

Stedenbouwkundig plan stationsgebied Hilversum 31.03.2017

Een nieuw stationsgebied: de entree van Hilversum voor de komende 80 jaar.

Het stationsgebied over vijftien jaar: een waardig visitekaartje voor de Mediastad in het groen. Door de ontwikkeling van het stationsgebied zet Hilversum zich weer op de kaart. Het huidige stationsgebied zal plaats maken voor een aangename en gezellige plek voor iedereen.

Niet alleen bezoekers, maar ook de bewoners voelen zich er thuis. Met groen, terrassen en levendigheid wordt het stationsgebied een prettige plek. Op het plein is genoeg ruimte voor groen en levendigheid. Fietsen zijn door realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen verdwenen van het maaiveld.





Door de verdiepte ligging van de Schapenkamp wordt afgerekend met de grote infrastructurele ingrepen uit de vorige eeuw. Nieuwe bebouwing in een Hilversumse schaal en maat begeleiden de verschillende routes. Er is een onbelemmerde route tussen station, Oosterpoortplein en centrum. De hoofdroute loopt via de Leeuwenstraat en er is een goede route via de autoluwe Stationsstraat naar de Groest.

Goed zichtbaar vanuit het station is een efficiënt en helder ingericht busstation voor bussen, taxi's en kiss and ride met veel groen op het middeneiland.

De diversiteit van de bouwblokken die in hoogte een overgang vormen tussen het stationsgebouw en de dorpse schaal van het centrum. In de plinten van de bebouwing is ruimte voor horeca en o.a. (creatieve) bedrijvigheid. Verder wordt er aan groene binnentuinen gewoond.

Nieuwe rooilijnen sluiten logisch aan op bestaande waardoor het nieuwe stationsgebied past als het ontbrekende puzzelstuk in het centrumgebied. Wanneer je het station uitloopt heb je niet meer het gevoel dat je er bijna bent, maar dat je er bent!



Groene collectieve binnentuinen zorgen voor aangenaam woonklimaat



Met de realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen voor fietsen verdwijnen deze van het maaiveld



Het stationsplein heeft een groene uitstraling

Inhoudsopgave

1. Inleiding	blz. 8
2. Historie	blz. 10
3. Analyse stromen	blz. 12
4. Ruimtelijk concept	blz. 20
5. Stedenbouwkundig plan	blz. 24
6. Openbare ruimte	blz. 34
7. Programma	blz. 44
8. Beeldkwaliteit	blz. 50
9. Bus, taxi en Kiss & Ride	blz. 56
10. Parkeren voor fiets en auto	blz. 60
11. Oosterspoorplein	blz. 64
12. Verkeer	blz. 66
13. Duurzaamheid	blz. 74

Bijlage
Maatregelen

1. Inleiding

De gemeente streeft met de vastgestelde Centrumvisie naar een goed bereikbaar en compact centrum met verschillende sferen en karakteristieken. Eén van de zones waar een belangrijke kwaliteitsslag gemaakt moet worden is het stationsgebied.

Aanleiding

Vandaag de dag is het stationsgebied weinig aantrekkelijk, sociaal onveilig en heeft een zwakke relatie met het centrum. De routes naar het centrum zijn onvoldoende herkenbaar. Het gebied is onaantrekkelijk en met name het gebied rond het busstation met de vele bufferende bussen en het leegstaande voormalige UWV-pand is het een bijzonder onaangename plek om te verblijven. Het stationsgebied biedt 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.

Uitgangspunten voor het ontwerp

- Een waardige en groene entree van de stad;
- Een goede en veilige verbinding tussen station, Oosterpoortplein en centrum;
- Een plek waar reizigers, bezoekers en bewoners hun weg kunnen vinden en waar het goed toeven is;
- Een levendig en divers gebied;
- Een plek die aansluit bij (de uitstraling van) het centrum;
- Het is duidelijk Hilversum, Mediastad, monumentenstad en groene stad;
- Een goede bereikbaarheid van het centrum en het station.

Leeswijzer

Op de eerstvolgende pagina's volgt een historische analyse én een analyse naar de verschillende stromen in het gebied. Deze analyse vormt de basis van het ruimtelijk concept en het stedenbouwkundig plan op de pagina's erna. Daaropvolgend worden de diverse planfacetten in beeld en tekst uiteengezet.

2. Historie

De ontstaansgeschiedenis van Hilversum heeft tot op de dag van vandaag invloed op het functioneren van het centrum en haar directe omgeving. Eind negentiende eeuw is Hilversum aangesloten op het spoornetwerk. Het spoor werd op afstand gelegd van het toenmalig bebouwde deel van Hilversum. Met de aansluiting op het spoornetwerk ontstond een groei, die deels is opgevangen in het gebied tussen het centrum en het spoortracé. De bebouwing volgde ontginningsstructuren die niet direct logisch aantakten op het weefsel van de bestaande stad.

De verkeersdoorbraak in de jaren zeventig verslechterde de ruimtelijke relatie tussen station en centrum. Dit heeft tot op de dag van vandaag grote gevolgen voor het oriëntatiegevoel van bezoekers van Hilversum. Uit het station lopend is het onduidelijk waar het centrum is. Met dezelfde ambitie die sprak uit het centrumplan van Dudok - die de relatie tussen station en centrum reeds probeerde te verbeteren - gaan we op zoek naar een nieuwe vervlechting van het centrum met de stationsomgeving.



1874
Spoortracé werd op afstand van centrum gelegd.



1900
Gebied tussen station en centrum ontwikkelde op basis van ontginningsstructuur dat niet aansloot op stratenpatroon van centrum (foto Leeuwenstraat).



1970
Aanleg centrumring zorgde voor verdere disconnectie station centrum.

3. Analyse stromen

Het stationsgebied is een belangrijke entree naar het centrum van Hilversum. Het is een gebied waar verschillende gebruikers, zoals treinreizigers, fietsers en voetgangers, samenkomen. Verschillende vormen van modaliteiten moeten daarom logisch op elkaar aansluiten. Bus, taxistandplaats en kiss & ride dienen direct zichtbaar te zijn vanuit de stationsuitgang. Voetgangersstromen worden door de inrichting van de openbare ruimte en oriëntatie van de bebouwing op een logische wijze begeleid.

In een klein stukje stad moeten de verschillende gebruikers prettig en snel hun weg vinden. De stromenanalyse laat de hoeveelheden en belangrijkste stromen van verkeer zien rond het station. Deze analyse vormt het fundament voor het ontwerp van het stationsgebied.

Verkeersstromen in beeld

In en rond het stationsgebied komen verschillende verkeersmodaliteiten samen. Vanuit het station vervolgen de meeste treinreizigers per voet of fiets hun reis. Aansluiting op het bestaande langzaam verkeer netwerk is dus essentieel.

Cijfers voor- & natransport

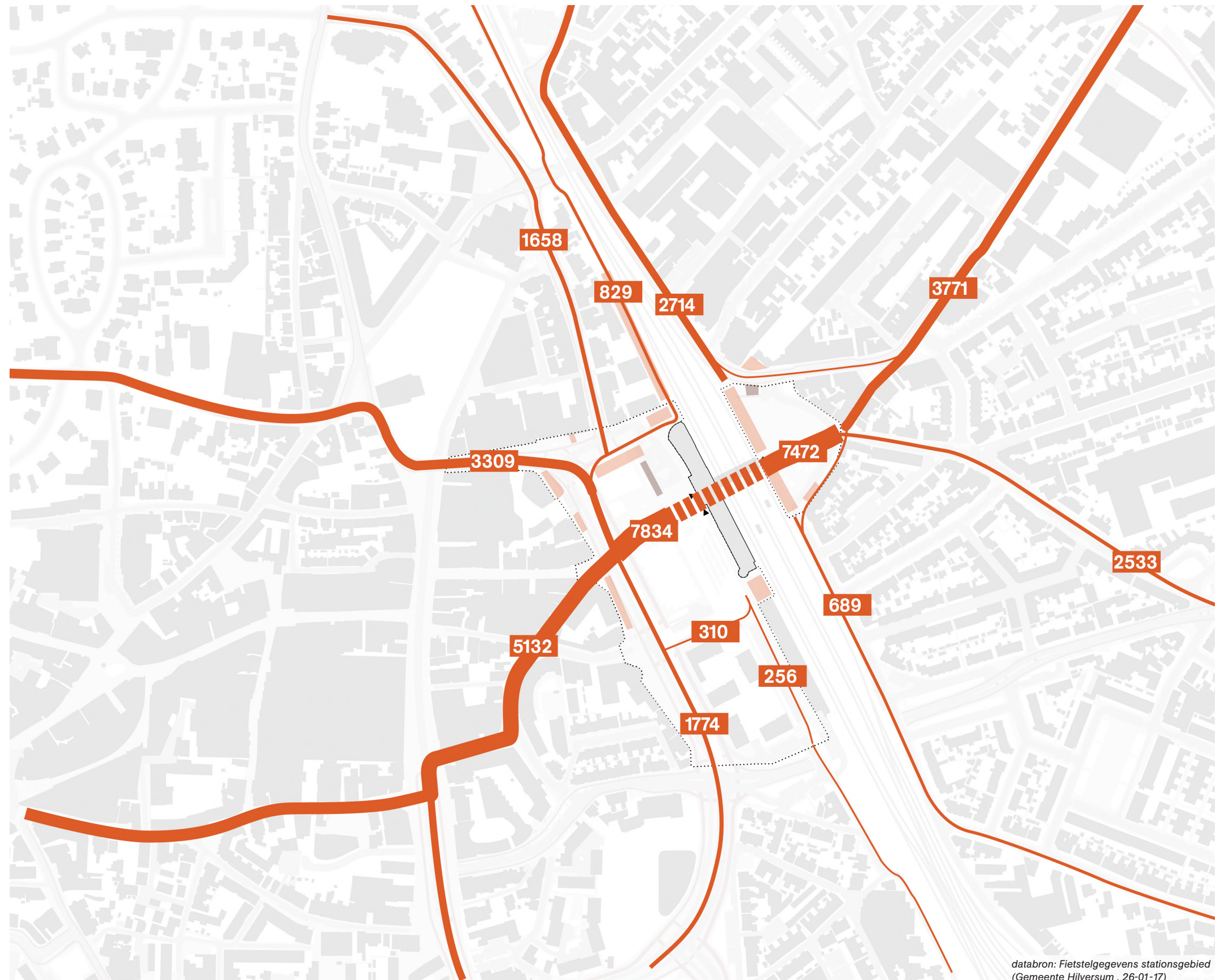
Lopend	41%	8.201
Fiets	35,5%	7.101
Bus	16%	3.200
Auto (passagier)	5,5%	1.100
Auto (bestuurder)	1.5%	300
Taxi	0,5%	100



databron: Analyse loopstromen obv reizigersgegevens NS (R. Ates, 25-01-17)

Fietsstromen

Op de afbeelding wordt de fietsintensiteit per etmaal op zaterdag weergegeven. De aantallen op zaterdag zijn redelijk gelijk aan werkdagen. De routes via de Kampstraat, de Stationsstraat en de twee routes richting het Mediapark zijn de belangrijkste fietsroutes aan de westzijde van Hilversum.



Loopstromen

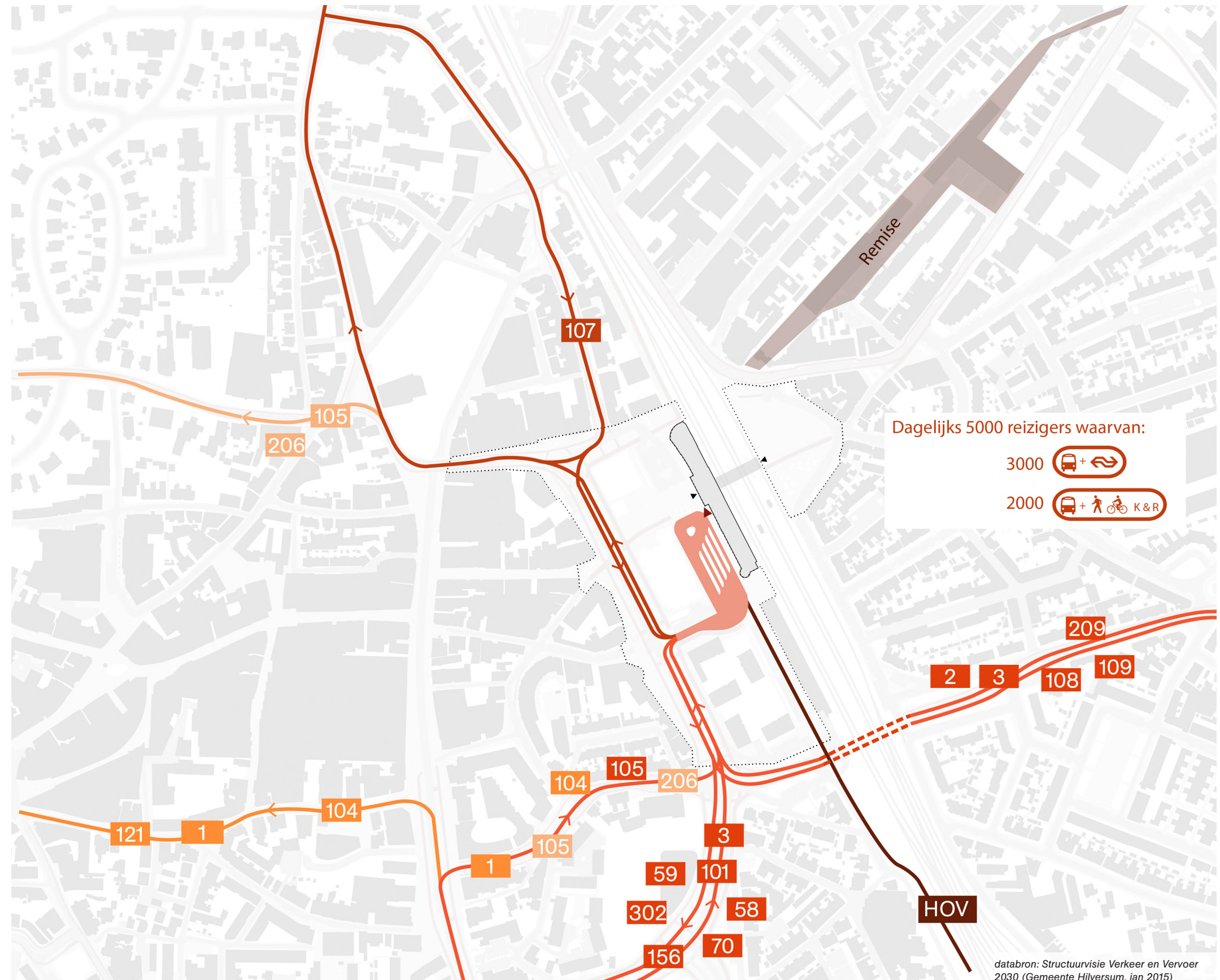
De tunnel onder het spoortracé is één van de belangrijkste verbindingen tussen de oost- en westzijde van Hilversum voor voetgangers. De markt en de Groest zijn belangrijke bestemmingen.



