

DeZwarteHond.
OKRA

Stedenbouwkundig plan Stationsomgeving Hilversum

09.11.2017





spilgames

WE
HLIVERSUM
HERE

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

Het stationsgebied over tien jaar: een waardig visitekaartje voor de Mediastad in het groen. Hilversum zet zich door de ontwikkeling van het stationsgebied verder op de kaart. Het huidige stationsgebied zal plaats maken voor een aangename en gezellige plek. Een warm welkom voor iedereen.

Niet alleen bezoekers, maar ook de bewoners voelen zich er thuis. Met groen, terrassen en levendigheid wordt het stationsgebied een prettige en aangename plek. Op het plein is er ruimte voor groen en levendigheid. Fietsen zijn door de 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, Oosterpoorplein 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 busplein met veel groen op het midden eiland.

De nieuwe bouwblokken stralen diversiteit uit en verschillen in hoogte. Hierdoor ontstaat een geleidelijke overgang tussen het bestaande 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 gewoond aan groene binnentuinen.

Nieuwe rooilijnen sluiten logisch aan op het bestaande waardoor het nieuwe stationsgebied past als een ontbrekend puzzelstuk in het centrumgebied. Wanneer je het station uitloopt weet je dat je er bent!

0 Inhoudsopgave

1 Ruimtelijke hoofdstructuur

1.1 Ruimtelijk concept	blz. 08
1.2 Littekens uit het verleden	blz. 10
1.3 Het stationsgebied in haar omgeving	blz. 12
1.4 Verkeersstromen	blz. 14
1.5 Programma	blz. 16
1.6 Duurzaamheid	blz. 18

2 Deelgebieden

2.1 Stationsplein en ondergrondse fietsenstalling	blz. 22
2.2 Oosterspoorplein	blz. 28
2.3 Busplein	blz. 36
2.4 Schapenkamp	blz. 40
2.5 Stationsstraat, taxi en Kiss & Ride	blz. 44

3 Beeldkwaliteit

blz. 48

1

Ruimtelijke hoofdstructuur

1.1 Ruimtelijk concept



Het Stationsplein als het vierde plein van Hilversum.

Door het continueren van rooilijnen, routes en bebouwingsstructuur wordt het Stationsplein, naast de Kerkbrink, het Marktpluin en het Gooilandplein, het vierde plein van Hilversum, geïnspireerd op de brinken.

Herstellen van het stedelijk weefsel

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.



Stap 1 Rooilijnen worden op een logische manier vanuit het centrum doorgetrokken richting het Stationsplein.



Stap 2 Binnen de contouren ontstaat ruimte voor nieuwe bouwvolumes die in maat en schaal aansluiten op het centrum.



Stap 3 Bouwblokken met een Hilversumse maat, schaal en uitstraling voegen zich in het bestaande weefsel.

1.2 Littekens uit het verleden



1874 Spoortracé werd op afstand van centrum gelegd (foto van het voormalige stationsgebouw in 1874).



1900 Structuur van het gebied tussen station en centrum volgde logica van ontginningsstructuur dat niet aansloot op stratenpatroon van centrum (foto Leeuwenstraat in 1908).



1970 Aanleg centrumring zorgde voor verdere disconnectie station centrum (foto van de aanleg van de Schapenkamp ten hoogte van de Beatrixtunnel).

De ontstaansgeschiedenis van Hilversum heeft tot op de dag van vandaag invloed op het functioneren van het centrum en haar directe omgeving. In het verleden zijn ingrepen gedaan die niet zijn doorgezet of waarbij de kwaliteit niet altijd bovenaan stond. Die wens is er in dit integrale stedenbouwkundige plan uitdrukkelijk wel.

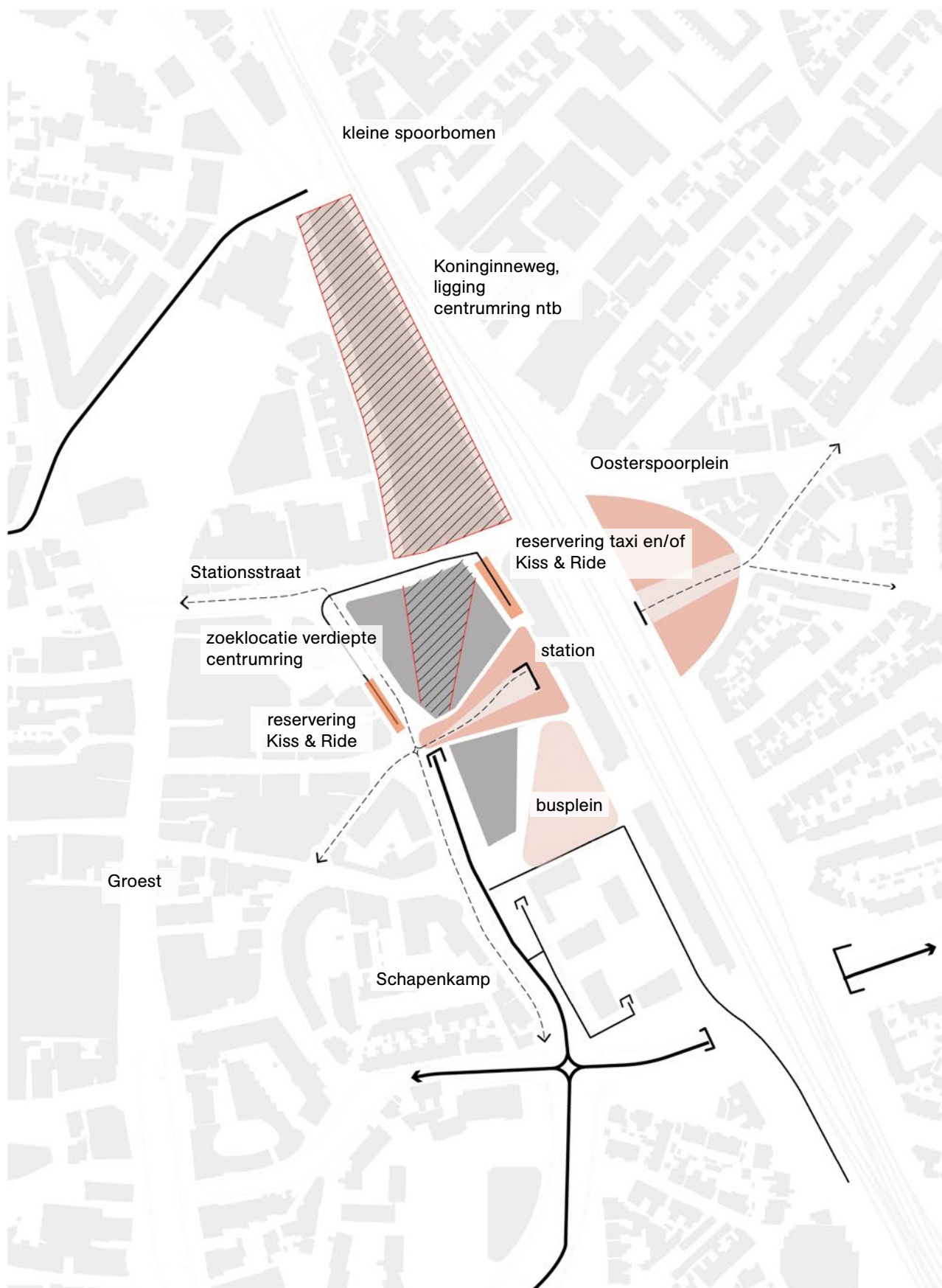
Ontstaansgeschiedenis

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.

Schapenkamp

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.

1.3 Het stationsgebied in haar omgeving



Ruimtelijke hoofdstructuur

Het stationsgebied in haar omgeving
Het stedenbouwkundig plan beslaat
het Stationsplein, de Schapenkamp,
het Oosterspoorplein en de
Stationsstraat. Het plan geeft richting
aan de aansluiting van dit gebied
op de omgeving. Daarbij zijn diverse
locaties nader bekeken. Dit is duidelijk
gemaakt in de kaart “Ruimtelijke
hoofdstructuur”.

Marktplein en Groest

Een autoluwe Stationsstraat maakt dat het
Marktplein en de Groest als één centrum
gebied, veilig en aantrekkelijk voor voetgangers
en fietsers kan worden ingericht. Het wordt
hiermee een prettig plein dat echt hoort bij
het centrum, flexibel om de markt en diverse
evenementen te organiseren.

