

Bijlage 1 Reacties participatie en stakeholdersgesprekken

2a. Bewonersavond 29 november 2018

2b. Beeldvormende Sessie 19 december 2018

2c. Resultaten burgerpanel

2d. Advies ARK 21 december 2018

2e. Advies Spoorbouwmeester, NS, ProRail 20 december 2018

2f. Advies Provincie/ Connexxion 11 december 2018, 10 januari 2019

2g. Advies Regio 13 december 2018

2h. Advies nood- en hulpdiensten 14 december 2018

2i. Adviezen belangenvertegenwoordigers

- ROCOV, VVN en Fietsersbond 8 januari 2019
- Taxibranche 15 januari 2019
- Woningbouwcorporaties 11 december 2018
- Stichting Centrum Hilversum 11 december 2018

2a. Bewonersavond 29 november 2018

Onderstaand de weergave van de inbreng van bewoners tijdens de inloopavond van 29 november 2018.

| |
|---|
| Zorg voor een (klein) Mediapark (plein) |
| Zorg voor een 'open studio' waar mensen media kunnen zien, ervaren, maken etc. |
| Maak een iconisch gebouw waar media en verhalen tot uiting komen en beleefd en gemaakt kunnen worden. |
| Zorg voor openbare ontmoetingsplekken (bankjes etc.) |
| Geen extra vierkant meters winkel VVO |
| Gebruik elementen van het Beeld en Geluid gebouw (kleuren/glas) |
| Zorg voor een gebouw met een functie waar veel mensen samen komen (cultuurhuis, buurthuis, co-workingspace etc.) |
| Zorg voor aantrekkelijke vastgoedlocaties voor 'kleine' retail/horeca (onderscheidend): atelier/speciaalzaken/food. |
| Denk aan 'parade-achtige' setting (kraam es etc.) |
| Uitgang station: zorg voor integraal concept waarbij 'media' zichtbaar is (wel subtiel/flexibel en innovatief): geïntegreerd in openbare ruimte. |
| Creëer plekken/ruimtes/locaties voor jongeren/studenten/start ups |
| Creëer plekken voor straattheater (kleine podia), kunstenaard, ateliers etc. |
| Zorg voor duidelijke zichtlijnen (groene lopers) naar het centrum. |
| Ontwikkel een visie op het hele gebied (en het centrum) voor wat betreft 'smart media' in de openbare ruimte. Innovatief en ambitieus. |
| Zorg voor een iconische eyecatcher midden op een imposant (media)plein. Iets waarvoor mensen naar Hilversum komen. |
| Zorg dat winkels/cultuur etc. zichtbaar is in stationsgebied. |
| Zorg voor een smart stationsgebied met 5g/wifi (openbaar) etc., waarbij de klantreis makkelijke en leuker wordt gemaakt. |
| Zorg voor plekken waar bezoekers via schermen/palen/borden wegwijs wordt gemaakt/wordt geïnformeerd over horspots, historie, events etc. |
| Busstations vriendelijk maken voor iedereen. Ook groen toevoegen. |
| Waarom niet mooi licht, bibliotheek/buurthuis. Buurt moet levendig zijn. |
| Een opmerking over het tunneltje onder het spoor door: dit is veel te smal, moet zeker eens zo breed worden, is maar aan een kant een voetpad, er kan haast niet door twee scootmobiel gepasseerd worden. Ik heb vorig jaar al een ongeluk in de tunnel meegemaakt. |
| Goede verlichting |
| Speelgebied ouders/jonge kinderen |
| Hoogte totaal 4 à 6 verdiepingen |
| Bijzondere Hilversumse aspecten: afrondingen bij bouwblokken/hoogte-accenten (deed Hans Ruijssenaars ook!)/jaren dertig (Willem van der Spek) |
| Ik zou graag binnen 5 jaar een woning willen kopen (starter) |
| Een strak wegdek i.v.m. rolstoelgebruiker, buggies etc./drempels beperken/geleide-lijnen blinden/slechtzienden |
| Over het algemeen niet te hoge gebouwen. Zie zijn er al in de buurt. |
| Strakker beleid t.a.v. autogebruik |
| Hoogte passend bij oude dorp |
| Vlaggen van mediabedrijven |
| Is er bij de geplande woonblokken/7 Straatjes ook te denken aan terrasvormige bebouwing -> maakt zachte overgang met kleinschalige Leeuwenstraat richting Stationsplein aantrekkelijk. |
| Als je het station uitkomt moet het plein een uitnodiging zijn om het winkelcentrum te ontmoeten en tevens de indruk wekken dat je in de mediastad bent aangekomen. |
| Maak 1 "WOW"-gebouw/follie waardoor mensen Hilversum komen bezoeken. Betrek de architect Zaka Hadid. |

