

An aerial photograph of the Hilversum station area in the Netherlands. The image shows a dense urban environment with various buildings, including residential houses and larger commercial or institutional structures. A prominent railway line with multiple tracks runs diagonally across the lower half of the image. Several buildings are highlighted with white outlines, indicating areas of interest or specific architectural features. The overall tone is muted, with a focus on the spatial layout and infrastructure.

Hilversum Stationsgebied

09.11.2017

Analyse De Meester variant

Stationsgebied Hilversum

DeZwarteHond.

OKRA

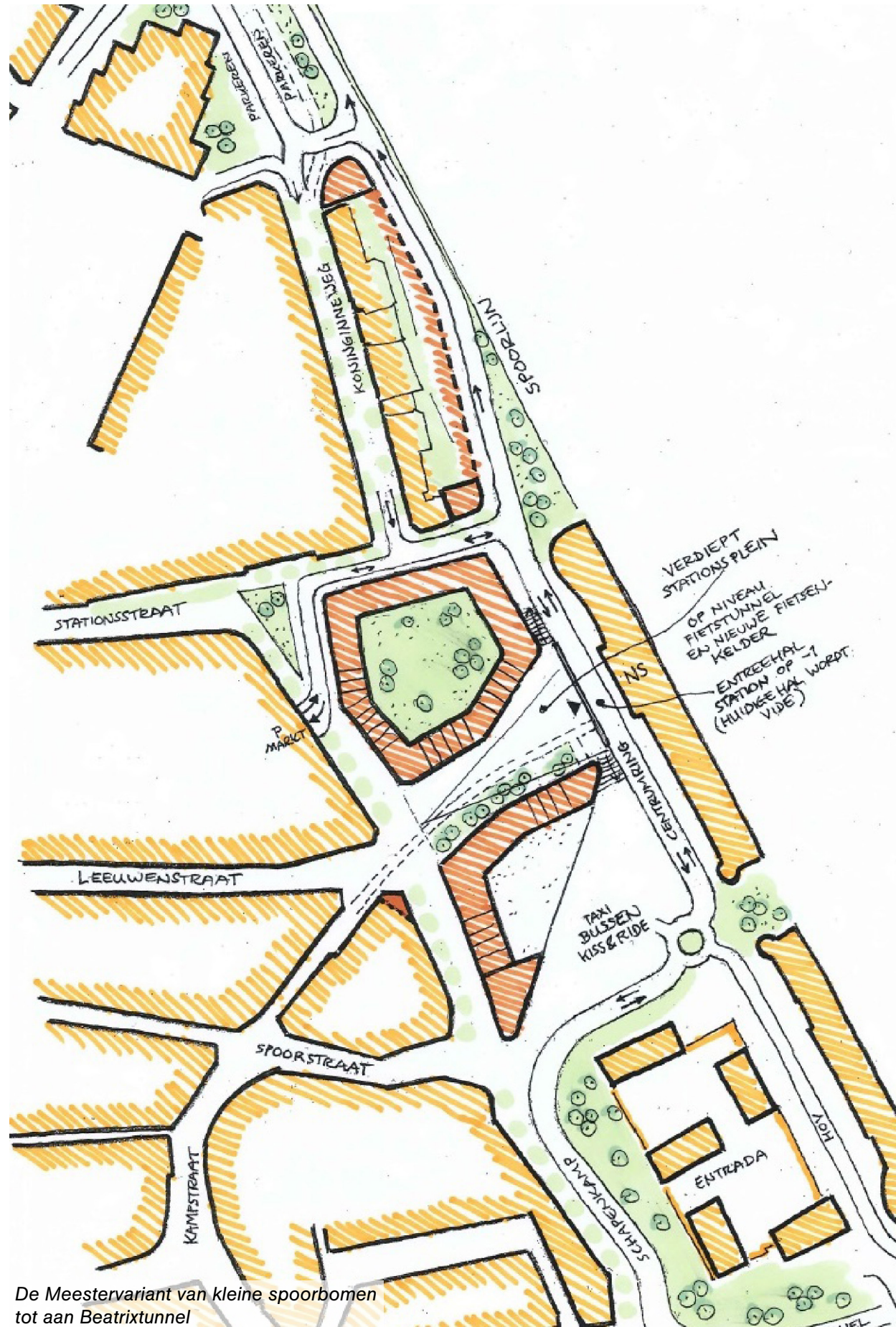
DeZwarteHond.

Het stationsgebied van Hilversum zal de komende jaren worden ontwikkeld. In de periode tot medio 2017 heeft De Zwarte Hond samen met OKRA Landschapsarchitecten en de Gemeente Hilversum gewerkt aan een stedenbouwkundig plan voor dit gebied. Als reactie op dit proces is er door een bewoner van de gemeente Hilversum een alternatief plan voorgesteld. In dit document wordt deze zogenoemde De Meester variant geanalyseerd op kwaliteit en ruimtelijke haalbaarheid.

Inhoudsopgave

1. De Meester variant
2. Gemaatvoerde uitwerking
3. Stroomschema
4. Bouwstenen
 - Bebouwing stationsgebied - noordblok en Stationsplein
 - Bebouwing stationsgebied - zuidblok
 - Bebouwing stationsgebied - stationsgebouw
 - Stationsgebouw
 - Taxi, bus en kiss and ride
 - Ondergrondse fietsenstalling
5. Vergelijking De Meester Variant en stedenbouwkundig plan
6. Conclusies en aanbevelingen

