

STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN STATIONSGBIED

7 november 2016



Algemeen

Stedenbouwkundig
Beeldkwaliteit
Verkeer en parkeren
Inrichting Openbare ruimte
Beheer en onderhoud
Duurzaamheid incl. klimaatadaptatie
Programma
Financieel

Specifieke eisen planonderdelen

Station
HOV in 't Gooi
Busstation
Taxistandplaats en Kiss & Ride
Fietskelder
Parkeergarage gebouw Wilhelminastraat
Ongelijkvloerse kruising Schapenkamp
Maatvoeringen openbare ruimte

Bijlagen

Modal Split Hilversum
NS Stations generiek programma van eisen logistiek

ALGEMEEN

Inleiding

Een nieuw stationsgebied: de entree van Hilversum voor de komende 80 jaar.

Met de vastgestelde Centrumvisie streeft de gemeente naar een goed bereikbaar compact centrum met verschillende sferen en karakteristieken. Een van de zones waar een belangrijke kwaliteitsslag gemaakt moet worden is het stationsgebied.

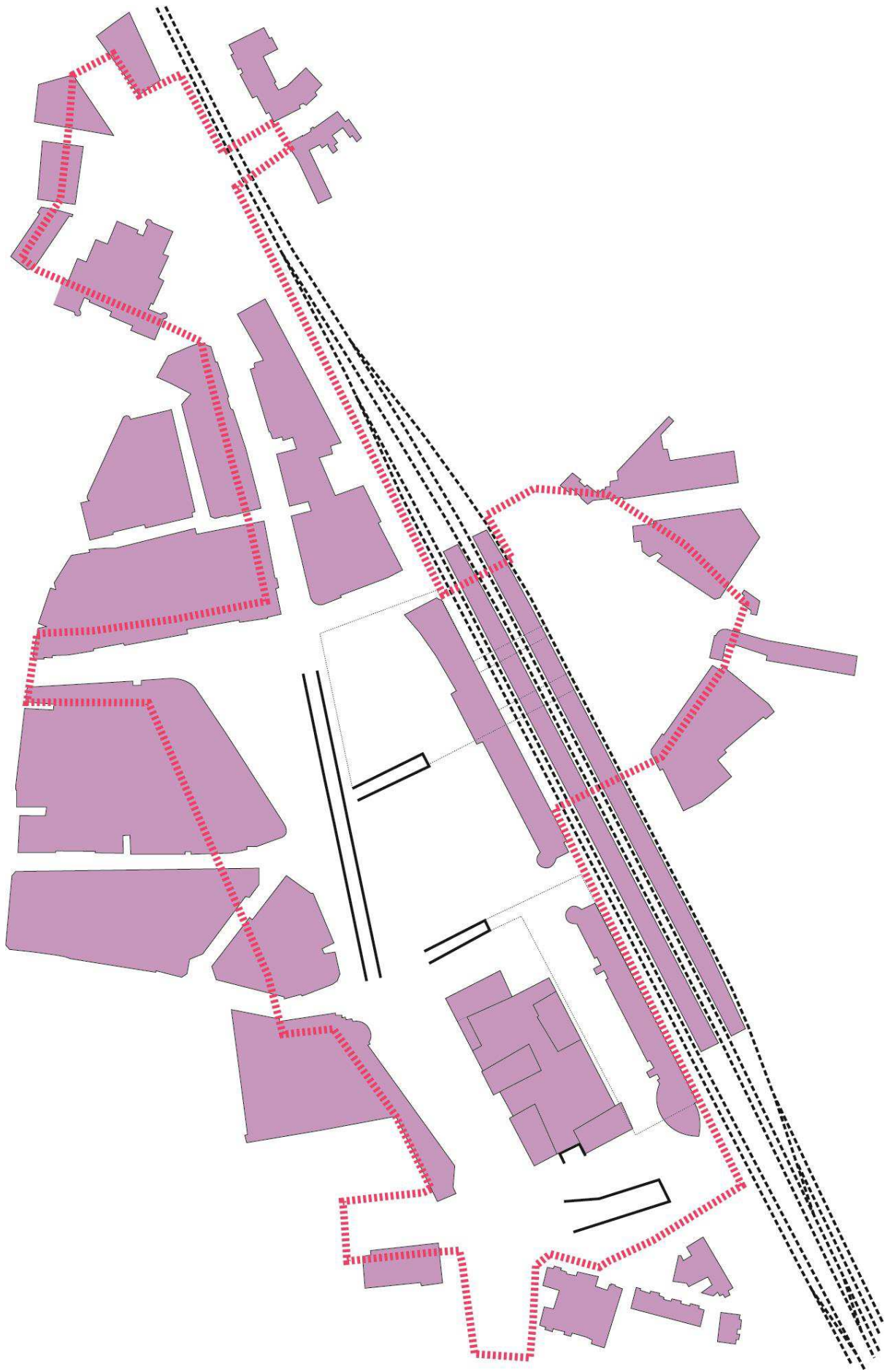
Het stationsgebied is een belangrijke entree tot het centrum van Hilversum. Het is een gebied waar verkeersmodaliteiten efficiënt, veilig en aantrekkelijk met elkaar worden verbonden. Vandaag de dag is dit gebied weinig aantrekkelijk, sociaal onveilig en heeft een zwakke relatie met het centrum. De routes naar het centrum zijn onvoldoende herkenbaar, het gebied is onaantrekkelijk en met name het gebied rond het busstation met de vele bufferende bussen en het al jaren leegstaande voormalige UWV-pand is een bijzonder onaangename plek om te verblijven. Bedrijven willen zich hier niet vestigen, maar ook het realiseren van woningen in het UWV-pand blijkt vrijwel onmogelijk. Tegelijkertijd biedt het stationsgebied vanwege de hoge dynamiek volop kansen voor de toekomst. In de Centrumvisie is het stationsgebied dan ook benoemd als een gebied waar vernieuwing noodzakelijk is. Ook is reeds een kader meegegeven. Gemeente Hilversum heeft met het stationsgebied de ambitie om een aangenaam welkom in de stad te verwezenlijken door:

- een goede ruimtelijke en functionele verbinding te maken tussen het station en het centrum met een onbelemmerde doorgang voor voetgangers, fietsers en auto's;
- het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven;
- bereikbaarheid van het centrum te verbeteren;
- duurzaamheid (grondstoffen, energie, mobiliteit) een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied;
- de identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/architectuur, groen) zichtbaar te maken;

Vanuit deze ambitie heeft de gemeente aan OKRA opdracht gegeven om een visie vorm te geven (zie bijlage). Deze visie vertaalt de ambities voor de ontwikkelingen in het stationsgebied in keuzes en legt deze richtinggevend vast. De visie bestaat nog niet uit concrete ontwerpen, maar geeft inzicht in de plek voor voetganger, fietser, auto, taxi en bus. Het stationsgebied blijft een gebied om verkeersmodaliteiten efficiënt, veilig en aantrekkelijk met elkaar te verbinden. De visie vertaalt het beeld in bouwvolumes en openbare ruimte met onderscheid in doorgangruimte en verblijfsruimte. Het stationsgebied is hierbij enerzijds een eindbestemming (vertrek en aankomst van reizigers) en anderzijds een interwijkverbinding vanuit de wijk 'Over 't Spoor' naar het centrum en vice versa.

Afbakening project Stationsgebied

Onderstaande tekening geeft de projectgrenzen aan.