OV stromen

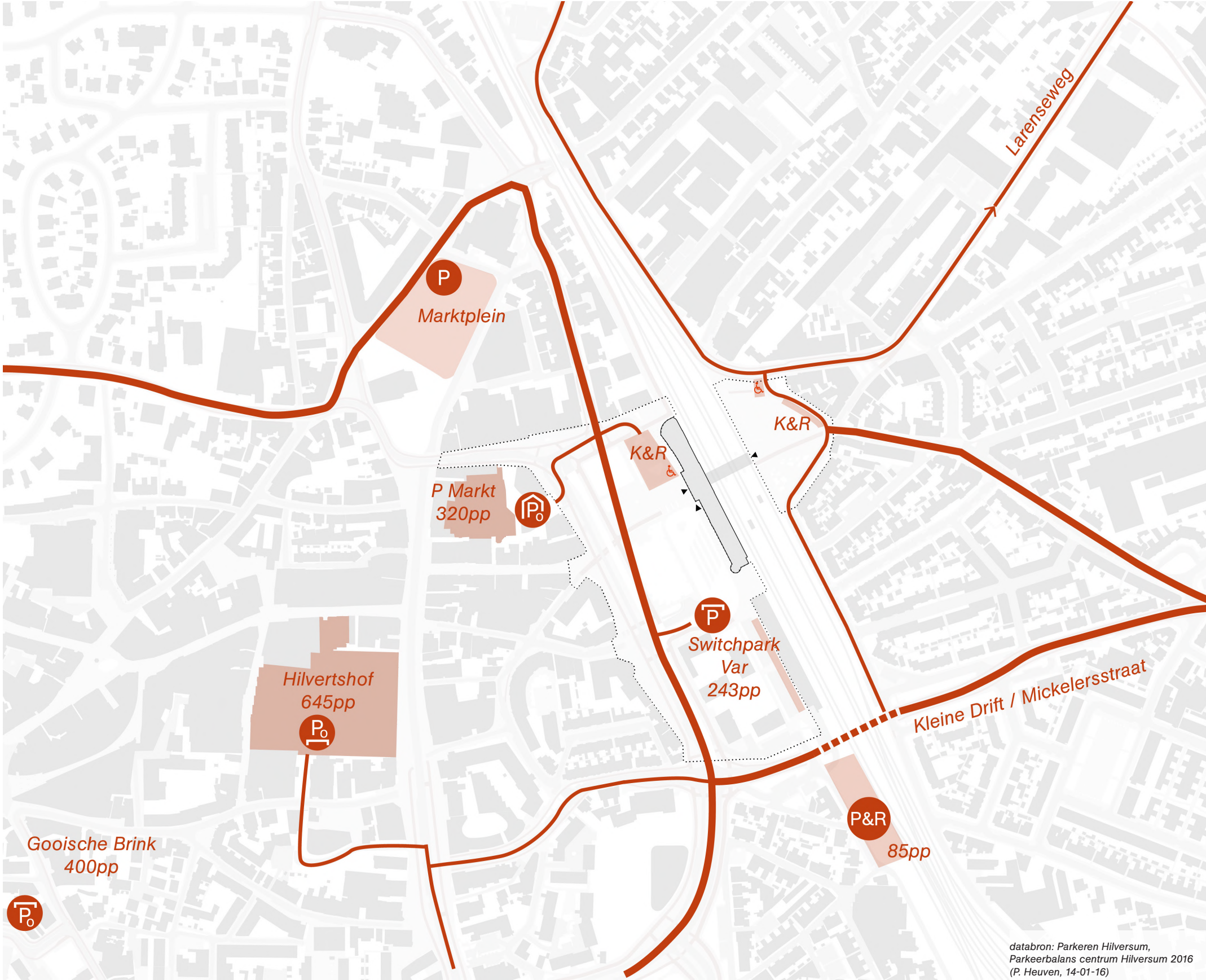
Het nieuwe busstation is het begin- en eindpunt van lokale en regionale buslijnen en de HOV-buslijn. Het is daarmee een belangrijke vervoersknoop voor Hilversum.

In samenwerking met de provincie Noord-Holland realiseert de gemeente de Hoogwaardige openbare verbinding (HOV in 't Gooi) tussen Huizen en Hilversum die uitkomt op het busstation in Hilversum. De huidige lijn 320 gaat over de nieuwe HOV busbaan rijden.



Autostromen

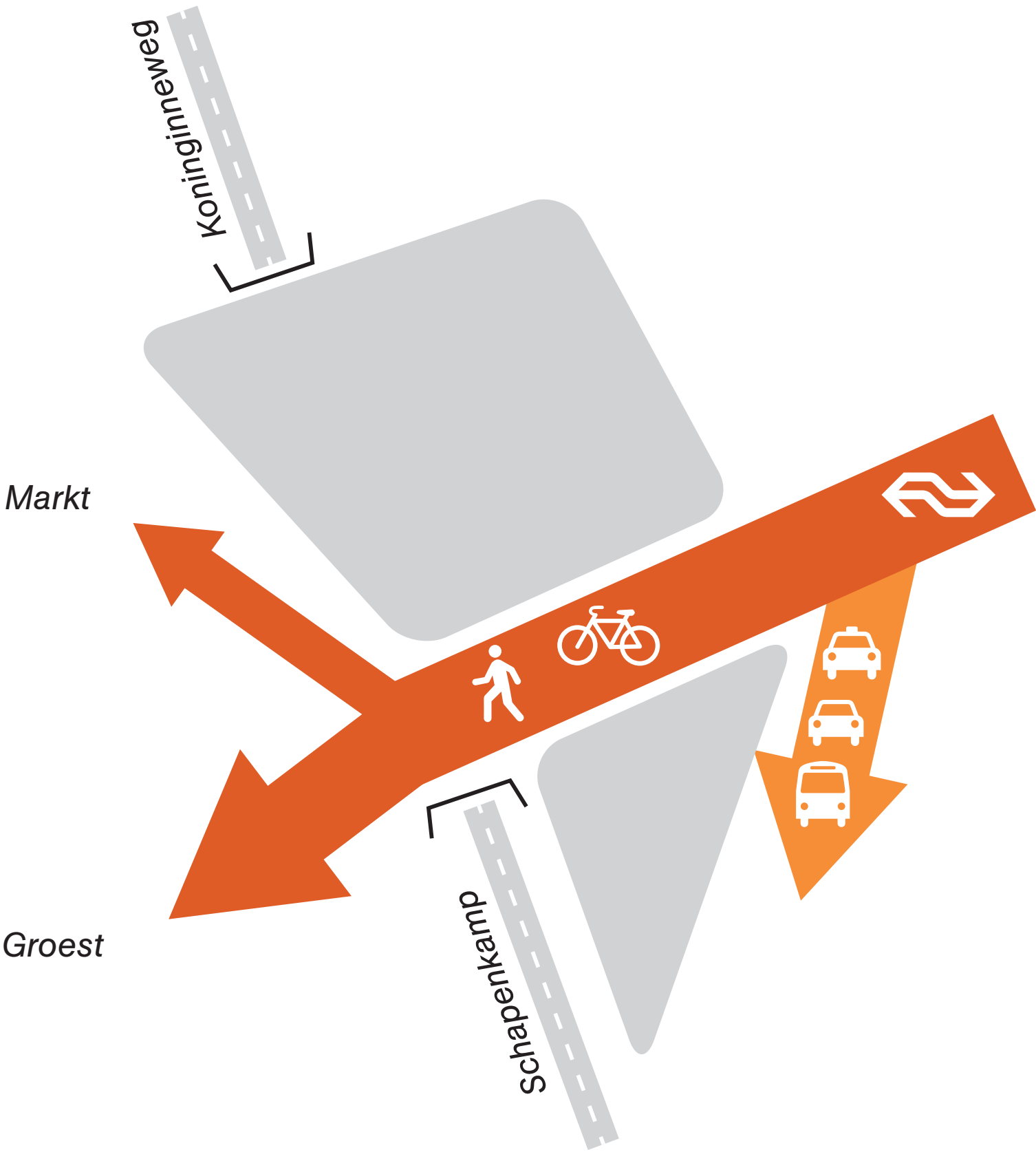
De centrumring van Hilversum doorkruist het stationsgebied. Aan de centrumring zijn verschillende parkeergarages gekoppeld en daarnaast de Kiss & Ride en de Park & Ride. De bestaande parkeervoorzieningen hebben over capaciteit om de weggevallen parkeerplaatsen op te vangen.



Conclusie stromenanalyse

Het stationsgebied is een belangrijke entree naar het centrum van Hilversum. Het is een gebied waar verkeersmodaliteiten efficiënt, veilig en aantrekkelijk met elkaar worden verbonden. Het stationsgebied is enerzijds een eindbestemming (vertrek en aankomst van reizigers) en anderzijds een interwijkverbinding vanuit de wijk 'Over 't Spoor' naar het centrum en vice versa.

Het station moet goed bereikbaar zijn voor voetgangers, fietsers, bussen en auto's. De transfer tussen al deze modaliteiten moet optimaal zijn. Zichtlijnen en andere architectonische middelen zorgen voor een goede oriëntatie van de reiziger. De verschillende domeinen moeten duidelijk herkenbaar zijn. Een hiërarchie in maat en vorm van de verschillende ruimtes is belangrijk om de snelle bewegingen van het overstappen te scheiden van de langzamere bewegingen van het onthaasten en verblijven. Vanuit het station is een aangename en prettige route richting zowel de Groest als het marktterrein essentieel.



4. Ruimtelijk concept

Hilversum is een gegroeide en een groeiende kern. Deze twee eigenschappen zijn zowel verwant als tegengesteld aan elkaar. Een gegroeide kern impliceert organische groei, irrationaliteit, toevalligheden en momenten terwijl een groeiende stad vraagt om planning, ratio, structuur en helderheid. Kenmerken die niet automatisch leiden tot een leuke en gezellige stad. De aanleg van de centrumring in de vorm van de Schapenkamp is een litteken van de snel groeiende stad Hilversum.

Het gegroeide Hilversum is te herkennen aan de brinkstructuur. Dat deel van het centrum van Hilversum wordt goed gewaardeerd. Met het aanpassen van de centrumring en het deels verdiept aanleggen van de Schapenkamp wordt het stationsplein onderdeel van het centrum van Hilversum.

Het bestaande stedelijke weefsel vormt de basis voor het stedenbouwkundig ontwerp. De nieuwe bebouwing zal het passende puzzelstuk zijn dat station en centrum op elkaar laat aansluiten.

Het stationsgebied als vierde brink
Door het continueren van rooilijnen, routes en bebouwingsstructuur wordt het stationsgebied, naast de Gooische Brink, het marktterrein en de brink bij Gooiland, de vierde brink van Hilversum.



Het ontwerp in stappen uitgelegd



Stap 1

Rooilijnen worden op een logische manier vanuit het centrum doorgetrokken richting het stationsgebied.



Stap 2

Binnen de contouren ontstaat ruimte voor nieuwe bouwmassa's die in maat en schaal aansluiten op het centrum. Het station krijgt een nieuwe brink.



Stap 3

Op bepaalde plekken in het stedelijk weefsel ontstaan verbijzonderingen die de bouwmassa's vormen tot gebouwen. Aan de zuidzijde wordt ruimte gereserveerd voor bussen, taxi's en kiss & ride.



Stap 4

Bouwblokken met een Hilversumse maat, schaal en uitstraling voegen zich in het bestaande weefsel.

5. Stedenbouwkundig ontwerp

Het bestaande stedelijke weefsel vormt de basis voor het stedenbouwkundig ontwerp. Door het doorzetten van bestaande rooilijnen lopen routes logisch in elkaar over.

Herstellen van het stedelijk weefsel

Aansluitend op de rooilijn van de Leeuwenstraat begeleidt nieuwbouw de bestaande fietstunnel onder het station. Het zuidelijke bouwblok vormt tevens een wand richting het vernieuwde stationsplein en zorgt voor beschutting, levendigheid en een menselijke maat. Het gebouw heeft daarnaast een krachtig silhouet naar de Schapenkamp. Een groene inbedding richting de bushalte en de fietstunnel zorgen voor een kwalitatieve inpassing op de kleinste schaal.

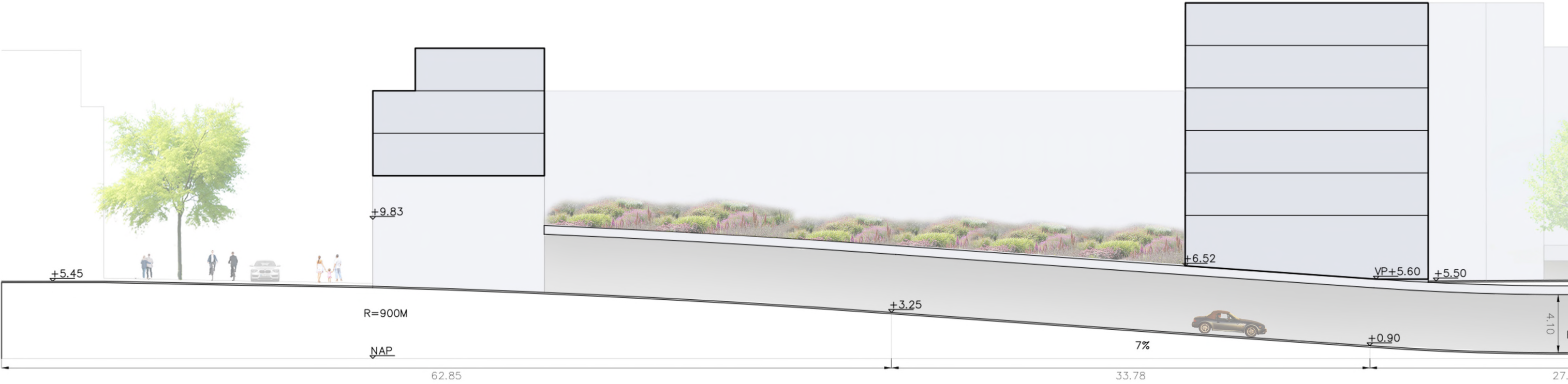
Het tweede noordelijke blok realiseert logische routes richting de Leeuwenstraat en de Stationsstraat. De alzijdige oriëntatie zorgt ervoor dat er aangename straten ontstaan. De verdiepte Schapenkamp wordt overbouwd, waardoor de barrière werking van deze weg wordt opgeheven.