Leeuwenstraat

Door de herinrichting van het stationsplein
en de herkenbare en obstakelvrije route
van het station naar het centrum worden
voetgangers via de Leeuwenstraat geleid.
De wijze waarop de wanden van het nieuwe
noordelijke bouwblok worden vormgegeven en
programmatisch worden gevuld zal daaraan
bijdragen. De Leeuwenstraat zelf wordt in het
stedenbouwkundig plan niet opnieuw ingericht.
Wel is de verwachting dat ook deze straat zal
meeprofiteren, als gevolg van de verbeteringen
en investeringen rond het stationsplein
En dat vervolgens ook private partijen in
de Leeuwenstraat zullen willen investeren,
zoals ook te zien was bij de aanpak van het
Marktplein.



Een autoluwe Stationsstraat zorgt voor een goede verbinding tussen station, marktplein en Groest.



De ontwikkeling van het stationsgebied draagt bij aan een levendig centrum.



Het centrum als veilig en aantrekkelijk gebied voor voetgangers en fietsers.

Oosterspoorplein

De aanpak van het Oosterspoorplein beperkt zich tot het plein. Een groen, aantrekkelijk buurtplein dat samen met de buurt en de eigenaar van het plein zal worden opgepakt met een goede kiss & ride functie en voldoende plek voor fietsen. De rand van het plein (de Kleine Drift, de kruising met de Zuiderweg en de bebouwing) valt niet binnen de opgave. De gemeente wenst in 2018 een visie op de gehele Spoorzone Hilversum op te stellen. Daarin kunnen deze aspecten worden meegenomen.

Kleine spoorbomen

De Kleine spoorbomen is een apart project, dat ruimtelijk een grote relatie heeft met de ingrepen bij de Koninginneweg. De reden om dit als apart project te benoemen, is dat het een autonoom probleem betreft, dan ook onafhankelijk van de ontwikkeling van het stationsgebied bestaat. Andere stakeholders zijn betrokken en ook de financiering van dit project is anders dan van het stationsgebied. In een klankbordgroep met belanghebbenden zijn rond de zomer van 2017 de (on)mogelijkheden onderzocht. De oplossingsrichtingen bestaan uit aanpassingen aan de bestaande overweg of aan de verkeersstromen, dan wel het anders doseren van erkeer. Met ProRail zal dit nu verder worden onderzocht en uitgewerkt. Verdere besluitvorming hierover zal in 2018 plaatsvinden.

Koninginneweg

In het geval de centrumring om het Marktplaatsplein wordt gelegd, zal er een tweerichtingsverbinding komen tussen het stationsplein en de Vorstin. In een

klankbordgroep met betrokkenen zijn rond de zomer van 2017 23 varianten teruggebracht tot twee. Het betreft één variant waarbij een tweerichtingsweg wordt gelegd ter plaatse van het fietspad “Langs de Lijn”. Daarbij kan de huidige Koninginneweg tot fietsstraat worden gemaakt. De tweede variant betreft een herontwikkeling van het stuk tussen de Koninginneweg en het spoor. In samenhang met de uiteindelijke oplossing voor de Kleine spoorbomen, wordt nog een integraal ontwerp voor deze tweerichtingsverbinding gemaakt, waarbij de oplossing gezocht wordt binnen de mogelijkheden van de twee geschetste varianten. Dit is ook de reden dat in het stedenbouwkundig plan, deze locatie is aangemerkt als “ontwerpopgave” en er nog geen specifieke invulling is ingetekend.

Beatrixtunnel

Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied maakt dat het drukker wordt in de Beatrixtunnel. Vanaf de Beatrixtunnel wordt richting de Schapenkamp een extra opstelstrook rechtsaf gerealiseerd, als maatregel binnen het project HOV in 't Gooi. Zo zal de verkeersafwikkeling op deze kruising verbeteren.

Johan Geradtsviaduct

Het stedenbouwkundig plan heeft in de spits weinig effect op de situatie bij de Johan Geradtsweg en het Mediapark. Wel moet gezegd dat het autonoom, zonder invloed van de plannen voor het stationsgebied, waarschijnlijk in 2030 drukker zal worden op Johan Geradtsweg, en dat maatregelen daar naar alle waarschijnlijkheid nodig zijn.

1.4 Verkeersstromen



De ontwikkeling van het stationsgebied zal een verbetering opleveren van de doorstroming van de centrumring en de bereikbaarheid van het centrum. De Schapenkamp wordt ingericht als tweerichtingstraat. De Stationsstraat wordt autoluw en als gevolg daarvan wordt een tweerichtingsverbinding gerealiseerd tussen het Stationsplein en de Vorstin. Bovendien wordt hierdoor een natuurlijke aansluiting van het Marktpllein op de Groest gerealiseerd.

Bus

Het busstation aan de zuidzijde van het Stationsplein is het begin- en eindpunt van lokale en regionale buslijnen en de HOV-buslijn. Halteplekken zijn rondom een groene, veilige wachtplek gegroepeerd.

Taxi en Kiss & Ride

Tussen het bestaande stationsgebouw en het noordblok is ruimte gereserveerd voor taxi's. Er zullen tien reguliere standplaatsen en twee standplaatsen voor zone taxi's worden ontwikkeld. In de nabije omgeving worden vijf bufferplaatsen gerealiseerd. Rond het station komen daarnaast zestien plekken voor Kiss & Ride met daaraan gekoppeld speciale mindervalide parkeerplekken. De Kiss & Ride aan de centrumkant is gekoppeld aan de ontsluiting voor de parkeergarage Markt. Ook zal Kiss & Ride aan het Oosterspoorplein worden gerealiseerd.

De locatie en inrichting van de taxistandplaats en Kiss & Ride zone zal in een volgende fase nader worden uitgewerkt. Dit in relatie tot de precieze loop van de verdiepte centrumring (locatie tunnel). Uitgangspunt voor de taxi en Kiss & Ride is een goede zichtbaarheid vanuit het station.

1.5 Programma

Er wordt een aantrekkelijk stedelijk woon/werkmilieu gecreëerd met goede (OV) bereikbaarheid, in de nabijheid van voorzieningen. Uitgangspunt is een divers en levendig stationsgebied, aansluitend bij het centrum. Waar het veilig en aangenaam toeven is. Mensen vinden er eenvoudig hun weg. Daarvoor is een duurzame mix van wonen, werken en overige functies wenselijk. Functies die levendigheid met zich mee brengen, hebben een pré.

Flexibiliteit

Voor zowel wonen als werken is en blijft het gebied aantrekkelijk, maar het precieze gebruik en de oppervlaktes zullen door de jaren heen veranderen. Daarom is in het plan flexibiliteit ingebouwd: de blokken zijn geschikt voor een menging van meerdere gebruiksvormen.

Wonen

Wonen in de bouwblokken brengt 24/7 levendigheid en sociale veiligheid met zich mee. Een woonmilieu zoals het stationsgebied is zeer gewild, o.a. bij starters, jonge huishoudens en empty-nesters (55+). Er is veel vraag naar goedkopere (huur)woningen voor 1- en 2-persoons huishoudens. Deze vraag kan in het stationsgebied goed gefaciliteerd worden. Maar het is ook wenselijk om te differentiëren in prijsklassen. Uitsluitend koopwoningen zijn dan ook niet wenselijk.

Werken

Het stationsgebied is een van de gebieden in de regio waar ruimte is voor werkgelegenheid. Werken kan in allerlei vormen plaatsvinden, waaronder gecombineerd met wonen en creatieve bedrijvigheid. Zwaardere of extensieve bedrijvigheid is niet wenselijk. Ontwikkeling van kantoren rondom OV knooppunten is kansrijk en biedt werkgelegenheid. Kantoren zijn daarom een belangrijke functie in de mix, maar kunnen onvoldoende voor levendigheid zorgen als het aandeel te groot wordt. Tijdens de economische crisis is een fors aantal leegstaande kantoren omgezet naar wonen. Maar nu laat de kantorenmarkt in het centrum in bepaalde segmenten weer een lichte krapte zien. Voordat de bouwblokken ontwikkeld worden moet een actuele marktanalyse worden gedaan. Ook zakelijke dienstverlening zoals vergaderen past in het gebied.