Projectgebied

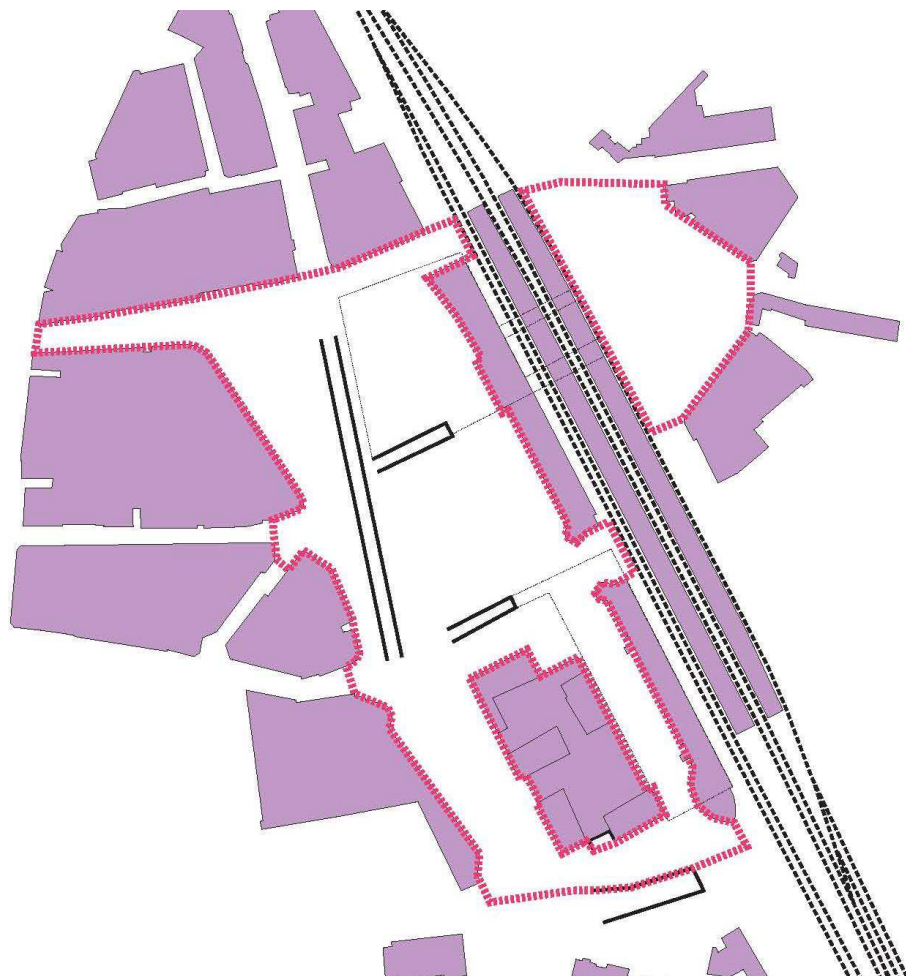
Dit programma van eisen is bedoeld voor het maken van een stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Het stedenbouwkundig plan is een vertaling van de visie zoals die door OKRA is opgesteld. Het stedenbouwkundig plan richt zich op het gebied waar zowel in de bebouwde als in de onbebouwde ruimte veranderingen noodzakelijk zijn. Het eindproduct is een stedenbouwkundig ontwerp dat de onderlegger vormt voor een nieuw te maken bestemmingsplan.

De planonderdelen uit de visie die alleen betrekking hebben op de openbare ruimte (Koninginneweg en Kleine Spoorbomen) vallen buiten de opgave voor het stedenbouwkundig plan, omdat dit meer een verkeerskundige opgave is. Het ontwerp hiervoor wordt door een verkeerskundige gemaakt. Hiervoor moet in een later stadium nog een programma van eisen worden opgesteld.

Dit programma van eisen is gericht op het stedenbouwkundig plan. Dat houdt in dat niet alle eisen die nodig zijn voor realisatie van het project in deze fase van de planvorming worden meegenomen. In volgende fases van de planontwikkeling zullen andere eisen (technisch, meer gedetailleerd) een rol gaan spelen.

Afbakening Stationsgebied voor het programma van eisen

De fysieke begrenzing van het stationsgebied wordt gevormd door de Beatrixtunnel en de Stationsstraat, Schapenkamp (centrumzijde) en het Oosterspoorplein.



Projectgrens Stedenbouwkundig plan Stationsgebied

Stedenbouw

Tussen het centrum en het station bevindt zich een grote kwalitatief slechte en onherbergzame ruimte, die bovendien gedomineerd wordt door het donkere en massale voormalige UWV-pand dat al jaren leeg staat. De verkeersdoorbraak (de Schapenkamp) uit de jaren '70 van de vorige eeuw heeft een ruimtelijke breuk, een verkeersbarrière, gebracht die de ooit aanwezige verbinding met straten tussen het centrum en het voormalige station teniet heeft gedaan.



Bestaande situatie

De stedenbouwkundige opgave is het weer aanhelen van het stationsgebied met het centrum, met als doel de verbinding die er vroeger was tussen het centrum en het station op een hedendaagse manier weer terug te brengen, waardoor het stationsgebied weer onderdeel wordt van het centrum. Het behoud van het Stationsgebied als goed functionerend transfergebied is uitgangspunt.

Met de nieuwe stedenbouwkundige ingreep wordt na jaren van niet gerealiseerde plannenmakerij eindelijk afgerekend met de grootschalige ingrepen uit de jaren '70 van de vorige eeuw.

Het nieuwe Stationsplein moet het visitekaartje van Hilversum worden, met veel groen, goede architectuur, met de uitstraling van de Mediastad en met een aangenaam verblijfsklimaat voor de voetganger, fietser en OV-reiziger. Het stationsgebouw is het landmark in het gebied.

Komende vanuit het station zal de oriëntatie gericht moeten zijn op het centrum richting de Leeuwenstraat. Nieuwe bebouwing zal deze oriëntatie en route vanuit het station moeten

gaan begeleiden. De sloop van het voormalige UWV-pand is daarom een essentiële voorwaarde voor de kwalitatieve impuls van het stationsgebied.

De oostelijke centrumring zal tweerichtingsverkeer worden waardoor het stationsgebied beter bereikbaar gaat worden voor de automobilisten. De centrumring zal niet meer door de Stationsstraat lopen, maar via de Koninginneweg om het nieuwe Marktplein heen gaan. Op deze manier wordt het Marktplein daadwerkelijk deel van het centrum. Zo wordt het station ook beter bereikbaar uit alle richtingen en kunnen autobezoekers straks dezelfde route heen als terugnemen.

Om ervoor te zorgen dat de Schapenkamp beter oversteekbaar wordt voor voetgangers en fietsers, wordt deze weg verdiept aangelegd. De voetgangers vanuit het station en de fietsers vanuit de fietstunnel krijgen hiermee een onbelemmerde route tussen station en het centrum en tussen Over 't Spoor en centrum.

Voortbordurend op de visie van OKRA landschapsarchitecten zal de verbinding tussen het station en het centrum gevonden worden door de straatwanden van zowel de Leeuwenstraat als de Kampstraat zoveel mogelijk in de rooilijnen van de nieuwe bebouwing door te zetten. Dit hoeft echter niet letterlijk zo te zijn, immers bestaande structuren en straatpatronen in het centrum kennen ook lichte krommingen, waardoor de gevelwanden ook vaak beter zichtbaar worden.



Er wordt een stationsplein gevormd waarbij de bebouwing de routes van en naar het centrum begeleidt. Waar de taxistandplaats en het busstation nu nog een prominente plek in de openbare ruimte hebben, wordt de aanwezigheid van beide in de toekomstige situatie ruimtelijk gezien veel bescheidener van aard. De functionaliteit staat nog altijd voorop, maar bussen en taxi's domineren het stationsplein niet meer.

De Schapenkamp wordt verdiept, maar niet in de vorm van een tunnel, maar in een openheid met ruime groene taluds met bomen aan de centrumzijde. De voetgangers en de fietsers gaan hier met een viaduct, een brug overheen.

Ook de fietstunnel krijgt aan de zuidzijde een groen talud met bomen, zodat ook hier het rijden langs groen en met meer licht en openheid het beeld zal zijn.

De drie nieuwe ruime groene taluds geven het nieuwe Stationsplein een groen imago, passend bij het imago van Hilversum als groene stad.

Ook het Oosterspoorplein zal heringericht worden.

