

concept Beeldkwaliteitsplan

versie 9 oktober 2019

Het concept Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied wordt, tegelijk met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.

In het concept beeldkwaliteitsplan wordt een inzicht gegeven in gewenste verschijningsvorm van gebouwen en openbare ruimte en criteria voor de vormgeving van gebouwen opgenomen. Doel is dat het beeldkwaliteitsplan, na de ter visielegging en behandeling van eventuele zienswijzen en opmerkingen van ARK en CWM, door de gemeenteraad wordt vastgesteld als welstandsbeleid voor dit gebied. Het is dan toetsingskader voor de welstandstoets ingeval van omgevingsvergunningaanvragen.

A.	INHOUD				
	plangebied				
3	inhoudsopgave				
4	inleiding				
B.	STEDENBOUWKUNDG PLAN				
6	algemeen				
8	ruimtelijke structuur				
10	bebouwingsstructuur				
12	sfeer & identiteit				
14	centrum Hilversum als inspiratie				
16	Groenstructuur				
		C.	BEELDKWALITEIT GEBOUWEN		
		20	rooilijn en accenten		
		22	gevelbeeindiging en kapvormen		
		24	gevelcompositie		
		26	materiaal en detaillering		
		28	geveltoevoegingen		
		30	entrees en maaiveld		
		E.	Deelgebieden		
		44	Stationsplein 1		
		46	stationsplein 2		
		48	stationsplein 3		
		66	koninginneweg		
		62	noordgebouw		
		D.	BEELDKWALITEIT OPENBARE RUIMTE		
		40	algemeen		
		33	materiaal, meubilair en kleur		
		35	hoogteverschillen		
		36	duurzaamheid		
		37	klimaatadaptatie		
		39	toegankelijkheid		
		41	media		
		42	initiatieven		
		E.	Deelgebieden		
		50	Stationsplein		
		52	tunnelentree		
		54	lopers Stationsstraat & leeuwenstraat		
		56	Schapenkamp- noord		
		58	schapenkamp zuid		
		60	busstation		
		70	Koninginneweg		

STEDENBOUWKUNDG PLAN

Beeldkwaliteit Stationsgebied

Het stationsgebied zal een ingrijpende gedaantewijziging krijgen in de komende jaren. Hiervoor is in mei 2019 een stedenbouwkundig plan vastgesteld.

Het opgestelde stedenbouwkundig plan voorziet in een grote hoeveelheid nieuwe bebouwing en het is van belang dat deze nieuwe bebouwing goed aansluit op het bestaande centrum van Hilversum, op omliggende buurten en straten, maar ook op de wijken aan de overzijde van het spoor.

Uitgangspunten bij de ontwikkeling van het stationsgebied zijn onder andere dat de structuur van centrum doorgetrokken wordt tot aan het stationsgebouw en dat het stationsgebied een levendige omgeving wordt waar bezoekers en reizigers zich welkom voelen.

Het beeldkwaliteitsplan is een inspiratiedocument voor de architect en toetsingsdocument voor de welstandcommissie.

Hiervoor zijn in dit beeldkwaliteitsplan een aantal regels opgenomen waaraan de welstandscommissie/supervisor ontwerpen kan toetsen.

Relatie tot Welstandsnota

Voor het gebied geldt de 'Herziene welstandsnota 2014'. Deze welstandsnota is in december 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum. Voor het centrum is daarna in 2017 een nieuwe paragraaf vastgesteld met een gebiedsbeschrijving en gebiedscriteria. De welstandsnota heeft als doel om de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk en objectief kader te plaatsen, waarmee de rechtszekerheid van initiatiefnemers wordt gediend. Daarnaast waarborgt de welstandsnota de kwaliteit van de welstandstoetsing en biedt deze samenhang in gemeentelijk beleid, dat zich richt op de kwaliteit van het stadsbeeld.

In de Welstandsnota zijn voor alle wijken van Hilversum gebiedsbeschrijvingen opgenomen, met daaraan gekoppeld de uitgangspunten en welstandscriteria die voor dat gebied gelden. Voor veelvoorkomende kleine bouwplannen zijn objectcriteria opgenomen.

Het beeldkwaliteitsplan volgt deze opbouw, maar is uitgebreider en specifieker op bepaalde onderdelen. Beeldkwaliteitsplannen vormen altijd het vertrekpunt voor de welstandstoets.

De uitgangspunten die in het beeldkwaliteitsplan voor architectuur opgesteld zijn, worden bij het beoordelen

van bouwplannen als welstandscriteria gehanteerd. In dit beeldkwaliteitsplan zijn algemene en gebiedsgerichte welstandscriteria opgenomen. Voor het gebied van dit beeldkwaliteitsplan treden die in de plaats van de welstandscriteria uit de welstandsnota.

In de welstandsnota is bepaald dat van de object- of gebiedscriteria afgeweken kan worden wanneer aangetoond wordt dat de voorgestelde oplossing een meerwaarde oplevert die de basiskwaliteit ontstijgt.

Wanneer het beeldkwaliteitsplan geen uitspraak doet over de vormgeving van een bepaald onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp, dan geldt de algemene regel dat de oplossing moet passen binnen de betreffende context.

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

Openbare ruimte

Beeldkwaliteit vormt samen met duurzaamheid en functionaliteit de drie pijlers van een goed ontwerp in de openbare ruimte. De beeldkwaliteit is van de drie pijlers het onderwerp dat bepalend is voor de sfeer en beleving van de openbare ruimte.

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

Leeswijzer

Hoofdstuk B. bevat de beschrijving van de stedenbouwkundige principes van het stationsgebied.

In hoofdstuk C worden de hoofdprincipes voor beeldkwaliteit bebouwing beschreven en wordt de ontwerpambitie neergezet. Dit hoofdstuk bevat regels die op het hele stationsgebied van toepassing zijn.

In hoofdstuk D worden de hoofdprincipes voor de inrichting openbare ruimte toegelicht voor het hele stationsgebied.

Tot slot wordt in hoofdstuk E beschreven op welke regels en criteria bovenop de standaardregels op specifieke plekken binnen het stationsgebied van toepassing zijn.

Dit is een integraal document waarin welstandscriteria en andere beeldkwaliteit uitgangspunten maar ook regels van het uitwerkingsplan en uitgangspunten voor eventuele privaatrechtelijke afspraken bij elkaar staan. Hiermee staan alle regels die van toepassing zijn op een onderwerp overzichtelijk bij elkaar, en hoeft niet op verschillende plekken in het document gezocht te worden. In het document wordt aangegeven wat de status van een regel is met de volgende codering:

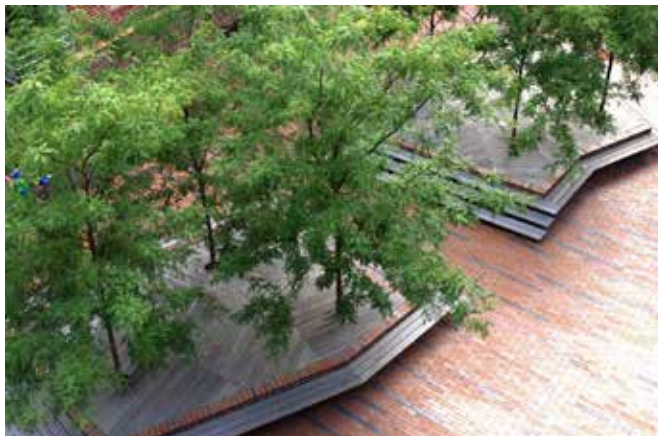
- welstandscriterium
- overige regels, zoals bijvoorbeeld in het uitwerkingsplan

Participatie

Voorafgaand aan het opstellen van dit beeldkwaliteitsplan is aan bewoners gevraagd om foto's in te sturen. Foto's uit binnen- en buitenland met voorbeelden van gebouwen en openbare ruimtes die zij mooi en passend zouden vinden voor het stationsgebied. Deze foto's vormden de basis voor 3 sferen van bouwstijlen en openbare ruimtes. Op een inloopavond en via het burgerpanel is gepeild welke architectuur en openbare ruimte men bij het stationsgebied vond passen en welke gevelbeelden en openbare ruimte men het liefst zou zien in het centrum. Daarbij is ook gebruik gemaakt van beelden van herkenbare gebouwen uit het centrum van Hilversum zelf, maar ook beelden van recente architectuur die in uitstraling aansluit bij de architectuur uit verschillende ontwikkelperioden van het Hilversumse centrum.

Hieruit bleek een waardering voor diversiteit in architectuur, een relatief kleine korrelmaat, en rijk gedetailleerde hoeken en geveltoevoegingen. Voor de openbare ruimte was de meeste waardering voor de combinatie van zitten (verblijven) en kwalitatief goed en natuurlijk ogend groen, het zichtbaar maken van water in de openbare ruimte en bomen als structurerende elementen.

Het voorliggende beeldkwaliteitsplan wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het is de bedoeling dat het beeldkwaliteitsplan na de ter inzagelegging en na het verwerken van de reacties tegelijk met het bestemmingsplan vastgesteld wordt door de gemeenteraad.



Combinatie zitten en groen



Bomen als geleiding



Kwalitatief hoogwaardig groen voor een aangenaam verblijf



Menselijke maat van de openbare ruimte



Water zichtbaar in de openbare ruimte

Hilversum is een gegroeide en een groeiende kern. Deze twee eigenschappen zijn zowel verwant als tegengesteld aan elkaar. Een gegroeide kern impliceert organische groei, irrationaliteit, toevalligheden en momenten.

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

De groeiende stad vraagt om planning, ratio, structuur en helderheid. Kenmerken die niet automatisch leiden tot een leuke en gezellige stad. De aanleg van de centrumring in de vorm van de Schapenkamp is een litteken van de snel groeiende stad Hilversum. Ter hoogte van het stationsgebied verandert het karakter van de centrumring: de menselijke maat en een warme sfeer domineren de openbare ruimte.

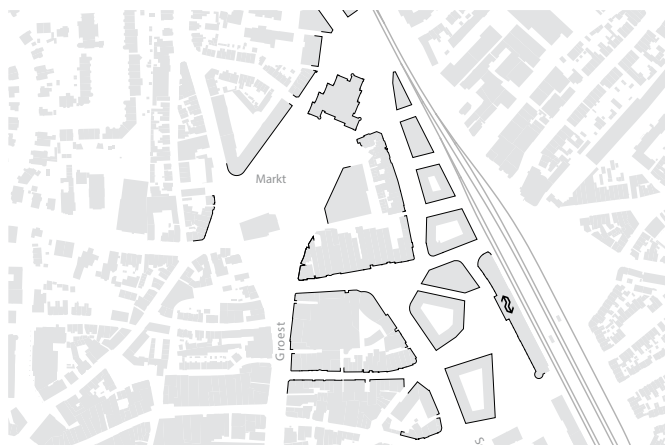
Door het continueren van rooilijnen, routes en bebouwingsstructuur wordt het Stationsplein, naast de Kerkbrink, het Marktplaatsplein en het Gooilandplein, het vierde plein van Hilversum, geïnspireerd op de brinken.

Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied gaat uit van de structuur die herkenbaar uit andere delen het centrum: licht gebogen gevelwanden, straten en wegen die aan begin en eind verruimen en overlopen in grotere ruimten.

De vorm en maat van de bouwblokken sluit aan bij de structuur die zich in het centrum uit de oorspronkelijke dorpsstructuur gevormd heeft.



