

A8 Reacties van de professionele stakeholders op het stedenbouwkundig plan Stationsgebied november 2017

Diverse stakeholders zijn betrokken in het proces om te komen tot een stedenbouwkundig plan. Daartoe zijn drie brede bijeenkomsten georganiseerd in januari, maart en oktober. In deze bijeenkomsten is respectievelijk informatie gehaald, een terugkoppeling gegeven en een conceptproduct gepresenteerd.

Deels parallel zijn zogenaamde KlantEisSpecificatie gesprekken gevoerd met de stakeholders. In deze gesprekken hebben we klanteisen- en wensen van de partijen opgehaald en waar mogelijk verwerkt. De stakeholders hebben een overzicht van hun wensen en eisen van ons ontvangen, waarin gespecificeerd is welke eis/ wens is gehonoreerd en welke niet (en waarom).

Wij hebben gedurende dit proces met 17 stakeholders een KES gesprek gevoerd. Deze lijst zal gedurende het vervolg waarschijnlijk nog groeien. Van de nu gesproken 17 stakeholders hebben er 8 een reactie gegeven op het stedenbouwkundig plan. Dit resulteert in 7 reacties, die u hieronder per deelnemer vindt.

Stakeholder	Reactie
NS Stations, Vastgoed & ontwikkeling	Ja
Provincie Noord- Holland	Ja
Connexxion	Ja (sluit zich aan bij Provincie NH)
Bouwfonds asset management	Nee
Alliander DGO	Nee
Q-Park Nederland	Ja
Brandweer	Ja
Het Gooi en Omstreken	Ja
Brandweer	Nee
ProRail, actieplan Fietsparkeren (AFP)	Nee
Taxibedrijven, taxi Lieberg	Nee
Stichting Centrum Hilversum	Ja
Politie	Nee
Fietzersbond	Ja
Veilig Verkeer Nederland	Nee
Regionaal Platform gehandicapten en chronisch zieken	Nee
Regio Gooi en Vechtstreek	Nee
Vertegenwoordiger butsubedrijven (Vitens, Liander, Ziggo & Reggefiber)	Nee

Het Gooi en Omstreken

Samen met mijn collega Bert Froom heb ik het plan doorgenomen. Naar aanleiding daarvan hebben we een aantal opmerkingen en vragen.

Klanteisen

In de lijst met de klanteisen staan voor Het Gooi en Omstreken nog steeds de belangrijkste aspecten verwoord. Hier zijn geen nieuwe aspecten aan toe te voegen.

In de laatste kolom staat dat een groot deel van onze eisen wordt gehonoreerd. Wij zijn zeer benieuwd naar de wijze waarop we dit moeten interpreteren. Ik zou hierop graag een korte toelichting willen ontvangen.

Stedenbouwkundig plan en presentatie

Aan de zijde van de Schapenkamp en de Stationsstraat lijkt een eenduidige voorkeursvariant voor handen. Aan de zijde van de Koninginneweg is dit nog niet het geval. Het is voor ons nog niet helder waar de tunnelmond zich aan de zijde van de Koninginneweg bevindt. Ook is nog onduidelijk hoe het keuzetraject tussen de verschillende geschetste varianten vorm gaat krijgen. Wordt er op 14 november ook een voorkeursvariant voor deze zijde van het plan vastgesteld of vindt hier nog een nadere studie plaats?

Voor onze bewoners van de Prinsenhof is het uitermate wenselijk dat de verkeersbewegingen zoveel mogelijk langs de spoorzone worden gesitueerd. Dit lijkt in de voorkeursvarianten redelijk tot goed geborgd. Wij zijn echter zeer benieuwd naar de verdere uitwerking.

(Woning)bouw

In de lopende discussie ligt de focus vooral op de afwikkeling van alle verkeersstromen rondom het stationsgebied van Hilversum. In de stedenbouwkundige plannen staan op het Stationsplein echter ook twee bouwmassa's die onze aandacht hebben getrokken. Gezien de centrale ligging zou deze locatie bij uitstek geschikt zijn om woningen te realiseren. Wij zien dan ook zeker mogelijkheden de bouwmassa eventueel te verhogen, zodat deze beter passen bij de massa van het naastgelegen complex Entrada.

Tot slot willen wij jullie graag veel succes wensen met het vervolg van dit ambitieuze project.

Brandweer

Wat verdient wat u betreft nog verdere uitwerking of aanpassing?