De wanden van de nieuwe bouwvolumes aan het Stationsplein zijn stedenbouwkundig gezien een voortzetting van de straten vanuit het centrum en bestaan daarom uit een pandsgewijze bebouwing, waardoor de aansluiting met het centrum wordt versterkt, waarbij de schaal en de bouwhoogte vanuit de Leeuwenstraat naar het station toe toeneemt en oploopt van ca. 16 tot ca. 22 meter (vier bouwlagen met kap tot 6 lagen met kap). Vanuit de beleving van de voetganger is pandsgewijze bebouwing aangenamer dan grotere eenheden.

Vooraf de bebouwing aan de noordzijde begeleidt ruimtelijk, maar ook functioneel op de begane grond, de belangrijkste route vanuit de stationshal naar het centrum. Deze doorgangsruijme zal voldoende maat en breedte moeten hebben om verblijfsplekken, terrassen langs deze route mogelijk te maken. Deze ruimte ligt ook op het zuiden en wordt de drukste en aantrekkelijkste route van en naar het station.

De route tussen het talud langs de fietstunnel en de nieuwe bebouwing aan de zuidzijde zal minder druk zijn en vormt meer een voetgangersverbinding tussen het centrum richting het busstation.

In afwijking van de visie van OKRA wordt dit nu meer een door groen begeleide voetgangersroute dan een plein met niveauverschillen en zitelementen richting de fietstunnel.

Deze ruimte ligt een groot deel van de dag in de schaduw en stedenbouwkundig is het daarom ook niet goed om hier een grote verblijfsruimte te maken. De zuidelijke wand van de fietstunnel wordt vervangen door een groen talud, zodat de fietsroute en de wandelroute hier meer een ruimtelijke relatie krijgen en het groene karakter van dit gebied hierdoor wordt versterkt.

Een stationsomgeving is een gebied met een hoge dynamiek veel functies. Het is daarom van groot belang om bij het creëren van bouwvolumes een goede woonkwaliteit als randvoorwaarde te hanteren.

Beeldkwaliteit

Door de situering van de nieuwe bouwvolumes ontstaat een nieuwe ruimtelijke kwaliteit: het nieuwe Stationsplein, met veel groen, duidelijke pleinwanden met fraaie architectuur en met aantrekkelijke functies (horeca, retail, terrassen, dienstverlening, mediatoepassingen) die de

route vanuit de stationshal richting centrum richting geven, maar waarbij tevens de belangrijke functies zoals het busstation en de taxi- voorrijdplu goed zichtbaar zijn. Samen met nieuwe media uitingen vormt dit nieuwe plein het visitekaartje van de groene Mediastad. De beeldkwaliteit is vooral terug te vinden in de verbeterde oriëntatie en het focussen van de voetgangers enerzijds op het centrum (richting Leeuwenstraat) en anderzijds op het station (vanuit de Leeuwenstraat).



Focus vanuit het station op het centrum



Focus vanuit de Leeuwenstraat en Kampstraat op het station

Een ondergrondse fietsenstalling moet voorkomen dat het nieuwe stationsplein gedomineerd gaat worden door geparkeerde fietsen. De locatie en entree van de fietskelder sluit op een logische en heldere manier aan op de fietsstromen in het gebied.

Bebouwing

Er is bij de entree van de stad een hoge ambitie voor wat betreft de architectuur. Behalve de aangenaam ingerichte openbare ruimte zullen ook de gebouwen een belangrijk visitekaartje zijn voor Hilversum, dat de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit hoog in het vaandel heeft staan.

De pleinwanden worden gevormd door nieuwe bouwvolumes, die bestaan uit een begane grond waarin aantrekkelijke commerciële functies (retail, horeca, dienstverlening) met daarboven woningen, van waaruit uitzicht is op het plein.

Op deze belangrijke entree van de stad is een hoge ambitie voor wat betreft de architectuur een voorwaarde in deze 'Stad van Dudok'.

Stedenbouwkundig zullen de bebouwingswanden gevormd moeten worden door een pandsgewijze bebouwing in variërende hoogtes en met vrijwel allemaal een verscheidenheid in kapvormen.

Met dit streefbeeld vormen de nieuwe pleinwanden een voortzetting van de bebouwingsstructuur van veel straten in het centrum, waardoor het stationsgebied ook qua bebouwingsstructuur weer onderdeel wordt van het centrum.

Hoewel er een diversiteit qua panden wordt nagestreefd, is het niet de bedoeling dat hier een te onrustig beeld gaat ontstaan.

De bouwvolumes moeten allemaal alzijdig worden ontworpen, dus geen 'achterkanten' of te gesloten kopgevels

Ook de begane grond van de bebouwing dient zoveel mogelijk openheid te krijgen en dus zo weinig mogelijk gesloten wanden te bevatten.

De gebouwen dragen bij aan de levendigheid en de uitstraling van het stationsgebied. Dat betekent dat er veel aandacht is voor de invulling van de plinten. De openbare ruimte houdt op haar beurt weer rekening met de functies in de plinten. Entrees van de gebouwen zijn duidelijk herkenbaar en logisch gesitueerd ten opzichte van de openbare ruimte.





Referentiebeelden: mix aan bouwvolumes op plint, pandsgewijze bebouwing, variëteit in gevels, bouwvolumes en kapvormen.

Verkeer en parkeren

Algemeen

Een bezoeker ervaart een centrum vooral als aantrekkelijk als hij of zij er gemakkelijk kan komen. Een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, openbaar vervoer en auto is een randvoorwaarde. Net als het comfortabel parkeren van auto en fiets.

Twee aspecten zijn daarbij van belang: de doorstroming van alle verkeersdeelnemers en een heldere (herkenbaar, duidelijk en logisch) routing en indeling van de openbare ruimte. Duurzaam en veilig.

Voetganger

De voetganger staat centraal in het stationsgebied. Met de voetganger worden expliciet ook de ouderen en mensen met een beperking bedoeld: een goed toegankelijke openbare ruimte voor deze doelgroepen functioneert automatisch ook voor anderen.

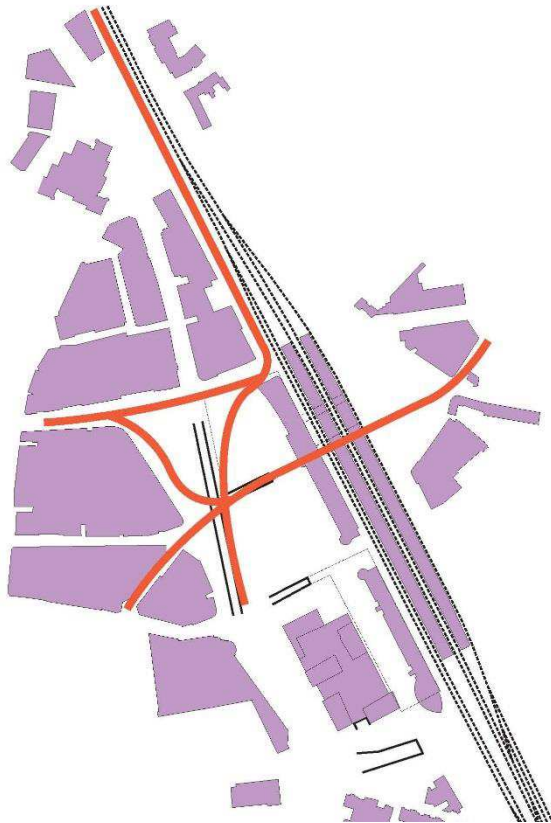
In het nieuwe stationsgebied kunnen voetgangers ongehinderd van het station naar de Leeuwenstraat en de autoluwe Stationsstraat lopen en vice versa. Ook de Kiss & Ride parkeerplaats en het busstation zijn gemakkelijk bereikbaar en zichtbaar vanuit het station. De verbinding met het centrum is van groot belang, maar voor slechts een heel beperkt deel van de treinreizigers. Het is aannemelijk dat het aandeel van centrumbezoekers in het busverkeer een stuk groter is.

Fiets

Een goede bereikbaarheid van het centrum en het station voor fietsers is een harde eis voor de inrichting van het nieuwe stationsgebied. Fietsers moeten op hun bestemming kunnen komen, maar ze moeten ook hun fiets gemakkelijk kunnen parkeren.