1. De Meestervariant

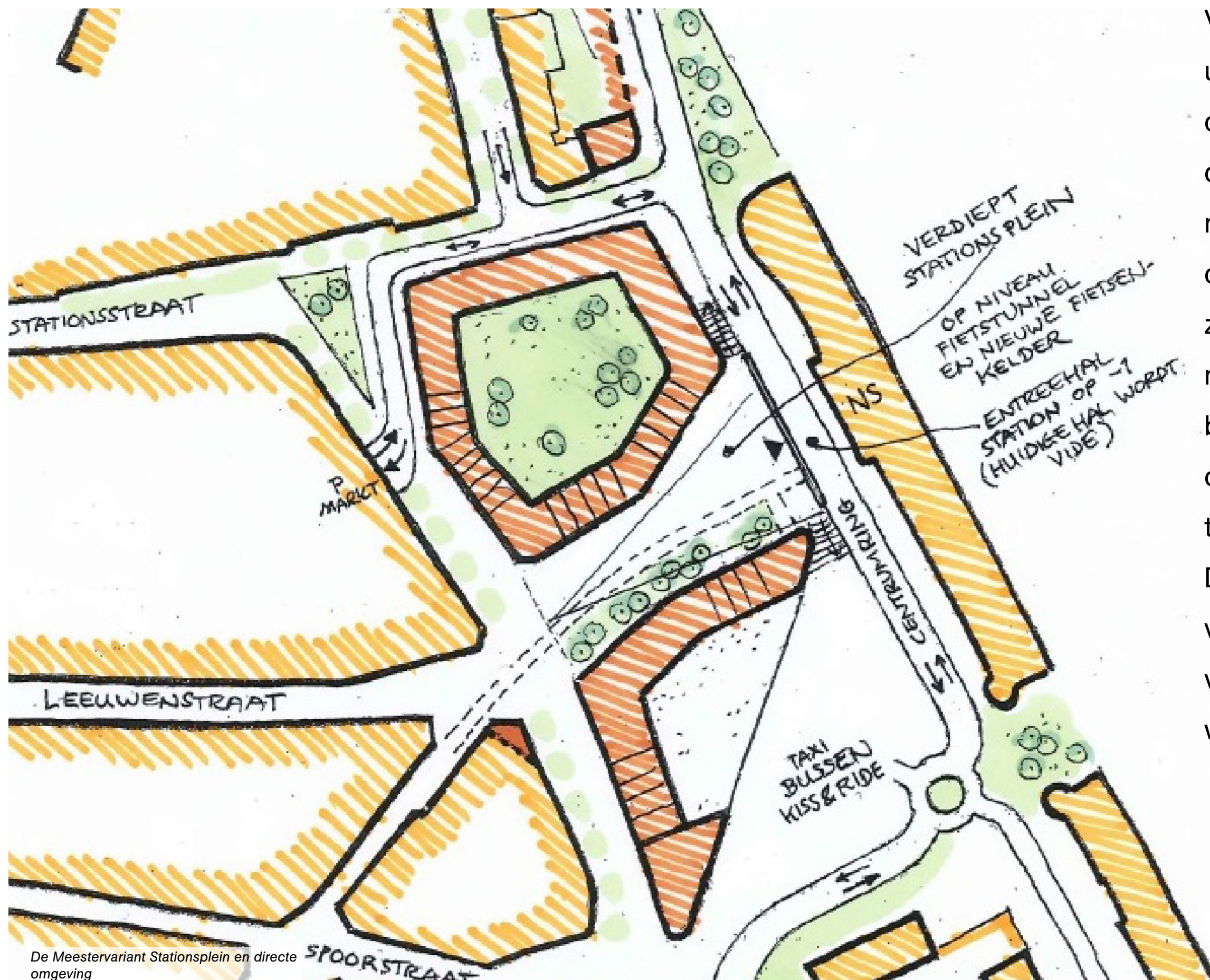


De Meestervariant van kleine spoorbomen tot aan Beatrixtunnel

Op nevenstaande afbeelding is een weergave van het principe van De Meester weergegeven. Er wordt uitgegaan van een verdiept Stationsplein met de centrumring op maaiveldniveau direct voor het stationsgebouw langs.

Hierdoor kan de reiziger veilig en ongehinderd vanuit de stationshal op -1 onder de Schapenkamp door naar het centrum wandelen.

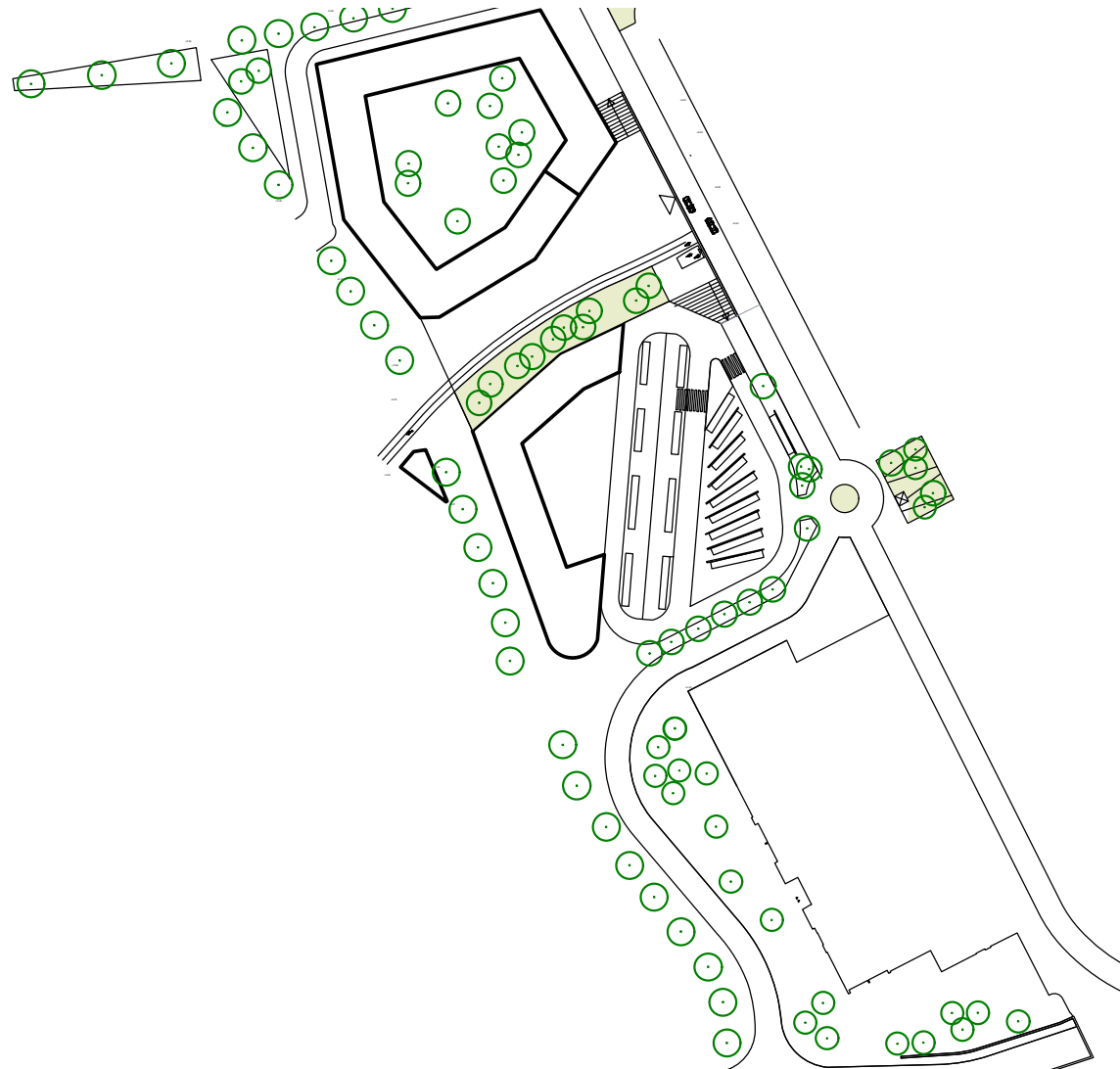
In deze schets is rekening gehouden met de opbouw van het plan uit april 2017 voor wat betreft bijvoorbeeld de vorm van de bouwblokken en de positie van het busstation. Dit maakt het eenvoudiger om het idee van De Meester te vergelijken met het plan van DZH / OKRA uit april 2017.



