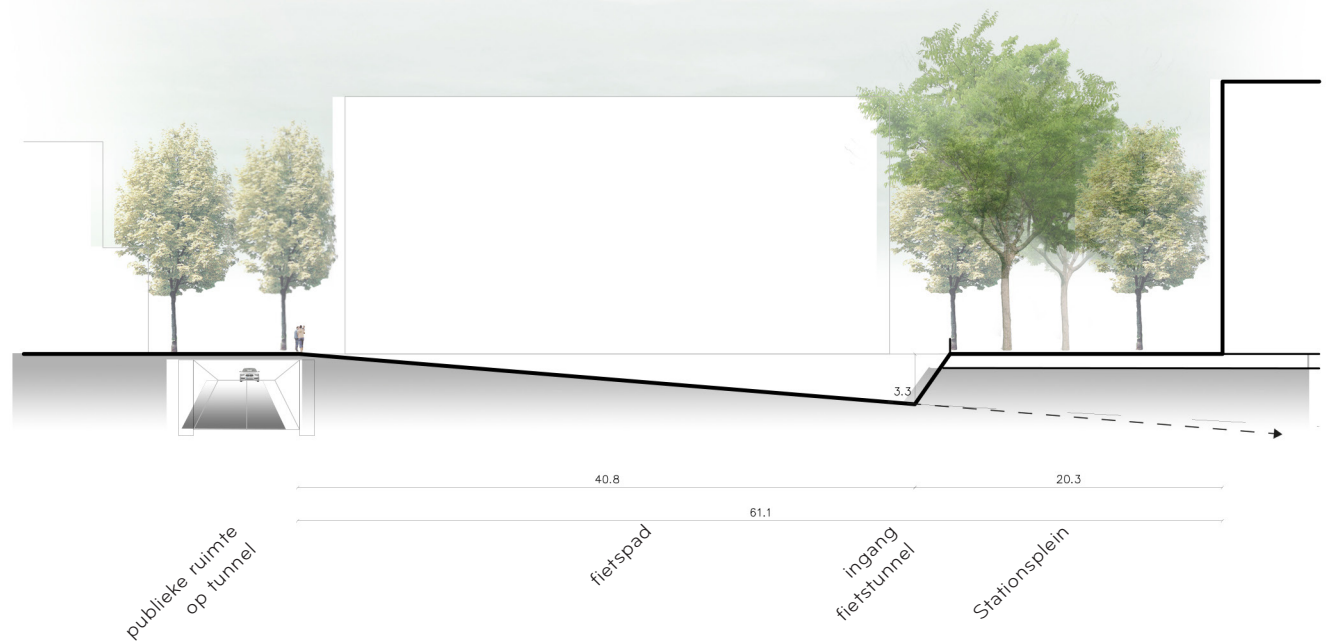
doorsnede II'

- ondertunnelling Centrumring voor station
- station is zichtbaar vanaf looproute centrum



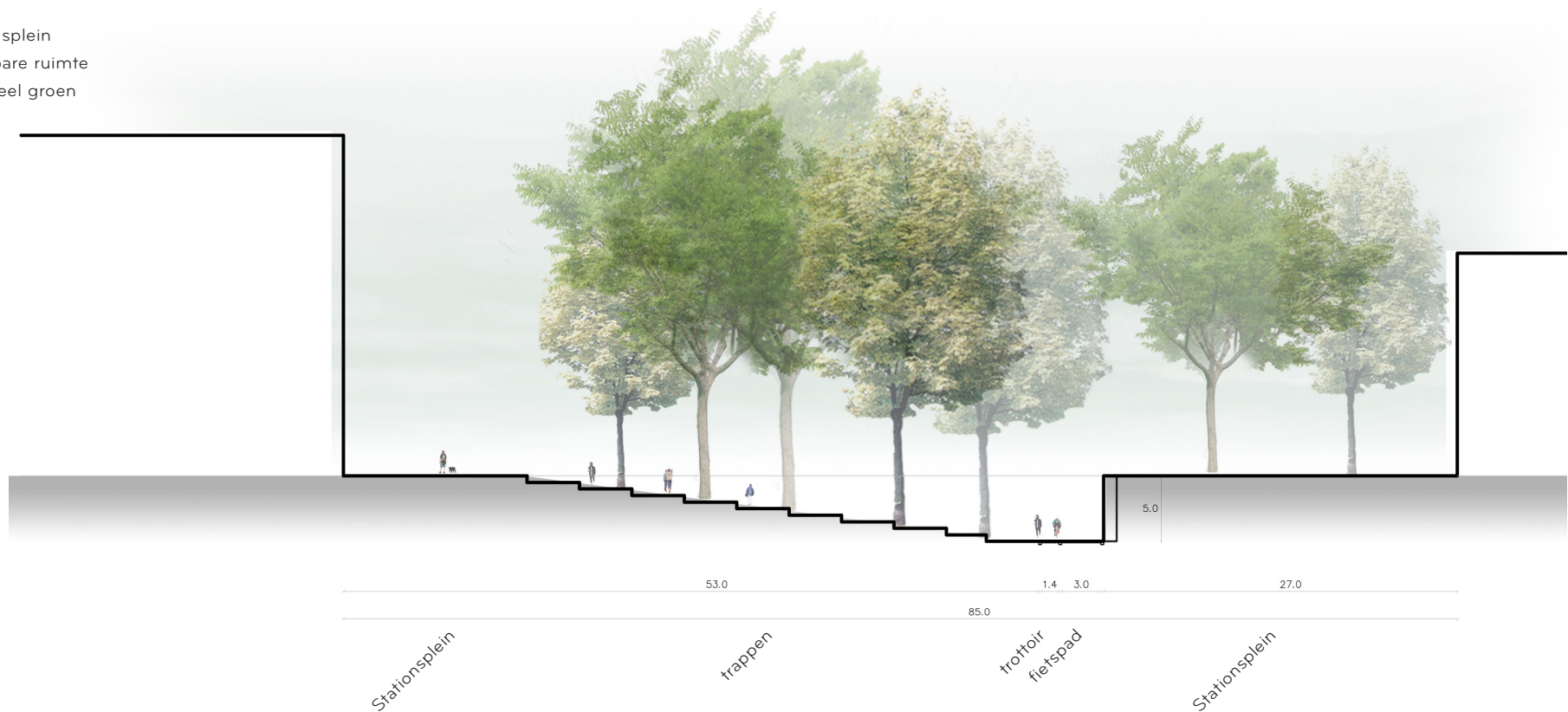
doorsnede JJ'