| |
|---|
| Veel groen afgewisseld met bloemen en een mooie bestrating passend bij het station. Het zou mooi zijn als er ook naar het Oosterspoorplein gekeken kan worden want als je met de trein binnenkomt zie je 2 pleinen. |
| Veel groen en duurzaam bouwen. Pixelbouw, zie COMA BIG architecten, hout in de gevels. |
| Geen winkels, geen terrasjes (zijn er teveel, staan leeg). |
| Veel groen |
| Weinig/geen fietsen bovengrond, wel zitplaatsen (muurtjes/banken), wel water. |
| Geen winkelmeters bijbouwen, halve dorp staat leeg, aansluiting centrum prima, geen centrum verplaatsen. |
| Graag veel groen. Idee: groen langs gevels. |
| Aandacht voor openbare toiletten, o.a. voor mensen in een rolstoel/scootmobiel |
| Hotel |
| Kruispunten rondom overweg worden in dit plan onneembare hindernissen voor fietsers/voetgangers. |
| Geen voetpad busstation-Leeuwenstraat (zuidkant tunnel) i.v.m. moeilijke oversteek richting Leeuwenstraat |

2b. Beeldvormende Sessie 19 december 2018

In de beeldvormende sessie is het concept stedenbouwkundig plan gepresenteerd en is een maquette getoond van het plan. Gesproken is over het aanbrengen van hoogte verschillen in de bebouwing als reactie op de hoogten van bestaande gebouwen. Te denken valt aan een accent tegenover de hoge bebouwing van Entrada, het Stationsgebouw en het gebouw op de kop van de Leeuwenstraat. Tevens is gesproken over de ligging van het spoor, waarbij is opgemerkt dat het spoor een beperkte barrière vormt, maar dat het gebied tussen de Schapenkamp en het stationsgebouw eveneens bijdraagt aan de barrière werking. Door dit gebied te voorzien van bebouwing waar levendigheid in de plinten is, wordt het centrum van Hilversum dichter naar het station gebracht. Resteert de ligging van het spoor waar op 3 punten een onderdoorgang is voor voetgangers en fietsers, waarmee de barrière geslecht wordt. Vanuit het gebied 1221 oogt het gebouw van het station fors en gevraagd is of NS bereid is om wat aan dit gebouw te doen.

NS Stations geeft aan dat dit theoretisch mogelijk is en dat de consequenties aanzienlijk zijn

- Enkele ‘zachte’ voorwaarden die zij daaraan zouden stellen:
 - o Wordt de reiziger er beter van (hoger serviceniveau, meer beleving, aantrekkelijker, veiliger, etc)
 - o Wordt het er stedenbouwkundig beter van?
- Enkele ‘harde’ voorwaarden die zij zouden stellen:
 - o NS Stations heeft geen geld voor deze aanpassing klaarliggen. Ze kunnen alleen (mee)investeren als er voor hen een businesscase in zit (legt het ministerie hen op). Daarentegen: áls dat het geval is(1), én de ‘zachte’ zaken van hierboven kunnen aanzienlijk verbeterd worden (2), kunnen zij investeren.
 - o Als er géén bussinescase in zit voor NS Stations, maar de gemeente wenst eea tóch te doen, zal gemeente de ‘schade’ (kosten, toekomstige minderinkomsten) dienen te vergoeden.
 - o Overeenstemming met de VvE, waar NS Stations met Bouwfonds in zit.

2c. Resultaten burgerpanel

Opgenomen in aparte bijlage (bijlage 06).

2d. Advies ARK 26 januari 2019

De ARK heeft zich in haar vergadering van 26 januari gebogen over het stedenbouwkundig plan en daarover op 4 februari haar advies uitgebracht. Onderstaand is integraal het advies opgenomen.

Eindadvies 12 E van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) Hilversum, 28-09-2018

Advies 12 D: betreft het stedenbouwkundig plan ‘Stationsgebied Hilversum. De groene loper naar de Mediastad’ van DeZwarteHond en OKRA, dd.21-01-2019 in aanwezigheid van de wethouders Arno Scheepers en Floris Voorink en stedenbouwkundige Erik van Schaik

[zie ook onze adviezen, nr. **2**, 26-02-2016, nr. **12**, 02-09-2016, nr. **12 A**, 06-03-2017, nr. **12 B**, 07-04-2017, nr. **12 C**, 25-09-2017, nr. **12 D**, 28-09-2018]

Inleiding

De beraadslaging over dit zwaarwegend onderwerp heeft drie jaar in beslag genomen. Dat is niet vreemd als men het belang van de voorgenomen ontwikkeling in ogenschouw neemt. Het stationsgebied is niet alleen het bekende ‘visitekaartje’ van Hilversum, het is ook een knooppunt van waaruit de oriëntatie van de stedenbouwkundige structuur fysiek en mentaal wordt opgebouwd. De bereikbaarheid en de logistiek van de binnenstedelijke infrastructuur is met dit plan in het geding. Het is van belang rekening te houden met vergaande toekomstige ontwikkelingen rond het spoor. De auto-verbinding bij de Kleine Spoorbomen blijft nog steeds onderbelicht. De aangepaste en sterk verbeterde fietstunnel blijft nog steeds de enige echte verbinding!