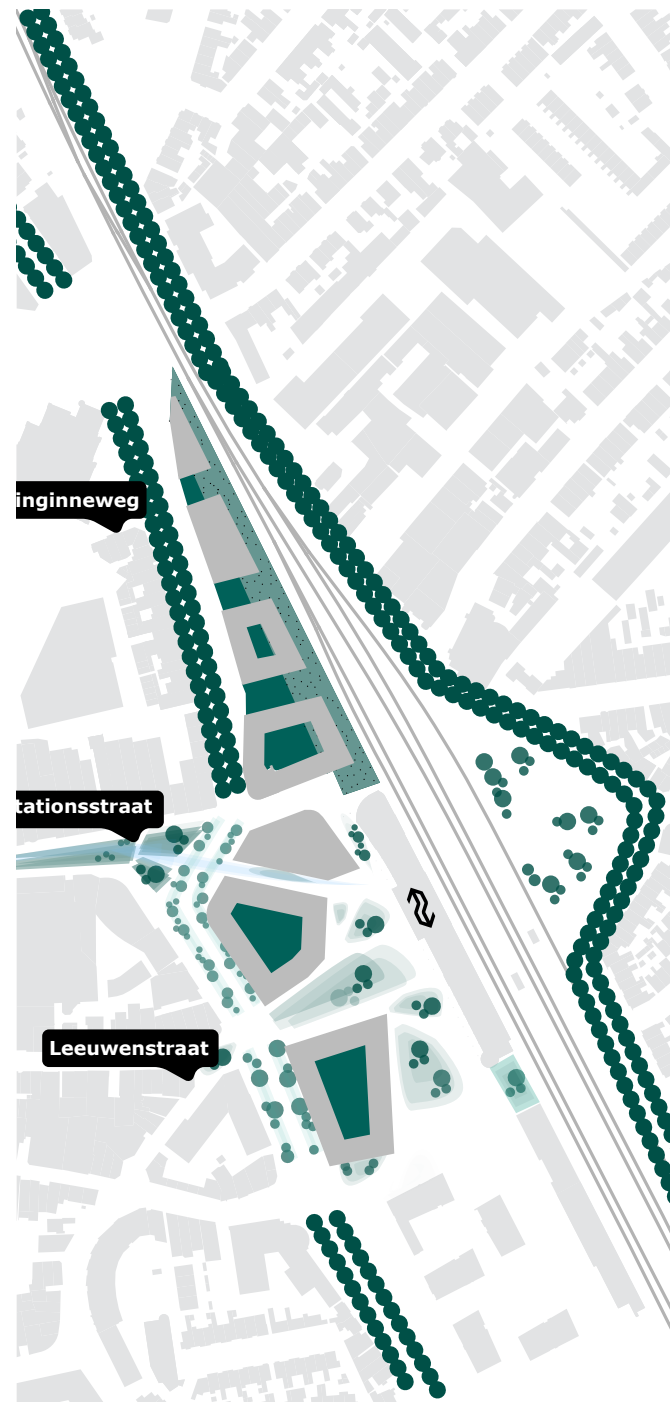
Bestaande lijnen volgen



Aansluiten bij de maat van het centrum



Stationspleinen als bijzondere openbare ruimtes



Groen en bebouwing vormen het nieuwe stationsgebied

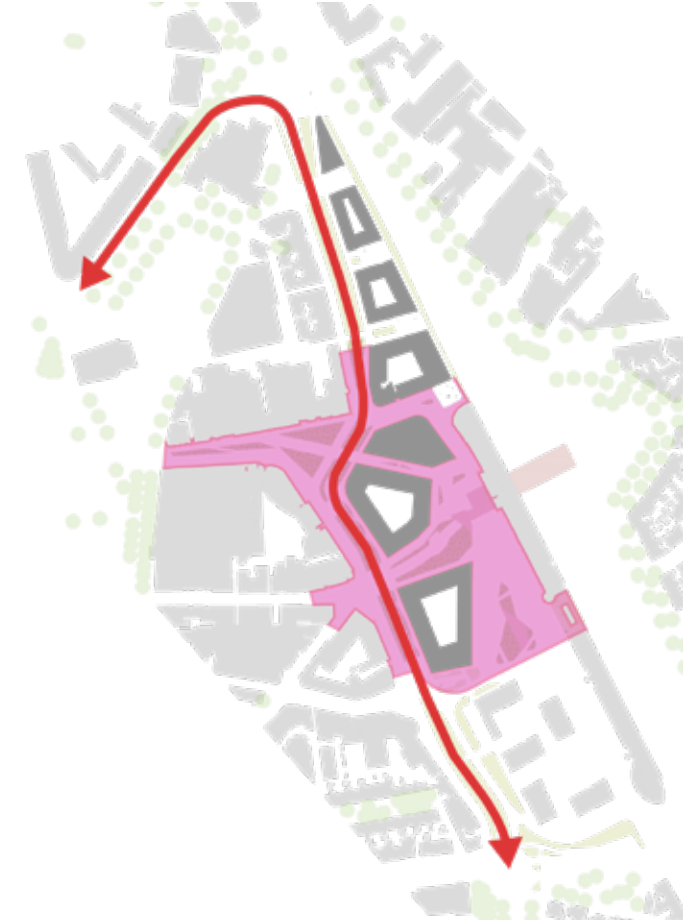


Brinken als kenmerkende Hilversumse openbare ruimtes

Openbare ruimte is in het centrum van Hilversum de resultante van een organisch gegroeide bebouwde omgeving. Looplijnen bepalen de oriëntatie en de plaats van groene ruimtes zoals brinken. Gevelrijen zijn licht gebogen en wijkende gevelwanden kondigen een kruispunt of een belangrijke openbare ruimte aan. Dit principe wordt in het stationsgebied doorgezet. Het centrumweefsel wordt met het station verbonden. Smalle centrumstraten bestaan naast royaal opgezette groene pleinen en routes.



Leeuwenstraat: individuele panden en dorpse structuur



Centrumring doorsnijdt het stationsgebied



Impressie uit het stedenbouwkundig plan: Schapenkamp richting Koninginneweg



Impressie uit stedenbouwkundig plan: de verbinding centrum - station

Bouwhoogte

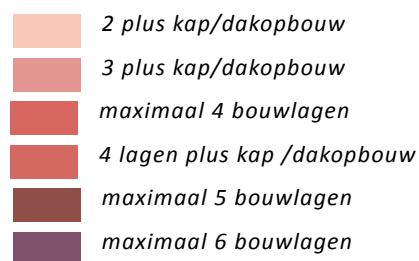
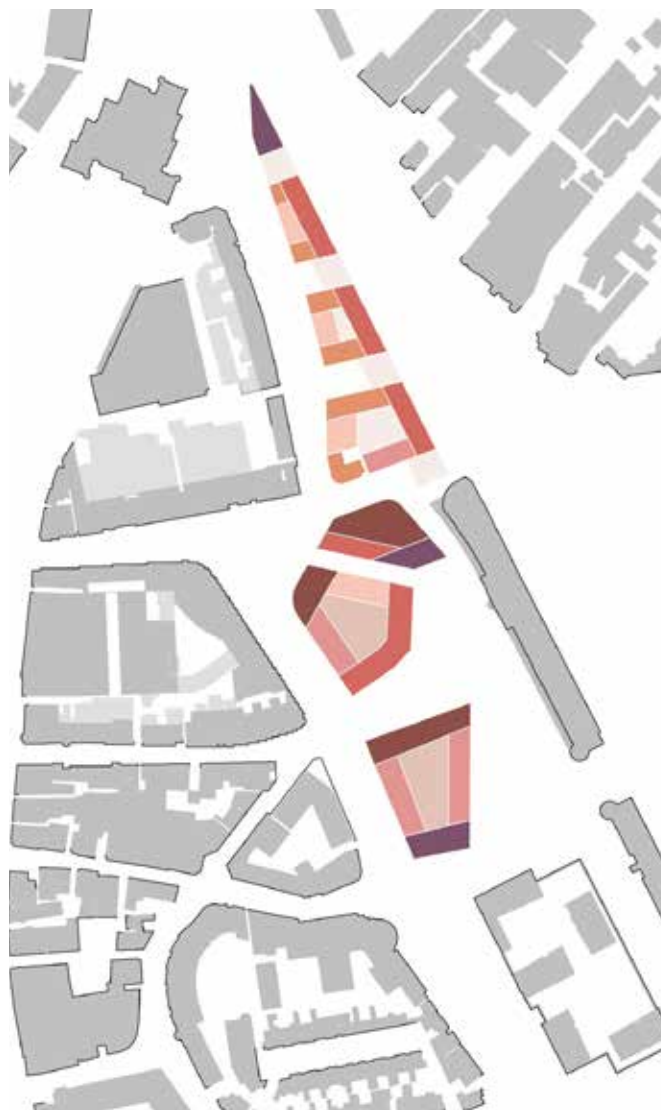
In het stedenbouwkundig plan is een overzicht opgenomen van de gewenste bouwhoogtes. De kaart bladzijde is een verfijning van de kaart uit het stedenbouwkundig plan. De maximale bouwhoogten worden echter vastgelegd in het bestemmingsplan. In het beeldkwaliteitsplan wordt toegelicht hoe met hoogteverschillen en accenten omgegaan worden.

Het is van belang dat eventuele nieuwe bebouwing past in de schaal van de plek. Het straatbeeld in centrum van Hilversum wordt overwegend bepaald door bebouwing van 2 à 3 lagen met een kap. Grotere, hogere bebouwing is vaak te vinden als tweedelijsbebouwing op binnenterreinen of is geconcentreerd (Gooische Brink, Oude Torenstraat, noordelijk deel Groest). De stationsomgeving wijkt in bebouwingshoogte af van het centrum. Aan de Schapenkamp heeft een schaal-sprong plaatsgevonden met bebouwing van 4 of 5 lagen. Het station, Entrada en de hoek Leeuwenstraat kennen nog grotere hoogten. Kappen en dakopbouwen zijn een toevoeging op het gebouw en moeten ook op die manier vormgegeven worden (zie paragraaf gevelbeeindiging). Een kap is geen volledige bouwlaag, maar ligt terug ten opzichte van de gevel of heeft hellende dakvlakken.

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

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

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





Vogelvluchtperspectief van het stedenbouwkundig plan

aansluiting op het centrum

De sfeer van het centrum is de richtlijn voor het nieuw in te richten stationsgebied. Het centrum van Hilversum wordt gekenmerkt door een grote variatie aan gebouwen en schalen, vaak zelfs binnen bouwblokken. Het uitgangspunt om het karakter van Hilversum al vanaf het stationsgebouw beleefbaar te maken, vraagt om een goede afstemming tussen de schaal van de gebouwen en de architectuur die bij Hilversum past.

In het centrum bevinden stad en dorp zich naast elkaar, groot en klein, oud en modern, intiem en robuust. In het centrum hebben veel gebouwen een kleine korrelgrootte en er is sprake van individueel herkenbare panden. Maar in het centrum komen ook grote complexen voor met stedelijke functies, zoals winkelcentra, bioscoop,

Het station is een van die stedelijke voorzieningen in een grootschalig gebouw. Het beeld van dit gebied wordt nu nog vooral bepaald door de grootschalige ingrepen vanuit de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw. De architectuur van deze gebouwen is, zoals gebruikelijk in die decennia, contextloos en uitwisselbaar. De waardering voor deze gebouwen is in Hilversum niet groot.

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

Variatie

Variatie in beeld wordt met name bereikt door de wisselende hoogtes, wisselende rooilijnen, de soms

rijke detaillering en de toevoeging van architectonische elementen.

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

individueel karakter en kleine korrelgrootte

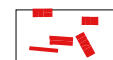
De relatief kleine eenheden binnen de nieuwe blokken maken het gevelbeeld divers. Binnen de verschillende gebouwen (nieuwbouw en aangrenzende bestaande bouw) is de architectuur in samenhang.

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

bouwhoogte en kappen

Door het gebruik van wisselende bouwhoogtes en het toepassen van verschillende kapvormen wordt het individuele karakter van de panden versterkt. Ook plat afgedekte panden hebben een duidelijke beeindiging van de gevel in de vorm van een daklijst, een terugliggende verdieping en of overstekken. Kappen en andere gevelbeeindigingen zijn vanaf straat zichtbaar. Kappen zijn samengesteld of staan afwisselend haaks en evenwijdig aan de straat. Kappen zijn vaak bewoond en dakterrassen komen voor, maar zijn zelden zichtbaar vanaf de straat. Om kapvormen herkenbaar te houden moeten insnijdingen voor balkons of dakterrassen beperkt worden. Uitgangspunt voor het maken van dakterrassen aan de zijde van de openbare ruimte is dat deze zorgvuldig worden opgenomen in de massa-, gevel-, en kappeleding.

Ontwikkelperioden (welstandsnota centrum)



agrarisch en industrieel



villakern



cityvorming



wederopbouw



expansie



contemporain



herbouw



Architectuur

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

Het centrum van Hilversum is op te vatten als een staalkaart van de rijke bebouwing van de omliggende woonwijken. De gebiedsbeschrijving en de criteria voor het centrum gaan ook uit van een mix aan architectuur-opvattingen uit verschillende ontwikkelperiodes. In het centrum zijn in de bebouwing 3 ontwikkelperiodes van Hilversum goed te herkennen, beschreven en geïllustreerd op de volgende bladzijden.

Erkenning van deze verscheidenheid het versterken van de verscheidenheid draagt bij aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en van het verblijf in het centrum. De bestaande bebouwing in het centrum bevat architectonische kenmerken die ook voor de nieuwe bebouwing in de stationsomgeving als inspiratie kunnen dienen, onder meer rationalisme, structuralisme of postmodernisme.

De aanwijzingen in dit beeldkwaliteitplan zijn er op gericht om dit beeld na te streven.

VILLADORP

- bebouwing uit de periode van de ontwikkeling van villawijken (1880-1915)
- parcellering binnen complexen, of zelfs binnen gebouwen
- samengestelde kappen met meerdere nokrichtingen
- rijk gedetailleerde architectuur
- nadrukkelijk vormgegeven geveltoevoegingen in de vorm van balkons en erkers
- ornamentiek worden niet geschuwd, met name op hoeken
- veel baksteen, maar ook stucwerk en natuursteen.



TUINSTAD

- bebouwing uit de periode van de ontwikkeling van tuinsteden (1915-1955)
- robuuste architectuur
- grotere complexen
- (hoek)accenten maken deel uit van de compositie
- duidelijke keuze voor een horizontale of verticale geleiding
- geveltoevoegingen zijn ondergeschikt aan compositie
- veel baksteen in donkere kleuren.



krachtige blokvormige volume met hoekaccent



MEDIASTAD

- bebouwing uit de recentere periode
- grotere gevelvlakken
- transparante gevels (op begane grond) waarbij het interieur een relatie aangaat met buitenruimte
- zowel horizontale als verticale ritmiek
- kleur, licht en afbeeldingen maken deel uit van architectuur
- geveltoevoegingen meestal afwezig.



