

Onderzoek “Hilversum Verbinding Oost-Centrum”

Eindrapport

September 2019



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Ontstaansgeschiedenis	4
3. Een objectieve blik	7
3.1 Stedenbouwkundig plan Stationsgebied	8
3.2 Gebiedsagenda 1221	14
3.3 Verkeerskundige plannen	17
4. Interviews	26
5. Aanbevelingen Verbinding	28
5.1 Fysieke verbinding	29
5.2 Ruimtelijke verbinding	31
5.3 Sociale verbinding	34
6. Vervolgstappen	36
7. Colofon	38

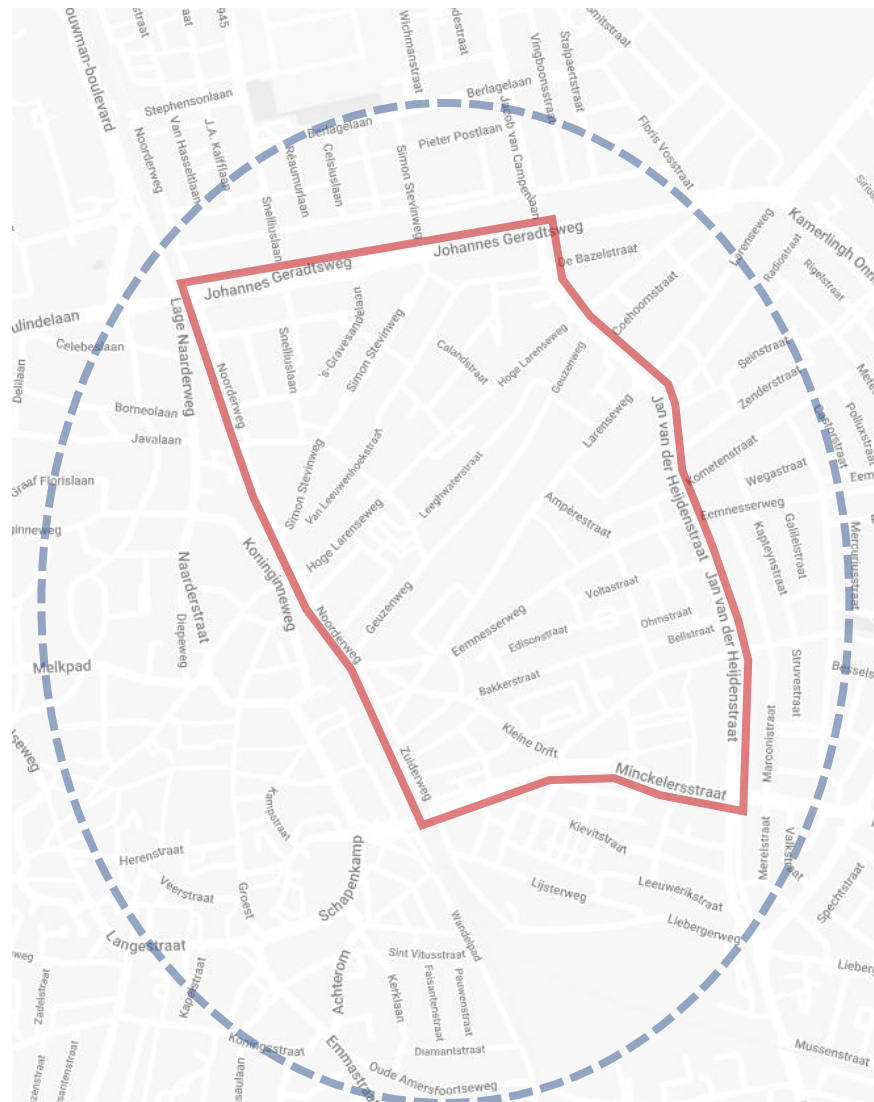
1 Inleiding

Movares is door de gemeente Hilversum uitgenodigd om samen met gemeente en vertegenwoordigers van de bewonersverenigingen de spoorkruisende verbindingen tussen Hilversum Centrum en Hilversum Oost te beschouwen. De gewenste beschouwing is meerledig en betreft de fysieke, ruimtelijke en sociale verbinding. De aanpak is afgestemd op een zeer korte doorlooptijd van circa twee maanden en omvat:

- een objectieve blik op bestaande nota's, rapporten en plannen;
- een inventarisatie van wat leeft bij bewonersgroepen en andere belanghebbenden met betrekking tot de verbinding;
- het rapporteren van observaties en het doen van aanbevelingen op inhoud en proces voor de best mogelijke fysieke, sociale en ruimtelijke verbindingen.

Het onderzoeksgebied (rood omlijnd in het diagram hiernaast) wordt omsloten door het spoor, de Johannes Geradtsweg, de Jan van der Heijdenstraat en de Minckelersstraat. Omdat de verkenning de spoorkruisende verbindingen betreft is door Movares naar een groter gebied gekeken: de ruimere spoorzone, inclusief de aangrenzende buurten en de buurten waarvoor eventuele ingrepen in de spoorzone ook consequenties kunnen hebben (blauw omlijnd in het diagram).

In deze rapportage wordt verslag gedaan van de bevindingen en worden de aanbevelingen geïllustreerd en onderbouwd.



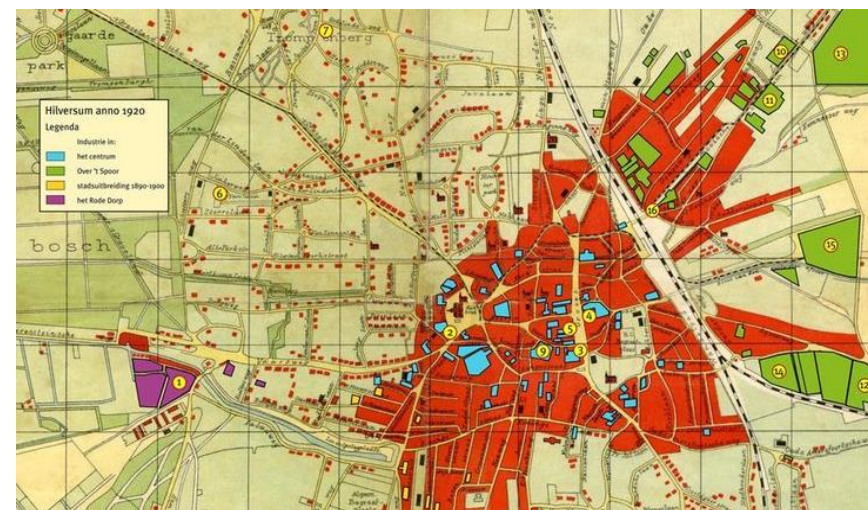
Afb: onderzoeksgebied (rood) en onderzocht gebied (blauw)

Pas vanaf begin twintigste eeuw worden ook in Oost wat grotere woonwijken ontwikkeld, maar dan is in grote delen van Oost al geen organische stedelijke groei meer mogelijk: een groot gebied van het spoor tot aan de huidige Jan van der Heijdenstraat, bestaat dan immers uit nauwe straten tussen de bedrijvencomplexen die weinig ruimte laten voor groen, voor openbare ruimte of voor verbindingen tussen de oude radialen. In het kaartje hiernaast uit 1920 zijn de bedrijventerreinen met groen aangeduid.

Huidige situatie

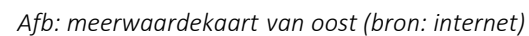
Eind twintigste eeuw bereikte Hilversum de grenzen van haar groei. Grenzen die niet alleen worden bepaald door eigendomsgrenzen, maar vooral door de (beschermde) natuur die de stad omgeeft, haar het bijzondere karakter geeft, maar tegelijk in haar greep houdt. Hilversum heeft geen uitgesproken groeiambities, maar het in stand houden en verbeteren van haar kwaliteiten vraagt óók ruimte. Deze kan met name in Oost alleen maar gevonden worden met zorgvuldige herontwikkeling (bijvoorbeeld van de voormalige bedrijventerreinen) waarin zorgvuldig een nieuwe balans gevonden moet worden tussen bebouwing, openbare ruimte, woon-/ werk programma's en verkeer.

Door de barrière van de spoorlijn, met aanvankelijk aan de westzijde de ontwikkeling van woonwijken, groen en centrumfuncties en aan de oostzijde bedrijvigheid en arbeiderswijken hebben Oost en West zich ieder op eigen karakteristieke ontwikkeld. Er zijn verbindingen tussen beide stadsdelen, er is echter niet veel verbondenheid. Bovendien is Oost nu komen te liggen tussen het Mediapark en het kernwinkelgebied in West en de toeritten tot de verkeersaders A1 en A27. Daardoor is er in de woonbuurten van Oost vrij veel (sluip-) verkeer dat geen herkomst of bestemming in de wijk heeft.



Afb: kaart 1920 en impressies Hilversum oost begin 20^e eeuw (bron: internet)

Tegelijkertijd is Oost zich bewust aan het worden van de eigen potentiële kwaliteiten, die het gebied steeds aantrekkelijker maken voor bestaande bewoners én nieuwe groepen woningzoekenden (hiernaast verbeeld met een meerwaardekaart van Oost van het Dudok Architectuurcentrum, de Hartslag van Oost). Dit vraagt om herijking van de relatie tussen de wijken en het nader beschouwen van verbindingen op fysiek, ruimtelijk en sociaal vlak.



3 Een objectieve blik

Door gemeente en belanghebbenden is voor dit onderzoek een groot aantal rapporten en de nodige achtergrondinformatie overlegd. Al deze documenten zijn gelezen en de informatie is aangevuld met verkenningen op internet, locatiekennis en vooral de interviews met bewoners en gemeente.

De belangrijkste stukken zijn:

- Stedenbouwkundig plan Stationsgebied (7 straatjes), april 2019.
- de Gebiedsagenda 1221 (voor postcodegebied 1221), maart 2019.
- verkeerskundig plannen, onder andere voor de Kleine Spoorbomen (KSB).

De stukken zijn beschouwd in de context van het zich ontwikkelend bewustzijn in Oost van de eigen kwaliteiten van de wijk en de kansen om deze verder te verbeteren. Alle betrokkenen hebben aangegeven om zowel de kansen als de aanwezige belemmeringen in verbinding en balans met omliggende wijken te willen beschouwen.

3.1 Stedenbouwkundig plan Stationsgebied

Algemeen

Het stedenbouwkundig plan voor de stationsomgeving is het resultaat van afwegingen van verkeerskundige en ruimtelijke aard. De politiek heeft gekozen voor het model '7 straatjes', dat als belangrijke ingreep de centrumring verlegt over de Koninginneweg en vervolgens om de Markt heen naar de Schoolstraat. De Schapenkamp wordt deels uitgevoerd als tweerichtingenweg met een knip voor autoverkeer van noord naar zuid ter hoogte van het station en de parkeergarage Markt van Q-park. Vanuit dit startpunt wordt bebouwing voorgesteld op een fijnmazige stedelijke structuur (de 7 straatjes) met een compact ontmoetings- en verblijfsplein ter plaatse van het station, twee routes naar het centrum via Leeuwenstraat en Stationsstraat en twee oversteekplaatsen op de Schapenkamp, waar fietsers, voetgangers en auto's elkaar tegen komen. Bomen begeleiden de routes én er is ruimte voor inpassing van meer stedelijk groen. Het stedenbouwkundig plan is 29 mei 2019 door de Raad van Hilversum vastgesteld als vertrekpunt voor verdere uitwerking.

Fysieke verbinding

De ingreep op de centrumring is ingrijpend. De verkeerstechnische effecten komen later aan de orde, maar het verleggen van de centrumring heeft consequenties voor de verbinding tussen Oost en Centrum. Het op maaiveld houden van De Schapenkamp blijft naast de spoorbundel een barrière voor voetgangers en fietsers. Fietsers vanuit de onderdoorgang bij het station worden aan de Schapenkamp langs de centrumzijde gevoerd en moeten dus altijd oversteken. Het weghalen van de vrije busbanen heeft wel weer een



Afb: openbare ruimte in de 7 straatjes (uit Stedenbouwkundig plan)

positief effect op een conflictvrije verbinding. Voor gemotoriseerd verkeer wordt de verbinding via de Beatrixtunnel aangepast: door het vervallen van de busbanen komt er meer opstelruimte beschikbaar onder andere voor een verlengd rechtsafvak vanaf de tunnel. Tevens zullen door de aanleg van de HOV-baan langs de spoorlijn veel minder bussen op het kruispunt Schapenkamp-Beatrixtunnel komen. Hierdoor neemt de capaciteit van het kruispunt toe. De lastige situatie rond de Kleine Spoorbomen wordt echter complexer. Dit komt in paragraaf 3.3 in detail aan de orde.