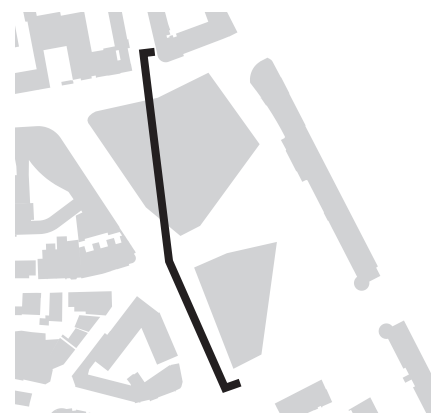
Stedenbouwkundige plankaart



Schapenkamp

De nieuwbouw wordt over de Schapenkamp heen gebouwd. Hierdoor ontstaan intieme straten en een groen binnenterrein om aan te wonen.





De nieuwbouw vormt straks een logische overgang tussen de grootschalige gebouwen die de laatste decennia zijn ontwikkeld en het fijnmazige historische centrum. Na de herontwikkeling van het stationsgebied zal nieuwbouw een logisch aanvoelend geheel vormen met de bestaande dorpse structuur van het Hilversumse centrum.

Identiteit van Hilversum

Het stationsgebied is voor veel mensen de eerste ontmoeting met Hilversum. Van een desolate plek met weinig ruimtelijke kwaliteit transformeert het stationsgebied in een plek waar groen, nieuwe media en hoogwaardige architectuur de uitstraling bepalen. In de plinten van de nieuwbouw is ruimte voor o.a. een mediacafé, creatieve start ups en ontmoetingsplekken voor mediawerkers. Het stationsplein kan worden gebruikt als podium voor nieuwe content van Hilversumse mediabedrijven.

Het stationsgebied ontwikkelt zich tot een levendige en creatieve omgeving met een Hilversumse stedelijkheid. De beeldkwaliteit van de architectuur draagt hier aan bij.



Routes worden door groen begeleid.



Getrapte taluds aan de zonzijde.



Door groene binnentuinen ontstaat een aangenaam woonklimaat.

Uitstraling van de nieuwbouw

Het noordblok wordt tussen de vier en de zes bouwlagen hoog. De hoeken richting de Stationsstraat en de stationsentree worden als architectonisch accent vormgegeven. Het zuidblok wordt gemiddeld tussen de vier en de zes bouwlagen hoog. Het gebouwdeel tegenover Entrada zal hoger worden. Aan het stationsplein wordt de bebouwing iets lager zodat er voldoende zon op het plein valt. Het middendeel van het zuidblok wordt gemiddeld twee of drie bouwlagen hoog zodat de stationstoren als oriëntatiepunt vanuit de Leeuwenstraat zichtbaar blijft.

Vervoersstromen

Ten oosten van het zuidblok is ruimte gereserveerd voor bussen, taxi's en kiss & ride. Tussen dit blok en de Schapenkamp wordt onderzocht of een nieuwe entree gemaakt kan worden voor zowel de bestaande als de nieuwe parkeervoorziening. De ruimte ten oosten van het noordelijke blok wordt als shared space gebied ingericht met ruimte voor laden en lossen.

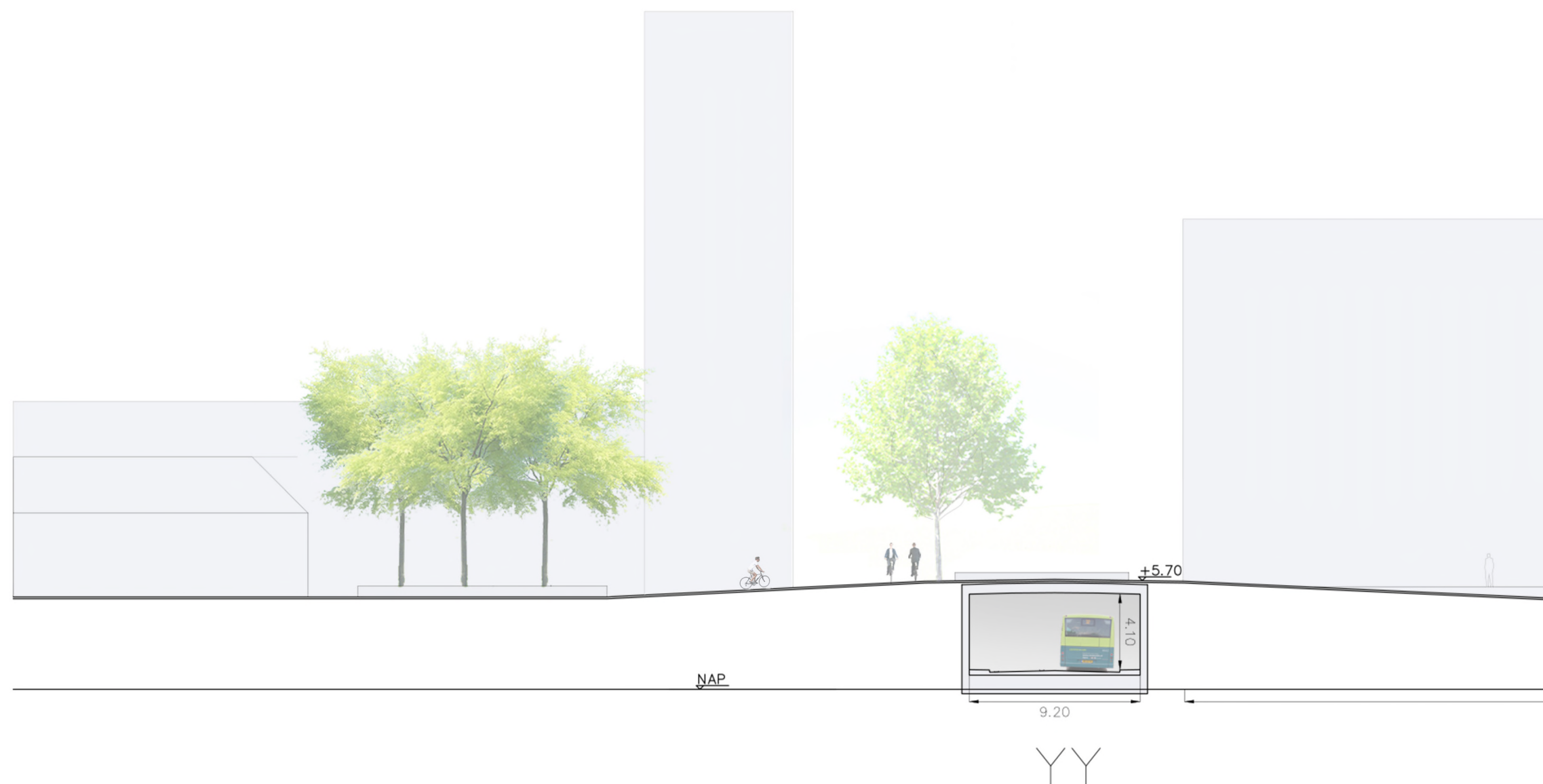
Het stationsplein

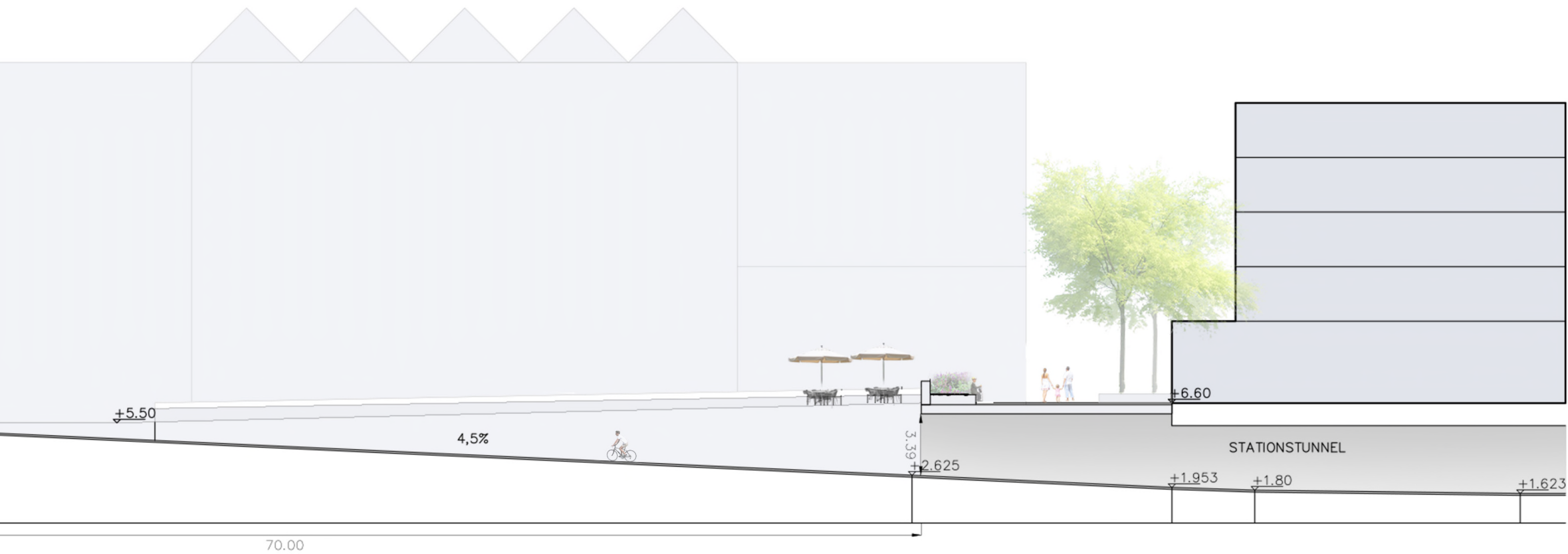
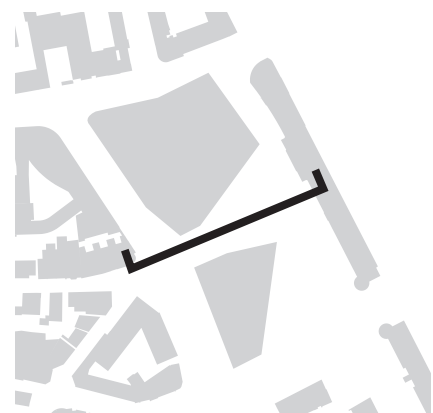
Een levendig plein met terrassen, bebouwing met een arcade, groen en zitplekken.



Route naar centrum

Vanaf het station komt een op de voetganger en fietser gerichte route richting het centrum.





6. Openbare ruimte

De nieuwe, vierde brink van Hilversum vormt een aantrekkelijke entree tot het centrum van Hilversum. Hierdoor wordt station Hilversum onderdeel van het centrum. De nieuwe voetgangersroute naar het centrum is een overzichtelijke zone met een duidelijke geleiding en menselijke maat. Voor een optimale toegankelijkheid wordt het hoogteverschil tussen station en centrum opgelost zonder trappen. Deze hoofdroute sluit qua materialisatie aan op het centrum. Ook voor de fietser zijn de doorgaande routes duidelijk herkenbaar.

Naast functionele routes biedt het nieuwe stationsplein vooral ook hoogwaardige verblijfsruimte. Op keuzemomenten in de voetgangersroutes bevinden zich structurerende, groene beplantingsvakken. De beplantingsvakken zijn omzoomd met zitranden waardoor een grote hoeveelheid openbare zitgelegenheid wordt toegevoegd. Door de integrale oplossing oogt de ruimte niet leeg op rustige momenten. De zonnige terrassen aan het noordelijke bouwblok zorgen voor extra levendigheid op het Stationsplein.



Bloemrijk en groen.



Taluds gecombineerd met zitplekken.