Zodra de plannen concreter zijn, is het belangrijk om specifiek naar de gevolgen voor de nood- en hulpdiensten te gaan kijken. Het is namelijk een complex geheel met veel ondergrondse activiteiten.

In hoeverre bent u tevreden met de verwerking van uw klanteisen in het stedenbouwkundig plan?

In het document staan nog een paar punten die verder toegelicht moeten gaan worden.

1. Wilco Hulshof werkt niet meer bij Brandweer Gooi en Vechtstreek. Voorlopig ben ik het enige aanspreekpunt. Ik betrek intern de juiste collega's bij het plan.
2. KES-602 Er staat een minimale wegbreedte van 4 meter. Indien de tunnel geschikt is voor 2 richtingen dan is 4 meter mogelijk te smal indien er 2 vrachtwagens (of vrachtwagen en brandweervoertuig) elkaar moeten gaan passeren vanuit een tegengestelde richting.
3. KES-604 De specificaties voor een opstelplaats van een hoogwerker of redvoertuig zijn: oppervlakte opstelplaats 5 x 10 meter, maximale hellingshoek 7%, totaal gewicht 25 ton, aslast 10 ton en stempelkracht van 100 Kn. De gegevens zijn gebaseerd op de brancherichtlijn handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid.
4. KES-606 Het advies is om dit intern bij de gemeente Hilversum af te stemmen met bijvoorbeeld Francis van Kooten.
5. KES-608 De hoeveelheid bluswater gaat bepaald worden aan de hand van het vastgestelde stedenbouwkundig plan.

Welke aandachtspunten ziet u voor de verdere uitwerking voor de plannen van het stationsgebied?

De ondergrondse parkeerruimten die onder de bestaande locaties komen. Ook bij de bestaande hoogbouw is het noodzakelijk dat er een hoogwerker of redvoertuig ingezet kan worden. Voor de specificaties zie KES-604.

Afhankelijk van het ontwerp van de tunnel, o.a. lengte en ontvluchtingsmogelijkheden, beoordelen of de brandweer er een adequate brandweerinzet kan doen.

Is er bij de ontwikkeling van het stationsgebied rekening gehouden met het spoorboekloos rijden? In Amsterdam is gebleken dat de capaciteit van de stations onvoldoende is.

<https://www.parool.nl/amsterdam/amsterdamse-stations-weer-op-de-schop-voor-tienminutentrein~a4532560/>

Hoe wilt u in de toekomst betrokken blijven bij het proces van het stationsgebied?

Vanuit de brandweer wil ik graag betrokken blijven.

Heeft u nog andere opmerkingen of adviezen?

Er staat dat de Stationsstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer d.m.v. een verzinkbare paal voor laden en lossen van commerciële functies. Het is belangrijk dat nood- en hulpdienst ook gebruik kunnen maken van deze route en dat de verzinkbare paal vanuit het voertuig is aan te sturen.

Provincie Noord-Holland

Wat is uw overall reactie op het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied?

Goed dat alle opties zijn verkend op haalbaarheid en ook de voor- en nadelen van de verschillende opties in beeld zijn gebracht. De linken tussen de deelgebieden en consequenties dienen wel goed in het achterhoofd te gehouden te worden zodat de deelgebieden goed op elkaar aan blijven sluiten. Dat is mondeling goed toegelicht tijdens de brede stakeholderbijeenkomst, het komt in het stedenbouwkundig plan echter niet overal heel helder naar voren.

Waarover bent u enthousiast?

De ambitie om de verschillende (knel)punten in het gebied in samenhang en integraal op te willen pakken. Dat daarbij het directe stationsgebied een impuls wordt gegeven en dat ook woningen worden toegevoegd. Goed dat ingezet wordt op het creëren van een betere functiemix. Ook zien wij dat de plannen bijdragen aan het optimaliseren van het Vlindermodel voor OV knooppunt Hilversum en de doelstellingen voor OV-knooppunten. Ook zijn wij enthousiast over het ontwerp van het busstation en blij dat onze adviezen hierover één op één zijn overgenomen. Verder zijn wij enthousiast over de plannen voor verbetering verkeersstromen voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), het centreren van de fietsenstallingen en uitbreiden van het aantal stallingsplaatsen. De plannen voor het aantrekkelijker maken van het Oosterspoorplein zien wij ook positief in. Dit plein wordt nu nauwelijks gebruikt en vindt verrommeling plaats. Wij zijn tevreden met de manier waarop de gemeente tot nu toe met adviezen van de provincie is omgegaan en deze heeft meegenomen in de plannen.