Groenstructuur

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



Herkenbaar element in de Hilversumse groenstructuur: de brink



Herkenbaar element in de Hilversumse groenstructuur: de laan



Laanstructuur



Nieuwe brinken



Voorbeeld van onderbeplanting: gras met bollen



Voorbeeld van onderbeplanting: vaste planten



Voorbeeld: laanbeplanting als geleidende structuur



Voorbeeld: laanbeplanting als geleidende structuur



Voorbeeld van de invulling van een brink



Voorbeeld van onderbeplanting van een brink



Lijnen: geleidende elementen



Vlakken: groene verblijfsplekken



Lijnen: stevige smalle groenstroken



Vlakken: groene ruimtes met een aangename uitstraling

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

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

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

Gevelindeling

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

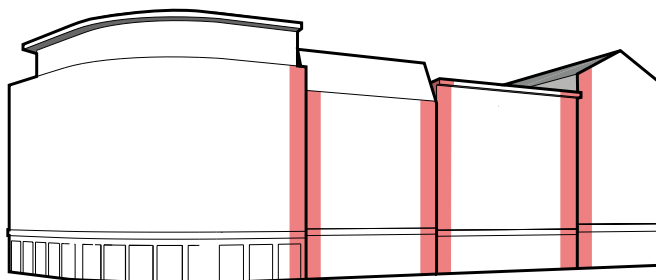
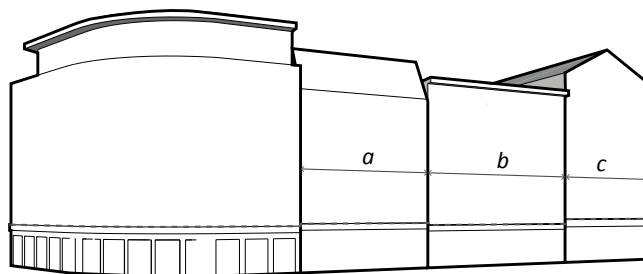
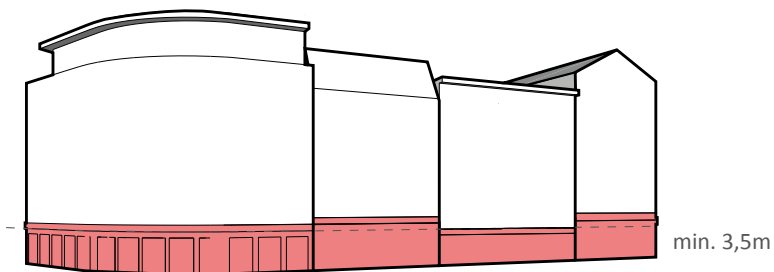
Met name rond Kerkbrink, maar ook in de winkelstraten Groest en Kerkstraat zijn veel gebouwen uit de periode van ontwikkeling tot ongeveer 1920. Deze wordt gekenmerkt door een meer verticale gevelindeling, naar de constructieve eigenschappen van baksteen. Dit verticale effect geeft de bebouwing een voornaam uiterlijk.

De bebouwing van recentere periodes kenmerkt zich juist door een minder gerichte gevelindeling, of in sommige gevallen een licht horizontale gevelindeling. Eventuele nieuwbouw houdt rekening met deze verschillen. Bebouwing aan de pleinen krijgt een meer voornaam uiterlijk. Dit wordt bereikt doordat gevelopeningen eerder hoog dan breed zijn, gevelopeningen boven elkaar worden uitgelijnd, een verticaal geveldeel naar voren springt (eventueel versterkt door het gebruik van een dwarskap), er penanten toegepast worden, etc.

De overige bebouwing, aan de straten, kent een minder formeel karakter en sluit zo goed aan bij het informele dorpse beeld van Hilversum. Dit wordt bereikt doordat de gevel minder gericht is (geen verticale of horizontale nadruk).

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

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



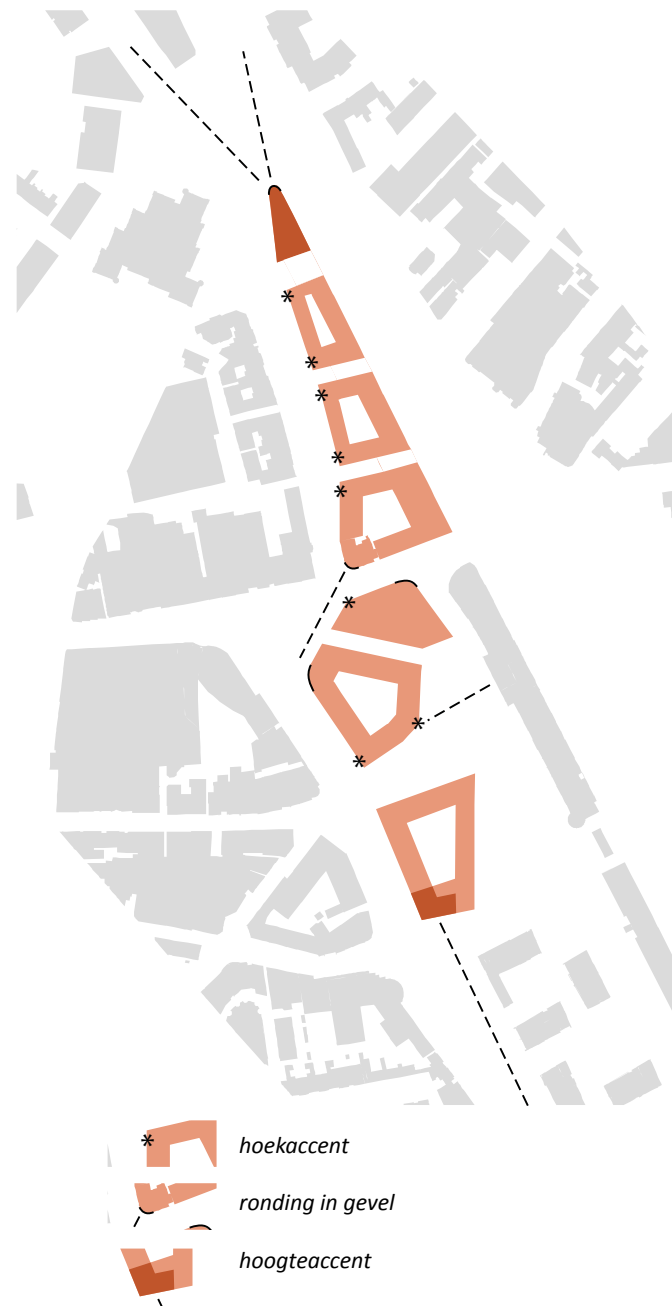
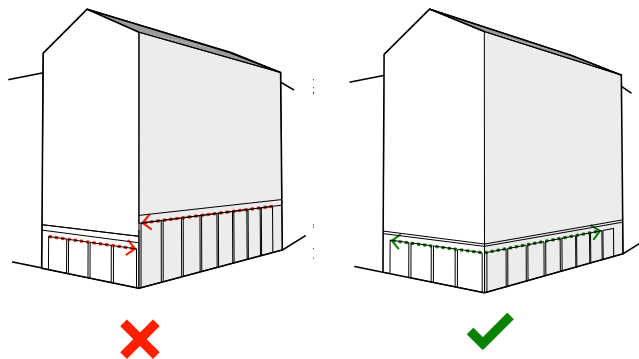
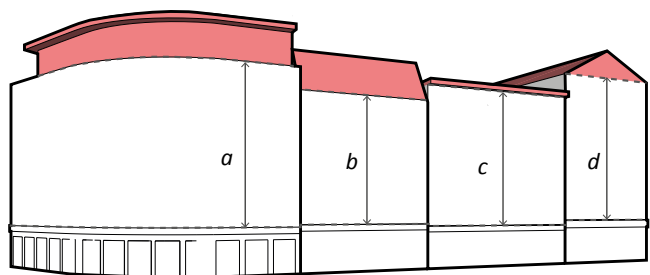
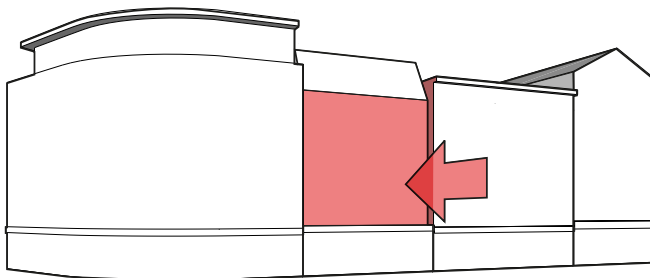


Parcelering: bouwblokken zijn opgedeeld in kleinere complexen.

Rooilijn

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

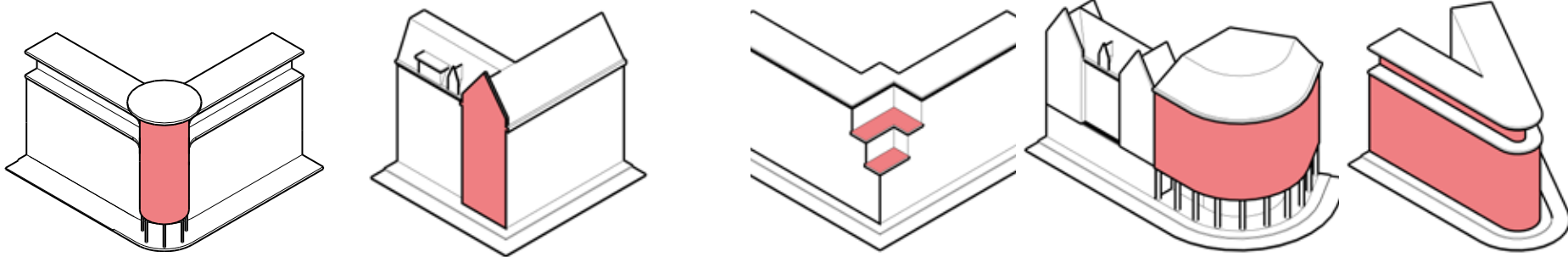
De bebouwing van de meest herkenbare plekken in het centrum van Hilversum heeft een informele uitstraling door de verspringende rooilijn en een pandsgewijze vormgeving. Plinten van de bebouwing staan hoofdzakelijk op één lijn, maar gevels van de bovenverdieping hebben een wisselende rooilijn. De bebouwing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



Accenten

Ook kenmerkend voor het centrum is de aandacht die architecten hebben weten te vestigen op panden op hoeken, aan kruisingen en aan pleinen.

In het centrum komen hoekaccenten in vele vormen voor. Incidenteel hebben de hoeken extra hoogte, maar in de meeste gevallen zijn de hoeken geaccentueerd met ornamenten, zoals torentjes, een sculpturale verspringing in de gevel, een afgeschuinde hoek of rondingen. In het stedenbouwkundige plan krijgen enkele hoeken of bochten een prominente plek die ondersteund zou kunnen worden met een toren.



hoeken worden nadrukkelijk mee ontwerpen als rondingen, compositie of ornamenten

Kappen

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

Een kap wordt gezien als een bekroning van een gebouw en wordt daarom beschouwd als een toevoeging aan het gebouw. De kap telt niet mee in het aantal bouwlagen en wordt daarom ook niet als een volledige bouwlaag ontworpen.

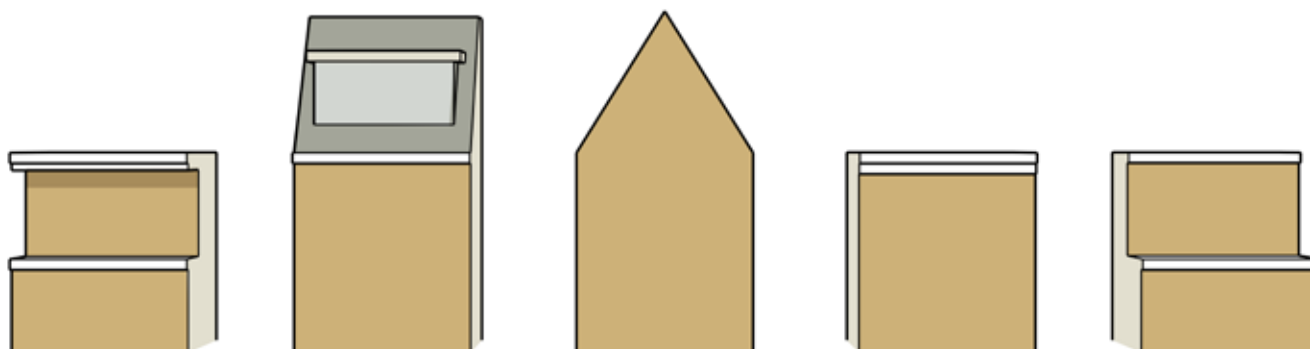
Om kapvormen herkenbaar te houden moeten insnijdingen voor balkons of dakterrassen beperkt worden. Toevoegingen zoals dakkapellen, loggia's en balkons moeten ondergeschikt blijven aan de dakvlakken. Dakvlakken en randen moeten zichtbaar blijven en de hoeveelheid doorsnijdingen of toevoegingen is dus aan een maximum gebonden. Een kap heeft pas het gewenste effect als deze vanaf straatniveau zichtbaar is.

platte daken

Platte afdekkingen zijn mogelijk en vaak zelfs noodzakelijk in verband met duurzaamheidsmaatregelen of vanwege de bruikbaarheid, met name op de hogere gebouwen. Maar ook dan worden gevelbeëindigingen wel nadrukkelijk vormgegeven. In het centrum van Hilversum zijn bij platte daken overstekken, daklijsten of terugliggende gevels gebruikelijk. In het stationsgebied zijn daar eigentijdse varianten op mogelijk. Door het gebruik van wisselende bouwhoogtes en het toepassen van verschillende kapvormen wordt het individuele karakter van de panden versterkt. Ook plat afgedekte panden hebben een duidelijke beëindiging van de gevel in de vorm van een daklijst, een terugliggende verdieping en of overstekken.



nadrukkelijke kappen doen mee in het straatbeeld en toevoegingen zijn ondergeschikt



Kappen zijn samengesteld of staan afwisselend haaks en evenwijdig aan de straat. Kappen zijn vaak bewoond en dakterrassen komen voor, maar zijn zelden zichtbaar vanaf de straat. Uitgangspunt voor het maken van dakterrassen aan de zijde van de openbare ruimte is dat deze zorgvuldig worden opgenomen in de massa-, gevel-, en kapeleding.