Retail en horeca

Vanuit het programma centrum sturen we op een aantrekkelijk en compact (winkel) gebied. Met resultaat. In het centrum neemt de leegstand zichtbaar af. Het is niet de bedoeling om in het stationsgebied het kernwinkelgebied van Hilversum weer uit te breiden. Voor een goed functionerend station is een beperkt programma aan horeca, winkels en dienstverlening echter wel wenselijk. 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 behoren tot de mogelijkheden.

Zorg, onderwijs en maatschappelijk

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

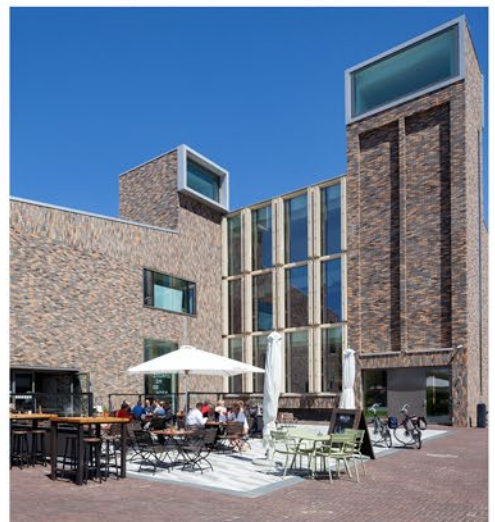
Ruimtelijke invulling van de functies

In het stedenbouwkundig plan zijn twee bouwblokken opgenomen, een noordelijk en een zuidelijk blok. De route van het station naar de Leeuwenstraat staat centraal, maar ook de route naar de Stationsstraat (en het Marktpllein) is belangrijk. Zo wordt de verbinding tussen station en centrum goed gelegd. In de plinten zal een mix aan werken, wonen en overige functies voor levendigheid en sociale veiligheid moeten zorgen. De plint grenzend aan het busstation verdient speciale aandacht om tot een goede kwaliteit te komen.

Referentiebeelden



Het stationsgebied zal een uiteenlopend woonprogramma bieden.



Een grand café met terras aan het stationsplein.



Transparante plinten met functies of wonen zorgen voor levendigheid in het stationsgebied.

1.6 Duurzaamheid

Het stationsgebied is de entree van Hilversum, waar duurzaamheid integraal is meegenomen. In december 2015 is het duurzaamheidsplan Duurzaam Hilversum 2016-2020 door de gemeente vastgesteld met daarin het doel om in 2020 100 kiloton CO2 reductie te realiseren en in 2050 klimaatneutraal te zijn.

Tevens heeft de gemeente Hilversum de motie aardgasloos bouwen aangenomen. Dat betekent dat naast het energiezuinig verbouwen van bestaande woningvoorraad de nieuwe woningvoorraad geen, of nauwelijks, een toename van de CO2 uitstoot mag opleveren. Stedenbouwkundige projecten dienen aan deze opgave een bijdrage te leveren, door bijvoorbeeld energieneutrale, of zelfs energieleverende, woningen en kantoren te (ver)bouwen.

De gemeente Hilversum werkt op het gebied van duurzaamheid met het hulpmiddel GPR Stedenbouw. In deze tool zijn vijf categorieën te onderscheiden, die de gemeente meeneemt in de verdere ontwikkeling van het stationsgebied. De gemeente heeft de ambitie om op elk thema een GPR score van minimaal 8,0 te halen.

De categorieën kennen elk hun eigen sub thema's. De categorieën en sub thema's zijn als volgt:

1. Energie (vermindering energievraag en energieprestatie). In de huidige situatie heeft het thema energie een GPR score van 4,7.
2. Ruimtelijke inrichting (ruimte en grondgebruik, natuur, water, bebouwing en infrastructuur). In de huidige situatie heeft het thema ruimtelijke inrichting een GPR score van 4,9.
3. Gezondheid (geluidbelasting, luchtkwaliteit, externe veiligheid, hinder en comfort). In de huidige situatie heeft het thema gezondheid een GPR score van 6,6.
4. Gebruikskwaliteit (mobiliteit, functionaliteit, belevingswaarde). In de huidige situatie heeft het thema gebruikskwaliteit een GPR score van 5,8.
5. Toekomstwaarde (toekomstgerichtheid, flexibiliteit, gebruikswaarde).

De meting met GPR Stedenbouw laat zien dat het plan om het stationsgebied aan te pakken voornamelijk invloed heeft op energieverbruik, gebruikskwaliteit en de toekomstwaarde van het gebied. Deze drie thema's gaan er flink op vooruit in het nieuwe plan voor het stationsgebied ten opzichte van de huidige situatie. Om deze thema's daadwerkelijk te borgen in het nieuwe stationsgebied moet voorafgaand aan de uitwerking van het stedenbouwkundig plan een masterplan ondergrond worden gemaakt. In het masterplan ondergrond moet het ondergrondse ruimtebeslag van transport en winning van toekomstige duurzame energie worden vastgelegd. Naast het

thema duurzaamheid worden de thema's klimaatadaptatie, hemelwaterberging, groenadaptatie en biodiversiteit meegenomen in de verdere uitwerking van het stationsgebied.

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. 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 grotendeels overdekte fiets parkeerplekken onderdeel uit van het plan. Het stationsgebied is de entree van Hilversum als "Walkable city": een toegankelijke stad voor iedereen.

De 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) ze hebben een dusdanig vanzelfsprekende vormgeving dat ze ook over lange tijd, wellicht met een andere functie, gewaardeerd kunnen worden.

Referentiebeelden



De ruimtelijke inrichting geven ruimte aan klimaatadaptatie, hemelwaterberging, etc.



Zorgvuldige keuze van beplanting vergroot de biodiversiteit in de stad



Goede publieke ruimtes verbeteren de gebruikskwaliteit van het stationsgebied

2

Deelgebieden

Het stationsgebied in Hilversum wordt ontworpen als een aaneengesloten gebied dat onderdeel uitmaakt van de stad. Het is het visitekaartje van Hilversum en is de eerste blik voor bezoekers vanaf het station.

In het volgende hoofdstuk wordt per deelgebied het plan nader toegelicht. We onderscheiden volgende deelgebieden.

1. Stationsplein en fietsparkeervoorziening
2. Oosterpoorplein
3. Het busplein
4. Schapenkamp
5. Stationsstraat, taxi en Kiss&Ride

Per deelgebied worden de ontwerpprincipes, doorsneden en sfeer beschreven.



2.1 Stationsplein en fietsparkeervoorziening



Aansluiting ondergrondse fietsparkeervoorziening op fietsnetwerk.

Parallel aan het bestaande fietspad zal vanaf de centrumzijde een apart fietspad direct aangesloten zijn op de entree van de fietsenstalling. Dit om kruisend fietsverkeer onder in de tunnel te minimaliseren.

Via de ondergrondse fietsparkeervoorziening is het mogelijk om de perrons te betreden.



Ontwerp Stationsplein.

Het Stationsplein zal een levendig gebied worden met terrassen, bebouwing met een arcade, groen en zitplekken. Na de ontwikkeling van het stationsgebied zal nieuwbouw een logisch aanvoelend geheel vormen met de bestaande dorpse structuur van het Hilversumse centrum.

Openbare ruimte

De nieuwbouw vormt straks een logische overgang tussen de grootschalige gebouwen die de laatste decennia zijn ontwikkeld en het fijnmazige historisch 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.

Ondergrondse fietsparkeervoorziening

Ten noorden van de bestaande fietstunnel is een ondergrondse fietsparkeervoorziening voorzien die gekoppeld is aan de bestaande ondergrondse fietsparkeervoorziening onder het stationsgebouw. In totaal zal aan de centrumkant ruimte worden geboden voor het stallen van 5.200 fietsen. De overige 1.800 plekken komen op het Oosterspoorplein.

Vanuit alle richtingen zijn er logische en directe routes naar de fietsparkeervoorziening. De fietsparkeerkelder wordt ontsloten via de fietstunnel waar gekoppeld aan de oost west fietsroute onder het spoor een ruime

Referentiebeelden



Arcade met terrassen aan het Stationsplein.



Groen en bebouwing met Hilversumse schaal en maat.