Wat verdient wat u betreft nog verdere uitwerking of aanpassing?

- Tijdens de brede stakeholdersbijeenkomst heeft de gemeente Hilversum aangegeven zelf geen voorstander te zijn van de optie 'knip in de centrumring', met name vanwege de verwachte verkeerseffecten elders in de stad. Wij zien voor de directe stationsomgeving wel voordelen bij de optie 'knip in de centrumring': zo komt er meer ruimte voor ontwikkelingen op het stationsplein en kan de link tussen centrum en station beter worden gelegd. Naar ons inzicht is het goed om eerst de verkeerseffecten op de buitenring en omliggende wegen goed in kaart te brengen voordat de optie volledig afvalt. Goede inzichten daarin kunnen ook een onderbouwing zijn waarom wel gekozen zou moeten worden voor de variant van een ondertunneling. Een ondertunneling is namelijk ook een dure variant en draagt voornamelijk bij aan de verkeersdoorstroming. In hoeverre het (meer) bijdraagt aan de verdere optimalisatie van het knooppunt is nu nog niet voldoende duidelijk.
- Schapenkamp optie 7 & Stationsplein optie 2: wij zijn geen voorstander van een weg pal voor het station langs. Door het hoogteverschil is het busstation uit het zicht en niet gemakkelijk te bereiken. Dat heeft geen positief effect op de ketenmobiliteit. Daarnaast kan bij deze optie minder goed een impuls gegeven worden aan het verblijfsgemak en de ruimtelijke kwaliteit. Wij begrepen van de gemeente Hilversum tijdens het brede stakeholdersoverleg dat deze optie ook niet de ambtelijke voorkeur van Hilversum heeft. Echter deze optie staat (nog) wel opgenomen in het stedenbouwkundig plan, dus willen wij dit signaal nogmaals afgeven.
- Met de spoorpartijen is gesproken over de wenselijkheid van diversiteit in het fietsparkeeraanbod (bewaakt/onbewaakt). Om deze reden kan niet alleen volstaan met een ondergrondse parkeervoorziening en is een aanvullende fietsparkeerplaats aan het Oosterspoorplein gewenst. Het advies is te zorgen voor een goede handhaving rondom de geplande fietsenstallingen bij het Oosterspoorplein, zodat hier niet opnieuw verrommeling ontstaat met fietsen buiten de rekken.

- De vormgeving/ detaillering van Schapenkamp inclusief de kruispunten met de Beatrixtunnel, de toegang tot de ondergrondse parkeergarages, de toegang naar het busstation verdient nog verdere uitwerking.
- De vormgeving/ detaillering van de omgeving bij de Kleine spoorbomen moet nader worden ingevuld.
- Koninginneweg: advies om rekening te houden met de draaicirkel van de bussen van de Koninginneweg over de kleine spoorbomen. In de optie 'langs de lijn' lijkt dit niet haalbaar. Ditzelfde geldt voor optie 3. Wellicht kan het nog een optie zijn om de rijrichting hier om te draaien.
- Zorg dat een goede snelfietsroute aanwezig blijft bij de herinrichting van de Koninginneweg.

In hoeverre bent u tevreden met de verwerking van uw klanteisen in het stedenbouwkundig plan?

Wij zijn tevreden dat bijna alle eisen/wensen zijn gehonoreerd. Voor klantwens eis KES-233, is er invloed op de route van de buslijnen 107, 105 en 206. Wij gaan graag nog verder in gesprek wat de verdere consequenties hiervan zijn en gaan, zoals u ook heeft aangegeven, graag met u in gesprek om te zoeken naar de beste oplossingen. Wij begrijpen de keuze van het autoluw maken van de Stationsstraat en dat KES-233 om deze reden niet gehonoreerd kon worden.

Welke aandachtspunten ziet u voor de verdere uitwerking voor de plannen van het stationsgebied?