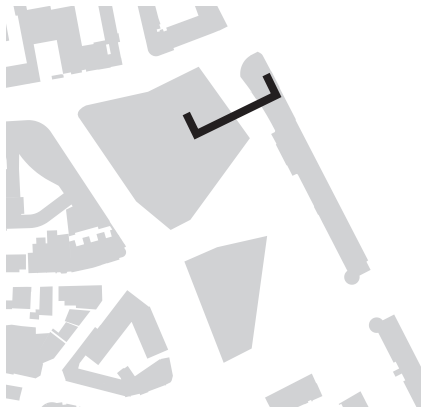
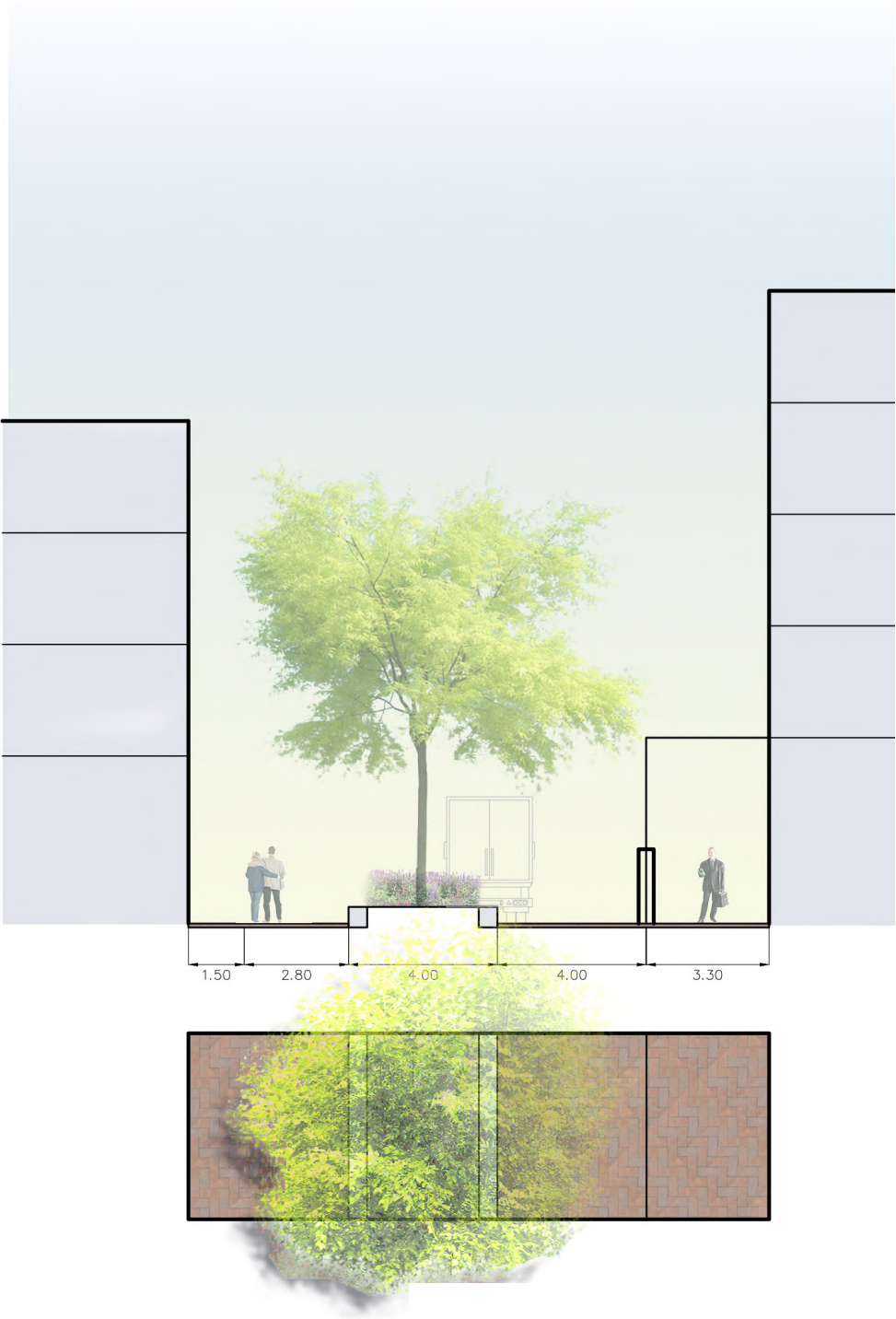
Fietsroute onder het spoor wordt begeleid door groene taluds.

De tunnelmond van de bestaande fietstunnel krijgt een groene getrapte inpassing waarin de bestaande boomgroep ingepast kan worden. De bloeiende beplanting refereert aan de Hilversumse heide. Door de ingang van de fietskelder naar buiten te draaien, is deze direct zichtbaar vanaf het centrum.

De Schapenkamp krijgt de uitstraling van een echte boulevard met bijbehorende bomenlanen. Het brede profiel vernauwt langzaam richting het verdiepte deel van de Schapenkamp om zo een lagere snelheid af te dwingen. Ook de verdiepte Schapenkamp heeft een groene inpassing met zitranden op maaiveldniveau.

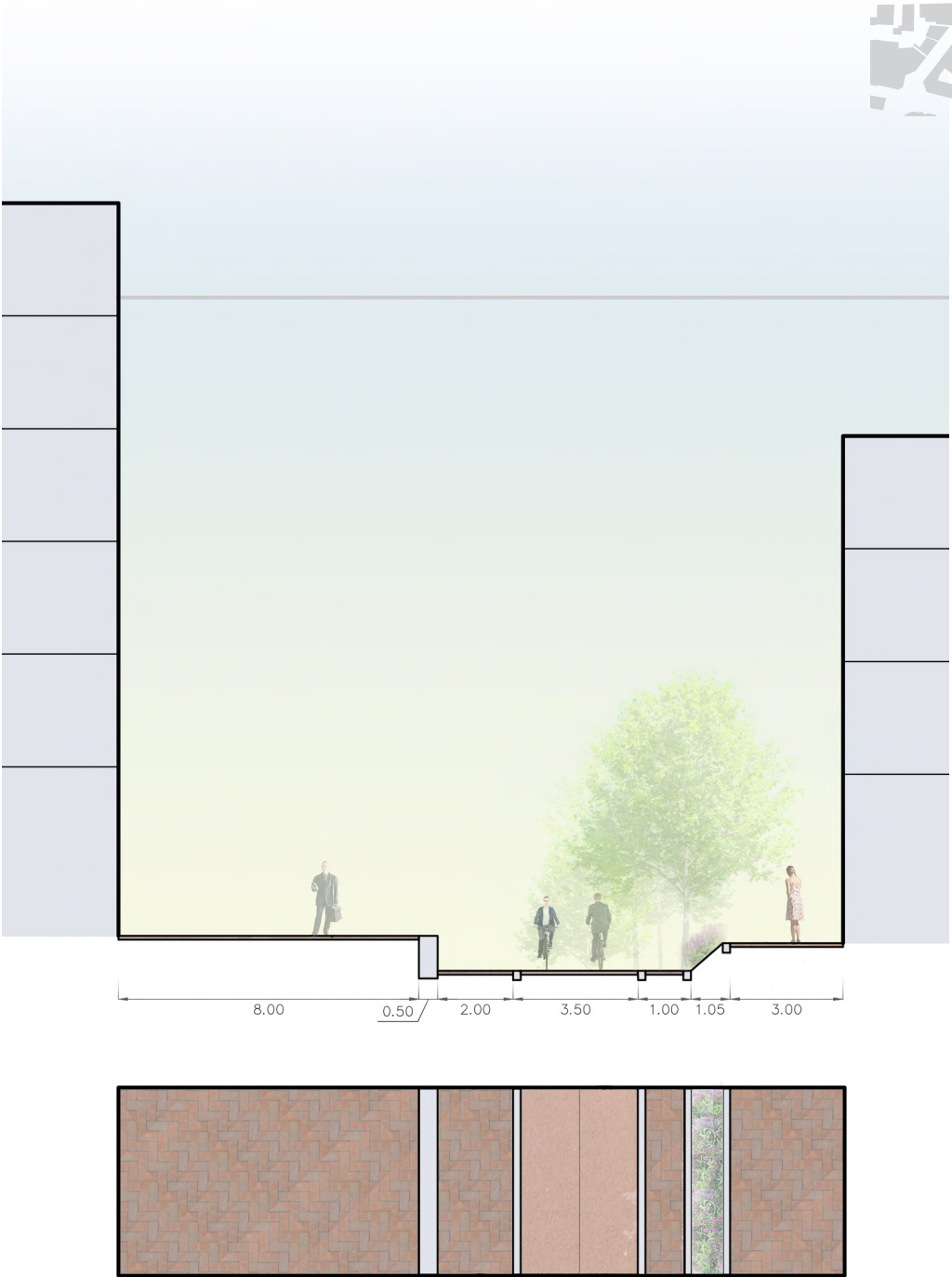
Shared space

De zone tussen het station en het noordblok wordt ingericht als shared space met onder meer ruimte voor laden en lossen.



Route naar het centrum

De twee nieuwe blokken begeleiden de routes naar het centrum.



Groenconcept

De groene invulling van het stationsgebied hangt samen met de schaal en het karakter van de verschillende ruimtes. Op het stationsplein zal het groen hoofdzakelijk bestaan uit bomen met een lage onderbeplanting zodat een overzichtelijk beeld behouden blijft op alle functies in de openbare ruimte.

Beslismomenten op de hoofdwandelroute worden gekenmerkt door groene beplantingsvakken met geïntegreerde zitranden. Het busstation en het woonstraatje vanaf het station naar de Stationsstraat worden opgevat als zijtakken van het stationsplein. Het busstation biedt ruime, aangename wachtplekken in het groen.

Ter hoogte van de huidige taxistandplaats worden de nieuwe woningen gescheiden van de laad en los plaats met een Delftse stoep en ruime beplantingsvakken. De Schapenkamp wordt een royale boulevard. De bomenrij van de Schapenkamp begeleidt tegelijkertijd het fietspad van Noord naar Zuid en wordt doorgezet tot en met de Stationsstraat.

Groenconcept
Een diversiteit aan groen op verschillende schaalniveaus geeft kleur aan het stationsgebied.



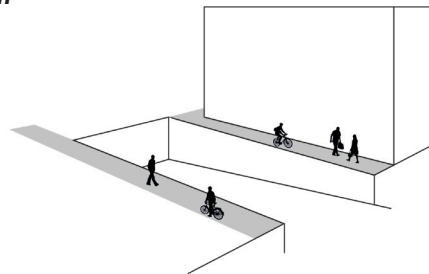
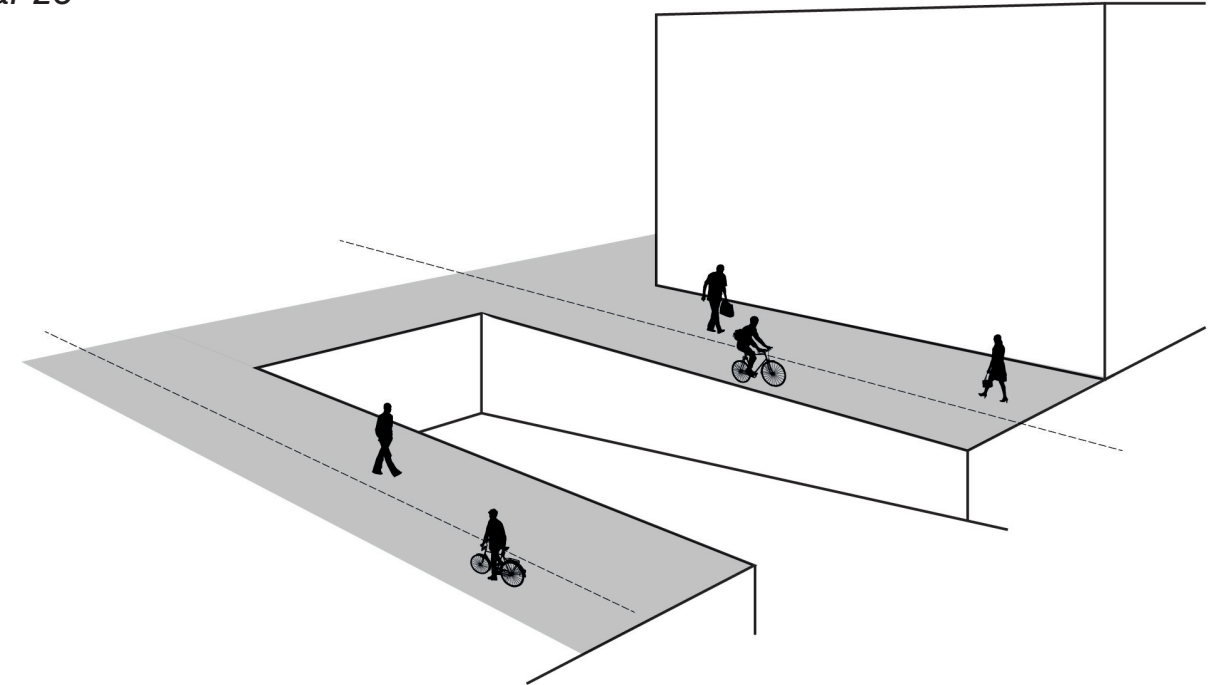
Inpassing ongelijkvloerse kruisingen

In en rond het stationsgebied zullen verschillende routes elkaar ongelijkvloers kruisen. Voor een aangename verbinding tussen het station en het centrum wordt de Schapenkamp verdiept aangelegd. Ook de bestaande fietstunnel die de oostkant van Hilversum met het centrum verbindt is vanwege het kruisen van het spoortracé verdiept aangelegd.

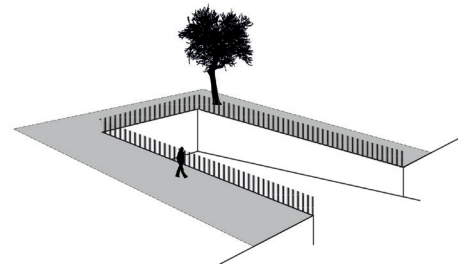
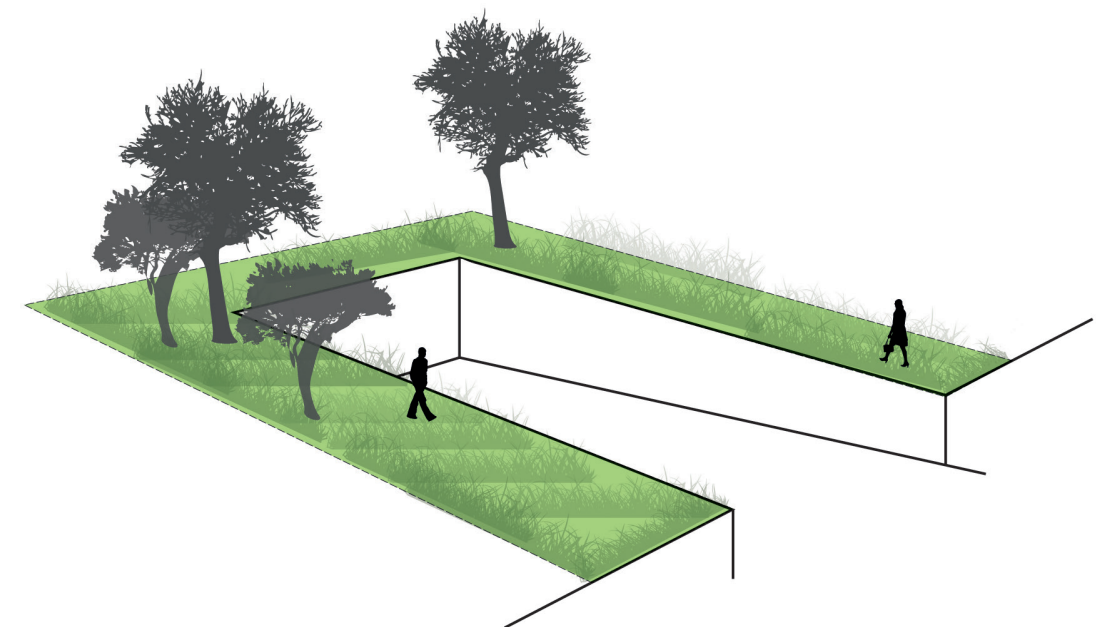
Op het maaiveld kan dit tot barrières leiden. In plaats van het scheiden van ruimtes worden de tunnels dusdanig ingepast dat een aangename stedelijke ruimte ontstaat.