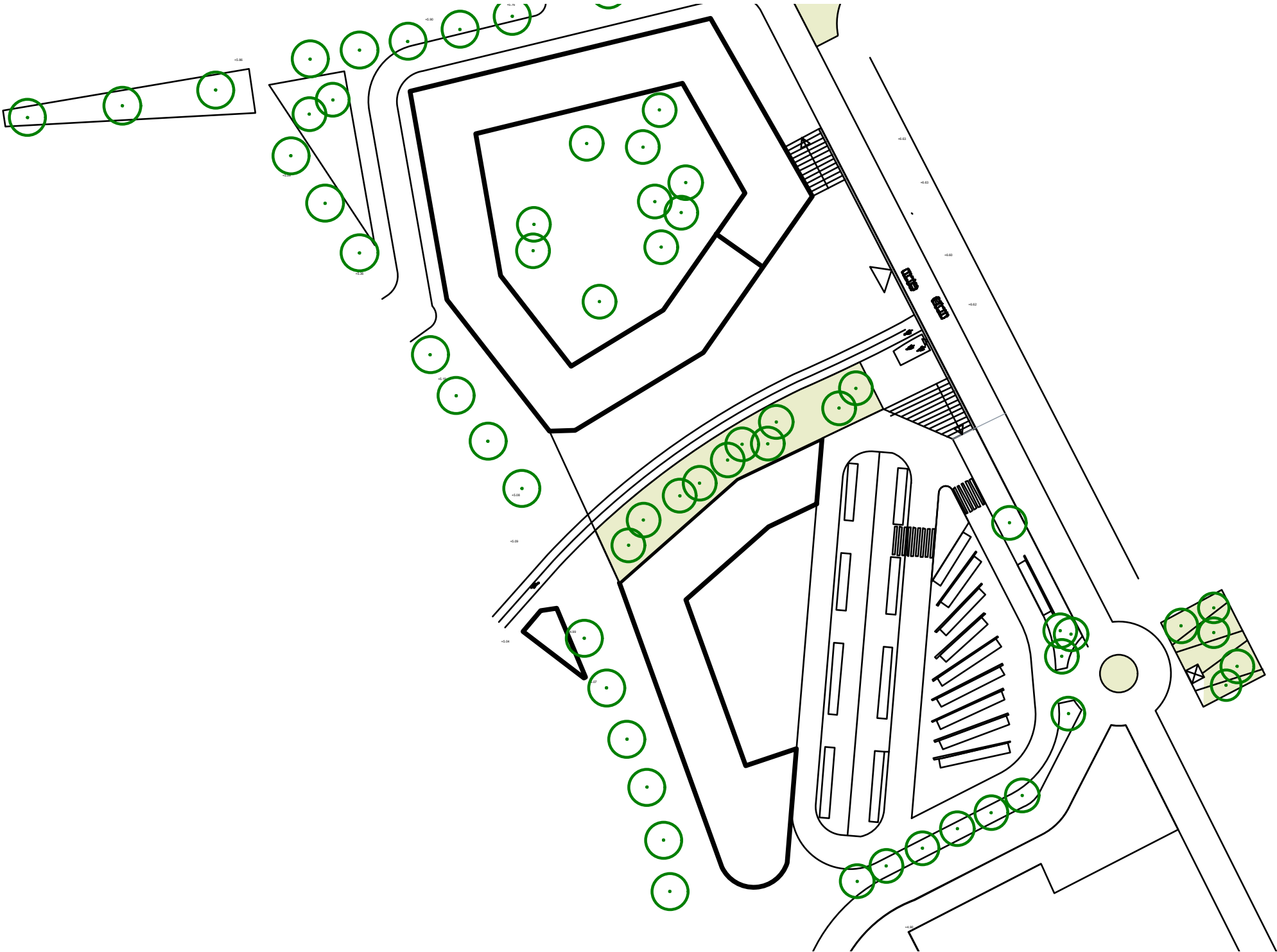
De Meestervariant Stationsplein en directe omgeving

Voor de analyse is deze uitsnede gebruikt. Het idee dat geschetst wordt voor de Koninginneweg is verder meegenomen in het traject dat de gemeente rond de zomer 2017 heeft opgezet met een klankbordgroep van belanghebbenden, om tot een oplossing voor dat gebied te komen. Op het idee van De Meester kunnen namelijk verschillende oplossingen voor de Koninginneweg worden aangesloten.

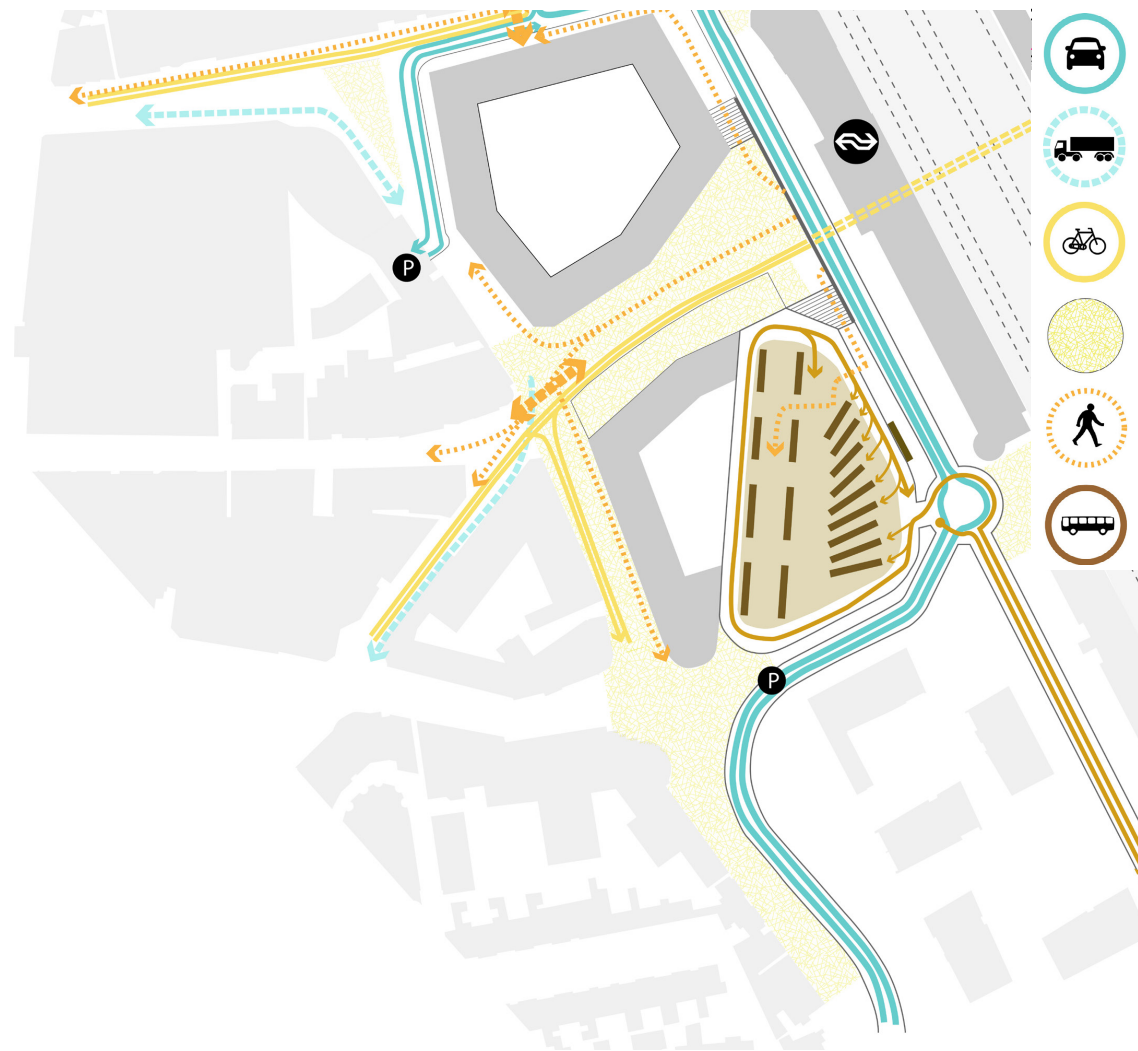
2. Gemaatvoerde uitwerking



Hierbij is de schets verwerkt en daarnaast is invulling gegeven aan het busstation ten zuiden van het Stationsplein. Er zijn vanaf mei 2017 diverse gesprekken met stakeholders gevoerd en uit de gesprekken met o.a. de Provincie en Connexxion is deze inrichting van het busstation zelf naar voren gekomen. De aantakking van het idee van De Meester op de Schapenkamp is de meest logische wijze ingetekend door OKRA/ DZH.

