

Beeldkwaliteitsplan (in ontwikkeling)

versie 29 maart 2019

Aan het beeldkwaliteitsplan wordt nog gewerkt. Het volgt op het stedenbouwkundig plan en zal later dit jaar, tegelijk met het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Deze conceptversie geeft de tussenstand aan. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt welke onderwerpen in het beeldkwaliteitsplan aan bod zullen komen. Het concept-beeldkwaliteitsplan is als bijlage gevoegd bij het stedenbouwkundig plan. Het vormt nu nog geen onderdeel van de besluitvorming.

	INHOUD		
2	plangebied		
3	inhoudsopgave		
4	inleiding		
5	STEDENBOUWKUNDIG PLAN SAMENVATTING		
6	ruimtelijke structuur		
7	ruimten en groen		
8	bebouwingsstructuur		
9	hoogte en kappen		
10	sfeer		
13	BEELDKWALITEIT GEBOUWEN	39	BEELDKWALITEIT OPENBARE RUIMTE
14	algemeen	40	algemeen
16	stationsomgeving en centrum	42	groenstructuur
18	rooilijn en accenten	46	kleur en materiaal
20	entrees en maaiveld	48	hoogteverschillen
22	gevelcompositie	49	duurzaamheid en klimaat
24	gevelbeeindiging en kapvormen	52	toegankelijkheid
26	materiaal en kleur	54	media
28	geveltoevoegingen	55	initiatieven
30	Stationsplein	56	Stationsplein
32	de Lopers (Leeuwenstraat - Stationsstraat)	60	lopers (leeuwenstraat - Stationsstraat)
34	Schapenkamp	62	Schapenkamp
36	Koninginneweg	64	Koninginneweg

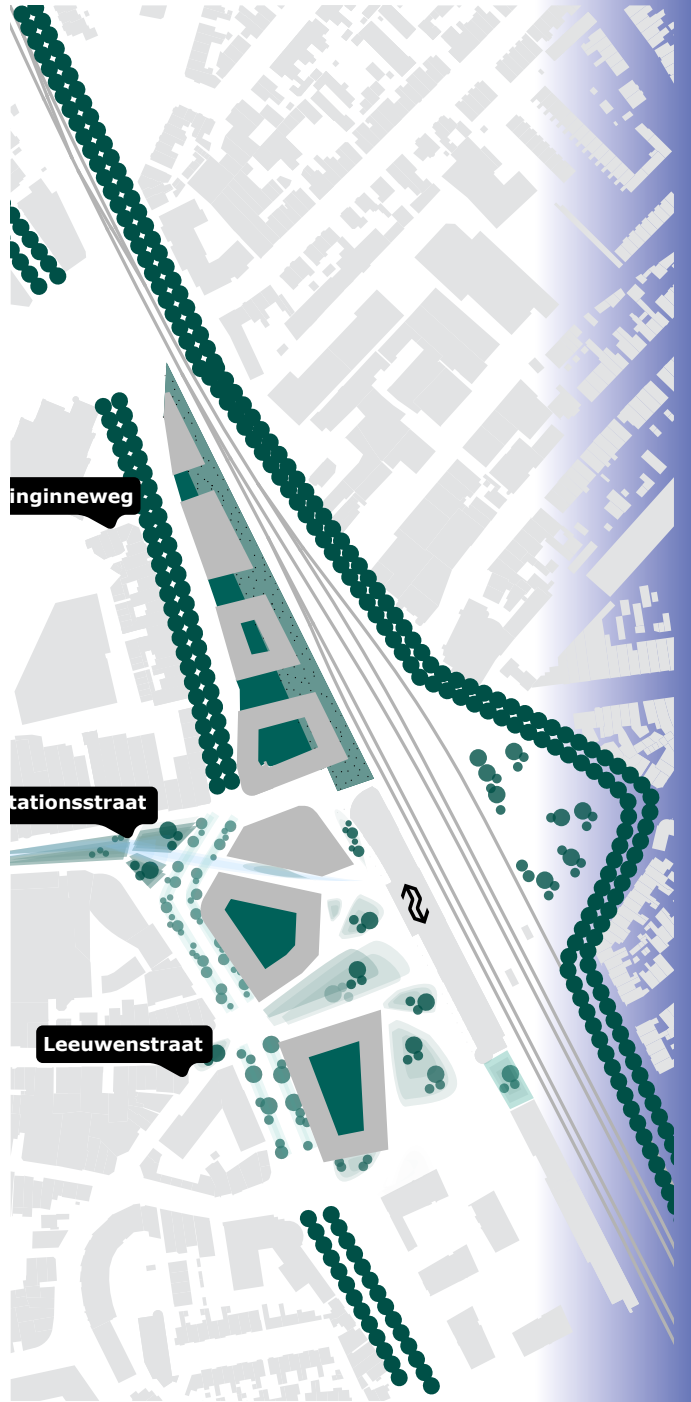
STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Door het continueren van rooilijnen, routes en bebouingsstructuur wordt het Stationsplein, naast de Kerkbrink, het Marktplain en het Gooilandplein, het vierde plein van Hilversum, geïnspireerd op de brinken.

Hilversum is een gegroeide en een groeiende kern. Deze twee eigenschappen zijn zowel verwant als tegengesteld aan elkaar. Een gegroeide kern impliceert organische groei, irrationaliteit, toevalligheden en momenten terwijl een groeiende stad vraagt om planning, ratio, structuur en helderheid. Kenmerken die niet automatisch leiden tot een leuke en gezellige stad. De aanleg van de centrumring in de vorm van de Schapenkamp is een litteken van de snel groeiende stad Hilversum.

Het gegroeide Hilversum is te herkennen aan de brinkstructuur, dat vooral in het westen van het centrum (omgeving Kerkbrink) nog bepalend is. Dat deel van het centrum van Hilversum wordt goed gewaardeerd. Met het aanpassen van de centrumring en het deels verdiept aanleggen van de Schapenkamp wordt het Stationsplein onderdeel van het centrum van Hilversum. Het bestaande stedelijke weefsel vormt de basis voor het stedenbouwkundig ontwerp. De nieuwe bebouwing zal het passende puzzelstuk zijn dat station en centrum op elkaar laat aansluiten.





RUIMTEN EN GROEN

Bouwhoogte

In het stedenbouwkundig plan is een overzicht opgenomen van de gewenste bouwhoogtes. De kaart op de volgende bladzijde is een verfijning van de kaart uit het stedenbouwkundig plan. Het is van belang dat eventuele nieuwe bebouwing past in de schaal van de plek. Het straatbeeld in centrum van Hilversum wordt overwegend bepaald door bebouwing van 2 à 3 lagen met een kap. Grotere, hogere bebouwing is vaak te vinden als tweedelijnsbebouwing op binnenterreinen of is geconcentreerd (Gooische Brink, Oude Torenstraat, noordelijk deel Groest). De stationsomgeving wijkt in bebouwingshoogte af van het centrum. Aan de Schapenkamp heeft een schaalsprong plaatsgevonden met bebouwing van 4 of 5 lagen. Het station, Entrada en de hoek Leeuwenstraat kennen nog grotere hoogten.

Het uitgangspunt bij het stedenbouwkundig plan is 4 tot 6 lagen bebouwing, maar de aansluiting op Entrada vraagt om een grotere hoogte in het zuidelijkste bouwblok.

Het smalle spitse bouwblok bij de kleine spoorbomen is vanuit verschillende richtingen (spoor, verschillende straten in de wijk Over 't Spoor) heel prominent te zien. Afstanden tot omringende bebouwing zijn vrij ruim. Vanwege de vorm van dit bouwvlak en de positie in het stedenbouwkundig patroon is een grotere bouwhoogte hier wenselijk. Gebouw 3(?) wordt omringd door nieuwbouw en verschillende stedelijke ruimten (nieuwe stationsplein, koninginneweg en stationsstraat) zijn op dit gebouw gericht. Ook hier is een grotere hoogte denkbaar.

De nieuwbouw direct aan de Koninginneweg zal in hoogte beperkt blijven. Vanwege het gewenste symmetrische profiel is hier een hoogte van 2 lagen en een kap het uitgangspunt en kunnen accenten een 3e laag en kap krijgen.

Beeldkwaliteit en welstand / supervisie

De regels in het beeldkwaliteitplan zijn erop gericht om van het stationsgebied een aangename omgeving te maken die beter aansluit op al bestaande kwaliteiten van het centrum van Hilversum en om de nieuwe bebouwing op een passende wijze in te voegen.

Het stationsgebied zal een ingrijpende gedaantewijziging ondergaan in de komende jaren. Uitgangspunten bij de ontwikkeling van het stationsgebied zijn onder andere dat het centrum doorgetrokken wordt tot aan het stationsgebouw en dat het stationsgebied een levendig gebied komt waar bezoekers en reizigers zich welkom voelen.

Het beeldkwaliteitplan heeft daarin met twee zaken rekening te houden. Enerzijds moeten de nieuwe gebouwen aansluiten op de kwaliteiten van het centrum en andere aangrenzende gebieden.

Anderzijds moet het beeldkwaliteitplan rekening houden met de eisen en randvoorwaarden die bij een goed functionerend openbaar vervoersknooppunt horen.

Het opgestelde stedenbouwkundig plan voorziet in een grote hoeveelheid nieuwe bebouwing en het is van belang dat deze nieuwe bebouwing goed aansluit op het bestaande centrum van Hilversum, op omliggende buurten en straten, maar ook op de wijken aan de overzijde van het spoor. Het is niet de bedoeling dat het beeldkwaliteitplan een nieuwe weg in slaat, maar dat er richtlijnen worden opgesteld die zorgen dat de nieuwe bebouwing zich goed voegt in Hilversum.

Voor monumenten gelden andere criteria die per geval bekeken moeten worden. Voor de werkbaarheid van dit document vallen de monumenten niet onder de richtlijnen van dit beeldkwaliteitplan.

De uitgangspunten die in het beeldkwaliteitsplan voor architectuur opgesteld zijn, worden bij het beoordelen van bouwplannen als welstandscriteria gehanteerd.

sfeer en identiteit

Verschillende sferen zijn karakteristiek voor het centrum van Hilversum. Het centrum van Hilversum is op te vatten als een voortzetting van de rijke bebouwing van de omliggende villawijken en tuinwijken, waarbij in het centrum enkele stedelijke voorzieningen en woningcomplexen zijn toegevoegd.