Statement I (zie Advies 16 A betr. de Spoorzone, dd. 09-03-018)

De Spoorzone is een reconstructiegebied waarvan de begrenzing nader moet worden bepaald door de vraag: op welke stadsdelen en binnen welke infrastructuur oefent de barrièrewerking van het spoor haar invloed uit? De ontwikkeling van de Spoorzone kan daarom niet los worden gezien van een verkeerscirculatieplan waarbij de bereikbaarheid van Oost en West als centrale ambitie voorop staat. De bereikbaarheid is een structurele ontwerpogave. Het boegbeeld van deze problematiek is het functioneren van De Kleine Spoorbomen: met de aanleg van de Oosterspoorlijn in 1874 werd de tweedeling van de stad ingezet. Door de groei van de stad loopt het doorgaand verkeer bij de spoorwegovergangen nu steeds meer dicht. Het schaalniveau van het barrièreprobleem overstijgt verre het buurtbelang.

Statement II (zie slot van Advies 16 B betr. de Spoorzone, dd. 21-12-2018)

De door de politiek gekozen planvariant blijft de barrièrewerking van het Spoor bevestigen. De stadsdelen Oost en West blijven met de rug naar elkaar staan. Zonder fundamenteel onderzoek naar het bindend vermogen van de Spoorzone als totaalgebied lijkt de tweedeling van Hilversum een onomkeerbaar feit. De basale reden om de verbinding tussen Station en Centrum beter te maken is weggevallen.

De Binnenring wordt, parallel aan het spoor, tweerichtingsverkeer. De nieuwe oversteekplaatsen zullen de barrièrewerking verhogen. Het deel van het studiegebied ten westen van het station, de Koninginneweg tussen station en kleine spoorbomen, blijft in dit opzicht problematisch.

De voorstellen zoals die zijn gepresenteerd voor de rest van het studiegebied werken positief, zoals de organisatie van het busstation op de Schapenkamp en de invoering van de Paardengang. Bij een vervolgstap is een doorkijk naar de beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte een logische stap.

Conclusie: de Spoorzone die in beginsel als een ijzeren rivier de twee oevers zou moeten verbinden, ontwikkelt zich zonder regionale, provinciale en nationale betrokkenheid tot een ijzeren gordijn. Juist in deze periode zijn er aan weerszijden van het Spoor ontwikkelingen gaande die dringend om een Spoorvisie vragen. Zonder ingrijpen zal de tweedeling van Hilversum straks een onomkeerbaar feit zijn. Begrip voor de noodzaak om de barrièrewerking te slechten is niet voldoende als dit niet leidt tot daadwerkelijk beleid.

Advies

Bestuurlijk overleg

Omdat door de ligging van station en spoor - ook na het realiseren van het gepresenteerde plan - de (toekomstige) bereikbaarheid van Hilversum een punt van groeiende zorg blijft, adviseert ARK om op bestuurlijk niveau met Prorail, provincie en regio een project-atelier te starten met civieltechnische, stedenbouwkundige en financiële inbreng. Het betreft hier een collegetermijn-overschrijdend traject waar geen ruimte is voor vrijblijvend overleg.

Het reserveren van een strook grond als groenzone

In ruimtelijke zin moet geen enkel onderdeel van de gepresenteerde ontwikkeling rond het Stationsgebied in de toekomst een 'sta in de weg' vormen. Reservering van ruimte door een groene zone in het profiel langs de westkant van het spoor in het noordelijke blok levert direct een bijdrage aan de belevingswaarde van de Spoorzone, maar kan zeer relevant zijn bij het realiseren van toekomstige ontwikkelingen rond het spoor.

Het bestaande stationsgebouw van Jan van Belkum staat als een huis, maar in de aanpalende zone die deel uitmaakt van het Stationsgebied zou vooruitlopend op de Spoorvisie op dit moment al een strook van minimaal 5 meter vrijgehouden moeten worden om in de nabije toekomst aan de centrumkant van het spoor een zekere groene inpassing te kunnen garanderen. Weliswaar worden nu dubbele bomenrijen getekend aan de overzijde van het spoor die de reizigers moeten voorzien van een groene entree, maar 'de ijzeren rivier' heeft nu eenmaal *twee* oevers.

Nadere studies voor een Spoorvisie nodig voor verdere detaillering van het plan

De achterkant van het Station met de beide flankerende gebouwen is meer dan 500 meter lang. Deze muur werkt als een fysieke en visuele blokkade die vraagt om een onderbreking. De vraag waar, wanneer en hoe is onderwerp van een noodzakelijk onderzoek naar een integrale zienswijze op bereikbaarheid (het doorbreken van een overheersende oost-west barrière) en het vaststellen van een heldere bestuurlijke voorkeur.

