

# Memo tbv commissie Ruimte – gemeente Hilversum

## Agendapunt: Stedenbouwkundig Plan Stationsomgeving Hilversum

d.d. 23 november 2017

Ingebracht door:

- ir. Eric van der Kooij (bewoner Entrada – stedenbouwkundige, verantwoordelijk voor het Ruimtelijk Kwaliteitsbeleid in Amsterdam)
- Ir. Johan Snel (inwoner Hilversum - Stedenbouwkundige – werkzaam bij AM vastgoed)

Geachte commissie,

Graag reageren wij op de voorliggende besluitvorming over het Stedenbouwkundig Plan Stationsomgeving Hilversum. Wij hadden hier liever gestaan om het plan te steunen, maar wij voelen het als onze burgerlijke en professionele plicht om u onze welgemeende zorgen te delen.

De kern van ons betoog is dat dit plan een belofte inhoudt die NIET waargemaakt kan worden in de uitvoering. Het plan spaart zowel de kool als de geit door EN de leefbaarheid EN de doorstroming centraal te stellen. Dit leidt tot ingewikkelde en complexe oplossingen. Het zal ook niet leiden tot verbetering van de gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde (GPS Stedenbouw) als in de besluitvorming niet eerst een samenhangend en preciezer beeld en ontwerp van de verkeersoplossingen wordt geboden. De metafoor die ik hierbij wil voorhouden is dat **het ontwerp een Tesla beloofd maar dat onder de motorkap een motor van een Trabant zit.**

Wij hebben hoge waardering voor het open en zorgvuldige planproces, de vele onderzochte varianten en wij steunen de hoge ambities en uitgangspunten. De stationsomgeving is terecht het visitekaartje van de stad. Wij wonen en leven er graag; als ervaringsdeskundige in het dagelijks gebruik als ook in de beleving van de ruimtelijke kwaliteit. Wij gunnen Hilversum daarom een betere versie voor de komende decennia. In de voorgenomen besluitvorming is echter het principe van het helder denken<sup>1</sup> losgelaten en een **doelredenering ontstaan met onomkeerbare gevolgen.**

Getoonde beelden en referenties zijn van hoog niveau, maar laten ook details weg of belichten slechts onderdelen. Het feit dat er geen totaal driedimensionaal beeld is verhuult de vele onmogelijke hoeken, tunnelingen en ingangen van parkeergarages. Het maakt tegelijkertijd niet duidelijk hoe, m.n. aan de voorzijde van het station, de ruimtelijke samenhang tussen blokken en stedelijke ruimtes is. Daarmee zijn ze geen garantie voor daadwerkelijke realiseerbaarheid.

In algemene zin **mist het Stedenbouwkundig Plan twee wezenlijke onderdelen** die onvoldoende zicht geven op ruimtelijke oplossingen en daarmee de veronderstelde ruimtelijke kwaliteit ter discussie stellen.

- A. Een ruimtelijk samenhangend beeld van bebouwing en openbare ruimte die inzicht geeft in de verdeling van massa's, tunnels, openingen etc.
- B. Een eenduidige en samenhangend beeld van alle verkeersvarianten .

**Zonder deze onderdelen is geen samenhangend beeld mogelijk worden details weggelaten en kan besluitvorming op onderdelen leiden tot een opeenstapeling van onherstelbare beslissingen.**

---

<sup>1</sup> Graag verwijzen wij naar:

The Art of Thinking Clearly, Rolf Dobelli 2013, Hoofdstukken 15, 17, 21, 24, 25, 26 ...

In onze ogen is kunnen de gestelde ambities wel gehaald worden door hanteren van de principes van de **'Hollandse School'**. Dit houdt in;

1. het NIET bouwen van een tunnel voor de Schapenkamp, en in samenhang daarmee
2. het durven kiezen voor een samenhangend verkeersplan dat ECHTE keuzes maakt tav de doorstroming
3. een betere vormgeving van de openbare ruimte rond het stationsplein, nadrukkelijk gericht op het verbeteren van de oversteekbaarheid,
4. te kiezen voor een andere profilering van de Schapenkamp, de ontsluiting van Entrada en de parkeergarage van het stationsplein. En stel de kwaliteit van de openbare ruimte voorop!

Neemt u onze expertise serieus dan raden wij u aan een second opinion voor de te leggen aan het O-team dat namens het college van Rijksadviseurs adviseert in dergelijke complexe vraagstukken.

## **Toelichting**

### **Ad. 1 Het NIET bouwen van een tunnel voor de Schapenkamp**

De tunnel zit vast in doelredenering terwijl het een middel is. Daar waar veel andere steden WEL de ruimte hebben voor tunnels (Amsterdam, Rotterdam, Den Bosch) is de tunnel in dit plan te kort waardoor invoegstroken aan weerszijden met stoplichten geregeld zullen moeten worden, als gevolg daarvan de tunnelmond breder wordt, opstelstroken langer, het binnenterrein wordt aangetast en het nieuwe 'kruispunt' stationsstraat verlengde Schapenkamp/Koninginneweg het volgende verkeersdebacle wordt:

- files in de tunnel op de drukken momenten,
- onomkeerbaarheid ingreep tunnel,
- maaiveld wereld versus de ondergrondse wereld.
- complexe gebouwworm op de tunnel,

Kortom, een en al afhankelijkheden. Als voorbeeld geldt Amersfoort waar de rotonde/ tunnel rond het Eemplein kort na oplevering gevaarlijk situaties oplevert en men op dit moment voor een ingrijpende en kostbare renovatie staat van meer dan 35 miljoen euro.