In het centrum zijn in de bebouwing 3 ontwikkelperiodes van Hilversum goed te herkennen:

- het villadorp: vooral rond de Kerkbrink, maar ook in de winkelstraten Groest en Kerkstraat zijn rond 1900 winkelwoonhuizen gebouwd die de rijkdom van

- de tuinwijken

- de omroepstad.

In het stationsgebied is de kenmerkende verscheidenheid in bebouwing de laatste decennia echter gewijzigd naar overwegend grootschalige bebouwing.

Erkenning van deze verschillen en het versterken van de verscheidenheid draagt bij aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en van het verblijf in het centrum. De aanwijzingen in dit beeldkwaliteitplan zijn erop gericht om dit beeld na te streven.

Voorafgaand aan het opstellen van dit beeldkwaliteitsplan is op een inloopavond en via het burgerpanel gepeild welke architectuur men bij Hilversum vindt passen en welke gevelbeelden men het liefst zou zien in het centrum. Dit is gedaan aan de hand van beelden van herkenbare gebouwen uit het centrum van Hilversum zelf, maar ook beelden van recente architectuur die in uitstraling aansluit bij de architectuur uit de genoemde ontwikkelperiodes.

Ook hieruit bleek juist een waardering voor diversiteit in architectuur, een relatief kleine korrelmaat en rijk gedetailleerde hoeken en geveltoevoegingen.

VILLADORP

TUINSTAD

MEDIASTAD

Aansluiting op het centrum

Het centrum van Hilversum wordt gekenmerkt door een grote variatie aan gebouwen en schalen. Het uitgangspunt om het centrum van Hilversum al vanaf het stationsgebouw beleefbaar te maken, vraagt om een goede afstemming tussen de schaal van de gebouwen en de architectuur die bij Hilversum past.

In het centrum bevinden stad en dorp zich naast elkaar, groot en klein, oud en modern, intiem en robuust. In het centrum hebben veel gebouwen een kleine korrelgrootte en er is sprake van individueel herkenbare panden. Maar in het centrum komen ook grote complexen voor met stedelijke functies, zoals winkelcentra, bioscoop, filmtheater en het museum. Het station is een van die stedelijke voorzieningen in een grootschalig gebouw. Het beeld van dit gebied wordt nu nog vooral bepaald door de grootschalige ingrepen vanuit de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw. De architectuur van deze gebouwen is, zoals gebruikelijk in die decennia, contextloos en uitwisselbaar. De waardering voor deze gebouwen is in Hilversum niet groot.

De architectuur in het centrum heeft een menselijke maat en is divers doordat zij pand voor pand ontstaan is. Het beeld wordt gekenmerkt door een verticale geleding, levendige plinten en bakstenen gevels. De nieuwbouw in het Stationsgebied zal relateren aan de kwaliteiten van het historische Hilversum.

Nieuw te realiseren bebouwing zal zowel moeten aansluiten op de herkenbare kwaliteiten van het centrum van Hilversum als op de schaal en functie van het station. Een basis voor een harmonieuze inpassing van nieuwe bebouwing kan worden bereikt door op een aantal punten aansluiting te zoeken op de bestaande bebouwing. Dit kan door het gebruik van een bepaald kleuren- en materialenpalet, aan te sluiten op bouwhoogte en kapvormen en door het individuele karakter van de panden te accentueren.

Variatie

Variatie in beeld wordt met name bereikt door de wisselende hoogtes, wisselende rooilijnen, de soms rijke detaillering en de toevoeging van architectonische elementen.

Het is van belang dat de kwaliteiten van de bestaande bebouwing zichtbaar worden gemaakt en het individuele karakter van de panden tot uiting komt.

Individueel karakter en kleine korrelgrootte

De relatief kleine eenheden binnen de nieuwe blokken maken het gevelbeeld divers. Binnen de verschillende gebouwen (nieuwbouw en aangrenzende bestaande bouw) is de architectuur in samenhang.

Bebouwing in het centrum heeft een individueel karakter en er worden vele stijlkenmerken toegepast die het centrum een aangename sfeer geven en de relatie van de gebouwen met de groene omgeving versterken. Ook nieuwe bebouwing wordt opgebouwd uit individuele panden waarbij gevels verticaal gesegmenteerd worden, door kleur, materiaal of een sprong in de rooilijn.

Bouwhoogte en kappen

Door het gebruik van wisselende bouwhoogtes en het toepassen van verschillende kapvormen wordt het individuele karakter van de panden versterkt. Ook plat afgedekte panden hebben een duidelijke beëindiging van de gevel in de vorm van een daklijst, een terugliggende verdieping en/of overstekken. Kappen en andere gevelbeëindigingen zijn vanaf straat zichtbaar. Kappen zijn samengesteld of staan afwisselend haaks en evenwijdig aan de straat. Kappen zijn vaak bewoond en dakterrassen komen voor, maar zijn zelden zichtbaar vanaf de straat. Om kapvormen herkenbaar te houden moeten insnijdingen voor balkons of dakterrassen beperkt worden. Uitgangspunt voor het maken van

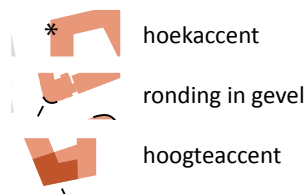
dakterrassen aan de zijde van de openbare ruimte is dat deze zorgvuldig worden opgenomen in de massa-, gevel-, en kappeleding.



Rooilijn

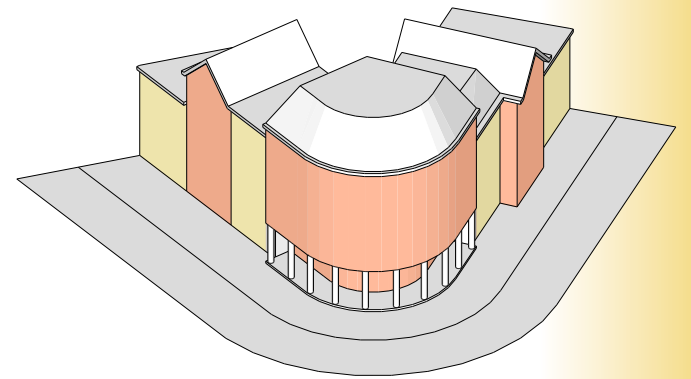
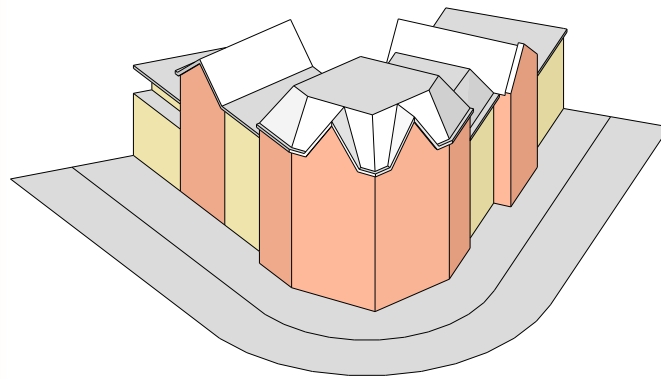
Kenmerkend aan het centrum van Hilversum is dat de rooilijnen van nieuwe gebouwen het oude stratenpatroon van het dorp bleven volgen. Dit heeft geleid tot gebogen of geknikte gevelwanden en sprongen in de rooilijn. Dit versterkt de individuele presentatie van de panden. Pas met de aanleg van de Schapenkamp werd dit patroon doorbroken. Onderdeel van de ontwikkeling van het stationsgebied is het aanhelen van het stratenpatroon van het centrum. De vorm van de bouwblokken sluit aan op die van het centrum. Nieuwe bebouwing moet passen in het beeld dat met deze wisselende rooilijnen is ontstaan.

De bebouwing van de meest herkenbare plekken in het centrum van Hilversum heeft een informele uitstraling door de verspringende rooilijn en een pandsgewijze vormgeving. Plinten van de bebouwing staan hoofdzakelijk op één lijn, maar gevels van de bovenverdieping hebben een wisselende rooilijn. De bebouwing in het centrum staat wel dicht opeen, maar de rooilijn is verstaffeld.



Accenten

Ook kenmerkend voor het centrum is de aandacht die architecten hebben weten te vestigen op panden op hoeken, aan kruisingen en aan pleinen. In het centrum komen hoekaccenten in vele vormen voor. Incidenteel hebben de hoeken extra hoogte, maar in de meeste gevallen zijn de hoeken geaccentueerd met ornamenten, zoals torentjes, een sculpturale verspringing in de gevel, een afgeschuinde hoek of rondingen. In het stedenbouwkundige plan krijgen enkele hoeken of bochten een prominente plek die ondersteund zouden kunnen worden met een hoger gebouw.



Aansluiting op maaiveld

De plinten gaan altijd een interactie aan met de openbare ruimte. Plinten zijn overwegend één bouwlaag van ongeveer vier meter hoog. Plinten worden de tweede laag doorgetrokken als deze een zichtbare, publieke functie heeft (hotelloobby, entresol, entree appartementengebouw). Woningen hebben zo veel als mogelijk individuele entrees op de begane grond, waardoor een levendig maaiveld ontstaat gericht op de menselijke maat en schaal.

Bij commerciële voorzieningen is het van belang om een goede relatie tussen de plint en de bovenliggende verdiepingen te krijgen. Om dit te bereiken moet de materialisatie en/of gevelindeling van de plint een relatie hebben met de gevel van de bovenliggende verdiepingen. Om het individuele karakter van de panden te waarborgen mogen toevoegingen als luifels niet domineren. Eventuele luifels lopen niet door over meerdere panden en zijn ondergeschikt aan het gebouw doordat ze licht gedetailleerd en gematerialiseerd zijn. Luifels worden licht gematerialiseerd door het gebruik van glas en metaal, met een minimale dikte aan de straatzijde. Voor reclame uitingen geldt hetzelfde, deze zullen ondergeschikt moeten zijn aan het pand en worden per pand individueel toegepast (geen doorlopende reclame uitingen). De voorkeur gaat uit naar losse letters of reclame objecten die in de stijl van het pand passen.