- In een druk gebied zoals de stationsomgeving is het doel om conflictsituaties tussen voetgangers en fietsers te voorkomen. Een helder onderscheid tussen fiets- en voetgangersgebied kan daarbij helpen.
- De fietstunnel onder het station heeft een centrale plaats in het stationsgebied: het is een verzamelweg voor fietsers uit heel Hilversum.
- Net als de voetgangers kunnen fietsers onbelemmerd de Schapenkamp kruisen.
- Veilige oversteek voor fietsers en voetgangers ter plaatse van de Stationsstraat;
- Fietsstromen worden dusdanig vormgegeven dat er zo min mogelijk oversteekbewegingen zijn over de Schapenkamp (om de doorstroming ten goede te komen);
- Fietsparkeren op het maaiveld is op het Stationsplein uitgesloten: fietsen worden geparkeerd in een fietskelder bij het station.
- Vanuit alle richtingen zijn er logische en directe routes naar de fietsparkeerkelder;

- Parallel aan de Schapenkamp zijn vrij liggende fietspaden, waarvan de hoofdstroom aan de oostzijde.
- De Stationsstraat wordt autoluw en wordt ingericht als fietsstraat met bijbehorende fietsparkeerplaatsen in lijn met het gemeentelijke Plan van Aanpak Fietsparkeren Centrum.
- Voor woningen, kantoren en bedrijven geldt dat fietsparkeren op eigen terrein of in het eigen gebouw moet worden opgelost.



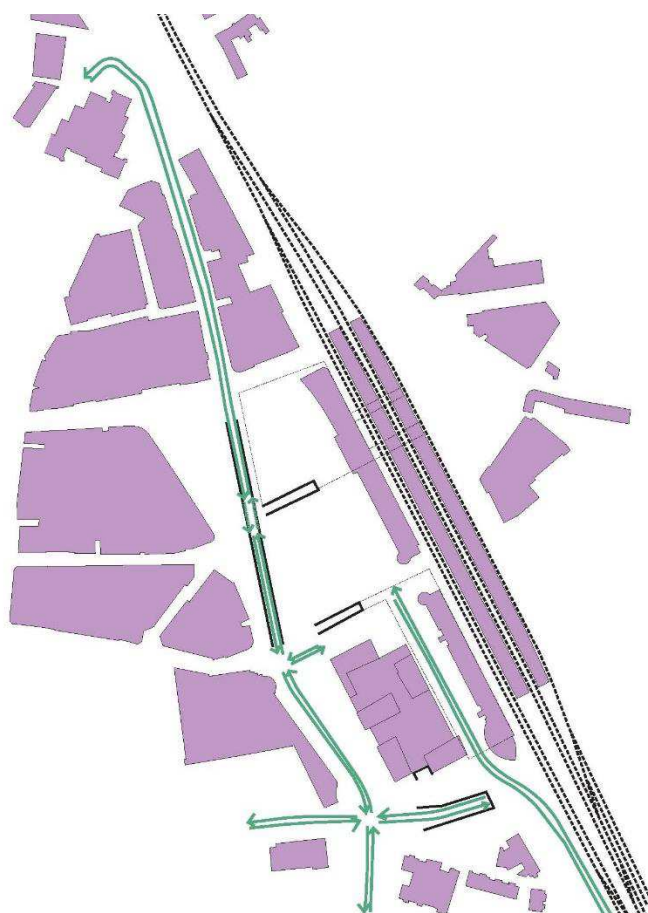
Hoofd-fietsroutes stationsgebied

Openbaar Vervoer

In samenwerking met de provincie Noord-Holland realiseert de gemeente een Hoogwaardige openbare verbinding (HOV in 't Gooi) tussen Huizen en Hilversum die uitkomt op het busstation in Hilversum. Voor meer informatie: zie www.hovinhethooi.nl. Voor zowel de HOV-bussen als voor de lokale/regionale busdiensten geldt dat de gemeente, in samenwerking met de provincie, streeft naar verbetering van de betrouwbaarheid van de (bus)dienstregeling door infrastructurele aanpassingen.

Daarnaast wordt ingezet op:

- toegankelijke haltes en openbaar vervoer;
- inzet van elektrische bussen; nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer;
- een toekomstvast streekvervoer, met HOV als ruggengraat en medegebruik van de HOV-baan door andere buslijnen;
- een goede uitwisseling tussen vervoerwijzen (fiets-ov-auto) in het nieuwe stationsgebied van Hilversum.



Busroutes stationsgebied

Auto

Met het terugbrengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp, zoals opgenomen in de Centrumvisie, wordt het station, net als de parkeergarage Markt met de auto eenvoudiger bereikbaar van alle kanten.

In het kader van de ontwikkeling van de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 zijn denkrichtingen vertaald in een aantal varianten, waarbij wijzigingen aan de doorgaande routes binnen Hilversum worden voorgesteld. Het betreft vooral aanpassingen aan de centrumring en directe omgeving. Eén van de maatregelen is de Schapenkamp als tweerichtingsweg inrichten.

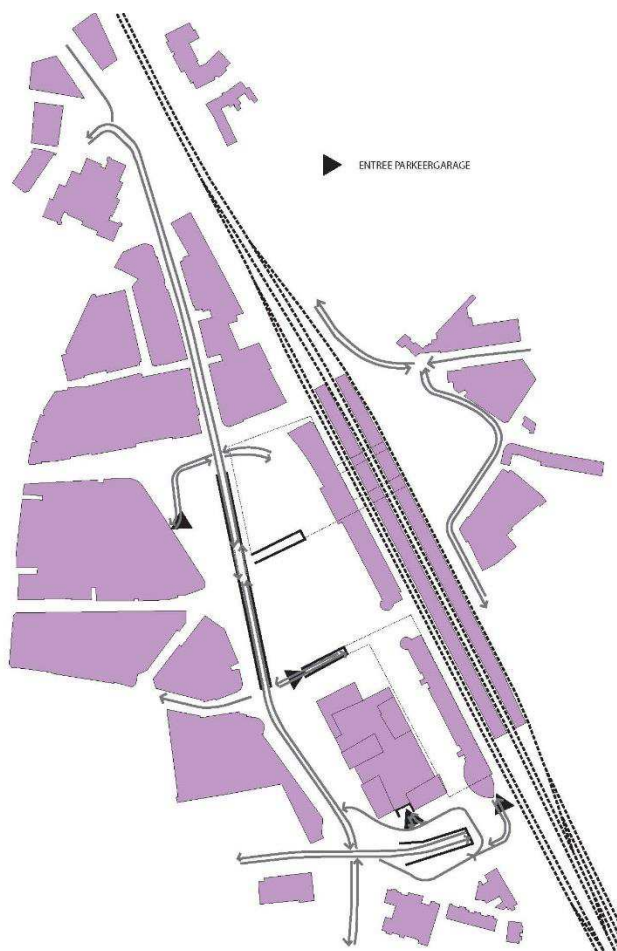
Deze aanpassingen hebben invloed op de verkeersstromen, en mogelijk op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Om de te verwachten verkeerseffecten van elke variant inzichtelijk te maken, heeft Royal HaskoningDHV in 2016 berekeningen met het dynamisch verkeersmodel Hilversum gemaakt.

De uitkomsten van de berekeningen laten zien dat het inrichten van de Schapenkamp als tweerichtingsweg in 2030 leidt tot een intensiteit tussen 19.000 en 21.000 mvt/etmaal. Dit is afhankelijk van de gekozen variant.

Realisatie van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en het verleggen van de centrumring door de Koninginneweg is mogelijk met inachtneming van een aantal randvoorwaarden.

- De nu al drukke oversteek over de Schapenkamp voor voetgangers en fietsers zal met tweerichtingsverkeer een nog grotere barrière vormen. Een ongelijkvloerse kruising, waarbij beide grote verkeersstromen worden gescheiden, is wenselijk.
- In de stedenbouwkundige visie is uitgegaan van een tunnel met een doorrijdhoogte van 3,5 meter (conform de situatie bij de Beatrixtunnel). Dit geeft een hoogtebeperking voor groot vrachtverkeer over de centrumring.