- hellingsbaan fietstunnel wordt onderdeel van plein



doorsnede KK'

- verdiepte deel Stationsplein is onderdeel van openbare ruimte met luie trappen met veel groen



MASSASTUDIE EN BEELDKWALITEIT



variëteit in gevels bouwvolume,
Hoograven Utrecht, De Zwarte Hond



geveluitstraling



ingesneden en uitgetrokken details creëren speelse bouwblokken
Quarter of Nations, Gerber Architecten



pandsgewijze bebouwing, Utrecht



aanlichten van bebouwing draagt bij aan avondsfeer stationsomgeving



diversiteit in daken

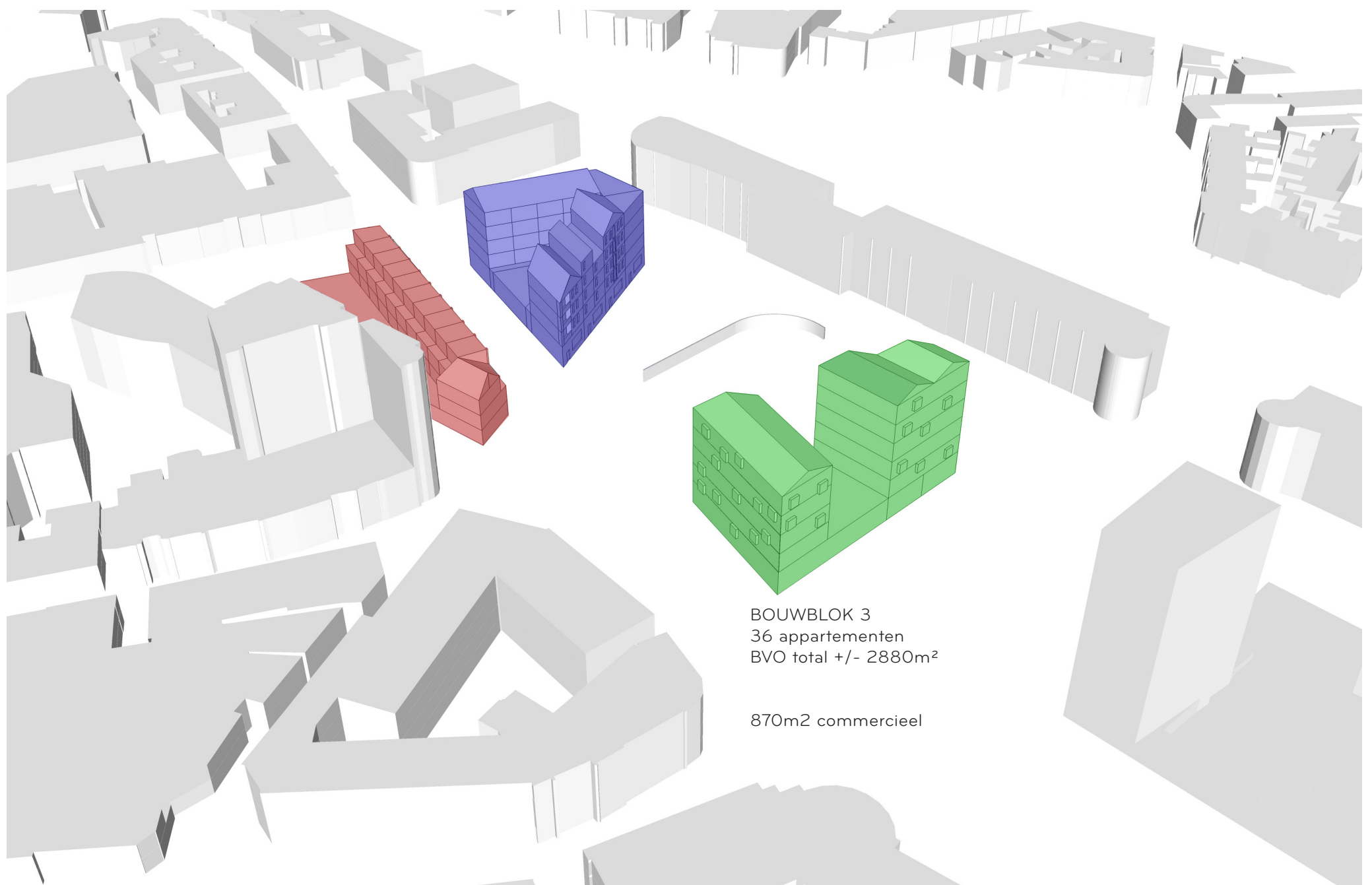
MASSASTUDIE BOUWBLOK 1,2 EN 3

BOUWBLOK 1
22 appartementen
BVO total +/- 2375m²

BOUWBLOK 2
44 appartementen
BVO total +/- 3350m²

195m² commercieel

1130m² commercieel