De plinten lopen niet door over meerdere panden en hebben een relatie met de bovenliggende verdiepingen.

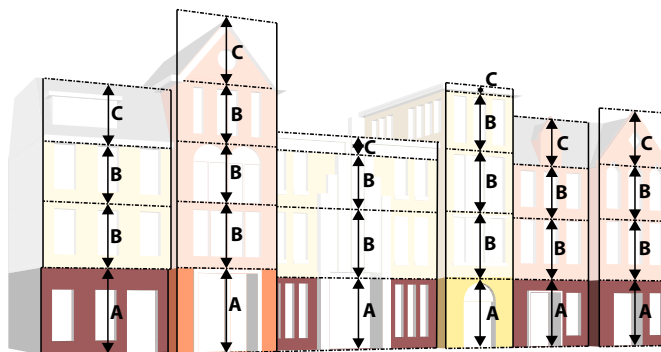
Luifels worden licht gematerialiseerd door het gebruik van glas en metaal, met een minimale dikte aan de straatzijde. Voor reclame uitingen geldt hetzelfde, deze zullen ondergeschikt moeten zijn aan het pand en worden per pand individueel toegepast (geen doorlopende reclame uitingen).

Functies in de plinten zorgen voor levendigheid op het maaiveld. De overgang tussen openbare ruimte en bebouwing gaat in stappen, waardoor een geleidelijke overgang ontstaat tussen bebouwing en maaiveld.

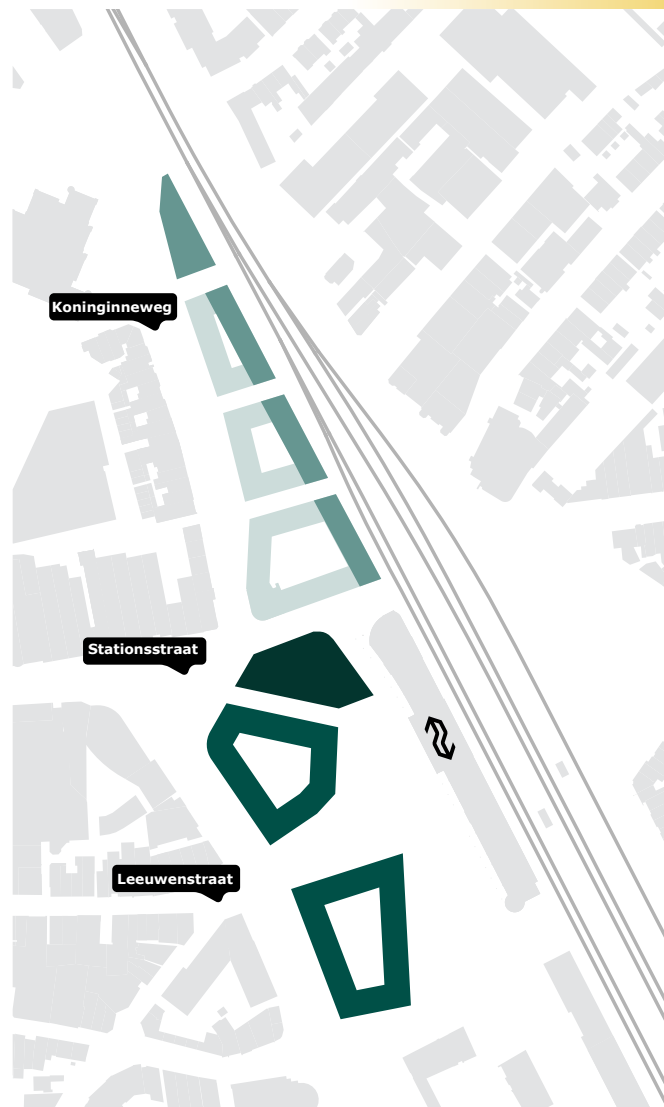
Ook wonen is een belangrijke plintfunctie. Woningen op de begane grond hebben allen een individuele entree. Doordat de woonruimtes hoger gelegen zijn dan het maaiveld blijft de privacy blijft gewaarborgd.

Entrees en doorgangen

Bij commerciële voorzieningen is het van belang om een goede relatie tussen de plint en de bovenliggende verdiepingen te krijgen. Om dit te bereiken moet de materialisatie en/of gevelindeling van de plint een relatie hebben met de gevel van de bovenliggende verdiepingen. Om het individuele karakter van de panden te waarborgen mogen toevoegingen als luifels niet domineren. Eventuele luifels lopen niet door over meerdere panden en zijn ondergeschikt aan het gebouw doordat ze licht gedetailleerd en gematerialiseerd zijn. Luifels worden licht gematerialiseerd door het gebruik van glas en metaal, met een minimale dikte aan de straatzijde. Voor reclame uitingen geldt hetzelfde, deze zullen ondergeschikt moeten zijn aan het pand en worden per pand individueel toegepast (geen doorlopende reclame uitingen). De voorkeur gaat uit naar losse letters of reclame objecten die in de stijl van het pand passen.

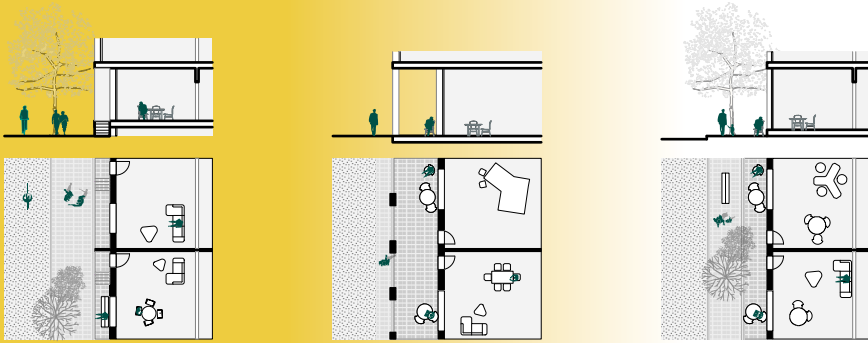


Functiemenging binnen het Stationsgebied



- Dynamische centrumfunctie (bv. hotel of onderwijs)
- Levendige plinten (creatieve bedrijvigheid, woon-werk units en stationsgerelateerde retail) met centrumwonen op de verdiepingen
- Kantoorfuncties en wonen
- Wonen, ateliers en kleinschalige bedrijvigheid

ACTIEVE FUNCTIEPLINTEN

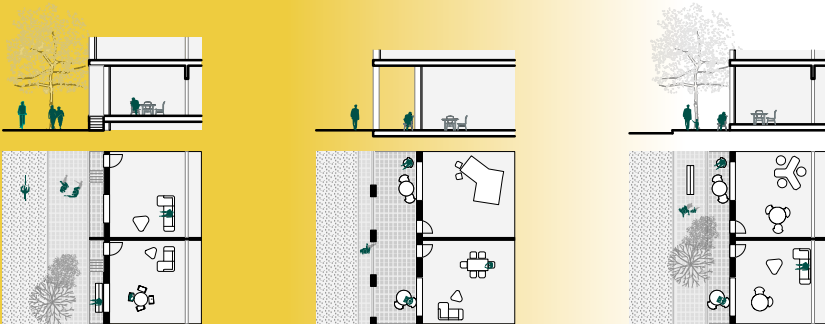


LEVENDIGE WOONPLINTEN AAN OPENBAAR GEBIED

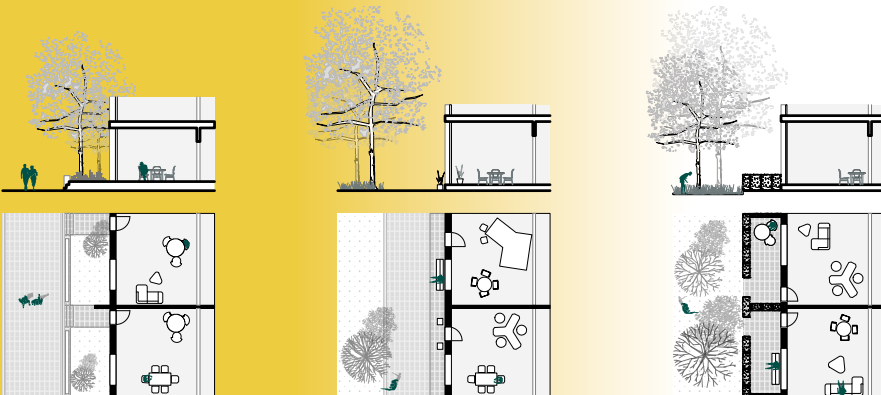
wonen openbaar - teruggelegen entree

wonen openbaar - arcade

wonen openbaar - stoep



ONTSPANNEN WOONPLINTEN AAN COLLECTIEF GEBIED



Gevelindeling

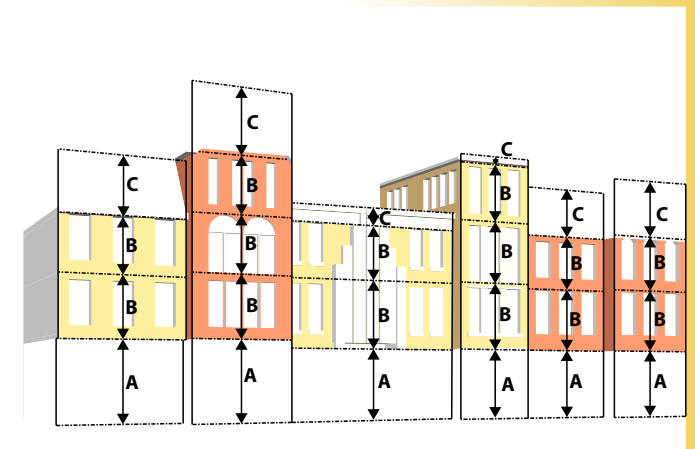
De diversiteit in architectuur gevelindeling van de gebouwen in het centrum valt uiteen in een aantal categorieën uit verschillende perioden, waarvan er 3 heel kenmerkend zijn voor Hilversum. In het stationsgebied zouden referenties naar deze architectuur te herkennen moeten zijn.