- Bereikbaarheid van de taxistandplaats/Kiss & Ride en de parkeergarage Markt aan de ene kant en het busstation en de Spoorstraat aan de andere kant zijn een randvoorwaarde voor het technisch ontwerp van de verdiepte weg.
- De maaiveldhoogte van de huidige oversteek is het uitgangspunt voor de bovenkant van het tunneldek.
- De Stationsstraat wordt door het verleggen van de centrumring autoluw.
- Voorrang voor verkeer over de verlegde centrumring ter plaatse van de aansluitingen met de Stationsstraat en Kleine Spoorbomen, bijvoorbeeld in de vorm van voorrangspleitjes;
- Afslaand verkeer op de centrumring hindert het doorgaande verkeer niet;
- Goede bereikbaarheid van het busstation, voornamelijk met een vrije busbaan;
- In de inrichting van de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met bereikbaarheid voor bevoorrading van bedrijven, verhuishagens voor woningen en in het algemeen voertuigen van de nood- en hulpdiensten. Echter, de overlast van laad- en losverkeer (incl. verhuishagens) moet tot een minimum worden beperkt.
- Het station en de daarin gevestigde functies stellen stevige eisen aan bereikbaarheid voor leveranciers en afvaldiensten. (we zullen een logistiek pvc aanleveren). Ook de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, waardetransport en onderhoudsdiensten zal moeten worden geborgd.
- Voor de taxistandplaats en Kiss & Ride is de huidige capaciteit het uitgangspunt.



Autoroutes stationsgebied

Parkeren

Parkeren gebeurt in het stationsgebied in gebouwde voorzieningen, niet op het maaiveld. Voor het parkeren ten behoeve van woningen of bedrijven gelden in het stationsgebied de parkeernormen voor het gebied centrum. Dat wil zeggen dat voor woningen, afhankelijk van de prijsklasse in eigen parkeergelegenheid moet worden voorzien (0,85 - 1,00 - 1,10 ppl/woning). Het oplossen van bezoekersparkeren bij de woning (0,3 ppl/woning) is geen harde eis omdat bezoekers terecht kunnen in de nabijgelegen parkeergarages. Uit de parkeerbalans voor Hilversum centrum blijkt dat daar voldoende ruimte voor is (met name parkeergarage Markt). Voor kantoren is dit 1,5 ppl/ 100 m2 BVO. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor woningen en kantoren is mogelijk in het geval deze uitwisselbaar zijn.

Nieuwe normen (najaar in besluitvorming):

WONEN PER EENHEID (incl. bezoekersdeel)	
koop, vrijstaand	1,8
koop, 2-onder-1-kap	1,7
koop, tussen/hoek	1,5
koop, etage, duur	1,6
koop, etage, midden	1,4
koop, etage, goedkoop	1,3
huurhuis, vrije sector	1,5
huurhuis, sociale huur	1,3
huur, etage, duur	1,4
huur, etage, midden/goedkoop	1,1
kamerverhuur, zelfstandig (geen studenten)	0,55
kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,25
aanleunwoning en serviceflat	1,05
WERKEN PER 100 M ² BVO	
(commerciële) dienstverlening (kantoren met balie)	2,05
kantoren (kantoren zonder balie)	1,55
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods/opslag)	0,65
arbeidsintensief/bezoekersintensief (industrie/werkplaats)	1,55
bedrijfsverzamelgebouw	1,25

In de parkeernormen is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer verwerkt. De normen zijn afgeleid van landelijke kencijfers rondom centrumgebieden. Langs de hele centrumring zijn parkeerplaatsen niet gewenst vanwege de vertragende werking van parkerende auto's op de doorstroming.

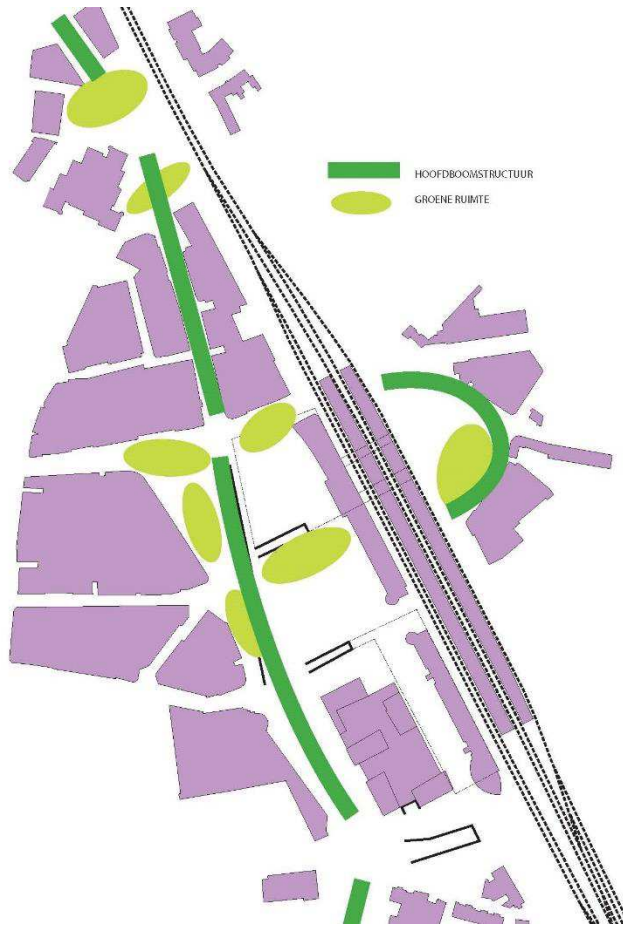
Een P&R voorziening is een vast onderdeel van een stationsgebied. In het geval van Station Hilversum ligt de bestaande P&R voorziening buiten het plangebied en is dus geen onderdeel van dit programma van eisen.

Inrichting openbare ruimte

In algemene zin is de openbare ruimte in het nieuwe stationsgebied verzorgd, ingetogen en in samenhang met de stedenbouwkundige omgeving. De openbare ruimte is overzichtelijk en daarmee veilig en goed handhaafbaar. In een dynamische omgeving als het stationsgebied is flexibiliteit in gebruik een belangrijke eigenschap. Flexibiliteit staat echter niet gelijk aan

vaagheid: het gebruik van de openbare ruimte is in één oogopslag duidelijk. Groen is in Hilversum een essentieel onderdeel van de openbare ruimte.

In de inrichting van de openbare ruimte in het stationsgebied kunnen twee deelgebieden worden onderscheiden: het Stationsplein, inclusief de verbinding naar het centrum en de centrumring en aanpalende gebieden.



Boomstructuur en groene ruimtes stationsgebied

Stationsplein

Het Stationsplein wordt het visitekaartje van de stad. De openbare ruimte is hier representatief en laat Hilversum als Mediastad in het groen van zijn beste kant zien. Het Stationsplein is toegankelijk voor alle voetgangers (inclusief mindervaliden en blinden en slechtzienden), het is overzichtelijk en veilig. Het gebruik van trappen wordt zoveel mogelijk vermeden en het plein heeft zo min mogelijk obstakels. Vanuit het centrum is het station goed zichtbaar en vanuit het station vormen de pleinvanwanden een focus richting het centrum. De bezoeker vindt gemakkelijk zijn weg en voelt zich welkom. Het Stationsplein heeft een menselijke maat en een aangenaam klimaat: je waait er niet uit je jas, je pakt er het eerste voorjaarszonnetje en de laatste mooie herfstdag, op een hete zomerdag is er voldoende verkoeling.

- Het Stationsplein is vrij van geparkeerde fietsen, scooters, bromfietsen, bakfietsen en auto's.
- Het busstation, taxistandplaats en K&R zijn goed zichtbaar vanaf het plein (t.b.v. de arriverende reiziger) maar domineren de openbare ruimte niet.
- De taxistandplaats/Kiss & Ride en het busstation grenzen aan het Stationsplein, maar hebben als functionele ruimtes een bescheidener uitstraling dan het Stationsplein.

