Bijlage 2 Modellen stedenbouwkundig plan Stationsgebied

In deze bijlage worden de twee modellen inhoudelijk beschreven, schetsmatig getoond en voorzien van een context in het licht van de eerder opgestelde ambities en aandachtspunten voor de toekomst.

De ambities die met het nieuwe Stationsgebied worden nagestreefd zijn als volgt:

1. Het Stationsplein om te vormen tot een groen welkom in Hilversum met bebouwing voorzien van woon-, werk-, winkel- en recreatieve functies;
2. Het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven dan nu;
3. Een herkenbare, veilige en aantrekkelijke aansluiting te creëren vanaf het stationsgebied naar het centrum van Hilversum en zo centrum en stationsgebied weer ruimtelijk te verbinden;
4. De Stationsstraat autoluw te maken en daarmee de Groest en het Marktplein met elkaar te verbinden;
5. De identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/ architectuur, groen) zichtbaar te maken;
6. Het fietsparkeren in (ondergrondse) stallingen vorm te geven met directe aansluitingen op het station, het Stationsplein en het Oosterspoorplein;
7. Duurzaamheid een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied;
8. De bereikbaarheid en doorstroming van het centrum te verbeteren;
9. Een dynamisch toekomstbestendig busstation te realiseren als een zichtbare en veilige plek;
10. Het Oosterspoorplein als groen buurtplein in te richten waarbij fietsen ordentelijk worden gestald, een extra kiss & ride wordt gerealiseerd en zo mogelijk kruisend verkeer tussen voetgangers/fietsers en auto’s wordt verminderd

Deze ambities zijn op verschillende wijzen in een tweetal modellen uitgewerkt. In deze bijlagen vindt u de modellen, de wijze waarop ze bijdragen aan de ambities en enkele aandachtspunten die er nog in de modellen te vinden zijn.

Twee modellen

Er zijn twee principieel andere modellen ontwikkeld voor het Stationsgebied, met de opmerkingen vanuit het participatietraject en het amendement A17-92 in gedachten nemend. Ze verschillen fundamenteel in de manier waarop de openbare ruimte wordt krijgt en ervaren wordt. De ruimtelijke kwaliteit en de wijze waarop het project het centrum van Hilversum kan versterken vormen de kern van de modellen.

Model 1 de Passage

Model de Passage zet volop in op een compact Stationsplein waar de fietser, voetganger en reiziger op een aantrekkelijke, veilige en eenvoudige manier zijn weg in het gebied en naar het centrum kan vinden. Daarbij zijn alle functies die je kunt verwachten op een Stationsplein aanwezig en is de route richting het centrum in één oogopslag zichtbaar.

Het centrum en het station worden op een aantrekkelijke, veilige en gemakkelijke manier met elkaar verbonden. Fietsers en voetgangers hoeven nergens de centrumring te passeren. Het station wordt echt een onderdeel van het centrum. Reizigers vinden eenvoudig en overzichtelijk hun weg naar het centrum via de Leeuwenstraat, door de wijze waarop de nieuwe gebouwen zijn gepositioneerd.