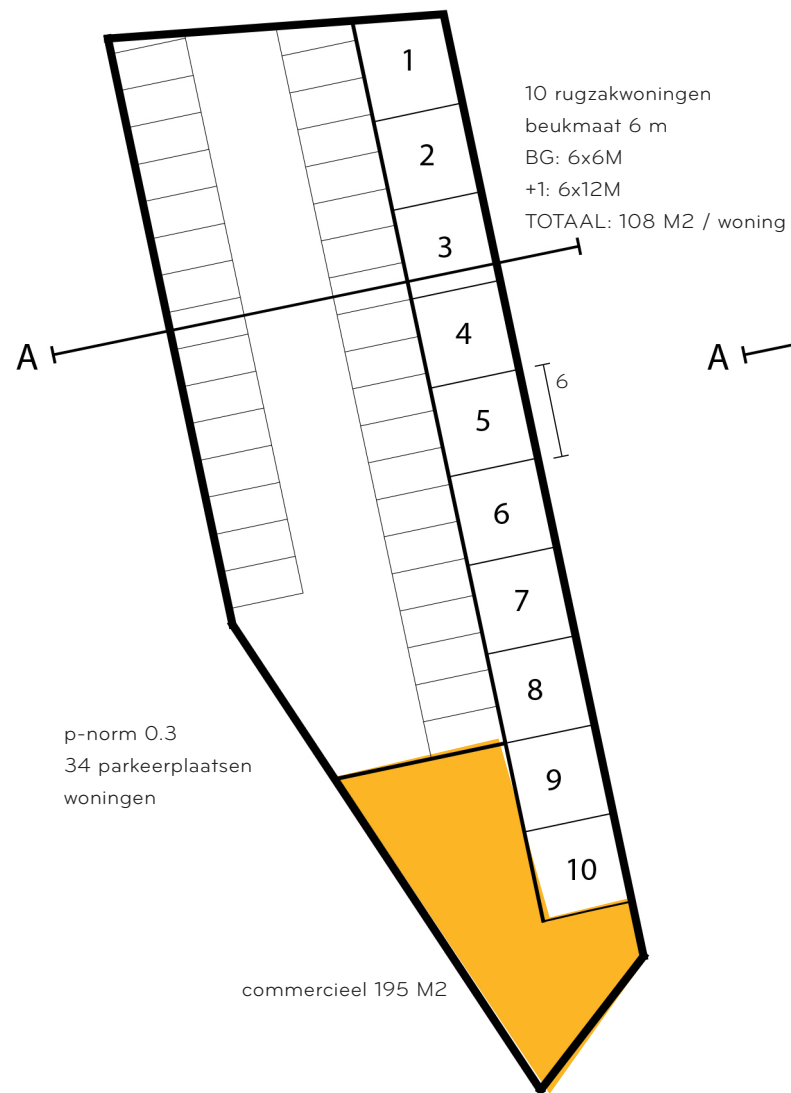


BOUWBLOK 3
36 appartementen
BVO total +/- 2880m²

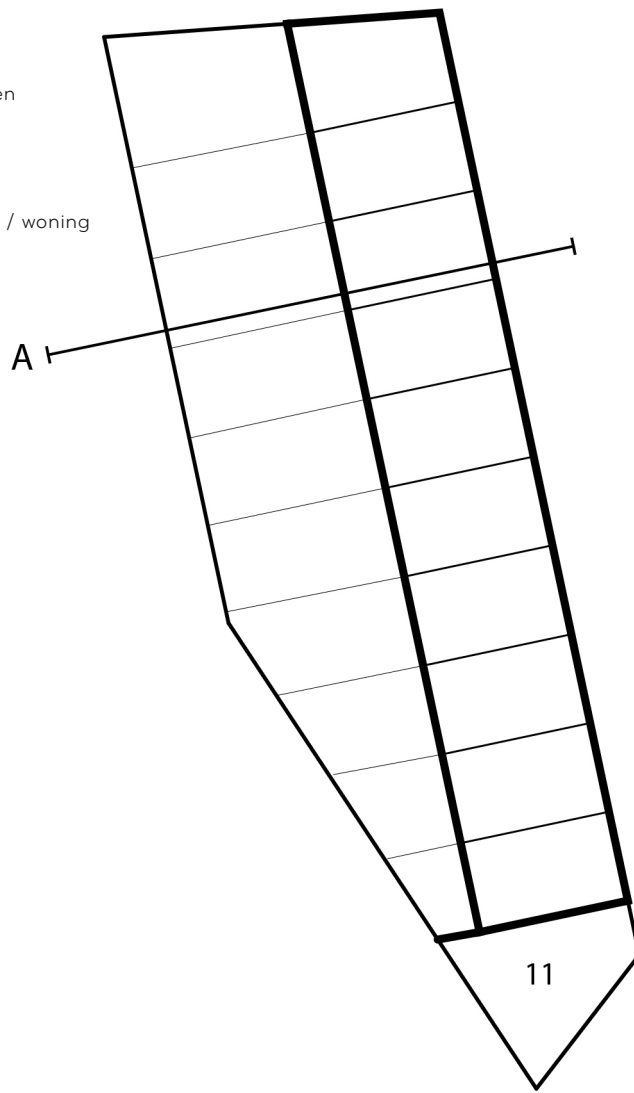
870m² commercieel

BOUWBLOK 1

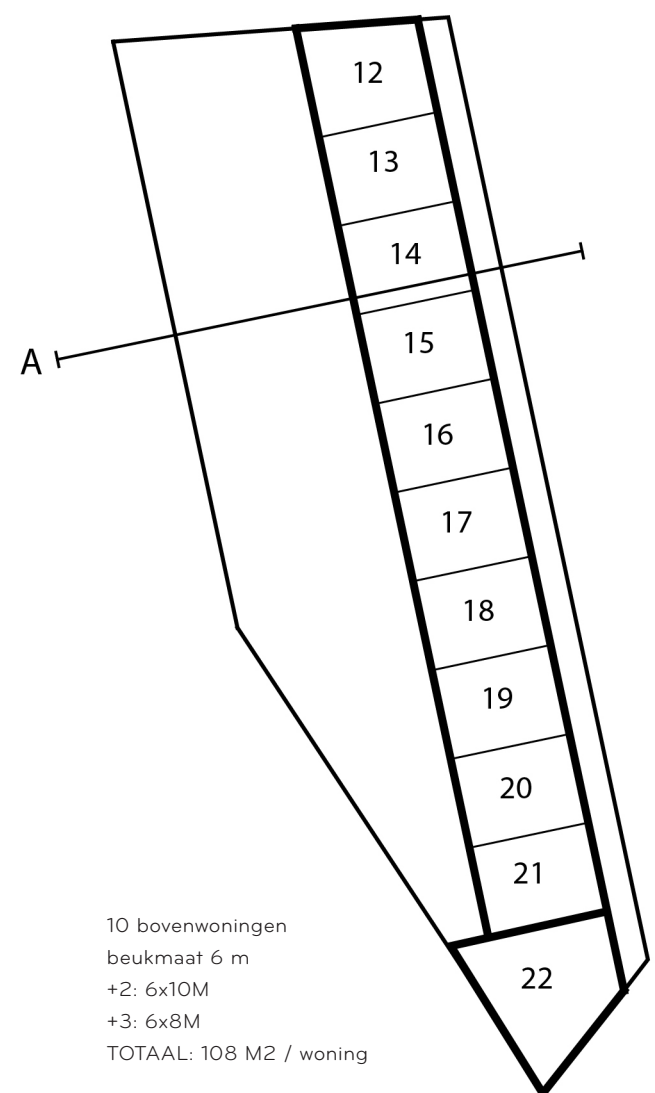
BEGAANDE GROND



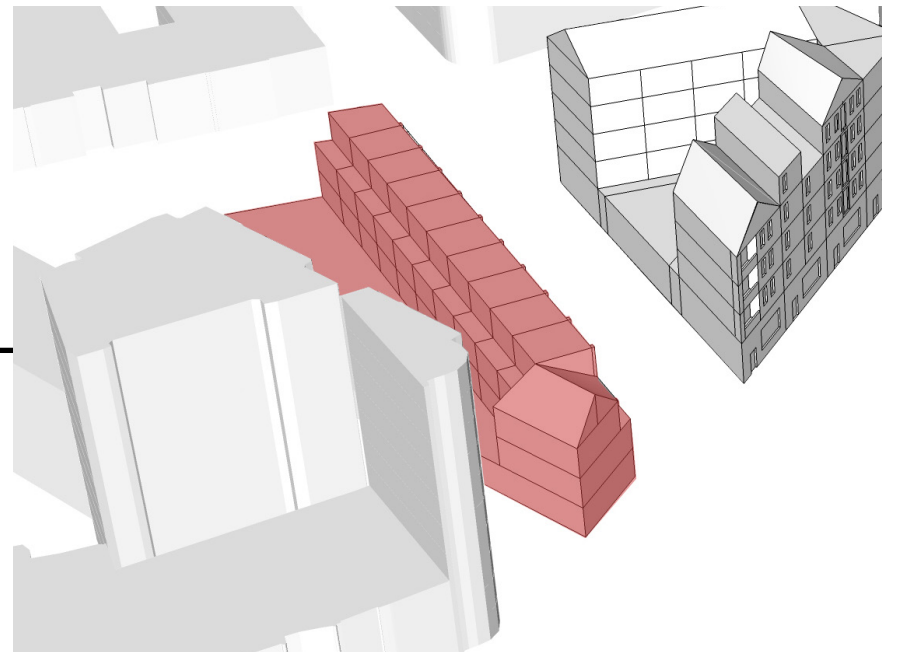
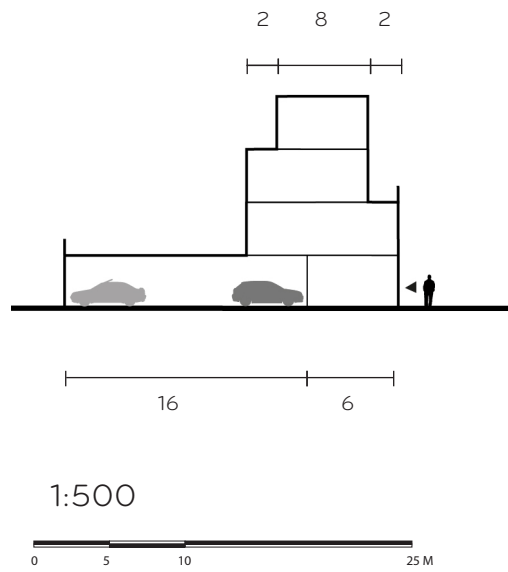
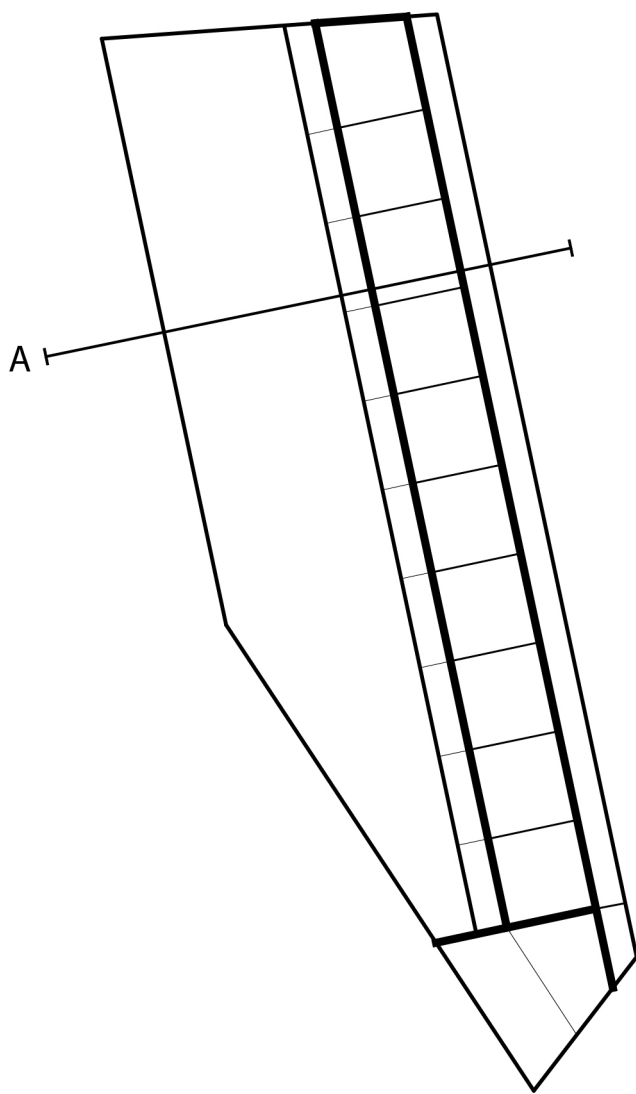
1STE VERDIEPING



