

Advies 19 E van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) Hilversum, 08-11-2021

Advies 19 E Arenapark Reactie op ARK-advies 19 D. Presentatie (via ZOOM) door Ton Venhoeven en Caspar Lysen van VenhoevenCS. Vanuit de gemeente namen deel: Djacco van den Bosch, Wout van der Heijden, Joey Verbeek en Joram Grünfeld, secr. van ARK.

Zie ook **ARK-advies 19 (18-05-2018)** start planproces; **ARK-advies 19 A (30-11-2018)** Streefbeeld van het Arenapark (contouren van het Masterplan); **ARK-advies 19 B (29-03-2019)** Masterplan; **ARK-Advies 19 C Arenapark (09-01-2020)**, Herzien Masterplan; **ARK-Advies 19 D (03-09-2021)** Dialoogsessies en Scenario studies

Inleiding

Bij de raadsbehandeling van het Masterplan (dd. 01-07-20) en de ARK-vergadering over de scenario's voor het Arenapark (dd. 29-10-21) zijn de volgende suggesties naar voren gebracht: onderzoek naar meer wonen en werken, incl. functiemenging; samenhang tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en een structurerend landschapsplan; dubbelgebruik parkeerruimte; primaat langzaam verkeer; relatie Arenapark met omliggende gebieden, incl. Laapersveld; verplaatsing station en verbindingen met de omgeving; financiële haalbaarheid en faseerbaarheid; toekomstbestendigheid.

ARK adviseerde: breng eenheid in het plan door een robuuste structuur. Het ongestructureerde plannen bij het Arenapark heeft tot nog toe geleid tot een 'zooitje' (Ton Venhuizen). De topdragers van de ruimtelijke kwaliteit moeten stuk voor stuk onder de loep genomen worden. De adviesvraag luidt: benoem de sterke punten uit de drie scenario's en optimaliseer de planstructuur als raamwerk voor een stedenbouwkundig plan waarop de herziening van het bestemmingsplan uit 2012 gebaseerd kan worden.

Advies

Helder raamwerk

Afgezien van de willekeurige locatiekeuze van zeer diverse opstallen rond de dominante plaats van het Nike-complex in het midden van de voormalige drafbaan mist ARK de samenhang in de ruimtelijke kwaliteit binnen het plangebied. Het selecteren van 'goede/buikbare elementen' uit de drie scenario's heeft als risico dat er een samenraapsel ontstaat in plaats van een hechte structuur.

Daarom zal in dit advies in het bijzonder gepleit worden voor een overzichtelijk raamwerk en de verbinding tussen de deelgebieden (zie ontwikkelkavels A, B1 en B2, C en het Carré uit het Masterplan). Het karakteristieke en verbindende element moet daarna gezocht worden in een stedenbouwkundig plan waarin de kwaliteit van de openbare ruimte centraal gesteld wordt.

Nieuwe stationslocatie met Stationsplein

Het verplaatste station is van logistiek en beeldbepalend belang. Als belangrijk element van de oost-westas vraagt deze ingreep om een functioneel, veilig en comfortabel voorplein dat wordt beleefd als prettige verblijfsplek, dat aan de westkant in het Laapersveld met een robuust ingevulde westwand begint en aan de andere zijde van het spoor eveneens aan weerszijden (N-Z) met robuuste pleinwanden wordt omgeven. Ruimte voor een fietsenstalling en een parkeergarage moet bij de aanleg van het stationsplein onder het maaiveld worden aangelegd.

Een verhoogde plint met publiekgerichte bestemmingen geeft bij de entree van het gebied direct het gevoel van herkenning en de nodige levendigheid.

De oost-westas

De oost-westas wordt een belangrijk oriëntatiepunt, terwijl de beide noord-zuidassen, parallel aan het spoor een meer secundaire betekenis krijgen maar wel als echte groene straten beleefd kunnen worden. Het is van belang om de oost-westas krachtig uit te voeren zodat kavel C logischer kan worden betrokken bij de overige ontwikkelingen. Aan de oostzijde zou het toevoegen van heldere volumes voorrang moeten krijgen boven de bestaande recreatieve functies op maaiveld. Deze locatie is zowel belangrijk voor de oost-westas als voor de entree van het plan en vraagt om een afgewogen ontwerp. Met een skatebaan valt deze hoek niet overtuigend op te lossen.

De hoofdas (oost-west) versmalt zich aan de oostzijde van het nieuwe stationsplein en wordt vanaf dat punt een groene boulevard die als een snoer een aantal groene pleintjes verbindt. Interessant is de opmerking van Ton Venhoeven om een serie van pleinen te maken.