- Busstation en taxistandplaats worden in samenhang met de nieuwe bebouwing ontworpen zodat enerzijds de functionele aspecten (busstation) en anderzijds de kwalitatieve aspecten (woonkwaliteit en openbare ruimte) worden geborgd.
- De fiets- voetgangerstunnel vormt aan de zuidkant een meer ruimtelijke verbinding met het Stationsplein en de looproutes door het vervangen van de muur met hekwerk door een groen talud.
- Het Stationsplein is het domein van de voetganger: fietsers rijden niet over het plein en stallen hun fietsen ondergronds.
- Het groen op het plein is substantieel: grote oppervlaktes die zorgen voor een aangename sfeer. De bomen op het Stationsplein hebben een standplaats die rekening houdt met de grootte op volwassen leeftijd.
- De openbare verlichting op het plein maakt het plein ook in de avonden tot een aantrekkelijke plek en sluit aan bij verlichtingsplan voor het centrum dat door de binnenstad-ondernemers is geïnitieerd.
- De hoeveelheid straatmeubilair op het plein is tot een minimum beperkt en staat buiten de belangrijkste loopstromen.
- Terrassen zijn toegestaan, maar mogen de belangrijke loopstromen niet hinderen.
- Bij de inrichting van het Stationsplein speelt de beleving en oriëntatie van de treinreiziger een belangrijke rol. Het Stationsconcept en Fixing the Link vormen het door NS ontwikkelde denkkader voor de aansluiting van het station met zijn omgeving. Zie: www.spoorbeeld.nl
- De profilering van Hilversum als Mediastad komt tot uiting op het Stationsplein.
- Het herdenkingsmonument dient ergens op het Stationsplein terug te komen evenals de herdenkingsplaque die in het UWV pand is aangebracht.
- Een overzichtelijke stedelijke ruimte met een menselijke maat.
- Het stationsgebied is goed toegankelijk voor minder validen.

Het stationsplein kan verschillende functies vervullen, zoals dat nu ook al het geval is. De ambitie is om een aantal van die functies in de nieuwe situatie te verbeteren en andere functies niet leidend te laten zijn voor het ontwerp.

	Huidige situatie	Ambitie
Transferruimte	Goed	Minimaal behoud van dit niveau, waarbij K&R op het Oosterspoorplein verbeterd wordt. De route naar het busstation mag langer, mits goede voorzieningen, zichtbaarheid en route.
Verblijf	Slecht	Goed verblijfsklimaat creëren voor kort verblijf, gerelateerd aan transfer. Moet geen concurrentie zijn voor het centrum.
Verbinding met het centrum	Slecht	Moet qua route, architectuur betere verbinding komen. En de verbinding voor zowel de voetganger als fietser verbeteren.
Evenementen	Matig, wel ruimte	In de nieuwe situatie komt er minder ruimte voor evenementen, wel meer sfeer. Er zal ruimte zijn voor kleinere evenementen. Evenementen zijn niet leidend voor het ontwerp van het plein. Oosterspoorplein komt meer ruimte voor evenementen en wordt er beter voor ingericht.
Wonen	slecht	Entrada is een slecht voorbeeld, niet de gewenste woonkwaliteit. In de nieuwe situatie bouwblokken met groene binnentuinen, meer

		omsloten dan bij entrada om windoverlast te voorkomen
Identiteit architectuur	Slecht	Station is een landmark, nieuwe bebouwing moet daar geen afbreuk aan doen. Station moet zichtbaar zijn. Bebouwing pandsgewijs, menselijke maat belangrijk en aansluiting qua hoogte en bebouwingstypologie op het centrum, goede overgang creëren van station naar centrum qua schaalniveau
Identiteit media	Slecht, alleen een scherm	Stationsplein is het visitekaartje van de Mediastad. Niet leidend in het ontwerp, speelt vooral een rol bij de aankleding.
Identiteit groen	slecht	Heel belangrijk om een groene stationsomgeving te creëren.

Oosterspoorplein

Op het Oosterspoorplein verdwijnen alle fietsenrekken en het wordt geschikt gemaakt voor evenementen. Fietsers parkeren hun fiets in de fietskelder onder het Stationsplein. Veranderingen op het Oosterspoorplein zijn het gevolg van de ontwikkelingen aan de overzijde van het spoor. De aanpassingen zijn aanleiding voor een kwalitatieve verbetering van het plein.

Centrumring e.o.

Het stationsgebied is in materiaal en meubilair een herkenbare eenheid, maar zijn eenvoudiger dan op het Stationsplein (plusniveau Hilversum Buiten). Toegankelijkheid en overzichtelijkheid zijn de belangrijkste thema's.

De Schapenkamp maakt deel uit van de centrumring en is als zodanig herkenbaar. De Schapenkamp maakt deel uit van de "stadse" centrumring en heeft een ruim straatprofiel. Als onderdeel van de hoofdbomenstructuur heeft de weg een uitgesproken groen karakter: grote (laan-)bomen en groen op maaiveldniveau. De Schapenkamp wordt tussen de Beatrixtunnel/Prins Bernhardstraat en de Stationsstraat ingericht voor tweerichtingsverkeer.

Om de Groest en de Markt functioneel op elkaar aan te laten sluiten wordt de centrumring verlegd via de Koninginneweg. Om het station in deze situatie ook voor autoverkeer vanuit Hilversum Noordwest bereikbaar te houden is tweerichtingsverkeer in de Koninginneweg noodzakelijk.

De Stationsstraat wordt door het verleggen van de centrumring een groene, autoluwe fietsstraat. De Stationsstraat verbindt het station met de Markt en is de tweede entree naar het centrum. Dit komt tot uitdrukking in het materiaal en de sfeer van de openbare ruimte. De Stationsstraat biedt ruimte aan fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de lokale winkels en de Markt.

Relatie gebouwen-openbare ruimte

- Ontsluiting van de parkeergarages en het laden en lossen gebeurt op een logische plaats, buiten de representatieve openbare ruimte van het Stationsplein en zonder de verkeersstromen in het stationsgebied te frustreren.
- Bevoorrading van winkels in station is op een goede manier gewaarborgd.

- Inzameling van huishoudelijk afval geschiedt in ondergrondse verzamelcontainers op een goed bereikbare plaats in de openbare ruimte (restafval, GFT, PDB, Glas).
- Het inzamelen van bedrijfsafval gebeurt in pandig.
- Het bouwpeil van de nieuwe gebouwen is gesteld op een entree 0,3 m boven maaiveld/kruin weg.

Beheer en onderhoud

De uitgangspunten voor beheer en onderhoud zijn opgenomen in de handboeken Inrichting en Beheer Hilversum Buiten en komen in het kort neer op schoon, heel, veilig en juist gebruik.

Bij een hoogwaardige inrichting hoort een goed niveau van beheer en onderhoud. Beheer en onderhoud zijn essentieel voor de uitstraling van en het gevoel van veiligheid in het Stationsgebied.

De inrichting van het Stationsgebied is dusdanig dat het enerzijds zo min mogelijk aanleiding geeft tot vervuilen en anderzijds dat schoonmaken en schoon houden op een gemakkelijke manier kan gebeuren.

Gebruikte materialen en meubilair moeten degelijk zijn en als het kapot is gemakkelijk kunnen worden vervangen. Het gaat dan om het vervangen zelf, maar ook over de beschikbaarheid van het materiaal of meubilair.

Juist gebruik moet voortkomen uit de inrichting van de openbare ruimte. Afwijkend gebruik moet met voorlichting, controle en handhaving eenvoudig kunnen worden afgedwongen.

Veranderend gebruik moet, indien mogelijk, met kleine beheersmatige ingrepen kunnen worden gefaciliteerd.

Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Duurzaamheid

Het stationsgebied is de entree van Hilversum, waar duurzaamheid integraal is meegenomen. Dit wordt getoetst met de GPR stedenbouw. Het huidige stationsgebied heeft een gemiddelde GPR score van 5,7. De ambitie voor het nieuwe stationsgebied is een GPR score van 8,0. Duurzaamheid is zichtbaar gemaakt op de drie aspecten: people, planet en profit.