Ook de langs het spoor gelegen bebouwing aan de oostzijde die in veel opzichten verbetering behoeft moet onderwerp zijn in de Spoorvisie.

Een concrete maatvoering van de door ARK aanbevolen extra strook tussen spoor en bebouwing aan de westzijde moet in het kader van een te ontwikkelen Spoorvisie alsnog worden vastgesteld: een ruimte die gereserveerd moet worden om toekomstige verkeers- en vervoersontwikkelingen niet onmogelijk te maken.

De ruimten tussen de geplande bouwblokken worden feitelijk 'dichtgezet' door een bovengrondse parkeergarage die weliswaar met groen afgedekt wordt maar toch het achterkantgevoel aan het spoor versterkt.

Aan de realisatie van een nieuwe bebouwing tussen Koninginneweg en spoor zouden randvoorwaarden moeten worden verbonden om ook de spoorzijde levendig te maken. Zo zou het goed helpen wanneer de nieuwe bouwblokken voornamelijk voor de woonfunctie bestemd worden en wanneer alleen niet-wonen-functies worden toegestaan in de plinten bij de kopbebouwing bij het station en langs de Koninginneweg. ARK pleit daar voor hoge plinten omdat die duurzaam voor wisselende functies kunnen worden ingezet en architectonisch interessante oplossingen mogelijk maken.

De nieuwe ruimten tussen de geplande bouwblokken zijn meer steeg dan straat, dus erg smal en bemoeilijken een groene invulling ervan. Bij een overwegende woonfunctie in dit gebied wordt meer profiel vereist met het oog op een goede woonkwaliteit.

De fietsenstalling aan de centrumzijde wordt een stuk groter en mooi ondergronds weggewerkt. Daarmee ontstaat ruimte om daar een aantrekkelijk verblijfsgebied te maken.

Aan de andere zijde van het station vindt het stallen van de fietsen op maaiveld plaats of in een voorziening die tegen het spoor is 'aangeplakt'. Hoe mooi die voorziening ook wordt ingepakt, deze wijze van fietsen stallen zal aan de oostzijde van het spoor het achterkant-gevoel versterken. Als station Hilversum op den duur echt het OV-knooppunt moet worden dat zowel aan de westkant als aan de oostkant een 'gezicht' moet hebben dan zou deze wijze van fietsen stallen aan de oostzijde opgevat moeten worden als een tijdelijke maatregel. Op termijn zal ook aan deze zijde van het spoor een ondergrondse voorziening moeten worden gerealiseerd. Dit moet dan binnen de Spoorvisie bezien worden in samenhang met een nieuwe inrichting van het Oosterspoorplein en de groene routes van de 1221 buurten.

De ruimtelijke kwaliteit van het Stationsplein zou aan de zuidzijde optisch meer besloten moeten worden omdat daar het Stationsplein door een te open gat van ca 30 m. richting het busstation zijn oriëntatie verliest en doorloopt tot de Entrada-torens.

Nadere studie voor een betere bereikbaarheid

ARK neemt kennis van de uitwerking van opmerkingen uit het participatietraject en van het amendement A17-92, waarop de aanvullende verkeerskundige onderzoeken uit 2018 gebaseerd zijn. De uitwerking van de verkeersopgave in het projectgebied hangt samen met de ruimtelijke kwaliteit en de versterking van de stadskern.

In het model *De 7 Straatjes* zijn de gevolgen geanalyseerd voor de centrumring en de Kleine Spoorbomen. Ook de gevolgen voor de Koninginneweg zijn onderzocht. Na uitvoerige advisering moet in het voorjaar 2019 een Raadsbesluit worden genomen over een integraal stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied.

Omdat hier mét een verkeersoplossing ook een oplossing gevonden moet worden voor een functioneel, veilig en comfortabel Stationsplein vergt de ontwerpogave voor een verbindend Stationsgebied duurzame maatregelen.

ARK geeft verder een aantal aanvullende overwegingen voor de uitwerking van het ontwerp mee:

- Het primaat van voetgangers en fietsers op het Stationsplein is randvoorwaarde. Alleen gemotoriseerd dienstverkeer breekt de regel (nood breekt wet).
- De afstand tussen de wand van het noordelijke bouwblok en het station is te gering.
- Het 'gat' tussen het zuidelijke bouwblok en het station is nog steeds te wijds en verzwakt het gevoel van de plein-beleving. Een bouwkundige ingreep die een poort naar het busplatform suggereert kan deze ambitie realiseren.
- In de uitwerking moet aandacht besteed worden aan een goede oplossing voor een gedetailleerde situering van het busstation, de taxi's en ruimte voor Kiss & Ride.
- Een logische en comfortabele oplossing voor het fietsparkeren zowel aan oost- als aan de westzijde is een wezenlijk onderdeel van de opgave.
- Structurerend groen begeleidt de routes in het hele Stationsgebied. Het benadrukt de oriëntatie en versterkt de stedenbouwkundige lijnen.

