

Advies 12 D van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) Hilversum, 28-09-2018

Advies 12 D: betreft de presentatie van twee oplossingen voor de verkeersafwikkeling binnen het Stedenbouwkundig Plan Stationsgebied Hilversum: 1) *Model De Passage* met een verdiepte Schapenkamp en 2) *Model De 7 Straatjes* met een maaiveld oplossing. De presentatie wordt verzorgd door Daan Zandbelt (DeZwarteHond) en Wim Voogt (OKRA) in aanwezigheid van de wethouders Arno Scheepers en Floris Voorink, Danielle Timmer projectleider Stationsgebied en Erik van Schaijk stedenbouwkundige van de gemeente Hilversum.

[zie ook onze adviezen, nr. **2**, 26-02-2016, nr. **12**, 02-09-2016, nr. **12 A**, 06-03-2017, nr. **12 B**, 07-04-2017, nr. **12 C**, 25-09-2017]

Inleiding

ARK neemt kennis van de uitwerking van opmerkingen uit het participatie traject en van het amendement A17-92, waarop de aanvullende verkeerskundige onderzoeken uit 2018 gebaseerd zijn. De uitwerking van de verkeersopgave in het projectgebied moet worden gezien in samenhang met de impact op de ruimtelijke kwaliteit en de mogelijke versterking van de stadskern.

In de twee gepresenteerde stedenbouwkundige integrale principe modellen zijn de gevolgen geanalyseerd voor de centrumring en de Kleine Spoorbomen. Ook de gevolgen voor de Koninginneweg zijn onderzocht.

Na uitvoerige advisering moet in het voorjaar 2019 een Raadsbesluit worden genomen over een integraal stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied.

Advies

Omdat hier mét een verkeersoplossing ook een oplossing gevonden moet worden voor een functioneel, veilig en comfortabel Stationsplein vergt de ontwerpogave voor een verbindend Stationsgebied duurzame maatregelen.

Autoluwe Stationsstraat

Allereerst moet duidelijkheid ontstaan over het praktisch autovrij (autoluw) zijn van de Stationsstraat: dus een verkeerslus over Groest en Stationsstraat is een halve maatregel die niet is aan te bevelen. In het model van '*De 7 Straatjes*' is deze verbinding een zwakke variant.

Twee richtingsverkeer op de Koninginneweg

De overwegingen om af te zien van het leggen van een route voor het autoverkeer parallel aan de spoorlijn worden onderschreven.

Het inpassen van twee richtingsverkeer op de Koninginneweg leidt noodzakelijkwijs tot een herontwikkeling van de bebouwingsstrook tussen de oostzijde van de Koninginneweg en het spoor. Daarmee krijgt deze zijde van het spoor, die nu vooral bestaat uit achterkanten en schuurtjes, een enorme face lift. Dit gegeven heeft een positieve uitstraling op de oostzijde van het spoor, waar een herontwikkeling van het gebied Korte Noorderweg en omgeving aanstaande is. De route per spoor krijgt daarmee per saldo aan beide zijden een vernieuwde entourage.

Oplossing voor de spoorwegovergang bij de Kleine Spoorbomen

Bij beide modellen is herontwikkeling van die oostelijke bouwstrook onvermijdelijk, maar daar blijft de opgave niet bij want in het verlengde van deze vergaande, maar noodzakelijke maatregel moet ook de gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Kleine Spoorbomen aangepakt worden. In de modellen blijft het probleem van deze verkeersbarrière onderbelicht. ARK beveelt aan om in het verlengde van de ruimtelijke uitgangspunten m.b.t. de Koninginneweg de integraliteit van het stedenbouwkundig plan door te zetten naar de problematiek van de gelijkvloerse kruising van de Kleine Spoorbomen. Vroeg of laat zal dit knooppunt moeten worden opgelost. En wat zeker niet moet gebeuren is dat nu

maatregelen worden genomen die de oplossing van dit knooppunt in de nabije toekomst in de weg gaan staan.

Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het Stationsplein

Het *Model Passage* is helder van structuur. Vanuit het station ontstaat een aaneengesloten 'stadserf' waar de voetganger het primaat heeft. De oriëntatie op de binnenstad is eenduidig. Het grote nieuwe blok vraagt om een meer subtiele afstemming met bestaande gebouwen en gevelwanden, waarmee de route naar de Stationsstraat aan betekenis kan winnen. De invulling van het grote blok biedt ruime mogelijkheden om het thema Hilversum Mediastad beter te profileren.

In het *Model De 7 Straatjes* blijkt de openbare ruimte minder gestructureerd. De oriëntatie verliest zich in teveel richtingen. In dit model ontstaan twee kleine bouwblokken die door hun veelvormigheid bij de uitwerking dode hoeken opleveren. Er ontstaan twee 'brinken'. De grote driehoekige ruimte aan de westzijde 'overstemt' de pleinruimte voor het station en mist de nodige kwaliteit om als een prettige ruimte beleefd te kunnen worden: dat komt door de aanwezigheid van teveel richtingen en gaten in de bebouwing, te veel oversteekmomenten en te veel verkeer juist op die gevels die ook in de avonduren interessant zijn en voor extra levendigheid kunnen zorgen. Het langzaam verkeer en de omgevingskwaliteit dreigen hier het kind van de rekening te worden.

Conclusie:

Op dit moment werpt de dubbele planvorming nog te veel vragen op om de basis te vormen voor een definitieve keuze. ARK beveelt aan om vanuit een overtuigende visie duidelijk te zijn over voorwaarden en voorkeuren en de Raad niet met een raadsel op te schepen. Het besluitvormingsproces dient daarom aangescherpt te worden.

De ruimtelijke kwaliteit van het Stationsplein is bij het *Model Passage* duidelijker aanwezig dan bij het *Model De 7 Straatjes*. ARK geeft de voorkeur aan verdere planvorming van *Model Passage*. ARK geeft verder de volgende aanvullende overwegingen mee:

- Het nagestreefde primaat van voetgangers en fietsers op het Stationsplein is evident. Alleen gemotoriseerd dienstverkeer breekt de regel (nood breekt wet).
- De afstand tussen de wand van het noordelijke bouwblok en het station is te gering.
- Het 'gat' tussen het zuidelijke bouwblok en het station is nog steeds te wijds en verzwakt het gevoel van de plein-beleving. Een bouwkundige ingreep die een poort naar het busplatform suggereert kan deze ambitie realiseren.
- In de uitwerking moet aandacht besteed worden aan een goede oplossing voor een gedetailleerde situering van het busstation, de taxi's en ruimte voor Kiss & Ride.
- Een logische en comfortabele oplossing voor het fiets parkeren aan oost- en westzijde is een wezenlijk onderdeel van de opgave.
- Structurerend groen begeleidt in het hele Stationsgebied de routes. Het geeft nadruk op de oriëntatie en versterkt de stedenbouwkundige lijnen.

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