Met name rond de Kerkbrink, maar ook in de winkelstraten Groest en Kerkstraat zijn veel gebouwen in de periode van ontwikkeling tot Villakern gebouwd. Gebouwen uit die tijd kenmerken zich door een meer verticale gevelindeling, naar de constructieve eigenschappen van baksteen. Dit verticale effect geeft de bebouwing een voornaam uiterlijk.

De bebouwing van recentere periodes kenmerkt zich juist door een minder gerichte gevelindeling, of in sommige gevallen een licht horizontale gevelindeling. Eventuele nieuwbouw houdt rekening met deze verschillen. Bebouwing aan de pleinen krijgt een meer voornaam uiterlijk. Dit wordt bereikt doordat gevelopeningen eerder hoog dan breed zijn en boven elkaar worden uitgelijnd, een verticaal geveldeel naar voren springt (eventueel versterkt door het gebruik van een dwarskap), er penanten toegepast worden, etc. De overige bebouwing, aan de straten, kent een minder formeel karakter en sluit zo goed aan bij het informele dorpse beeld van Hilversum. Dit wordt bereikt doordat de gevel minder gericht is (geen verticale of horizontale nadruk).

Doordat sommige wegen een gebogen verloop hebben, komen zijgevels van de panden in het zicht. Het is van belang dat deze gevels ook de kwaliteit van een voorgevel hebben en geen gesloten, dode uitstraling hebben. In vrijwel het gehele centrum wordt een afwijkend gematerialiseerde plint in de bestrating opgenomen.

De bebouwing reageert hierop door dat in principe ook in (etalage-) gevels een (lage) borstwering wordt opgenomen. Deze versterken het individuele karakter van de bebouwing en zorgt dat de gevel stevig op de grond komt te staan.



Kappen

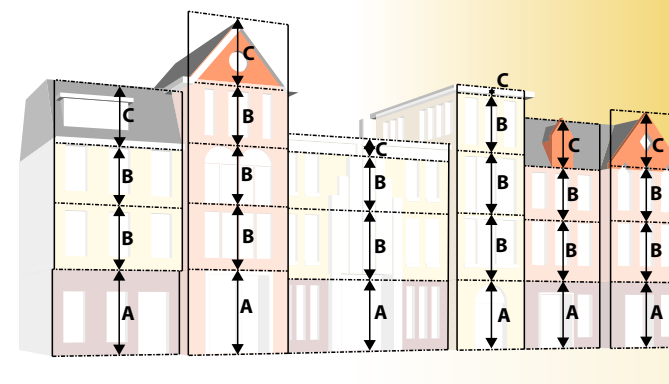
Naast de schaal is ook het gebruik van kappen beeldbepalend. In het centrum hebben gebouwen een duidelijke gevelbeeindiging, vaak in de vorm van een kap. De diversiteit in architectuur wordt in grote mate bepaald door wisselende kaprichtingen, insnijdingen in de kap of juist toevoegingen als dakkapellen.

Een kap wordt gezien als een bekroning van een gebouw en is daarom een toevoeging aan het gebouw. Het telt niet mee in het aantal bouwlagen (?), maar zou daarom ook niet als een volwaardige bouwlaag ontworpen moeten worden. In een kap moet het aantal ingrepen beperkt blijven. Dakvlakken en randen moeten zichtbaar blijven en de hoeveelheid doorsnijdingen of toevoegingen is dus aan een maximum gebonden. Een kap heeft pas het gewenste effect als deze vanaf maai-veld zichtbaar zijn.

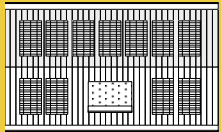
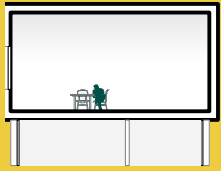


Gevelbeeindiging

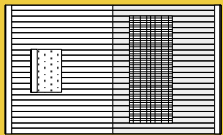
Platte afdekkingen zijn mogelijk, met name op de hogere gebouwen, maar de gevelbeeindigingen zullen wel nadrukkelijk vormgegeven worden. In het centrum zijn bij platte daken overstekken, daklijsten of terugliggende gevels gebruikelijk. In het stationsgebied zijn daar eigentijdse varianten op mogelijk.



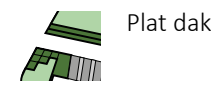
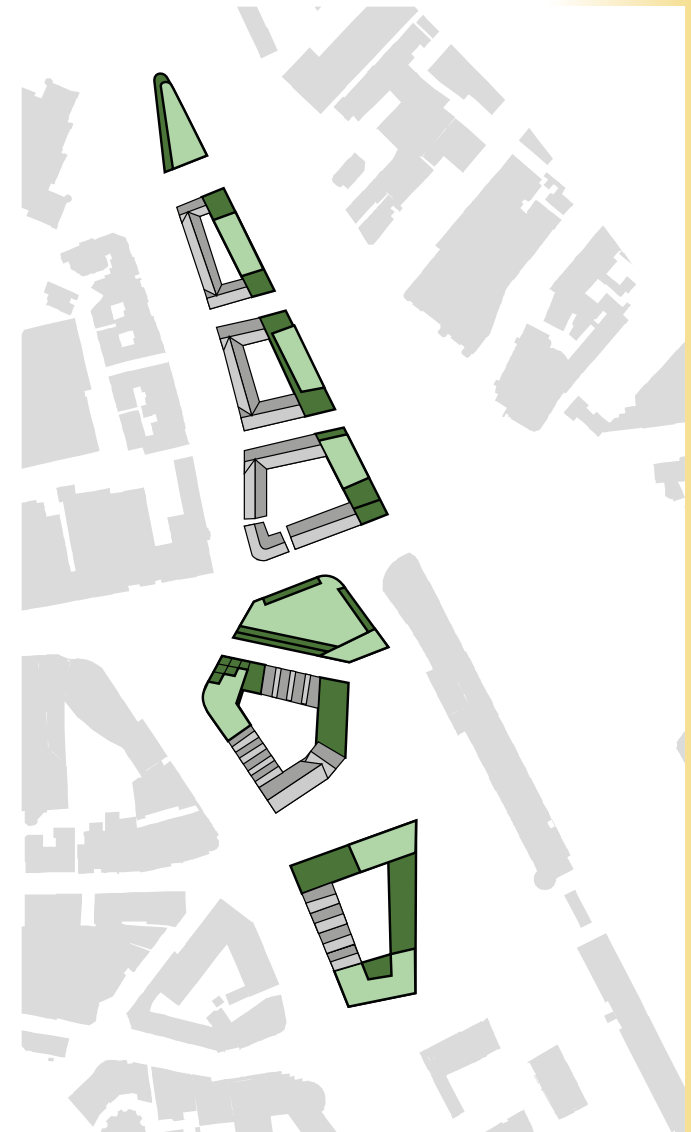
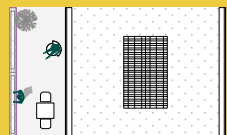
Dwarskap



Langskap



Plat dak



Plat dak



Langskap



Dwarskap

De bebouwing wordt gebonden door het gebruik van baksteen in ingetogen aardetinten. Voor accentdelen worden lichte materialen en lichte tinten toe gepast. Bij pleinen / brinken, worden de panden uitgevoerd in lichte kleuren en materialen, zodat deze plekken extra geaccentueerd worden. Door de materialen op een verfijnde wijze toe te passen en op een hoogwaardige wijze te detailleren sluit de bebouwing aan op de bestaande kwaliteiten. De detaillering kan bijvoorbeeld gebeuren door het toepassen van bijzondere baksteenpatronen, metselverbanden, het slank detailleren van balkonconstructies, etc.

Uitgangspunt voor de kleurstelling en materialisatie in het stationsgebied is dat deze aansluit op de diversiteit die al in het centrum aanwezig is. Dit houdt in dat er overwegend gewerkt wordt met natuurlijke kleuren, veelal warme aardetinten. Voor accenten en rond de pleinen is het mogelijk met lichte kleuren te werken, zoals reeds toegepast in het centrum van Hilversum. Felle kleuren zijn niet toegestaan.

Bebouwing langs een straat bestaat uit minimaal 70% donkere aardetinten. De aardetinten kunnen variëren van rood, rood-bruin naar donkerbruin en eventueel antraciettinten voor het dak. De overige maximaal 30% bestaat uit lichte kleuren als wit, crème en lichtgeel/ lichtbruin. Deze accenten kunnen worden gevormd door geheel licht gekleurde panden of door het toepassen van lichte accenten in de gevel zoals boeiboorden, kozijnen, etc.

Op enkele plekken wordt afgeweken van de kleurverhouding. De pleinen worden extra geaccentueerd doordat de aangrenzende bebouwing juist overwegend licht gekleurd is (verhouding 70% licht – 30% donker) (?).

Om toch aansluiting met de rest van het stationsgebied te krijgen is de materialisatie bij de accentbebouwing, gelijk aan de rest van de bebouwing.

De materialen die worden toegepast moeten natuurlijk zijn of ogen. Materialen zijn overwegend solide en steenachtig, het uitgangspunt is baksteen. Overige toe

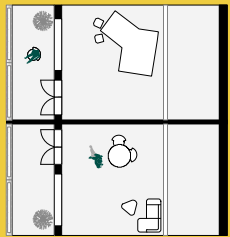
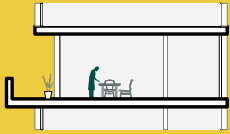
te passen materialen zijn natuursteen, gepolijst beton en stucwerk. Voor de accentdelen is het ook goed mogelijk om met glas, hout en vlakke metaalelementen te werken. Voor de daken zijn keramische pannen of leien het uitgangspunt, in sommige deelgebieden is het gebruik van vlakke metalen dakbekleding ook toegestaan. Toepassing van kunststof plaatmateriaal, golfplaten, etc. passen niet in het beeld van het centrum van Hilversum en zijn niet toegestaan.



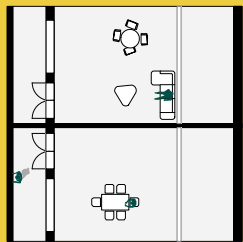
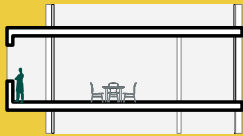
Architectonische toevoegingen

Voor een goede relatie met de levendige omgeving wordt veelvuldig gebruik gemaakt van architectonische toevoegingen. Deze toevoegingen, zoals balkons, erkers en dakkapellen, vormen uitzichtpunten op het groen. Door deze elementen op een hedendaagse wijze ook in de nieuwe bebouwing toe te passen wordt een goede aansluiting op zowel de groene omgeving als op de bestaande villabebouwing verkregen. Het is hierbij wel van belang dat elementen per pand toegepast worden en niet horizontaal doorlopen. Een horizontale benadrukking door bijvoorbeeld brede balkons of dakkapellen is niet toegestaan.

