

STATIONSGBIED HILVERSUM DE GROENE LOPER NAAR DE MEDIASTAD

Beeldkwaliteitsplan - 02.2020





INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	p. 04
2. DE IDENTITEIT VAN HILVERSUM	p. 08
3. STEDENBOUWKUNDIG PLAN STATIONSGBIED	p. 14
4. BEELDKWALITEITSCRITERIA GEBOUWEN - ALGEMEEN	p. 18
4.1 Rooilijn	
4.2 Hoekoplossing	
4.3 Levendige plinten	
4.4 Gevelcompositie	
4.5 Gevel beëindiging en kapvorm	
4.6 Materiaal en kleur	
4.7 Architectonische toevoegingen	
5. BEELDKWALITEITSCRITERIA GEBOUWEN – DEELGEBIEDSPECIFIEK	p. 43
5.1 Stationsblok Noord	
5.2 Stationsblok Zuid	
5.3 Koninginneweg	
6. BEELDKWALITEITSCRITERIA OPENBARE RUIMTE	p. 40
6.1 Groen	
6.2 Materiaal en kleur	
6.3 Straatmeubilair	
6.4 Hoogteverschillen	
6.5 Duurzaamheid	
6.6 Klimaatadaptatie	
6.7 Toegankelijkheid	
6.8 Media	
6.9 Initiatieven	
7. VERVOLGPROCES	p. 60



INLEIDING

Dit beeldkwaliteitsplan vormt samen met het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan de drie kaders voor ontwikkeling in het stationsgebied van Hilversum. In het stedenbouwkundig plan zijn de ambities, het ruimtelijk concept en de beoogde sfeer vastgelegd. Vervolgens zijn in het bestemmingsplan de bouwcontouren, functies en bouwhoogtes ook planologisch en juridisch vastgelegd. Ten slotte vormt dit beeldkwaliteitsplan het toetsingskader voor de supervisor Stationsgebied en de Commissie Welstand en Monumenten. Daarbij is dit beeldkwaliteitsplan een richtinggevend inspiratiedocument voor de architect.

1.1 Doel beeldkwaliteitsplan

In mei 2019 heeft de gemeenteraad van Hilversum het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vastgesteld. Dit opgestelde stedenbouwkundig plan voorziet in een grote hoeveelheid nieuwe bebouwing in het stationsgebied. Het is belangrijk dat deze nieuwe bebouwing goed aansluit op het bestaande centrum van Hilversum, maar ook op de wijken aan de overzijde van het spoor. Daarom is specifiek voor het stationsgebied van Hilversum dit beeldkwaliteitsplan opgesteld.

Dit beeldkwaliteitsplan is bedoeld als het toetsingskader voor de supervisor Stationsgebied en de Commissie Welstand en Monumenten; en is dit plan een richtinggevend inspiratiedocument voor de architect.

Het beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied is een instrument om de stedenbouwkundige, de architect of de landschapsarchitect in woord en beeld in de uitwerking van het bouwplan met de daarbij behorende openbare ruimte een richting mee te geven over de gewenste verschijningsvorm. Dit beeldkwaliteitsplan geeft met de juiste woorden en beelden de gewenste sfeer van een stedenbouwkundige bebouwing aan, zonder zelf al een ontwerp te zijn. Om dit beeldkwaliteitsplan langdurig te kunnen accepteren als toetsingsinstrument wordt die gewenste sfeer in het plangebied gemotiveerd op basis van ruimtelijke karakteristieken, die de identiteit ervan bepalen.

1.2 Relatie Welstandsnota

Bij de beoordeling van bouwplannen voor het stationsgebied in de Welstandscommissie zal na vaststelling dit beeldkwaliteitsplan als toetsingskader dienen.

Voor het gebied geldt nu nog de 'Herziene Welstandsnota 2014'. Voor het centrum is in 2017 een nieuwe gebiedsbeschrijving met gebiedscriteria vastgesteld. Het plangebied is daarin onderdeel van het deelgebied 'ostrand'

waarin de uitgangspunten zijn toegespitst op de bestaande bebouwing.

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. Voor nieuwbouwplannen in het stationsgebied gelden de criteria voor gebouwen uit voorliggend beeldkwaliteitsplan.

De toetsing van (kleinschalige) aanpassingen aan bestaande gebouwen en gerealiseerde nieuwbouw vindt plaats aan de hand van de objectgerichte criteria uit de welstandsnota.

Net als bij de Welstandsnota geldt voor dit beeldkwaliteitsplan dat afgeweken kan worden van gestelde criteria, wanneer aangetoond kan worden dat de voorgestelde oplossing een kwalitatief hogere beeldkwaliteit oplevert. In dergelijke gevallen kan worden teruggegrepen op de algemene welstandscriteria zoals die ook in de welstandsnota (hst 3 en bijlage 2) zijn benoemd. De welstandscommissie kan burgemeester en wethouders in zo'n geval gemotiveerd en schriftelijk adviseren af te wijken van de criteria uit dit beeldkwaliteitsplan.

Voor zaken die niet specifiek benoemd zijn in dit beeldkwaliteitsplan geldt de algemene regel dat de oplossing moet passen binnen de betreffende context.

In dit beeldkwaliteitsplan zijn geen richtlijnen opgenomen voor bestaande monumenten. Hiervoor gelden de 'Herziene Welstandsnota 2014' en de monumentenbeschrijving.

1.3 Relatie Bestemmingsplan

Het beeldkwaliteitsplan bevat criteria voor de ruimtelijke en architectonische uitwerking van de gebouwen en deelplannen. Bouwhoogten, bebouwingscontouren, functies en gebruik van gebouwen worden bepaald in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft weliswaar eindbestemmingen, oppervlakten en hoogten aan in regels en de verbeelding, maar is vanwege de vereiste flexibiliteit niet heel

gedetailleerd. Op deze manier kan flexibel op ontwikkelingen ingespeeld worden, waardoor de bebouwingscontouren nog niet definitief bepaald zijn. Een minder gedetailleerd kaartbeeld in het uitwerkingsplan betekent ook dat dit beeldkwaliteitsplan een nadrukkelijke rol heeft in het nader reguleren van de bebouwing. Het bestemmingsplan geeft weliswaar de uiterste marges voor bebouwingshoogte, -oppervlakte en dergelijke, maar het is zeer wel mogelijk dat deze marges niet overal volledig benut kunnen worden, omdat de welstandscriteria een bepaalde situering voorschrijven.

1.4 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. De supervisor bewaakt de samenhang tussen de inrichting van de openbare en de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing. Het beeldkwaliteitsplan biedt ook richtlijnen voor het toekomstig beheer van de openbare ruimte van het stationsgebied.

1.5 Participatie

Het voorliggende concept beeldkwaliteitsplan ligt nu voor de tweede ronde ter inzage. De opmerkingen uit de eerste ronde zijn zo veel mogelijk verwerkt of beantwoord. Dit heeft, naast inhoudelijke aanpassingen o.a. geleid tot een nieuwe indeling en een opmaak die aansluit bij De tweede ter inzage legging is de laatste mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Daarna wordt het beeldkwaliteitsplan gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld.

Voorafgaand aan het opstellen van het conceptbeeldkwaliteitsplan is aan bewoners gevraagd om foto's in te sturen met voorbeelden van gebouwen en openbare ruimtes die zij mooi en passend zouden vinden voor het

stationsgebied. Daarnaast zijn avonden georganiseerd waarbij omwonenden en belanghebbenden hun wensen ten aanzien van vormgeving konden uiten. Uit deze participatie blijkt een grote waardering voor diversiteit in architectuur, een relatief kleine korrelmaat, en rijk gedetailleerde hoeken en geveltoevoegingen.

Voor de openbare ruimte hebben participanten 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.

1.6 Leeswijzer

Een allesbeheersende vraag bij de ruimtelijke ontwikkeling van Hilversum is: hoe kan Hilversum zijn identiteit bevestigen behouden en ontwikkelen. Hiervoor beschrijft hoofdstuk 2, de identiteit van Hilversum, om vervolgens in de volgende hoofdstukken criteria te formuleren voor de ontwikkeling van het nieuwe stationsgebied van Hilversum.

In hoofdstuk 3 is een samenvatting van het stedenbouwkundig plan opgenomen. Hoofdstuk 4 beschrijft de algemene principes en criteria voor de beeldkwaliteit van de openbare ruimte.