Het stedenbouwkundig plan introduceert geen nieuwe verbindingen tussen Oost en Centrum (en verder). Wel wordt gekozen voor het verruimen van de toegang tot de bestaande onderdoorgang voor fiets en voetganger. De aanzetten van het beeldkwaliteitsplan geven een meer gedetailleerd beeld van wat dit kan betekenen voor de kwaliteit van de verbinding. Over de belevingskwaliteit van de verbinding via de Beatrixtunnel laat het stedenbouwkundig plan zich niet uit. Ook de verbinding ter plaatse van de Kleine Spoorbomen wordt zowel ruimtelijk als fysiek in het stedenbouwkundig plan eerder gecompliceerd dan opgelost.

Ruimtelijk

Met de gebouwen op het stationsplein komt de menselijke schaal terug in het stationsgebied. Het nieuwe stationsplein refereert in plattegrond aan typisch Hilversumse pleinen en brinken. Ruimtelijk en functioneel wordt daar echter een tweedeling verwacht tussen het 'vlakke' deel en het deel waar de helling van de onderdoorgang onder het station door wordt ingebed.



Afb: impressie nieuwbouwprincipes (uit Stedenbouwkundig plan)

Voor de verbinding impliceert het nieuwe plein met een straatje naar de Schapenkamp een extra stap in de routes tussen Oosten de Markt of Groest, waar dit nu nog als één, weliswaar onaantrekkelijk, plein wordt beleefd. Gezien de beoogde uitwerking zal het stationsplein echter een extra kwaliteit worden in de verbinding.

In de schaal van de voorgestelde bebouwing wordt een overgang beoogd tussen de relatieve massaliteit van de bebouwing langs het spoor (het stationsgebouw, het Teleac-gebouw, Entradatorens) en de karakteristieke kleinschalige Hilversumse centrumbebouwing. Daarnaast wordt een optimale ontwikkeling van de afzonderlijke blokken nagestreefd. In de actuele uitwerking worden in potentie interessante zichtrelaties tussen Centrum en Oost vrijgehouden (met name ter weerszijden van het stationsgebouw). De bestaande bebouwing tussen de Koninginneweg en het spoor wordt grotendeels gesloopt en vervangen door (woon-)bebouwing langs het spoor.

In de nieuwbouw wordt nog weinig relatie gevonden met stratenpatroon, zichtlijnen en te her-ontwikkelen bouwblokken aan de andere zijde van het spoor. Een voorbeeld is de ambitie in het stedelijk plan om voorkanten te creëren langs het spoor teneinde een relatie te brengen tussen beide zijden van de spoorbundel (in Oost zijn aan de Noorderweg immers eveneens voorkanten aan de spoorzijde gesitueerd). Met voorkanten wordt dan bedoeld de voordeuren, voortuinen, balkons en verzorgingsroutes die levendigheid brengen, alsook de oriëntatie en indelingen van de woningen zelf. Dit is echter niet duidelijk terug te vinden in de uitwerking. Wel is in het stedenbouwkundig plan inmiddels de hoogte van de nieuwe bebouwing aangepast aan die langs de Noorderweg.



Afb: impressies inrichting stationsomgeving (uit Stedenbouwkundig plan)

Het stedelijk groen speelt een belangrijke rol in de beeldambities voor de 7 straatjes. In de uitwerking liggen kansen om (potenties voor) stedelijk groen aan weerszijden van het spoor in samenhang uit te werken en, waar zinvol, groene zones te continueren. Ook op dit aspect is samenhang tussen west en oost (nog) niet herkenbaar uitgewerkt.

Sociaal

Het stedenbouwkundig plan geeft beter maat aan pleinen en ontmoetingsruimten dan de bestaande situatie. De bedoeling is om deze potentie ook met een passend 'plint-programma' en groene inrichting te ondersteunen. In hoeverre dat kan bijdragen aan de (sociale) verbinding tussen Oost en Centrum heeft alles te maken met het uiteindelijk karakter en programma van de nieuwe ruimtes ter weerszijden van het station. Bovenal is een passende maat/schaal en kwaliteit van de langzaam verkeerverbinding bepalend voor de mate waarin bewoners en bezoekers de nieuwe pleinen ter weerszijden van het spoor als logisch verlengstuk van elkaar gaan zullen beleven.

Al met al is het begrijpelijk dat bewoners in Oost vinden dat er sprake is van eenzijdige oriëntatie op de westkant van het station. De eenzijdige planontwikkeling versterkt het reeds aanwezige kwaliteitsverschil: buitengewoon schamel aan de oostkant tegenover een grote kwaliteitsimpuls aan de westkant. Daarmee wordt de barrièrewerking van het spoor niet geslecht maar bevestigd. Een integrale visie op de spoorzone, dus met een ontwikkelvisie voor de zones aan beide zijden van het spoor, ontbreekt. Mede daarom is naar alternatieve oplossingen gezocht, waarin die relatie tussen oost en west nadrukkelijker deel is van een stedenbouwkundig plan. De Architectuurprijs Hilversum introduceerde een concept dat op de volgende pagina besproken wordt.



Afb: groene inrichting stationsomgeving (uit Stedenbouwkundig plan)

Plan Huisman

Wij hebben kennis genomen van door de Architectuurprijs Hilversum geëntameerde tegenvoorstel van Michel Huisman. In dit plan geeft Huisman een eerste aanzet om de ervaringen bij de ontwikkeling van het Maankwartier in Heerlen te projecteren op de in zijn ogen min of meer gelijke probleemstelling in de Hilversumse situatie.

De belangrijkste ingreep is een stedelijke verbinding over het spoor heen, met een eigen karakter in de vorm van een sequentie van pleinen (brinkjes) met oplopende maaiveldhoogten en eigen karakteristieke kwaliteiten. Daarmee zou de verbinding meer kunnen zijn dan 'van hier naar daar', maar een nieuw 'hier' kunnen toevoegen aan de stad.

Een interessante benadering, maar wij zijn van mening dat de uitwerking om een aantal redenen minder kansrijk is in de Hilversumse context:

- de wijken ter weerszijden van het spoor hebben, anders dan in Heerlen het geval was, reeds ieder een duidelijk eigen karakter.
- het ingrijpend aantasten/aanpassen van bestaande gebouwen en functies (zoals het opknippen van het bestaande stationsgebouw in twee kleinere volumes) ligt minder voor de hand en wordt niet realistisch geacht op korte termijn.
- de hoogteverschillen zijn fors (minimaal 9 meter te overbruggen hoogte vanwege onder andere de bovenleiding van de treinen en de hoogte van spoor ten opzichte van maaiveld) en de ruimte ter weerszijden van het spoor is beperkt, waardoor steile hellingen nodig zijn in combinatie met trappen en roltrappen/liften.
- in Hilversum speelt de fiets zowel in de verbindingen als in het voor- en



Afb: impressie Plan Huisman (bron internet)

natransport een veel grotere rol dan in Heerlen. Een verbinding over het spoor heen, in plaats van onderdoor, zoals nu, is voor de fiets onhaalbaar.

- ter financiering van een dergelijke ingreep toe te voegen gebouwen en programma's lijken ons fors. Ook is de externe veiligheid vanwege het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor beperkend voor programma's.
- de grootschaligheid van ingreep lijkt de verbinding eerder te belemmeren.
- in de eerste aanzet is de stedenbouwkundige ingreep aan de oostzijde een prettige toevoeging, maar is het de vraag of een klein, omsloten plein op hoogte de bestaande openbare ruimte/ontmoetingsplek kan compenseren.
- de voorgestelde bebouwing aan centrumzijde draagt volgens ons in de eerste uitwerking niet bij aan de verbinding.

Natuurlijk betreft het voorstel van Huisman een geïllustreerd, conceptueel idee en zou in verdere uitwerking veel meer kunnen worden aangesloten op de typisch Hilversumse schaal, stedenbouw en architectuur. In de eerste uitwerking echter lijkt het dat de schaal van de bestaande stationsomgeving aan centrumzijde tot in Oost wordt uitgebreid. De aanzet tot verbinding vanuit centrum lijkt op het toegevoegde hoge plein aan de oostzijde te eindigen: de bestaande barrière wordt daarmee niet geslecht, maar ten koste van het enige plein in Oost, verlegd naar de oostzijde.

Wellicht zijn er ook andere mogelijkheden om een brede verbinding met doorkijk en verblijfskwaliteit tussen de twee stationspleinen te realiseren en met een nieuw 'hier' zowel verblijfskwaliteit als sociale kwaliteit toe te voegen.



Afb: impressie Plan Huisman (bron internet)

3.2 Gebiedsagenda 1221

De Gebiedsagenda 1221 is opgesteld om gezamenlijk (gemeente en bewoners) de kwaliteit van de leefomgeving in de Geuzenbuurt, Electrobuurt, Kleine Driftbuurt en Liebergerwegbuurt te verbeteren. Daartoe is een agenda opgesteld met een doorkijk tot 2030. In de gebiedsagenda zijn zes thema's beschreven (teksten komen rechtstreeks uit de Gebiedsagenda):

Identiteit

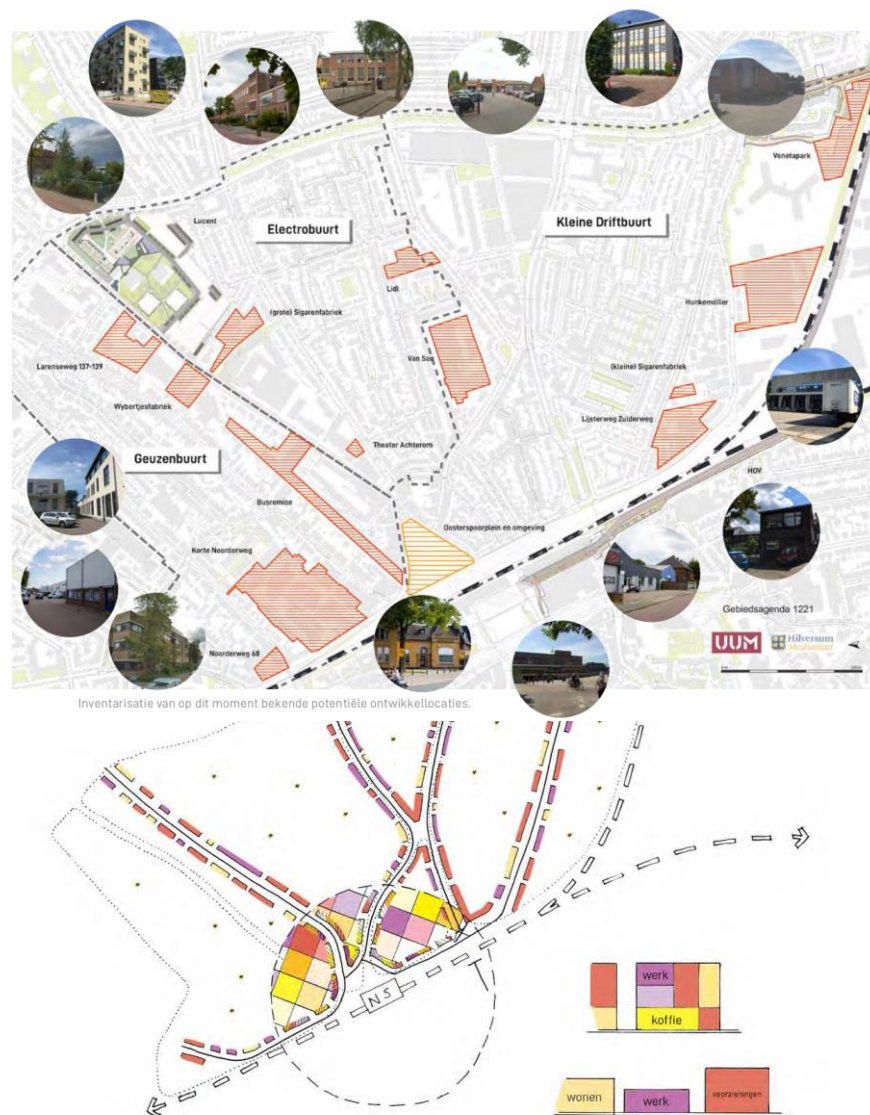
De vier buurten binnen de wijk hebben alle eigen karakteristieken en behoeften. De ontwikkelingen in de komende jaren moeten kansen bieden om de identiteit te versterken. De gemeenschappelijke kernkwaliteiten voor Hilversum Oost zijn tevens beschreven en gaan over de mogelijkheid tot functiemenging, de menselijke maat van de wijk, de diversiteit aan mensen, een open toegankelijk gebied met oog voor cultuurhistorie en erfgoed.