[ARK: Fons Asselbergs, Hans Ruijssenaars, Stef Veldhuizen)

2e. Advies Spoorbouwmeester, NS, ProRail

Opmerkingen en aandachtspunten:

1. Maat en kwaliteit openbare ruimte zijn aandachtspunten. De openbare ruimte is juist bewust geknepen om er prettige verblijfsplekken van te maken met een menselijke maat.
2. Maak de openbare ruimte op plein en grenzend daaraan kwalitatief zo goed dat je er wilt verblijven. Verplaats groen vanaf Stationsstraat richting plein.
3. Is openbare ruimte Stationsstraat voldoende om daar groen/prettig verblijf mogelijk te maken?
4. Zicht vanuit de Stationsstraat op Station (=ijkpunt) belangrijk.
5. Groen als drager is typisch Hilversums. Plant letterlijk bomen die elders voorkomen, ook op het stationsplein.
6. Vanaf de Koninginneweg is het wenselijk om het station te zien liggen. Kan met de positionering van het gebouw nu niet.
7. Er is op het plein behoefte aan goede terrassen met zon (onvoldoende aanwezig op de Groest) + kwalitatief goed hotel.
8. Aantal fietsparkeerplekken ondergronds heeft consequenties voor Prorail. Houdt bij het positioneren van de uitgangen rekening met piekdrukke.
9. Maak van de fietsparkeerkelder-uitgangen knikkerpotjes die geïntegreerd kunnen worden in het plein.
10. Uitgang kelder in pand of juist niet? Bouwblok heeft privaat karakter. Openbare ruimte heeft publiek karakter. Uitgang moet publiek karakter hebben.
11. De lastigste plint is die aan het gebouw dat grenst aan het busstation (kant busstation): voeg daar levendigheid toe. Belangrijke opgave qua programma. Vanaf 1^e verdieping wonen. Idee: route langs (voorkant) Entrada doortrekken langs lastigste plint, ook voor wandelaars tussen station en kiss & ride. Onderzoek of deze route kan bijdragen aan de kwaliteit van het wachten.
12. Bij ons station staat een buitenproportioneel aantal scooters geparkeerd (168), moeten goed gefaciliteerd worden (plan inpandig in P-garage).
13. Maak vanaf beide kiss & ride plekken zichtlijnen richting Station. De noordelijke kiss & ride is relatief ver weg van het stationsgebouw. Kwaliteit kiss & ride is belangrijk. Auto-treinverbinding is heel belangrijk om mensen de trein in te krijgen.
14. Route moet centraler staan dan plein als het gaat om oost en west verbinden.

2f Advies Provincie/ Connexxion

Concreet meegekregen van PNH

- Eiland heeft grote voordelen en biedt kwaliteit. Bussen kunnen in huidig ontwerp niet goed halteren (langs perron komen) en zelfstandig wegrijden (zijn afhankelijk van een andere vertrekkende bus). *Is aangepast*
- Bussen bufferen op Wilhelminastraat aan spoorzijde heeft geen nut vanwege verkeersveiligheid. Deze 5 bufferplekken vervallen. *Is aangepast*
- Bufferen aan centrumzijde moet zodanig dat bus volledig kan parkeren (niet met achterzijde op de rijbaan blijven staan) en zelfstandig weg kan rijden. Betekent dat er 1 of 2 plekken vervallen. *Is aangepast*
- Taxi standplaats is niet wenselijk op deze plek vanwege veiligheid bij uitstappende chauffeurs / passagiers en langs rijdende bussen. *Is aangepast*
- K&R mengen met bussen is niet wenselijk. *Is aangepast*
- KL26 heeft niet de voorkeur vanwege langere rijtijden van de bus
- Op het busstation moeten een aantal bussen bufferen. *Is ingepast.*
- NS vervangend vervoer (2 stuks) en bufferplek nog inpassen. *Is ingepast*
- Uitgang fietsparkeerkelder zodanig dat bij boven komen busstation zichtbaar is. *Wordt bij uitwerking rekening mee gehouden*
- Geef de kruising van de Schapenkamp met het busstation vorm
- Let op bochtverbredingen zodat 2 bussen elkaar kunnen passeren.

- Op stationsstraat heffen we een bushalte op die in de nieuwe situatie ergens terug moet komen.

Input Connexxion

Stedenbouwkundig plan Stationsgebied

Opgave van halterplekken en bufferplekken is conform opgave van de provincie.

Door het ontwerp worden de routes die de bussen moeten rijden langer. Zowel op het busstation om rond Entrada te rijden als om via de Koninginneweg naar het Melkpad te rijden. Door deze extra meters en tijd daalt de productiviteit in het openbaar vervoer. Kortom, er kunnen uiteindelijk minder ritten plaatsvinden binnen het budget dat de provincie beschikbaar heeft.