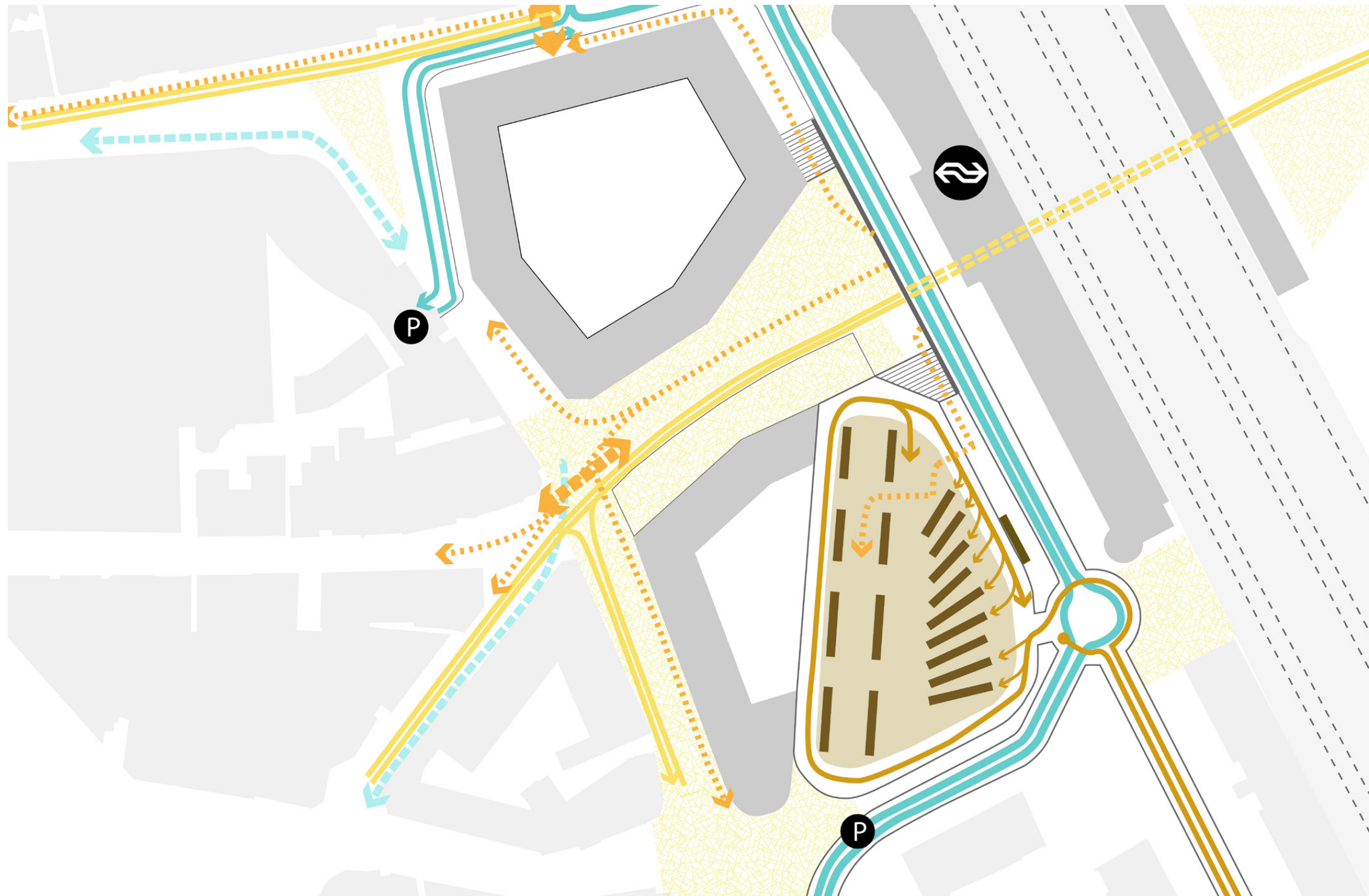


3. Stroonschema



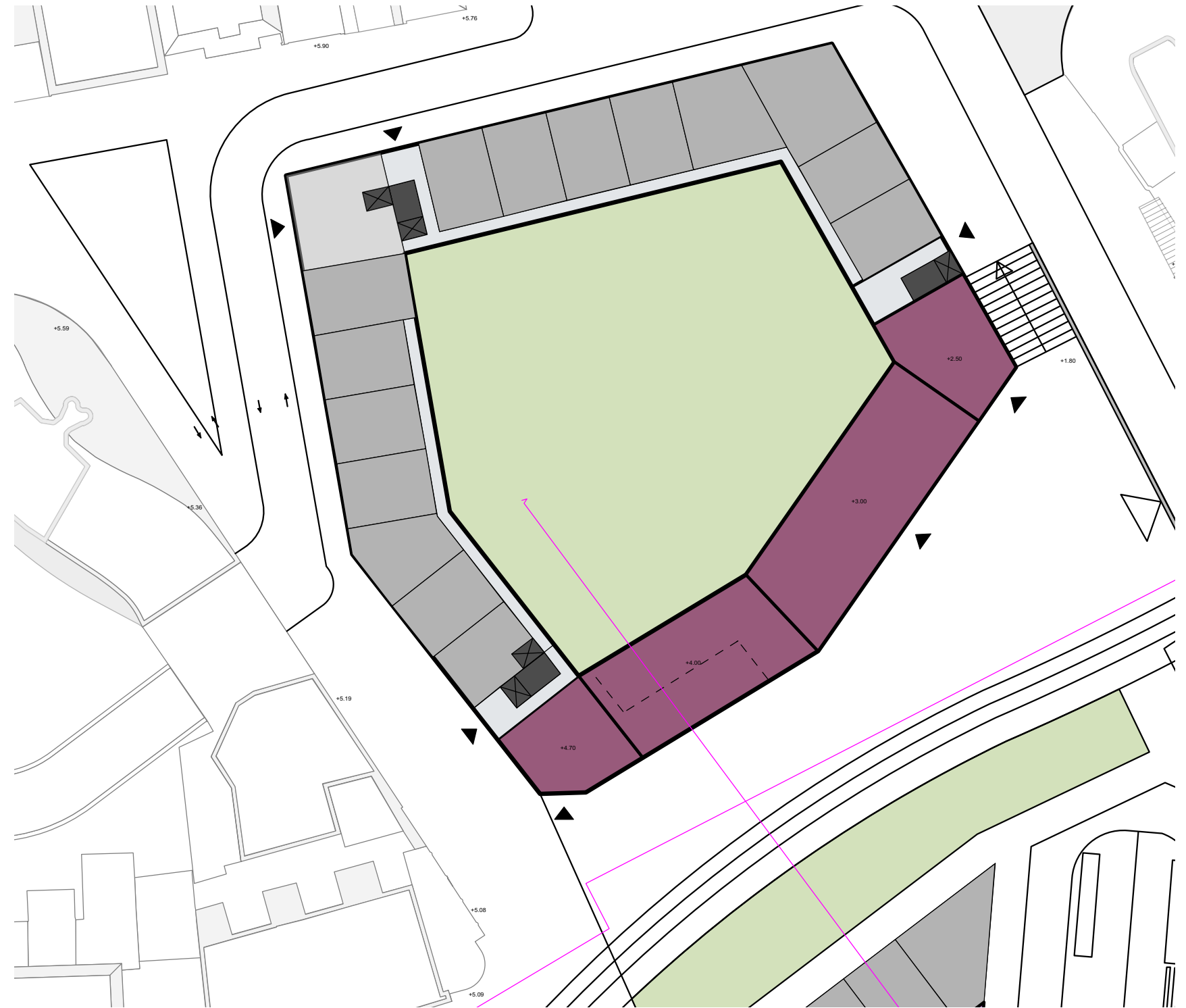
Via de verdiepte stationshal, welke aansluit op de bestaande stationstunnel, ontstaat een routing voor voetgangers richting het centrum. De centrumring loopt op maaiveldniveau voor het stationsgebouw. Voetgangers en automobilisten kruisen elkaar dus ongelijkvloers.