Groen en levendigheid op het stationsplein.



Zicht op het stationsplein met terrassen en groen.

en veilige entree is voorzien. Parallel aan de bestaande fietsroute onder het station zal vanaf de centrum kant een fietspad worden gerealiseerd.

Eenmaal de fiets geparkeerd kan de fietsparkeerkelder op meerdere plekken worden verlaten. De uitgang van de bestaande fietsenkelder die direct onder het spoor uitkomt blijft gehandhaafd.

Identiteit

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 bijvoorbeeld een mediacafé, voor creatieve start ups en voor ontmoetingsplekken voor mediawerkers.

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 ook tussen de vier en de zes bouwlagen hoog.

Het gebouwdeel ten noorden van 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.

Referentiebeelden



Kunst en media als visitekaartje van Hilversum.



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

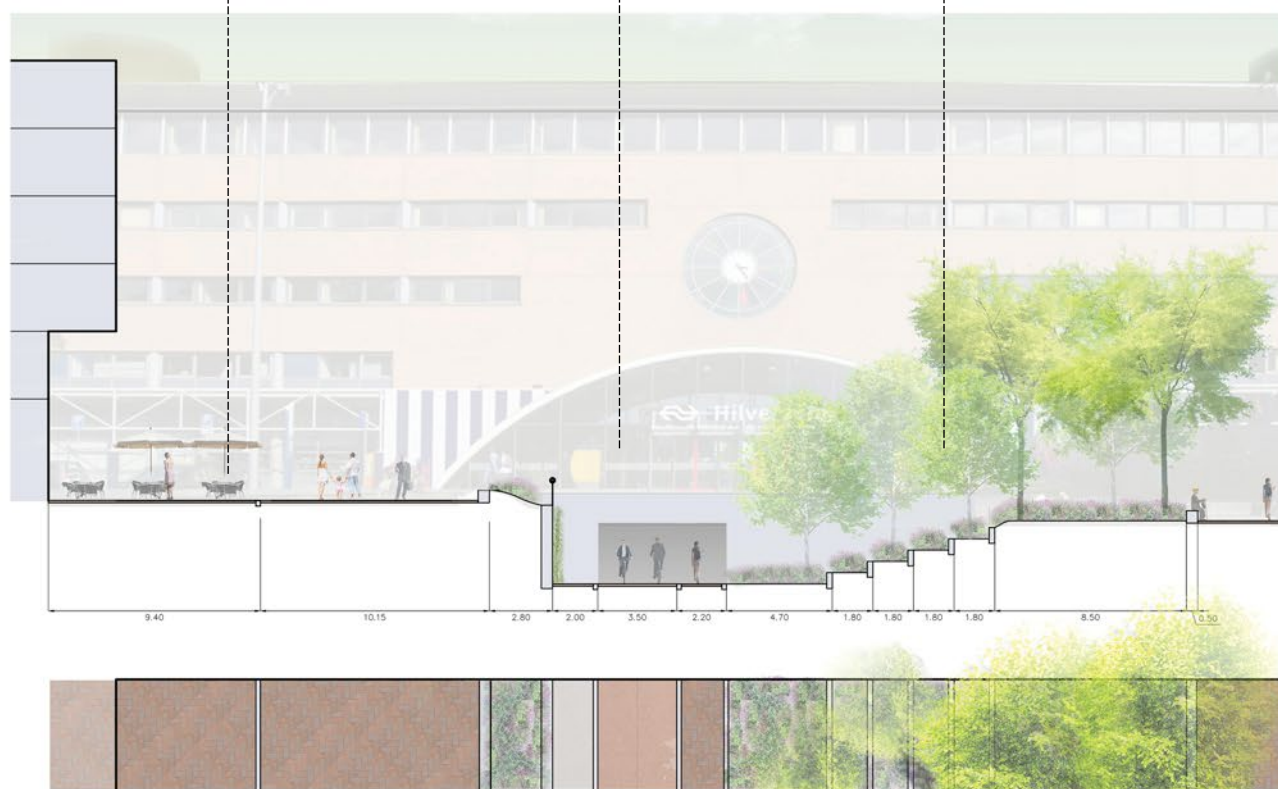


Informele overgang tussen openbaar en privaat.

Nieuwbouw met terrassen.

*Apart fietspad gekoppeld
aan entree fietsenstalling.*

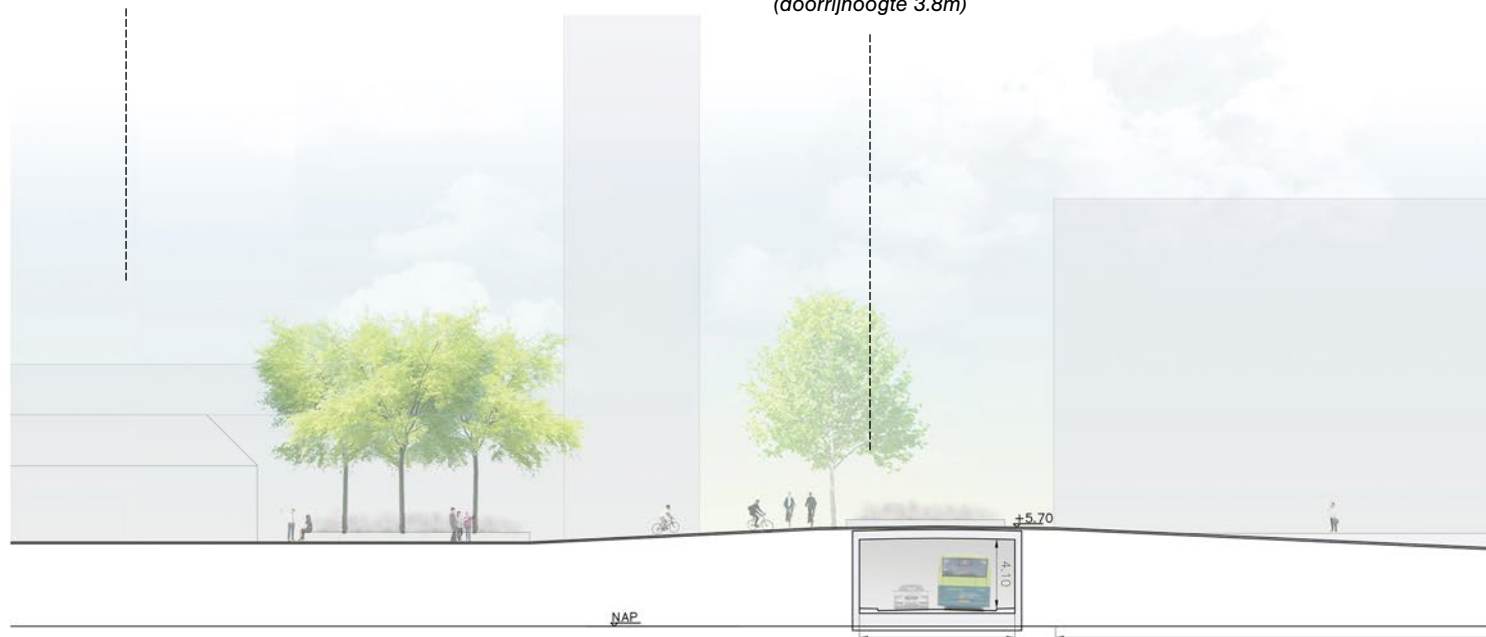
Groene getrapte taluds.