Wonen en werken

Van oudsher zijn veel woningen ontstaan in relatie met de aanwezige industriële werkgelegenheid. In de huidige situatie is er behoefte aan extra woningen, waarbij de balans met voldoende betaalde werkplekken wordt behouden. Tevens is het belangrijk hierbij de nieuwe gebouwen te laten passen in de bestaande buurtkwaliteiten.

Leefbaarheid, ontmoeten en spelen

Het aantal bewoners en gebruikers van de wijk neemt toe en de samenstelling verandert. Daarnaast kampen veel oorspronkelijke bewoners zonder duidelijke reden met gezondheidsproblemen en ervaren ze een gebrek aan sociaal contact. Het is belangrijk te (blijven) zoeken naar passende voorzieningen in de wijk zoals ontmoetingsplekken, speelplekken en een bruisend hart voor de wijk.



Afb: illustraties uit de Gebiedsagenda 1221

Groen en duurzaamheid

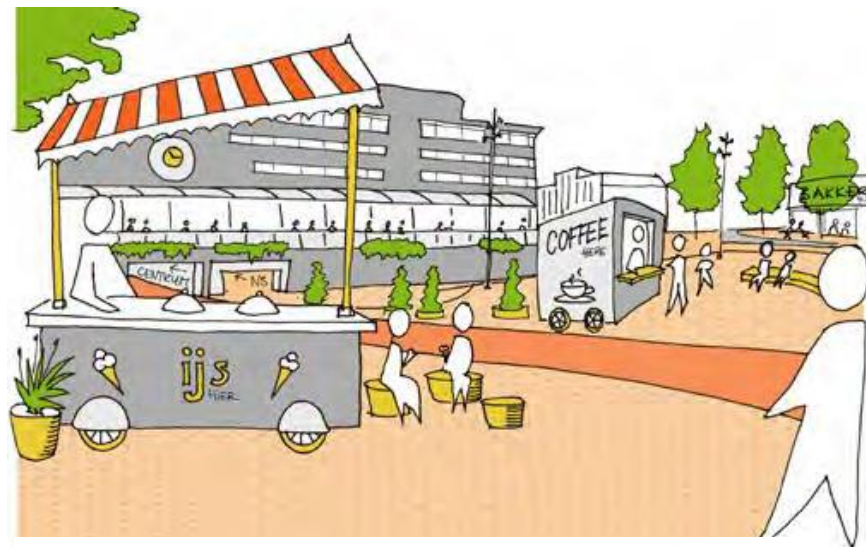
Groen en bebouwing zijn bepalend voor de kwaliteit van een stad. Zeker met het oog op klimaatverandering. Hierbij wil de buurt inzetten op het versterken van groenstructuren, het voorkomen van hittestress en wateroverlast en overgaan op duurzame vormen van energie.

Verkeer, verbinding en parkeren

De druk op de openbare ruimte is groot, er is weinig ruimte in de buurt voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen. Om de mobiliteit komende jaren te verbeteren moeten verbindingen binnen de buurt, naar het centrum en andere delen van Hilversum en langzaam verkeer verbindingen verbeterd worden. Ook moeten nieuwe en/of duurzame mobiliteitsvormen ingezet worden.

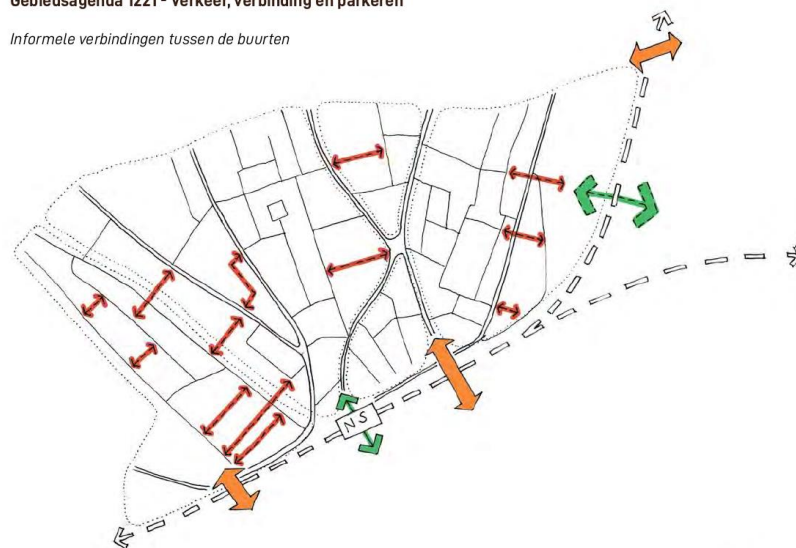
Samenwerken

Om de gebiedsagenda te ontwikkelen is een intensief proces doorlopen met bewoners, ontwikkelende partijen, maatschappelijke organisaties en gemeente. Het doel hierbij was het ontwikkelen van een gezamenlijk toekomstperspectief. Dit proces heeft ingezet op: veranderende rollen en inzet van de betrokken partijen, groeiend wederzijds begrip, een niet compleet maar meerstemmig product opleveren en actief bijdragen aan het organiseren van verbinding.



Gebiedsagenda 1221 - Verkeer, verbinding en parkeren

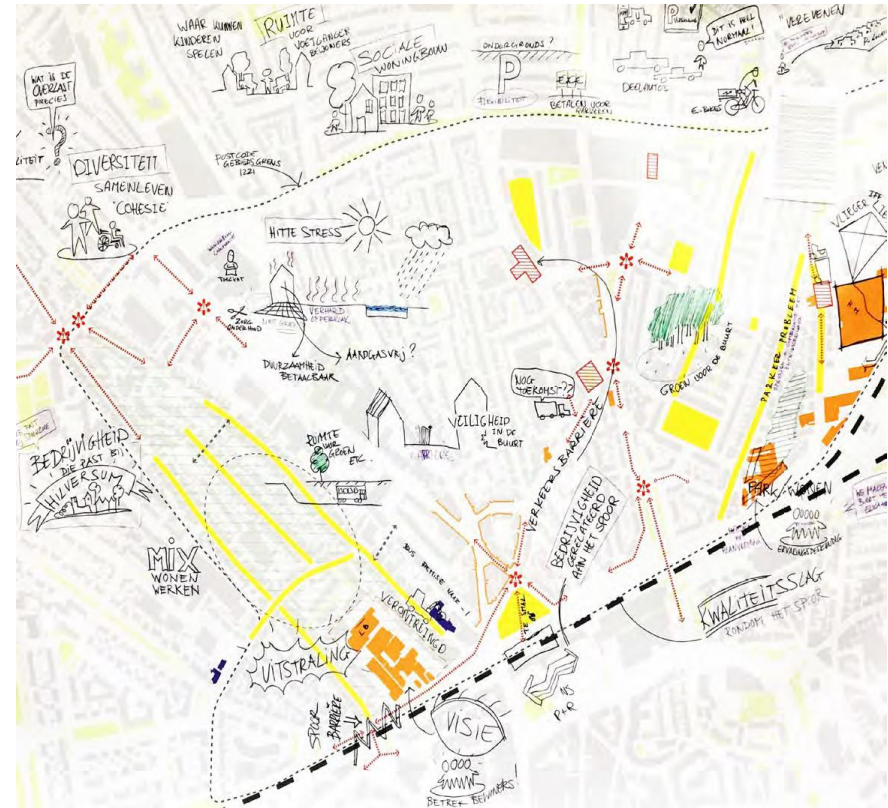
Informele verbindingen tussen de buurten



Afb: illustraties uit de Gebiedsagenda 1221

Observaties gebiedsagenda

1. De gebiedsagenda is een diepgaande, uitgebreide analyse over de buurt en zijn kwaliteiten.
2. Een uitgebreid gebiedsproces heeft plaatsgevonden voorafgaand aan het opstellen van de gebiedsagenda.
3. Oost is een wijk, met meerdere buurten. Deze buurten hebben verschillend karakter en functie in Oost.
4. De zes thema's zijn gedetailleerd uitgewerkt met daarbij concrete actiepunten per thema.



Afb: illustraties uit de Gebiedsagenda 1221

3.3 Verkeerskundige plannen



Voor dit onderzoek is een groot aantal verkeerskundige documenten in beschouwing genomen. De analyse is in detail verricht op de Kleine Spoorbomen (KSB). Op de andere verkeerskundige kwesties geeft deze paragraaf een globale beschouwing. De beschouwde stukken zijn de volgende:

Kleine Spoorbomen:

- analyse verkeerskundige onderzoeken overweg Kleine Spoorbomen;
- collegebesluit Voorkeursvariant Kleine Spoorbomen;
- eindrapport Integrale Probleemanalyse Kleine Spoorbomen;
- eindadvies klankbordgroep Kleine Spoorbomen;
- eindadvies KGB Wijkverkeer Kleine Spoorbomen;
- eindrapportage Kleine Spoorbomen;
- Oosterspoorplein Hilversum, analyse verkeersstructuur.

Johannes Geradtsweg:

- brief gemeente Hilversum Stedenbouwkundig Plan;
- commentaar DHV rapport;
- eindrapportage Bereikbaarheid Mediapark 2013;
- kentekenonderzoek Hilversum 2015;
- notities Arcadisrapport 2010;
- actieplan bereikbaar Mediapark.

Overig:

- oriëntatie op ontsluiting ontwikkellocaties;
- verbinding bij Hunkemöller;
- stedenbouwkundig plan Stationsgebied 2019;
- integraal Bereikbaarheidsplan mid-term review;
- Verkeersonderzoek Centrumvisie (2014);
- Verkeersstudie Stationsgebied (RHDHV, 2016).

Kleine Spoorbomen

Vanuit de totaalijst van onderzoeken is een aantal onderzoeken specifiek beschouwd. Deze onderzoeken bevatten de meest recente en relevante informatie. Het gaat om de volgende onderzoeken:

- Eindadvies (eerste) klankbordgroep Kleine Spoorbomen;
- Eindrapport Integrale Probleemanalyse Kleine Spoorbomen;
- Onderzoek Kleine Spoorbomen en verkeer;
- Eindadvies tweede klankbordgroep Kleine Spoorbomen;
- Oosterspoorplein Hilversum, analyse verkeersstructuur.

Per onderzoek worden de bevindingen beschreven. Hierbij wordt ingegaan op het doorlopen proces en de inhoud van het onderzoek.

Eindadvies (eerste) klankbordgroep Kleine Spoorbomen november 2017

Er is een logisch en duidelijk proces doorlopen (van het opstellen van een beoordelingskader tot en met het selecteren van kansrijke oplossingsrichtingen) met de klankbordgroep. Er is van grof naar fijn gewerkt, waarbij eerst de hoofdrichtingen zijn onderzocht (tunnel, ongelijkvloerse kruisingen en maaiveldoplossingen). Uit de analyse blijkt dat alleen maaiveldoplossingen op de korte/middellange termijn een goede oplossing kunnen bieden. Ook de nadere analyse naar de maaiveldoplossingen ziet er gestructureerd uit. Er zijn verschillende maatregelen onderzocht en gecombineerd. Dit zijn logische maatregelen. De conclusies van de klankbordgroep komen overeen met de conclusies uit het LVO onderzoek. Er is één aandachtspunt bij dit eindadvies: de achtergrondinformatie (zoals het beoordelingskader en de groslijst varianten) is niet bij het eindadvies gevoegd. Deze achtergrondinformatie kan dus niet worden beoordeeld. Daarnaast is het eindadvies is niet meer met de Klankbordgroep gedeeld.