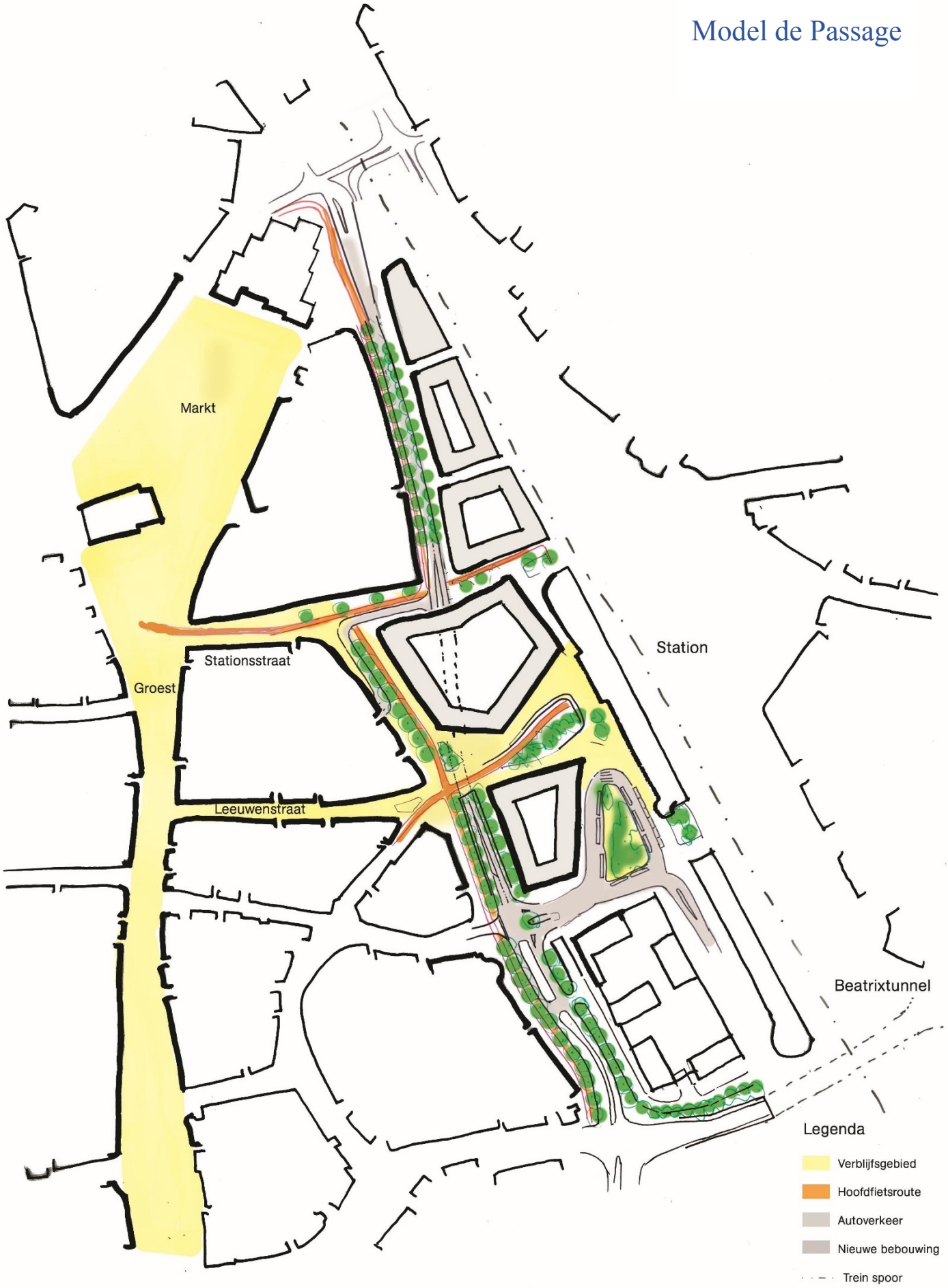
Op het Stationsplein is ruimte voor twee nieuwe grote bouwblokken. Door de maat van de bouwblokken is het mogelijk om naast woningen eventueel ook wat grotere functies te faciliteren, bijvoorbeeld kantoren of onderwijs. In het grootste van deze blokken (het noordelijk blok) komt de verdiepte Schapenkamp halverwege weer naar boven. De grote binnentuin biedt kwaliteit voor de bewoners van het blok, de omgeving profiteert er niet van mee. Door de vorm van dit bouwblok ligt de focus vanuit het station volledig op de Leeuwenstraat. De bouwvolumes zullen een overgang vormen van station naar centrum.

Het is een helder reizigersgebied, waarin fietsers en voetgangers veilig en op een logische manier hun weg vinden. Het plein nodigt uit om elkaar te ontmoeten nabij het station, waarbij een kop koffie en diverse to go functies binnen handbereik zijn.

Om de voetgangers en fietsers ruim baan te geven, is het wel nodig om grote ingrepen te doen in de Schapenkamp. In model de Passage wordt de Schapenkamp verdiept aangelegd.
Het groen in het gebied zal vooral de verschillende routes begeleiden. Duurzaamheid zal geïntegreerd in gebouwen en openbare ruimte worden opgenomen, wellicht niet altijd zichtbaar voor de passant.