**Toegankelijke ruimte voor
stadsgebruiker en bewoners**

Voorzien van voldoende ruimte voor wandelaars, fietsers, etc. Slimme koppelingen van de gebruikersstromen om ruimte vrij te maken die zowel gebruikt kan worden om zich te verplaatsen als te verblijven

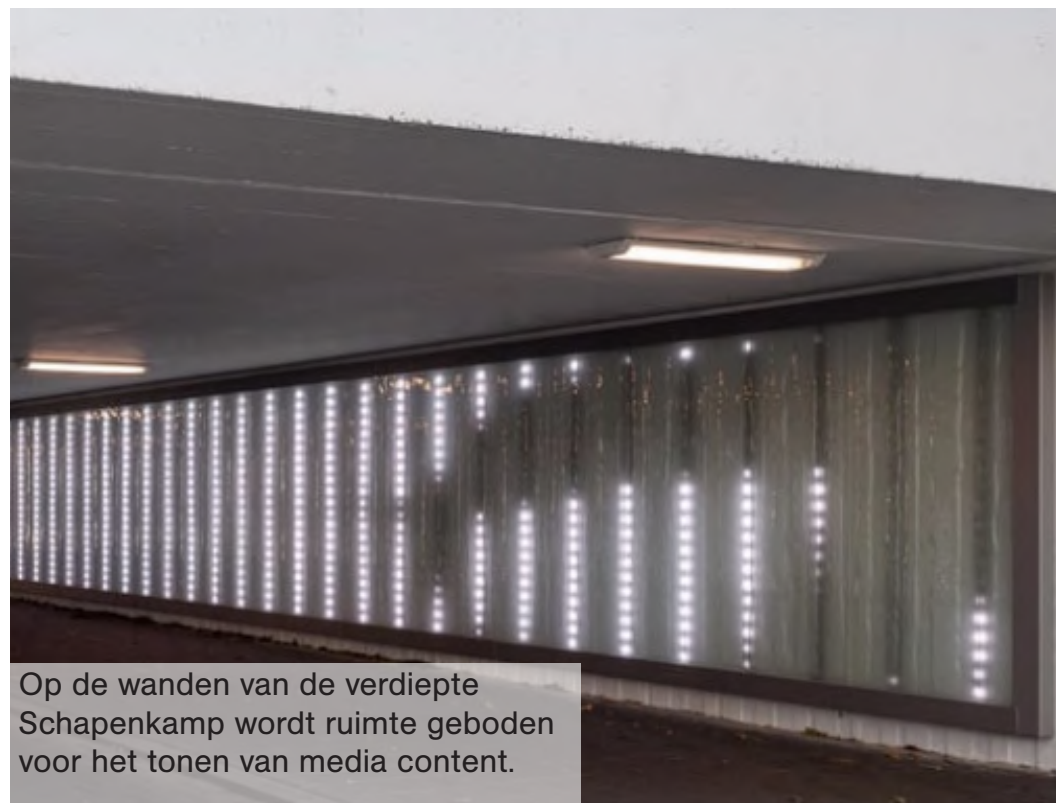
niet zo...*...maar zo***Inpassing tunnel als ruimtelijke
meerwaarde voor het gebied**

De inpassing van de tunnel geeft nieuwe kansen voor het integreren van kwalitatieve (groen) ruimte in de stad. Door integrale aanpak en geheel ontwerp van de tunnel kunnen nieuwe ruimtes gecreëerd worden.

niet zo...*...maar zo*



Tunnelmonden zullen ingericht worden als groene verblijfsruimte.



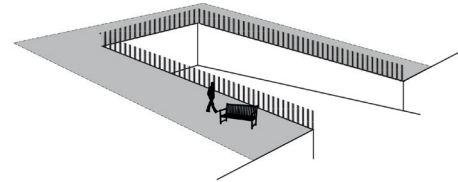
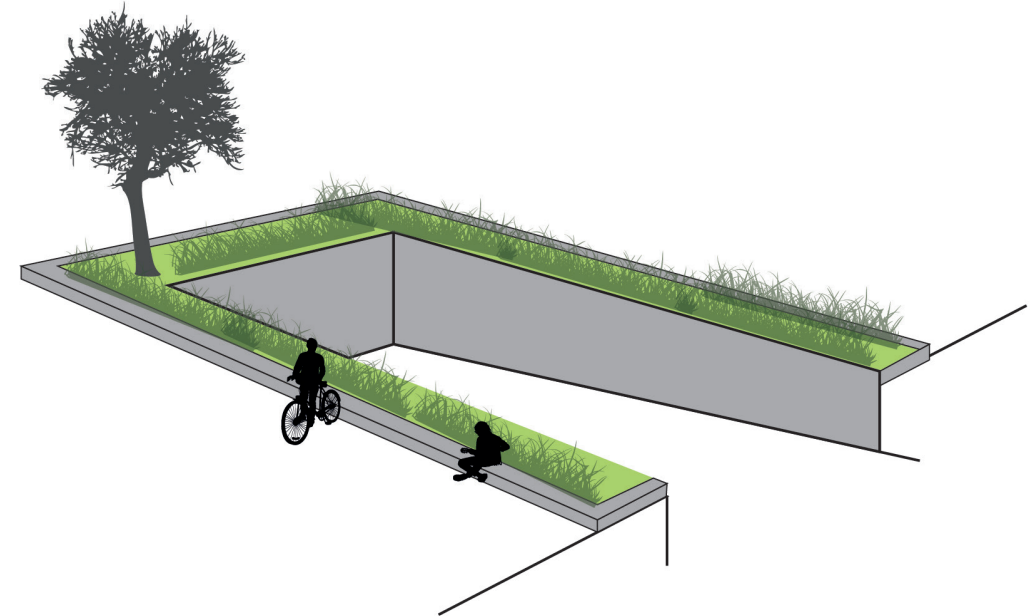
Op de wanden van de verdiepte Schapenkamp wordt ruimte geboden voor het tonen van media content.



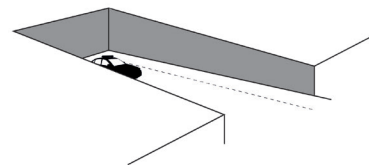
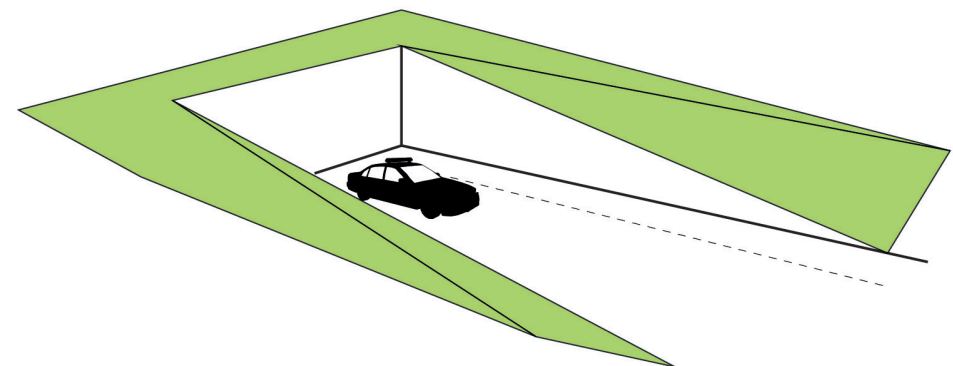
Fietstunnel onder het spoor krijgt een vriendelijk aanzicht door groene, getrapte taluds.

Multifunctionele verblijfs en wachtruimte

Inpassing van ruimtelijke objecten dienen een extra meerwaarde te hebben voor de publieke ruimte. Zo voorzien we geen hekken maar beplantingsvakken en zitbanken. Inrichtingselementen dienen in relatie met elkaar en als één ruimte ontworpen te worden.

niet zo...*...maar zo***Ruimtelijke beleving voor tunnelgebruikers**

De focus van de beleving van de ruimte ligt op de stadsgebruikers (trage weggebruiker). We willen toch de kans aangrijpen om ook de kwaliteit voor de tunnelgebruikers te versterken (fiets en auto) en door openwerken van de ruimte of het inwerken van een patroon wordt de ruimtelijke beleving vergroot.

niet zo...*...maar zo*

7. Programma

De precieze uitwerking van de bouwblokken zal nog enkele jaren op zich laten wachten. De wereld zal er dan weer anders uitzien en daarmee ook de dan gewenste functies. Wonen in de bouwblokken neemt een belangrijke plek in, mede in verband met, de levendigheid en de sociale veiligheid. Het beeld dat we met het stedenbouwkundig plan neerleggen, wordt vertaald in een bestemmingsplan. En dat betekent dat we toch al iets gaan zeggen over het gewenste programma. Uitgangspunt daarbij is dat het een levendig en divers gebied zal worden, waar ruimte is voor werk, wonen en overige functies. Waar diverse functies samenkomen en waar het veilig en aangenaam toeven is. Mensen vinden er eenvoudig hun weg.

Wat de precieze vraag in de toekomst zal zijn naar functies, is ongewis. Vandaar dat er de nodige flexibiliteit in het plan is opgenomen.

Uitgangspunt is dat een divers en levendig stationsgebied, dat aansluit bij het centrum.

We willen nog niet teveel vastleggen en beperkingen opleggen. De wereld kan er over enkele jaren anders uitzien en nieuwe onvoorziene kansen kunnen zich voordoen. Daar willen we op in kunnen spelen. Functies die levendigheid met zich mee brengen hebben een pré.

Wonen

Hoog stedelijke woonmilieus met goede (OV-) bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen zijn zeer gewild, zeker bij starters en 1 en 2 persoons huishoudens, zowel jonge huishoudens als empty-nesters (55+). De meerderheid van de vraag naar woningen bestaat uit 1- en 2-persoons huishoudens. Van de woningzoekenden op WoningNet (sociale huur) is anno 2017 90% zo'n klein huishouden. Ongeveer drie kwart van de woningzoekenden heeft een inkomen tot € 45.000. Vanuit de woonvisie (zowel lokaal als regionaal) wordt daarom gestuurd op het toevoegen van woningen die bij die vraag aansluiten.

Er is aandacht voor differentiatie en variatie, bijvoorbeeld ook naar prijsklasse. Er zal daarbij aandacht zijn voor flexibiliteit, goede buitenruimte, (fiets)parkeren en kansen om wonen en werken (aan huis) te combineren.

Werken

Wonen en werken zijn belangrijke functies, zowel afzonderlijk als gecombineerd. Werken aan huis wordt in het stedenbouwkundig plan optimaal mogelijk gemaakt. In de plinten zal een mix aan werken, wonen en overige functies voor levendigheid en sociale veiligheid moeten zorgen.

Kantoren

De afgelopen jaren is een fors aantal kantoren omgezet naar wonen. De kantorenmarkt in het centrum laat nu zelfs weer een lichte krapte in bepaalde segmenten zien. Er zal in het stationsgebied zorgvuldig om worden gegaan met het nieuwe programma in relatie tot de bestaande situatie. Ontwikkeling van kantoren rondom OV knooppunten is kansrijk. Ten tijde van de daadwerkelijke ontwikkeling van de bouwblokken moet een actuele marktanalyse worden gedaan.

Retail en horeca

De winkelleegstand is teruggedrongen de laatste jaren. Het faillissement van V&D en de vrijgekomen winkeloppervlakte als gevolg daarvan, vertekent dit beeld enigszins. Vanuit het programma centrum sturen we op een aantrekkelijk en compact (winkel) gebied. Met resultaat. In het centrum neemt de leegstand zichtbaar af. Buiten het centrum neemt het aantal winkelpanden dat wordt omgezet naar wonen toe. De gemeente kan winkelpanden niet subsidiëren. Het is niet de bedoeling om in het stationsgebied het kernwinkelgebied van Hilversum uit te breiden. Er is echter wel ruimte voor een beperkt programma aan horeca en winkels. Te denken valt daarbij aan “to go” formules, die goed passen bij het karakter van een stationsgebied. Of aan een grand café, waar reizigers en niet-reizigers kunnen neerstrijken voor een kop koffie. De doorgangsfunctie van het Stationsgebied staat hierbij centraal, niet de verblijfsfunctie. Ook een hotel of short stay formule behoort tot de mogelijkheden. Kortom: een mix van functies.

Zorg, onderwijs en maatschappelijk

Zorg, onderwijs en maatschappelijke functies passen goed in een divers stationsgebied. Het is opvallend dat slechts 9% van de mensen die uitstapt op het station, de bestemming “onderwijs” heeft. Dit percentage is op de meeste stations hoger. Wellicht ligt hier een kans voor het stationsgebied.

Ruimtelijke invulling van de functies

In het stedenbouwkundig plan zijn twee bouwblokken opgenomen, een noordelijk en een zuidelijk blok. De route van het station naar de Leeuwenstraat centraal, en is ook de route naar de Stationsstraat (de markt) belangrijk. Zo wordt de verbinding tussen station en centrum goed gelegd. De plint grenzend aan het busstation verdient speciale aandacht.

Plintfuncties

Er is onderscheid tussen plintfuncties en functies die daarboven plaatsvinden. Dat leidt tot het volgende onderscheid aan functies:

1. Plinten op de route naar het centrum via de Leeuwenstraat. De nadruk ligt op levendige functies en een beperkt aantal woningen;
2. Plinten op de route naar de markt via de Stationsstraat. Hier ligt de nadruk op woningen en een beperkt aantal overige functies;
3. Plint langs het busstation. De nadruk ligt op bus- en OV gerelateerde functies;
4. Plint langs route Leeuwenstraat-Busstation. De nadruk ligt op een mix van wonen en overige functies, met de nadruk op wonen;
5. Overige plinten. De nadruk ligt op een mix van wonen en overige functies;
6. Overige functies boven plinten. Hier is een gemengd programma van wonen en overig mogelijk. Wonen zal een belangrijke plek innemen.



