

Gemeente Hilversum
t.a.v. College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Utrecht 19 december 2019

Betreft: Het voorontwerp-bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' met de bijbehorende bijlagen en het voorontwerp-beeldkwaliteitsplan

Geachte heer, mevrouw,

Middels dit schrijven reageren wij op het voorontwerp-bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' met de bijbehorende bijlagen en het voorontwerp-beeldkwaliteitsplan. Het voorontwerp voorziet in een actueel planologische regeling die voorwaarden schept voor de gewenste ruimtelijke (her)ontwikkeling van het plangebied. Ons station Hilversum en de bijbehorende voorzieningen zijn het 'hart' van het plangebied. De stukken zijn door ons doorgenomen en wij willen onze zes belangrijkste bevindingen met u delen.

1. In oktober 2019 is een gezamenlijke werkgroep Integrale Stations Agenda (ISA) Hilversum gestart met vertegenwoordig vanuit Gemeente, ProRail, BSM en NS Stations. Uitkomsten van deze studie levert de werkgroep op aan het Bestuurlijk Overleg Hilversum in 2020 februari. Na besluitvorming over de resultaten en aanbevelingen van de werkgroep verzoeken wij u deze integraal te verwerken in het stedenbouwkundig plan 'Stationsgebied 2020' en uitwerking van het voorkeursalternatief fietsparkeren o.l.v. ProRail.
2. Voor onze reizigers zijn goede ketenvoorzieningen essentieel. In de stukken zijn de voorzieningen voor K&R, scooters/brommers, Zone-taxi nog onvoldoende uitgewerkt. Voor goede voorzieningen gaat het om meer dan de locatie, onder andere: de afstand tot het station, zichtlijnen en omgeving zijn bepalend voor de ervaring van de gebruikers. Wij streven naar intuïtieve wayfinding in stationsomgevingen waarbij bewegwijzering ondersteuning biedt.
3. Voor het functioneren van het station en de functies in het stationsgebouw zijn goede voorzieningen voor logistiek waaronder laden- en lossen, en vuilafvoer noodzakelijk. Daarbij zijn voldoende parkeerplekken voor storingsmonteurs in de directe omgeving van het stationsgebouw voorwaardelijk voor het functioneren van liften en roltrappen in het station. In de stukken zijn deze voorzieningen nog onvoldoende uitgewerkt voor het station en stationsomgeving. Dergelijke voorzieningen zijn ook noodzakelijk voor de overige functies in het gebouw en de kantoren.
4. In het stedenbouwkundig plan zijn afbeeldingen opgenomen van een prominent Oosterspoorplein met dezelfde weergave als het plangebied aan Centrumzijde, echter voor deze locatie is nog geen stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast is de tekst van het stedenbouwkundig plan (pagina 19) opgenomen: *'Het Oosterspoorplein wordt een plein voor Oost. In samenspraak met de bewoners wordt een nieuw ontwerp gemaakt.'* Het Oosterspoorplein is eigendom van NS Vastgoed en NS Vastgoed is niet betrokken en wordt niet benoemd als partij. De reizigerstunnel en interwijk-tunnel onder de sporen en het stationsgebouw en een perceel aan de rand van het Oosterspoorplein is in eigendom van Rail Infratrust (ProRail).

5. Voor de realisatie van de huidige reizigerspassage en de interwijk tunnel zijn afspraken tussen de partijen Gemeente-ProRail-NS in overeenkomsten vastgelegd. In het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan worden uitspraken gedaan over onderdelen die opgenomen zijn in de overeenkomsten. Zoals over constructies en uitstraling van en naar de interwijkverbinding en stalling. Punten waarbij wij bij de uitwerking nader betrokken willen worden. Net als bij het onderwerp waterberging. Bij forse regenbuien is er wateroverlast in de reizigerspassage en de interwijk tunnel.
6. Functies-levendigheid waar onder de invulling plinten op/aan het stationsplein. Wij hebben grote zorgen over het plintprogramma omdat deze functies grotendeels open zijn tijdens kantooruren (8.30-17.30) en alleen op werkdagen. Dit leidt tot een lagere sociale veiligheid in het stationsgebied buiten kantooruren. Het station is in functie vanaf 04.45 uur tot 02.00 uur. De afstand tussen het station en het centrum is klein, dat is een plus voor reizigers en bezoekers van Hilversum. Het centrum heeft winkel- en (lang) verblijffuncties, terwijl het station een bestemming is met zeer kort verblijf. Voorbeelden zijn andere steden zoals bijvoorbeeld Amersfoort waar levendige plintfuncties op de route tussen het station en het centrum moeilijk zijn in te vullen. Retail, niet stations gerelateerd, is in stationsgebieden zeer lastig en heeft een kannibalisatie risico voor de binnenstad. Zet juist in op wonen, naast woon-werk, in de plinten van de nabijgelegen twee blokken met wonen op de verdiepingen. Met op de route richting het centrum enkele functies zoals de VVV en een horecavoorziening die overdag open is.

In het voortraject van het stedenbouwkundig plan zijn wij helaas incidenteel en niet structureel betrokken geweest. In de werkgroep ISA zijn wij wel vertegenwoordigd. Gezien de opgave voor zowel station als stationsgebied is het essentieel om nauw samen te werken en onze expertise van ruim 400 stations te delen voor de opgave Stationsgebied Hilversum. Wij bieden onze expertise aan en verwachten dat we daarbij als volwaardige partij worden betrokken.

Met vriendelijke groet,

ProRail
Marije Wijga
marije.wijga@prorail.nl

NS Stations
Robert Yallop
robert.yallop@nsstations.nl