

ADVIES VAN DE ARK

Reactie op het stedenbouwkundig plan Stationsgebied in diverse fasen 2017
Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK)

Reactie ARK definitieve voorstel, d.d. 1 december 2017

Deze reactie volgt nog na behandeling in de ARK commissie van 1 december aanstaande.

Bespreking ARK definitieve conceptvoorstel, d.d. 3 november 2017

Met de ARK is het definitieve conceptvoorstel besproken op vrijdag 3 november. In dit gesprek is vooral ingezoomd op het fietsparkeren en het Oosterspoorplein. Een advies van de ARK volgt begin december 2017.

Reactie ARK de meester variant, d.d. 25 september 2017

Advies 12 C van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) Hilversum, 25-09-2017

Advies 12 C: betreft het Stedenbouwkundig Plan Stationsgebied Hilversum / Analyse Plan De Meester [08-09-2017] toegelicht door Daniëlle Timmer, Projectleider Stationsgebied.
[zie ook onze adviezen, nr. 2, 26-02-2016, nr. 12, 02-09-2016, nr. 12 A, 06-03-2017, nr. 12 B, 07-04-2017]

Inleiding

ARK wordt geïnformeerd over een medio 2017 ingebracht plan van een bewoonster van de gemeente Hilversum, dat gemakshalve wordt aangeduid als De Meester Variant (DMV). ARK neemt kennis van de feitelijke analyse door OKRA/De Zwarte Hond (DZH) van 8 september 2017. Voor- en nadelen van het plan van DZH worden in dit document zorgvuldig afgewogen tegenover die van DMV.

Reactie Bureau Spoorbouwmeester:

Jos van den Hende, adviseur architectuur en stedenbouw van het Bureau Spoorbouwmeester, spreekt zijn zorg uit over het feit dat bij deze Analyse voorbijgegaan wordt aan het belang van het bestaande station met zijn eigen logistiek. Zonder instemming van de spoorsector kan deze variant niet uitgevoerd worden. Hij waarschuwt ervoor dat met het bespreken van deze variant met derden de suggestie wordt gewekt dat deze bespreekbaar/uitvoerbaar/haalbaar zou zijn. 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.

Bespreking met NS op 18 september 2017:

Ofschoon (ook) in Hilversum het spoor de weerszijden van het spoor scheidt, legt het stationsgebied en in het bijzonder het stationsgebouw een relatie tussen de weerszijden van het spoor, waarbij de gecombineerde reiziger-/fietstunnel een fysieke verbinding vormt.

DZH:

In dit plan heeft het stationsgebied de betekenis van een stationsplein dat in directe en logische verbinding staat met het centrum en door de nieuwe bebouwing een heldere begrenzing krijgt.

DMV:

Het stationsplein wordt weliswaar begrensd door het stationsgebouw, maar het stationsgebouw is niet langer het adres van het station. Een stationsgebied moet meer zijn dan alleen de plek waar de reiziger aankomt of vertrekt. De concentratie en de aard van voorzieningen in en om het station maakt dat het station een stedelijke bestemming op zichzelf is.

Doelstelling herontwikkeling stationsgebied Hilversum

Met de herontwikkeling van de stationsomgeving wil Hilversum meer betekenis geven aan het station en zijn omgeving en een betere verbinding maken met het centrum.

DZH:

In het plan van DZH krijgt het stationsgebied door inrichting en voorzieningen zowel ruimtelijk als functioneel de betekenis van een stedelijke verblijfsruimte.

DMV:

In het plan van DMV wordt het plein afgesneden van het stationsgebouw. De ringweg vormt een dissonant op het plein. Omdat de ringweg zo dicht bij het stationsgebouw ligt werkt dat negatief op het gebruik van het gebouw, waardoor de reiziger het plein niet meer aandoet.

Met het verplaatsen van de entree naar -1 moeten veel functies ook naar -1 worden verplaatst: zowel NS diensten als de commerciële functies. Dat betekent dat de ruimte op -1 vergroot moet worden en dat de helling later kan starten. Als gevolg daarvan komen de reizigers pas op maaiveld aan het begin van de Leeuwenstraat.

De route van treinhal (-1) naar bus (maaiveld) moet zo direct mogelijk zijn en verdient daarom veel aandacht. Hier speelt de koppeling van trein en bus een belangrijke rol, zeker vanwege de komst van het HOV naar Huizen. In het DMV plan wordt in de reizigersstroom tussen bus en trein een 'bottle neck' ingebouwd.