8. Beeldkwaliteit

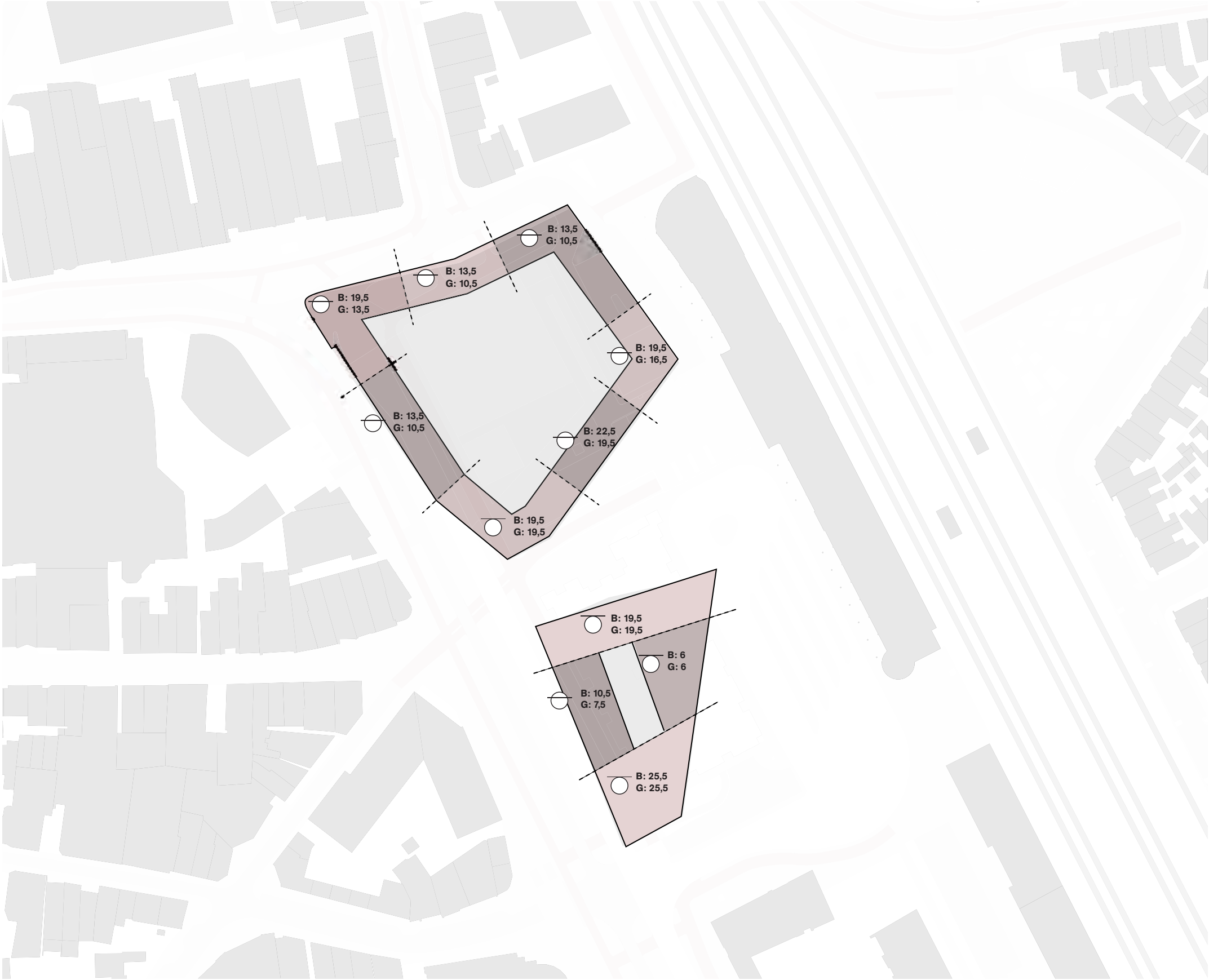
Op dit moment is er weinig architectonische en stedenbouwkundige coherentie te vinden in de bebouwing rondom het station. Zowel in maat en schaal als in de gekozen architectonische expressie verschillen de gebouwen teveel van elkaar om familie van elkaar te kunnen zijn. Door de situering van de nieuwe bouwvolumes ontstaat een nieuwe ruimtelijke kwaliteit: het nieuwe stationsplein, met veel groen, duidelijke pleinwanden met fraaie architectuur en met aantrekkelijke functies.

Architectonische eenheden

Net als in het historische centrum van Hilversum bestaat de nieuwe ruimtelijke structuur uit gesloten bouwblokken en een besloten openbare ruimte. Door een heldere geleding ontstaan er architectonische eenheden die passen bij de schaal van de bebouwing in de omgeving. De positie van de blokken is zodanig op elkaar afgestemd dat er een afgewogen geheel ontstaat met verschillende maten en –vormen.

**Architectonische eenheden en
bouwhoogtes**

De twee bouwblokken worden visueel
opgeknipt tot diverse architectonische
eenheden. Eenheid wordt in materiaal
en toevoegingen als erkers, loggia's,
balkons etc.



Bouwhoogten

De nieuwbouw vormt in maat en schaal een overgang tussen het grootschalige stationsgebouw en het fijnmazige centrum van Hilversum. Gemiddeld zijn de bouwhoogtes tussen de vier en de zes bouwlagen. Aan de kop aan de Schapenkamp is een accent voorzien van circa acht bouwlagen als beëindiging van de grootschalige centrumring.

Levendige plinten

De gebouwstructuur maakt een flexibele indeling en gebruik van de begane grond mogelijk. Zo wordt onder andere ruimte geboden voor wonen, horeca, detailhandel en (creatieve) bedrijvigheid. De bebouwing gaat een directe relatie aan met de openbare ruimte. Het streven is om in de onderste laag voldoende woningen, rijwoningen of maisonnettes (met daarboven op appartementen) te ontwerpen. Zo komen zoveel mogelijk voordeuren aan de straat te liggen en wordt de levendigheid in de buurt gestimuleerd. De appartementen kunnen op verschillende manieren en met verschillende groottes een plek krijgen in de bouwblokken.



Overgang openbaar privé

In de gehele stationsomgeving, aan de randen, in de straten, rondom de pleinen, de overgangen tussen de bebouwing en de openbare ruimte zorgvuldig en goed vormgeven, zijn rondom de blokken zones opgenomen. De zones bieden ruimte aan een specifieke inrichting van het maaiveld, met terrassen, stoepjes, trapjes, hagen, hekjes, en aan architectonische bijzonderheden als erkers, portieken en balkons. De zones dragen bij aan een levendig en meer intiem karakter van het stationsgebied.

Daklandschap

Alle daken zijn ontworpen als vijfde gevel. Door een afwisseling van kappen, set backs en dakterrassen ontstaat een levendig en afwisselend beeld. Het daklandschap wordt als onderdeel van de architectuur meeontworpen. Zo worden bijvoorbeeld de dakrand/borstweringen gesitueerd aan de buitengevel van het blok, door het verticaal doorzetten van de gevel.



In het noordblok wordt rond een ruim, groen toegankelijke binnentuin gewoond.



Bewoners krijgen privé buitenruimten op het dak.



Het dak als vijfde gevel: een afwisseling van kappen, set backs en dakterrassen.

9. Bus, taxi en Kiss & Ride

Aan de zuidzijde van het stationsplein is ruimte gereserveerd voor taxi's, bussen en Kiss & Ride. Goed zichtbaar vanaf de stations entree, het stationsplein en logisch gekoppeld aan routes van- en naar het centrum. Door het koppelen van de bussen, taxi's en Kiss & Ride wordt de beperkte ruimte rond het station efficiënt gebruikt. Veiligheid en helderheid zijn belangrijke uitgangspunten in het ontwerp.

Waar de taxistandplaats en het busstation nu een prominente plek in de openbare ruimte hebben, wordt de aanwezigheid van beiden in de toekomstige situatie ruimtelijk gezien bescheiden van aard. De functionaliteit staat nog altijd voorop, maar bussen en taxi's domineren het stationsplein niet meer. Er is voldoende ruimte beschikbaar om aangenaam en veilig te wachten. Het nieuwe busstation met taxi en Kiss & Ride zal boven al functioneel zijn, maar door veel groen en zitmogelijkheden is het ook een aangename verblijfsplek.

OV plein

De ruimte voor bussen, taxi's en Kiss & Ride is bovenal functioneel, maar heeft voldoende ruimte om aangenaam te wachten.



Bus

Het busstation is het begin- en eindpunt van lokale en regionale buslijnen en de HOV-buslijn. Halteplekken zijn rondom een groene, veilige wachtplek gegroepeerd. In totaal zijn acht halteplekken en negen bufferplekken voorzien.

Taxi

Er zullen tien taxistandplaatsen en twee voor zone taxi's worden ontwikkeld. In de nabije omgeving worden vijf bufferplaatsen gerealiseerd. De taxi's kunnen aan de zuidzijde van het stationsplein voorrijden. Passagiers wachten aangenaam onder de bestaande luifel van het stationsgebouw.

Kiss & Ride

Rond het station komen zestien plekken voor Kiss & Ride, waarvan tien aan de kant van het centrum en zes aan het Oosterspoorplein. Gekoppeld aan de Kiss & Ride komen speciale mindervalide parkeerplekken. De Kiss & Ride is gekoppeld aan de bushalte en taxistandplaatsen die vanaf de Schapenkamp, via een veilige en duidelijk zichtbare afslag te benaderen zijn. De auto's voor Kiss & Ride rijden met de bussen en taxi's mee en hebben een eigen zone om treinreizigers te halen of te brengen.

Groen OV plein

De haltes van de bussen zijn gegroepeerd aan een groene pleinruimte. De kiss & ride en de taxis hebben aan weerskanten een eigen ruimte.



10. Parkeren voor fiets en auto

Een bezoeker ervaart een centrum als aantrekkelijk als men er gemakkelijk kan komen. Een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, openbaar vervoer en auto is een randvoorwaarde. Net als het comfortabel parkeren van auto en fiets. Twee aspecten zijn daarbij van belang: de doorstroming van alle verkeersdeelnemers en een heldere (herkenbaar, duidelijk en logisch) routing en indeling van de openbare ruimte.

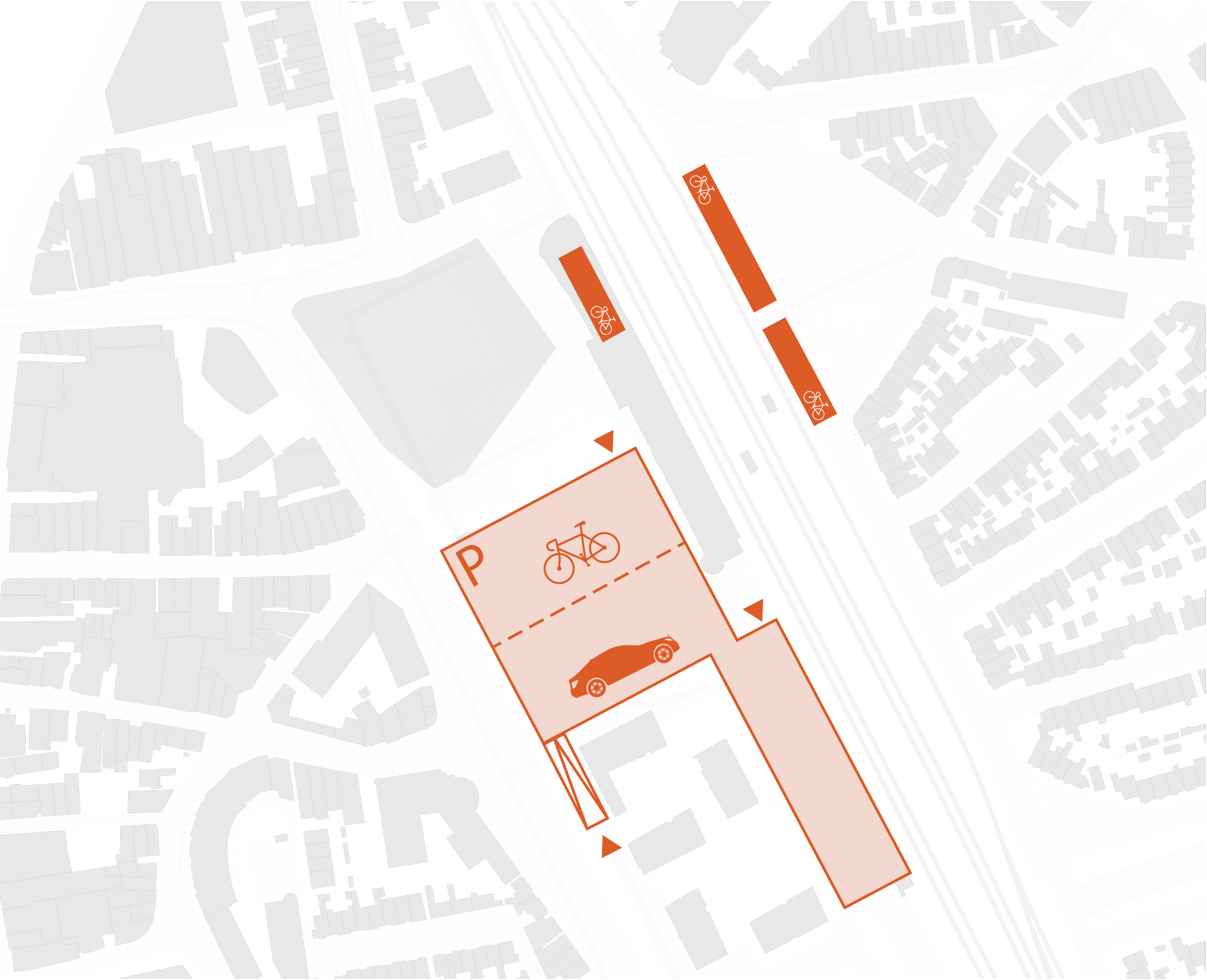
Fietsparkeren

Onder de nieuwbouw en het busstation wordt een ondergrondse parkeerkelder voor fietsen en auto's voorzien. Vanuit alle richtingen zijn er logische en directe routes naar de fietsparkeerkelder. De fietsparkeerkelder wordt ontsloten via de fietstunnel waar gekoppeld aan de oost west fietsroute onder het spoor een ruime en veilige entree is voorzien.