2DE VERDIEPING



3DE VERDIEPING

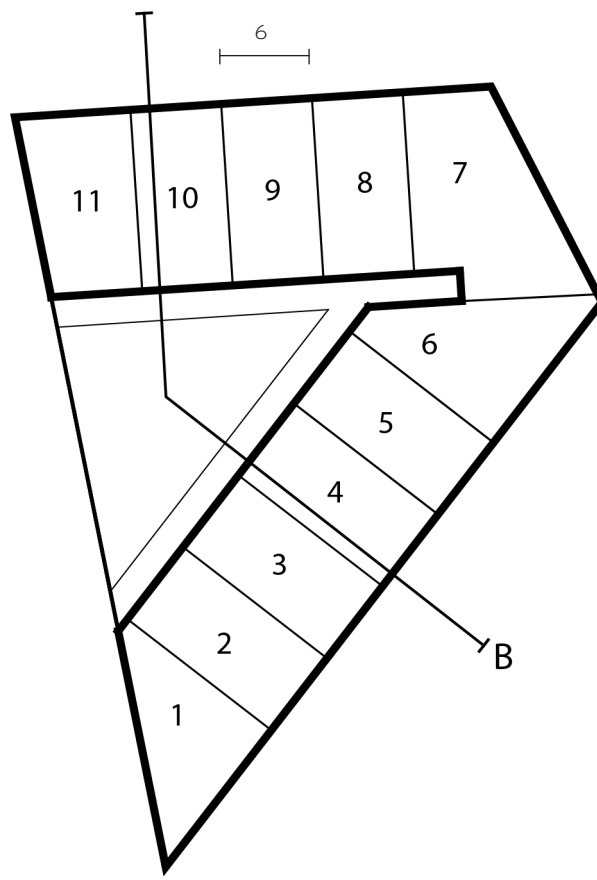
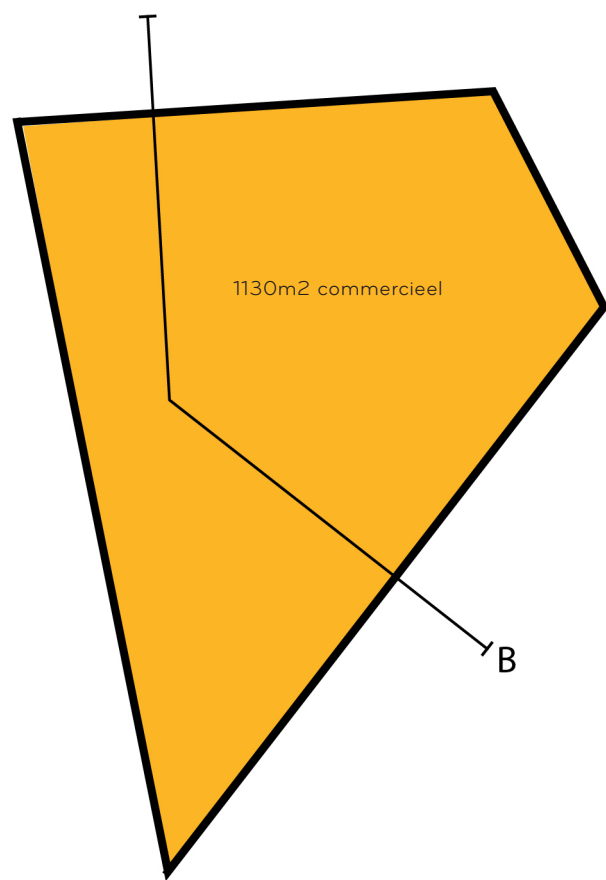


bijzondere functie op de hoek,