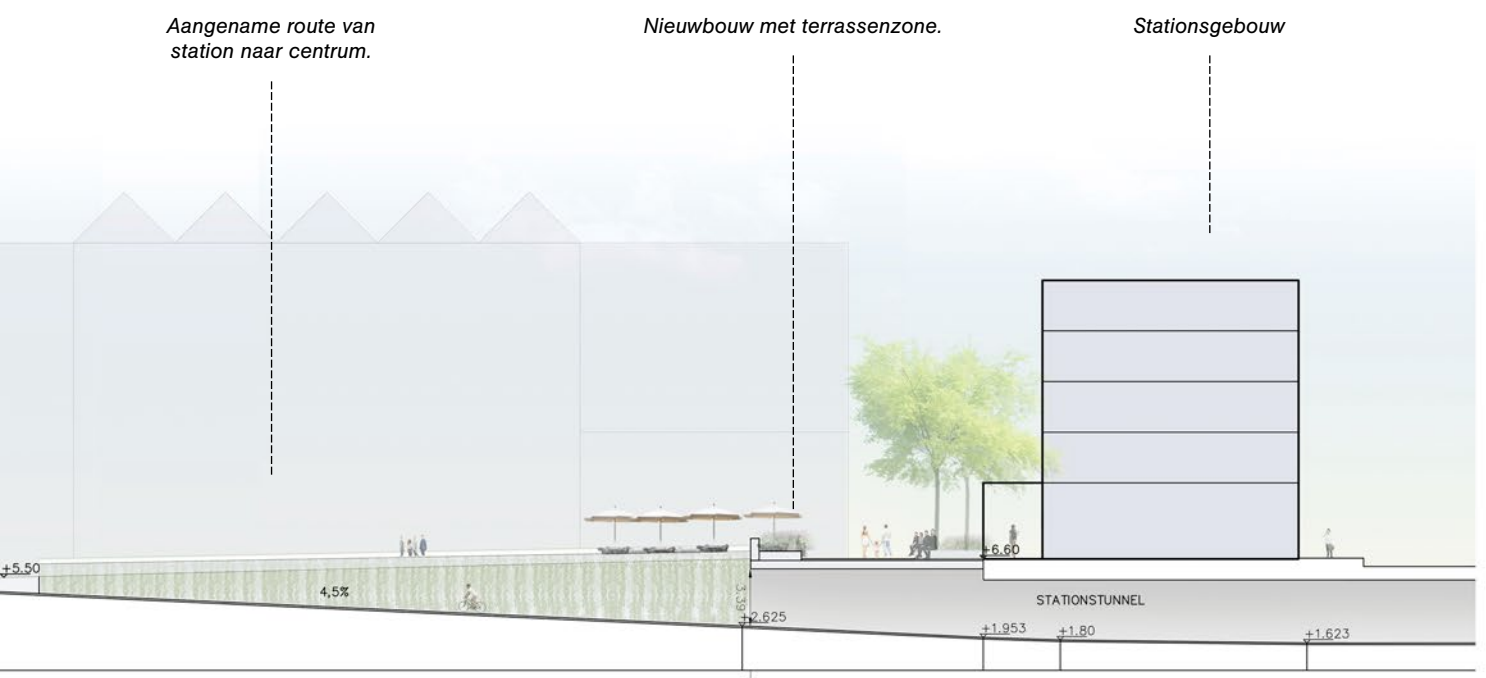
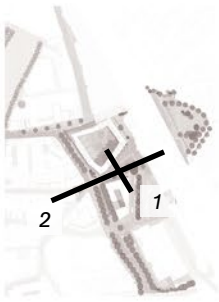
Principeprofiel 1 Stationsplein.

Leeuwenstraat

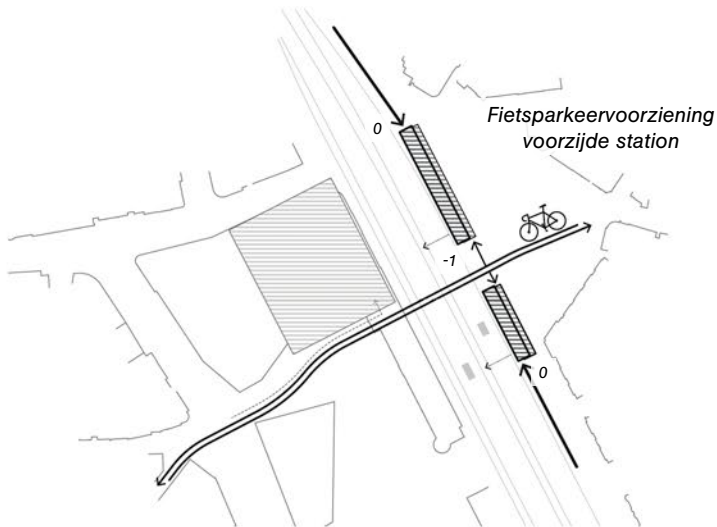
*Verdiepte Schapenkamp
(doorrijhoogte 3.8m)*



Principeprofiel 2 station - Leeuwenstraat.



2.2 Oosterspoorplein



Aansluiting fietsparkeervoorziening op fietsnetwerk.

De fietsparkeervoorzieningen op het Oosterspoorplein zijn aan weerszijde van de fietsroute onder het station door gelegen. Beide voorzieningen zijn twee lagen hoog.

De bovenste lagen zijn via het maaiveld op straatniveau bereikbaar, de onderste via het verdiepte plein. De onderste en bovenste lagen zijn tevens intern met elkaar verbonden.



Ontwerp Oosterspoorplein.



Het Oosterspoorplein wordt een plein voor Oost. Het getrapte plein heeft een groenere uitstraling en kan bovendien gebruikt worden voor kleinschalige evenementen voor de wijk. Eventueel is er ook plek voor een kleinschalige kiosk op het plein.

Routes

De routes voor fietsers en voetgangers zijn duidelijker gedefinieerd waardoor het plein gebruiksvriendelijker wordt. De ingang van de fietstunnel blijft vanaf het hele plein goed zichtbaar.

De fietsparkeervoorziening

Een transparante wand voor de fietsparkeervoorziening zorgt ervoor dat de fietsen grotendeels uit het zicht gesteld staan. Anderzijds verschaft de transparante wand de gebruiker altijd zicht op het plein. De afwisseling van enkellaags en dubbellaags parkeren draagt hieraan bij. Doordat de voorziening een beperkte hoogte heeft houdt de treinreiziger vanaf de perrons zicht op het Oosterspoorplein. Aan de oostzijde van het station zullen 1.800 van de in totaal 7.000 fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Deze onbewaakte, openbare stalling zal ingangen hebben gekoppeld aan de hoofdroute over het plein, aan de noordzijde en de zuidzijde.

Referentiebeelden



Het Oosterspoorplein wordt ingericht met groene taluds.



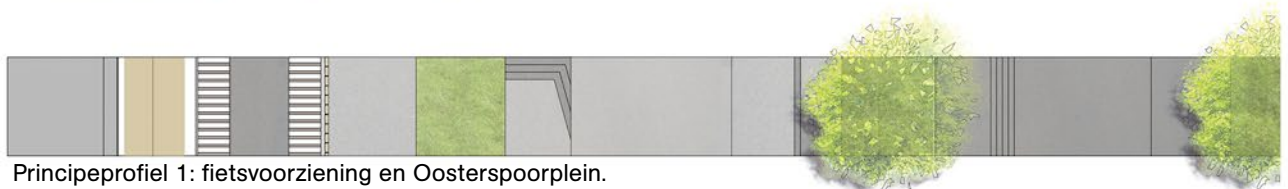
De pleinruimte wordt gebruikt door de buurtbewoners



Kiosk kan zorgen voor levendigheid.



Principeprofiel 2: op het stationsgebouw en de fietsparkeervoorziening.



Principeprofiel 1: fietsvoorziening en Oosterspoorplein.