- Zie boven.
- De gemeente geeft zelf al aan dat ze de intentie heeft om voor de keuzes voor vulling van de bouwblokken aan te sluiten op de regionale woningbouwbehoefte en het RAP. We adviseren om dit inderdaad te doen en zijn tevreden dat de gemeente de bouwblokken flexibel en toekomstbestendig wilt indelen.
- Houd er rekening mee dat met het autoluw maken van de stationsstraat een bushalte komt te vervallen
- Hoe om te gaan met rijtijdverlies ten gevolge van het afsluiten van de Stationsstraat voor de bus.
- De oplossing die er bij de kleine spoorbomen gaat komen heeft invloed op de route van de bussen. Houdt bij het ontwerp rekening met draaicirkels van bussen.
- In het plan staat dat alle woningen 'in de plint' over een stoep of trapje beschikken. Qua toegankelijkheid zou hier ook iets van een hellingbaan moeten komen. Daar zijn bepaalde regels voor in het bouwbesluit. We denken vanuit de provincie graag mee bij het onderdeel woningbouw (de vulling van de bouwblokken) in de toekomst.

Hoe wilt u in de toekomst betrokken blijven bij het proces van het stationsgebied?

De provincie Noord-Holland blijft graag aangehaakt. In eerste instantie via afstemming op ambtelijk niveau, waarbij de gemeente de provincie ook altijd kan blijven vragen om verder mee te denken vanuit haar adviesrol.

Heeft u nog andere opmerkingen of adviezen?

- Houdt ook de komende periode rekening met verdere/nieuwe (grote) ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus die invloed kunnen hebben op keuzes voor dit gebied ook op MLT en LT.
- de verbinding tussen het station en het centrum krijgt veel aandacht in de plannen. Niet duidelijk is of er nog andere knelpunten in het voetgangersnetwerk en fietsnetwerk zouden kunnen worden opgelost verder in het knooppunt (1200m contour / 10 minuten fietsafstand). Dan zou mogelijk een nog grotere impuls gegeven kunnen worden aan de optimalisatie van het knooppunt Hilversum dan nu al door de gemeente wordt gedaan met

de plannen voor LV in het stedenbouwkundig plan. Wij denken dat dit gemakkelijk in kaart gebracht kan worden met het gemeentelijk verkeersmodel.

Q-park

Wat is uw overall reactie op het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied?

Ambitieuus en veelbelovend.

Waarover bent u enthousiast?

Herinvoering twee richting verkeer op Schapenkamp.

Aansluiting stationsgebied op Centrum

Wat verdient wat u betreft nog verdere uitwerking of aanpassing?

Kruising koninginnenlaan- stationstraat, kiss en ride positie, inrichting aan en afvoer weg naar Q-Park Markt parkeergarage.

In hoeverre bent u tevreden met de verwerking van uw klanteisen in het stedenbouwkundig plan?

Zijn niet specifiek. Weet nu nog niet wat er komen gaat. Blij met het ja vanuit de projectgroep maar uitwerking ontbreekt nog

Welke aandachtspunten ziet u voor de verdere uitwerking voor de plannen van het stationsgebied?

Zie bovenstaande punten

Hoe wilt u in de toekomst betrokken blijven bij het proces van het stationsgebied?

Op de wijze hoe ik nu gehoord word en betrokken word ben ik zeer tevreden over.

Heeft u nog andere opmerkingen of adviezen?

nee

Stichting Centrum Hilversum

Woensdag 25 oktober hebben wij het voorlopige plan herinrichting stationsgebied ontvangen. In het plan zit nog een aantal uit te werken trajecten en dient voor een aantal deelgebieden nog een keuze voor voorkeursvariant gemaakt te worden. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om een reactie te formuleren op dit plan.

In het huidige voorliggende plan zijn onze “klantwensen” vertaald. Op dit moment hebben wij, naast tevredenheid over het honoreren van onze klantwensen, de volgende opmerkingen op het voorliggende plan:

Met het plan wordt het Stationsplein zelf verbeterd en aantrekkelijker en de aansluiting met het centrum een stuk beter door het wegnemen van de barrière Schapenkamp en de Groest en het Marktplaats op elkaar te laten aansluiten. Dat is essentieel voor het realiseren van onze gezamenlijke ambitie: een aantrekkelijk centrum.

Met het plan wordt de bereikbaarheid (auto, fiets en voetganger) van het centrum beter en de kwetsbaarheid van de ringstructuur minder. Wij kunnen het belang van investeringen in de bereikbaarheid van het centrum niet genoeg benadrukken.

De variant om in de ring te knippen, maakt de structuur in Hilversum er nog onduidelijker op en is voor de gastvrijheid van de centrum bezoekers, net als voor de bewoners van het centrum, geen goede variant.