Het complete Stationsgebied straalt af op heel Hilversum, mede door de welkome entree waar ruimte is voor oriëntatie en ontmoeting. De centrumbeleving wordt vergroot tot aan het station en Hilversummers kunnen op een prettige, veilige en overzichtelijke manier gebruik maken van het openbaar vervoer en de bijbehorende functies.

Model de Passage



Model 2 de 7 Straatjes

Model de 7 Straatjes borduurt voort op het intiem stedelijke karakter van het centrum van Hilversum en de aaneenschakeling van diverse kleine pleintjes en brinkjes die de stad heeft. De fijnmazige structuur biedt de voetgangers twee sterke routes naar het centrum, via de Leeuwenstraat of via de Stationsstraat. Het intieme Stationsplein nodigt uit en reizigers hebben de ruimte om in een aantrekkelijke omgeving op de omgeving te oriënteren.

Als de reiziger het station verlaat, stapt hij gelijk de stad in. De drie bouwblokken passen bij de schaal van Hilversum en sluiten aan bij de omgeving. Doordat de bouwblokken wat kleiner zijn, zullen naast woningen ook wat kleinschaliger functies goed passen. Door de positionering van de bouwblokken wordt voetgangers de keuze gegeven om via de Leeuwenstraat of via de Stationsstraat naar het centrum te gaan. Er ontstaat een nieuw straatje naar het Marktplein en de route zal ook de autoluwe Stationsstraat van nieuw elan voorzien. Intieme openbare ruimtes begeleiden de route vanaf het nieuwe Stationsplein, via een kleine brink naar het Marktplein.

Het centrum wordt uitgebreid tot aan het station. De centrumring blijft onderdeel van de binnenstad en blijft grofweg op de huidige plek liggen om vervolgens richting de Koninginneweg af te buigen. Voetgangers, fietsers en auto's treffen elkaar bij de oversteek richting de Leeuwenstraat of de Stationsstraat. Doordat de centrumring in één richting doorgaand verkeer heeft en de busbaan is verdwenen, is er wel extra ruimte om veilig over te steken.

Het groen in het gebied begeleidt de routes. Daarnaast bieden de twee intieme pleinen ook ruimte voor meer belevingsgroen en (zichtbare) elementen om naast de gebouwen ook de openbare ruimte duurzaam in te richten.

Het complete Stationsgebied straalt af op heel Hilversum, mede door de intieme aantrekkelijke entree waar ruimte is voor oriëntatie, ontmoeting en verblijf. De centrumbeleving wordt vergroot tot aan het station. Door het realiseren van een extra stadsstraat met een extra route naar het centrum wordt de uitwerking van het plan op de omgeving vergroot. Hilversummers krijgen er een stuk binnenstad bij, dat herkenbaar is door intieme ruimtes en bouwblokken en functies die daarbij passen.