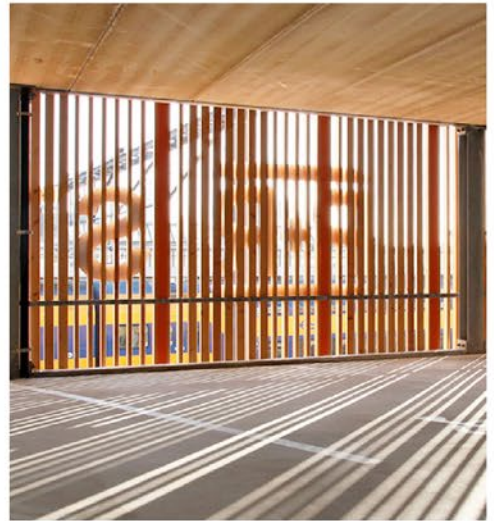




Overzicht (A) op het Oosterspoorplein
gezien vanaf spoorkant



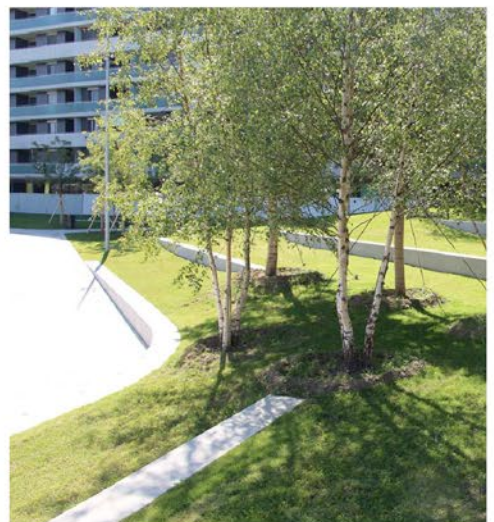
Referentiebeelden



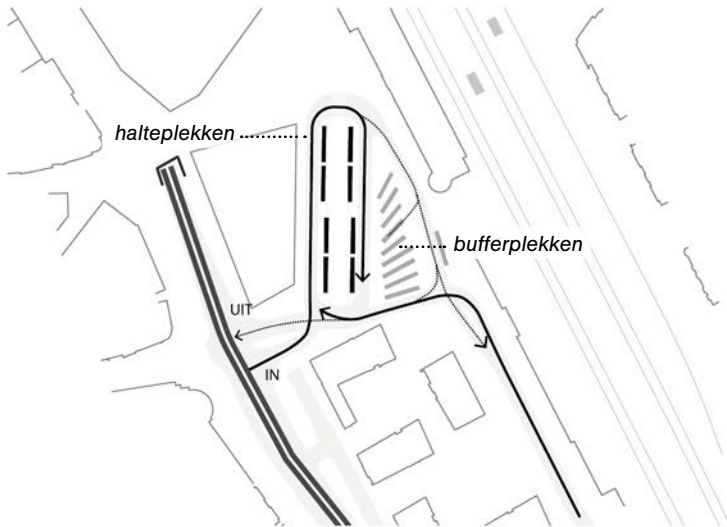
Transparantheid van de facade voor de fietsenstalling zorgt voor veiligheid.



Patroon als architectonisch detail



2.3 Het busplein



Stroomschema busplein.



Ontwerp busplein.



Aan de zuidzijde van het Stationsplein is ruimte gereserveerd voor bussen. Goed zichtbaar vanaf de stationsentree, het Stationsplein en logisch gekoppeld aan routes van en naar het centrum.

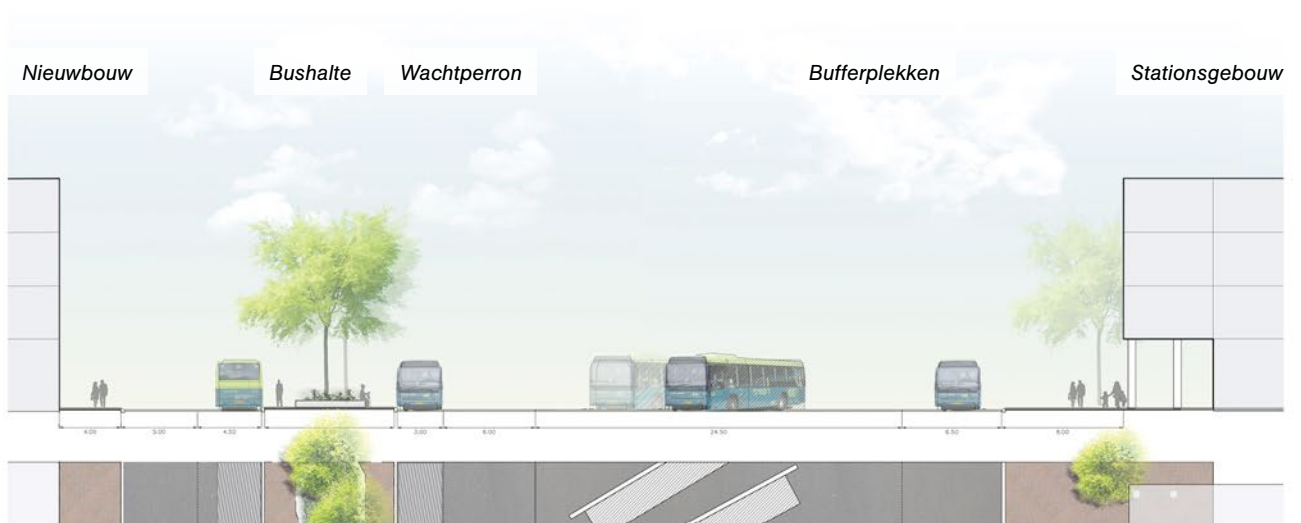
Functioneel en groen

Waar de taxistandplaats en het busstation nu een prominente plek in de openbare ruimte hebben, wordt de aanwezigheid van beide 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 zal bovenal functioneel zijn, maar door veel groen en zitmogelijkheden is het ook een aangename verblijfsplek. In totaal worden een achttal reguliere halteplekken rond een eilandperron gerealiseerd en daarnaast een tiental bufferplekken. Ten behoeve van NS bussen bij calamiteiten zijn twee van de halteplekken / bufferplekken gereserveerd.

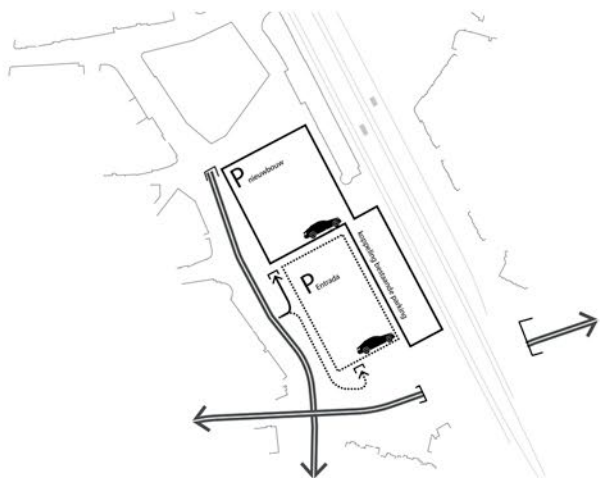


Zicht op het busplein en de fietstunnel.



Principeprofiel busplein.

2.4 Schapenkamp



Stroomschema Schapenkamp



Ontwerp Schapenkamp.

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

Overkluizing Schapenkamp

De nieuwbouw wordt ter hoogte van het Stationsplein over de Schapenkamp heen gebouwd. Hierdoor ontstaan intieme straten en een groen binnenterrein om aan te wonen. In een verdere planfase zal de loop van de verdiepte tunnel alsmede de aansluiting ter hoogte van de Koninginneweg nader worden onderzocht.

Tunnelbakken

Om een prettige voetgangerszone op maaiveldniveau te realiseren, zullen de tunnelbakken zo smal als mogelijk worden gemaakt. Bijkomend voordeel is dat geluid vanuit de tunnel wordt geminimaliseerd. Op maaiveldniveau vormen verhoogde groenvakken de overgang tussen voetpad en de verdiepte wegen.

Parkeergarage en verkeerssituatie Entrada

Onder het nieuwbouwblok direct ten zuiden van de bestaande fietstunnel en het busplein zal een parkeergarage worden gerealiseerd. Via een parallel aan de Schapenkamp lopende ontsluiting zal de ondergrondse parkeervoorziening te bereiken zijn. Deze ontsluiting wordt gekoppeld aan de ontsluiting voor de parkeervoorziening van Entrada, waardoor deze direct te bereiken is via de centrumring.