Hoofdstuk 5 beschrijft de algemene principes en criteria voor de beeldkwaliteit van de bebouwing. Hoofdstuk 6 beschrijft - in aanvulling op hoofdstuk 4 en 5 - de specifieke principes en criteria voor de beeldkwaliteit van specifieke plekken in het stationsgebied.

1.7 Vaststelling

Dit beeldkwaliteitsplan wordt na ter inzagelegging, bespreking in Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit en bespreking in Commissie Welstand en Monumenten, omstreeks medio 2020 gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld door de Gemeenteraad van Hilversum.

2



DE IDENTITEIT VAN HILVERSUM

Hilversum wordt gekenmerkt door kwalitatief hoogstaande architectuur en stedenbouw, heeft veel beschermde gezichten en meer dan duizend monumenten, met name uit de periode 1850-1940. Hilversum is zowel een dorp als een stad en ligt omsloten door natuurgebieden. Deze ruimtelijke karakteristiek wordt als kwaliteit gekoesterd en is uitgangspunt voor verdere ontwikkeling, waarin duurzaamheid en verdichting een grote rol spelen.



2.1 Ontstaan vanuit de landschappelijke logistiek

Essentieel is dat de grondslag van Hilversum als nederzetting niet vanuit een stedelijk kruispunt is ontstaan (Markt-Herberg-Kerk-Bestuur) maar vanuit de landschappelijke logistiek van de schapenhouderij met een Brink en een padenstructuur voor het vee in een heidegebied met ontginningsstructuren. Deze observatie maakt nog steeds deel uit van de identiteit van Hilversum. De ligging van Hilversum in het groen is een kernwaarde. Het is een uit een dorps cultuur gegroeide stad die omringd wordt door een karakteristiek landschap dat bijzonder is vanwege zijn geologische ontstaanswijze met de aardkundig gevormde stuwwallen. Wanneer sprake is van de typische identiteit van Hilversum moet rekening worden gehouden met het behoud en versterking van de unieke cultuurhistorische en natuurlijke gebiedskwaliteiten. Ook onder het bestaand bebouwd gebied loopt het zogenaamde 'landschaps-DNA' door, van waaruit logische en gewenste ruimtelijke maatregelen kunnen worden beredeneerd.

Het gegroeide Hilversum is te herkennen aan de brinkenstructuur, dat vooral in het westen van het centrum (omgeving Kerkbrink) nog bepalend is. 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.

2.2 Bereikbaarheid als historische opgave

De bereikbaarheid van dit gebied is op te vatten als een historische opgave omdat deze niet als stedelijk centrum is opgezet maar zijn grondslag vindt in de schapenhouderij met haar eigen logistiek. Later is daar de doorsnijding van het spoor en de uitgroei van het stedelijk gebied bijgekomen waardoor het vraagstuk van de bereikbaarheid vanouds zeer gecompliceerd is. Bij de voorgenomen verbetering van de bereikbaarheid blijft dat een belangrijk aandachtspunt.

De aanleg van de centrumsring in de vorm van de Schapenkamp is een litteken van de snelgroeiende stad Hilversum. Met de uitvoering van het stedenbouwkundig ontwerp voor het stationsgebied wordt de oorspronkelijke relatie tussen centrum en station in ere hersteld. Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied gaat uit van de structuur die herkenbaar is 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.

2.3 Gegroeide en groeiende kern

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. In het centrum bevinden stad en dorp zich naast elkaar, groot en klein, oud en modern, intiem en robuust.

2.4 Variatie in architectuurstijlen en sferen

Het centrum van Hilversum is op te vatten als een staalkaart van de rijke bebouwing van de omliggende wijken van villadorp, tuinstad en mediastad. Bebouwing in het centrum heeft een individueel karakter en er worden vele stijlkenmerken toegepast die het centrum een aangename sfeer geven. Het centrum van Hilversum wordt gekenmerkt door een grote variatie aan gebouwen en schalen, vaak zelfs binnen bouwblokken. Veel gebouwen hebben een kleine korrelgrootte. 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.



2.5 Opgave van efficiënt ruimtegebruik

De opgave van efficiënt ruimtegebruik heeft alles te maken met de beperkingen die de natuurlijke omgeving de ruimtelijke ontwikkeling van Hilversum oplegt. De relatie tussen stedelijke bebouwing en het omringend natuurlijk buitengebied vraagt voortdurend om samenhang en balans. De opgave bestaat dan ook uit intensivering, concentratie, transformatie en functionele differentiatie binnen bestaand bebouwd gebied. De woonkwaliteit en de regionale centrumfunctie zijn daarbij uitgangspunt.

2.6 Hilversum mediastad

Hilversum is mediastad van Nederland. Hilversum wil ook in de toekomst een aantrekkelijke vestigingsplaats blijven voor gevestigde multimediabedrijven en nieuwe startups. Daarom is de keuze gemaakt om ook in het stationsgebied ruimte te bieden voor ondernemen. In functionele zin gaat de opgave in het stationsgebied dus verder dan alleen uitbreiding van de woningvoorraad. Nadrukkelijk wordt gekozen voor een 'stedelijke mix van functies', met voldoende ruimte voor kennis en creativiteit vanuit de creatieve industrie.

2.7 Typisch Hilversum in het stationsgebied

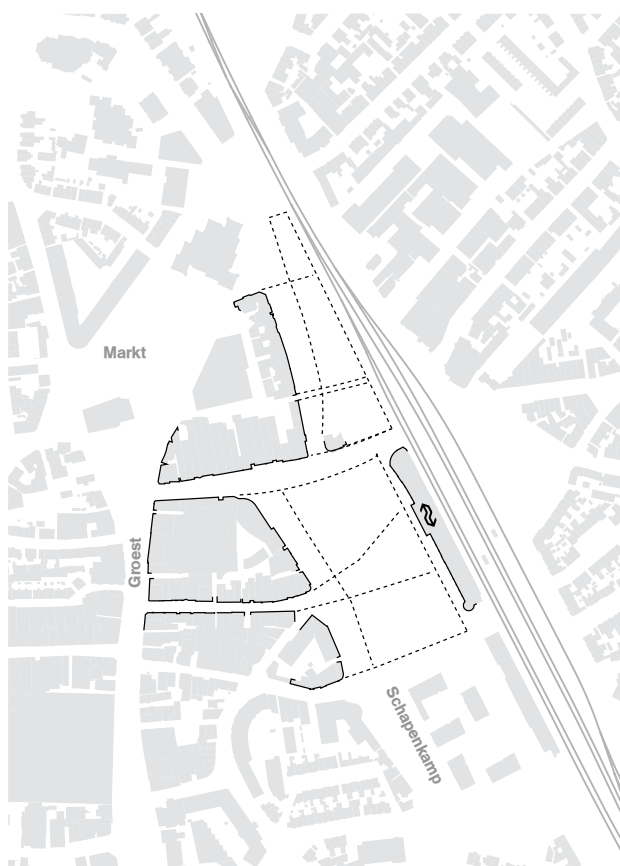
Het stationsgebied is voor de reiziger het visitekaartje van Hilversum. Het accent ligt op het thema mediastad en stad van moderne architectuur met een beheerste schaal en maat. Een ander geëigend accent is het landschappelijk straatbeloop met laanbeplanting. In het stedelijk weefsel worden 'nieuwe intieme brinken' gevormd. Dit alles roept een direct herkenbaar sfeerbeeld op van 'typisch Hilversum'.