-  Plat dak
-  Langskap
-  Dwarskap

Ook platte daken hebben een duidelijke beëindiging van de gevel: daklijst, terugliggende verdieping of overstekken.

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

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

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

De materialen die worden toegepast moeten natuurlijk zijn of ogen. Materialen zijn overwegend solide en steenachtig, het uitgangspunt is baksteen. Overige toe te passen materialen zijn natuursteen, gepolijst beton en stucwerk. Voor de accentdelen is het ook goed mogelijk om met glas, hout en vlakke metaalelementen te werken. Voor de daken zijn keramische pannen of leien het uitgangspunt, in sommige deelgebieden is het gebruik van vlakke metalen dakbekleding ook toegestaan. Toepassing van kunststof plaatmateriaal, golfplaten, etc. passen niet in het beeld van het centrum van Hilversum en zijn niet toegestaan.

De bebouwing wordt gebonden door het gebruik van baksteen in ingetogen aardetinten. Voor accentdelen worden lichte materialen en/of lichte tinten toegepast.

Op enkele plekken wordt afgeweken van de kleurverhouding. Bij pleinen / brinken, worden de panden uitgevoerd in lichte kleuren en materialen, zodat deze

plekken extra geaccentueerd worden. Door de materialen op een verfijnde wijze toe te passen en op een hoogwaardige wijze te detailleren sluit de bebouwing aan op de bestaande kwaliteiten. De detaillering kan bijvoorbeeld gebeuren door het toepassen van bijzondere baksteenpatronen, metselverbanden, het slank detailleren van balkonconstructies, etc.

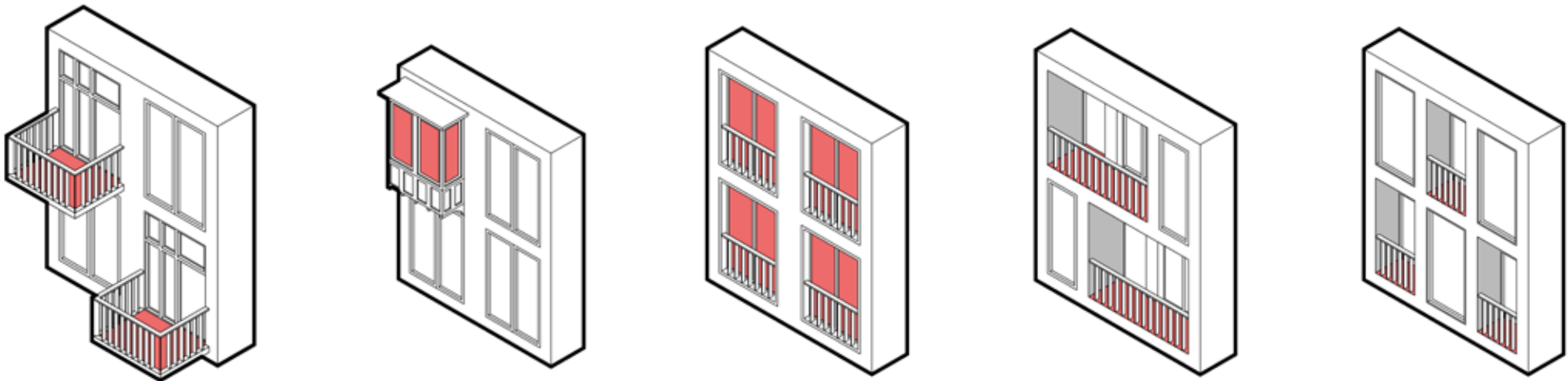
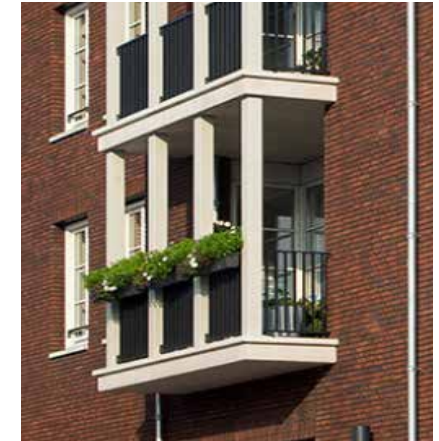




architectonische toevoegingen

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

Met name op de hoeken en bij de meer expressieve gebouwen kunnen balkons en buitenruimten een sculpturale vormgeving krijgen.





aansluiting op maaiveld

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

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

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

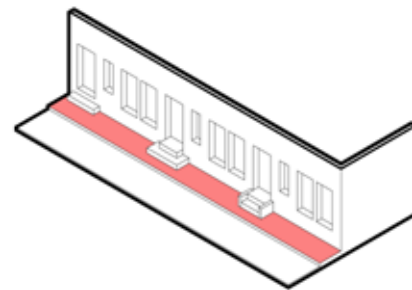
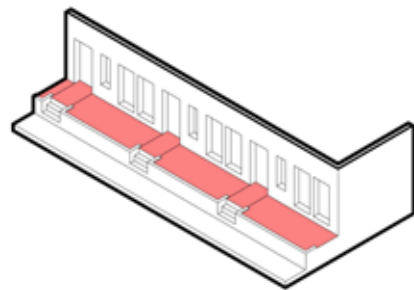
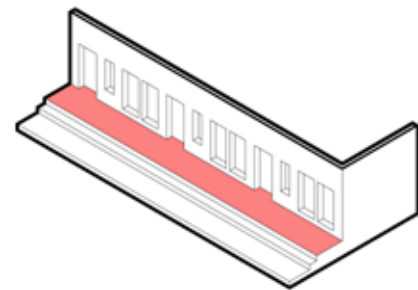
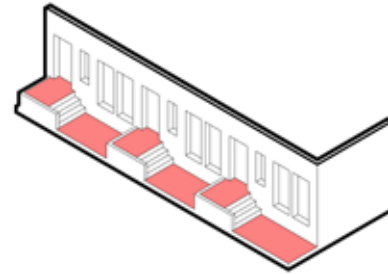
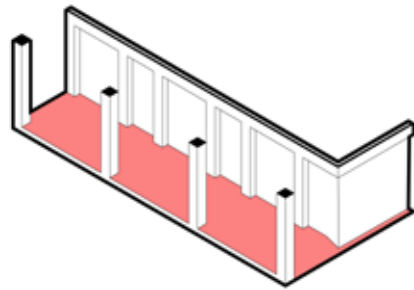
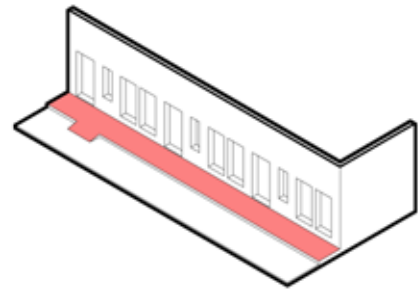
Ook wonen is een belangrijke plintfunctie. Woningen op de begane grond hebben allen een individuele entree. Woonruimtes zijn hoger gelegen dan het maaiveld. Hierdoor blijft de privacy blijft gewaarborgd.

Groene hoven en binnentuinen zorgen voor een aangenaam woonklimaat. Doordat woonruimtes

en private zones direct gekoppeld zijn met deze collectieve gebieden stimuleert ontmoeting tussen buurtbewoners.

Zoals bij gebouwen de plint of begane grond van groot belang is voor de aansluiting van het gebouw op zijn omgeving. Zo is voor de beleving van de openbare ruimte de overgang van gebouw naar openbare ruimte van net zo groot belang. In het stationsgebied wordt gekozen voor plinten en marges als overgangsruijtte tussen verschillende typen buitenruimte. Geen harde overgangen dus. Marges (restruimtes) worden waar mogelijk met groen ingevuld, mits goed te beheren. Plinten (overgangsruijtte tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone. De plint is de zone voor gebruik dat direct is gerelateerd aan de aangrenzende bebouwing. Verblijf (bankjes, bloembakken) bij woningen; reclame bij winkels en bedrijven; terrassen bij horeca. De plint kan variëren van breedte, al naar gelang de invulling van het gebouw. Daarnaast is de plint is de zone voor utilitair meubilair in de openbare ruimte, zoals nutskasten, brievenbussen etc.





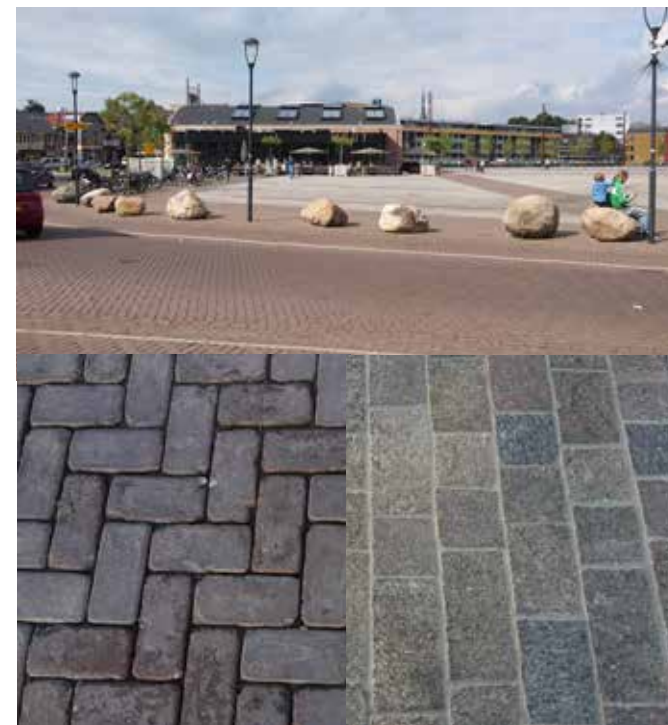
Materiaal, meubilair en kleur

De openbare ruimte van het stationsgebied is te verdelen in twee typen gebieden met elk een eigen karakter. Centraal ligt de stationsomgeving, die wordt verbonden aan het centrum. In dit gebied is de verblijfskwaliteit leidend. In het gebruikte bestratingsmateriaal is het landschap ervaarbaar, refererend aan de zandgronden waarop Hilversum is gebouwd. Het meubilair sluit in kleur en stijl aan bij dat van het centrum. In het algemeen zijn in het stationsgebied de plinten en straten donker bestraat en de vlakken licht. Het stationsgebied wordt geflankeerd door de Schapenkamp en de Koninginneweg, beide onderdeel van de centrumring. Deze gebieden zijn meer gericht op verplaatsing. Het materiaalgebruik ondersteunt de verkeersfunctie in deze gebieden. Meubilair sluit aan bij de rest van de centrumring.

Een belangrijk aspect bij de materiaal- en meubilairkeuze is het beheer. De toe te passen bestrating moet allereerst geschikt zijn voor de beoogde functie en gebruikersgroep zoals voldoende draagkracht en stroefheid. Daarnaast moeten bestrating en meubilair ook gemakkelijk herstelbaar zijn: schade moet direct verholpen kunnen worden en het materiaal moet snel leverbaar zijn in geval van onherstelbare schade. Ook op de lange termijn. De instemming van de beheerder is essentieel bij de materiaal- en meubilairkeuze. Het stationsgebied kan het begin zijn van een nieuwe inrichting van het gehele centrum en/of de centrumring.



Materialen en meubilair: twee typen gebieden



Markt: natuursteen en gebakken klinkers



Verschillende materialen binnen dezelfde kleurschakering



Onderscheid door verschil in grootte en bestratingspatroon



Groest: strengpersklinkers



Bestemmingsroutes: onderscheid door textuur



Functionele routes: fietspad centrumring: materiaal blijft constant en de omgeving verandert

De doorgaande fietsroute door het stationsgebied sluit qua kleur en materiaal aan bij de basis (subtiel verschil) zodat duidelijk is dat men door een verblijfsgebied fietst.

De bestemmingsfietsroute aan de oostzijde van de Schapenkamp en Koninginneweg bestaat uit hetzelfde materiaal als het voetgangersgebied, maar onderscheidt zich door een afwijkend formaat en een geleidende markering.