Het belang van het project voor Hilversum en in het bijzonder voor het centrum staat buiten kijf. Wij verzoeken College en gemeenteraad nu voor alle deelprojecten een voorkeursvariant vast te leggen en deze keuze en uitwerkingen niet naar voren te schuiven. Dit zou de realisatie ervan verder in de tijd vooruit schuiven.

De keuze voor de locatie van de Kiss & Ride voorziening op de hoek met de aansluiting van de Leeuwenstraat vinden wij in het huidige plan niet handig gekozen. Een situering nabij de taxi standplaats heeft onze voorkeur.

Het gebruik van de fietsparkeergarage voor niet alleen stationbezoekers maar ook voor centrumbezoekers juichen wij toe. Het zou zonde zijn de garage te beperken voor alleen stationsgebruikers. Een voetgangersentree op de hoek van het nieuwe bouwblok nabij de Leeuwenstraat kan de aansluiting met het centrum verbeteren.

Alle bouwblokken hebben een achterkant, zo ook het bouwblok tussen het station en de Stationsstraat. Besteed bij de verdere uitwerking aandacht aan deze achterkanten. Kijk bijvoorbeeld of logistieke zaken als bergingen, afvalstromen etc... zoveel mogelijk vanuit de ondertunneling ontsloten kunnen worden.

Wij hopen op een voorspoedige besluitvorming, zodat ook dit deel van Hilversum in de komende jaren een kwaliteitsimpuls kan worden gegeven. Bij de verdere uitwerking worden wij graag nauw betrokken. Ook denken wij graag mee over maatregelen die nu en in de komende jaren al kunnen bijdragen aan een aantrekkelijker stationsgebied en een betere bereikbaarheid.

De Fietzersbond

In de gemeentelijke structuurvisie is het lange- termijnbeleid vastgelegd. Ieder herinrichtingsvoorstel voor een infrastructuurknelpunt ziet de Fietzersbond Hilversum daarom als een deeltuitwerking van de gemeentelijke structuurvisie.

In de hoofdstukken over verkeer en vervoer worden 4 kernopgaven genoemd: (1) Hilversum blijft fietsen, (2) beter OV-systeem, (3) beter benutten verkeersruimte en (4) oplossen infrastructuurknelpunten. Voor fietsers en voetgangers zijn al deze kernpunten van belang.

Wij betreuren het dat de infrastructuurknelpunten rond het station en langs de spoorlijn los van elkaar zijn aangepakt. De op zichzelf te verdedigen werkwijze, om de effecten op de Koninginneweg en de problematiek bij de Kleine Spoorbomen separaat te onderzoeken, heeft vooralsnog helaas niet geleid tot een eenduidig beeld van het meest veilige, overzichtelijke en logische stedenbouwkundige plan voor het Stationsplein. Elk besluit in een deelgebied stelt zo ontwerpers, insprekers en politici voor voldongen feiten en beperkt de mogelijkheden om volgende knelpunten op te lossen. Het stelt de ontwerpers, insprekers en politici, voor voldongen feiten en beperkt de mogelijkheden om volgende knelpunten op te lossen.

De openbare ruimte in het centrum en rond het station is vooral verblijfsruimte: “de woonkamer van de stad”. (Snel)verkeer moet daarin bescheiden en dienend zijn, niet dominant. In het centrum zien wij de derde kernopgave daarom vooral als “beter benutten verblijfsruimte”. Vooral ruim baan voor de voetgangers om de leefbaarheid voor het hart van de stad te verbeteren! Fietsen geven soms hinder, vooral het chaotisch fietsparkeren, maar het gemotoriseerd verkeer levert de meeste hinder op (gevaar, stank, lawaai, ruimtegebruik). Openbaar vervoer, bevoorrading en distributie zijn in het centrum van belang, maar particulier autoverkeer dient met verleidingstactieken verminderd te worden. Meer en meer is de trend dat grote en zware boodschappen thuis bezorgd gaan worden.