People

- In de ontwerp- en realisatiefase worden de eindgebruikers (bezoekers, reizigers, eindgebruikers bewoners en ondernemers) nadrukkelijk betrokken.
- Het stationsgebied is de entree van Hilversum als "Walkable city": een toegankelijke stad voor iedereen.

Planet

- Nieuwbouw moet duurzaam ontworpen worden, dus met aandacht voor isolatie en lokaal opgewekte (zonne-) energie en aardgasvrij.
- Levensloopbestendige gebouwen: gebouwen moeten gemakkelijk aan te passen zijn voor nieuwe functies (bijvoorbeeld van kantoren naar woningen).
- Klimaatbestendigheid: gebouwen en openbare ruimte moeten voorzien in hemelwaterberging, het voorkomen van grondwateroverlast en het tegengaan van hittestress. Gebouwen moeten zoveel mogelijk hemelwater van het stelsel afkoppelen. Daarom wordt bij nieuwbouw en renovatie hemelwater gebufferd op groene daken en geïnfiltreerd in de bodem.

- In de openbare ruimte kunnen hemelwaterberging- en infiltratie op creatieve wijze worden ingepast in de inrichting: zichtbaar en beleefbaar.
- biodiversiteit (groen op daken, gevels, en in de openbare ruimte).
- Materialen in de openbare ruimte zijn slijtvast en hebben een hoge hergebruikswaarde.
- Kabels en leidingen liggen zoveel als mogelijk in kabelgoten.
- In de uitvoering zijn circulair slopen en bouwen het uitgangspunt.
- De mobiliteit is in transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen. Het stationsgebied is bij uitstek het gebied waar duurzame mobiliteit een plek krijgt.

Profit

Het stationsgebied is een aantrekkelijke vestigingsplek met een aantrekkelijke uitstraling. De positie van Hilversum Mediastad wordt daardoor versterkt.

- Aantrekkelijke commerciële locaties;
- een logische aansluiting op het centrum;
- een goede ontsluiting;
- meer deelauto's en oplaadpunten.

Programma

Het stationsgebied wordt de “ontvangstruimte” van Hilversum. Je wordt welkom geheten door de ruimte die een prettig verblijfsklimaat kent en een mix aan functies heeft die de plek levendig maken. De bezoeker van Hilversum wordt als het ware het centrum ‘ingezogen’ en heeft meteen bij aankomst de beleving in een aantrekkelijk centrum te zijn en daar onderdeel van uit te maken. Het gebruiksmotief voor het stationsgebied is tweeledig. Enerzijds is het een knooppunt van verkeersstromen, een verbindings- en doorgangsgedebied en anderzijds een verblijfsgebied voor wonen en werken. Het gebied is een schakel tussen komen, blijven en gaan.

Invulling gebouwen

Het stationsgebied als centraal gelegen OV-knooppunt waar verschillende vormen van openbaar vervoer samenkomen is een aantrekkelijke locatie om te wonen, maar ook voor de vestiging van bedrijven. Hilversum wil creatieve bedrijvigheid, waarbij media in het bijzonder, aan haar stad binden.

Een goed verblijfsklimaat kan ontstaan door een aangename openbare ruimte, sociale veiligheid en een diversiteit aan functies voor de beoogde doelgroepen: bewoners, werknemers en passanten. Door een diversiteit van winkels in combinatie met horeca en dienstverleners is het voor de wachtende passant comfortabeler. Commerciële dienstverleners spelen in op veranderende activiteitenpatronen van bezoekers in stationsomgevingen: snelheid en gemak vormen het uitgangspunt. Persoonlijke diensten zoals een stomerij, sleutelmaker, kapper kunnen zowel in de behoeften van de bewoner als de passant voorzien. Maar ook creatieve en/of zakelijke dienstverleners dragen bij aan een levendige sfeer in het gebied (zoals architecten, studio, mobiele werkplekken, communicatiebureau of pakket-ophaalpunt).

Daarnaast kunnen voor het stationsgebied maatschappelijke functies interessant zijn. Ook de levendigheid en sociale controle nemen hierdoor toe. Bovendien stimuleert een concentratie van meer regionaal georiënteerde maatschappelijke voorzieningen bij een Intercitystation het gebruik van openbaar vervoer. Een voorbeeld hiervan is een congres- en vergaderfaciliteit.

Woningbouwprogramma

Voor het woningbouwprogramma wordt gestreefd naar een diversiteit aan woningtypen en doelgroepen. Hier geldt het uitgangspunt uit de Woonvisie Hilversum 2016-2020 voor een gelijke verdeling over de prijsklassen laag, midden en hoog. De daarin uitgesproken focus op sociale en middeldure huurwoningen wordt voor deze locatie vertaald in een uitgangspunt voor een minimaal aandeel van één op de drie sociale huurwoningen en één op de zes middeldure huurwoningen. Daarnaast moet minimaal één gebouw geschikt zijn voor een belegger in middeldure huurwoningen. Dit gebouw kan commerciële functies en parkeren bevatten, maar het merendeel van het oppervlak moet geschikt zijn voor middeldure huurwoningen. Te onderzoeken is een optimalisatie van het woningbouwprogramma als uitvoering van de woonvisie, met mogelijkheid om een deel van de goedkope en dure woningen aan het segment middeldure huur toe te voegen.

Uitgangspunt aandeel	Minimaal aandeel	prijsklasse	maximale huurprijs per maand*	maximale koopprijs**
1/3	1/3	Laag	€ 710,68	
	n.v.t.			€ 210.000
1/3	1/6	Midden	€ 850	
	n.v.t.			€ 375.000
1/3	n.v.t.	Hoog	n.v.t.	n.v.t.

* prijspeil januari 2016

** prijspeil 2015

Passende functies stationsgebied noordzijde:

- wonen, waaronder specifieke concepten zoals kamerbewoning en wonen met zorg
- short stay
- detailhandel (alleen begane grond)
- horeca (alleen begane grond)
- kantoren en zakelijke shared spaces, zoals flexwerkplekken
- creatieve bedrijvigheid en media
- atelier
- maatschappelijke, creatieve en zakelijke dienstverlening (alleen begane grond)
- vergader/cursusruimten
- kleinschalig cultureel gebruik, bijvoorbeeld een dependance of wisselpodium (alleen begane grond of inpassen in de openbare ruimte)

Functiemenging en flexibiliteit

Voor een duurzame ontwikkeling van het Stationsgebied is het van belang dat de ontwikkeling van hoge kwaliteit is. De toekomstbestendigheid neemt hierdoor toe.

Toekomstbestendigheid betekent ook vraaggericht ontwikkelen met een grote mate van gebruikersflexibiliteit van gebouwen. Toekomstbestendigheid vergroot de flexibiliteit van functioneel gebruik en verkleint de kans op leegstand bij een veranderde markt vraag.

Dit kan door:

- Met ruimere afmetingen te werken (bredere beukmaat, hogere verdiepingshoogten).

- De draagconstructie zo te ontwerpen dat de plattegrond gemakkelijk kan worden aangepast (verplaatsbare wanden).
- Onderling schakelbare eenheden realiseren, zodat het pand kan meegroeien met de gebruiker.
- Te ontwikkelen gebouwen zoveel mogelijk voorbereiden op een tweede leven (functieverandering). Ook hier geldt: ruimere beukmaten en verdiepingshoogten, flexibele plattegrond en schakelbare eenheden vergroten het aanpassingsvermogen.

Een mix van functies en een grote mate van gebruikersflexibiliteit van gebouwen is voor het stationsgebied daarom essentieel om een duurzame ontwikkeling op de korte en lange termijn te kunnen garanderen. Daarbij dient gestreefd te worden naar optimalisatie van de kwaliteit voor die functie. Hierbij zijn omgevingsaspecten zoals geluidhinder zowel vanuit de omgeving als onderling aandachtspunt.