Kleine Spoorbomen

Met betrekking tot het ontwerp van de kleine spoorbomen geeft Connexxion mee dat door het vervallen van de ingaande route de bus moet omrijden om op het station te komen. Consequentie van de keuze voor de verkeersveiligheid en de variant KL26 betekent dat het busvervoer duurder wordt. Er is geen ruimte om bijvoorbeeld 2 bussen wel via de kleine spoorbomen naar het busstation te laten rijden.

Doordat de bussen niet vlot terug kunnen rijden naar de remise betekent dit dat er bijvoorbeeld 5 extra bufferplekken zouden moeten komen op het busstation.

Ander aspect is dat de bussen 's ochtends van de remise naar het busstation via de Simon Stevinweg moeten gaan rijden. Dit is de consequentie van het afsluiten van het inkomende verkeer op de kleine spoorbomen.

Met het omrijden van de bussen via de Johan Geradtsweg of de Beatrixtunnel is een forse toename van de rijtijden (van 8 min naar 15 min) gemoeid. Die rijtijden worden voor Connexxion wel betaald door de opdrachtgever, maar op die rijtijden zijn geen inkomsten te verwachten van instappende reizigers. Daardoor wordt het OV duurder en kunnen minder ritten worden aangeboden.

Mogelijkheid is om de rijrichting op de remise om te draaien, wat tot gevolg heeft dat Connexxion investeringen moet doen om de wasstraat en het tankstation aan te passen op/in de remise.

2g. Advies Regio Gooi en Vechtstreek

De Regio vraagt aandacht voor de regionale fietsroutes en met name de kruising van de fietsers bij de kleine spoorbomen.

Ook aandacht voor het fietsparkeren bij het station. Hou rekening met het mogelijk vervallen van buslijnen waardoor er meer mensen op de fiets komen. Ook de 'last mile' speelt daar een rol in.

De Regio vraagt aandacht om te zorgen dat er voldoende stallingsmogelijkheden zijn voor de fiets, gericht op 2040. Of daarmee het aantal van 7.000 stuks voldoende is weet de Regio niet. Geeft wel aan dat rekening gehouden moet worden met uitbreidingsmogelijkheden.

Zet vanuit regio in op verdichting van OV knooppunten en gemeente invulling van de bebouwing.

Voor de bebouwing komt een breed bestemmingsplan. Op de begane grond komen in de plinten wel winkeltjes en verder veel woningen. Er is nu geen rekening gehouden met bedrijven en werkplekken.

De regio pleit ervoor om dit te heroverwegen en toch werkplekken mogelijk te maken.

Kanttekening is dat kantoren vanaf ca 17 uur dicht en donker zijn en daarmee de levendigheid uit het gebied verdwijnt.

2h. Advies nood- en hulpdiensten (brandweer en politie)

Kleine Spoorbomen:

Het gesprek is gebaseerd op het actuele ontwerp van KL26.

- Brandweer maakt in huidige situatie en toekomst bij uitrukken geen gebruik van de overweg Kleine Spoorbomen.
- Politie en Ambulances maken in huidige situatie en toekomst bij uitrukken wel gebruik van de overweg Kleine Spoorbomen.
- Politie: De doorstroming verbetert bij oplossing KL26. Dit is positief.
- Politie: Let op de impact van KL26 op de kruising Kleine Drift – Lorentzweg.

Stedenbouwkundig plan Stationsgebied:

Het gesprek is gebaseerd op het conceptontwerp van het stedenbouwkundig plan van 17/12/2018.

- Algemeen: De doorstroming en bereikbaarheid van het Stationsgebied is voor Politie en brandweer in de basis goed.
- Politie/Brandweer: voor voldoende doorstroming geen drempels of 30 km/uur in centrumring toepassen. Twee kleuren asfalt heeft al voldoende remmend effect;
- Brandweer: Let op de bereikbaarheid van hoogwerkers in algemene zin en in het bijzonder bij het “nieuwe GAK-gebouw”, de Kiss en Ride aan de noordzijde en op het stationsplein;
- De hoogwerker dient zonder beperkingen op de nieuwe fietskelder te kunnen afstempen;
- Nieuwbouw Koninginneweg: Let op externe veiligheid in relatie tot het spoor, vooral in relatie tot geluid, brandveiligheid, en calamiteiten met gevaarlijke stoffen. Zo lijken bejaardenwoningen en kinderdagverblijven op voorhand in deze nieuwe gebouwen niet mogelijk.