Model de 7 Straatjes

Ambities

	De Passage	De 7 Straatjes
Groen welkom	- Groen begeleidt routes	- Groen begeleidt routes - Belevingsgroen op pleinen
Diverse functies	- In twee grote bouwblokken - Levendige functies/ to- go in 1 plint richting Leeuwenstraat	- In drie bouwblokken - Levendige functies/ to- go in 3 plinten richting Leeuwenstraat/ Stationsstraat
Ontmoeting en verblijf	- Vooral ontmoeting door compact plein	- Ontmoeting en verblijf op intiem plein
Sociaal veilig	- Overzichtelijk, 1 route naar centrum - Ogen op straat door woningen langs routes - Uitgangen verdiepte centrumring	- 2 routes naar centrum - Ogen op straat door woningen langs routes
Vestigingsklimaat	- Aantrekkelijke openbare ruimte - Twee grote bouwvolumes	- Aantrekkelijke openbare ruimte - Drie bouwvolumes
Verbinden station- centrum	- Via 1 duidelijke obstakelvrije route naar Leeuwenstraat - Ruimte en focus voor oriëntatie reiziger op centrum	- Via 2 routes naar Leeuwenstraat en Stationsstraat - Ruimte en keuze centrum
Veilige, herkenbare aantrekkelijke verbinding	- Vrije oversteek voor voetgangers en fietsers over centrumring - Aankomen in centrum	- Meer ruimte voor veiliger oversteek voetgangers en fietsers - Niet obstakelvrij - Centrumring bij centrum
Groest en Marktplein verbinden	- Door autoluwe Stationsstraat	- Door autoluwe Stationsstraat - Tweede route van station naar Marktplein
Identiteit Hilversum	- Vierde Brink - Aansluiten bij omgeving in bouwvolumes	- Stationsplein én Brinkje bij Stationsstraat - Aansluiten bij centrumschaal en maat in bouwvolumes
Media	- Wordt nader uitgewerkt met studenten en in de Beeldkwaliteit	- Wordt nader uitgewerkt met studenten en in de Beeldkwaliteit
Fiets parkeren in (ondergrondse) stallingen	- Wordt nader uitgewerkt met ProRail/ NS - Uitgangspunt is bereikbaarheid van Oost en West	- Wordt nader uitgewerkt met ProRail/ NS - Uitgangspunt is bereikbaarheid van Oost en West
Bereikbaarheid verbeteren	- Centrum en station vanuit twee kanten te bereiken en verlaten - Geen “rondje centrum Hilversum” meer nodig	- Centrum en station vanuit twee kanten te bereiken en verlaten - Geen “rondje centrum Hilversum” meer nodig
Doorstroming verbeteren	- Vrije oversteek voetgangers en fietsers - Auto’s ononderbroken door verdiepte centrumring	- Oversteek voetgangers en fietsers over centrumring
Zichtbaar en veilig dynamisch busstation	- Zichtbaar vanaf Station - Aantrekkelijke inrichting	- Zichtbaar vanaf Station - Aantrekkelijke inrichting

Aandachtspunten

Fietsenstalling
Met ProRail en NS wordt de omvang en mogelijke ligging van de fietsenstalling worden onderzocht. Deze zal voor het overgrote deel ondergronds worden uitgevoerd. Regime, handhaving, exploitatie en financiering maken allemaal onderdeel uit van deze gesprekken. Uitgangspunt is in ieder geval dat de stallingen zowel vanuit oost als vanuit west goed bereikbaar zijn. In de modellen is hierin nauwelijks onderscheidend vermogen.

Oosterspoorplein
Het Oosterspoorplein kan en moet beter. De fietsen moeten ordentelijk kunnen worden gestald, een extra kiss & ride is nodig en zo mogelijk moet het kruisend verkeer tussen voetgangers/fietsers en auto's worden verminderd. De aanpak Spoorzone heeft na december 2017 een vliegende start doorgemaakt en is een pilot gestart in het postcodegebied 1221, waar ook het Oosterspoorplein in ligt. Gezien de dynamiek, de specifieke vragen en de betrokkenheid die in dat deel van de stad nu is losgekomen, is ervoor gekozen om de problematiek rondom het Oosterspoorplein breder aan te pakken in het kader van de Aanpak Spoorzone. Vanuit het Stationsgebied worden wel randvoorwaarden meegegeven voor de fietsenstalling en voor de kiss & ride aan de oostzijde van het spoor, omdat deze voorzieningen in het Stationsgebied samenhangen. Deze randvoorwaarden volgen met het integrale stedenbouwkundige plan in Q1. Nauwe afstemming tussen Spoorzone en Stationsgebied vindt daartoe plaats. Het Oosterspoorplein is overigens geen eigendom van de gemeente en afstemming en afspraken met de eigenaar zijn dan ook nodig.

Reizigers
In de ambities van de gemeente komt de ambitie voor Hilversum en het centrum duidelijk naar voren. In de modellen moet samen met o.a. NS, ProRail en de provincie Noord- Holland ook de belangen van de reiziger nog aangescherpt worden.

Laden en lossen
De schetsen laten nog niet helemaal zien hoe het laden en lossen precies plaatsvindt. In de uitwerking van één van de modellen na het richtinggevend besluit door het college, zal dit prominenter naar voren komen.