Court-housing Cortinghborg Groningen

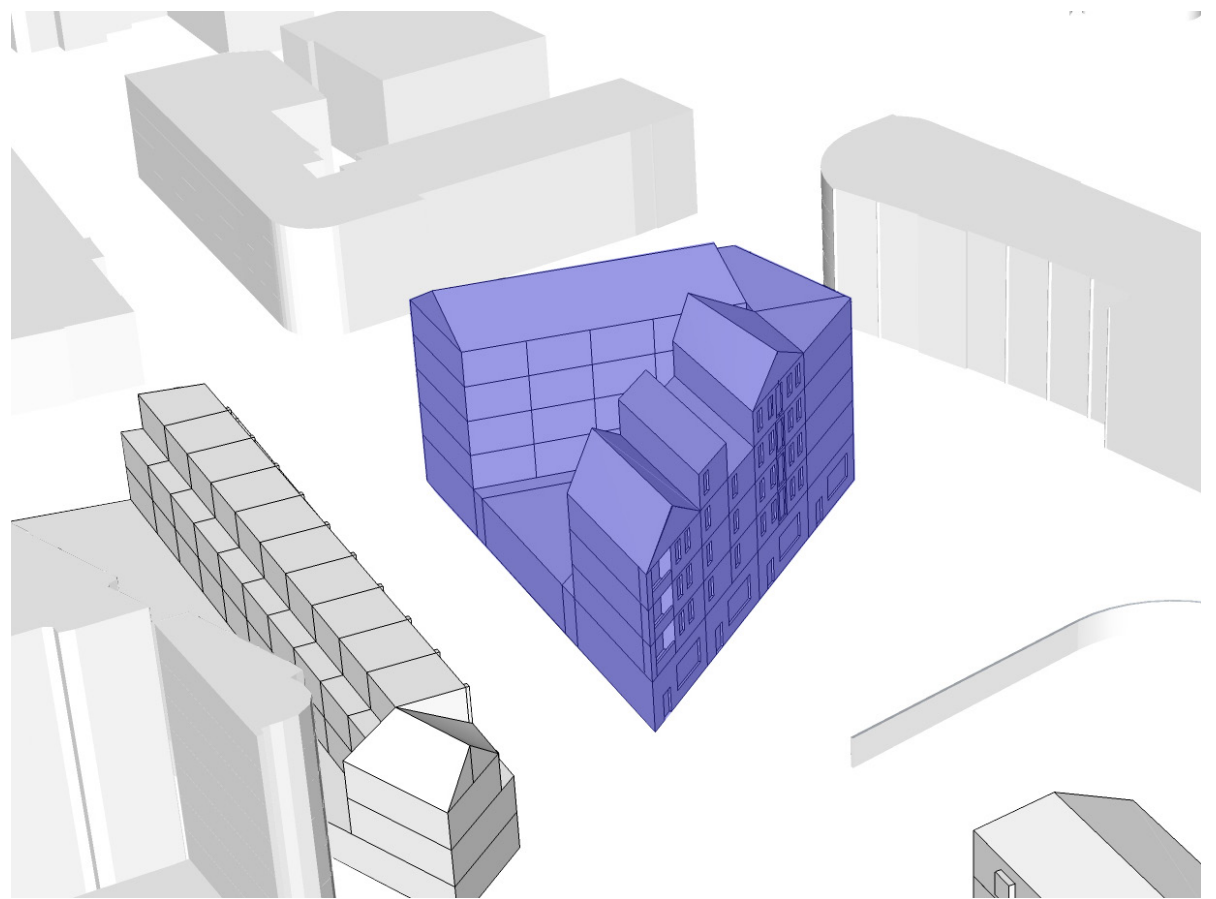
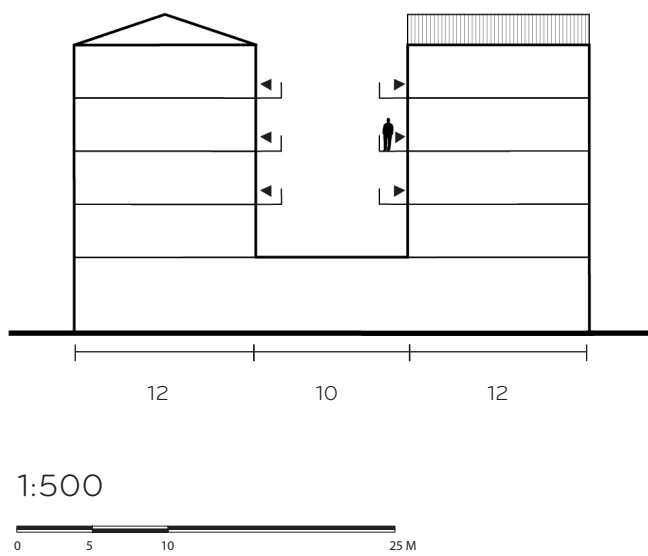