Eindrapport Integrale Probleemanalyse Kleine Spoorbomen LVO juli 2018

Dit rapport is zeer gestructureerd opgesteld. Dit kenmerkt zich doordat aan de voorkant van het proces de nadruk wordt gelegd op het zo compleet mogelijk in kaart brengen van de vraag en het zo groot mogelijk houden van de oplossingsruimte. De behoefte naar oplossingen is breed bekeken, namelijk vanuit de drie perspectieven: knelpunten op de overweg, gebruik van de overweg, stakeholders. De rapportage kent een brede analyse van de knelpunten vanuit deze drie perspectieven. Er zijn geen omissies in deze analyse gevonden.

In het rapport wordt duidelijk toegelicht hoe vanuit de mogelijke verschillende oplossingsrichtingen (niets doen, opheffen overweg, ongelijkvloerse kruising en optimalisatie spoor en/of weg) tot de oplossingsrichting 'het optimaliseren van huidige overweg en de aansluitende wegen' wordt gekomen. Dit gebeurt middels een korte analyse, maar deze is echter wel voldoende duidelijk en solide. Vervolgens wordt een oplossingsstrategie voorgesteld om tot een meer gedetailleerde oplossing te komen. Ook die is duidelijk en logisch. De voorkeursoplossingen (KL26 en KL28) worden helder beschreven. Er zijn wel enkele zaken die nader onderzoek vergen:

- het is niet helder hoe de verkeerslichten precies op de kruisingen worden geplaatst en geregeld.
- de gevolgen van de alternatieven op de wegen buiten het plangebied zijn niet of nauwelijks in beeld gebracht. Er is alleen onderzocht of de capaciteit van het spoorviaduct Johannes Geradtsweg kan worden uitgebreid. Er is niet goed in beeld wat de verkeerskundige effecten van de voorkeursoplossingen op andere delen van het wegennet zijn. Gezien de grote druk op het wegennet in de spits is dit wel zeer relevant. Dit geldt zowel voor de buurten

in de directe omgeving van de spoorwegovergang in postcodegebied 1221, als de wegen wat verder weg van de spoorwegovergang in de postcodegebieden 1222 en 1223, die (een deel van) het verkeer dat geen gebruik meer kan maken van de overgang moeten opvangen.

Onderzoek Kleine Spoorbomen en verkeer van XTNT

De integrale probleemanalyse Kleine Spoorbomen in het kader van het LVO keek, zoals hiervoor geconcludeerd, heel lokaal naar de bereikbaarheids- en leefbaarheidseffecten. Deze studie kijkt naar meer aspecten, namelijk spoorwegveiligheid, verkeersveiligheid, stedelijke bereikbaarheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk.

De laatste drie aspecten zijn niet eerder onderzocht en ook de verkeersveiligheid wordt breder onderzocht dan in de Arcadis studie. Ook wordt naar meer varianten gekeken, namelijk:

- een variant waarbij de huidige gebruiksmogelijkheden van de Kleine Spoorbomen voor het autoverkeer in stand blijven: de variant 'niets doen';
- een variant die voortkomt uit de bewoners en belanghebbenden en bestaat uit een combinatie van een groot aantal verkeersveiligheids- en circulatiemaatregelen;
- een variant waarbij de circulatie volgens KL26 uitgangspunt is: alleen verkeer tussen centrumring en Noorderweg/Simon Stevinweg blijft mogelijk;
- een variant waarbij de circulatie volgens KL28 uitgangspunt is: alleen verkeer tussen de Centrumring en Oosterspoorplein/Larenseweg blijft mogelijk;
- een variant waarbij geen autoverkeer meer mogelijk is via de Kleine Spoorbomen.

De scope wordt dus zowel wat betreft het beoordelingskader als het aantal alternatieven uitgebreid. Onduidelijk punt in de rapportage is dat per variant extra maatregelen (bouwstenen) worden genoemd. Navraag leert dat deze bouwstenen geen onderdeel van het getoetste ontwerp uitmaken.

De effectscores in deze rapportage zien er logisch uit, met één uitzondering (zie hieronder). Hierbij dienen wel twee kanttekening te worden geplaatst:

- de effectbeschrijving per variant is erg kort. In een halve pagina worden alle effecten doorgenomen. Hierdoor is lastig te volgen hoe de score is bepaald;
- ook staat niet duidelijk beschreven hoe de effecten zijn bepaald (kwalitatief of kwantitatief).

Eén score wordt inhoudelijk in twijfel getrokken. Bij de variant 'geen autoverkeer' staat beschreven: *'In de praktijk is de beschikbaarheid van deze route in de andere varianten niet gegarandeerd: de spoorbomen zijn 25-30 minuten per uur dicht en daarnaast zal het na elke spoorwegsluiting enkele minuten duren voordat alle wachtrijen zijn weggewerkt. Voor de weggebruikers wordt de situatie duidelijker. De bereikbaarheid van het centrum neemt toe: de centrumring loopt minder vaak of niet meer vast'*. De score 'bereikbaarheid centrum auto' is vervolgens '+'. Dit lijkt niet de juiste conclusie, doordat er in de effectbeschrijving geen aandacht wordt gegeven aan de extra druk die dit bijvoorbeeld op de Johannes Geradtsweg en Lage Naarderweg geeft. Die wegen zijn nu al druk en zullen nog drukker worden. Verkeer vanaf de A1 neemt in de huidige situatie niet voor niets de Larenseweg. Het verkeer moet omrijden over een route met nu al een langere reistijd, die vervolgens ook nog drukker wordt (9% op etmaal-basis en in de ochtendspits in oostelijke richting 17%).

Samenvattend:

- Dit onderzoek heeft een bredere scope dan onderzoek LVO. Zowel wat betreft de varianten als de criteria die worden onderzocht;
- Van de vijf criteria gaan er drie over een lokaal effect. Dit is logisch, gezien het onderzoek ondersteunend is aan het proces van de klankbordgroep;
- Het is dan ook redelijk logisch dat de variant 'Kleine Spoorbomen afsluiten voor autoverkeer' er goed uitkomt;
- Het is echter maar de vraag of het voor Hilversum als geheel ook de beste oplossing is dat de Kleine Spoorbomen wordt gesloten voor autoverkeer. Er vindt verdringing van verkeer plaats dat (wellicht) op andere plekken voor bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen gaat zorgen.

Eindadvies tweede klankbordgroep Kleine Spoorbomen

Dit onderzoek heeft een sterke samenhang met het onderzoek 'Kleine Spoorbomen en Verkeer' van XTNT. Aanvullend op het onderzoek van XTNT zijn integrale oplossingen opgesteld. Deze integrale oplossingen bestaan uit:

- De Verkeerscirculatievarianten uit het onderzoek van XTNT;
- Bouwstenen als oplossingen voor lokale knelpunten.

De klankbordgroep heeft deze integrale oplossingen tegen de vijf doelstellingen/criteria (uit het XTNT onderzoek) gescoord. De bouwstenen bevatten een zeer divers pallet aan maatregelen. Van 'handhaven parkeren en snelheid' tot 'capaciteit buitenring vergroten (bij voorkeur derde ring Erfgooiërstraat)'. Het is zeer lastig in te schatten wat de verkeerskundige effecten van deze maatregelen zijn en daarnaast hebben deze bouwstenen ook allerlei andere gevolgen, zoals milieueffecten en kosten.

De klankbordgroep doet meerdere aanbevelingen, waaronder deze: *‘Een verbetering van de doorstroming op de buitenring-noord is een voorwaarde voor de herinrichting van de overweg. Hierbij dient in 1e instantie te worden ingezet op het verminderen van het verkeersaanbod op de buitenring (door bijvoorbeeld de alternatieve uitbreiding van de buitenring langs de Erfgooiersstraat), en pas in 2e instantie aan het vergroten van de wegcapaciteit van de buitenring-noord’.*

Dit is een belangrijke constatering, omdat alle varianten (met uitzondering van de variant ‘niets doen’) effect hebben op de verkeersstromen in Hilversum en tot extra druk op de ring van Hilversum leiden.

Voorafgaande onderzoeken

Naast de bovengenoemde onderzoeken, specifiek voor de Kleine Spoorbomen, zijn ook twee onderzoeken bekeken, waarvan (gedeeltelijke) afsluiting van de Kleine Spoorbomen een onderdeel was. Deze onderzoeken gaan dus niet alleen over de gedeeltelijke afsluiting van de Kleine spoorbomen, maar beschrijven de effecten van een afsluiting wel breder.

Het gaat om:

- Verkeersonderzoek Centrumvisie
- Verkeersstudie Stationsgebied

In beide onderzoeken is behalve naar de doorstroming van het autoverkeer ook gekeken naar de (wettelijke) effecten op de geluidhinder als gevolg van de toename of afname van autoverkeer op de doorgaande wegen. Deze geluidhinder is een belangrijke factor in de leefbaarheid voor de woningen langs deze wegen.

Verkeersonderzoek Centrumvisie (2014)

Dit onderzoek vond plaats voor de onderzoeken naar de Kleine Spoorbomen en beschrijft het 1e fase verkeersonderzoek centrumvisie. Dit als onderdeel van de eerder gemaakte Structuurvisie Hilversum 2030. In die visie zijn een aantal denkrichtingen geformuleerd die nader verkeersonderzoek vergen om inzicht te krijgen in de (in eerste instantie) de verkeerskundige consequenties. De afsluiting van de kleine spoorbomen is één van die maatregelen.

Overall conclusie van deze studie is, globaal omschreven, dat bij afsluiting van de Kleine Spoorbomen de bereikbaarheid van het stationsgebied en het centrum verslechtert en dat de kruispunten op de binnen- en buitenring noord en rond de Beatrixtunnel zullen moeten worden geoptimaliseerd.

Verkeersstudie Stationsgebied

In het kader van de herontwikkeling van het stationsgebied in Hilversum komen naast stedenbouwkundige maatregelen ook maatregelen van verkeerskundige aard in beeld. Een van die maatregelen is het aanpassen van het kruispunt bij Kleine Spoorbomen. In deze studie is zowel de volledige afsluiting van de Kleine Spoorbomen als een variant met éénrichtingsverkeer stad uit onderzocht. In deze studie zijn de intensiteiten/routekeuze effecten, doorstromingseffecten, bereikbaarheid voorzieningen en de kwaliteit van fiets en voetgangersverkeer.

Conclusie van deze studie is dat het geheel of gedeeltelijk afsluiten van de Kleine Spoorbomen voor motorverkeer een negatieve bijdrage heeft op de bereikbaarheid van het centrum, maar een kwaliteitsverbetering voor het fietsverkeer geeft.

Oosterspoorplein Hilversum, analyse verkeersstructuur

De bewonersvereniging 'OosterSpoorPlein en omgeving' (OSP) heeft, los van het verleggen van de centrumring langs de Kleine Spoorbomen, een Verkeersdeskundige benaderd en gevraagd om te beoordelen of OSP de juiste conclusies trekt en of die passen in een bredere verkeersstroomvisie. De verkeerskundige heeft gerapporteerd in een memo. Belangrijke onderdelen van dit memo zijn:

- Stellingname bewonersvereniging OSP
- Analyse van de verkeerskundige.

Stellingname bewonersvereniging OSP

Belangrijkste punten uit de stellingname zijn de volgende. Daarbij wordt direct een reactie door Movares gegeven.

- **De overweg is an sich niet heel onveilig.** Arcadis heeft hier een uitgebreide analyse naar gedaan, waaruit blijkt dat de overweg in de huidige situatie en inrichting onveilig is en moet worden aangepakt. Het verleggen van de centrumring langs de KSB zorgt ervoor dat het knelpunt nog groter wordt.
- **De varianten KL26 en KL28 lossen de veiligheid niet op.** Dit is een onjuiste conclusie. In beide varianten wordt door het beperken van het aantal richtingen voor autoverkeer de overweg wel degelijk beter. De inrichting wordt overzichtelijk en langzaam verkeer en snelverkeer worden gescheiden.
- **Er is geen onderzoek naar de verkeersstromen gedaan.** Dit lijkt een juiste conclusie op basis van het LVO en XTNT-onderzoek. Er is naar een lokaal probleem (de spoorwegovergang) gekeken, waarbij ook naar lokale oplossingen is gekeken. Eerdere verkeersstudies hebben wel de effecten op een groter gebied beschouwd.