Taxi's en bussen
De taxi's worden in beide modellen gecombineerd met het busstation en de HOV busbaan sluit daar naadloos op aan. Met diverse stakeholders wordt gekeken naar de plek voor bufferen van de bussen, mede ook in het licht van de op handen zijnde concessie in 2021.Bussen kunnen van noord naar zuid en van zuid naar noord blijven rijden via de verdiepte Schapenkamp in model de Passage of een met paaltjes afgezette doorgang van noord naar zuid in model de 7 Straatjes.

Entree P-Markt
De entree van de P-Markt zal in beide modellen vanaf twee zijden te bereiken en verlaten zijn. De inrichting van de toegangsstraat zal verder opgepakt worden in de uitwerking van één van de modellen na het richtinggevend besluit door het college.

Kiss & Ride
Er zullen drie mogelijkheden komen om mensen af te zetten of af te halen bij het station. De eerste ter hoogte van de hoek Entrada/ Schapenkamp, de tweede ter hoogte van de hoek Leeuwenstraat/ Schapenkamp en de derde ter plaatse van het Oosterspoorplein. De inrichting en ligging hiervan zal verder opgepakt worden in de uitwerking van één van de modellen na het richtinggevend besluit door het college.

Centrumring en Kleine Spoorbomen

In 2017 zijn met een Klankbordgroep Kleine Spoorbomen en een klankbordgroep Koninginneweg de (on)mogelijke oplossingen voor de Kleine Spoorbomen en de centrumring onderzocht. Deze oplossingen zijn in de eerste helft van 2018 verder onderzocht.
Gezien de zorg over het doorgaand tweerichtingsverkeer ("snelweg door het centrum", zoals sommigen de nieuwe Schapenkamp noemden) en de vraag om ook een maaiveld oplossing nader te onderzoeken, is de centrumring nogmaals in ogenschouw genomen en langs de ambities en doelen voor het centrum en het Stationsgebied gehouden. Dit heeft ertoe geleid dat er drie mogelijkheden zijn onderzocht:

1) Schapenkamp in 2 richtingen;
2) Schapenkamp met een knip ter hoogte van het Stationsplein (geen centrumring maar een "C")
3) Schapenkamp in 1 richting doorgaand van Beatrixtunnel naar Vorstin en in de andere richting geknipt ter hoogte van het Stationsplein.

Deze mogelijkheden zijn in (verkeerscirculatie)onderzoeken gekoppeld aan de mogelijkheden voor de Kleine Spoorbomen, waarbij twee van de drie inkomende richtingen naar het centrum zullen vervallen. Uit deze integrale onderzoeken is gebleken dat een goede oplossing voor de verkeerscirculatie binnen dit project mogelijk is met doorgaand verkeer in één richting vanaf de Beatrixtunnel naar de Vorstin en een knip voor autoverkeer in de andere richting ter hoogte van het Stationsplein (3). Deze oplossing biedt gezien de drukte op de kruising Schoolstraat-Koninginneweg en de drukte op de buitenring de meeste voordelen bij het in twee richtingen openhouden van de Kleine Spoorbomen.

Dit is een wezenlijk verschil ten opzichte van het stedenbouwkundig plan uit december 2017.

Voor de Kleine Spoorbomen zijn er nog twee mogelijke oplossingen, die zich niet onderscheiden in de invloed die ze hebben op het integrale plan Stationsgebied. Ze onderscheiden zich wel in de impact die ze hebben op de omgeving. De twee mogelijke oplossingen zullen onderwerp van gesprek zijn in de participatie en bij de besluitvorming over het integrale stedenbouwkundige plan Stationsgebied.
De commissie, raad, inwoners, ondernemers en overige stakeholders worden in het najaar geïnformeerd over de resultaten van deze verkeersonderzoeken. Deze onderzoeken zullen ook op de website www.hilversum.nl/stationsgebied worden gepubliceerd.

Spoortunnel

In de plannen voor het Stationsgebied is geen model uitgewerkt voor het onder de grond brengen van het spoor. Dit heeft de volgende redenen.