moderne bouwvolumes onderdeel van meer historische stedelijke omgeving,
Hessenberg Nijmegen, AWG Architecten

BOUWBLOK 2



44 appartementen
4 bouwlagen op retailplint
beukmaat 6 m
4 lagen op retail
BVO: 36 x72M2, 4x80m2 en 4x 110m2
1130m2 commercieel



kleine details in balkons en daken,
De Meern Utrecht



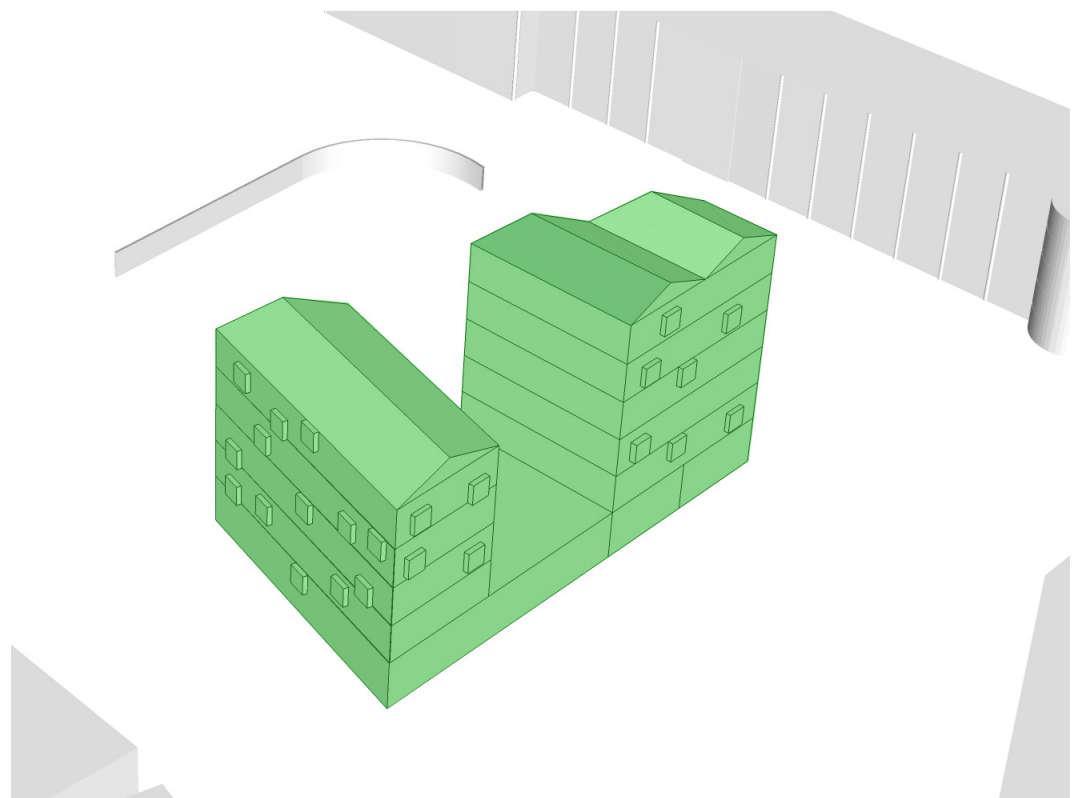
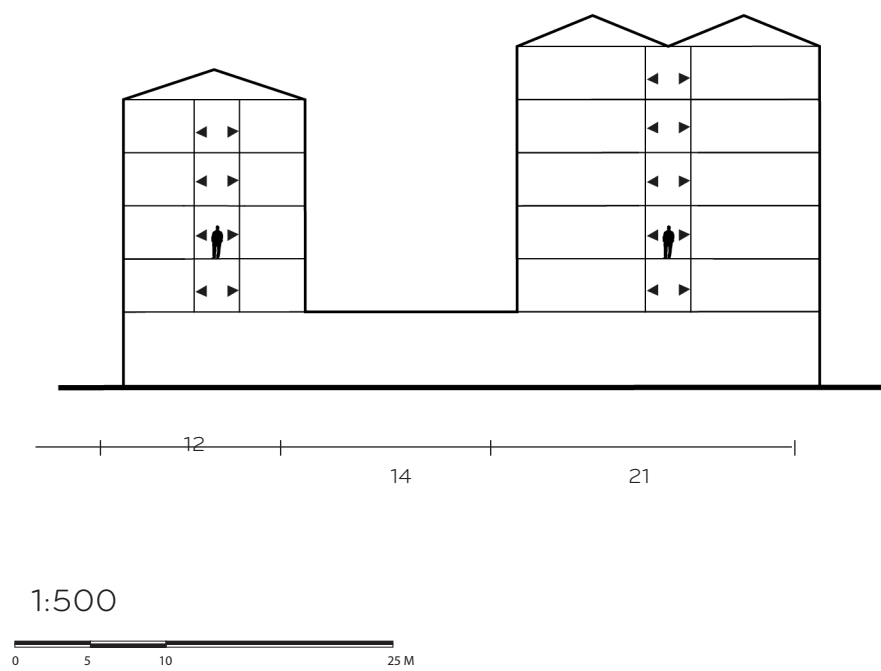