Analyse van de verkeerskundige

Belangrijkste punten uit de analyse van de verkeerskundige zijn de volgende. Daarbij wordt direct een reactie door Movares gegeven.

- **De gemeente heeft met de oplossingen KL26 en KL28 voornamelijk op detailniveau gekeken.** Dit is een verklaarbare en juiste analyse. Lokaal is er een goede oplossing ontworpen, maar er is in de specifieke onderzoeken niet bekeken wat de effecten op de gehele verkeersafwikkeling in Hilversum zijn.
- **De verkeerskundige schrijft dat onderliggende verkeersonderzoeken en analyses ontbreken en dat daarom niet kan worden getoetst dat KL26 en KL28 de enige en juiste oplossingen zijn.** Voor Movares zijn deze onderzoeken wel beschikbaar. Movares heeft geconstateerd dat deze onderzoeken gestructureerd zijn uitgevoerd en het logisch is dat op deze oplossingen wordt uitgekomen.
- **Er wordt gesteld dat er onvoldoende duidelijk is gemaakt dat er een afgewogen analyse heeft plaatsgevonden.** Dit is een juiste analyse. Er is naar een lokaal probleem (de spoorwegovergang) gekeken, waarbij ook naar lokale oplossingen is gekeken. Eerdere verkeersstudies hebben wel de effecten op een groter gebied beschouwd, maar deze uitkomsten zijn nog niet meegenomen in de afweging van varianten voor de Kleine Spoorbomen.

Johannes Geradtsweg

De Johannes Geradtsweg is als onderdeel van de buitenring en als verbinding van de A1 naar het Mediapark één van de belangrijke schakels in het Hilversumse wegennet. Tevens is deze weg bij het (gedeeltelijk) afsluiten van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer een belangrijke alternatieve verbinding tussen de oost- en westkant van Hilversum.

De Johannes Geradtsweg zit echter aan zijn capaciteit, wat blijkt uit de filevorming in de ochtend- en avondspits en hinder door geluid en uitlaatgassen. Deze weg heeft dus geen ruimte om extra verkeer op te vangen.

Het ontbreekt Movares aan voldoende gegevens om de verkeerssituatie op de Johannes Geradtsweg exact te beoordelen. Gezien de intensiteiten en (discussie over de) uitgevoerde onderzoeken adviseren wij om (zeker wanneer de hoeveelheid verkeer op de Johannes Geradtsweg als gevolg van maatregelen bij de Kleine Spoorbomen toeneemt) de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) goed te onderzoeken en, indien noodzakelijk, aanvullende maatregelen te nemen.

Het voorstel van de klankbordgroep Kleine Spoorbomen om de capaciteit van de buitenring te vergroten door een gedeeltelijke aanleg van een derde ring via of langs de Erfgooiersstraat, hetgeen door de bewonersvereniging JGW ook al decennialang wordt bepleit en zelfs teruggaat tot 1974, dient in ieder geval meegenomen te worden in dit nadere onderzoek. Overigens zal een dergelijke route alleen de drukte op de Johannes Geradtsweg substantieel verminderen als deze ook als toegangsweg naar het Mediapark kan dienen. Dit vraagt een gewijzigde verkeerscirculatie op het Mediapark.

Conclusies op proces en inhoud en vervolgens aanbevelingen

Nadat de verschillende losse onderzoeken zijn bekeken, kunnen hieruit de volgende conclusies worden getrokken:

1. De onderzoeken van Arcadis en XTNT zijn van degelijke kwaliteit. Er is gestructureerd gewerkt, waarbij de scope van de onderzoeken logisch is/was. Er is daarbij een breed scala aan oplossingen onderzocht.
2. Gedurende de onderzoeken wordt de scope van de effectbeschrijving breder. Ook in het meeste recente onderzoek (Onderzoek Kleine Spoorbomen en verkeer van XTNT, juli 2019) blijft de effectbeschrijving echter beperkt tot de wijken ten noordoosten van de spoorwegovergang. Iets wat overigens logisch is gezien het proces dat op dat moment werd doorlopen.
3. Dit leidt ertoe dat oplossingen die lokaal goed scoren een goede totaalbeoordeling krijgen. Er wordt immers in de studies naar de lokale effecten gekeken.
4. De effectbeschrijving in de verschillende rapportages is beperkt. Het Arcadis onderzoek en het eerste klankbordgroepadvies kijken helemaal niet naar effecten. In de rapportage van XTNT is de effectbeschrijving per variant erg kort en in het advies van de tweede klankbordgroep worden weliswaar effectscores gegeven, maar worden deze niet toegelicht.
5. Hierdoor zijn de scores ook niet altijd goed te herleiden en lijken deze scores niet altijd logisch. Dit geldt met name voor het 2e klankbordgroepadvies. Er zitten in dat advies grote verschillen tussen de scores van KL26 en KL28, terwijl je dat niet zou verwachten (en dat ook niet het geval is in het XTNT onderzoek).

6. De beschreven oplossingen zijn nog niet voldoende uitgewerkt. Arcadis geeft zelf al aan dat de oplossingen KL26 en KL28 complex zijn. Vervolgens zijn door de klankbordgroep nog bouwstenen toegevoegd. Er zal duidelijker moeten worden gemaakt hoe de totale oplossing eruit ziet en wat de gevolgen zijn (verkeerskundig, maar ook ander zaken zoals kosten) van deze varianten.
7. In het rapport 'Oosterspoorplein Hilversum, analyse verkeersstructuur' worden een aantal juiste en onjuiste constatering gedaan. In tegenstelling van wat daar wordt opgeschreven, is er wel een veiligheidsknelpunt bij de spoorwegovergang kleine spoorbomen en dragen de oplossingen KL26 en KL28 wel degelijk bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.
3. Deze bredere verkeerseffecten voor heel Hilversum zijn echter wel onderzocht in de studies voor de Centrumvisie en het Stationsgebied. Dit zijn studies die niet specifiek en alleen over de Kleine Spoorbomen gaan. In deze studies zijn echter wel bereikbaarheids- en milieu-effecten van de (gedeeltelijke) afsluiting van de Kleine Spoorbomen voor een groot deel van Hilversum in beeld gebracht.
4. De effectbeschrijvingen van alle varianten is beperkt in de verschillende rapporten en adviezen. De effectscores zijn over het algemeen navolgbaar. Uitzondering hierop is het advies van de 2e klankbordgroep, waarin de effectbepaling beperkt onderbouwd is, wat overigens niet afdoet aan de conclusies.

Als vervolgens iets meer wordt uitgezoomd en naar het geheel van onderzoeken wordt gekeken, kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

1. De spoorwegovergang kleine Spoorbomen is onveilig. Dit knelpunt dient te worden aangepakt. Zeker aangezien de Schoolstraat onderdeel van de centrumring wordt.
2. Bij de onderzoeken die specifiek over de Kleine Spoorbomen gaan is er naar een lokaal knelpunt gekeken, waar een lokale oplossing voor wordt gezocht en waarvan de effecten alleen lokaal in beeld zijn gebracht. Veel van de voorgestelde oplossingen hebben echter een grote impact op de verkeersstructuur van Hilversum, omdat de spoorwegovergang onderdeel van één van de radialen van Hilversum is. Het (gedeeltelijk) afsluiten van de overweg, leidt er direct toe dat er op andere delen van het Hilversumse wegennet relatief grote verkeerskundige en leefbaarheidseffecten (geluid en luchtkwaliteit) kunnen optreden.

Advies

Er is zeer veel discussie over de lokale problematiek rond en oplossingen voor de Kleine Spoorbomen. Er is veel werk gestoken in het opstellen en toetsen van varianten. Deze varianten hebben echter niet alleen lokaal gevolgen, deze gevolgen strekken zich (afhankelijk van de mate van afsluiting van de overgang) uit over een groot deel van het noordoostelijk deel van het wegennet van Hilversum. Deze effecten zijn al in beeld gebracht, in losstaande studies voor de Centrumvisie en het Stationsgebied. Uit deze studies blijkt ook dat er inderdaad effecten optreden in andere delen van Hilversum en dat er ook nadelen zitten aan het (gedeeltelijk) afsluiten van de Kleine Spoorbomen. Movares adviseert daarom om uit te zoomen van de Kleine Spoorbomen en eerst te communiceren wat de rol van deze spoorwegovergang binnen het verkeerssysteem van de gemeente Hilversum wordt. Uitgangspunt daarbij dient dan wel de informatie (over varianten die wel of niet realistisch zijn) te zijn, die is verkregen in de afgelopen periode.

Kortom

Wij adviseren om een studie uit te voeren waarin de effecten van de hoofdvarianten (in ieder geval KL26, KL28 en KL29) voor heel (noordoostelijk) Hilversum worden bepaald om zo tot een voorkeursvariant/richting te komen. Deze hoofdvarianten dienen niet alleen de maatregel ter hoogte van de overgang te bevatten, maar ook aanvullende maatregelen voor een aangepaste verkeersstructuur rondom de Kleine Spoorbomen. Wat zijn bereikbaarheids-, leefbaarheids-, en verkeersveiligheidseffecten van deze varianten voor heel (noordoostelijk) Hilversum, welke aanvullende maatregelen zijn nodig (uitbreiding infrastructuur op andere plekken) en wat kosten deze maatregelen? De voorkeursvariant die daar uit komt, kan vervolgens verder worden uitgewerkt voor de Kleine Spoorbomen, waarbij deze oplossing dan lokaal zo goed mogelijk wordt ingepast.

Leden van de diverse klankbordgroepen hebben zeer veel lokale kennis. Wij adviseren daarom om zowel bij het opstellen van de hoofdvarianten (met name voor de aanvullende maatregelen) als bij het bepalen van aanvullende maatregelen gebruik te maken van de kennis van de leden van de klankbordgroep.

4 Interviews

Er is een tiental interviews gehouden met gemeente, bewoners en belanghebbenden met tot doel om sentimenten, ervaringen, verwachtingen en passende ideeën aangaande de verbindingen tussen Centrum en Oost te inventariseren. De interviews hebben alle in uitstekende sfeer kunnen plaatsvinden (ook op locatie: huisadressen, in de Geus, in de Melkfabriek). Er is voornamelijk gesproken met (vertegenwoordigers van) bewonersverenigingen en we waren verrast hoe gedetailleerd alle geïnterviewden geïnformeerd zijn, niet alleen over hun eigen leefomgeving, maar ook over die van aangrenzende buurten en over de lokale politiek.

Er is getracht om in de interviews zo veel mogelijk balans te houden tussen de verschillende aspecten van de verbinding. Geconstateerd kan worden dat de meeste gesprekken echter vooral gingen over de verkeerskundige situatie in Oost en tussen Oost en Centrum: daar zit dus duidelijk een hoop zeer.

De belangrijkste generieke conclusie kan zijn dat er wantrouwen is ten opzichte van het ambtenarenapparaat en, in mindere mate, de gemeentelijke politiek. Men is van mening dat verwachtingen worden gewekt, toezeggingen worden gedaan, maar als het er op aan komt weinig gedaan wordt aan alledaagse bedreigingen van de leefomgeving. Dat betreft met name (sluip-)verkeer, parkeerdruk, milieu en (het gebrek aan) handhaving en beheer.

Doordat patstellingen in oplossingsrichtingen en inzichten niet worden doorbroken en de aanspreekpunten zowel bij gemeente als bewonersorganisaties al jarenlang hetzelfde zijn (of juist bij de gemeente weer wisselen) is er wantrouwen, ondanks goede ideeën, inspanningen en initiatieven over en weer.