Een goede, veilige en aantrekkelijke verbinding tussen het stationsplein en het centrum krijgt terecht alle aandacht in de gepresenteerde plannen voor de stationsomgeving. Maar in velerlei opzichten zien wij de plannen nog te veel als verkeersplannen in plaats van verbetering van de verblijfsruimte. Het bestaande stationsplein is nu nog redelijk ruim en biedt soms ruimte voor seizoensattracties (bijvoorbeeld kermis of schaatsen). De afstand tussen stationsplein en centrum is vrij groot en wordt doorsneden door een drukke autoweg. In de gepresenteerde plannen wordt die kloof vergroot door het aldaar in te voeren tweerichtingsverkeer. Om toch iets te verbeteren aan de voet-fietsroute tussen station en centrum gaat de autoweg dan een tunnel(bak) in. Dat is heel duur en levert ruimtelijk verwarrende schuine hellingen op. De hoge kostprijs van de tunnel moet betaald worden uit grondopbrengst: er moet dus meer gebouwd worden. Het resultaat is dat het stationsplein veel kleiner wordt en dat het vooral verkeersruimte zal zijn: busstation, hellingen, taxistandplaatsen en halen en brengen. De extra bebouwing wordt vooral gepresenteerd als begeleiding van de verbinding tussen station en centrum, maar daar komt weinig van terecht door de schuine hellingen van en naar de tunnel, als nieuwe optische scheidslijnen.

Ook in de toekomst zullen steeds meer fietsers naar het stationsgebied komen. De fietsen die zij gebruiken worden steeds diverser wat betreft snelheid en afmetingen. Daarvoor zijn ruime, veilige, comfortabele, toekomstbestendige fietswegen uit alle windrichtingen naar het Stationsgebied noodzakelijk. Deze fietsers moeten vervolgens met een goed (dwz: aan meerdere zijden) ontsloten, aantrekkelijke en efficiënt functionerende ondergrondse parkeervoorziening verleid worden om hun voertuig netjes achter te laten voor ze hun reis met trein, bus of lopend vervolgen; korte en duidelijke fiets- en looproutes zijn daaraan onlosmakelijk verbonden. De Fietzersbond juicht de plannen voor een ruime, overdekte, bewaakte fietsenstalling, afgestemd op de te verwachten groei in komend decennium toe, maar voorziet knelpunten bij de te verwachten grote toestroom van fietsers naar één ingang onder de bestaande fietstunnel. Naar onze opvatting moeten er méér ingangen naar de nieuwe fietsenstalling worden ingevuld, om toekomstbestendige en veilige afwikkeling van het langzaam verkeer te garanderen.

Het politiek uitgangspunt om het autoverkeer op de binnenring in 2 richtingen te laten rijden levert in het plan ten noorden van het station veel problemen op. De hinder voor overstekende voetgangers tussen de Groest en het marktplein zou hierbij nog meer toenemen. Daarom is het voornemen de stationsstraat autoluw in te richten, een keuze die wij op zichzelf toejuichen. Op de Schapenkamp zullen de geluidsnormen door toename van autoverkeer echter ontoelaatbaar overschreden kunnen worden, welk effect versterkt werd in het aanvankelijk in het concept opgenomen twee-richtingsautoverkeer op de Koninginneweg. Terecht hebben omwonenden, de Fietzersbond en andere insprekers daartegen bezwaar gemaakt. Daaruit is nu een variant geschetst met autoverkeer én fietspad langs de spoorbaan. Natuurlijk wordt door het tweerichtingsverkeer en de omlegging van de autoroute het kruispunt Koninginneweg x Schoolstraat nog ingewikkelder dan het nu al is. Dat beperkt ongetwijfeld de keuzemogelijkheden bij de kleine Spoorbomen, als gevolg van de gekozen werkwijze om de infrastructuurknelpunten één voor één aan te pakken.

Wij zijn blij dat er nu ook aandacht besteed wordt aan de inrichting en verlevendiging van het Oosterspoorplein. Op zich vinden wij het logisch om een deel van het fietsparkeren overdekt/verdiept op het Oosterspoorplein onder te brengen: Direct bereikbaar voor fietsers van over het spoor, en er blijft meer verblijfsruimte over. Een overdekte stalling zal wel bewaakt moeten worden. Een nu voorgestelde onbewaakte, aan het zicht onttrokken stalling kan makkelijk zoals voorheen, een bron van veel 'ongerief' worden. Wij zien hier een uitdaging voor ontwerp en exploitatie.

Concluderend stellen wij dat in het nu voorgelegde concept Stedenbouwkundig Plan Stationsplein niet wordt voldaan aan de kernopgaven 3 en 4 in de Structuurvisie.

Het plan biedt vooralsnog:

- a) weinig verbeterde "verblijfsruimte" en
- b) de grote infrastructurele knelpunten worden niet in samenhang tot elkaar opgelost.