De getekende rotonde zal in de praktijk niet goed werken. De stroom verkeer over de Schapenkamp is groter dan de stroom vanaf de rotonde en vanaf de HOV busbaan. Aangezien verkeer op de rotonde voorrang heeft, betekent dit onwenselijke vertraging voor de bussen. De Schapenkamp zal voor de stationshal waarschijnlijk een ventweg (of ruimte) voor bevoorrading nodig hebben. Dit betekent iets voor de veiligheid van het autoverkeer op de centrumring.

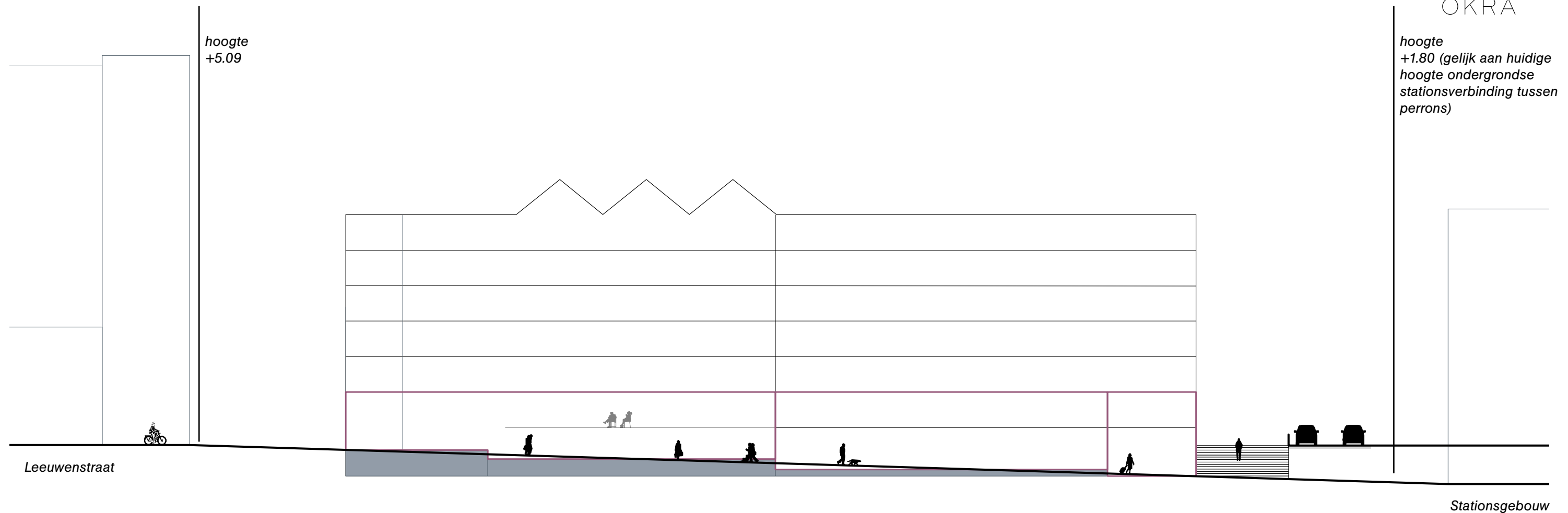


4. Bouwsteen - Bebouwing stationsgebied - noordblok en Stationsplein

In De Meester variant wordt gebruik gemaakt van de verdiepte stationshal. Treinreizigers die richting het centrum willen lopen, zullen in dat geval tot aan de Leeuwenstraat een hoogteverschil moeten overbruggen van circa 3,30m (dit betekent een hellingspercentage van ca 1,8% over een lengte van ruim 100m). Hierbij is uitgegaan dat vanuit de huidige ondergrondse stationsverbinding (hoogte +1.80m) een verbinding wordt gemaakt naar de Leeuwenstraat (hoogte +5.09m). Het vloerpeil van de huidige stationshal betreft +6.64m. Deze helling is vergelijkbaar met de huidige routing over het Oosterspoorplein.



Mogelijke ontwikkeling noordblok



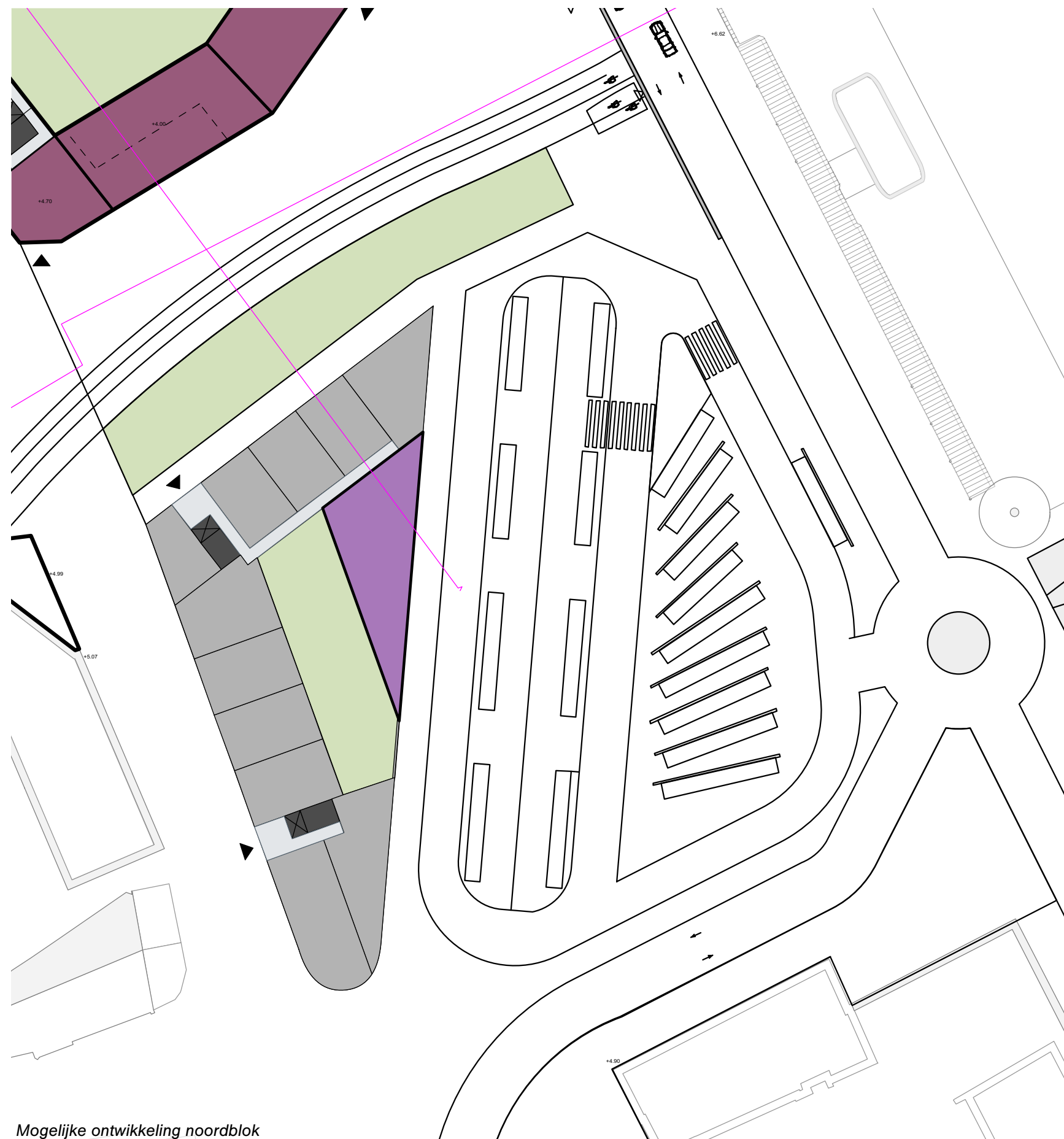
De ontwikkeling van het stationsgebied heeft als een van de belangrijkste doelen het bewerkstelligen van een betere aansluiting voor voetgangers van station op het centrum. Ondanks dat het hellingspercentage binnen het wettelijke maximum valt, is een dergelijke helling niet aangenaam voor voetgangers. Dit met name voor mensen die niet goed ter been zijn en mindervalide personen. Het hellende maaiveld heeft tot gevolg dat de bebouwing aan het Stationsplein minder flexibel is. Dit omdat de bebouwing zelf niet onder een helling kan liggen. In plaats van kleinere