Oorzaak/ uitleg	Gevolg	Oplossing
De vraag is of de doelen van OSP vragen om een mindere auto intensiteit of niet.		Belangrijke Spoorbomen functie v Een helder verbindt het mee Kleine S oplossen spoor ba
Er is weinig bekend over het belang van deze verbinding en de bereikbaarheid van het centrum/ de markt/ de aan het spoor gelegen wijken. En zijn er alternatieven?	Sluiten Kleine Spoorbomen zou tot files in gehele wijk leiden. Beatrixviaduct immers maar 3,5m doorrijhoogte (aanvankelijk ook voorgesteld voor doorrijhoogte verdiepte Schapendonk, maar dat idee is gelukkig van de baan) en de resterende toegangen meter	Interview Johannes Gerardsweg (tussen haakjes de hulsnummers Gerardsweg): Edwin Witlox (169), Frans Hofhuis (165), Jules Bierliet (112), Joost van Viel (91), Gerard Dubois (154) 04072019/Strings/Movares
Door grote auto's in te smalle straten	- Voorstelomdat - Gesprek betreft vooral verkeerssituatie en bijbehorende milieuproblematiek. - Alles dichtmaken en kleine Spoorbomen sluiten wordt niet gezien als ideale oplossing. - 7 straatjes zouden ook 7 passages van de spoor barrière moeten zijn (onder het spoor door). - Gemeente heeft echter oogkleppen op en pleegt alleen symptoombestrijding. - 'plastic chirurgie op patiënt die al dood is'. - Geen structurele oplossingen, maar politiek gedreven plannenmakerij, geen visie. - Voorbeeld is IBP 2007-2020 (zou dus al vervangen moeten zijn voor volgende periode). - Reguleren gepresenteerd als oplossing om verkeer te doven/buiten de stad te houden, maar dynamisch verkeersmanagement systemen werken niet naar behoren. - Extra punt van zorg: op grond van kantekenen ca 20% transitieverkeer. - Gemeente anticipiert met maatregelen op oplossingen die wel worden aangekondigd maar er niet komen of die eindigen zijn (zoals dat auto's en vrachtwagen in de toekomst minder vervuult gaan worden). - Groot pijnpunt: conclusies in rapporten en verslagen kloppen niet, als je echt goed kijkt. Soms niet met de inhoud, soms niet met de werkelijkheid. Dat werkt wantrouwen in alle producten. Voorbeeld Plan Hille bevatte (zeer) goede oplossingen, zoals versterking/verbreding Erfgooiersstraat, die veel tegengehouden (vanwege natuurschutz, maar met name omdat veel SP stemmers nabij de Erfgooiersstraat waren). Inmiddels is nieuw ontwerp geplaatst rond Erfgooiersstraat, waardoor een mogelijk alignment meer door landelijk gebied zou moeten gaan dan ten tijde van Plan Hille. - Alternatieven voor de Gerardsweg door de heide '1 Gou' heen worden ook door aanwensen niet ondersteund vanwege natuurschutz (hooguit als tunnel onder de heide door). - Overstijgende ideeën zoals die van Hille zijn door de gemeente op onjuiste gronden terzijde geschoven. - Bovendien ook besluitvorming over deelaspecten onder zicht op het eindplaatje. Dat mag helemaal niet. Gerardsweg heeft daarvoor nog rechtszaak tegen gemeente aangespannen. - Gemeente lijkt kunstmatige verdeelden te maken en deze al te spelen (zoals de weerstand Erfgooiersstraat). - Het kan toch niet zijn dat zulke zware verkeersbelasting door woonwijken heen gerijst wordt. Ontzie burgers, verhoog leefbaarheid. - Verkeersbelasting moet door busverkeer evenementen Mediapark. - Bij meerdere gelegenheden gebruik gemaakt van inspraak en vragen gesteld. Maar vragen worden domweg niet beantwoord.	Buurt ac (straten Kamerlin combi oost. Herhaal
Bedrijven parkeren er rijen voor natrasport, busjes k Mickerweg druk en blokke vanwege voorrangregeling gebruikers van de busbaan) Zeker als ergens iets aan de h sluitroutes door de wijk over c omdat de verkeerslichten op d	- Denenborgh is sinds 1,5 jaar eigenaar van het Connexion gebouw - Interview Denenborgh: Mark Voerman 04072019/Strings/Movares - Lever een andere functie voor deze locatie en verbindingen Electrobuurt en Geus - 2 voorkeuren maken, ook voor De Geus - Inpassen informele routes - Spoorbarrière niet onder de grond, barrièrewerking niet ontkennen, wat dan - Voorbeelden Tilburg en Zutphen: zicht op de andere zijde. - Goede visuele verbindingen, niet via een obscur tunneltje waar n - Ontwikkelingskracht van binnenst: 30.000 bewoners oost is al een v - Voorbeelden Tilburg en Zutphen: zicht op de andere zijde. - Een kracht van oost is veel gunstiger bereikbaarheid dan centrum (er - Voorzieningen. Vrij (op andere schaal) Amsterdam Noord en Rotterdam - Gemeente moet faciliteren en dat doen ze ook. - Moet dan wel aandacht geven voor: routes, verblijfsplekke - Vraag: mogelijk cultuur- en recreatie, routes, verblijfsplekke - Gemeente moet faciliteren en dat doen ze ook. - Wat voeg je toe aan deze buurt? Groen, routes, verblijfsplekke - Plan Denenborgh in ABK besproken en met buurtbewoners - Vroegere tramtrace open - Remise gebouw met diverse functies, voorziening - Koppelen remisegedachte, De Geus, evt achtergeb - Oude ontangstgebouwen met horeca aan plein - 50 parkeerplaatsen van bebouwing - plaatsen onder de bebouwing - Gedifferentieerd aanbod van 150-200 woningen (behoefte aan middelgrote - sociale woningen nader te bespreken, ligt qua huur dicht op elkaar). Kleinere wonin - richting station, bouwhoogte 5-6 lagen, met accent (kantoor?) 8 lagen - Overbouwen remise - Erkele grondgebonden woningen met tuin aan oostzijde - Verbindingen, doorgangen, fietspad/beheersz achter bestaande woningen - Geusweg lang? - Over het algemeen positieve reacties - Nóg even afwachten of terrein al vrijwel van huur, is het niet binnenkort dan binnen enkele jaren - Autobereikbaarheid lijkt goed te regelen. Lansenweg bij voorkeur 1 richtingverkeer van kan - toegang parkeren Connexionsterrein, mogelijk als fietsstraat - Station moet voortaan klinken aan oostzijde (in overdrachtelijke zin) - Onderdoorgang breed en uitnodigend, prima als daar eigen programma in kan - Overbouwen versniet barrière in plaats van omgekeerd - 7 straatjes zit niet in de weg maar voegt niks toe - Eigen kwaliteit maken en versterken	og: altijd te druk vanwege Buot ac (straten Kamerlin combi oost. Herhaal
Verkeersveiligheid, oversteekbaa Erfgooiersbuurt niet voldoende	- Spreidri voor ber geeft ha vermind	

Observaties interviews:

1. zeer heldere uiteenzettingen van standpunten bij alle geïnterviewden.
2. veel betrokkenheid bewoners, althans het deel dat verantwoordelijkheid neemt, dan wel op de barricade gaat.
3. er is veel formeel en informeel contact van bewonersverenigingen in Oost onderling en met de gemeente: bewonersverenigingen zijn dan ook goed geïnformeerd (door gemeente en op eigen initiatief).
4. veel rapporten, documenten, nota's op terugkerende thema's.
5. er lijkt sprake van veel losse eindjes en patstellingen. Sommige bewonersgroepen menen, dat geen afdoende of bevredigende reacties worden ontvangen op eigen initiatieven en op hun commentaren op beleidsstukken. Daardoor dreigt een welles-nietes situatie te ontstaan, met name wat betreft aspecten van verkeer en milieu.
6. er zijn met betrekking tot verkeer veel (schijnbare) ad-hoc maatregelen getroffen in de wijk, zonder zicht op eindplaatje of kennis van visie.
7. verbinding is niet persé bij Centrum willen horen, maar vooral 'verbinden van de wijken Oost en Centrum met ieder een eigen karakter'.
8. de dwarsverbindingen binnen de wijk zijn net zo belangrijk als de radiale verbindingen tussen Oost en Centrum .
9. ook verbinden in aandacht, bijvoorbeeld met betrekking tot beheer en handhaving. Men vindt dat nu slecht in Oost (vergeleken met Centrum) en dat vergroot de afstand tussen Centrum en Oost.
10. huidige verbindingen tussen Oost en Centrum worden verkeerstechnisch, ruimtelijk en sociaal als zwak ervaren.
11. de eigen kwaliteit van Oost is potentieel bijzonder en vraagt om promotie (nabijheid centrum, nabijheid uitvalswegen, karakteristieke straten, industrieel erfgoed, diversiteit in bedrijvigheid en detailhandel).

12. veel mogelijkheden voor het versterken van de eigen kwaliteiten: door kansen van verborgen ruimte, hergebruik, vervanging.
13. meerdere oplossingen die in de interviews worden aangereikt zijn gericht op huidige generatie bewoners, met beperkt aandacht voor demografische ontwikkeling: vergrijzing versus verjonging (bijv. import gezinnen uit Amsterdam op loopafstand van station).
14. mede gezien de historie van Oost zijn veel bewoners van mening dat de stedenbouwkundige plannen voor de westzijde zijn gemaakt 'met de rug naar Oost', waardoor het 'achterkantkarakter' van Oost wordt versterkt.

Aanbevelingen n.a.v. de interviews:

1. probeer om ook nieuw bloed in de bewonersverenigingen binnen te halen.
2. formuleer gezamenlijke ambities (en hou je daaraan). De Gebiedsagenda is daarvoor een prima instrument.
3. niet (teveel) terugkijken, maar vooruitkijken naar een vitale toekomst.
4. duidelijke boodschappen communiceren, ook als deze pijnlijk zijn (dit geldt met name voor de gemeente en de politiek).
5. losse eindjes of inventariseren, benoemen (bijvoorbeeld in de Gebiedsagenda 1221) en plan opstellen (en nakomen) om deze op te lossen. De samengevatte interviews geven duidelijk beeld van vraagstukken die wat dit betreft nog nadere aandacht vragen.

5 Aanbevelingen met betrekking tot de Verbinding

De vorige hoofdstukken gaven een reflectie op input voor de verkenning: een objectieve blik op de belangrijkste documenten, een tiental interviews met gemeente en bewonersorganisaties en eigen waarnemingen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op onze observaties en doen wij aanbevelingen, die hieruit voortkomen ten aanzien van de verbinding tussen Centrum en Oost.

Achtereenvolgens worden observaties en aanbevelingen voor fysieke, ruimtelijke en sociale verbindingen besproken en waar zinvol geïllustreerd.

- fysieke verbinding betreft vooral de verkeersafwikkeling en meer specifiek: de kwaliteit en capaciteit van verbindingen tussen oost en west voor auto, fiets en voetganger, alsmede de bereikbaarheid voor deze modaliteiten binnen Oost.
- de ruimtelijke verbinding betreft (uit-)zicht, continuïteit van stedelijke ruimtes, de verschijningsvorm van bebouwing ter weerszijden van het spoor en de verblijfskwaliteit van verbindingen (plekken waar mensen graag willen zijn of die prettig zijn om doorheen te lopen).
- de sociale verbinding betreft de mogelijke beleving van verbondenheid tussen Oost en Centrum als gevolg van sociale cohesie, activiteiten en ontmoeting.

5.1 Fysieke verbinding

Observaties met betrekking tot de fysieke verbinding:

1. De onderlinge afstand van de spoorkruisende verbindingen voor *fietzers en voetgangers* is vanaf de Johannes Geradtsweg tot en met de Beatrixtunnel voldoende. De onderlinge afstanden in het stationsgebied zijn circa 250 en 300 meter. De afstand tussen de Kleine Spoorbomen en de Joh. Geradtsweg is met ruim 600 meter groter. Omdat de meeste voetgangers van en naar het Centrum en het station gaan, is deze grotere afstand hier acceptabel. De afstand tussen de Beatrixtunnel en de Oosterengweg is met bijna één kilometer veel groter. Een fiets- en voetgangersverbinding via het te Hunkemöllerterrein kan de (ontwikkel)gebieden aan weerszijden van het spoor met elkaar verbinden (zie ook de Gebiedsagenda).
2. Voor *autoverkeer* is in de huidige situatie de maaswijdte met de verbindingen Johannes Geradtsweg, Kleine Spoorbomen, Beatrixtunnel en de Oosterengweg ruim voldoende, al zijn de capaciteit en met name de doorstroming op deze verbindingen een knelpunt.
3. Accepteer de omlegging van de centrumring om de loopverbinding Markt-Groest veiliger en beter te maken. Echter: ook zonder omlegging van de centrumring vraagt de onveilige en onoverzichtelijke situatie bij de Kleine Spoorbomen om aanpassingen. Als gevolg van deze omlegging zijn wel andere maatregelen noodzakelijk geworden.
4. Bij een eventuele keuze voor het autovrij maken van de Kleine Spoorbomen, is een nieuwe spooronderdoorgang voor auto's in het stationsgebied niet logisch. Enigszins afhankelijk van de locatie en aansluiting zou deze behalve bestemmingsverkeer ook veel doorgaand autoverkeer faciliteren. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid, wat een belangrijk argument is voor een eventuele keuze voor het autovrij maken van de Kleine Spoorbomen.