3

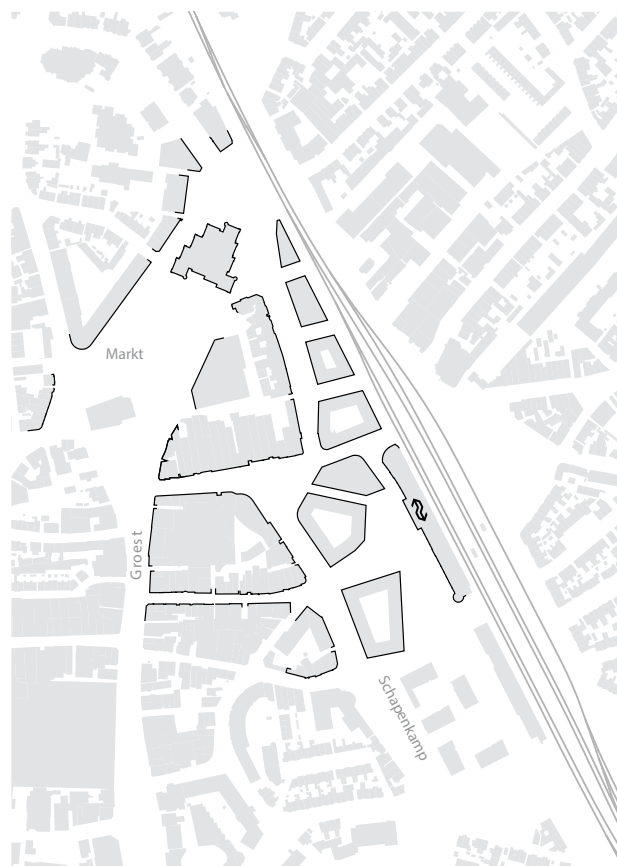


STEDENBOUWKUNDIG PLAN STATIONSGBIED

In april 2019 heeft de gemeenteraad van Hilversum het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vastgesteld. Dit plan verbindt de historische binnenstad weer met het treinstation en brengt leven in het omliggende gebied. Het ontwerp speelt in op de bijzondere kenmerken van Hilversum: de menselijke maat, de groene ruimte, levendige straten, de ruim bemeten voetgangersgebieden en het netwerk van openbare pleinen en kleine steegjes.



Bestaande lijnen volgen



Aansluiten bij de maat van het centrum

In de loop van de vorige eeuw werd het station van Hilversum losgekoppeld van de binnenstad door ontwikkelingen die het gebied blokkeerden. De aanleg van de Schapenkamp, een drukke verkeersader door het centrum, zorgde voor een fysieke grens door de stad die deze scheiding nog sterker maakte. Het nieuwe plan breidt de kwaliteiten van het historische centrum uit tot aan het station en integreert het stationsgebied en het oostelijke deel van Hilversum weer met de binnenstad. De openbare ruimte wordt hierdoor logisch gereorganiseerd, routes worden opnieuw verbonden en er worden nieuwe structuren gemaakt die punten met elkaar verbinden. Dit maakt de binnenkomst in het Hilversumse centrum duidelijker en aantrekkelijker en geeft bezoekers het gevoel op een bijzondere plek aan te komen.

Aankomen in het centrum

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. De bestaande bebouwing in het centrum bevat architectonische kenmerken die ook voor de nieuwe bebouwing in de stationsomgeving als inspiratie kunnen dienen. 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 bestaande stationsgebouw. Een basis voor een harmonieuze inpassing van nieuwe bebouwing kan worden bereikt door op een aantal punten aansluiting te zoeken op de maat en schaal van de bestaande bebouwing. Derhalve wordt elk bouwvolume opgebouwd uit meerdere bouwdelen met een eigen karakter.

Levendig en groen voorplein

Het nieuwe Stationsplein biedt bezoekers en bewoners een warm welkom. Het is ontworpen als een levendig en groen voorplein, met terrassen, een arcade, zitmogelijkheden, twee grote multifunctionele gebouwen en een podium voor media gerelateerde evenementen, in de geest van de radio- en televisietraditie van de stad. Een nieuw, ruim busstation organiseert op een logische manier het bus- en taxivervoer aan de zijkant van het station. De vernieuwde tunnel biedt een bredere ingang, een meer geleidelijke helling en beplante randen en wordt daardoor nog voetgangers- en fietsvriendelijker. Door de opwaardering van de tunnel ontstaat een betere toegang naar beide kanten van de stad. Het stadscentrum wordt als het ware naar het oosten uitgebreid.

Groene Lopers

In het noorden wordt de Koninginneweg van een smalle straat in een groene boulevard getransformeerd. Het huidige samenraapsel van huizen wordt vervangen door vier aantrekkelijke woonblokken die naar het spoor een open en coherent gezicht tonen. De Stationsstraat en de Leeuwenstraat worden de 'groene lopers' die de binnenstad vooral voor voetgangers en fietsers intuïtiever toegankelijk maken. Voor een betere bereikbaarheid voor auto's wordt het stationsgebied duidelijker verbonden met de binnenring. Het gebied krijgt nieuwe energie door de komst van nieuwe openbare functies, levendige openbare ruimte, sociale ruimtes op de begane grond van de multifunctionele gebouwen en werkplekken voor professionals in de media en creatieve sector. Een duurzaamheidsstrategie maakt het plan toekomstbestendig, onder meer door de toevoeging van energie neutrale structuren, slim watermanagement, gedeelde mobiliteit en het tegengaan van hittestress.

Met deze transformatie kondigt Hilversum een nieuw tijdperk aan waarin het stationsgebied een prominent onderdeel vormt van de identiteit van de stad.

4



BEELDKWALITEITSCRITERIA GEBOUWEN - ALGEMEEN

Dit hoofdstuk beschrijft de condities van de nieuwe architectuur in het stationsgebied. Kenmerkend aan de nieuwe architectuur in het stationsgebied zijn: schoonheid, conceptuele eenvoud, echtheid, passende maat en schaal, samenhang op pand-, gebouw- en gebiedsniveau. Doel is locatie specifieke architectuur, passend bij de identiteit van het heidedorp Hilversum.

De algemene beeldkwaliteitscriteria voor de gebouwen gaan in op de volgende onderwerpen: rooilijn, hoekoplossing, levendige plinten, gevelcompositie, gevel beëindiging en kapvorm; materiaal en kleur; en tenslotte architectonische toevoegingen. Het stationsplein en de Koninginneweg hebben een andere context, wat maakt dat ook de beeldkwaliteitscriteria voor deze gebieden van elkaar verschillen. De deelgebied-specifieke criteria zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

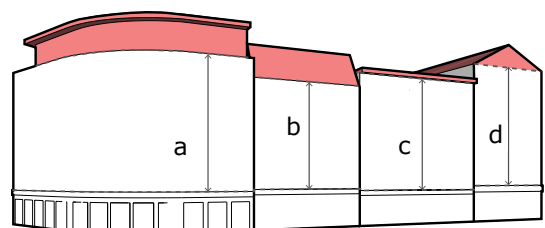
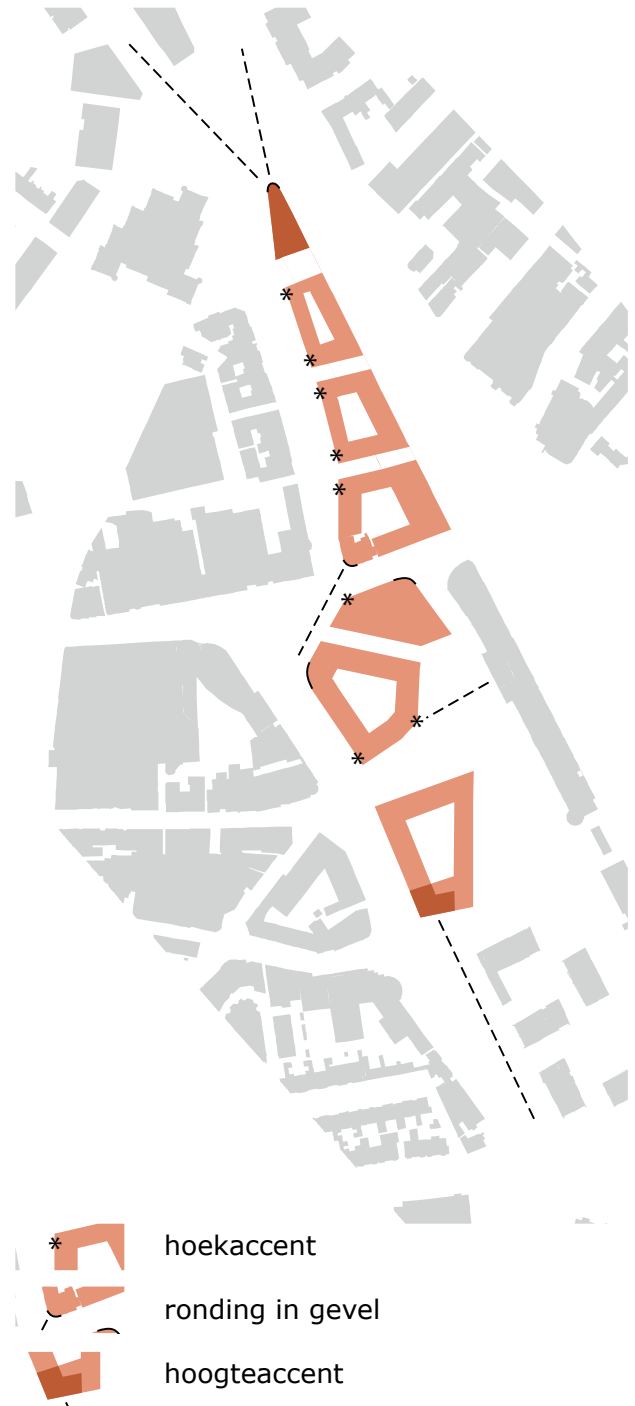
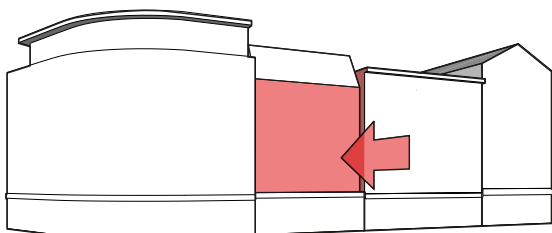
De algemene beeldkwaliteitscriteria voor de gebouwen gaan in op de volgende onderwerpen: Rooilijn, Hoekoplossing, Levendige plinten, Gevelcompositie, Gevel beëindiging en kapvorm, Materiaal en kleur, Architectonische toevoegingen