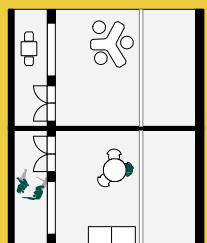
balkon



in pandig balkon



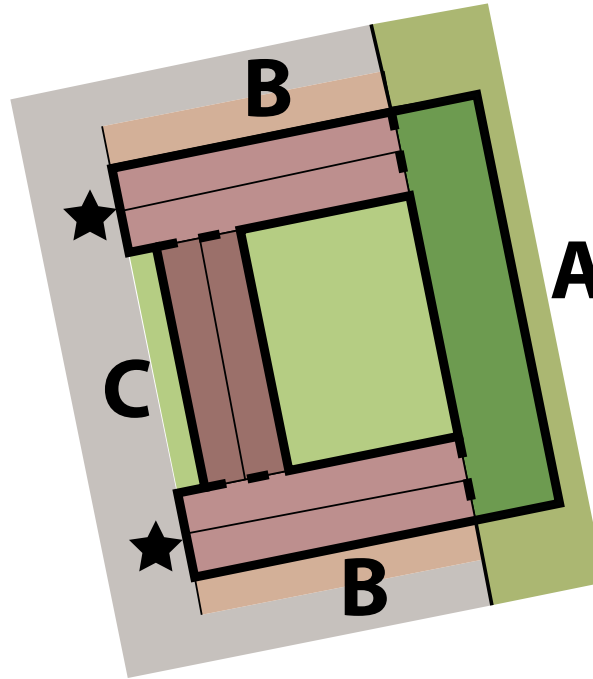
loggia



De Koninginneweg is een van de eerste nieuwe verbindingswegen die buiten de oorspronkelijke dorpsstructuur tot stand kwam. Er staan in deze straat wat oudere rijen arbeiderswoningen, maar de bebouwing (zeker aan de westzijde) stamt overwegend uit het interbellum en maakte deel uit van een centrumplan van Dudok. Dat centrumplan is nooit helemaal uitgevoerd, maar is wel herkenbaar in de grote samenhang in architectuur. De westelijke gevel zal blijven bestaan, de oostelijke gevel maakt deel uit van het stedenbouwkundig plan.

In deze straat zijn rijen (winkel)woonhuizen gebouwd in een formele opzet van 2 of 3 lagen en een hoge kap, waarbij de langskap op strategische plekken wordt onderbroken met een dwarskap en een hoge topgevel. Hoekbebouwing is prominent vormgegeven met een extra woonlaag en een accent of ronding.

In de ontwikkelingen zal de Koninginneweg breder worden en laanbeplanting krijgen. Bij dit statige nieuwe profiel past een symmetrie in de gevels. De nieuwe bebouwing reageert op de bestaande bebouwing aan de overkant van de straat. De nieuwe bebouwing zal overwegend 2 lagen en een forse kap zijn, met accenten bij de doorbraken naar het spoor. Het gemeentelijke monument op de hoek is al passend in dit gewenste straatbeeld.



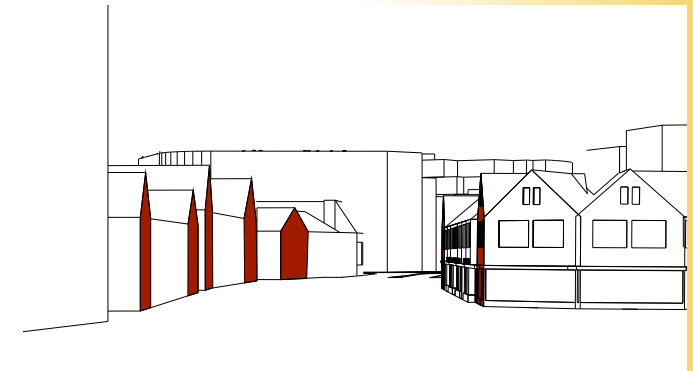
Bij de beoordeling van (ver)bouwplannen wordt in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- gebouwen zijn georiënteerd op de belangrijkste openbare ruimte
- voorgevellijnen zijn in hoofdzaak recht en per rij of blok in samenhang
- woningen aan de Koninginneweg hebben een terugliggende voorgevel met tuin of stoep (C)
- verspringingen in de voorgevellijn hebben een stedenbouwkundige aanleiding
- doorzichten waar mogelijk behouden

Massa

- bouwmassa's zijn gedifferentieerd en gevarieerd
- woningen maken deel uit van rijen of blokken en hebben per rij of blok een sterke onderlinge samenhang
- gebouwen bestaan uit 2 of 3 bouwlagen met nadrukkelijke kap,
- de nokrichting is in hoofdzaak evenwijdig aan de voorgevellijn, een haakse richting of plat dak komt voor als accent
- ontwerpaandacht voor symmetrie per rij met aandacht voor verbijzonderde hoeken
- uitbreidingen zoals aanbouwen en dakkapellen (indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte) vormgeven als ondergeschikt element of opnemen in de hoofd-massa en per woningtype gelijk uitvoeren



Dwarskappen als accent aan de Koninginneweg om doorgangen en doorzichten in de gevel te benadrukken.

Architectonische uitwerking en detaillering

- de architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig, gevarieerd en in lijn met de rij of het cluster
- ontwerpaandacht voor alle details
- gevels hebben een horizontale geleiding met verticale accenten
- hellende daken hebben overstekken
- wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op hoofdvolume of ensemble en met behoud van de karakteristieke detaillering
- de overgang tussen privé en openbaar zorgvuldig vormgeven
- traditioneel Hollands houten kozijn en profilering zijn het uitgangspunt



Materiaal en kleur

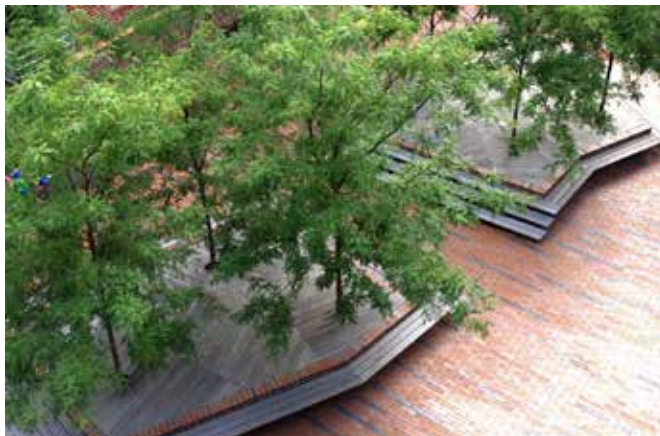
- materialen en kleuren zijn per rij of blok in samenhang
- gevels zijn in hoofdzaak van oranje of bruinachtige baksteen met metselwerkpatronen en pleisterwerk als accent
- hellende daken voorzien van oranje of gesmoorde keramische pannen
- kozijnen en deuren bij voorkeur uitvoeren in hout
- kleuren zijn oorspronkelijk of traditioneel en terughoudend
- materialen en kleuren van op- en aanbouwen aanpassen aan hoofdgebouw

BEELDKwaliteit OPENBARE

Inleiding

Beeldkwaliteit vormt samen met duurzaamheid en functionaliteit de drie pijlers van een goed ontwerp in de openbare ruimte. De beeldkwaliteit is van de drie pijlers het onderwerp dat bepalend is voor de sfeer en beleving van de openbare ruimte. Daarom is in de aanloop naar het opstellen van dit beeldkwaliteitsplan aan de inwoners van Hilversum gevraagd welke elementen in de openbare ruimte positief worden gewaardeerd. De meeste waardering was er voor de combinatie van zitten (verblijven) en kwalitatief goed groen, het zichtbaar maken van water in de openbare ruimte en bomen als structurerende elementen.

Ten aanzien van de openbare ruimte is het beeldkwaliteitsplan enerzijds de basis voor het definitief ontwerp voor de inrichting. Anderzijds biedt het beeldkwaliteitsplan ook richtlijnen voor het toekomstig beheer van de openbare ruimte van het stationsgebied.





Algemeen

De sfeer van het centrum is de richtlijn voor het nieuw in te richten stationsgebied. Brinkdorp Hilversum heeft sinds het midden van de 19e eeuw een royale uitstraling door de aanleg van verschillende villaparken. Als tegenhanger van deze uitbundige groene wijken zijn de smalle centrumstraten intiemmer en steniger van aard. Openbare ruimte is veelal de resultante van een organisch gegroeide bebouwde omgeving. Looplijnen bepalen de oriëntatie en de plaats van groene ruimtes zoals brinken. Dit principe wordt in het stationsgebied doorgezet. Het centrumweefsel wordt met het station verbonden. Smalle centrumstraten bestaan naast royaal opgezette groene pleinen en routes.



Het stationsgebied wordt doorsneden door de centrumring, een lommerrijke, lineaire, functionele openbare ruimte die mee kleurt met de buurten die hij doorsnijdt. Het is meteen duidelijk wanneer men het stationsgebied betreedt: de menselijke maat en een warme sfeer domineren de openbare ruimte.



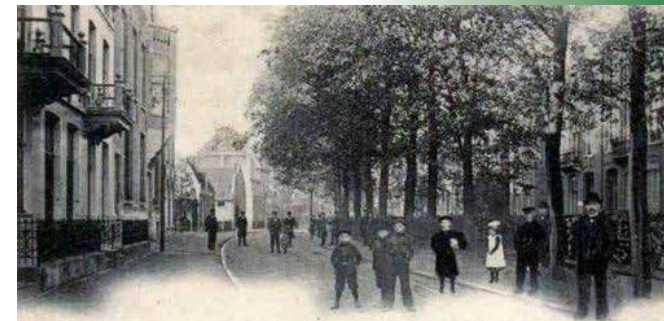
Groenstructuur

Eén van de pijlers van het nieuwe stationsgebied is een groen welkom in Hilversum. Herkenbare elementen uit het Hilversumse dorpslandschap zijn de basis voor de groene inrichting: brinken en lanen. De robuuste groene brinken zijn de plekken waar verschillende straten bij elkaar komen. Het zijn de voetgangersknooppunten in het gebied. Door de relatief grote oppervlakte kunnen de brinken een eigen karakter en eigen functionele invulling krijgen. De lanen zijn de groene toevoerroutes van het stationsgebied, zowel voor de menselijke verkeersstromen als voor natuurlijke migratie.