2i. Adviezen belangenvertegenwoordigers

- [ROCOV, VVN en Fietsersbond 8 januari 2019](#)

Veilig Verkeer Nederland Regio West

- Er is er in het nieuwe plan niets veranderd op de Schapenkamp t.o.v. de huidige situatie. De auto gaat nog steeds voor.
- Op de Schapenkamp is 50 km/u te hard. Voorstel is dit een 30 km-zone te maken, dat vanaf het begin een structurele aanpak vraagt m.b.t. de inrichting. Bij 30 km. zijn de gevolgen van een aanrijding aantoonbaar minder ernstig.
- Hoe dichterbij de binnenstad, hoe meer prioriteit er voor voetgangers moet zijn.
- Schenk meer aandacht aan de veiligheid van voetgangers en fietsers.
- Onderzoek of het fietspad op de Schapenkamp aan de landelijke richtlijnen voldoet.
- In centrum/stedelijk gebied levert een 2-richtingen fietspad problemen op.
- Stel de stoplichten op de Schapenkamp zo af dat de zwakste verkeersdeelnemer (=voetganger) uitgangspunt is.
- 30 km. op dit stukje centrumring kan gerealiseerd worden door plateaus te maken bij de stoplichten.
- Zorg er d.m.v. de inrichting voor dat fietsers niet over de geleide-lijn tussen busstation en stationsgebouw kunnen fietsen.

Fietsersbond

Reactie algemeen

1. Wij hebben nadrukkelijk ingebracht dat een veilige overstek van het langzame verkeer slechts gerealiseerd kan worden bij een maximum snelheid van 30 km /u voor het snelverkeer in het stationsgebied.
2. Wij hebben ingebracht dat onze bijdragen in de gedachtewisseling tot nu toe, over een periode van ca 1,5 jaar, blijkens de nu voorliggende tekening zijn genegeerd.
3. De tekening als digitale bijlage is slecht leesbaar en de ingetekende verkeerstromen nauwelijks te onderscheiden onder het uitbundig ingetekende bomengroen.

Reactie inhoudelijk,

De Fietsersbond wil constructief blijven meedenken over de plannen voor het Stationsplein, maar wil daarin wel gehoord worden door College en Raad, in deze fase én op de door haar reeds eerder ingebrachte mondelinge en schriftelijke argumenten, adviezen en suggesties.

1. Wij pleiten nogmaals voor het blijven hanteren van de uitgangspunten: het Stationsplein is een aantrekkelijke verblijfsruimte en biedt een “vanzelfsprekende”, logische verbinding met de binnenstad. De ingetekende grote bouwblokken lijken op tekening daarin helaas als barrière te gaan fungeren in plaats dat zij een open structuur vertonen. Kunnen in deze vormgeving de 7 straatjes als zodanig worden herkend als onderdeel van de stadsentree?
2. Ook in het nu gekozen model van de “7 Straatjes” met gelijkvloerse kruising kan het niet zo zijn dat de huidige verkeerssituatie feitelijk ongewijzigd blijft en het snelverkeer op de Schapenkamp prioriteit heeft boven het langzame verkeer, hooguit geremd door een wellicht verbeterd verkeerslichtensysteem. De Schapenkamp moet daarom een maximum snelheid krijgen van 30 km per uur langs het station en het stadscentrum. Nu de ondertunneling van de Schapenkamp er niet komt, is 50 km op dit traject veiligheidshalve en stedenbouwkundig onverantwoord. De verwachting van de ambtelijk vertegenwoordiging op het overleg 8 januari 2019 is, dat de “praktische snelheid anders zal zijn dan de formele”.
3. Eén van de uitgangspunten van de Fietsersbond, als onderdeel van ons 5-jarenplan, is het doen realiseren van veilige, doorgaande fietsroutes. Dit kan bij uitstek gestalte krijgen in de drukste en belangrijkste fiets- en wandelroute tussen stad en station. Wij vragen de Raad uitdrukkelijk hierover een baanbrekend standpunt in te nemen en het primaat van het snelverkeer bij de oversteek van de Schapenkamp ondergeschikt te maken aan het langzaam verkeer, bijv. door een verhoogd en geaccentueerd plateau, auto te gast óf 30 km-zone.
4. In de bijeenkomst op 8 januari 2019 is ambtelijk verklaard dat het tweezijdig fietspad tussen Kleine Spoorbomen en de Beatrixtunnel (richting scholen) “minimaal 4 meter breed zal zijn”.
5. De Fietsersbond vraagt de Raad bij zijn besluitvorming terdege rekening te houden met toekomstige mobiliteitsveranderingen, sterk gewijzigde vormen van fietsverkeer en vast te stellen lokale milieudoelen binnen de uitvoeringstermijn van dit Stedenbouwkundig Plan.
6. Nu blijkt dat de (gescheiden behandeling van) de plannen voor het Stationsgebied en de Kleine Spoorbomen in alles met elkaar samenhangen, is het voorliggende Stedenbouwkundig Plan onvoldoende concreet ingetekend om daarop alle verkeerseffecten te beoordelen.
7. De Fietsersbond Hilversum onderschrijft nadrukkelijk de in het verslag opgenomen standpunten van Veilig Verkeer Nederland.
8. De Fietsersbond Hilversum adviseert de Raad dit Stedenbouwkundig Plan te heroverwegen op bovenstaande punten en daarover gemotiveerd te besluiten.