ontwikkeleenheden kan de bebouwing aan het Stationsplein slechts in twee of drie eenheden worden verdeeld. Dit geeft een beperking voor de mogelijke functies in de bebouwing.

De Schapenkamp zal voor de stationshal waarschijnlijk een ventweg (of ruimte) voor bevoorrading nodig hebben. Daarmee ontstaat een behoorlijke maat voor de weg en een (visuele) barrière tussen station en centrum en pakt het plein kleiner uit dan in het plan van april 2017.

4. Bouwsteen - Bebouwing stationsgebied - zuidblok

Ter hoogte van het zuidblok heeft de ligging van de centrumring consequenties voor programmatische mogelijkheden van het bouwblok. Waar in het stedenbouwkundig plan van april 2017 uit werd gegaan van een verdiepte ligging van de centrumring, neemt in De Meester variant de centrumring ruimte in van de ontwikkelmogelijkheden van het zuidblok. De footprint wordt hierdoor verkleind. Aan de noord- en de westrand van het bouwblok is voldoende ruimte voor woningen (op afbeelding met grijs aangegeven). Echter aan de buszijde is onvoldoende ruimte voor functies (paars vlak). Dit betekent dat de zijde van de bussen grenst aan een achterkant situatie.



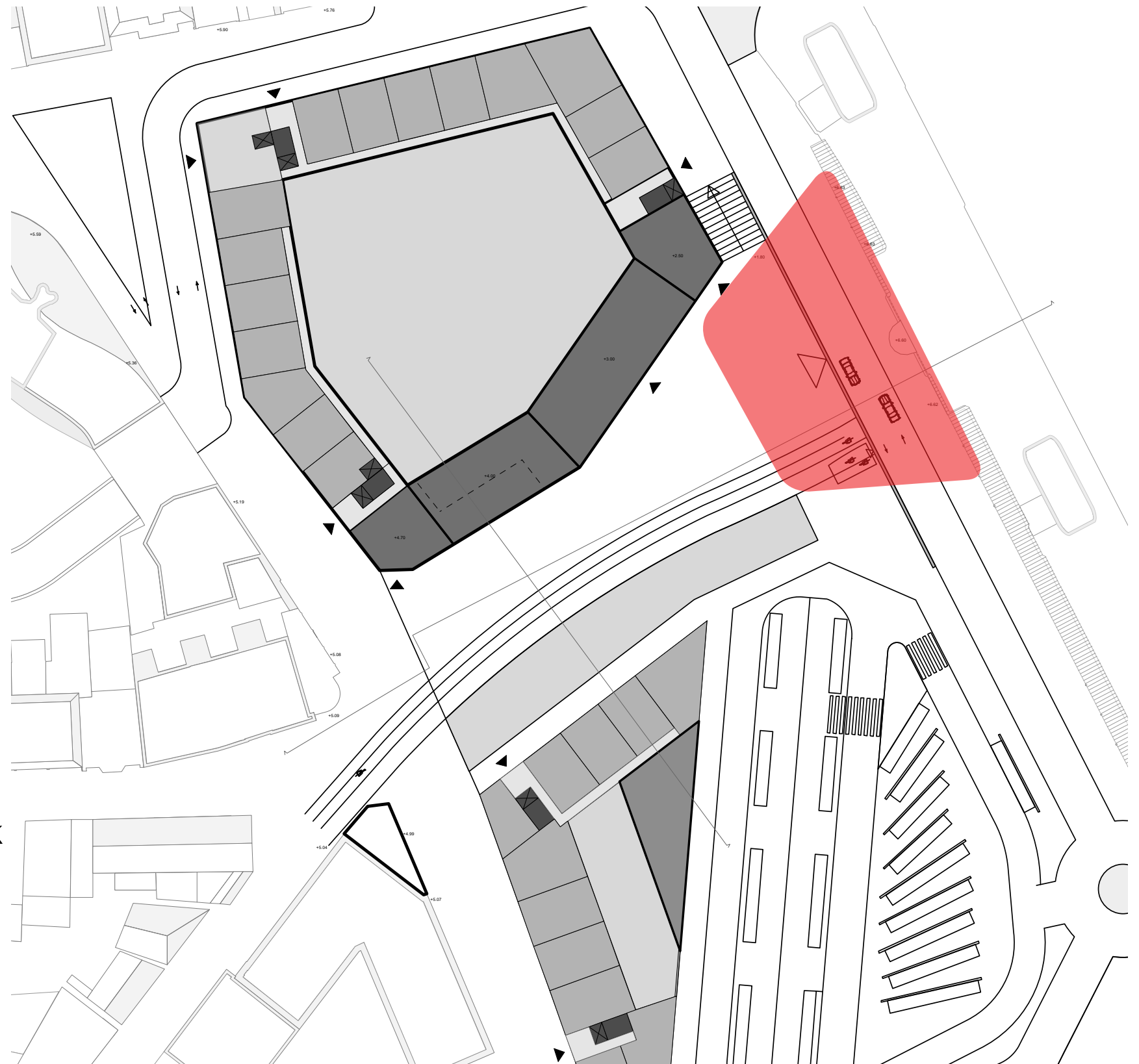
Mogelijke ontwikkeling noordblok

4. Bouwsteen - Bebouwing stationsgebied - stationsgebouw

In De Meester variant wordt gebruik gemaakt van de verdiepte stationshal. Dit heeft tot gevolg dat alle huidige functies in de stationshal zullen moeten verhuizen naar de ondergrondse verdieping waar ruimte zal moeten worden gerealiseerd. Voor een aanpassing aan het stationsgebouw is een fixe investering benodigd.

Naar alle waarschijnlijkheid passen de bestaande functies niet allemaal in de ondergrondse verdieping. In dat geval zal ruimte moeten worden gerserveerd buiten het stationsgebouw (zie met rood aangeduid zoekgebied op nevenstaande afbeelding). Dat betekent ook dat de hellingshoek op het plein groter (steiler) wordt en dat het plein zelf kleiner wordt.