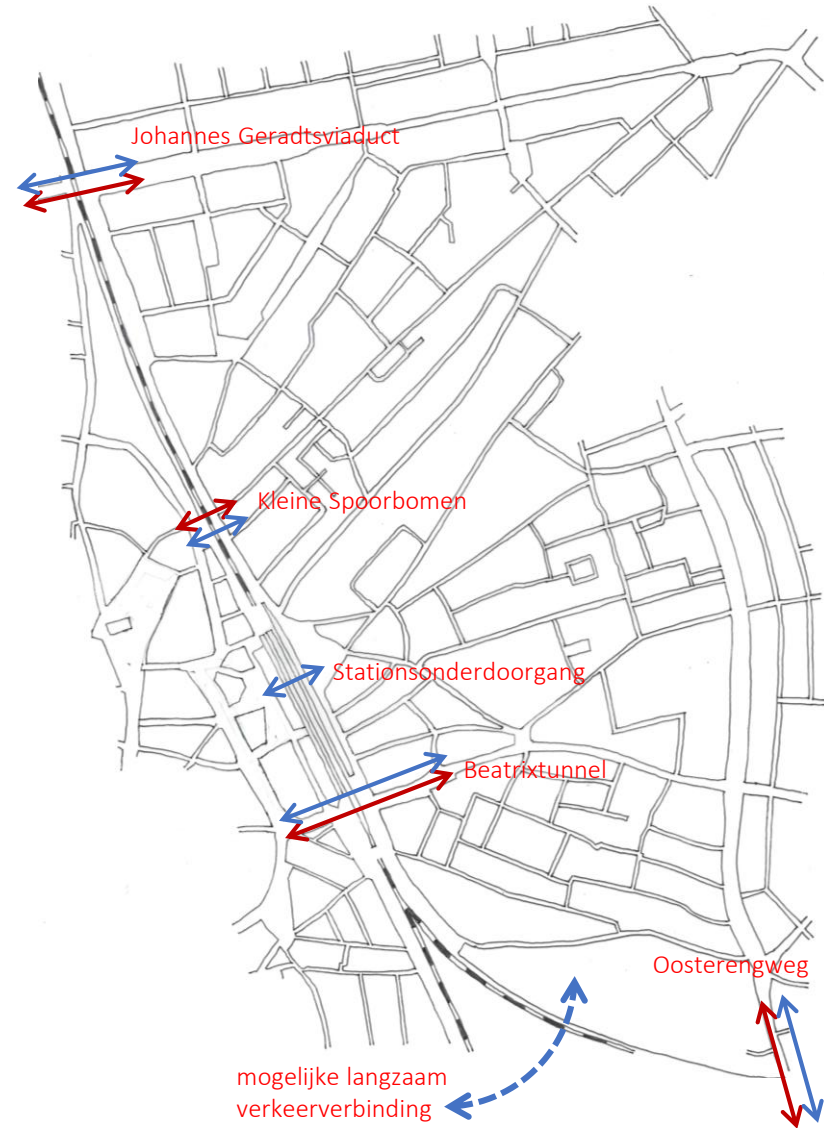


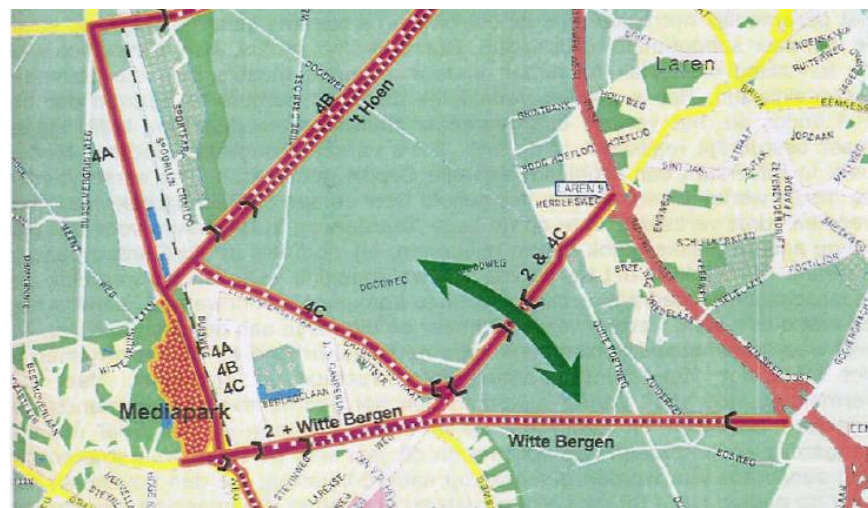
Diagram bestaande verbindingen voor langzaam verkeer (blauw) en auto (rood)

Aanbevelingen met betrekking tot de fysieke verbinding:

1. Onderzoek/communiceer in de verdere uitwerking van de varianten voor de KSB de effecten voor heel (noordoostelijk) Hilversum om zo tot een voorkeursvariant te komen. Wat zijn bereikbaarheids-, leefbaarheids-, en verkeersveiligheidseffecten van deze varianten, welke aanvullende maatregelen zijn nodig (uitbreiding infrastructuur op andere plekken) en wat kosten deze maatregelen? De voorkeursvariant die daar uit komt, kan vervolgens verder worden uitgewerkt voor de KSB.
2. In alle varianten voor de KSB worden centrum, 's Graveland en Kerkelanden voor een deel van Oost minder goed bereikbaar voor autoverkeer. Zorg daarom voor goede aansluitingen op de andere spoorkruisingen.
3. Onderzoek een betere bereikbaarheid binnen de wijk, bijvoorbeeld de mogelijke bijdrage van een in interviews gesuggereerde nieuwe verbinding tussen de Noorderweg en de Zuiderweg langs het spoor als alternatief voor de onveilige kruising met het fietspad naar de stationsonderdoorgang. Beschouw daarin zowel de voordelen (oplossing verkeersveiligheid en kortparkeer-problematiek, meer relatie tussen te herontwikkelen bebouwing en plein) ook de nadelen (tunnelwerking onderdoorgang).
4. In alle varianten voor de Kleine Spoorbomen komt er meer verkeer op de al drukke Johannes Geradtsweg. Zorg voor een betere doorstroming en onderzoek/communiceer in die context het mogelijk effect van het door de Klankborggroep KSB en bewonersvereniging voorgestelde route naar het Mediapark langs of via de Erfgooiersstraat (Erfgooierstracé).
5. Leg voor de KSB de relatie met de Mobiliteitsvisie 2040.
6. Onderzoek of een nieuwe spoorkruising via het Hunkemöllerterrein bijvoorbeeld via de achterkant van het EO-terrein doorgetrokken kan worden naar de overweg Oude Amersfoortseweg.



Afb: diagram te onderzoeken verbindingen binnen de wijk



Afb: illustratie Erfgooierstrace uit Verkenning Buitenring Noord uit 2001

5.2 Ruimtelijke verbinding

Observaties met betrekking tot de ruimtelijke verbinding:

1. in de spoorzone zijn in potentie interessante zichtrelaties aanwezig, zoals ter plaatse van de voormalige Grote Spoorbomen en bij het voormalige Teleacgebouw, zie foto's hiernaast.
2. het stationsgebouw en Teleac-gebouw vormen zelf de grootste visuele blokkades tussen Oost en Centrum (wandwerking).
3. een geleding van het bestaand stationsgebouw door gedeeltelijke sloop zou mooi zijn omdat dit een extra zichtrelatie betekent. Opsplitsen in kleinere volumes lijkt vooralsnog echter niet realistisch vanwege de hoge kosten (onttrekking verhuurbaar oppervlak, aanpassing van de basislay-out, etc).
4. de oostelijke stationstoegang heeft weinig gezicht en kwaliteit en komt onder meer door het fietsparkeren rommelig over. Het hellende plein, het verkeer en de zwakke plintfuncties maken passende allure of programmering lastig.
5. de voormalige industriële gebouwen in Oost zijn veelal mooi en geschikt voor hergebruik, maar zijn weinig zichtbaar als kwaliteit. Dit belemmert het 'gevonden worden' door bezoekers van binnen en buiten Oost.
6. er is onvoldoende dooradering binnen de wijk, waardoor buurtjes en (potentiële) trekpleisters slecht met elkaar verbonden zijn.
7. in veel buurten in Oost is het straatbeeld onaantrekkelijk rommelig door groot ruimtebeslag voor parkeren en (variëteit van) woonerfinrichting.
8. er is weinig ruimtelijke consistentie binnen de wijk en tussen de buurten.
9. de breedte en ruimtelijke kwaliteit van Geradtsweg-viaduct en Beatrixtunnel zijn beperkt. Verbreding is lastig, mede vanwege monumentwaarde en de kwaliteit van de nabije bebouwing.



Afb: te optimaliseren zichtrelatie oost-west bestaand (foto's Movares)

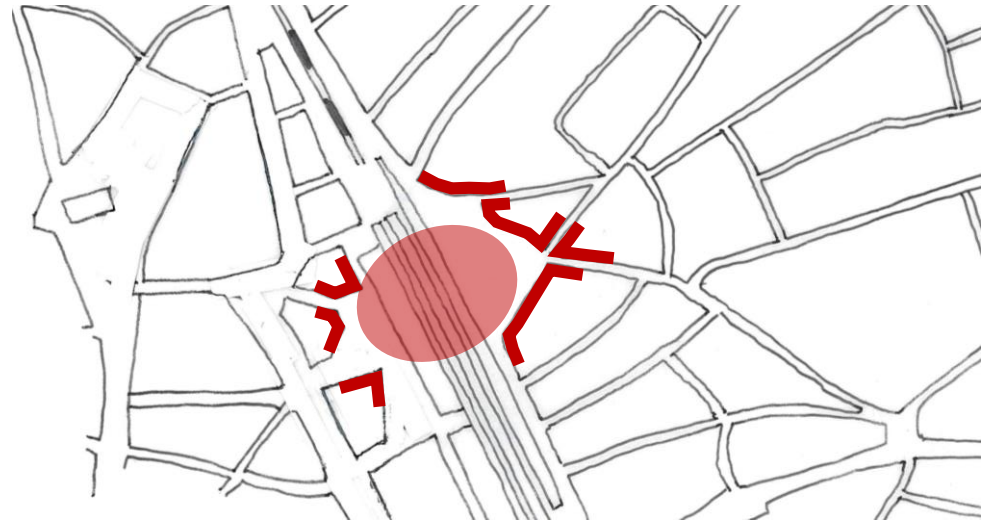
Aanbevelingen met betrekking tot de ruimtelijke verbinding:

1. bekijk de relaties tussen bebouwing en omgeving ook over het spoor heen:
 - optimaliseer de doorkijken ter weerszijden van het station en het zicht op karakteristieke panden aan weerszijden van het station.
 - sluit de openingen in de nieuwbouw tussen de Koninginneweg en het spoor goed aan op de bestaande zichtlijnen vanaf Oost. Betrek hierbij ook de herontwikkeling van het bedrijventerrein langs de Noorderweg.
 - stel een ruimtelijk plan op voor de Noorderweg in samenhang met de zone langs de nieuwbouw van de Koninginneweg, zodat de spoorlijn visueel deel uit gaat maken van de openbare ruimte. Definieer daartoe een studiegebied van westzijde Koninginneweg tot en met oostelijke bebouwing Noorderweg.
 - optimaliseer de zichtrelaties oost-centrum ter weerszijden van het stationsgebouw (vrij houden van bebouwing en andere verstoring).
 - neem hier de voorgestelde groenzones uit het Stedenbouwkundig plan Stationsgebied en de groene loper uit de Gebiedsagenda in mee, evenals de groenzones langs de Noorderweg ten noorden van de Simon Stevinweg. Bekijk of de spoorbermen binnen de ProRail-hekken openbaar kunnen worden. Denk ook aan vergroening van gebouwen door aanleg van daktuinen en gevelgroen.
2. kijk integraal, dus in samenhang, naar de kansen voor ontwikkelgebieden op en rond het Oosterspoorplein. Zorg voor functies en programma's, bebouwing en een aankleding, die een eenheid kunnen vormen met de beoogde bebouwing aan de westzijde en die het centrumkarakter van de stationspleinen met allure neerzetten. Niet alleen de (her-)ontwikkeling en bouw maar ook beheer en branchering zouden in samenhang georganiseerd moeten worden.