4.1 ROOILIJN

Kenmerkend aan het centrum van Hilversum is dat bij elke transformatie de rooilijnen van nieuwe gebouwen het oude stratenpatroon van het dorp bleven volgen. Dit leidde in het centrum tot de gebogen en/of geknikte gevelwanden met bewust gekozen sprongen in de gevelrooilijn. Dit principe versterkt niet alleen de ruimtelijke structuur van het dorp, maar ook de individuele presentatie van de panden.

Ten aanzien van de rooilijnen van de nieuwbouw gelden de volgende criteria:

- Licht verspringende en gebogen rooilijnen vormen de openbare ruimte en dragen bij aan de informele uitstraling en individuele herkenbaarheid van de bebouwing rond het stationsplein.
- Een van de hoofddambities van de ontwikkeling van het stationsgebied is het aanhelen van dit stratenpatroon van het centrum tot aan het stationsgebouw. De verschillende nieuwe bouwblokken in het stationsgebied staan niet in de ruimte maar vormen gezamenlijk de open ruimte.
- 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.
- Verspringende rooilijnen met stoepzones of tuinen worden toegepast om bij wonen in de plint een geleidelijke overgang van privé naar publiek te realiseren.

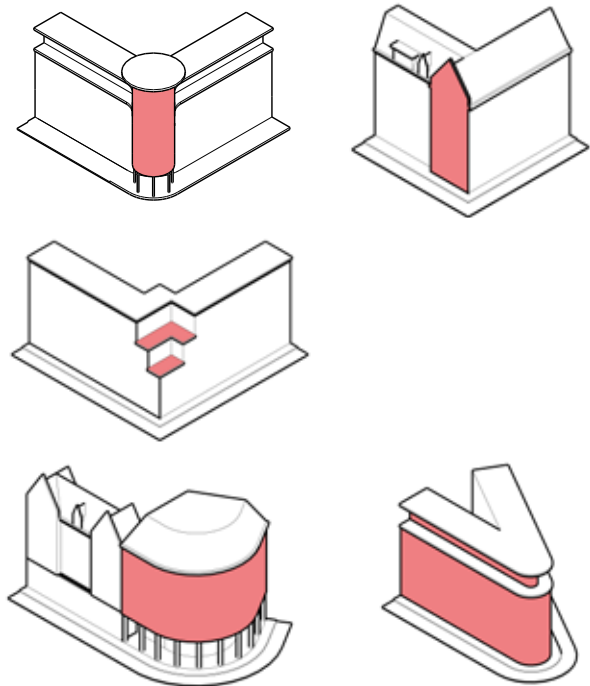


4.2 HOEKOPLOSSING

Kenmerkend aan het centrum van Hilversum zijn de hoekaccenten in vele vormen. 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. De extra aandacht die architecten hebben weten te geven aan hoeken bij straten en pleinen geven de openbare ruimte een herkenbaar beeld, waarbij de geaccentueerde hoeken voor een betere orientatie zorgen.

Ten aanzien van de hoekoplossingen van de nieuwbouw gelden de volgende criteria:

- Nieuwe gebouwen in het stationsgebied worden 'om de hoek' ontworpen. Dat wil zeggen dat in alle gevallen de hoek van het bouwblok nadrukkelijk wordt vormgegeven. Dit kan in de vorm van een hoekaccent, een afgeronde hoek, extra hoogte, ornamenten zoals torentjes of sculpturale verspringen in de gevel.
- Zowel het bouwblok ter hoogte van de Schoolstraat (noordzijde), als het bouwblok ter hoogte van de Spoorstraat (zuidzijde) krijgen vanwege hun prominente plek in het straatbeeld een verbijzonderd hoekaccent in de vorm van een hoogteaccent.



Inspiratiebeelden voor de Hilversumse hoekoplossing.

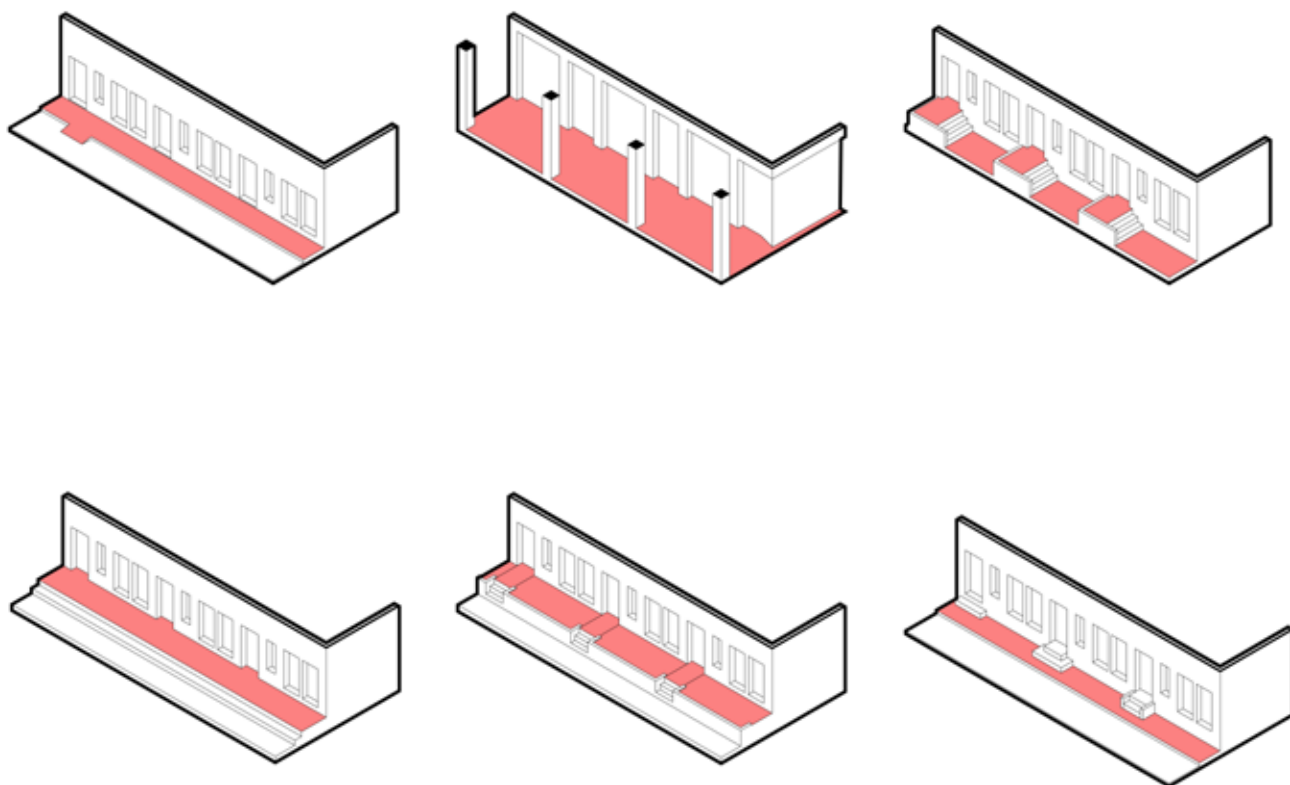
4.3 LEVENDIGE PLINTEN

Ten aanzien van de plinten van de nieuwbouw gelden de volgende criteria:

- Plinten gaan altijd een interactie aan met de openbare ruimte en hebben overwegend een extra verdiepingshoogte van circa vier meter.
- Plinten worden op de tweede bouwlaag doorgetrokken bij een publieke functie zoals een hotellobby, entresol en/of entree appartementengebouw.
- Maximaal 20% van de gevellengte van elk bouwblok mag bestaan uit een dichte plint.
- Om de individuele herkenbaarheid van de bebouwing rond het station te garanderen lopen plinten niet door over meerdere panden en hebben ze een visuele relatie met de bovenliggende verdiepingen.
- Daarnaast mogen luifels en gevelreclame het beeld niet domineren. Luifels en gevelreclame zijn ondergeschikt aan het pand en worden per pand individueel toegepast (geen doorlopende reclame-uitingen).
- Bij woningen op begane grond vindt de overgang tussen openbaar en privé in stappen plaats. Met terug liggende entrees, groen ingerichte stoepzones en/of tuinen ontstaat een geleidelijke en groene overgang tussen private bebouwing en publiek maaiveld.
- Woningen op de begane grond hebben een individuele entree aan de openbare ruimte en om de privacy te borgen zijn ze hoger gelegen dan het maaiveld. Rond de hoven en binnentuinen zijn private zones direct gekoppeld aan het collectieve gebied.
- Plinten zijn ook herkenbaar in de inrichting van de openbare ruimte en worden in een afwijkend bestratingsmateriaal of -patroon uitgevoerd en bieden ruimte voor groen, verblijf, terrassen en utilitair meubilair, zoals nutskasten.



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

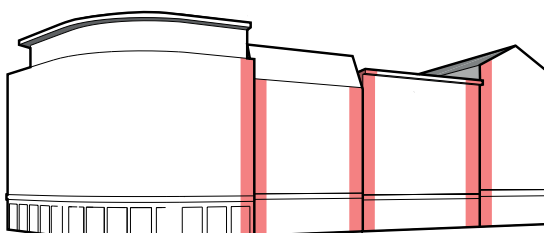
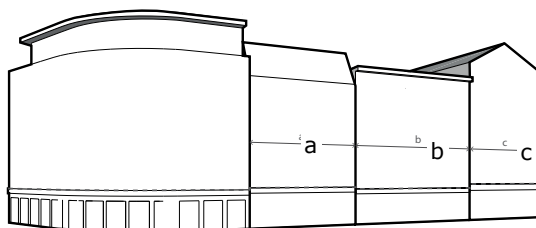
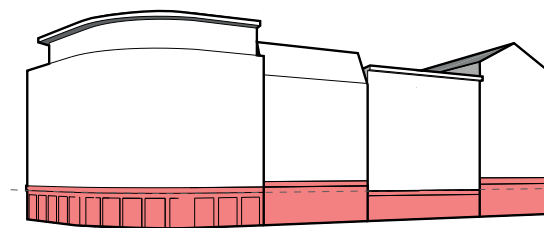


Inspiratiebeelden voor levendige plinten tussen het gebouw en de openbare ruimte.

4.4 GEVELCOMPOSITIE

Ten aanzien van de gevelcompositie van de nieuwbouw gelden de volgende criteria:

- De bebouwing rond het Stationsplein krijgt een voornaam uiterlijk. Ze heeft een sterk verticale geleding met gevelopeningen die hoger zijn dan ze breed zijn, herkenbare verticale geveldelen, dwarskappen en toepassing van penanten.
- De gebouwdelen zijn individueel herkenbaar en staan stevig op de grond; bijvoorbeeld door het gebruik van lage borstwering.
- De nieuwbouw aan de Koninginneweg wordt gekenmerkt door een horizontale geleding, zodat het aansluit op het bestaande deel van de Koninginneweg.
- Kopgevels die in het zicht gelegen zijn worden vormgegeven als voorgevel en hebben een uitnodigend karakter.



Kaartbeeld is indicatief.



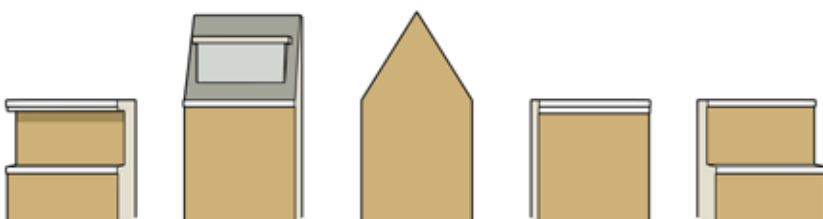
Inspiratiebeelden voor gevelcompositie.

4.5 GEVEL BEËINDIGING EN KAPVORM

Kenmerkend aan het centrum van Hilversum is het afwisselende beeld van verschillende kapvormen en platte daken. In het centrum van Hilversum wordt de gevel nadrukkelijk beëindigd, ook bij een plat dak.

Ten aanzien van gevel beëindiging en kapvorm van de nieuwbouw gelden de volgende criteria:

- Door het gebruik van wisselende bouwhoogtes en het toepassen van verschillende kapvormen wordt het individuele karakter van afzonderlijke bouwdelen versterkt.
- De diversiteit in architectuur wordt in grote mate bepaald door wisselende kaprichtingen, insnijdingen in de kap of juist toevoegingen als dakkapellen.
- Ook in het stationsgebied wordt gewerkt met een diversiteit aan gevel beëindigingen en kapvormen welke bijdragen aan de individuele herkenbaarheid van de afzonderlijke bouwdelen.
- De nieuwbouw aan de Koninginneweg sluit wat betreft dakvorm aan op de bestaande bebouwing aan de overzijde van de straat.
- Kapvormen zijn duidelijk herkenbaar. Dakvlakken en randen moeten zichtbaar zijn en de hoeveelheid doorsnijdingen of toevoegingen is aan een maximum gebonden. Een kap heeft pas het gewenste effect als deze vanaf straatniveau zichtbaar is.
- Er dient terughoudend omgegaan te worden met insnijdingen voor dakkapellen, balkons of dakterrassen. Eventuele toevoegingen zijn ondergeschikt aan het hoofdvolume.
- Overstekken, daklijsten of terugspringende gevels zijn gebruikelijk; in het stationsgebied zijn daar eigentijdse varianten op mogelijk.



Inspiratiebeelden voor gevel beëindiging en kapvorm.



Inspiratiebeelden voor gevel beëindiging en kapvorm.

4.6 MATERIAAL EN KLEUR

Ten aanzien van materiaal en kleur van de nieuwbouw gelden de volgende criteria:

- Kenmerkend aan het centrum van Hilversum is de diversiteit in kleurstelling en materialisatie.
- Rond het stationsplein wordt voornamelijk gewerkt met natuurlijke en warme kleuren en solide en steenachtige materialen waarbij baksteen uitgangspunt is.
- Om plekken te accentueren kunnen panden worden uitgevoerd in lichte kleuren of afwijkende materialen zoals hout en groene gevels
- De nieuwbouw langs de Koninginneweg sluit aan op de bestaande bebouwing en wordt dus uitgevoerd in een warme tint baksteen.
- Bebouwing langs een straat bestaat uit minimaal 70% donkere aardetinten. De aardetinten kunnen variëren van rood, roodbruin naar donkerbruin en eventueel antraciet tinten voor het dak.
- De pleinen en brinken worden extra geaccentueerd doordat de aangrenzende bebouwing juist overwegend licht gekleurd is (verhouding 70% licht – 30% donker).
- Om 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 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.
- Materialen worden altijd op verfijnde wijze toegepast en op hoogwaardige wijze gedetailleerd. Diversiteit in baksteenpatronen, metselverbanden en het slank detailleren verbijzonderen de bebouwing.

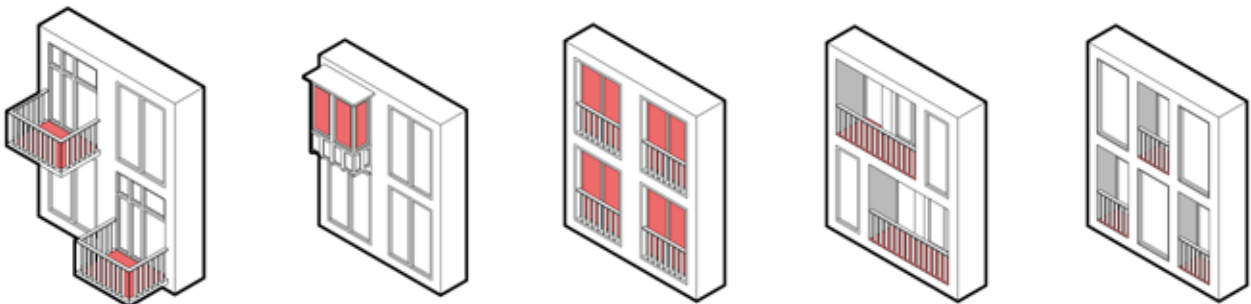


Inspiratiebeelden voor materiaal en kleurgebruik.