Referentiebeelden



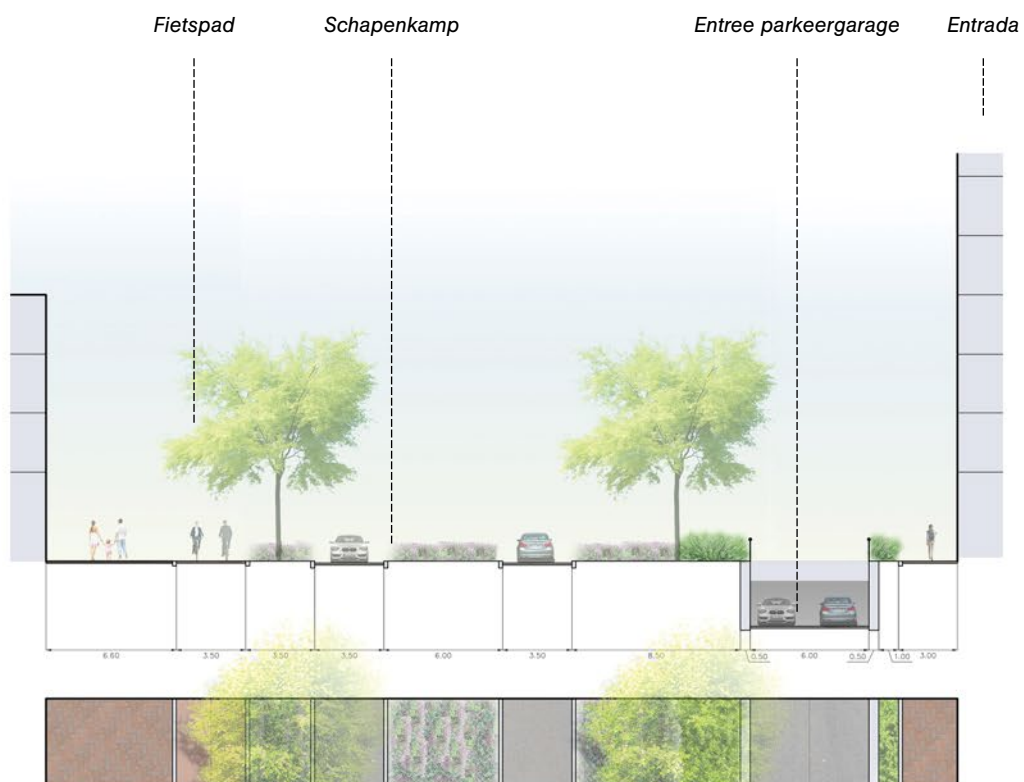
De Schapenkamp krijgt de allure van een boomrijke laan.



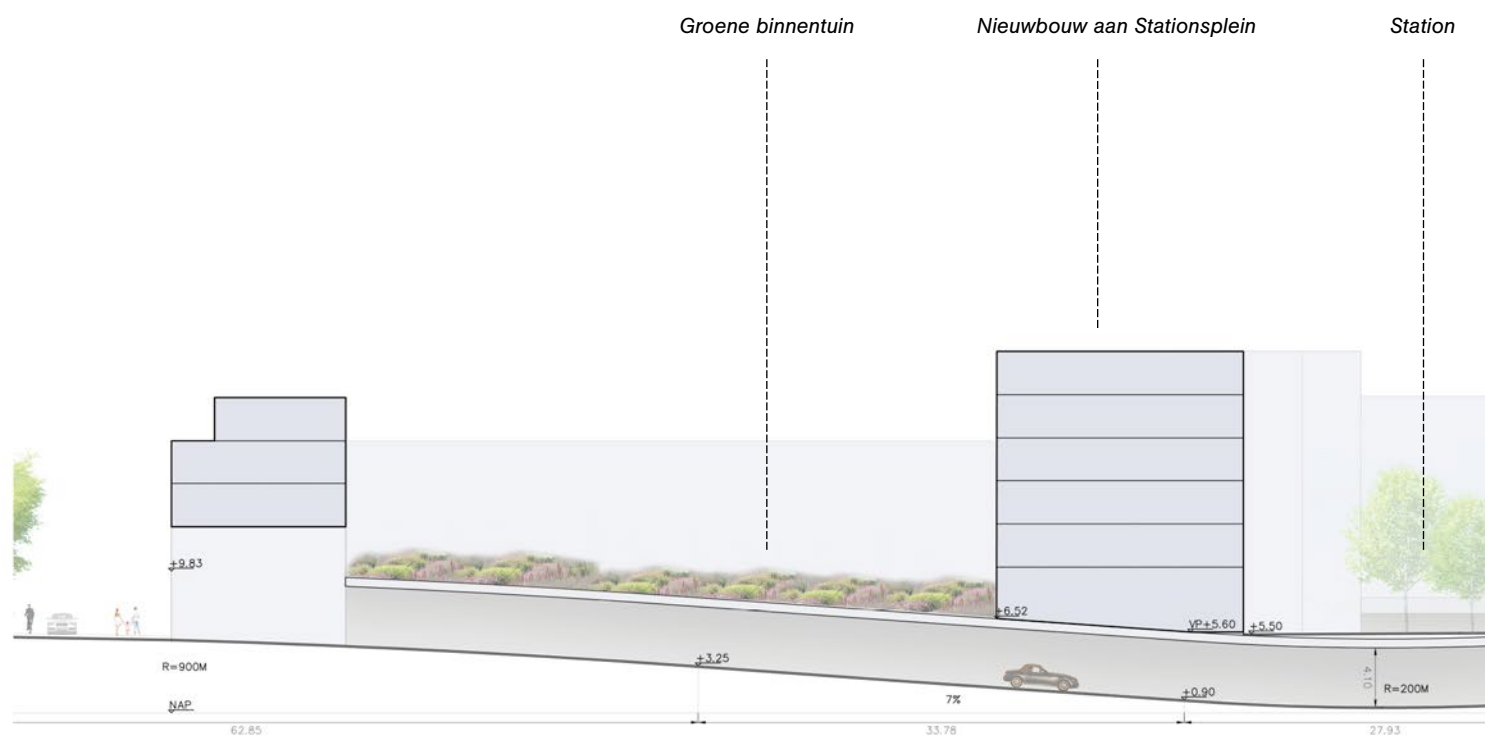
Groene wanden langs de verdiepte Schapenkamp.



Tunnelmonden zullen op maaiveld ingericht worden als groene verblijfsruimte.



Principeprofiel 1: Schapenkamp ter hoogte van Entrada.



Principeprofiel 2: verdiepte Schapenkamp.

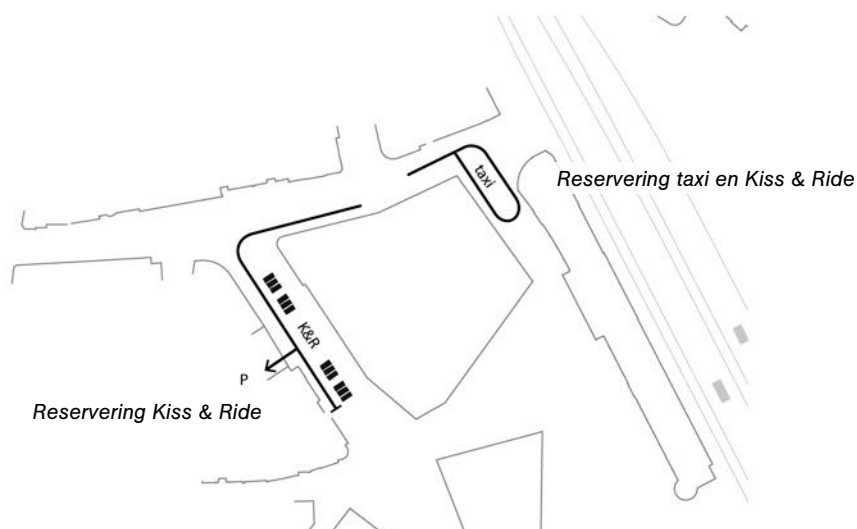


*Exacte locatie van de
tunnel zal in een latere
fase nader bepaald
worden*

Groene tunnelmonden



2.5 Stationsstraat, taxi en Kiss&Ride



Ontwerp Stationsstraat.



De Stationsstraat wordt ingericht als rode loper van het station richting het Marktpluin. Door de omlegging van de centrumring wordt de het profiel autoluw en is er volop ruimte voor groen, fietsers en voetgangers.

Verkeersstructuur

Richting het Marktpluin wordt de Stationsstraat afgesloten voor doorgaand verkeer. Een verzinkbare paal zorgt ervoor dat de commerciële functies wel bereikbaar zijn voor laden en lossen.

Kiss & Ride

In het profiel tussen het nieuwbouwblok en de parkeergarage Markt is ruimte gereserveerd voor Kiss & Ride. De precieze locatie en inrichting van de Kiss & Ride zal in samenhang met de uitwerking van de verdiepte Schapenkamp worden uitgewerkt. Dit zelfde geldt voor de toegang van parkeergarage Markt.