Eenmaal de fiets geparkeerd kan de fietsparkeerkelder op meerdere plekken worden verlaten. Een uitgang in het nieuwe gebouw aan de zuidzijde van de fietstunnel koppelt de

Parkeervoorzieningen

Logisch gekoppeld aan bestaande routes zal onder het zuidblok een grootschalige, ondergrondse parkeervoorziening komen voor auto's van bewoners en fietsen. Ook de fietsvoorziening aan het Oosterspoorplein zal aan het oog onttrokken worden.



fietsparkeerkelder helder aan het station. Ook richting de Wilhelminastraat is een uitgang voorzien.

Ook op het Oosterstoorplein komen nieuwe fietsparkeervoorzieningen. Om richting de toekomst een marge te hebben in de capaciteit van de stalling wordt in het stationsgebied een totaal aantal van 7.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

Autoparkeren

Gekoppeld aan fietsparkeerkelder onder het stationsplein komt een parkeerkelder voor bewoners van de nieuwbouw. Deze kelder wordt logisch aangesloten op de Schapenkamp.



De entree van de fietskelder wordt gekoppeld aan de bestaande fietstunnel.



De parkeerkelder zal ruim en licht aanvoelen.



De uitgang van de fietsparkeerkelder wordt geïntegreerd in de nieuwbouw direct naast de entree van het stationsgebouw.

11. Oosterspoorplein

Het Oosterspoorplein is niet van de gemeente en daarom wil de gemeente dit samen met de eigenaar tot een plan uitwerken. We willen dit plein betrekken bij de aanpak van het stationsgebied.

Daarmee heeft de gemeente voor ogen:

- Een vergroening van het plein;
- Een versterking van de functies op en rond het plein, zoals horeca en detailhandel;
- Een groen theater in de openlucht;
- Toevoegen van kiss & ride plekken;
- Directe toegang i.v.m. het fietsparkeren.”

Groen plein

Het Oosterspoorplein wordt flink vergroend. Fietsen worden in een gebouwde parkeervoorziening geparkeerd waardoor deze verdwijnen uit het straatbeeld.



12. Verkeer

De planonderdelen uit de visie van OKRA die alleen betrekking hebben op de openbare ruimte (Koninginneweg en Kleine Spoorbomen) vallen buiten de opgave voor het stedenbouwkundig plan, omdat dit meer een verkeerskundige opgave is. De studie hiervoor is door de gemeente gemaakt parallel aan het opstellen van het stedenbouwkundig plan. Zo is het met het vaststellen van het stedenbouwkundig programma van eisen bepaald. Dat betekent dat de grenzen van de totale aanpak stationsgebied groter zijn dan die van dit stedenbouwkundig plan.

Een van de doelen die de gemeente met het project Stationsgebied wil bereiken is een verbeterde doorstroming van de centrumring en de bereikbaarheid van het centrum. Daartoe wil ze de Schapenkamp als tweerichtingsstraat inrichten, de Stationsstraat autoluw maken en als gevolg daarvan een tweerichtingsverbinding realiseren tussen het stationsplein en de Vorstin. Dit is ook benoemd in de Structuurvisie 2030 en in de Centrumvisie.

Verkeersstructuur
Met de ontwikkeling van het stationsgebied wordt de verkeerssituatie rond Entrada flink verbeterd.



Om deze doelen te concretiseren, zijn er diverse verkeerscirculatiemodellen bestudeerd, waarbij rekening is gehouden met diverse regels en wetten zoals de Wet geluidhinder.

De volgende verkeersuitgangspunten* zijn bij het stedenbouwkundig plan gebruikt:

- Schapenkamp tweerichtingsverkeer
- Stationsstraat autoluw
- Als gevolg daarvan de Koninginneweg volgens een twee richtingsprincipe en mogelijk de Huizerstraat opnieuw in te richten

** Dit is door de gemeente verder uitgewerkt in het document “Verleggen centrumring en gevolgen”.*

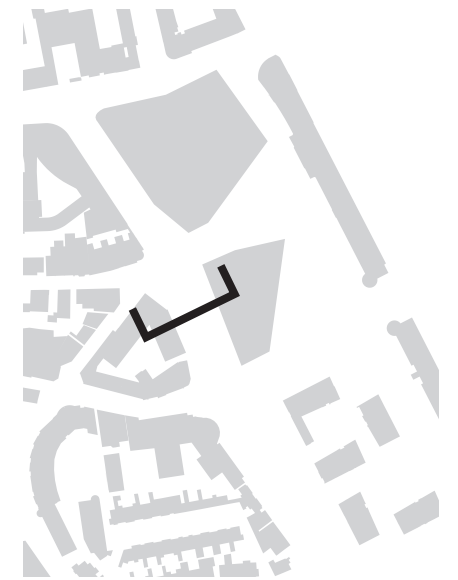
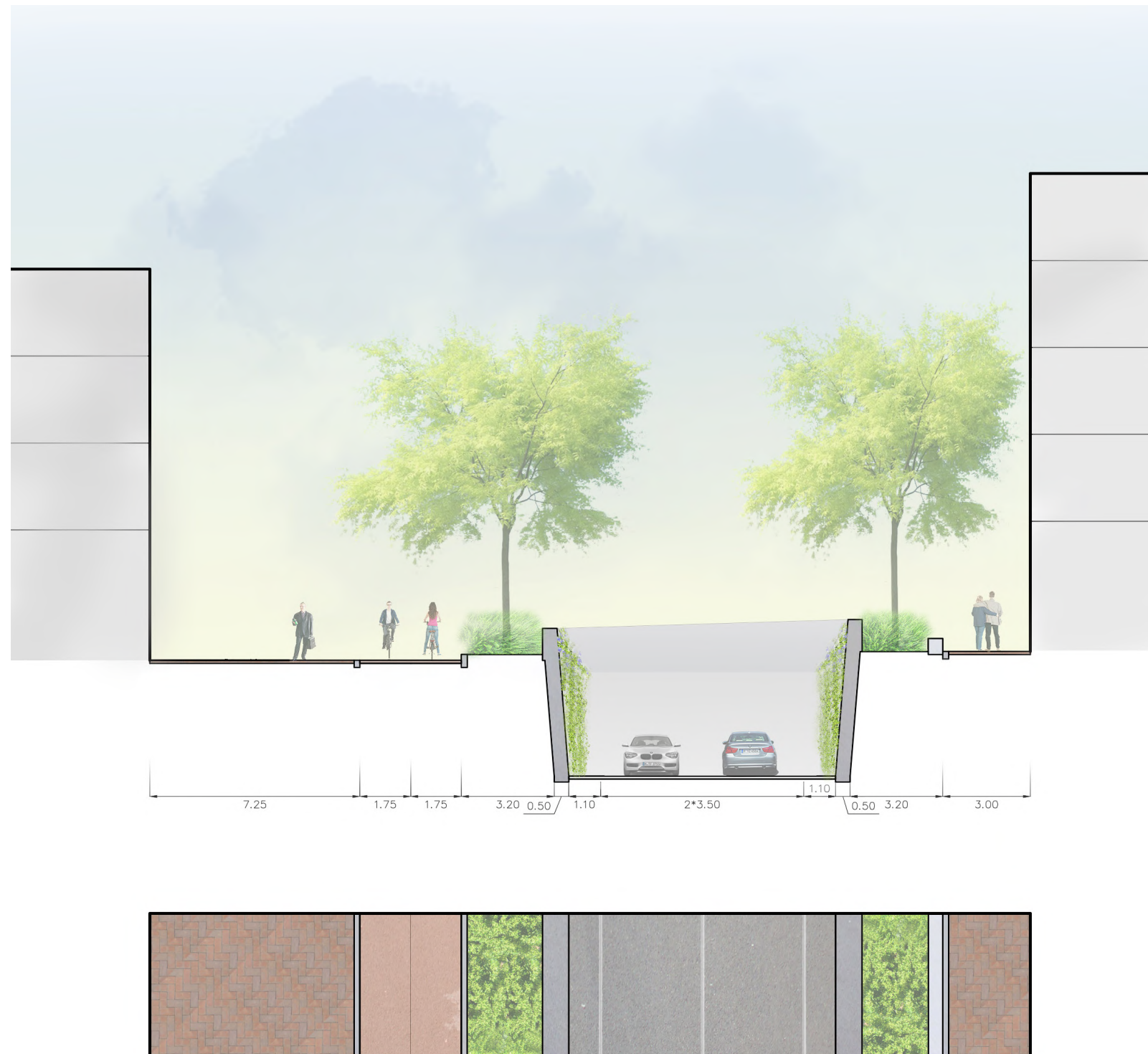


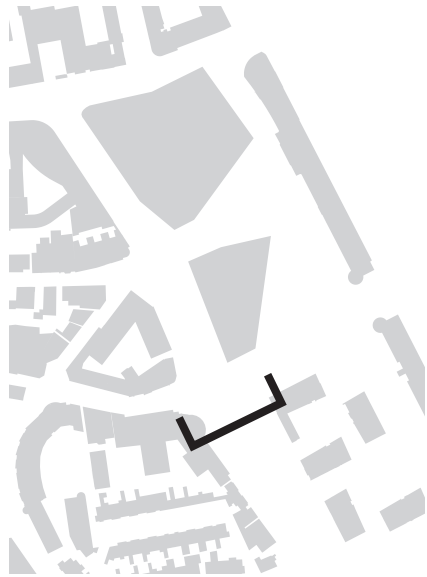
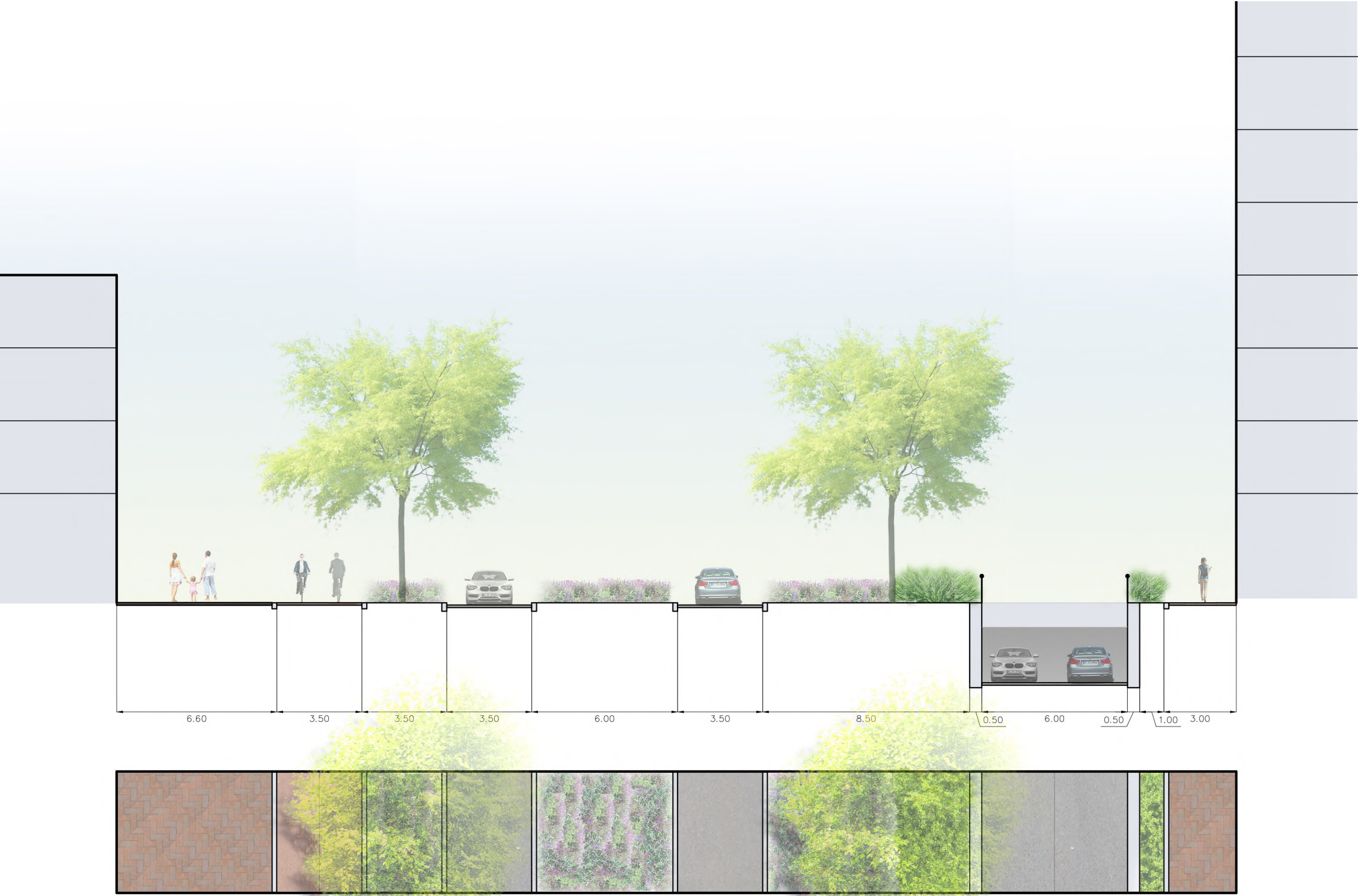
Schapenkamp als
Boulevard