4.7 ARCHITECTONISCHE TOEVOEGINGEN

Ten aanzien van architectonische toevoegingen in de nieuwbouw gelden de volgende criteria:

- Balkons, erkers en dakkapellen zorgen voor een levendige relatie met het maaiveld en komen dan ook veelvuldig terug rond het Stationsplein.
- Architectonische toevoegingen dienen rond het station bij te dragen aan de ruimtelijke kwaliteit, de gewenste verticaliteit en individuele herkenbaarheid van de afzonderlijke bouwdelen. Elementen worden per pand toegepast en dienen niet horizontaal door te lopen in het naburige pand.
- Een horizontale benadrukking door bijvoorbeeld brede balkons of dakkapellen is niet toegestaan.
- Om een prettig maaiveld te garanderen zijn architectonische toevoegingen pas toegestaan vanaf de tweede verdieping en steken balkons en erkers niet meer dan een meter uit de voorgevel.





Inspiratiebeelden voor architectonische toevoegingen.

5



BEELDKWALITEITSCRITERIA GEBOUWEN - DEELGEBIEDSPECIFIEK

5.1 STATIONSBLOK NOORD

De bebouwing ten noorden van het stationsplein bestaat uit twee samenhangende bouwblokken die van elkaar worden gescheiden door een verbinding tussen het Stationsplein en de Stationsstraat. De contouren van de bebouwing zijn bepaald op basis van de oorspronkelijke stratenpatroon en nieuwe verbindingen. De bouwblokken zijn opgebouwd uit kleinere architectonische eenheden. De meest in het oog springende hoeken worden benadert als accenten met een architectonische verbijzondering zoals een ronding, afwijkende kapvorm of een ander architectonisch accent.

Het noordelijke bouwblok van dit deelgebied heeft door zijn ligging een bijzondere vorm gekregen en is als geheel aangewezen als special. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk worden uitgangspunten voor deze special beschreven.

Rooilijn

- Conform algemene uitgangspunten, aangevuld met:
- De straat tussen de bouwblokken heeft een zichtrelatie tussen de stationsingang en de Stationsstraat.

Hoekoplossing

- Conform algemene uitgangspunten.

Levendige plinten

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Om de levendigheid van het Stationsplein te vergroten hebben de gevelwanden die aan

het Stationsplein grenzen en aan de routes richting de Leeuwenstraat en Stationsstraat een hoge plint met duidelijk herkenbare entrees. De gevels die grenzen aan het Stationsplein worden voorzien van een dubbelhoge arcade.

- Bergingen voor woningen worden zoveel mogelijk collectief opgelost in het hoofdvolume en zo min mogelijk zichtbaar vanaf de openbare ruimte.

Gevelcompositie

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Het bouwblok is opgebouwd uit verschillende gebouwen die zowel in verschijningsvorm als bouwhoogte van elkaar verschillen.
- Het bouwblok kent een hiërarchie in hoogtes van twee of drie bouwlagen in de straat in het verlengde van de Stationsstraat tot een hoogte van vijf lagen aan het stationsplein.
- Om het kleinschalige en levendige karakter te waarborgen hebben de gebouwen, die tezamen het bouwblok vormen, intern en extern een duidelijke relatie met elkaar. Functies in plinten lopen dan ook niet door over meerdere gebouwdelen en woningen/appartementen hebben per gebouwdeel een eigen opgang en ontsluiting.
- De gevelwanden grenzen aan het stationsplein vormen onderdeel van de overige wanden aan het stationsplein. De vormgeving ervan wordt dan ook in samenhang met de andere gevelwanden ontworpen. Om aan te sluiten bij het kleinschalige karakter van het centrum is de noordelijke gevelwand opgebouwd uit twee



tot drie segmenten die in verschijningsvorm van elkaar onderscheiden.

Gevel beëindiging en kapvorm

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Eventuele kappen worden hoofdzakelijk als dwarskap uitgevoerd.

Materiaal en kleur

- Conform algemene uitgangspunten.
- Architectonische toevoegingen
- Conform algemene uitgangspunten.

Special

- De special wordt voorzien van een hoogteaccent aan het stationsplein.
- De special is alzijdig georiënteerd zich dus op alle openbare ruimten.
- De special wordt uitgevoerd in een plat dak met een hoogteaccent aan het stationsplein.
- De special heeft een verhoogde plint die direct op de openbare ruimte aansluit.
- Verspringingen in de voorgevelrooilijn hebben een stedenbouwkundige aanleiding.

5.2 STATIONSBLOK ZUID

Het zuidelijke blok aan het stationsplein wordt omgeven door drukke, levendige openbare ruimten, waaronder het stationsplein, het busplein en de Schapenkamp en sluit aan op de bebouwing in het centrum.

Het bouwblok verhoudt zich tot het gebruik van de openbare ruimte waar het aan gelegen is. Ze heeft een sterk verticale geleding, de bebouwing zijn individueel herkenbaar en staan bijvoorbeeld door het gebruik van lage borstwering stevig op de grond.

Rooilijn

- Conform algemene uitgangspunten.

Hoekoplossing

- Conform algemene uitgangspunten.

Levendige plinten

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Om de levendigheid van het stationsplein te vergroten heeft de noordelijke gevelwand een hoge plint met duidelijk herkenbare entrees.
- Bergingen voor woningen worden zoveel mogelijk collectief opgelost in het hoofdvolume en zo min mogelijk zichtbaar vanaf de openbare ruimte.

Gevelcompositie

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Het bouwblok is opgebouwd uit verschillende gebouwen die zowel in verschijningsvorm als bouwhoogte van elkaar verschillen, waarbij

voornamelijk het noordelijke en het zuidelijke geveldeel een hoogteaccent zijn.

- Om het kleinschalige en levendige karakter te waarborgen hebben de gebouwen, die tezamen het bouwblok vormen, intern en extern een duidelijke relatie met elkaar. Functies in plinten lopen dan ook niet door over meerdere gebouwdelen en woningen/appartementen hebben per gebouwdeel een eigen opgang en ontsluiting.
- De noordelijke gevelwand, bestaand uit circa vijf bouwlagen hoog, vormt onderdeel van de reeks wanden aan het stationsplein. De vormgeving ervan wordt dan ook in samenhang met de andere gevelwanden ontworpen. Om aan te sluiten bij het kleinschalige karakter van het centrum is de noordelijke gevelwand opgebouwd uit twee tot drie segmenten die zich in verschijningsvorm van elkaar onderscheiden.
- De zuidelijke gevelwand vormt de entree van het stationsgebied vanaf de Schapenkamp en verhoudt zich dan ook tot de schaal van deze weg. Vanwege de stedenbouwkundige positie is hier een hoogteaccent gewenst.
- De oostelijke gevelwand is gelegen aan het busplein en is twee tot drie bouwlagen hoog. De gevelcompositie en -indeling draagt bij aan een het creëren van een prettige wachttruimte voor bus- en taxi passagiers. Een levendige, transparante en teruggelegen zorgt voor een droge en sociale veilige wachtplek.
- De westelijke gevelwand, die twee tot drie bouwlagen hoog is, is gelegen aan de Schapenkamp heeft een duidelijke verticale geleding.



Gevel beëindiging en kapvorm

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Eventuele kappen worden hoofdzakelijk als dwarskap uitgevoerd.

Materiaal en kleur

- Conform algemene uitgangspunten.

Architectonische toevoegingen

- Conform algemene uitgangspunten.

5.3 KONINGINNEWEG

De Koninginneweg wordt ingericht als lommerrijke laan. Bij dit statige profiel past symmetrie. De uitstraling van de nieuwbouw zoekt in maat, schaal en verschijningsvorm dan ook de verbinding met de bestaande bebouwing. Het te behouden monument op de hoek van de Koninginneweg en de Spoorstraat en de special nabij de kleine spoorbomen vormen de smaakmakers van de Koninginneweg. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk worden uitgangspunten voor de special beschreven.

