

Voortgangsadvies 12 A van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) Hilversum, 06-03-2017

Voortgangsadvies 12 A: betreft het project 'herontwikkeling stationsomgeving', toegelicht door Daan Zandbelt (DeZwarteHond, Rotterdam)
[zie ook onze adviezen, nr. 2, 23-02-2016 en nr. 4, 26-02-2016]

Voortgang project Stationsgebied:

Alle brinken liggen binnen de Ring uit 1970. Het stationsgebied wordt in dit project uitdrukkelijk beschouwd als onderdeel van de binnenstad. Het basisplan van OKRA is aangepast: er zijn nu twee bouwblokken i.p.v. drie, waarvan er een over de nieuwe tunnel heen ligt. Daarbij moet in het ontwerp de barrièrewerking zoveel mogelijk worden vermeden.

Belangrijk onderdeel van de probleemanalyse bestaat uit het inzicht in de bestaande situatie en de toekomstige situatie. Het gaat dan over de logistiek van de diverse verkeersstromen: van de fiets, de voetganger, het openbaar vervoer, de auto, de taxi en de hulpdiensten. Er is speciaal een uitgebreide verkeersstromenstudie gemaakt. Daaruit vloeit logisch de noodzaak voort om inzicht te krijgen in de diverse parkeervoorzieningen.

Rekening moet worden gehouden met het bestaan van de fietstunnel tussen oost en west Hilversum. Nieuw is de komst van een busbaan in twee richtingen voor de HOV-lijn.

Aandacht wordt gevraagd voor functionaliteit en visuele kwaliteit van de nieuwe tunnel en tunnelmonden. Voor de inpassing van deze tunnel is een viertal principes geformuleerd:

- Toegankelijk voor stadsgebruikers en bewoners
- Ruimtelijke meerwaarde voor het stationsgebied
- Multifunctionele verblijfs- en wachtruimte
- Kwaliteit van de ruimtelijke beleving voor alle tunnelgebruikers

Ook vragen locatie, aansluiting en inrichting van het busstation, de in- en uitstapplaatsen en de bufferplek specifieke aandacht.

Voor de bebouwing van dit gebied zijn drie opties ontwikkeld, die zowel met de stakeholders als met ARK stuk voor stuk intensief besproken zijn. De voorkeur ligt bij optie 2. Redenen daarvoor zijn:

- De inpassing van de tunnel
- De situering van de tunnelmonden
- Het profiel van de tunnel
- Het functioneren van het kruispunt met hoofdroute naar de Leeuwenstraat
- De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte
- De functionaliteit van het busplatform
- Het gecombineerde branchering van de plint t.b.v. van de reizigers.

De massa van de bouwblokken vereist nadere studie. Vraag is: moeten deze worden ingevuld met afgeronde vormen of moeten de hoeken meer het rooipatroon van het bestaande stedelijk weefsel van Hilversum volgen? De stedelijke ruimte is gediend bij een ruimtelijke en culturele continuïteit.

Ten noorden van het noordelijk bouwblok moet de openbare ruimte niet te wijd uitlopen: oriëntatie, concentratie en intimiteit zijn daar punten van meerwaarde. Er is onderscheid tussen *Room* en *Space*.

In het overleg kwam de ruimte aan de noordzijde voor de taxi's ter sprake. Zo werd opgemerkt dat bij de noordelijke uitmonding van de tunnel een nogal complexe kruising ontstaat. Dat komt voort uit de vereiste bereikbaarheid van de Silverpoint garage enerzijds en de noordelijke hoek van de taxistandplaats anderzijds. De mogelijkheid om deze taxistandplaats en de toegang tot de Silverpoint

garage te combineren zou nader onderzocht moeten worden, zodanig dat daardoor de logica van de loop vanuit het station richting De Groest kan worden verbeterd en het eerder genoemde kruispunt vereenvoudigd wordt.

De groene component in het plan heeft eerder een structurerend dan stofferend karakter. Het groen - zoals een bomenrij - kan juist in dit plan de verkeersstromen helpen te begeleiden. Uiteraard zal het groen het gevoel van comfort van de openbare ruimte moeten versterken.

[ARK: Fons Asselbergs, Hans Ruijsenaars, Stef Veldhuizen]