Afb: voorbeeld plein, fiets- en voetgangersverbinding Apeldoorn (bron: studioSK)

3. geef gezicht aan de oostelijke stationsentree in samenhang met de schaal van het plein en de deels te vernieuwen, deels reeds bestaande karakteristieke bebouwing (NB: onderzoek de impact van een eventuele doorgetrokken Noorderweg-Zuiderweg op de beleving van de stationsentree en van de onderdoorgang: vooralsnog lijkt dit ongewenst).
4. verbreed de fiets- en voetgangersverbinding in de spooronderdoorgang, bijvoorbeeld door de aanleg van een ruime 'kom' onder het spoor en stationsgebouw door:
 - denk daarbij aan een gespiegeld hellend plein aan de centrumzijde, met een stationstoegang en stationshal op -1. In plaats van een helling omhoog vanaf de Leeuwenstraat naar het station, betekent dit een helling omlaag.
 - minimaliseren van ruimtebeslag van de nieuwe stationshal op -1 ten gunste van zo ruim mogelijke onderdoorgang voor de voetgangers.
 - ruime toegangen voor licht en lucht.
 - zo mogelijk functioneel programma in/aan de onderdoorgang (voor optimale sociale veiligheid).
 - volledige make-over van vormgeving en uitstraling.
5. nieuwe (stationgerelateerde ?) functies ter plaatste van een deel van de bestaande fietsenstalling zorgen voor meer levendigheid op deze belangrijkste langzaam verkeersverbinding. De stallingsruimte die verloren gaat, kan terugkomen in de uitbreiding van de fietsenstalling, die eveneens op een nieuwe stationslay-out dient te worden afgestemd.



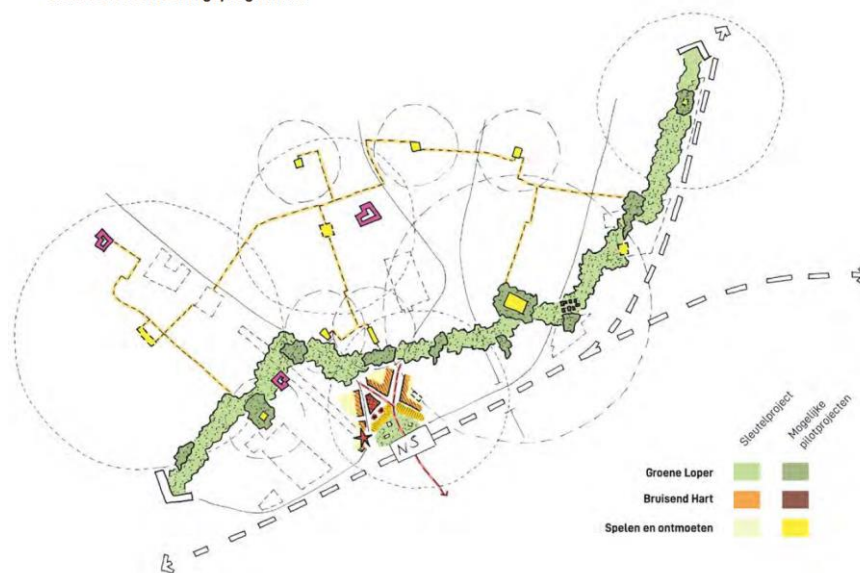
Afb: diagram concept 1 komvormig plein met samenhangende gevels en functies

5.3 Sociale verbinding

Observaties met betrekking tot de sociale verbinding:

1. de kwaliteit van de sociale binding in Oost is heel divers in elk van de vier buurten en soms per straat, met ieder eigen karakteristieken.
2. op dit moment is er weinig aanleiding voor en behoefte aan (meer) sociale binding tussen de buurten onderling.
3. veel sociaal verkeer is afhankelijk van individuele inzet van enkelen.
4. er is relatief veel sociaal contact in relatie tot bedreigingen voor de wijk (verkeer, parkeren, en dergelijke) en daardoor niet altijd optimistisch en vrolijk van karakter.
5. de Geus is succesvol en wordt intensief gebruikt door groepen van binnen en buiten de buurt. De Geus heeft momenteel vooral een functie voor de Geuzenbuurt en is eveneens afhankelijk van de inzet van slechts enkelen.
6. binnen Oost zijn relatief weinig ontmoetingsmogelijkheden, mede omdat bijvoorbeeld de publiek-toegankelijke Melkfabriek, Lucent en De Geus niet als buurt-overstijgend worden ervaren. Dit komt mede door slechte verbindingen met de omliggende straten en buurten (ter verbetering zijn in de Gebiedsagenda kansrijke aanbevelingen gedaan).
7. de Gebiedsagenda 1221 biedt veel aanknopingspunten voor betere (sociale) verbindingen binnen Oost met bijvoorbeeld de Groene Loper en Bruisend Hart. Vooral Bruisend Hart kan van het Oosterspoorplein een aantrekkelijke stapsteen vormen van Oost naar het Centrum en vice versa.
8. (sluip-)verkeer, inrichting en zwakke plintfuncties (met bijbehorend storend gedrag van bezoekers en foutparkeerders) belemmeren de ontplooiing van Oosterspoorplein tot ontmoetingsplek voor Oost en Centrum.

Aanzet tot uitvoeringsprogramma



Afb: concept verbindingen en groene loper (uit Gebiedsagenda 1221)

Aanbevelingen met betrekking tot de sociale verbinding:

1. draag de kwaliteit van Oost uit met promotie vanuit de kracht van de wijk als transformatiegebied. Zet de wijk niet alleen neer als vertrekpunt maar ook als bestemming voor bezoekers van buiten Oost.
2. sorteer voor op demografische ontwikkelingen: de wijk verandert van een arbeiderswijk naar een gewilde wijk met gemêleerde bevolking/ bewoning.
3. stem het woningaanbod, de faciliteiten en de regelgeving (bijvoorbeeld met betrekking tot parkeren) nabij het station af op ouderen en autolozers en verder weg van de OV-knoop op gezinnen.
4. creëer meer hoogwaardige voorzieningen op loopafstand: liever niet alles centreren en niet perse naar het Centrum hoeven voor boodschappen of horecabezoek. Kijk naar de toegevoegde eigen kwaliteit van Oost en niet-centrumformules, zoals bijvoorbeeld op de Gijsbrecht van Amstelstraat (foto hiernaast). De Gijsbrecht is mede succesvol door een actieve ondernemersvereniging, die zorgt voor een afwisselend en aantrekkelijk aanbod.
5. breid het netwerk van ontmoetingsplekken uit: naast de Melkfabriek, Lucent en De Geus ook naar het Connexxionterrein, het Oosterspoorplein, de Larenseweg en een locatie rond Liebergerweg als steppingstones in Oost: zien en gezien worden.
6. bedenk gezamenlijk de beste functies voor het Oosterspoorplein zelf en de bebouwing daar omheen. Dit versterkt de schakelfunctie tussen Centrum en Oost.
7. optimaliseer verbindingen binnen de wijk conform de Gebiedsagenda.
8. maak een bijlage bij de Gebiedsagenda, waarin alle losse eindjes, ideeën en voorgestelde maatregelen worden samengevat inclusief een actieplan.
9. realiseer de Groene Loper uit de Gebiedsvisie, want die biedt de nodige potentie voor een fijnmazig, aantrekkelijk netwerk van groene wandelroutes.



Afb: Gijsbrecht van Amstelstraat (foto Movares)

6 Vervolgstappen

In hoofdstukken 3 en 5 hebben wij verslag gedaan van onze objectieve blik op rapporten en studies die van invloed zijn op de gewenste optimale verbinding tussen Centrum en Oost. Wij geven aandachtspunten aan met betrekking tot het stedenbouwkundig plan voor de centrumzijde en de door ons gewaarde Gebiedsagenda. Wij constateren dat de meeste verkeerskundige studies zorgvuldig zijn uitgevoerd, met aandachtspunten ten aanzien van de conclusies. Daarnaast constateren wij dat er wantrouwen is bij de bevolking (buurtverenigingen), die deels samenhangt met onvolledige informatie over alle studies en berekeningen die door of in opdracht van de gemeente zijn gedaan, aangezien deze niet in rapporten zijn samengevat. Daardoor kon het beeld ontstaan dat alleen maar lokaal gekeken is naar voor de buurt ingrijpende maatregelen, zoals de Kleine Spoorbomen en de Johannes Geradtsweg. Dat is deels het geval. Een duidelijke communicatie van Hilversum-brede verkeerskundige visies en bevindingen kan hier oplossing bieden.

In hoofdstuk 4 is verslag gedaan van interviews met bewoners en gemeente, waarin bovengenoemd beeld zich aftekende. Uit de interviews blijkt dat een optimale verbinding voor de meeste geïnterviewden vooral betekent: een optimale bereikbaarheid binnen de wijk en een goede bereikbaarheid van het centrum en bijvoorbeeld Kerkelanden en 's-Graveland voor autoverkeer. Op ruimtelijke en sociale aspecten van de verbinding Oost en Centrum ontstond weinig discussie.

De aanbevelingen die wij in hoofdstuk 5 hebben benoemd kunnen uitgewerkt worden in een overzichtelijk aantal vervolgacties.

1. Ontwikkel een (stedenbouwkundig) plan, inclusief een inrichtingsplan voor de openbare ruimte, voor de spoorzone noordelijk van het station voor een studiegebied van de nieuwe bouwblokken langs de Koninginneweg tot en met de oostelijke (deels nog te ontwikkelen) bouwblokken langs de Noorderweg en van Oosterspoorplein/station tot en met het Johannes Geradtsviaduct (een en ander ter toetsing door de stedenbouwkundig supervisor).
2. Ontwikkel een (stedenbouwkundig) plan, inclusief een inrichtingsplan voor de openbare ruimte, dat de beide stationspleinen via een sociaal veilige en aantrekkelijke verbinding tot programmatische en ruimtelijke eenheid smeedt. Doe dit met een ruime aantrekkelijke verbinding onder het spoor door in de vorm van een verdiept plein met stationshal op -1. Betrek daarin:
 - aanpassing van het station/de stationshal,
 - uitbreiding van de fietsstallingscapaciteit,
 - veraangenamen, verkorten en verbreden van de onderdoorgang,
 - bebouwing, programma's en plintfuncties
3. Zet de studies naar de Kleine Spoorbomen voort in nauwe samenspraak met bewoners en zorg voor vertrouwen over en weer. Neem daarin alle verkeers- en leefbaarheidseffecten in heel Hilversum in mee. Kijk daarbij ook naar de routes voor autoverkeer van en naar Oost naar de overige spoorkruisende verbindingen.
4. Doe in de Mobiliteitsvisie 2040 een eenduidige uitspraak over de toekomst van de Johannes Geradtsweg en de kansen voor een Erfgooierstracé.

Colofon

Project:	Onderzoek ‘Hilversum Verbinding Oost-Centrum’
Opdracht:	Gemeente Hilversum, mede namens vertegenwoordigers bewonersverenigingen Hilversum Oost Daniëlle Timmer, projectleider Stationsgebied
Uitgave:	Movares Nederland BV Steven Jansen
Auteurs:	Rob Stringa, architect en stedenbouwkundige Steven Jansen, projectleider en landschapsarchitect Maarten Bulsink, verkeersadviseur Francien van Oijen, planoloog
Versiebeheer:	Eindrapport september 2019 DEFINITIEF
Projectnummer:	MN000323