ROCOV

1. 8 halteplekken en 10 bufferplekken voor de bussen is onvoldoende.
2. Busstation lijkt te klein. Er is bv. geen plek voor gelede bussen om te draaien.
3. Er dient gehandhaafd te worden op het stoppen van touringcars bij het station op plekken waar dat niet is toegestaan.
4. Geef geleide-lijnen voor blinden- en slechtzienden duidelijk aan in het gebied.
5. Zorg voor continue goede verlichting op het plein en het busstation.
6. Zorg ervoor dat de boogstralen ook geschikt zijn voor gelede bussen.
7. Maak de gebouwen op het stationsplein kleiner om meer ruimte te creëren, bv. voor het busstation, dat nu veel te krap is ingetekend.
8. Taxi's positioneren vlak naast het busstation is niet handig. Zorg ervoor dat qua inrichting de taxi's alleen op de toegestane plekken kunnen staan.
9. Maak onder de overkapping op het busstation een gelegenheid om koffie te halen.
10. Stel dat er in de toekomst toch gelede bussen komen, waar moeten de taxi's dan heen?
11. Zorg ervoor dat meubilair, bomen en struiken in de openbare ruimte het zicht tussen verkeersdeelnemers niet belemmeren.

- **Taxibranche 15 januari 2019**

Reactie van de taxibranche

1. In het kader van verkeersveiligheid is het belangrijk dat bij beide oversteekplaatsen op de Schapenkamp (richting Leeuwenstraat en markt) een volledige oversteekinstallatie komt (rood, oranje, groen) i.p.v. de oranje knipperlicht situatie die nu op de oversteek naar de Leeuwenstraat is aangebracht.
2. Om op de kiss& ride locaties illegaal parkeren te voorkomen, kunnen parkeermeters geplaatst worden (max. ½ uur parkeren).
3. Creëer in de buurt van de taxi-standplaats een afzetplek voor taxi's c.q. een plek waar gereserveerde taxi's hun klanten kunnen ophalen
4. Omdat 10 taxi standplaatsen te weinig is, wat als gevolg van het huidige taxi-beleid in Hilversum zeker het geval is, moet een bufferplaats voor taxi's gecreëerd worden. Dit kan tegenover de bufferplekken voor de bussen. Op de bufferplek moet via een camera/monitor zichtbaar zijn of er ruimte is op de taxi-standplaats.
5. Sta Hilversumse taxi-bedrijven toe om een vereniging op te richten, zodat alleen taxi's aangesloten bij deze vereniging op de taxi-standplaatsen mogen staan.
6. Markeer de taxi-standplaats aan de kant van het busstation door deze verhoogd en met een andere kleur bestrating aan te leggen. Creëer hier tevens voldoende ruimte (min. 1 m.) tussen standplaats en rijbaan voor de bus, zodat passagiers ook aan de kant van het busstation veilig kunnen uitstappen.
7. Creëer tijdens de bouwperiode 1 alternatieve plek als standplaats voor de taxi's i.p.v. meerdere, nl. de tijdelijke locatie van het gesloopte GAK-gebouw.

- **Woningbouwcorporaties 11 december 2018**

Aangezien het een stedenbouwkundig model is hebben zijn de opmerkingen en bevindingen van De Alliantie, Dudok Wonen en Gooi en Om op hoofdlijnen gehouden.

- mix van 2, 3, en 4 kmr app in de verhouding van circa 25%-50%-25%;
- lage parkeernorm vanwege nabijheid OV;
- waar zijn de inritten gepositioneerd naar de parkeergarages? Ruimtebeslag en parkeerontwikkeling?;
- hoe loopt de verkeersafwikkeling, rijrichtingen en keerlussen?
- wat is de relatie stationsgebied met "Spoorzone 1221" en meer specifiek Oosterspoorplein?
- komt er een participatietraject voor stationsgebied zoals bij "Spoorzone 1221"?
- wordt er gekeken naar in bouwhoogte om massiviteit van blokken te verminderen?
- het gearceerde blokje ten noorden van stationsgebouw en de inrichting daar van openbaar gebied roept vragen op.

- **Stichting Centrum Hilversum 11 december 2018**

Geeft mee dat veel winkels in de plint mogelijk ten koste kan gaan van winkels in het centrum. Er zijn veel winkelmeters in Hilversum. Daarom wordt de Havenstraat al 'ontwinkelt'.

Een hotel geeft een andere invulling, levendig, aan de plint.
Logische plek voor horeca die gericht is op Hilversummers.

Trek het groen meer de stad in, zodat het centrum van Hilversum meer één geheel wordt.

Maak niet te grote trekkers op het stationsplein, want je wilt de mensen naar het centrum halen.

Gepleit wordt voor een hotel, onderwijs en woningbouw.
Blijf nadenken over de bereikbaarheid van het gebied.