Rooilijn

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Alle gevels lopen parallel aan de erfgrans, dit geldt ook voor de gevels aan de dwarsverbindingen.
- Tussenwoningen aan de Koninginneweg liggen minimaal 1 meter en maximaal 3 meter terug vanaf de voorerfgrans. De kopgevels van de bebouwing die liggen op de koppen van de Koninginneweg en de dwarsverbindingen liggen met de voorgevel op de erfgrans.
- Woningen aan de dwarsverbindingen liggen op de erfgrans of tot maximaal 1.5m terug.
- Afhankelijk van de afstand tussen de voorgevelrooilijn van de woning en de voorerfgrans wordt de overgang tussen openbaar en privé anders opgelost. Als de voorgevelrooilijn op de voorerfgrans ligt, dan vormt een terug gelegen entree, gelegen op de kavel, de overgang tussen openbaar en privé. Als de voorgevel verder is terug gelegen ten opzichte van de voorerfgrans dan vormt een stoepzone of voortuin de overgang tussen openbaar en privé.

Hoekoplossing

- Conform algemene uitgangspunten.

Levendige plinten

- Conform algemene uitgangspunten aangevuld met:
- De collectieve hoven krijgen een groene uitstraling. De overgang tussen de individuele woning en het collectieve hof vindt stapsgewijs plaats, bijvoorbeeld door een smalle privé zone tussen de woning en het collectieve hof.
- Voor gebouwen gelegen aan het spoor geldt dat de entree / lobby is gelegen aan de

dwarsverbindingen.

- Voor de kopwoningen van de blokken aan de Koninginneweg gelegen geldt dat de entree is gelegen aan dwarsverbindingen.
- Bergingen voor woningen worden zoveel mogelijk collectief opgelost in het hoofdvolume en zo min mogelijk zichtbaar vanaf de openbare ruimte.
- De entrees van de halfverdiepte parkeervoorzieningen onder de bouwblokken zijn opgenomen in het hoofdvolume van de bebouwing en qua uitstraling ondergeschikt aan de hoofdmassa.
- De overgang tussen openbaar en privé vindt in stappen plaats. Met terug liggende entrees, groen ingerichte stoepzones en/of tuinen ontstaat een geleidelijke en groene overgang tussen private bebouwing en publiek maaiveld.

Gevelcompositie

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- De bebouwing is alzijdig georiënteerd op de verschillende openbare ruimten; dus zowel op de Koninginneweg, het spoor als op de dwarsverbindingen tussen de Koninginneweg en het spoor.
- Bouwblokken zijn onderling van elkaar gescheiden door haaks op de Koninginneweg gelegen dwarsverbindingen die doorzichten bieden vanaf het spoor en de Noorderweg.
- Er wordt extra aandacht besteedt aan de verschijningsvorm van de gevels langs het spoor, dit onder meer door voldoende gevelopeningen en geleding in de gevel.
- De gevels langs de Koninginneweg zijn in samenhang per rij. De gevels zijn niet geparcelleerd.

Gevel beëindiging en kapvorm

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- De nokrichting van de bebouwing aan de Koninginneweg en het spoor loopt parallel aan de Koninginneweg. De kappen hebben een minimale dakhelling van 30 graden.
- Van de gebouwen aan de dwarsverbindingen is de nokrichting haaks is gelegen op de Koninginneweg. De kappen hebben een minimale dakhelling van 50 graden.
- De nieuwbouw aan de Koninginneweg sluit

wat betreft dakvorm (forse langskappen met haakse nokrichtingen als accent) aan op de bestaande bebouwing aan de overzijde van de straat.

Materiaal en kleur

- Conform algemene uitgangspunten; aangevuld met:
- Materialisering en kleurstelling van de bebouwing is over de gehele Koninginneweg in samenhang, waarbij de nieuwbouw nadrukkelijk de relatie zoekt met de te bestaande bebouwing.
- Gevels hebben een horizontale geleding met verticale accenten en zijn in hoofdzaak uitgewerkt in oranje of bruinachtige baksteen met metselwerk en pleisterwerk als accent en traditioneel Hollands houten kozijnen en profilering.
- Kappen, die allen een overstek hebben worden uitgevoerd in antracieten kleur.
- Gevels hebben een horizontale geleding met verticale accenten en zijn in hoofdzaak uitgewerkt in baksteen.
- Bebouwing langs de straat bestaat uit minimaal 70% donkere aardetinten. De aardetinten kunnen variëren van rood, roodbruin naar donkerbruin en eventueel antraciet tinten voor het dak. De overige maximaal 30% bestaat uit lichte kleuren als wit, crème en lichtgeel/lichtbruin.

Architectonische toevoegingen

- Conform algemene uitgangspunten.

Special

- De prominente hoek aan de noordzijde van de Koninginneweg vormt een accent in een scherpe hoek. Vanwege de prominente ligging van dit gebouw is een hogere gebouw gewenst. De special is een verrijking van het ensemble aan bijzondere gebouwen rond de kleine spoorbomen, die onder meer bestaat uit de Vorstin en de Prinses.
- De special is alzijdig georiënteerd zich dus op de Koninginneweg, het spoor en de ruimte rond de kleine spoorbomen.
- De special bestaat uit vier tot zes bouwlagen en wordt uitgevoerd in een plat dak, waarbij de hoogte in de noordelijke punt geleidelijk toeneemt.
- De special heeft een verhoogde plint die direct

op de openbare ruimte aansluit.

- Verspringingen in de voorgevelrooilijn hebben een stedenbouwkundige aanleiding.
- De special vormt de beëindiging van de blokken aan de Koninginneweg en wordt daar in samenhang mee ontwerpen. Het mag gezien de prominente ligging expressiever en meer sculpturaal uitstraling hebben. Er wordt extra aandacht gevraagd voor een geleidelijk overgang in massa en verschijningsvorm naar de aangrenzende bebouwing.
- Ontwerpaandacht voor het gebouw als accent met aandacht voor een verbijzondering in de punt.

6



BEELDKWALITEITSCRITERIA OPENBARE RUIMTE

Dit hoofdstuk beschrijft de gewenste kwaliteit voor de inrichting van het publiek domein en vormt de basis voor het definitief ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte. Ook biedt dit beeldkwaliteitsplan richtlijnen voor het toekomstig beheer van de openbare ruimte in het stationsgebied. De algemene beeldkwaliteitscriteria voor de openbare ruimte gaan in op de volgende onderwerpen: groen, materiaal en kleur, straatmeubilair, hoogteverschillen, duurzaamheid, klimaatadaptatie, toegankelijkheid, media en initiatieven.

De algemene beeldkwaliteitscriteria voor de openbare ruimte gaan in op de volgende onderwerpen: Groen, Materiaal en kleur, Straatmeubilair, Hoogteverschillen, Duurzaamheid, Klimaatadaptatie, Toegankelijkheid, Media, Initiatieven

6.1 GROEN

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

Binnen de groenstructuur zijn begeleidende lijnen en verblijfsplekken te onderscheiden. 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.

Er is een goede groeiruimte voor de bomen en onderbeplanting. In de constructie van bijvoorbeeld de fietskelder en het busstation wordt hiermee rekening gehouden.

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.

- Brinken: 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 geschikt voor de situatie en afgestemd op de functie van de brink.
- Lanen: uniforme boomrijen die de centrumring geleiden buiten het

stationsgebied. Gebruikte boomsoorten en onderbeplanting zijn bestand tegen de nabijheid van verharding en geschikt voor een standplaats in een verkeersomgeving. Geen takbreuk, vruchtval, verdraagt snoei indien nodig.

- Lijnen bestaan uit bomen met onderbeplanting. Omdat de lijnen bestaan uit kleinere eenheden is stevigheid het belangrijkste criterium voor de te kiezen soorten. Belevingswaarde en ecologische waarde zijn een pre.
- Vlakken: uitbundige plantvakken bestaande uit lage heesters en vaste planten met enkele bomen. De plantvakken zijn van betekenis op lokaal niveau (decoratie, biodiversiteit en microklimaat).



Inspiratiebeelden voor een groene openbare ruimte.