Binnen de groenstructuur zijn begeleidende lijnen en verblijfsplekken te onderscheiden. Smalle groenstroken met stevige, op de situatie aangepaste, soorten geleiden de verschillende verkeersstromen door de openbare ruimte. Op diverse plekken in het gebied is het aangenaam verblijven in de nabijheid van uitbundig groen.

De toevoeging van veel extra groen is een kans om de biodiversiteit in het centrum van Hilversum te vergroten. Dat kan met de keuze van de juiste beplanting (insectvriendelijk). Met de juiste beplantingskeuze scheidt de openbare ruimte de randvoorwaarden voor het slagen van bijvoorbeeld natuurinclusieve maatregelen in de nieuwe gebouwen in het stationsgebied.

De toevoeging van veel en kwalitatief hoogwaardig groen betekent een directe toename van de huidige beheerlasten. Om de gewenste kwaliteit en kwantiteit te kunnen borgen moeten er financiële middelen beschikbaar komen om de kwaliteitsverbetering van het Stationsgebied duurzaam in stand te kunnen houden. Bij de uitwerking van het openbare ruimte ontwerp tot een definitief ontwerp en bestek zullen deze kosten in beeld moeten worden gebracht. De gemeenteraad besluit over het toekennen van extra beheerbudget voor het stationsgebied.



Stationsstraat rond 1902.





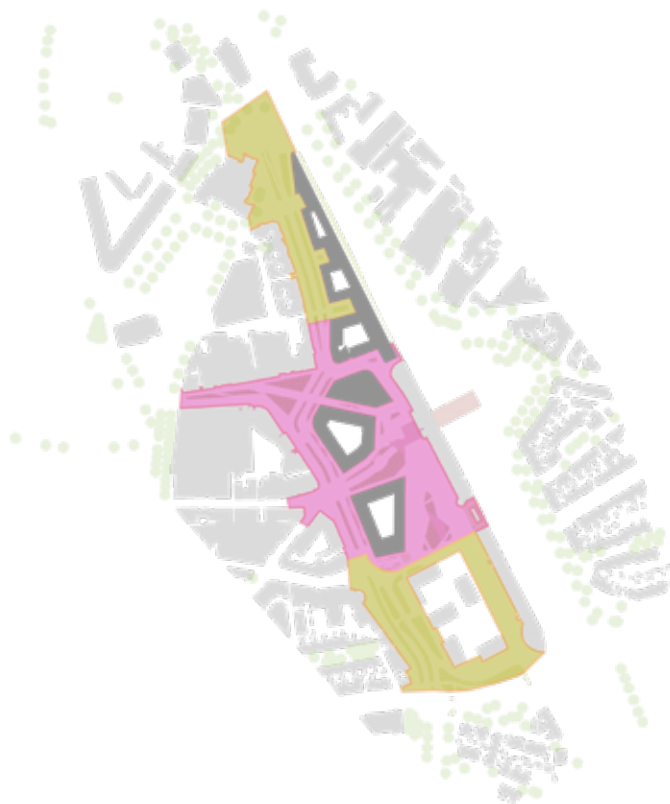




Materiaal en kleur

Het plangebied is te verdelen in twee typen gebieden met elk een eigen karakter. Centraal ligt het stationsgebied, dat wordt verbonden aan het centrum. In dit gebied is de verblijfskwaliteit leidend. Ook in het gebruikte bestratingsmateriaal is het landschap ervaarbaar, refererend aan de zandgronden waarop Hilversum is gebouwd. Het stationsgebied wordt geflankeerd door de Schapenkamp en de Koninginneweg, beide onderdeel van de centrumring. Deze gebieden hebben een inrichting die wordt bepaald door de verkeersfunctie.

Een belangrijk aspect bij de materiaalkeuze is het beheer. Het toe te passen materiaal moet allereerst geschikt zijn voor de beoogde functie en gebruikersgroep zoals voldoende draagkracht en stroefheid. Daarnaast moet het materiaal ook gemakkelijk herstelbaar zijn: schades moeten direct verholpen kunnen worden en het materiaal moet snel leverbaar zijn in geval van onherstelbare schade door breuk. Ook op de lange termijn. De instemming van de beheerder is essentieel bij de materiaalkeuze.



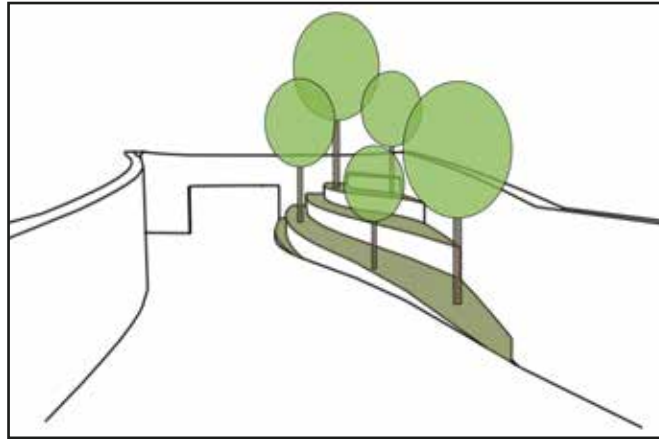


Hoogteverschillen

Binnen het stationsgebied zijn er hoogteverschillen tot ca. 2m. in het oorspronkelijke maaiveld. (Stationsentree 6.60 + NAP- Spoorstraat 4.60 + NAP) De hoogtes verlopen geleidelijk. In het nieuwe stationsgebied zijn geen abrupte sprongen in maaiveldhoogtes. Uitgangspunt is een toegankelijke openbare ruimte zonder trappen. Hoogteverschillen ter plaatse van de langzaam verkeerstunnel onder het station door worden opgevangen in ruime groene taluds. Daar waar de ruimte te beperkt is voor de realisatie van een goed te beheren talud wordt gewerkt met een keerwand.

Bij de scheiding van de verschillende verkeerscategorieën wordt gebruik gemaakt van de normale functionele hoogteverschillen met behulp van opsluitbanden.

Bij de invulling van de groene taluds is een goede beheerbaarheid een absolute randvoorwaarde. Op basis van de helling en opbouw van de talud kan worden bepaald wat de beheermogelijkheden zijn en welke groene invulling daar het beste bij past.





Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een onlosmakelijk onderdeel van een goed ingerichte openbare ruimte en is in balans met functionaliteit en esthetiek.

Duurzaamheid is het gebruik van het juiste materiaal met een lange levensduur. Gebruikte materialen en meubilair zijn op een verantwoorde manier geproduceerd en gewonnen en zijn herbruikbaar.

Bij de duurzaamheid van beplanting gaat het om de juiste beplanting op de juiste plek. Duurzame beplanting in een bebouwde omgeving is niet noodzakelijk inheemse beplanting. De groeiomstandigheden in een grotendeels verharde omgeving zijn dikwijls erg ongunstig voor inheemse beplanting. Gekweekte soorten zijn wel aangepast op deze groeiomstandigheden en vanuit dat oogpunt een meer duurzame keuze dan inheemse beplanting. Ten aanzien van een duurzame stadsecologie is het van groot belang dat de toegepaste soorten aantrekkelijk zijn voor insecten en vogels.

Duurzaamheid in de openbare ruimte is ook een goede regie houden op de ondergrondse infrastructuur zodat deze geen stoorzender is in het bovengrondse beeld van de openbare ruimte. Daarom is het belangrijk om ondergrondse infrastructuur te concentreren in kabelgoten of op z'n minst vastomlijnde tracés. Dit geeft meer flexibiliteit in de (groene) inrichting van de openbare ruimte en in het duurzaam beheer van de openbare ruimte: verharding hoeft niet of minder vaak te worden opgebroken of in een beperkt gebied waardoor er minder schade ontstaat aan verharding en groen.

Een goed ontwerp is ook duurzaam te beheren. Daarom is het beheer van de openbare ruimte een onlosmakelijk onderdeel van de uitwerking naar het definitieve ontwerp van het stationsgebied.

Klimaatadaptatie

Het stationsgebied is een van de lager gelegen delen van Hilversum en heeft bij hevige regenbuien veel hemelwater te verwerken. Een tweede opgave ten aanzien van het klimaat is het tegengaan van het "hitte-eilandeffect": gebouwde omgevingen zijn altijd enkele graden warmer dan onbebouwde omgevingen. Op warme zomerdagen kan dit leiden tot gezondheidsklachten bij met name ouderen en de allerjongsten.

Om te beginnen wordt daar waar mogelijk de hoeveelheid verharding op het maaiveld beperkt ten gunste van hemelwaterinfiltratie en groen.

Het stationsgebied is zelfvoorzienend in de berging van hemelwater op piekmomenten (bui T=100). De afvoer en infiltratie van hemelwater is zichtbaar in de openbare ruimte in wadi's, goten en groenstroken.

Omdat het stationsgebied een druk gebruikt gebied is het onvermijdelijk om aanvullende capaciteit te zoeken in bijvoorbeeld ondergrondse bergingsbassins. Deze oplossingen voor extra bergingscapaciteit mogen, net als de kabels en leidingen geen grote zichtbare gevolgen voor het beeld op maaiveld hebben.

Hittestress kan worden beperkt door het veelvuldig gebruik van bomen en groen op maaiveld. Bomen en groen zorgen met schaduw en een hogere luchtvochtigheid voor een aangenaam microklimaat. (zie ook hoofdgroenstructuur) Ook water in de openbare ruimte heeft een gunstig effect op het microklimaat. Een combinatie van een waterornament en de voorzieningen voor waterinfiltratie ligt voor de hand.