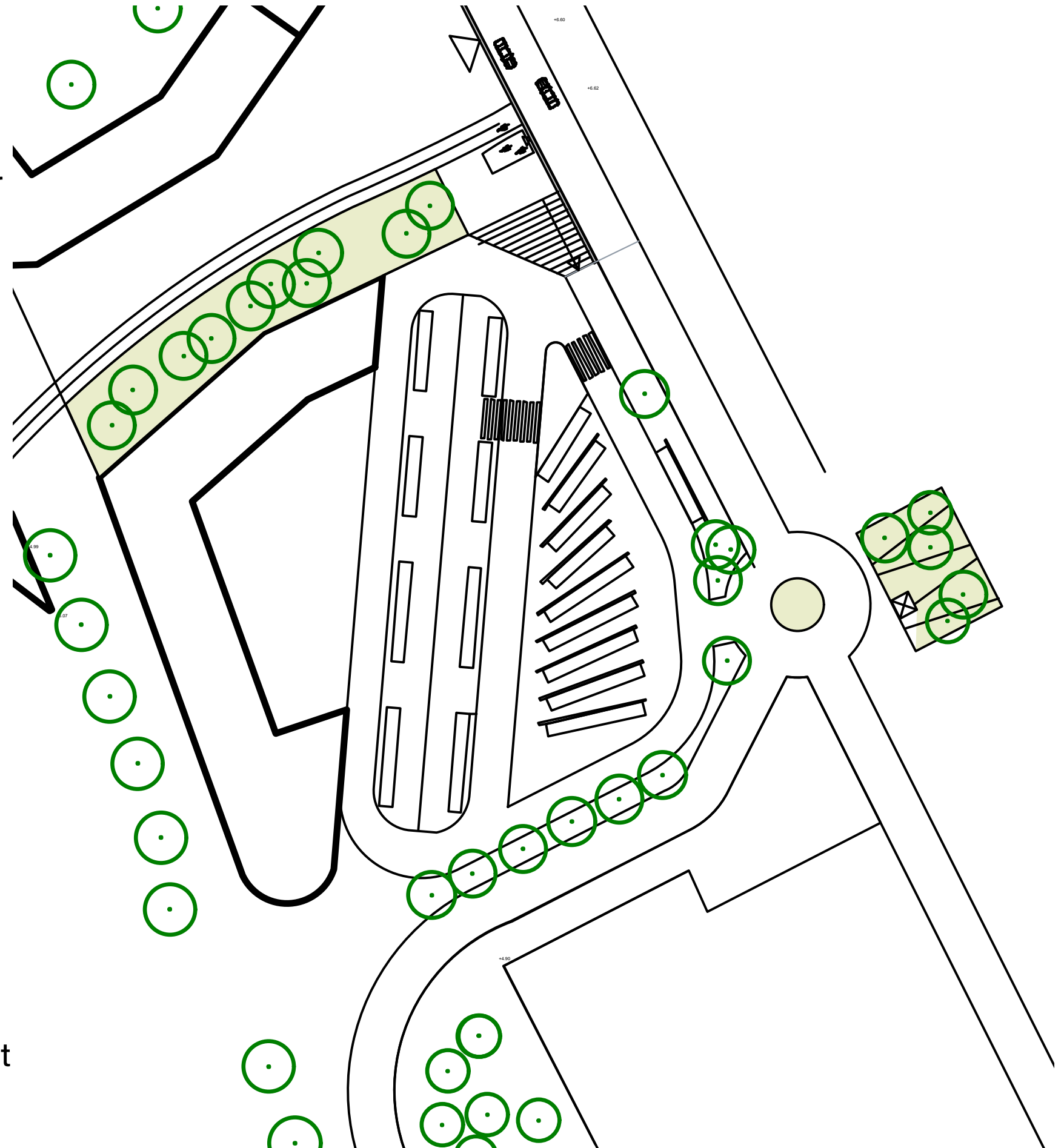
Een verdiepte stationshal wordt vanuit de spoorpartijen onwenselijk geacht.



4. Bouwsteen - Taxi, bus en Kiss & Ride

Een verdiepte stationshal heeft tot gevolg dat er geen logische route op zelfde niveau ligt tussen station en bus, met onduidelijkheid naar de reiziger tot gevolg. Het risico bestaat dat mensen de korte route kiezen door op maaiveld van het station naar het busstation over de Schapenkamp over te steken. Dit is potentieel gevaarlijk. Deze redenen maken De Meester variant onwenselijk vanuit o.a. de OV partijen.

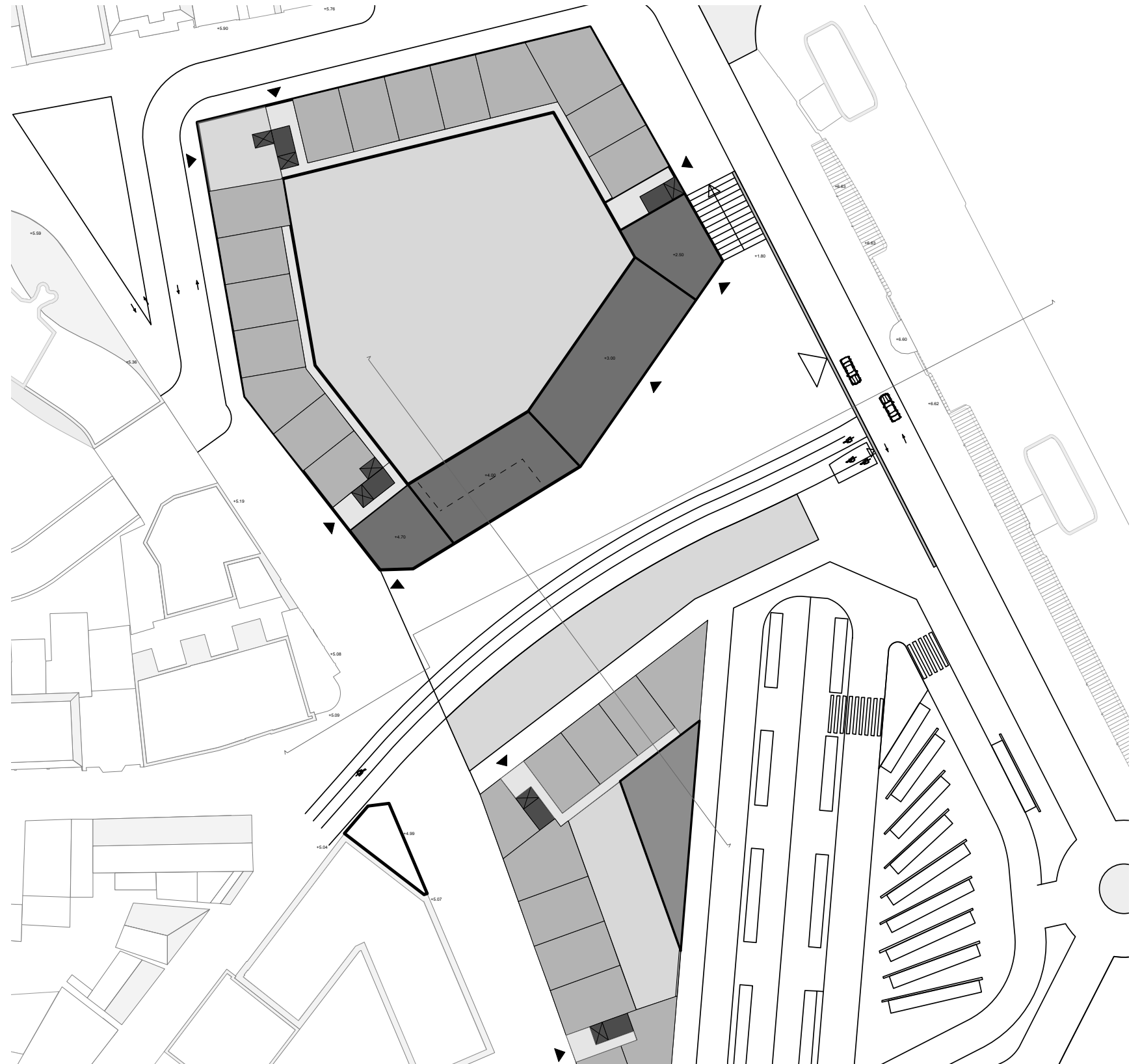
Vanuit de klanteisen die vanaf mei 2017 zijn opgehaald, is de wens neergelegd om het functies van het busstation en de Kiss & Ride/ taxi's niet te combineren vanuit het oogpunt van functionaliteit en veiligheid. Dit heeft tot gevolg dat niet alle functies meer op het busstation te vinden zijn. Kiss & ride en taxi's hebben krijgen een andere plek in het zicht van de stationshal. Dit is een wens die niet specifiek is voor De Meester, maar in alle gevallen geldt voor het ontwerp van een busstation.