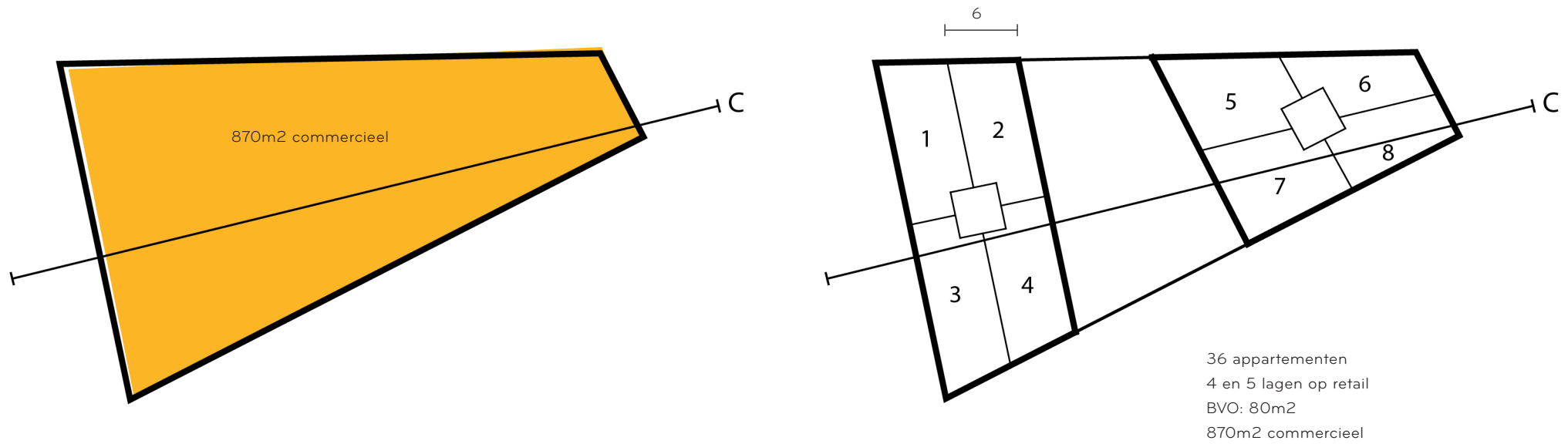
mix aan bouwvolumes met publieke plint,
Hardenberg, OPLarchitecten



groene oase als binnentuin

Zicht vanuit Entrada op nieuwe stationsplein.

BOUWBLOK 3



verschillende kleinstedelijke woningen aan plein,
Hardenberg, OPLarchitecten



zonlicht kan tussen bouwvolumes openbare ruimte beschijnen



glazen gevels, verhoogde opgang

OKRA