Het Nike-complex

Ook het Nike-complex krijgt dan een pleintje aan de boulevard. Uitgangspunt is dat de rudimentaire sporen van de drafbaanaanleg worden prijsgegeven om met de verkregen vrijheid ruimte te creëren voor nieuwe bebouwingsmogelijkheden in het Carré. Hogere dichtheden zijn mogelijk door bebouwing aan weerszijden van de dwarsstraten. In plaats van een '*village green*' met de Nike-gebouwen ontstaat een gesloten bouwblok waarbinnen deze gebouwen worden opgenomen en het Nike-pleintje aan de belangrijke oost-westas extra betekenis krijgt. De dominante symmetrie van de Nike-gebouwen wordt daarmee getemperd. De achterkant van de Nike-gebouwen grenst dan aan de achterkant van de mogelijk nieuwe gebouwen langs de beide noord-zuidassen.

De ingetekende optopping van de twee gebouwde vleugels van het Nike-complex langs de oost-westas trekt te veel aandacht en haalt het evenwicht weg tussen de nieuw in te richten gebiedsonderdelen.

Kavel C en het Carré

Kavel C vraagt om een nadrukkelijke menging van functies en om meer massa. Deze bouwmassa kan - vanaf de A27 komend - een nieuwe horizon vormen voor de betrekkelijk neutrale strook met bestaande kantoren. Ook hier is levendigheid gewenst als men dit gebied tot een vitaal onderdeel wil omvormen binnen het totale Arenapark. Wanneer de reuring zich teveel gaat concentreren rond het spoor is dit deel van het Arenapark blijvend veroordeeld tot een onduidelijk bestaan. Gegeven de contouren van de bestaande parkeervoorziening is het waarschijnlijk dat de westelijke begrenzing een schuine lijn zal volgen.

Dwarsassen

ARK pleit voor een groene as langs beide zijden van het spoor (scenario 2) met een fietsverbinding onder het spoor ter hoogte van de nieuwe stationslocatie. De noord-zuidassen zijn de dwarsassen op de belangrijke oost-westboulevard.

Het hele plangebied krijgt een autoluw karakter door voor elk complex de kortste route naar de (bestaande of te ontwerpen) parkeergarages te kiezen. Deze garages zijn faseerbaar (met elkaar verbonden) aan te leggen.

Bebouwingsdichtheid en bouwhoogte

In deze tijd is het toevoegen van een substantieel aantal woningen niet te vermijden en zou zelfs bevorderd moeten worden. Anderzijds is de financiële haalbaarheid essentieel voor de herontwikkeling van het Arenapark en de verplaatsing van het station. Het is de kunst om een balans te vinden in het optimaliseren van de programma-opbrengsten en het creëren van een nieuw woon-werkgebied met een deugdelijk ingerichte groene en autoluwe openbare ruimte.

De bebouwingsdichtheid kan op verschillende manieren worden bereikt. ARK adviseert voor dit plangebied geen overwegende hoogbouw, waardoor deze voormalige enclave zich zal vervreemden

van de aangrenzende buurten. ARK adviseert gesloten bouwblokken van 6 lagen, incl. verhoogde plint en penthouses, ca. 22-25 m en een enkel doorschietend volume op betekenisvolle plekken zoals ter markering van de oost-westas. Deze bouwblokken leveren bovendien meer kansen op stedelijke dichtheid en een prettige beslotenheid dan solitaire volumes.

Bij een stadsontwerp voor Hilversum is stedelijke identiteit en verwantschap met de omgeving tot nog toe een gebruikelijk uitgangspunt. Hier wordt gepleit voor middelhoge dichtheid, karakteristieke woonblokken, gemeenschappelijke (binnen)hoven en daarbuiten parkstructuren, waarbij de menselijke maat gehandhaafd blijft.¹ Gebouwen, opgenomen binnen het stedelijk weefsel, moeten voor de gemeenschap betekenis hebben. In de zichtassen kunnen hoogteaccenten oriënterend werken en een ruimte markeren.

Naar een stedenbouwkundig plan

Een aantal ambitieuze thema's beheerst nu de stedenbouwkundige opgave: duurzaamheid, vergroening, woningbouw (dichtheid/hogte), doordachte functiemenging, kwaliteit van de (autoluwe) openbare ruimte, transformatie/herbestemming,

De kavels B en C en het Carré hebben een groot laadvermogen via gesloten bouwblokken.

Datzelfde geldt voor het Carré met het Nike-complex: aan de randen kunnen bouwstroken worden aangelegd waardoor groene binnenterreinen ontstaan.

De vergroening zou met structurerend groen een lanensfeer creëren, waardoor het plangebied een typisch eigen verblijfskarakter krijgt. Groen, aangelegd als stoffering, versterkt daarentegen juist de opbouw van ongestructureerde opstallen.

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

¹ ¹ Zie interessante Column van Joks Janssen: De (her)ontdekking van het stedenbouwkundige midden, NRP 19-04-2021

<https://nrp.nl › nieuws › column-joks...>