Toegankelijkheid

Hilversum is een toegankelijke, inclusieve gemeente: openbare ruimte en voorzieningen zijn toegankelijk mensen met en zonder fysieke beperkingen. Door hoogteverschillen zo veel mogelijk in het maaiveld te overbruggen worden de beperkingen voor mensen die slecht ter been zijn geminimaliseerd. Slechts bij uitzondering kunnen trappen worden toegepast. Geleidelijnen en waarschuwingsmarkering voor visueel gehandicapten worden van meet af aan mee-ontworpen met de bestrating, zodat ze integraal onderdeel zijn van de openbare ruimte. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van natuurlijke gidslijnen (bijvoorbeeld (verhoogde) randen van plantvakken). In de fase van het definitief ontwerp zal de inrichting van de openbare ruimte uitvoerig worden doorgenomen met de betreffende belangengroepen voor toegankelijkheid.





Media

Hilversum is de Mediastad. Media zijn integraal onderdeel van de openbare ruimte, zichtbaar en onzichtbaar. Gezien de snelheid van de technologische ontwikkelingen is het verstandiger om bij realisatie “the state of the art” toe te passen dan nu zaken voor te schrijven die over een aantal jaar achterhaald zijn. Samenwerking met mediaopleidingen en Hilversumse mediabedrijven voor inhoudelijke input van media in de openbare ruimte is logisch. Wel kunnen algemene uitgangspunten worden benoemd:

- media in de openbare ruimte zijn vernieuwend en uniek;
- het stationsgebied als decor voor interactieve media door gebruikmaking van wanden van gebouwen, de fietstunnel en evt. geluidsschermen langs het spoor;
- media-hotspot in bijv. een paviljoen of in één van de plinten van de gebouwen rond het Stationsplein;
- media staan ten dienste van het gebruik van de openbare ruimte (smart city).



(Particuliere) Initiatieven

De herinrichting van het stationsgebied gaat om het toevoegen van kwaliteit aan het Hilversumse centrum. Juist na oplevering van de openbare ruimte is het zaak deze kwaliteit te blijven bewaken. Natuurlijk door een goed beheer (ook financieel) te borgen maar ook door spelregels op te stellen voor het gebruik van de openbare ruimte voor (particuliere) initiatieven, zodat het algemeen belang van dit gebied gewaarborgd blijft. In het beeldkwaliteitsplan geven we enkele algemene uitgangspunten die de basis zijn voor een nog op te stellen beheerplan voor het stationsgebied.

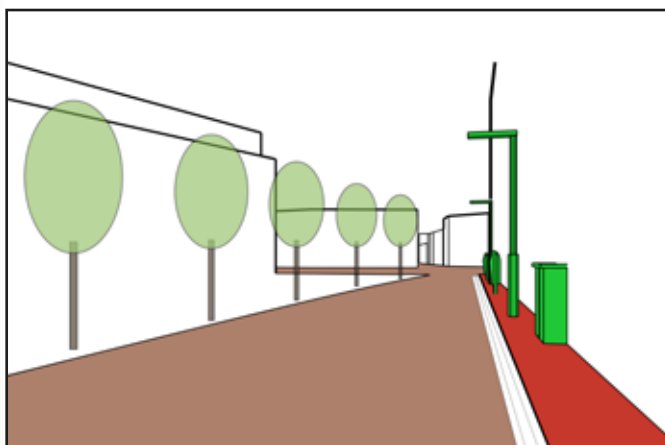
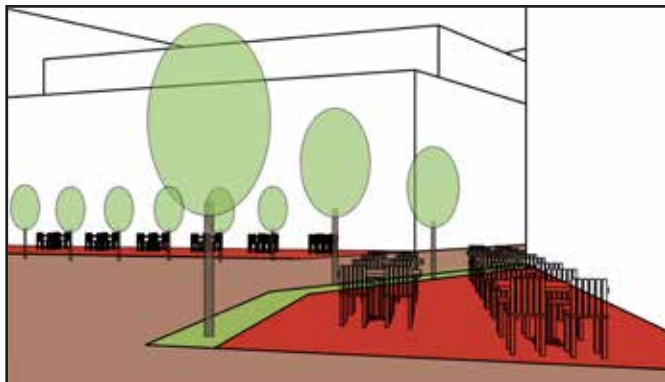
Initiatieven staan ten dienste van de openbare ruimte en staan het functioneren van de openbare ruimte niet in de weg. De Initiatieven sluiten daarbij aan op de gewenste uitstraling van de openbare ruimte. De Initiatieven zijn altijd van tijdelijke aard. En tot slot gebeuren initiatieven alleen met toestemming van de beheerder van de openbare ruimte.

DEELGEBIEDEN

Stationsplein

Het stationsplein is het *piece de resistance* in het stationsgebied. Het is het visitekaartje van Hilversum: hier ben je welkom. Het Stationsplein is een prettige ruimte waarin zowel verblijven als bewegen centraal staat. Er is grote samenhang tussen het plein en de omringende gebouwen. Entrees zijn duidelijk zichtbaar en de functies in de plinten van de gebouwen hebben een eigen afgebakende plek op het plein. Het Stationsplein heeft qua materiaal een eigen, exclusieve, uitstraling binnen het stationsgebied. Het plein biedt tevens plaats aan (decoratief) groen en wateropvang, eventueel gecombineerd met een decoratief waterelement.



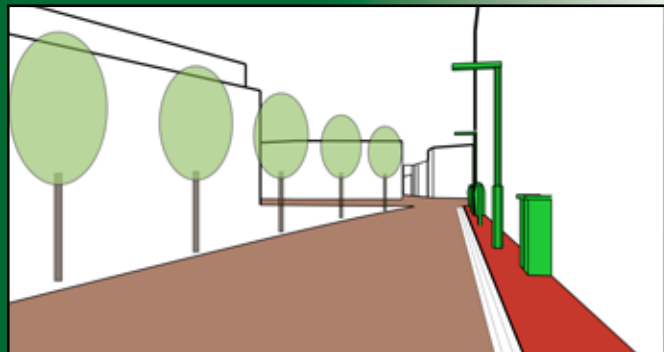


- Het stationsplein mag qua materiaal en kleur afwijken van de basis om de eigenheid van de plek te benadrukken.
- Plinten (overgangsruidten tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Plantvakken bestaan uit lage heesters en vaste planten met enkele bomen. De plantvakken zijn van betekenis op lokaal niveau (decoratie, biodiversiteit en microklimaat).
- Het straatmeubilair mag afwijken van de standaard voor het centrum.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

Tunnelentree

De tunnelentree is een aangename, overzichtelijke, groene ruimte. Dit is een van de nieuwe brinken. De entree naar Hilversum oost en naar de ondergrondse fiet-senstalling. Het gebied is vooral gericht op bewegen, op doorgang. Het groene talud vormt de verbinding met het Stationsplein en het busstation. Het veraangenaamt de beleving van de passant. In visueel opzicht door diversiteit in beplanting. Op warme dagen door schaduw en koelte.

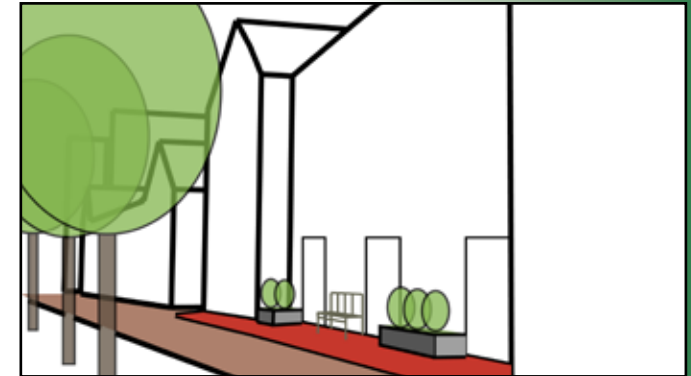




- Eenduidig verhardingsmateriaal met een Hilversums karakter, dat refereert aan het Hilversumse landschap. De doorgaande fietsroute door het stationsgebied sluit qua kleur en materiaal aan bij de basis (subtiel verschil) zodat duidelijk is dat men door een verblijfsgebied fietst.
- Grote groene vakken met een diversiteit aan boomsoorten die als geheel de openbare ruimte bepalen. Bij voorkeur boomsoorten die een grote bijdrage leveren aan de biodiversiteit in het centrum.
- Onderbeplanting is afgestemd op de functie van beleving en overbrugging van het hoogteverschil. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn voor alle onderbeplanting het criterium.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Plinten (overgangsruiden tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- De tunnelmuur biedt plaats aan media en verbindt de oost- en westzijde van het station.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht.
- Alleen het strikt noodzakelijke meubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

Stationsstraat en verlengde

De Stationsstraat en verlengde verbinden het station met de Markt. Vanaf het Stationsplein loopt men via een gezellige besloten stadsstraat, een nieuwe brink en een ruime groene stadsstraat naar de grote open ruimte van de Markt. Langs deze aantrekkelijke route is de opvang en infiltratie van hemelwater zichtbaar. Goten en beplantingslijnen leiden het water naar de wadi's in de brink. De Stationsstraat biedt tevens plaats aan de doorgaande fietsroute richting Markt en Melkpad.





- Eenduidig verhardingsmateriaal met een Hilversums karakter, refererend aan het Hilversumse zandlandschap. De verharding heeft een neutrale kleur die een diversiteit aan materialen van de gebouwde omgeving verbindt.
- De doorgaande fietsroute door het stationsgebied sluit qua kleur en materiaal aan bij de basis (subtiel verschil) zodat duidelijk is dat men door een verblijfsgebied fietst.
- Grote groene vakken met een diversiteit aan boomsoorten die als geheel de openbare ruimte bepalen. Bij voorkeur boomsoorten die een grote bijdrage leveren aan de biodiversiteit in het centrum.