Ad a) De toegankelijkheid van de geplande grote, bewaakte fietsenstalling moet toekomstbestendig zijn en daarom van meerdere toegangszijden voorzien worden gerealiseerd, om een optimaal gebruik te waarborgen en het zwerffietsprobleem uit te bannen.

De overkluizing van het tweerichting-verkeer op de Schapenkamp blijft een oversteekpunt voor langzaam verkeer tussen twee onderdoorgangen van het snelverkeer. De daaraan verbonden kosten zijn hoog. Voor veel minder kosten kan een zeer veilige en goed ingebedde oversteek worden gerealiseerd op een “auto-te-gast-wijze.

In veel binnensteden wordt het snelverkeer steeds meer buiten de verblijfsruimte gehouden. In het voorliggende plan zal dit in Hilversum de komende decennia niet het geval zijn

Ad b) De Fietzersbond Hilversum vraagt zich af of het gehanteerde uitgangspunt “tweerichtingsverkeer op de binnenring” wel past binnen de vigerende structuurvisie. Het geeft namelijk meer kans op doorgaand snelverkeer via de binnenstad. Dat is geen duurzame en daarom af te wijzen ontwikkeling.

Het concrete effect zal een te verwachten doorbreking zijn van het nu gescheiden systeem van binnenring en buitenring. . Feitelijk betekent deze 2richtingen autoweg hier een alternatief voor de buitenring om komend van zuid naar noord en vice versa de kortste route te nemen door het stadshart van onze mediastad. Dit feit zien wij als grootste struikelblok om uiteindelijk er met z’n allen beter van te worden.

Een 2-richtingen baan kan heel nuttig zijn voor het kiss en ride verkeer, maar met het aanbrengen van een knip nabij het station zou een geweldige slag te behalen zijn om er echt een publieksruimte van te maken, waarbij ook de kosten van een verdiepte aanleg vermeden kunnen worden.

Mocht men kiezen voor het ombouwen van het fietspad langs het spoor voor autoverkeer, dan zal de Koninginneweg het karakter van een fietsstraat dienen te krijgen, daar de huidige fietspaden aldaar volstrekt ontoereikend zijn om die fietsstroom op te vangen. Zeer de vraag is ook of een veilige oversteek van Koninginneweg naar Stationsplein bij doorgaand 2-richtingverkeer wel realiseerbaar is

Wij als Fietzersbond doen een dringend beroep op u om anders dan in de huidige plannen voorligt, de veiligheid en leefbaarheid de allerhoogste prioriteit te geven.

NS Stations, Vastgoed & ontwikkeling

Noot gemeente Hilversum:

Van een gecombineerde autoweg plus fietspad Langs de Lijn is geen sprake. Dit zit niet in de voorstellen voor het stedenbouwkundig plan Stationsgebied en die suggestie wekt de reactie van de Fietsersbond wel.

NS en Bureau Spoorbouwmeester

Wat is uw overall reactie op het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied?

Positief.

Waarover bent u enthousiast?

Huidige plannen tonen een plan dat stationsgebied op overtuigende manier verbindt met het centrum. Bebouwing vormt samen met huidige stationsgebouw, versterkt met nieuwe functies en programmering een levendig stationsplein.

Wat verdient wat u betreft nog verdere uitwerking of aanpassing?

Alles, want dit plan is nog slechts een idee.

In hoeverre bent u tevreden met de verwerking van uw klanteisen in het stedenbouwkundig plan?

Een toetsing op de klanteisen is in dit stadium niet mogelijk, daar is het nog veel te globaal voor.

Welke aandachtspunten ziet u voor de verdere uitwerking voor de plannen van het stationsgebied?

- Programmering stationsplein (plinten)
- Fietsenstallingen (weerszijden) → i.r.t. fietsprogramma's en exploitatie
- Koppeling modaliteiten: Hilversum als OV-Hub → mn trein-bus vv
- Auto-bereikbaarheid station: K&R, bevoorrading, hulpdiensten

Hoe wilt u in de toekomst betrokken blijven bij het proces van het stationsgebied?

Als stakeholders hebben we (NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester) afspraken over gemaakt. Uiteraard werken we graag samen met gemeente en regio aan de verdere concretisering van deze plannen.

Heeft u nog andere opmerkingen of adviezen?

In relatie tot het stedenbouwkundig plan worden alternatieven ontwikkeld voor het vervolg van de centrumring die een belangrijke relatie hebben met de spoorwegovergang. Dit advies heeft hier geen betrekking op.