- Er is geen aanleiding vanuit het spoor (bijvoorbeeld uitbreiding van de sporen) om een tunnel onder de grond te leggen. Dit betekent dat een spoortunnel op dit moment ook niet kan rekenen op een bijdrage vanuit het rijk of anderszins;
- Het betreft bovendien een traject van lange adem (zeker 40-50 jaar). De aanpak Stationsgebied is een aanpak die al veel eerder resultaat zal laten zien;
- Een aanpak in het Stationsgebied zit plannen voor een eventuele ondertunneling op de lange termijn niet in de weg.

Koninginneweg

In december 2017 zijn de resultaten van de Klankbordgroep Koninginneweg gepresenteerd en is door de raad in het amendement gevraagd om de resultaten daaruit, te weten de centrumring "*Langs de lijn*" en een "*Herontwikkeling van de locatie tussen Koninginneweg en spoor*" te onderzoeken.
Verkeerskundig zijn beide oplossingen vrijwel gelijk. In de ruimtelijke uitwerking verschillen ze echter fundamenteel. De Zwarte Hond en OKRA hebben de gemeente beide geadviseerd om in te zetten op de kwalitatieve ontwikkeling die in de ambities voor het centrum en het Stationsgebied zijn benoemd. Redenen zijn:

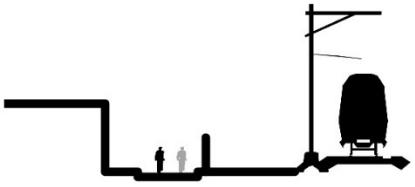
- Dat het inpassen van het tracé van de centrumring via Langs de Lijn haaks staat op de belangrijkste ambitie van de ontwikkeling van het Stationsgebied: het vergroten van centrumkwaliteit van Hilversum. Langs de Lijn zal een door de auto gedomineerde plek worden waarbij het tracé gedurende een grote afstand in een rechte lijn loopt. Dit in

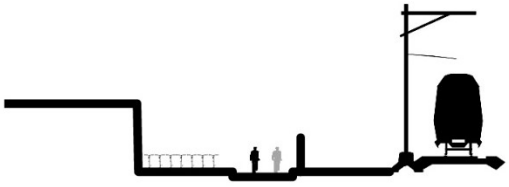
combinatie met het gegeven dat er geen kruisingen zijn, zal er toe leiden dat autobestuurders geneigd zullen zijn de snelheid te vergroten (wat onveiliger is en negatieve consequenties heeft op geluid). Daarbij zal door de achterkantsituatie langs dit tracé een sociaal onveilige plek ontstaan, zeker als de centrumring wordt gecombineerd met een voetgangers- of fietsroute (zie ter ondersteuning de profielenstudie hieronder).

- Dat het inpassen van de centrumring langs het spoor een negatieve invloed heeft op de beleving vanuit Oost richting de centrumzijde; het oostelijk en westelijk deel van Hilversum zullen worden gescheiden door een dikke infrastructurele bundel (Noorderweg – spoortracé – centrumring) waardoor het gevoel van fysieke scheiding tussen de twee stadsdelen wordt versterkt.

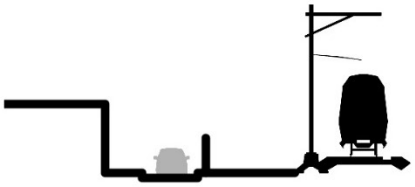
Dat betekent dat in hun stedenbouwkundige advies de variant "*Langs de lijn*" is afgevallen in de modellen. Dit heeft enorme impact op de eigenaren, ondernemers en bewoners aan de Koninginneweg Oost.

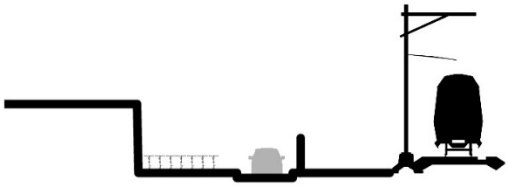
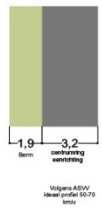
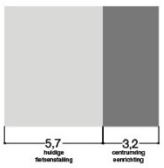
huidige situatie





huidig profiel





Situatie inpassing centrumring