Bestemmingsroutes: onderscheid door bestratingspatroon en hoogteverschil



Functionele routes: fietspad centrumring: materiaal blijft constant en de omgeving verandert



Bestemmingsroutes: onderscheid door markering



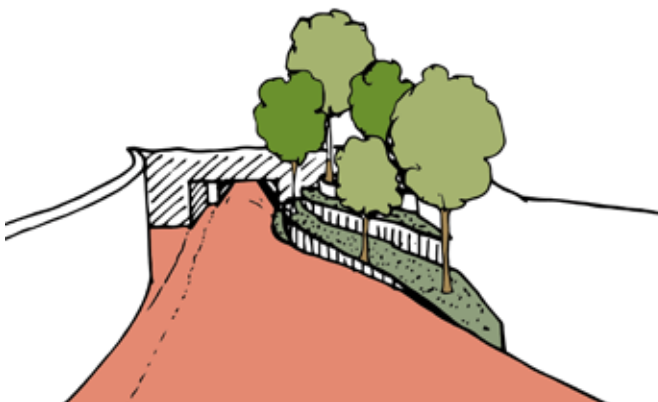
Functionele route: fietspad centrumring: materiaal blijft constant en de omgeving verandert

Hoogteverschillen

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

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

Bij de invulling van de groene taluds is een goede beheerbaarheid een absolute randvoorwaarde. Denk daarbij aan veilig kunnen werken en water geven. Op basis van de helling en opbouw van de talud kan worden bepaald wat de beheermogelijkheden zijn en welke groene invulling daar het beste bij past.



Langzaamverkeerstunnel: keerwand en groen talud of terrassen



Voorbeeld van de invulling van een groene terrassen (station Groningen Oosterpoort)



invulling talud is afhankelijk van beheerbaarheid



Functioneel hoogteverschil in de autoverkeersruimte



Functioneel hoogteverschil langs de centrumring



Regie op ondergrondse infrastructuur: kabeltracé



Klimaatadaptatie: hemelwateropvang zichtbaar in de openbare ruimte in bijvoorbeeld goten en groene vakken

Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Duurzaamheid

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

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

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

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

Een goed ontwerp is ook duurzaam te beheren. Dat wil zeggen beheer met minimale kosten aan vervanging van materialen en beplanting. Daarom is het beheer van de openbare ruimte een onlosmakelijk onderdeel van de uitwerking naar het definitieve ontwerp van het stationsgebied.

Klimaatadaptatie

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

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

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

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

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



Veel groen voor het beperken van hittestress



Wateropvang zichtbaar



Schaduw voor een aangenaam verblijf



Voorbeeld van een maaiveldinrichting ten gunste van hemelwateropvang en groen



Waterafvoer zichtbaar



Water ter verhoging van de verblijfskwaliteit



Water als speelaanleiding



Water en schaduw verkoelen



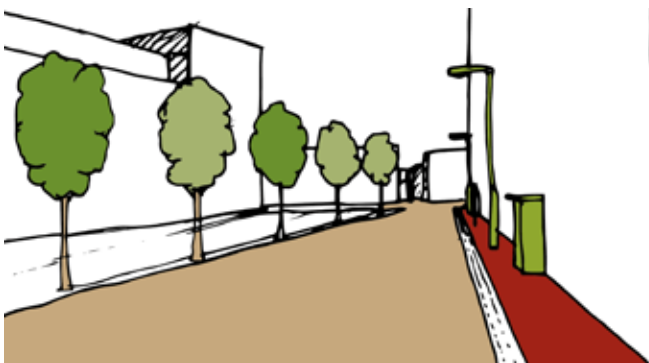
Ondergrondse buffer voor wateropvang in het stationsgebied

Toegankelijkheid

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



Routes voor visueel beperkten



Geleidelijn op de grens van plint en doorgangs-/verblijfsruimte



Waarschuwingmarkering als integraal onderdeel van de bestrating



Geleidelijn als logisch onderdeel van de bestrating



Geleidelijn mee-ontworpen als onderdeel van de bestrating



Geleidelijn op materiaalscheiding



Geleidelijn aangebracht op bestrating



Beplantingsrand als natuurlijke gidslijn



Zitrand als natuurlijke gidslijn



Piazza di Campidoglio in Rome als inspiratie voor het mee-ontwerpen van geleidelijnen



Praça do Comercio in Lissabon: bestratingspatroon als inspiratie voor mee-ontworpen geleidelijnen

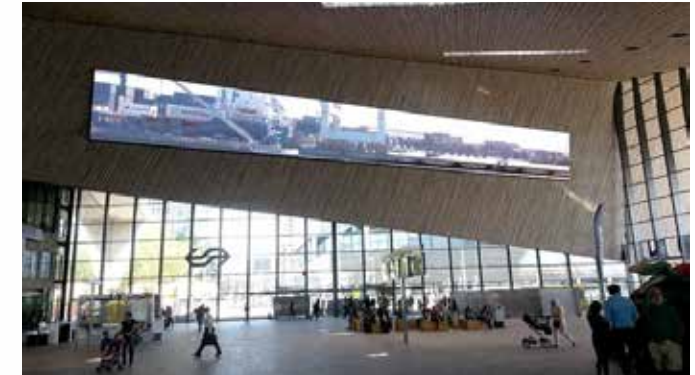
Media

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

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



Storyboard voor interactieve Mediastad-app voor de openbare ruimte



Uniek en niet voor reclame



Mediabedrijven zichtbaar in de de gebouwen in het stationsgebied



Studio-paviljoen



Mediaschildering als visuele verbinding tussen de twee stationspleinen





Straattheater of concerten zijn bij uitstek passende initiatieven met een tijdelijk karakter



Tijdelijke initiatieven staan het functioneren van de openbare ruimte niet in de weg



Feestverlichting: een particulier initiatief dat een plek krijgt in het stationsgebied

(Particuliere) Initiatieven

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

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

Een goed voorbeeld van een particulier initiatief dat iets toevoegt aan de openbare ruimte is feestverlichting. In het centrum van Hilversum werkt dit al goed: in het stationsgebied kan dit worden doorgezet. Zowel in de openbare ruimte als in de gebouwen van het stationsgebied moet van meet af aan rekening worden gehouden met het faciliteren van feestverlichting.

Stationsplein 1.1

Het meest zuidelijke blok van het stationsgebied wordt omgeven door drukke openbare ruimten, zoals stationsplein, busstation en Schapenkamp. Het bouwblok grenst aan alle zijden aan belangrijke openbare ruimten, maar de ruimten verschillen van gebruik en karakter. Het gebouw is alzijdig, maar reageert op de verschillende ruimten op een andere wijze. De aandacht gaat vooral uit naar de noordelijke gevel die gericht is op het stationsplein en naar de zuidgevel, die zich bevindt op de plek waar de Schapenkamp zich versmalt.

De noordelijke gevel vormt onderdeel van de reeks pleinwanden van het nieuwe stationsplein en is in vormgeving daaraan gerelateerd. Vanwege de lengte zou de gevel uit 2 of 3 segmenten moeten bestaan die in vormgeving of omvang van elkaar te onderscheiden. De gevel is maximaal 5 bouwlagen en heeft een hoge plint.

De gevel aan de zuidzijde vormt vooral voor autoverkeer op de binnenring de entree tot het stationsgebied en een overgang met Entrada. Daarom is op deze plek een hoger gebouw gewenst dat als hoogteaccent dient.

De oost en westgevel bevinden zich beiden aan relatief drukke verkeersruimten. De hoogte is beperkt tot 2 of 3 lagen. Aan de Schapenkamp zijn grondgebonden woningen voorzien. Deze gevelrij kan een verticale geleed worden.

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

Ligging

- gebouwen zijn georiënteerd op de belangrijkste openbare ruimte
- de gevel is representatief en draagt bij aan een mooie openbare ruimte.
- bebouwing aan het Stationsplein is in samenhang met de overige nieuwbouw aan het plein
- verspringingen in de voorgevelrij en accenten hebben een stedenbouwkundige aanleiding

Massa

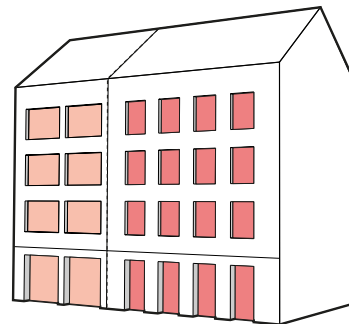
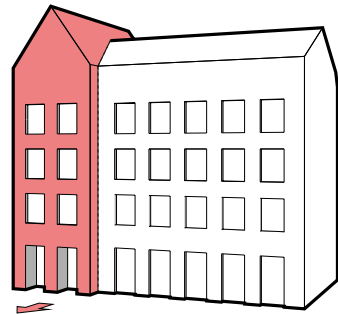
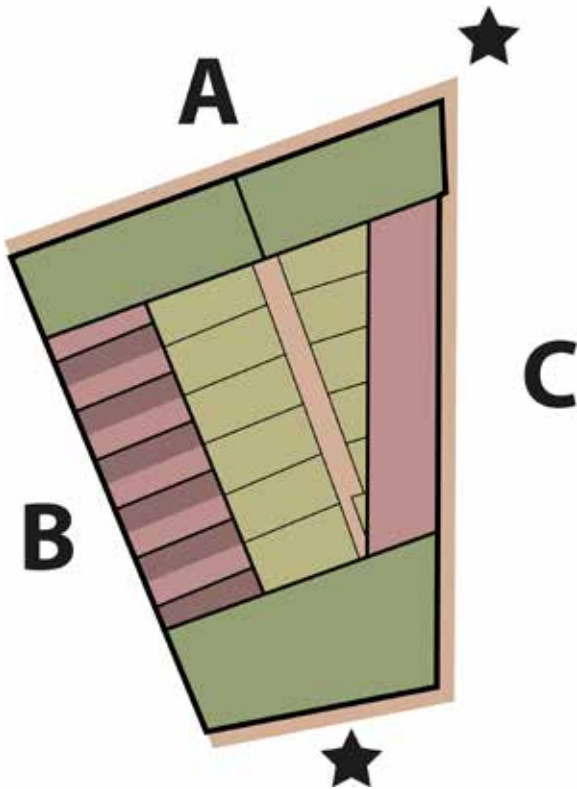
- de bouwmassa kent een differentiatie in de verschillende gevels en in de langere gevelrijen is een parcellering gevarieerd
- gebouw kent een hiërarchie in hoogten, waarbij de noord- en vooral de zuidgevel een grotere hoogte hebben.
- het zuidelijke bouwdeel vormt als geheel een hoogteaccent.
- de gebouwen hebben overwegend platte daken, waarbij de hoogste verdieping enigszins terug ligt.
- waar een kap voorkomt, heeft is de nokrichting is in hoofdzaak dwars op de voorgevelrij,
- ontwerpaandacht voor symmetrie per rij met aandacht voor verbijzonderde hoeken
- uitbreidingen en geveltoevoegingen zoals dakkapellen (indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte) vormgeven als ondergeschikt element of opnemen in de hoofdmassa en per woningtype gelijk uitvoeren

Architectonische uitwerking en detaillering

- de architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig, gevarieerd en in lijn met de rij of het cluster
- bij rijen en blokken aan voorkanten de herhaling behouden
- de overgang van openbaar naar privé zorgvuldig vormgeven
- ontwerpaandacht voor alle details
- gevels hebben een duidelijke ritmiek geleding
- de oost- en westgevel hebben een verticale (pandsgewijze) geleding
- hellende daken hebben overstekken
- wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op hoofdvolume
- de overgang tussen privé en openbaar zorgvuldig vormgeven

Materiaal en kleur

- materialen en kleuren zijn degelijk en terughoudend en aan voorkanten in samenhang met rij of blok
- gevels zijn in hoofdzaak van baksteen of vergelijkbare steenachtige materialen in lichte tint, gecombineerd met hout, glas en metaal
- materialen en kleuren zijn per rij of bouwdeel in samenhang
- toepassing van hoogwaardige materialen en detaillering in overeenstemming met de hoge centrumambities.
- bijzonder gevelmateriaal als hout, glas, natuursteen en metaal ondersteunen de verschijningsvorm op samenhangende wijze.
- *licht, kleur en multimedia-toepassingen afstemmen op gevelindeling*



Schetsmatig idee blok 1.3

STATIONSPLEIN 1.2

De bebouwing ten noorden van het stationsplein bestaat uit twee clusters die onderling sterk samenhangen, zeker waar deze samen het beeld bepalen van de openbare ruimte (zoals aan het Stationsplein of de Schapenkamp). De blokken worden gescheiden door een smalle verbinding tussen Stationsplein en Stationsstraat.

De contouren van de bouwblokken zijn bepaald door oorspronkelijk stratenpatroon en nieuwe verbindingen. De bebouwing heeft daardoor verbijzonderingen in de vorm van rondingen en verschillende straathoeken, waaronder een aantal scherpe hoeken.. Bestaande zichtlijnen uit de omgeving en nieuwe zichtlijnen binnen het plangebied zijn gericht op deze bebouwing. Al deze elementen vragen bijzonder ontwerp aandacht.

De hoogte varieert van 2 lagen (plus kap of dakopbouw) in het straatje tussen de bouwblokken, tot 5 verdiepingen aan het stationsplein. Aan de Schapenkamp zijn de hoogten gemiddeld 4.

De bebouwing bestaat kleinere architectonische eenheden, waardoor vanuit elke richting ten minste 2 verschillende gevels in het zicht zijn. De meest in het oog springende hoeken kunnen gezien worden als accenten en vragen om een architectonische verbijzondering zoals een ronding, een afwijkende kamvorm of een ander architectonisch accent.

Het noordelijke blok heeft door zijn ligging een bijzondere vorm gekregen, met scherpe en stompe hoeken. Alle gevels grenzen aan openbare ruimten. Het gebouw staat redelijk besloten tussen andere nieuwbouw, maar heeft ook 2 prominente gevels, waaronder de noordwand van het stationsplein. Deze gevel kan een grotere hoogte krijgen dan de overige nieuwbouw en vormt een accent.