Verdiepte Schapenkamp

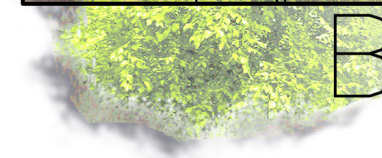
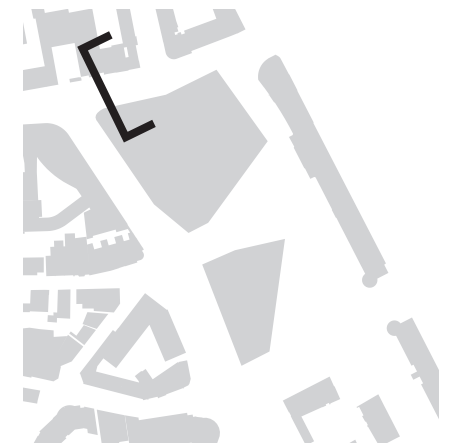
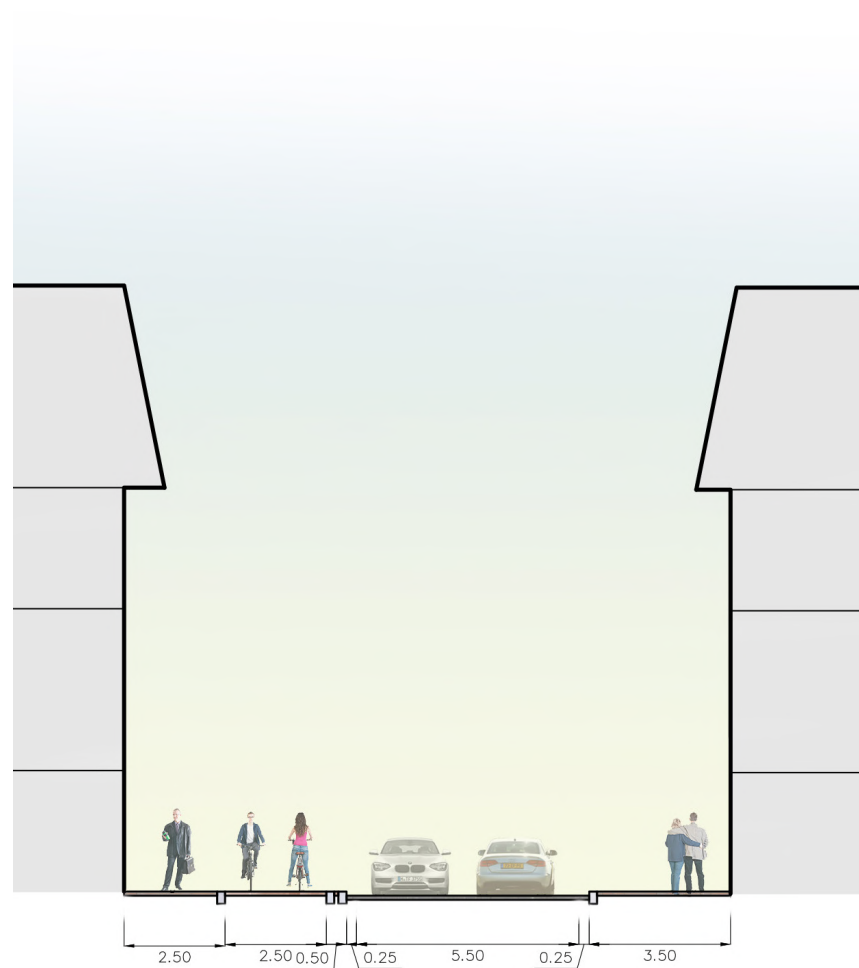
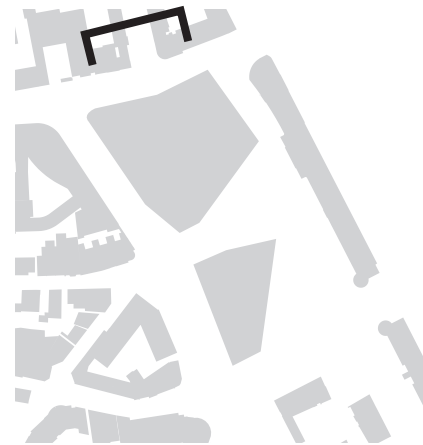
De tunnelwanden van de verdiept gelegen Schapenkamp worden groen. Groenvakken schermen de verdiepte Schapenkamp af van de voetgangerszone op maaiveld.



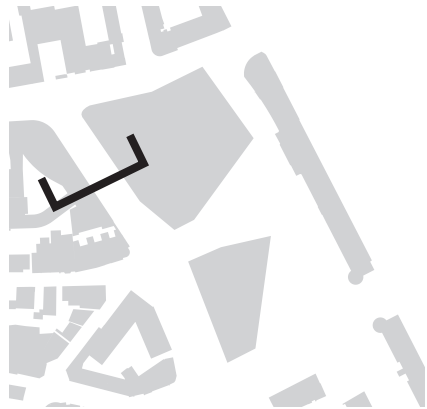
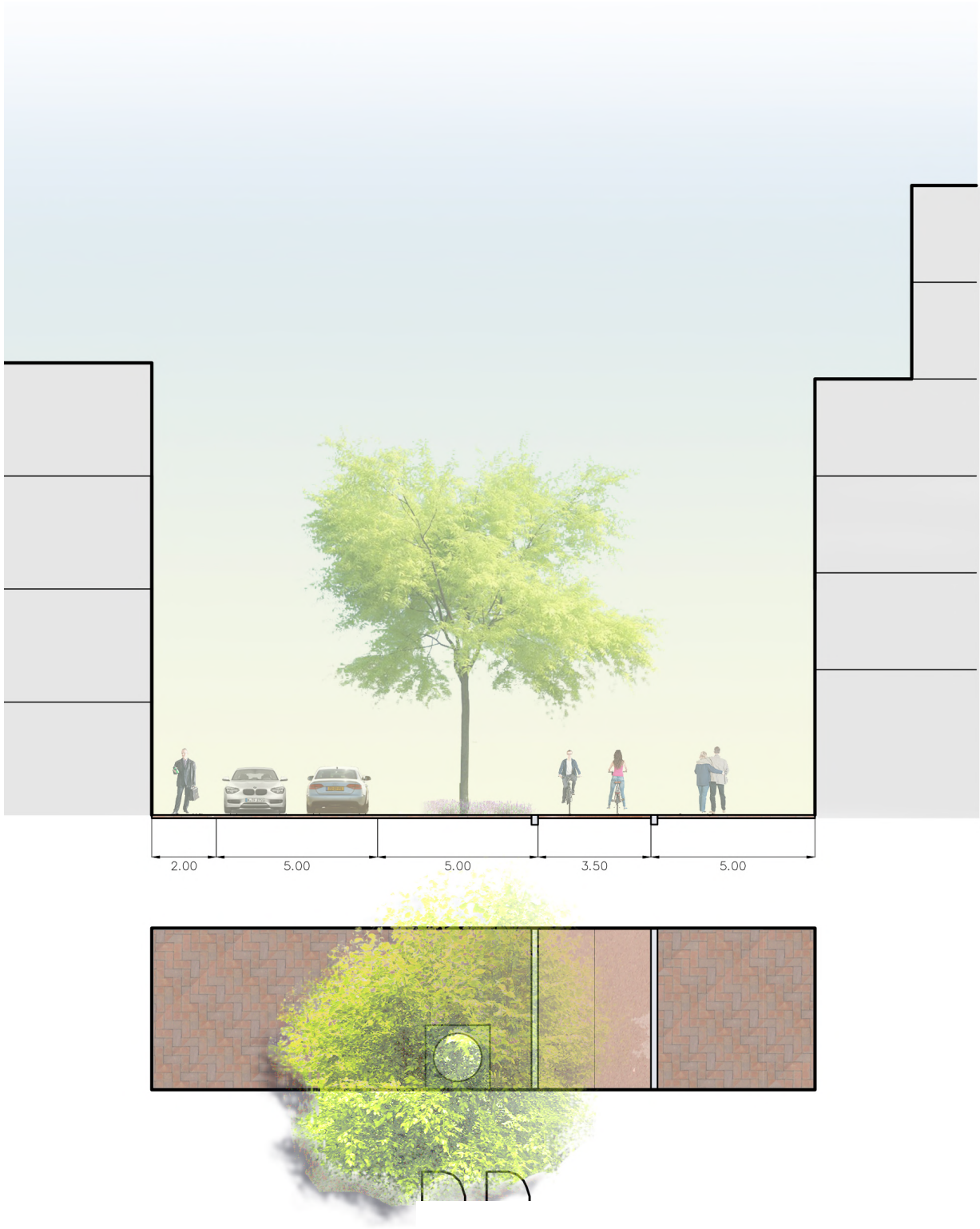


Koninginneweg

Aan de noordzijde gaat de Schapenkamp over in de Koninginneweg



Station - markt
Een nieuwe route verbindt het
stationsgebied met het marktterrein.



13. Duurzaamheid

Het stationsgebied is de entree van Hilversum, waar duurzaamheid integraal is meegenomen. Er wordt gewerkt aan een project dat duurzaam is op alle schaalniveaus. Door het continueren van het stedelijk weefsel van het centrum wordt er voortgebouwd op een meer dan een eeuw geleden ingezette structuren die nog heel lang mee kunnen gaan.

Met nieuwbouw in de bestaande stad worden investeringen uit het verleden optimaal benut. Tevens wordt de druk op het waardevolle buitengebied er mee ontzien. De ontwikkeling van het stationsgebied is een gezonde vorm van verstedelijking. Er wordt gebouwd op een OV knooppunt en er wordt een stimulerende omgeving ontwikkeld voor de fietser en voetganger. Zo maken 7.000 overdekte fiets parkeerplekken onderdeel van het plan. Het stationsgebied is de entree van Hilversum als “Walkable city”: een toegankelijke stad voor iedereen.



De hoge duurzaamheidsambitie richt zich ook op het gebouwniveau. Groene daken verminderen hittestress, houden regenwater langer vast en vormen een aantrekkelijk buitenruimte voor bewoners. Daarnaast vormt het een aantrekkelijk uitzicht voor omliggende appartementen en kantoren. De bebouwing is robuust en voor meer dan één functie geschikt. Door aan te sluiten op de Hilversumse architectuur wordt gestreefd naar eeuwige schoonheid. De gebouwen worden zo vormgegeven dat ze weinig energie gebruiken (en voldoen aan alle gestelde energieprestatie eisen) en een vanzelfsprekende vormgeving hebben dat ze ook over lange tijd, wellicht met een andere functie, gewaardeerd kunnen worden.

In de uitwerking van het plangebied zullen verschillende duurzaamheidsprogramma's worden meegenomen. Zo maakt gasloos bouwen onderdeel uit van de plannen. Bij de verdere uitwerking zal dit een plek krijgen.



Bijlage I

Maatregelen

Deelgebied

Stationsplein

Maatregelen

Representatief, toegankelijk, overzichtelijk en veilig stationsplein
Nieuwe brink voor Hilversum met menselijk maat
Duidelijke pleinwanden
Heldere wayfinding naar centrum
Bussen, taxi's, K&R en fietsenstalling direct zichtbaar
Ruimte voor terrassen
Groene inpassing fietstunnel
Hoogteverschil opgelost zonder trappen
Station direct zichtbaar vanuit Kampstraat en Leeuwenstraat
Gunstige bezonning
Stationsplein vrij van geparkeerde fietsen, scooters en gemotoriseerd verkeer
7000 fietsparkeerplaatsen onder het maaiveld opgelost

Straat Silverpoint

Shared space profiel
Doorlopende bomenrij als omzoming binnenstad
Vrijliggend tweerichtingen fietspad
Ruime in- en uitgang parkeergarage
Ruimtereservering voor mogelijke K&R-voorziening

L&L zone tussen Stationsplein en Stationsstraat

Delftse stoep
Ruimte voor laden en lossen winkels station
Plantvakken als scheiding tussen woningen en L&L zone

Knooppunt tunnel-Koninginneweg

Linksafstroken;
Wachteiland fietser
Ruime bochtstralen voor bevoorradend verkeer
Shared space profiel

Busstation

Eigen busbaan HOV
8 bushaltes
9 bufferplaats bus
Reguliere bussen ontsloten via Schapenkamp
15 meter-bus als maatgevend voertuig
Maatvoering parkeerplekken volgens gemeentelijke standaard
Ruime draaicirkels; laag schaderisico
Bussen kunnen afzonderlijk vertrekken
Middeneiland met verblijfskwaliteit voor reiziger
Plaats voor NS bussen: tpv K&R
5 taxi standplaatsen op goed zichtbare locatie
5 taxi-bufferplaatsen
8 Kiss&Ride plaatsen
2 miva's
Duidelijke en veilige oversteek van treinstation naar busperron

Fietstunnel

Groene inpassing op maaiveld
Overzichtelijke en veilige tunnelmond
Entrée fietskelder met vlakke opstelruimte
Hellingspercentage gelijk aan huidige situatie
Ingang fietskelder zichtbaar vanuit Leeuwenstraat en Kampstraat
Breedte fietspad 3,5m (gelijk aan huidige breedte)
Breedte trottoir 2,0m (gelijk aan huidige breedte)

Fietstunnel	Groene inpassing op maaiveld Overzichtelijke en veilige tunnelmond Entrée fietskelder met vlakke opstelruimte Hellingspercentage gelijk aan huidige situatie Ingang fietskelder zichtbaar vanuit Leeuwenstraat en Kampstraat Breedte fietspad 3,5m (gelijk aan huidige breedte) Breedte trottoir 2,0m (gelijk aan huidige breedte)
Onderdoorgang Schapenkamp	Hellingspercentage max. 7% Profiel Vrije Ruimte (PVR) 4,10 m Totale inwendige breedte 9,20 m Maximum hellingspercentage: 7 % Topboog R = 900 m Voetboog R = 200 m Doorrijhoogte 3,50 m Recht tracé Tunnel is uitsluitend te gebruiken door snelverkeer Gescheiden verkeersstromen
Zuidelijke Schapenkamp	Breed, groen profiel Ruime opstelstroken Koppeling met entrée nieuwe parkeergarage Koppeling met entrée Entrada Groene inpassing centrum ring met ruim profiel Groene inpassing entrée nieuwe parkeergarage Losliggende fietsroutes
Verlengde Stationsstraat/ L&L	Ruimte voor bevoorradend verkeer Groene plek aan spoor Hernieuwde link met fietsroute langs de lijn Shared space profiel
Oosterspoorplein	Nieuwe gelegenheid voor fietsparkeren opgelost in nieuwe wand tegen het spoor Vergroenen van plein 8 K&R plaatsen 2 regio taxi's 5 taxiplaatsen

**Postbus 25160
3001 HD Rotterdam
Aert van Nesstraat 45
3012 CA Rotterdam
T 010 240 90 30
F 010 240 90 25
info@dezwartehond.nl
www.dezwartehond.nl**

**© 2017
De Zwarte Hond bv
OKRA Landshapsarchitecten**