Resumé

Het stationsplein en zijn gebouwen moeten een herkenbare schakel vormen die de stad met het reisnetwerk verbinden. Op een logische en samenhangende wijze moet de overgang tussen herkomst en bestemming vorm worden gegeven: zowel functioneel als ruimtelijk wordt dat immers door de reizigers zo beleefd.

Plan OKRA/De Zwarte Hond (DZH) werkt positief: wel verdienen het fiets parkeren, het auto parkeren en de logistiek verdere aandacht.

De Meester Variant (DMV) werkt niet positief: verwacht wordt dat bij een gelijk uitwerkingsniveau zoals bij DZH het geval is, dit plan nog minder aanvaardbaar wordt. Een negatief gevolg van DMV is dat de reiziger het plein niet meer aandoet. Voordat de reiziger boven (op maaiveld) is, staat hij/zij al aan het begin van de Leeuwenstraat met het plein in zijn/haar rug.

Advies:

ARK deelt de bovenstaande opvatting van NS en het Bureau van de Spoorbouwmeester.

Overwegingen van ARK

Bij het nadenken over de meest wenselijke inrichting van het stationsgebied dient de aanhechting met het gebied aan de oostzijde betrokken te worden. Het is evenwel geen onderdeel van de opdracht aan DZH, maar voor een zorgvuldige afweging dient het gebied ten westen en ten oosten van het stationsgebied in zijn onderlinge samenhang bekeken te worden.

Voordeel van DZH is dat de verkeersbewegingen die geen bijdrage leveren aan de verbetering van het verblijfsklimaat rond het station letterlijk en figuurlijk uit het zicht verdwijnen. Daardoor kunnen andere verkeerskundige functionaliteiten betrekkelijk autonoom een plek krijgen.

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. Als het profiel van de Koninginneweg te smal is voor tweerichtingsverkeer, dan is een lichte ombuiging van de DZH-tunnel naar de route langs het spoor aan de noordzijde van het station een mogelijke optie. Het Eurocar/MBO-pand moet dan worden afgebroken. Extra aandacht moet dan besteed worden aan de toetreding van daglicht in de tunnel.

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.

In DMV zal vermoedelijk toch naar een uitgang op het huidige maaiveld gezocht worden omdat ouderen of mensen die slecht ter been zijn gelijkvloers naar bus of taxi zullen willen gaan. Zij zullen dan toch de centrumring moeten oversteken. De bereikbaarheid van taxi en busstation wordt überhaupt vanuit het station gevaarlijk en problematisch.

Eenmaal uitgaande van het nut van de binnenring moet de doorstroming ervan niet op vitale plekken afgeknepen worden. In DMV wordt daar een extra obstructie ingevoerd die alleen maar nadelen heeft. HOV en ander gemotoriseerd verkeer hinderen elkaar op gevaarlijke wijze.

De ruimtelijke kwaliteit van de bouwblokken van DZH, maar ook die van de openbare straat- en pleinruimte wordt aangetast. Een achterkant-situatie bij het busstation is ruimtelijk ongewenst. Een parkeergarage en een fietsenstalling onder het zuidelijke blok bij het busstation ontbreken. Waar is daar nu ruimte voor?

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

Reactie ARK concept stedenbouwkundig plan, 6 maart 2017

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

Voortgangsadvies 12 A: betreft het project 'herontwikkeling stationsomgeving', toegelicht door Daan Zandbelt (DeZwarteHond, Rotterdam)

[zie ook onze adviezen, nr. 2, 23-02-2016 en nr. 4, 26-02-2016]

Voortgang project Stationsgebied:

Alle brinken liggen binnen de Ring uit 1970. Het stationsgebied wordt in dit project uitdrukkelijk beschouwd als onderdeel van de binnenstad. Het basisplan van OKRA is aangepast: er zijn nu twee

bouwblokken i.p.v. drie, waarvan er een over de nieuwe tunnel heen ligt. Daarbij moet in het ontwerp de barrièrewerking zoveel mogelijk worden vermeden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In het overleg kwam de ruimte aan de noordzijde voor de taxi's ter sprake. Zo werd opgemerkt dat bij de noordelijke uitmonding van de tunnel een nogal complexe kruising ontstaat. Dat komt voort uit de vereiste bereikbaarheid van de Silverpoint garage enerzijds en de noordelijke hoek van de taxistandplaats anderzijds. De mogelijkheid om deze taxistandplaats en de toegang tot de Silverpoint garage te combineren zou nader onderzocht moeten worden, zodanig dat daardoor de logica van de loop vanuit het station richting De Groest kan worden verbeterd en het eerder genoemde kruispunt vereenvoudigd wordt.

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

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