Mogelijke uitwerking voorziening bus, taxi en Kiss & Ride

4. Bouwsteen - Ondergrondse fietsvoorziening

Vanuit de klanteis gesprekken is de wens neergelegd om één grote fietsenstalling te maken aan de noordzijde van de bestaande fietsentunnel. Een uitbreiding van de bestaande fietsenstalling. In de De Meester variant worden geen specifieke uitspraken gedaan over de ondergrondse fietsenkelder. In het geval de stationshal echter het plein ‘opkomt’, zal er aan deze zijde van het spoor minder ruimte beschikbaar blijven voor het realiseren van een grote fietsenkelder. In geval van een verdiepte ligging van de Schapenkamp, wordt de fietsenkelder aan de westzijde begrenst door de tunnelbak. Zo kan De Meester variant impact hebben op de capaciteit van de kelder.



5. Vergelijking De Meester variant en stedenbouwkundig plan



De Meester variant juli 2017

Kenmerken

- Centrumring op maaiveld
- Gebruik maken van de verdiepte stationshal
- Busstation gekoppeld aan nieuwe rotonde

Nader uit te werken: inrit tot garage, bevoorradings station, fietsparkeren.

Voordelen	Nadelen
• Geen tunnel in centrumring benodigd.	• Stationsgebouw zelf zal moeten worden aangepast. De vraag is of en hoe dit technisch mogelijk is. Daarmee zijn de kosten nog ongewis. De inschatting van spoorpartijen is dat deze kosten flink zullen oplopen. • Concept impliceert mogelijk dubbele entree (op 2 niveaus) tot station (niet wenselijk voor NS/ ProRail). Tevens mogelijk onvoldoende ruimte in verdiepte stationshal voor bestaande functies stationshal. • Hoogteverschil van 3,30m tussen stationshal en Leeuwenstraat zorgt voor onaangename route voetgangers. • Stationsplein is hellend vlak zelf; complexer om straatwand te maken, niet flexibel naar programmering/invulling/ontwerp. • Doorgaand verkeer op de centrumring en bestemmingsverkeer station (bus, taxi, drop-off) niet gescheiden. • Bushalte en stationshal niet op zelfde niveau, waardoor logische aansluiting ontbreekt. • Door het verplaatsen van de weg tussen het stationsgebouw en stationsplein gaat de belangrijkste relatie tussen de ruimtes verloren. Dit heeft gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit



Stedenbouwkundig plan april 2017

Kenmerken

- Verdiepte centrumring
- Gelijkvloerse verbinding stationsgebouw - Leeuwenstraat

nader uit te werken: Langs de Lijn en fietsparkeren.

Voordelen

- Aangename routing voor voetgangers vanaf station naar Leeuwenstraat
- Flexibele ontwikkelmogelijkheden nieuwbouw (maaiveld op één niveau)
- Station zelf hoeft geen aanpassing
- Verkeer centrumring en bestemmingsverkeer (bus, taxi en K&R) gescheiden

Nadelen

- tunnel in het centrum, zorgvuldige detaillering is nodig

6. Conclusie en aanbevelingen

Na analyse van De Meester variant wordt door De Zwarte Hond en OKRA geadviseerd deze niet verder uit te werken. Zowel ruimtelijk als functioneel brengt de Meester variant geen verbetering ten opzichte van het stedenbouwkundig plan uit april 2017. Onder meer een logische vervlechting met een aangename looproute tussen stationsgebied en centrum ontbreekt in De Meester variant. Daarnaast zijn met name de grote ingrepen die noodzakelijk zijn aan het bestaande stationsgebouw negatief. Tot slot wordt de functionaliteit, onder meer de connectie tussen busvervoer en stationsplein, van het stationsgebied niet verbeterd ten opzichte van het stedenbouwkundig plan uit april 2017.

Deze conclusie wordt gedeeld door verschillende professionele stakeholders zoals Connexxion, Bureau Spoorbouwmeester en de ARK.

Zo wordt vanuit Bureau Spoorbouwmeester gewezen op volgende punten met betrekking tot De Meester variant: *De veronderstelling dat alle stationsdomeinen, station- en voorpleinfuncties binnen de contouren van het gebouw kunnen worden gerealiseerd is niet reëel.*

De toegankelijkheid van het station moet aan de eisen van het ministerie van I&M (Europese norm) voldoen. Het stationsconcept van DMV stemt daarmee niet overeen en bovendien wordt de vervoersknoop, waarin de koppeling bus(HOV) - trein voorwaarde is, onlogisch en onoverzichtelijk.*

Vanuit ARK wordt over de Meester variant onder meer het volgende aangegeven:

Met name de bus en de taxi - verkeer dat altijd even op gang moet komen - wordt in DMV vermengd met verkeer op de centrumring. Daarvoor is de ruimte te krap en de confrontatie te gevaarlijk.

In het huidige beloop van de centrumring bevinden zich tal van doorbraken, slingers en bochten. Die structuur wordt als buitengewoon onduidelijk ervaren. In recente plannen wordt juist geprobeerd hierin verbetering te brengen. DMV voegt aan die onduidelijke structuur nieuwe elementen (bochten en rotondes) toe.

*In DZH** beleeft de passant vanuit het station al direct de levendigheid van de openbare ruimte, met terrassen aan de zonzijde van het Noordblok. Een dergelijke inrichting is bij een hellend maaiveld veel moeilijker te realiseren. Het welkomstgevoel vanuit de stationshal ontbreekt in DMV. Daar moet 3.30 m overbrugd worden. De ruimte tussen de (nieuwe) uitgang van het station en de Leeuwenstraat zal als doodsveld ervaren worden en de flexibiliteit van de inrichting van de openbare ruimte wordt beperkt. In DMV wordt vlak voor de ramen van het station het natuurlijke belevingsniveau van het station afgesneden door een verlegde stadsring.*

*De Meester variant

**Stedenbouwkundig plan De Zwarte Hond / OKRA

DeZwarteHond.

Stationsgebied Hilversum

OKRA

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**