6.2 MATERIAAL EN KLEUR

Ten aanzien van materiaal en kleur in de openbare ruimte gelden de volgende criteria:

- 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. Ook in het gebruikte bestratingsmateriaal is het landschap ervaarbaar, refererend aan de zandgronden waarop Hilversum is gebouwd. In het algemeen zijn in het stationsgebied de plinten en straten donker bestraat en de pleinen licht.
- Het stationsgebied wordt geflankeerd door de Schapenkamp en de Koninginneweg, beide onderdeel van de centrumring. Deze gebieden hebben een inrichting die wordt bepaald door de verkeersfunctie.
- De Schapenkamp sluit in het stationsgebied qua sfeer aan bij het stationsgebied; met als doel een visuele samenhang tussen stationsgebied en het centrum.
- 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.
- Plinten (overgangsruidten tussen gebouwde en onbebouwde omgeving) worden met afwijkend bestratingsmateriaal of een afwijkend bestratingspatroon uitgevoerd. Daardoor ontstaat een duidelijk afgebakende overgangszone.
- Een belangrijk aspect bij de materiaalkeuze is het beheer. Het toe te passen materiaal moet allereerst geschikt zijn voor de beoogde functie en gebruikersgroep zoals voldoende draagkracht en stroefheid. Daarnaast moet het materiaal ook gemakkelijk herstelbaar zijn: schades moeten direct verholpen kunnen worden en het materiaal moet snel leverbaar zijn in geval van onherstelbare schade door breuk. Ook op de lange termijn. De instemming van de beheerder is essentieel bij de materiaalkeuze.



Materialen: twee typen gebieden



Fietsroute



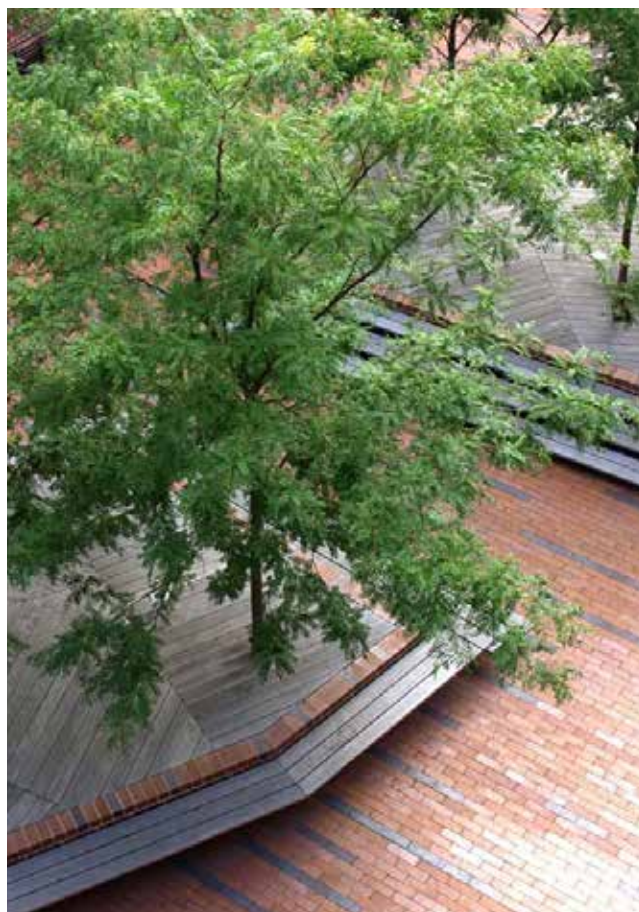
Inspiratiebeelden voor het gebruik van materiaal en kleur in de openbare ruimte.

6.3 STRAATMEUBILAIR

Voor wat betreft het straatmeubilair geldt dezelfde gebiedsindeling als voor het bestratingsmateriaal. Het Stationsplein, inclusief het busstation heeft daarin als stadsentree nog een aparte positie.

Voor het straatmeubilair gelden de volgende regels:

- Alleen het strikt noodzakelijke straatmeubilair wordt geplaatst, zodat er zo min mogelijk gelegenheid wordt geboden om fietsen en scooters fout te stallen.
- 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.
- Locaties van ondergrondse vuilcontainers zijn direct gekoppeld aan de woningen in het gebied op een plek waar zonder problemen gelost kan worden.
- 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.
- Openbare verlichting, masten en armaturen, wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht. Armaturen in het stationsgebied sluiten aan bij die van het centrum.
- Het Stationsplein wijkt qua materiaal en kleur af van de basis om de eigenheid van de plek te benadrukken. Het straatmeubilair en verlichtingsarmaturen sluiten aan bij de vormgeving en sfeer van het Stationsplein en wijken af van de standaard voor het centrum.
- De openbare verlichting langs de Schapenkamp en de Koninginneweg wordt afgestemd op de functie van de ruimte die wordt aangelicht. De armaturen voor het snelverkeer vormen de nieuwe standaard voor de centrumring en hebben een eigentijdse uitstraling. De armaturen voor fietsers en voetgangers sluiten qua vormgeving aan bij die van de nabije omgeving

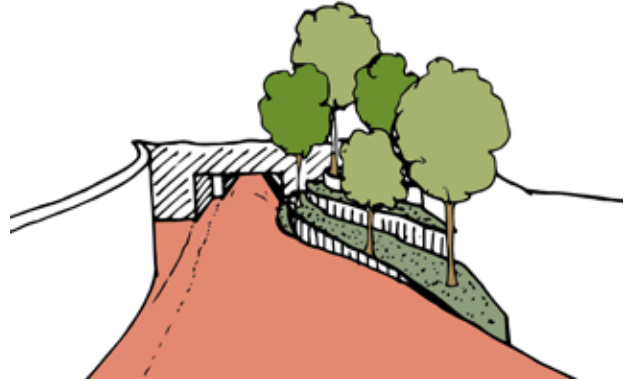


Inspiratiebeelden voor het gebruik van straatmeubilair in de openbare ruimte.

6.4 HOOGTEVERSCHILLEN

Ten aanzien van hoogteverschillen in de openbare ruimte gelden de volgende criteria:

- 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.





Inspiratiebeelden voor het omgaan met hoogteverschillen in de openbare ruimte.

6.5 DUURZAAMHEID

Ten aanzien van duurzaamheid in de openbare ruimte gelden de volgende criteria:

- 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.



Inspiratiebeelden voor een duurzaam ingerichte openbare ruimte.

6.6 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.

Ten aanzien van klimaatadaptatie in de openbare ruimte gelden de volgende criteria:

- 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.





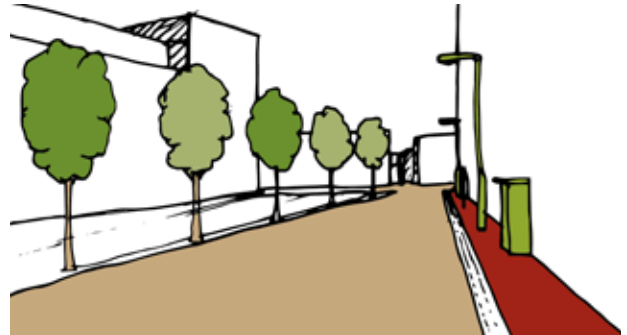
Inspiratiebeelden voor een klimaat adaptieve openbare ruimte.

6.7 TOEGANKELIJKHEID

Hilversum is een toegankelijke, inclusieve gemeente: openbare ruimte en voorzieningen zijn toegankelijk mensen met en zonder fysieke beperkingen.

Ten aanzien van toegankelijkheid in de openbare ruimte gelden de volgende criteria:

- 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



Inspiratiebeelden voor een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen.

6.8 MEDIA

Hilversum is de Mediastad. Media zijn integraal onderdeel van de openbare ruimte, zichtbaar en onzichtbaar. Samenwerking met mediaopleidingen en Hilversumse mediabedrijven voor inhoudelijke input van media in de openbare ruimte is logisch.

Ten aanzien van media in de openbare ruimte gelden de volgende criteria:

- Media in de openbare ruimte zijn vernieuwend en uniek: niet bedoeld voor reclame;
- Een digitaal verlichtingsplan, eventueel onder regie van een lichtkunstenaar, is een vorm van toegepaste media in de openbare ruimte.
- 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).



Inspiratiebeelden (o.a. studenten CMD HU en Dudokarchitectuur Centrum) voor het gebruik van media in de openbare ruimte.

6.9 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.

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 rekeningen worden gehouden met het faciliteren van feestverlichting.

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.



Inspiratiebeelden voor mogelijke initiatieven in de openbare ruimte.

7



VERVOLGPROCES

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 Beeldkwaliteitsplan 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.

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*.

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.

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 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*.

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 definitief ontwerp (DO) inclusief beheerparagraaf, kostenraming, uitvoeringsplanning en eventuele kredietaanvraag. Dit wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de

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 en voorbesproken met commissie welstand en monumenten.

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.