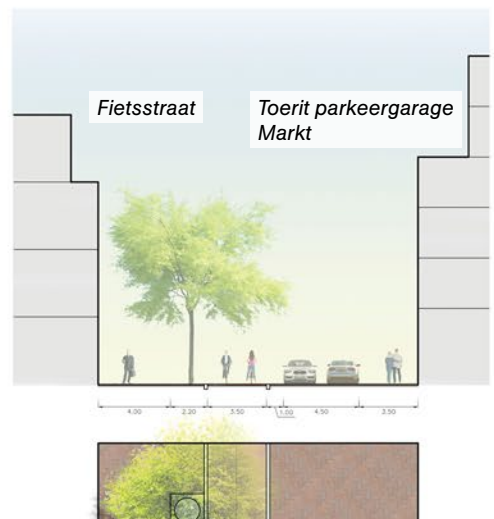
Referentiebeelden



Stationsstraat als rode loper naar bioscoop, markt en Foodhall Mout.



Fiets- en wandelroutes worden door groen begeleid.



Principeprofiel Stationsstraat.

3

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 aantrekkelijke functies.



Architectonische eenheden.

Diversiteit

- De relatief kleine 'architectonische eenheden' binnen de blokken maken dat het gevelbeeld divers wordt. Binnen de architectonische eenheden is de architectuur in samenhang.
- Tussen aangrenzende architectonische eenheden is een hoogteverschil van ten minste twee meter.

Plint

- De plint ligt niet in hetzelfde vlak als de gevel. De plint is meestal terugliggend en treedt alleen voor het gevelvlak als daar in openbare ruimte, in loopstromen, of in functie (entree, etalage) een aanleiding toe is.
- Plint kan de samenhang tussen de architectonische eenheden vormen.
- De plint is overwegend één bouwlaag van ca 4 meter hoog. Een tweede laag alleen als deze een zichtbare, publieke functie heeft (hotellobby, entresol, entree appartementengebouw).
- De plint past zich aan aan de functie. Plinten van winkels en horeca zijn hoog en transparant. De plint van appartementengebouwen of woningen zijn ook hoog om een hoogteverschil te maken tussen maaiveld en begane grondvloer.
- De plint past zich aan aan het karakter van de openbare ruimte. Bij veelgebruikte openbare ruimte (routes naar Leeuwenstraat en Stationstraat) is de plint transparant en terugliggend. Bij woningen is een bufferzone (haag, hek, stoepje, trap) opgenomen bij de plint.

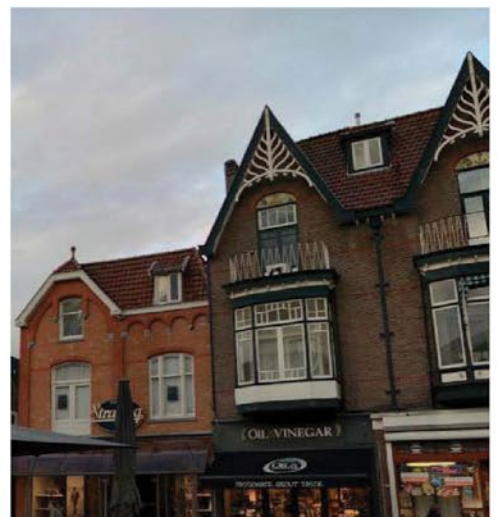
Referentiebeelden



De verschillende architectonische eenheden zorgen voor een divers gevelbeeld.



Bij woningen is een bufferzone (haag, hek, stoepje, trap) opgenomen bij de plint.



Hilversumse herkenbaarheid; dakvormen geïnspireerd op lokale context (foto Kerkstraat).

Straatgevels

- Blinde gevels worden tot een minimum beperkt.
- Gevels zijn rechte of licht gebogen vlakken, die volgen uit de rooi- en zichtlijnen van het stedelijk weefsel.
- Gevels hebben een duidelijke bovenbeëindiging, in de vorm van een kap, setback, daklijst. De bovenbeëindiging verschilt per architectonische eenheid en er kunnen niet twee vergelijkbare dakvormen aan elkaar grenzen.
- Gevels zijn overwegend verticaal geleed. Gevelopeningen zijn groot en vrij geplaatst in het gevelvlak. Door wisselend afmeting en plaatsing wordt strikte repetitie vermeden.
- De gevel heeft reliëf, bijvoorbeeld door duidelijk zichtbare neggekanten, -kozijnen, -lijsten of -kaders bij de gevelopeningen.
- Buitenruimten en toevoegingen zoals erkers, loggia's, balkons maken nadrukkelijk deel uit van het ontwerp van de gevel.

Referentiebeelden



Gevels geven geleiding aan het stedenbouwkundig weefsel.



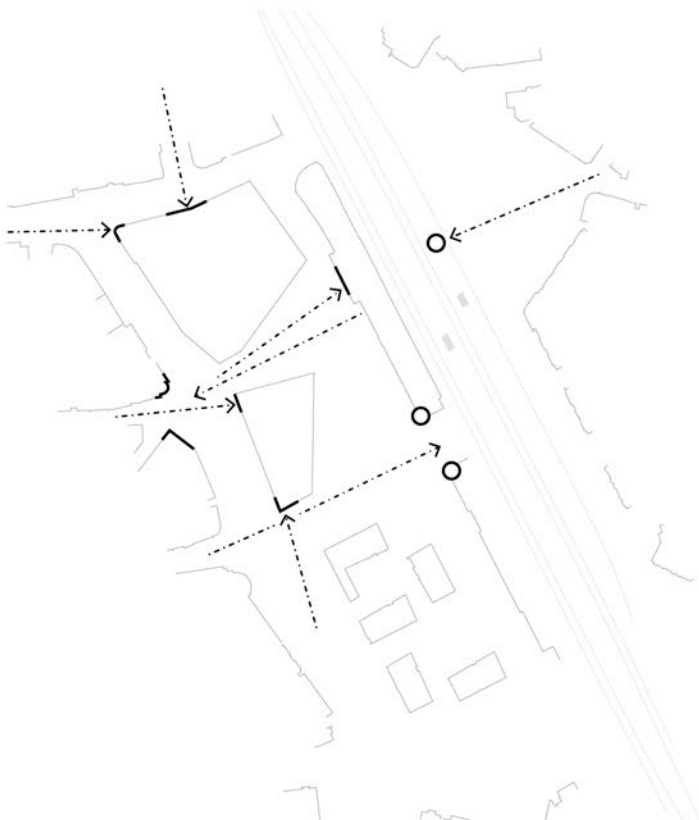
De woningen in het noordblok zijn georiënteerd op het groene binnenhof.



Balkons, erkers en loggia's vergroten de interactie tussen bebouwing en straat.

Herkenbaarheid: Hilversumse beeldtaal

- Als er stedenbouwkundig een aanleiding voor is (hoeken, kruisingen, beëindiging zichtlijn) dan wordt deze benadrukt met een accent. Dit kan in de vorm van een ornament, een verbijzonderde of afgeronde hoek. Een accent is geen extra bouwlaag (uitgezonderd het hoogte accent op het zuidelijke bouwblok).
- Als de gevel contact maakt met het maaiveld, gebeurt dit in de vorm van kolommen, lijst of entree.
- Gevels zijn bij voorkeur in traditionele materialen, zoals baksteen, in warme aardeachtige kleuren.



Stedenbouwkundige accenten als beëindiging van zichtlijnen.



Hilversumse herkenbaarheid; afgeronde hoek om stromen te begeleiden (foto 's Gravelandseweg).



Hilversumse herkenbaarheid; accenten op hoeken en als beëindiging van zichtlijnen (foto Kerkstraat).



Hilversumse herkenbaarheid; gebogen gevels en baksteen als hoofdmateriaal (foto Kerkstraat).

Postbus 1102
NL-9701 BC Groningen
Hoge der A 11
NL-9712 AC Groningen
T +31 50 313 40 05
info@dezwarthond.nl
www.dezwarthond.nl

Postbus 25160
NL-3001 HD Rotterdam
Aert van Nesstraat 45
NL-3012 CA Rotterdam
T +31 10 240 90 30
info@dezwarthond.nl
www.dezwarthond.nl

Unter Taschenmacher 2
DE-50667 Keulen
T +49 221 168044 0
F +49 221 168044 11
info@dezwarthond.de
www.dezwarthond.de

© 2017

De Zwarte Hond bv
OKRA Landschapsarchitecten