In een principeprofiel op p44 onderaan waar te zien is hoe de tunnel uitmondt in een gat in de gevel. Stelt u zich eens voor hoe dat werkt op het moment dat u uit de tunnel komt en naar de Silverpoint wilt. Zonder aparte opstelstrook die de tunnelmond zal verbreden zullen auto's in de toch al smalle tunnel achter elkaar staan te wachten. Zonder schampstroken is deze tunnelbak overigens ook erg krap en smal

De tunnel is bovendien krap door smalle maatvoeringen waardoor het als onveilig en gevaarlijk worden ervaren en de tunnel monden zullen meer geluid veroorzaken (zoals nu ook al het geval is bij de Beatrixtunnel en vele andere bekende tunnels). Er waar wordt de extra geluidsbelasting op de Schapenkamp agv het tweerichtingsverkeer gecompenseerd?

Dit staat nog los van de optie om tunnelverkenning verlengde Larenseweg op te nemen. Ook zal de verkeersaantrekkende werking van een inpandige fietsenstalling voor 5200 pp (en hoe kom je daar vanuit de noordzijde) een precieze inpassing vergen.

Er moeten volgens p27 nl logische en directe routes komen. Dit is een ontwerpogave an sich geen inpassingsvraagstuk met een arcering!

Willen we in Hilversum een gangenstelsel van een Dassenburcht of een open ruimte waar verkeersbewegingen een logisch, prettig en open verloop hebben.

Voorbeeld zou de oplossing kunnen zijn die in Breda is gekozen, met een brede zebra en een overzichtelijke open ruimte

#### **Ad. 2 Het durven kiezen voor een samenhangend verkeersplan dat ECHTE keuzes maakt tav de doorstroming**

Kies voor betere leefbaarheid door fietser en voetganger de voorkeur te geven boven de auto. Accepteer files omdat ze maatgevend zijn voor het succes van de stad en accepteer dat de auto er langer over doet ten faveure van de fietser.

De Schapenkamp in twee richtingen is nodig om de logica van de verkeersafwikkeling te verbeteren maar dit betekent niet dat de doorstroming daarmee ook bedient moet worden. In een centrum rijdt je nu eenmaal minder snel.

Het sluiten van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer sluit daar ook bij aan.

Hierdoor wordt de leefbaarheid van het plan en daarmee de kern van Hilversum verbeterd.

#### **Ad. 3 Een betere vormgeving van de openbare ruimte rond het busstation nadrukkelijk gericht op het verbeteren van de oversteekbaarheid**

Het driehoekige bouwblok leidt tot een ongemakkelijke verkaveling waarbij de volumes niet het busplein begrenzen maar langs iedere kant een eigen accent willen zijn. Het getoonde blok is uitermate complex, bouwkundig en programmatisch. Het moet te veel problemen oplossen; bergingen, fietsenstalling, tunnel.. . Met andere woorden: te complex.

De routing van de bussen is onlogische en zal meer verkeersgeluid veroorzaken, iets wat nu al niet toelaatbaar is volgens de huidige normen

Wat als de NS bussen inzet? Twee plekken is niet genoeg, Ik tel herhaaldelijk 4-5 bussen wonend aan het busstation. En hoe gaat de overgang van elektrisch ingepast worden, welke eisen stelt dit aan de haltes en laadtijden

Waarom is er niet gekozen voor een oplossing waarbij de bussen halteren aan de Schapenkamp nu gaat het ten koste van een pleinruimte met een half bouwblok en een half plein. Leerzaam is hierin de oplossing die nu voor het busstation op de Zuid-as in Amsterdam wordt gekozen om de beschikbare ruimte optimaler te benutten.

En waar zijn de verkeersborden, het grote LED scherm voor het station en de stoplichten die de ruimte straks gaan vullen.

#### **Ad. 4 Kiezen voor andere profilering van de Schapenkamp, de ontsluiting van Entrada en de parkeergarage van het stationsplein.**

In het plan wordt de Schapenkamp omschreven als een laan met de allure van een bomenrijke laan. Er staan nu 2 rijen bomen 4 bomen voor de entree naar de spoorstraat en er komen 2 rijen voor terug. Dat wordt er dus niet beter op!

Ons pleidooi is de kwaliteit van de openbare ruimte centraal te zetten en de bestaande bomen veel meer in te zetten om schapenkamp te herprofilen en daarbij varianten te gebruiken die niet alleen de verkeersbewegingen onderzoeken maar ook de maaiveldinrichting. Laat de bouwblokken daar dan de begeleiding van vormen.

Het verloop van de Schapenkamp met een enkelzijdig fietspad op deze belangrijke route torens van Entrada worden nu werkelijk ingesloten door HOV parkeerlus en verkeer in twee richtingen De in- en uitrijconstructie voor de parkeergarage (die naar verwachting de aantrekkelijkheid boven de slechter bereikbare Silverpoint zal overtreffen) en de Entradagarage zal extra in en uitvoegstroken vergen en een verkeerslichten (zoals nu al het geval is) om de veiligheid en oversteekbaarheid te garanderen. Dit betekent dat samen met de entree naar het busplein er op ca 100m drie verkeerslichten (en mogelijk ook na de tunnelmond in aansluiting op de Koninginneweg) nodig zullen zijn met als gevolg meer opstoppen en files dan nu al het geval is. **Wat wordt hiermee opgelost behalve een onoverzichtelijke situatie en een draak van een oplossing.**

Tot slot

Let ook op de kanttekeningen: geraamde bedragen hebben een grote mate van onzekerheid