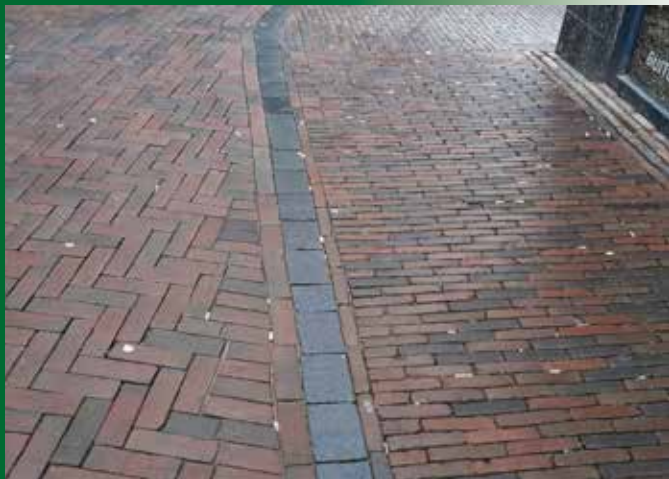


- Onderbeplanting is afgestemd op de functie van waterberging. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn voor alle onderbeplanting het criterium.
- De lijnen bestaan uit bomen met onderbeplanting. Lijnen geleiden de verschillende verkeersstromen (voetgangers, fietsers) in de openbare ruimte. Omdat de lijnen bestaan uit kleinere eenheden is stevigheid het belangrijkste criterium voor de te kiezen soorten. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn een pre.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Plinten (overgangsruimten tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingsspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.
- Het stationsgebied is een aangenaam gebied om te verblijven. Komend uit het station is men direct in het centrum van Hilversum. De uitstraling en vormgeving van het straatmeubilair sluit daar bij aan.

Schapenkamp Noord

De Schapenkamp Noord, tussen de Spoorstraat en de Koninginnenweg, is het deel van de centrumring dat door het stationsgebied meandert. Hoewel de Schapenkamp Noord een verkeersfunctie heeft overheerst de menselijke maat en de sfeer van het stationsgebied. Beplantingslinten scheiden het autoverkeer van het langzaam verkeer. De weg is vooral een doorgangsruijme die op de plaatsen van de nieuwe brinken wordt gekruist door voetgangers en fietsers.





- Eenduidig verhardingsmateriaal met een Hilversums karakter, dat refereert aan het Hilversumse landschap. De verharding heeft een neutrale kleur die een diversiteit aan materialen van de gebouwde omgeving verbindt.
- De doorgaande fietsroute door het stationsgebied sluit qua kleur en materiaal aan bij de basis (subtiel verschil) zodat duidelijk is dat men door een verblijfsgebied fietst.
- De bestemmingsfietsroute aan de oostzijde van de Schapenkamp bestaat uit hetzelfde materiaal als het voetgangersgebied, maar onderscheidt zich door een afwijkend formaat en een geleidende markering.
- Voor auto- en busverkeersruimte geldt hetzelfde als voor de fietsroute: het materiaal sluit qua kleur en uitstraling aan bij de omgeving (subtiel verschil), maar voldoet wel aan de verkeersfunctie en de daarbij behorende randvoorwaarden.
- De lijnen bestaan uit bomen met onderbeplanting. Lijnen geleiden de verschillende verkeersstromen (voetgangers, fietsers, auto's) in de openbare ruimte. Omdat de lijnen bestaan uit kleinere eenheden is stevigheid het belangrijkste criterium voor de te kiezen soorten. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn een pre.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Plinten (overgangsruiden tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Locaties van ondergrondse vuilcontainers zijn direct gekoppeld aan de woningen in het gebied op een plek waar zonder problemen gelost kan worden.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

Schapenkamp zuid

In de Schapenkamp zuid vormt de brede laanbeplanting een ruimtelijk tegenwicht tegen de hoge gebouwen van Entrada en de ruime maat van het wegprofiel ter plaatse. Vanaf het kruispunt bij de Beatrixtunnel begint hier de groene entree van het Stationsgebied. De Schapenkamp zuid is onderdeel van de centrumring en vooral ingericht als een functionele ruimte. De centrumring kleurt mee met het karakter van de wijken die worden doorkruist. Er is een duidelijk onderscheid tussen het domein van de voetganger, van de fietser en van de auto.





- De materialen afgestemd op de verkeersfunctie voor wat betreft het autoverkeer. De autorijbaan bestaat uit asfalt, mede om de geluidsbelasting op de omgeving te beperken. Het verhardingsmateriaal van de fietspaden en het voetgangersgebied sluit aan op de directe omgeving. Ook langs de centrumring geldt dat bijzondere plekken qua materiaal en kleur kunnen afwijken van de basis om de eigenheid van de plek te benadrukken.
- De bestemmingsfietsroute aan de oostzijde van de Schapenkamp bestaat uit hetzelfde materiaal als het voetgangersgebied, maar onderscheidt zich door een afwijkend formaat en een geleidende markering.
- Lanen zijn uniforme boomrijen die de centrumring geleiden buiten het stationsgebied. Gebruikte boomsoorten zijn bestand tegen de nabijheid van verharding en geschikt voor een standplaats in een verkeersomgeving. Geen takbreuk, vruchtval, verdraagt snoei indien nodig.
- Onderbeplanting is geschikt voor de situatie: niet te hoog in verband met verkeersveiligheid en bestand tegen strooizout. Daarnaast is de beleving en de bijdrage aan de biodiversiteit in het gebied een belangrijk aspect van de toe te passen soorten.
- Zoals bij gebouwen de plint of begane grond van groot belang is voor de aansluiting van het gebouw op zijn omgeving. Zo is voor de beleving van de openbare ruimte de overgang van gebouw naar openbare ruimte van net zo groot belang. Ook langs de Schapenkamp zuid wordt zoveel mogelijk gekozen voor plinten en marges als overgangsruijme tussen verschillende typen buitenruimte. In dit geval wordt er wel aangesloten op bestaande bebouwing die in sommige gevallen geen of weinig interactie aangaan met hun omgeving. Hier kan een overgangszone of marge de overgang van openbare

ruimte naar gebouw verzachten. Vooral voor de grondgebonden woningen aan de westkant van de weg is een groene marge gewenst.

- Plinten (overgangsruijmen tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Voor zover er direct langs de centrumring zitgelegenheid is, dan wordt die gecombineerd met groen en bij voorkeur in combinatie met zitranden. Bebording, paaltjes en hekken worden met een minimum toegepast.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Locaties van ondergrondse vuilcontainers zijn direct gekoppeld aan de woningen in het gebied op een plek waar zonder problemen gelost kan worden.
- Voor de openbare verlichting wordt gebruik gemaakt van de kenmerkende masten en armaturen van de centrumring.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

Busstation

Het busstation is integraal onderdeel van het stationsgebied. Enerzijds is het een functionele ruimte, gericht op de logistiek van het bus- en taxiverkeer. Anderzijds biedt het busstation een aangenaam verblijf voor de wachtende reiziger.





- Eenduidig verhardingsmateriaal met een Hilversums karakter, dat refereert aan het Hilversumse landschap. De verharding heeft een neutrale kleur die een diversiteit aan materialen van de gebouwde omgeving verbindt.
- Het materiaal van het busstation sluit qua kleur en uitstraling aan bij de omgeving (subtiel verschil), maar voldoet wel aan de verkeersfunctie en de daarbij behorende randvoorwaarden.
- Het groen op het busstation kan worden beschouwd als een van de nieuwe brinken in het stationsgebied. Grote groene vakken met een diversiteit aan boomsoorten die als geheel de openbare ruimte bepalen. Bij voorkeur boomsoorten die een grote bijdrage leveren aan de biodiversiteit in het centrum.



- Onderbeplanting is per locatie afgestemd op de functie. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn voor alle onderbeplanting het criterium.
- Tussen het stationsgebouw en het voormalige Teleac-gebouw staat een laadstation tbv de elektrische bussen in een groot plantvak. Het vak bestaat uit lage heesters en vaste planten met enkele bomen. Plantvakken zijn van betekenis op lokaal niveau (decoratie, biodiversiteit en microklimaat).
- Plinten (overgangsruiden tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Het stationsgebied is een aangenaam gebied om te verblijven. Komend uit het station is men direct in het centrum van Hilversum. De uitstraling en vormgeving van het straatmeubilair sluit daar bij aan.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

Koninginneweg

Vanaf het noorden begint in de Koninginneweg de groene entree van het Stationsgebied. De Koninginneweg is onderdeel van de centrumring en ingericht als een functionele ruimte, maar met een menselijke maat. De centrumring kleurt mee met het karakter van de wijken die worden doorkruist. Er is een duidelijk onderscheid tussen het domein van de voetganger, van de fietser en dat van de auto.





- De materialen zijn vooral afgestemd op de verkeersfunctie voor wat betreft het autoverkeer. De autorijbaan bestaat uit asfalt, mede om de geluidsbelasting op de omgeving te beperken. Het verhardingsmateriaal van de fietspaden en het voetgangersgebied sluit aan op de directe omgeving. Ook langs de centrumring geldt dat bijzondere plekken qua materiaal en kleur kunnen afwijken van de basis om de eigenheid van de plek te benadrukken.
- De bestemmingsfietsroute aan de oostzijde van de Koninginneweg bestaat uit hetzelfde materiaal als het voetgangersgebied, maar onderscheidt zich door een afwijkend formaat en een geleidende markering.
- Lanen zijn uniforme boomrijen die de centrumring geleiden buiten het stationsgebied. Gebruikte boomsoorten zijn bestand tegen de nabijheid van verharding en geschikt voor een standplaats in een verkeersomgeving. Geen takbreuk, vruchtval, verdraagt snoei indien nodig.



- Onderbeplanting is geschikt voor de situatie: niet te hoog in verband met verkeersveiligheid en bestand tegen strooizout. Daarnaast is de beleving en de bijdrage aan de biodiversiteit in het gebied een belangrijk aspect van de toe te passen soorten.
- De vakken tussen de nieuwe bouwblokken aan de Koninginneweg oost bestaan uit lage heesters en vaste planten met enkele bomen. Deze plantvakken zijn van betekenis op lokaal niveau (decoratie, biodiversiteit en microklimaat).
- Plinten (overgangsruiden tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingmateriaal of een afwijkend bestratingpatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Voor zover er direct langs de centrumring zitgelegenheid is, dan wordt die gecombineerd met groen en bij voorkeur in combinatie met zitranden.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Locaties van ondergrondse vuilcontainers zijn direct gekoppeld aan de woningen in het gebied op een plek waar zonder problemen gelost kan worden.
- Voor de openbare verlichting wordt gebruik gemaakt van de kenmerkende masten en armaturen van de centrumring.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.