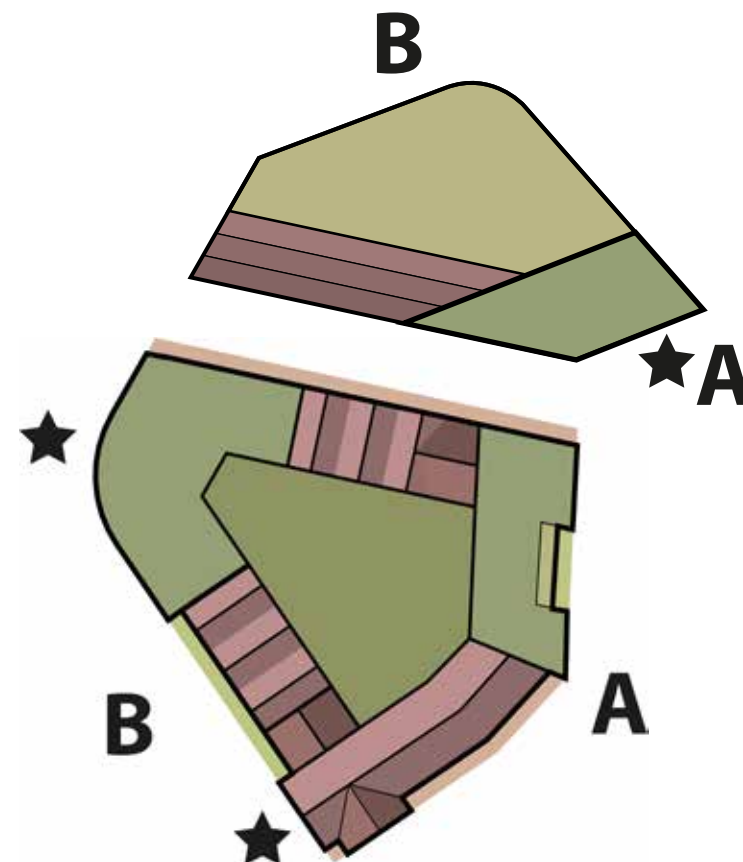
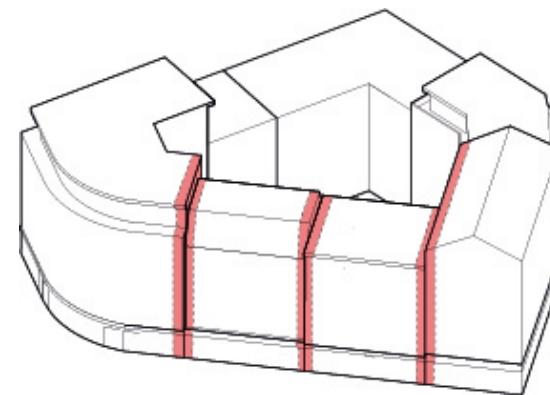
Bij de beoordeling van (ver)bouwplannen wordt in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- gebouwen zijn alzijdig en waarbij de aandacht vooral uit gaat naar de belangrijkste openbare ruimten
- de bebouwing aan het stationsplein en bij de fietstunnel is in samenhang met de Noordgevel van stationsgebied 1.1 en is onderdeel van de pleinwanden.
- voorgevellijnen volgen de looplijnen en verbindingen naar het centrum en zijn als gevolg daarvan recht, gebogen of gesegmenteerd.
- verbijzonderingen en verspringingen in de rooilijn hebben een stedenbouwkundige aanleiding
- de straat tussen de bouwblokken hebben een zichtrelatie tussen stationsingang en stationsstraat

Massa

- de bouwmasa is gedifferentieerd in hoogte en gevarieerd in vormgeving
- bebouwing maken deel uit van een kleinere architectonische eenheid en zijn binnen die eenheid in samenhang
- gebouwen kennen een hiërarchie in hoogte van 2 of 3 bouwlagen in de tussenliggende straat tot een hoogte van 5 lagen rond het stationsplein
- het noordoostelijke blok heeft voornamelijk platte daken, evt. met een gebruiksfunctie, de gevel naar het stationsplein heeft een hoogteaccent
- het zuidwestelijke blok kent verschillende kapvormen en nokrichtingen die binnen een architectonische eenheid in samenhang is
- ontwerp aandacht voor variatie in een wand, maar samenhang binnen een architectonische eenheid, met aandacht voor verbijzonderde hoeken
- uitbreidingen zoals aanbouwen en dakkapellen (indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte) vormgeven als ondergeschikt element of opnemen in de hoofdmasa

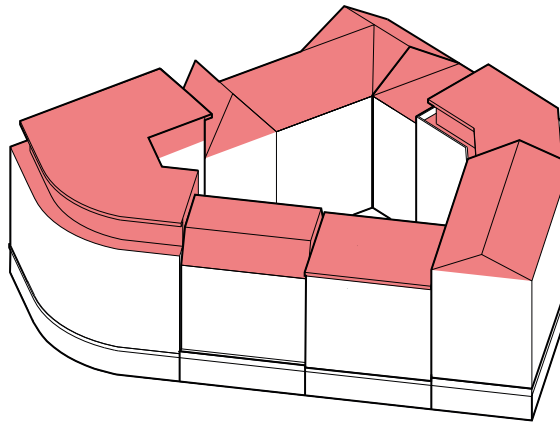


Architectonische uitwerking en detaillering

- de architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en variëren van sober tot zeer rijk en in lijn met de architectonische eenheid
- de architectuur volgt het beeld van pandsgewijze bebouwing met nadruk op kap (grotere massa's onderverdelen)
- gevels hebben overwegend een verticale geleding en accenten
- gebouwen hebben een rijke uitstraling
- begane grondlaag afstemmen op geleding, ritmiek en stijl van het gehele pand
- wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op hoofdvolume

Materiaal en kleur

- materialen, detaillering en kleuren zijn bij voorkeur terughoudend en aan voorkanten per architectonische eenheid (gebouw, complex) in samenhang
- gevels zijn in beginsel van baksteen of vergelijkbaar materiaal uitvoeren
- toepassing van hoogwaardige materialen en detaillering in overeenstemming met de hoge ambities voor het stationsgebied.
- daken en gevels zijn voornamelijk in aardkleuren
- gepleisterde gevels zijn licht van kleur en bij voorkeur (crème)wit
- bijzonder gevelmateriaal als hout, glas, natuursteen en metaal ondersteunen de verschijningsvorm op samenhangende wijze.
- hellende daken dekken met keramische pannen of leien
- kozijnen zijn bij voorkeur van hout
- materialen en kleuren van op- en aanbouwen aanpassen aan het hoofdvolume
- licht, kleur en multimedia-toepassingen afstemmen op gevelindeling



Het blok kent verschillende type dak beëindigingen welke in groepen aaneengeschakeld zijn.



DEELGEBIEDEN

Stationsplein

Het stationsplein is het *piece de resistance* in het stationsgebied. Het is het visitekaartje van Hilversum: hier ben je welkom. Het Stationsplein is een prettige ruimte waarin zowel verblijven als verplaatsen centraal staat. Er is grote samenhang tussen het plein en de omringende gebouwen. Entrees zijn duidelijk zichtbaar en de functies in de plinten van de gebouwen hebben een eigen afgebakende plek op het plein. Het Stationsplein heeft qua materiaal een eigen, exclusieve, uitstraling binnen het stationsgebied. Het plein biedt tevens plaats aan (decoratief) groen en wateropvang, eventueel gecombineerd met een decoratief waterelement. De beplanting is rijk en gevarieerd. In de constructie van de onderliggende fietskelder moet rekening worden gehouden met voldoende ruimte en draagkracht voor dit groen.



Impressie van het stationsplein



Afwijkende bestrating mogelijk



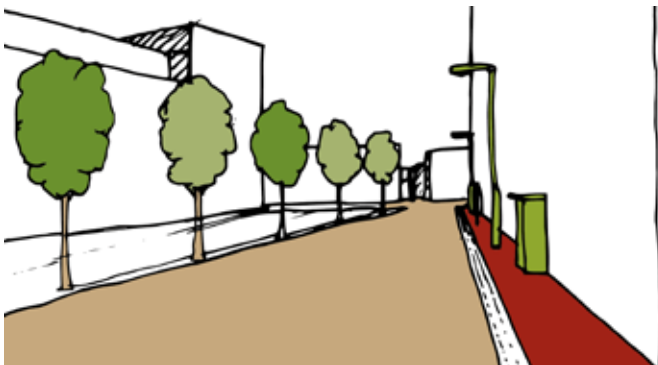
Bijzondere bestratingspatronen



Plantvakken: meubilair op maat. Bijkomend voordeel is dat er geen fietsen fout gestald kunnen worden.



Helder gedefinieerde ruimte voor terrassen



Straatmeubilair uit de looproute in de marge

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

Tunnelentree

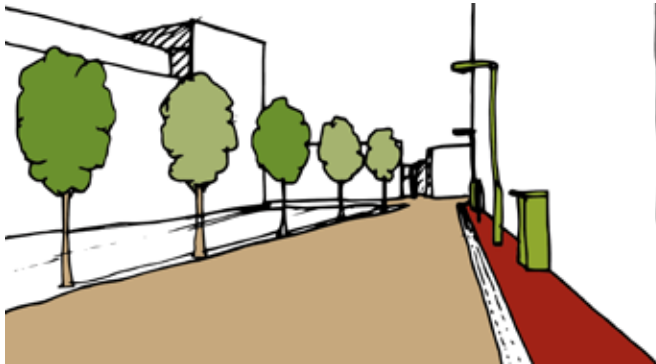
De tunnelentree is een aangename, overzichtelijke, groene ruimte. Dit is een van de nieuwe brinken en loopt over in het Stationsplein. De entree naar Hilversum oost en naar de ondergrondse fietsenstalling. Het gebied is vooral gericht op bewegen, op doorgang. Het groene talud vormt de verbinding met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



Impressie van de tunnelentree en de oversteek van de Schapenkamp



Ruime groene tunnelentree



Straatmeubilair uit de looproute in de marge



Uitstalruimte van winkels in de marge



zitten op randen

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

Stationsstraat en verlengde

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



Impressie van de Stationsstraat



Combinatie van groen en verblijven



Beplanting met beleevingswaarde en ecologische waarde, afgestemd op functie



Plinten in afwijkend bestratingsmateriaal



Individuele ruimte in de plint bij woningen



Lijnen in kleinere, stevige eenheden



Individuele ruimte in de plint bij woningen: groene invulling

- Eenduidig verhardingsmateriaal met een Hilversums karakter, refererend aan het Hilversumse zandlandschap. De verharding heeft een neutrale kleur die een diversiteit aan materialen van de gebouwde omgeving verbindt.
- De doorgaande fietsroute door het stationsgebied sluit qua kleur en materiaal aan bij de basis (subtiel verschil) zodat duidelijk is dat men door een verblijfsgebied fietst.
- Rijk beplante grote groene vakken met een diversiteit aan boomsoorten die als geheel de openbare ruimte bepalen. Bij voorkeur boomsoorten die een grote bijdrage leveren aan de biodiversiteit in het centrum.
- Onderbeplanting is afgestemd op de functie van waterberging. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn voor alle onderbeplanting het criterium.
- De lijnen bestaan uit bomen met onderbeplanting. Lijnen geleiden de verschillende verkeersstromen (voetgangers, fietsers) in de openbare ruimte. Omdat de lijnen bestaan uit kleinere eenheden is stevigheid het belangrijkste criterium voor de te kiezen soorten. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn een pre.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Plinten (overgangsruidten tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht. Armaturen sluiten aan bij die van het centrum.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.
- Het stationsgebied is een aangenaam gebied om te verblijven. Komend uit het station is men direct in het centrum van Hilversum. De uitstraling en vormgeving van het straatmeubilair sluit daar bij aan.



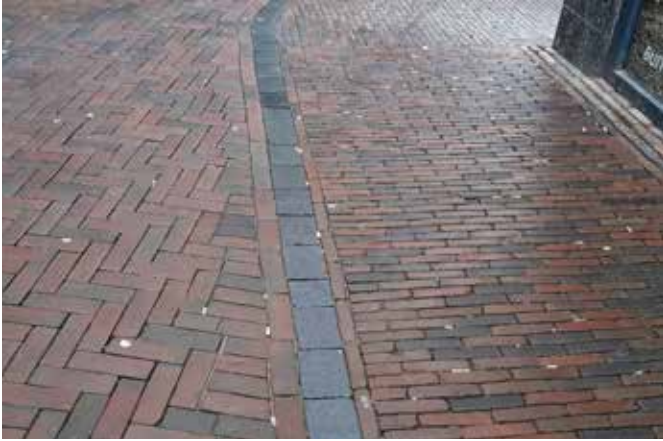
Smalle straten: hangarmaturen in plaats van masten, zodat er zo min mogelijk gelegenheid is om fietsen fout te stallen

Schapenkamp Noord

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



Impressie van de Schapenkamp noord richting Koninginneweg



Subtiel verschil in bestratingsmateriaal



Materiaal voor autoverkeer sluit aan bij de omgeving



Stevigheid van de groene lijnen is het belangrijkste criterium

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

Schapenkamp zuid

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



De laan bestaat uit uniforme bomenrijen



Onderbeplanting is geschikt voor de situatie



Onderbeplanting draagt bij aan biodiversiteit



Straatmeubilair sluit aan bij de omgeving





kenmerkende masten en armaturen van de centrumring: het is te overwegen om de ontwikkelingen in het stationsgebied het begin te laten zijn voor een nieuwe stijl voor de centrumring.



Juiste plek voor ondergrondse vuilcontainers

- De materialen afgestemd op de verkeersfunctie voor wat betreft het autoverkeer. De autorijbaan bestaat uit asfalt, mede om de geluidsbelasting op de omgeving te beperken. Het verhardingsmateriaal van de fietspaden en het voetgangersgebied sluit aan op de directe omgeving. Ook langs de centrumring geldt dat bijzondere plekken qua materiaal en kleur kunnen afwijken van de basis om de eigenheid van de plek te benadrukken.
- De bestemmingsfietsroute aan de oostzijde van de Schapenkamp bestaat uit hetzelfde materiaal als het voetgangersgebied, maar onderscheidt zich door een afwijkend formaat en een geleidende markering.
- Lanen zijn uniforme boomrijen die de centrumring geleiden buiten het stationsgebied. Gebruikte boomsoorten zijn bestand tegen de nabijheid van verharding en geschikt voor een standplaats in een verkeersomgeving. Geen takbreuk, vruchtval, verdraagt snoei indien nodig.
- Onderbeplanting is geschikt voor de situatie: niet te hoog in verband met verkeersveiligheid en bestand tegen strooizout. Daarnaast is de beleving en de bijdrage aan de biodiversiteit in het gebied een belangrijk aspect van de toe te passen soorten.
- Zoals bij gebouwen de plint of begane grond van groot belang is voor de aansluiting van het gebouw op zijn omgeving. Zo is voor de beleving van de openbare ruimte de overgang van gebouw naar openbare ruimte van net zo groot belang. Ook langs de Schapenkamp zuid wordt zoveel mogelijk gekozen voor plinten en marges als overgangsräume tussen verschillende typen buitenruimte. In dit geval wordt er wel aangesloten op bestaande bebouwing die in sommige gevallen geen of weinig interactie aangaan met hun omgeving. Hier kan een overgangszone of marge de overgang van openbare ruimte naar gebouw verzachten. Vooral voor de grondgebonden woningen aan de westkant van de weg is een groene marge gewenst.
- Plinten (overgangsräume tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Voor zover er direct langs de centrumring zitgelegenheid is, dan wordt die gecombineerd met groen en bij voorkeur in combinatie met zitranden. Bebording, paaltjes en hekken worden met een minimum toegepast.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Locaties van ondergrondse vuilcontainers zijn direct gekoppeld aan de woningen in het gebied op een plek waar zonder problemen gelost kan worden.
- Voor de openbare verlichting kan gebruik worden gemaakt van de kenmerkende masten en armaturen van de centrumring. De herinrichting van het stationsgebied kan echter ook aanleiding zijn om de stijl van de centrumring te herzien.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

Busstation

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



Zitten onder bomen



Groen en verblijven gecombineerd



Busstation: functioneel en aangenaam



zitten op randen



Voorbeeld van busbaan die aansluit bij zijn omgeving



Het busstation is een overzichtelijke ruimte. Voorbeeld: Den Bosch

- Eenduidig verhardingsmateriaal met een Hilversums karakter, dat refereert aan het Hilversumse landschap. De verharding heeft een neutrale kleur die een diversiteit aan materialen van de gebouwde omgeving verbindt.
- Het materiaal van het busstation sluit qua kleur en uitstraling aan bij de omgeving (subtiel verschil), maar voldoet wel aan de verkeersfunctie en de daarbij behorende randvoorwaarden.
- Het groen op het busstation kan worden beschouwd als een van de nieuwe brinken in het stationsgebied. Grote groene vakken met een diversiteit aan boomsoorten die als geheel de openbare ruimte bepalen. Bij voorkeur boomsoorten die een grote bijdrage leveren aan de biodiversiteit in het centrum.
- De rijke onderbeplanting is per locatie afgestemd op de functie. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn voor alle onderbeplanting het criterium.
- Er is een goede groeirimte voor de bomen en onderbeplanting. In de constructie van het busstation wordt hiermee rekening gehouden.
- Tussen het stationsgebouw en het voormalige Teleac-gebouw staat een laadstation tbv de elektrische bussen in een groot plantvak. Het vak bestaat uit lage heesters en vaste planten met enkele bomen. Plantvakken zijn van betekenis op lokaal niveau (decoratie, biodiversiteit en microklimaat).
- Plinten (overgangsruidten tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Het stationsgebied is een aangenaam gebied om te verblijven. Komend uit het station is men direct in het centrum van Hilversum. De uitstraling en vormgeving van het straatmeubilair sluit daar bij aan.
- Zitten wordt gecombineerd met de randen van beplanting zodat er aangename verblijfsplekken ontstaan.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht. Armaturen sluiten aan bij het Stationsplein.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

KONINGINNEWEG ZUID

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

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

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



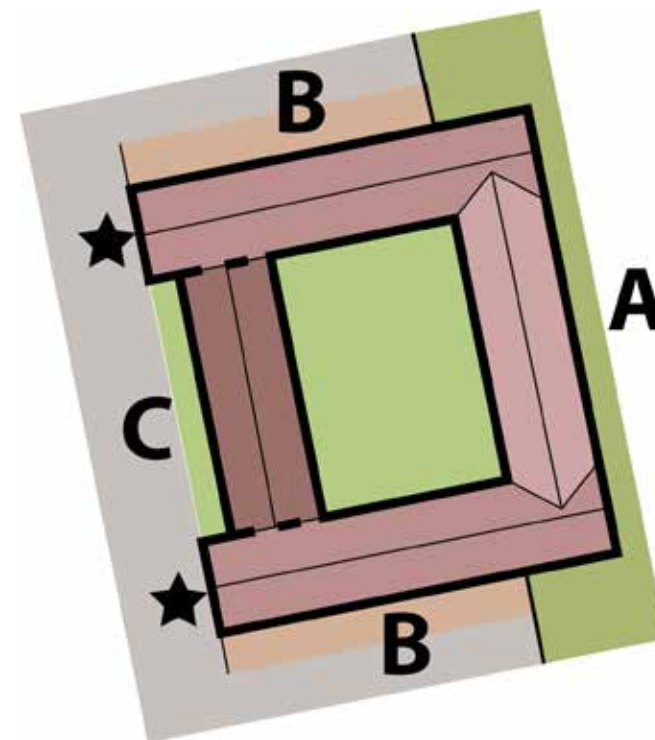
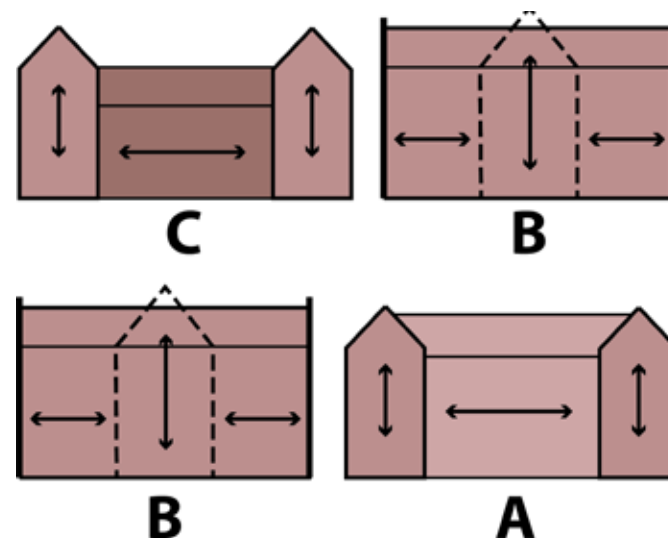
Bij de beoordeling van (ver)bouwplannen wordt in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- gebouwen zijn georiënteerd op de belangrijkste openbare ruimte (zowel koninginneweg als spoor)
- voorgevellijnen zijn in hoofdzaak recht en per rij of blok in samenhang
- woningen aan de koninginneweg hebben een terugliggende voorgevel met tuin of stoep (C)
- verspringingen in de voorgevellijn hebben een stedenbouwkundige aanleiding
- bouwblokken zijn onderling gescheiden door openbare ruimten die doorzichten bieden vanaf spoor en noorderweg.

Massa

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



Architectonische uitwerking en detaillering

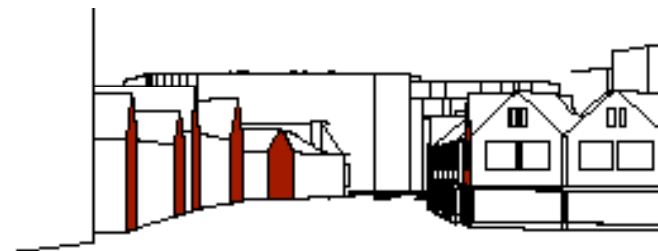
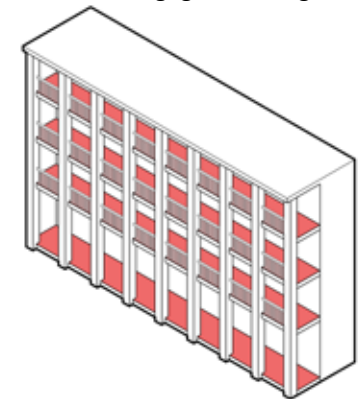
- de architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig, gevarieerd en in lijn met de rij of het cluster
- ontwerpaandacht voor alle details
- gevels hebben een horizontale geleiding met verticale accenten
- hellende daken hebben overstekken
- wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking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

Materiaal en kleur

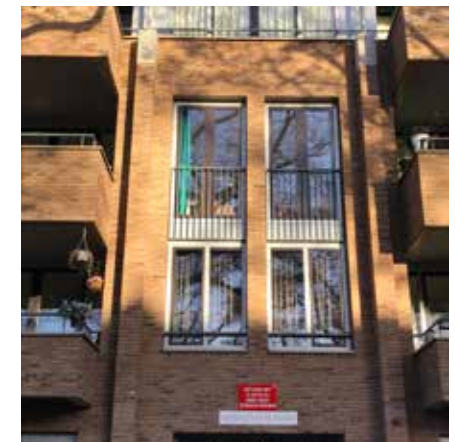
- materialen en kleuren zijn per rij of blok in samenhang
- gevels zijn in hoofdzaak van oranje of bruinachtige baksteen met metselwerkpatronen en pleisterwerk als accent
- hellende daken voorzien van oranje of gesmoorde keramische pannen
- kozijnen en deuren bij voorkeur uitvoeren in hout
- kleuren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



ook gesloten gevels (dove gevels, galerijen) zoals aan spoorzijde worden representatief vormgegeven en ogen als voorzijde



Dwarskappen als accent aan de Koninginneweg om door-gangen en doorzichten in de gevel te benadrukken. De dwarskappen zijn geïnspireerd op bestaande bebouwing aan de overzijde.



KONINGINNEWEG NOORD

Het noordelijkste bouwblok aan de Koninginneweg ligt op de plek waar het verbrede wegprofiel en het spoor bij elkaar komen. De contouren van dit bouwblok vormen een smalle punt, waardoor vanzelf een bijzondere vorm ontstaat. Vanwege de plek (aan het spoor, veel ruimte rondom, nabij bijzondere bebouwing) krijgt dit gebouw een prominente positie. Daarom is hier een hoger gebouw gewenst, dat de inleiding vormt van de panden verderop aan de Koninginneweg. Het gebouw als geheel is een hoogteaccent, waarbij met name de noordelijkste punt de aandacht trekt.

Het gebouw sluit in hoogte, materiaal en kleur aan de zuidkant aan op bebouwing van de Koninginneweg. De hoogte neemt naar de noordelijke punt geleidelijk toe, tot aan het hoekaccent.

Het accent is expressief en sculpturaal, de materialen en kleuren mogen afwijken van de overige blokken aan de koninginneweg. Het bouwblok kan gezien worden als een aanvulling aan het ensemble van bijzondere gebouwen (Vorstin, Prinses) dat begint te ontstaan rondom de 'kleine spoorbomen'.

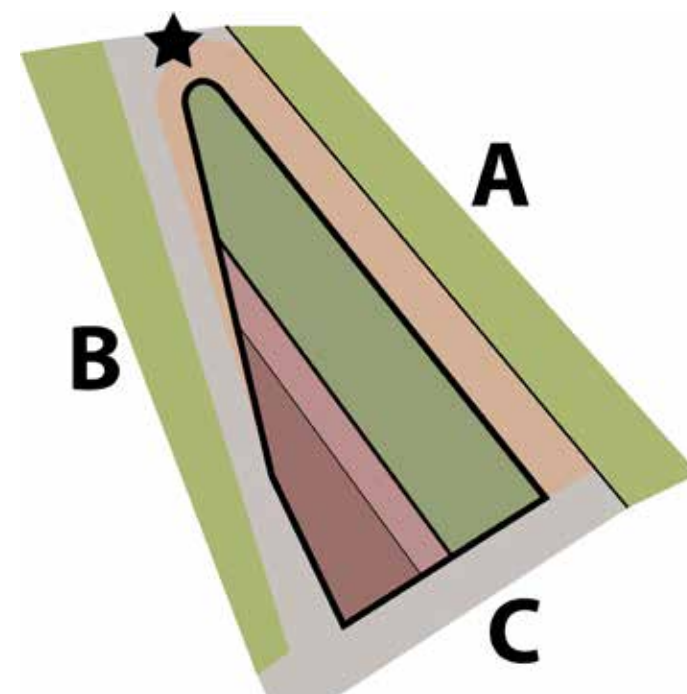
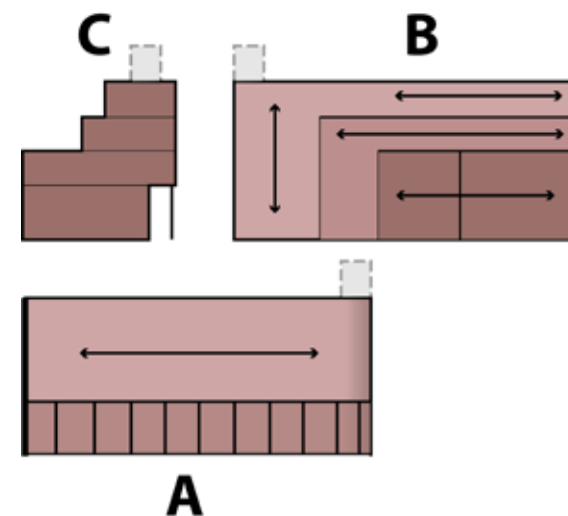
Bij de beoordeling van (ver)bouwplannen wordt in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

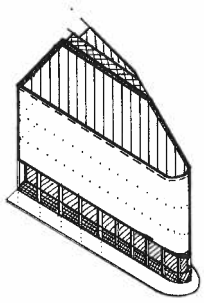
Ligging

- het gebouw is alzijdig en oriënteerd zich op koninginneweg, het spoor en op de ruimte rond kleine spoorbomen
- voorgevellijnen zijn in hoofdzaak recht, uitgezonderd de noordelijke hoek
- het gebouw heeft een verhoogde plint die direct op openbare ruimte aansluit
- verspringingen in de voorgevellijn hebben een stedenbouwkundige aanleiding

Massa

- bouwmassa is gedifferentieerd en gevarieerd
- het gebouw vormt de beeindiging van de blokken aan de koninginneweg en heeft een samenhang daarmee
- gebouwen is een hoogteaccent die bestaat uit 4 tot 6 bouwlagen waarbij met name de noordelijke hoek een oriëntatiepunt vormt
- het gebouw heeft een plat dak als beeindiging
- ontwerpaandacht voor gebouw als accent met aandacht voor verbijzonderde hoek





De prominente hoek aan de noordzijde van de bebouwing aan de Koninginneweg vormt een accent in een scherpe hoek.

Architectonische uitwerking en detaillering

- De architectonische uitwerking is expressief en sculpturaal
- detaillering zijn zorgvuldig, gevarieerd en in lijn met de bebouwing aan de koninginneweg
- ontwerpaandacht voor alle details
- wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op hoofdvolume en met behoud van de karakteristieke detaillering
- de overgang tussen privé en openbaar zorgvuldig vormgeven

t

Materiaal en kleur

- materialen en kleuren binnen het blok in samenhang
- gevels zijn in deels van oranje of bruinachtige baksteen met metselwerkpatronen en pleisterwerk als accent
- het accent mag in materiaal en kleur afwijken en meer eigenstijd zijn.
- kleuren zijn oorspronkelijk of traditioneel en terughoudend



Koninginneweg

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



Invulling van de plint wijkt af van de openbare ruimte



Individuele ruimte in de plint bij woningen: groene invulling



De laan bestaat uit uniforme bomenrijen





kenmerkende masten en armaturen van de centrumring: het is te overwegen om de ontwikkelingen in het stationsgebied het begin te laten zijn voor een nieuwe stijl voor de centrumring.



Juiste plek voor ondergrondse vuilcontainers

- De materialen zijn vooral afgestemd op de verkeersfunctie voor wat betreft het autoverkeer. De autorijbaan bestaat uit asfalt, mede om de geluidsbelasting op de omgeving te beperken. Het verhardingsmateriaal van de fietspaden en het voetgangersgebied sluit aan op de directe omgeving. Ook langs de centrumring geldt dat bijzondere plekken qua materiaal en kleur kunnen afwijken van de basis om de eigenheid van de plek te benadrukken.
- De bestemmingsfietsroute aan de oostzijde van de Koninginneweg bestaat uit hetzelfde materiaal als het voetgangersgebied, maar onderscheidt zich door een afwijkend formaat en een geleidende markering.
- Lanen zijn uniforme boomrijen die de centrumring geleiden buiten het stationsgebied. Gebruikte boomsoorten zijn bestand tegen de nabijheid van verharding en geschikt voor een standplaats in een verkeersomgeving. Geen takbreuk, vruchtval, verdraagt snoei indien nodig.
- Onderbeplanting is geschikt voor de situatie: niet te hoog in verband met verkeersveiligheid en bestand tegen strooizout. Daarnaast is de beleving en de bijdrage aan de biodiversiteit in het gebied een belangrijk aspect van de toe te passen soorten.
- De vakken tussen de nieuwe bouwblokken aan de Koninginneweg oost bestaan uit lage heesters en vaste planten met enkele bomen. Deze plantvakken zijn van betekenis op lokaal niveau (decoratie, biodiversiteit en microklimaat).
- Zoals bij gebouwen de plint of begane grond van groot belang is voor de aansluiting van het gebouw op zijn omgeving. Zo is voor de beleving van de openbare ruimte de overgang van gebouw naar openbare ruimte van net zo groot belang. Ook langs de Koninginneweg wordt zoveel mogelijk gekozen voor plinten en marges als overgangsräume tussen verschillende typen buitenruimte. In dit geval wordt er wel aangesloten op bestaande bebouwing die in sommige gevallen geen of weinig interactie aangaan met hun omgeving. Hier kan een overgangszone of marge de overgang van openbare ruimte naar gebouw verzachten. Vooral voor de grondgebonden woningen aan de westkant van de weg is een groene marge gewenst.
- Plinten (overgangsräume tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Voor zover er direct langs de centrumring zitgelegenheid is, dan wordt die gecombineerd met groen en bij voorkeur in combinatie met zitranden.
- Straatmeubilair staat buiten de looproutes, bij voorkeur in de plinten en marges van de openbare ruimte. Prullenbakken met gescheiden inzamelvakken staan op een logische plek langs routes en bij verblijfsplekken.
- Locaties van ondergrondse vuilcontainers zijn direct gekoppeld aan de woningen in het gebied op een plek waar zonder problemen gelost kan worden.
- Voor de openbare verlichting kan gebruik worden gemaakt van de kenmerkende masten en armaturen van de centrumring. De herinrichting van het stationsgebied kan echter ook aanleiding zijn om de stijl van de centrumring te herzien.
- Fietsparkeren tbv de woningen wordt inpassend opgelost.
- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.

PROCEDURE

Procedure

Het Stationsgebied van Hilversum ondergaat de komende jaren een transformatie. Kwaliteit en samenhang staan voorop in de ontwikkeling van de gebouwen en de openbare ruimte. Gemeente, bewoners, ontwikkelaars en andere stakeholders zorgen samen voor deze kwaliteit, ieder vanuit zijn of haar eigen rol. De door de gemeente aangestelde supervisor voor de gebieden aan de oost- en centrumzijde van het Station bewaakt de samenhang in de diverse ontwikkelingen.

Het Beeldkwaliteitsplan geeft richting aan de gewenste kwaliteit in het Stationsgebied. Het levert inspiratie aan de ontwerpers. Het dient als toetsingskader voor de Commissie Welstand en Monumenten en vervangt daarmee de welstandsnota in dit gebied. De plannen moeten uiteraard ook voldoen aan het vigerende bestemmingsplan.

De gebouwen in het Stationsgebied worden ontworpen door architecten, in opdracht van ontwikkelende partijen. De buitenruimte wordt ontworpen door landschapsarchitecten met inspraak van diverse stakeholders, voornamelijk in opdracht van de gemeente. Deze twee ontwerptrajecten hebben elk een eigen procedure.

Gebouwen

Stap 1 Concept en ruimtelijke visie

1a Concept

Aan de ontwikkelende partij wordt gevraagd om een concept voor de nieuwe bouwontwikkeling in relatie tot de gehele gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied. De eerste stap is een goede analyse van de plek en de rol van de nieuwe bebouwing in relatie tot haar omgeving en de wijze waarop deze extra kwaliteit aan het gebied toevoegt.

1b Ruimtelijke visie en schetsplan

Het concept wordt vertaald in een ruimtelijke visie voor de locatie. Hierbij wordt het volgende aangegeven:

- Op welke wijze er op de specifieke kenmerken van de omgeving wordt gereageerd;
- Op welke wijze invulling wordt gegeven aan de onderwerpen en uitgangspunten zoals opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan;
- Een schematisch ontwerp, waarin de massa en situering van de bebouwing op hoofdlijnen zijn geschetst en een indruk van de aansluiting op het maaiveld wordt gegeven;
- Een eerste beeld van de architectuur met een duiding van het materiaalgebruik;
- De ambities en sferen die worden voorgestaan. Referentiebeelden en/of moodboards illustreren deze ambities;

Het concept, de ruimtelijke visie en het schematisch ontwerp worden door de supervisor getoetst aan het Beeldkwaliteitsplan en de samenhang met de overige ontwikkelingen in het gebied.

Stap 2 Voorlopig Ontwerp

Indien stap 1 akkoord bevonden is door de supervisor wordt de visie doorontwikkeld naar de eerste fase van het ontwerp. Hierin is uitgewerkt:

- de hoofdropzet van het gebouw of het gebouwencluster;
- de bebouwing in een eerste ontwerpzet met uitwerkingen in plattegronden, aanzichten, materiaalgebruik en dergelijke;
- de aansluiting van het gebouw op de openbare of private buitenruimte;
- schaal 1:200.

Dit ontwerp wordt via het omgevingsloket aangemeld voor een vooronderzoek, waarbij een integrale gemeentelijke toets op het plan wordt gedaan. Bij de behandeling van een vooronderzoek zal eerst getoetst worden of het plan voldoet aan het bestemmingsplan en of de gemeente daar eventueel van af kan wijken. Bij een positief advies op het bestemmingsplan wordt de aanvraag ook getoetst door de commissie Welstand en Monumenten aan de eisen uit het Beeldkwaliteitsplan.

Stap 3 Definitief Ontwerp

Het voorlopig ontwerp wordt uitgewerkt in een definitief ontwerp, waarbij het advies vanuit het vooronderzoek waar nodig wordt verwerkt.

In dit stadium is een oordeel van belang over:

- de bebouwing is architectonisch uitgewerkt in gedetailleerde plattegronden aanzichten en doorsneden;
- de aansluiting op de omgeving is uitgewerkt in gedetailleerde tekeningen waarbij rekening is gehouden met het ontwerp voor de openbare ruimte (en andersom);
- de materialen zijn uitgewerkt in detail - schaal 1:5.

Stap 4 Aanvraag omgevingsvergunning

Het in stap 3 aangepaste plan wordt als omgevingsvergunning ingediend en voorgelegd aan de commissie Welstand en Monumenten.

Buitenruimte

Stap 1- Buitenruimte Programma van Eisen (BPvE)

Met stakeholders (organisaties en belangenvertegenwoordigers) wordt een programma van eisen voor de buitenruimte opgesteld (BPvE) per deelgebied. Dit programma van eisen voor ontwerp en beheer wordt primair opgesteld door de gemeente Hilversum en aan de raad voorgelegd als kader voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

Doorlooptijd: 3 maanden*.

definitief ontwerp (DO) inclusief beheerparagraaf, kostenraming, uitvoeringsplanning en eventuele kredietaanvraag. Dit wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. De afwegingen uit de stappen 1, 2 en 3 worden inzichtelijk gemaakt.

Doorlooptijd: 3 maanden*.

* De genoemde doorlooptijden zijn richtlijnen. Per ontwerp zal een planning van de verwachte doorlooptijd worden opgenomen bij het BPvE.

Stap 2- Schetsontwerp (SO)

De landschapsarchitect van de gemeente Hilversum vertaalt het programma van eisen in een schetsontwerp (SO) en betreft de bewoners van Hilversum. Bij het schetsontwerp worden de ontwerpoverwegingen, belangenafweging en gemaakte keuzes duidelijk gemaakt. Het schetsontwerp wordt door de supervisor beoordeeld aan de hand van de onderwerpen uit het Beeldkwaliteitsplan en getoetst aan het BPvE.

Doorlooptijd: 3 maanden*.

De rol van de supervisor is om ten alle tijden de integrale kwaliteit van de voorgestelde plannen voor zowel gebouwen als buitenruimte in de gaten te houden.

Stap 3 Voorlopig ontwerp (VO)

Het schetsontwerp wordt uitgewerkt in een voorlopig ontwerp (VO) waarin de materialisering, indeling, beplanting etc. een exacte plek krijgt. Een beheerparagraaf en voorlopige kostenraming is hiervan integraal onderdeel. Het voorlopig ontwerp wordt voorgelegd aan alle reeds betrokken stakeholders, waarbij de vraag is in hoeverre het VO voldoet aan dat wat is opgehaald in de stappen 1 en 2.

Doorlooptijd: 4 maanden*.

Stap 4 Definitief Ontwerp (DO)

Het voorlopig ontwerp wordt (eventueel na verwerking van de opmerkingen uit stap 3) uitgewerkt in een