Het functionele programma vraagt enerzijds om flexibiliteit vanwege een eventuele snel veranderende vraag vanuit de markt en om hier adequaat op in te kunnen spelen. Meervoudige of gemengde bestemmingen zijn daarom het uitgangspunt. Anderzijds is het van belang een maximale omvang van de diverse functies aan te houden om, bijvoorbeeld in geval van detailhandel, concurrentie met het centrum en evt. leegstand aldaar te voorkomen. Wanneer daarnaast bijvoorbeeld de woonfunctie beperkt zou worden nagestreefd dreigt het gevaar dat het gebied een doorgangs- en werkgebied wordt. Om dit te voorkomen is er in het gebied ook mogelijkheid voor aanvullende functies en wordt voor de woonfunctie een minimumaandeel geëist (deel van het totaal aantal vierkante meters gebouwd). Voor kantoren is het Arenapark de voornaamste vestigingsplek in de gemeente. Grootschalige kantoren zijn voldoende aanwezig met het stationsgebouw en Mediamonks. Grootschalige kantorenontwikkeling is derhalve niet gewenst. De voorkeur wordt gegeven aan kantoren die in de bedrijfsvoering interactie hebben met andere functies en gebruikers in het gebied.

De vormgeving van de bouwvolumes in het plan moet dusdanig zijn dat er meerdere functies ingepast kunnen worden zodat er een flexibel (en daarmee toekomstbestendig) plan ontstaat. Die flexibiliteit moet ook worden doorgevoerd in het bestemmingsplan. Zodra de ontwikkelgronden worden uitgegeven kan daardoor ingespeeld worden op de marktomstandigheden van dat moment.

Openbare ruimte

Op het Stationsplein is beperkte ruimte voor kleinschalige evenementen die de identiteit van Hilversum versterken. De functie als belangrijk doorgangsgebied geeft echter wel beperkingen voor de omvang en de tijdsduur van evenementen.

Het Stationsplein is bij uitstek ook een van de plekken in de Mediastad waar mediatoepassingen zichtbaar zijn in de openbare ruimte. Bewoners, bezoekers, reizigers en mediaprofessionals krijgen content voorgeschoteld, die informeert en inspireert, waar ze zelf deel van zijn én invloed op hebben. Het Oosterspoorplein biedt meer ruimte voor grotere evenementen, maar moet daarvoor geschikt worden gemaakt.



Financieel

Het stedenbouwkundig plan moet kosten- en opbrengsten efficiënt zijn. Met opbrengsten efficiënt wordt bedoeld dat het stedenbouwkundig plan dusdanige bouwvolumes moet bevatten dat deze door een ontwikkelaar efficiënt ingevuld kunnen worden met meerdere type programma's en daarbij een parkeergarage wordt getekend die efficiënt is in te richten. De bouwvolumes moeten op redelijke wijze de in het programma van eisen geschetste bebouwingmogelijkheden benutten, waarbij de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte een meer leidende rol is toebedeeld dan de omvang van het bouwprogramma. Met kosten efficiënt wordt ten eerste bedoeld dat de realisatie van het openbaar gebied in het stedenbouwkundig plan moet passen binnen de financiële kaders die zijn meegegeven, maar ten tweede zeker ook de verhouding tussen de geboden ruimtelijke kwaliteit versus de bijbehorende kostenraming.

PLANONDERDELEN

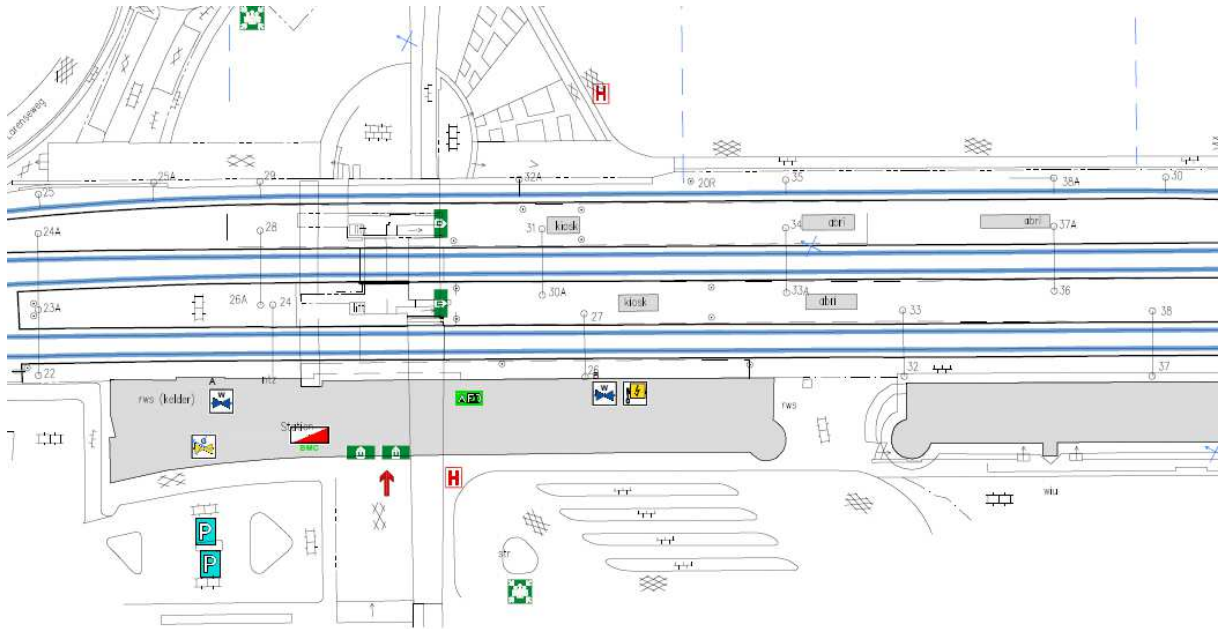
STATION

Het stedenbouwkundig ontwerp voor het stationsgebied heeft geen invloed op het functioneren en de indeling van het stationsgebouw.

Het stationsgebied moet een goede exploitatie (operationeel en commercieel) van railstation en alle ketenvoorzieningen optimaal faciliteren.

70% Van de treinreizigers van en naar station Hilversum komt daar dagelijks. Werk of studie is het voornaamste doel van deze 17.500 reizigers. Een prettig en goed functionerend stationsgebied is daarom geen overbodige luxe. Een goede aansluiting op voor- en natransport en een goede verbinding met de omringede stad is een randvoorwaarde voor een goed functionerend station.

In de nieuwe situatie moet rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van het station voor nood- en hulpdiensten. Onderstaand een tekening van het calamiteitenplan in de huidige situatie.



verklaring symbolen

Hoofdschakelaar elektra:

- (NS Elektra) in laagspanningsruimte in stationsgebouw begane grond

Afsluiter Gas:

- (NS Gas) in gasruimte stationsgebouw begane grond

Afsluiter Water:


- A(NS Water I) in rijwielstalling stationsgebouw kelder

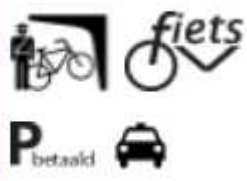
- B(NS Water II) in technische ruimte stationsgebouw begane grond

Brandmeldcentrale
In stationshal

Ontzuimingsplan NS station Hilversum

Voor- en natransport treinreizigers station Hilversum.

Voor- / Natransport 		
lopend	31%	50%
fiets	48%	20%
auto (b)	2%	1%
auto (p)	4%	9%
BTM	13%	19%
(deel)taxi	1%	1%



Doel van de treinreizigers van en naar station Hilversum

School/studie	8%
Sociaal/recreatief	28%
Werk/zakelijk	64%

HOV in 't Gooi

De toekomstige busbaan in de Wilhelminastraat sluit aan op het busstation. Het HOV project is qua tracé en ontwerp randvoorwaardelijk voor de inrichting van het gebied tussen de Beatrixtunnel, Entrada, het gebouw aan de Wilhelminastraat en het busstation. Zie onderstaande afbeelding.

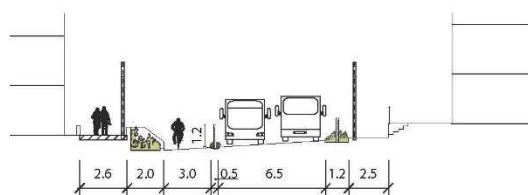
Vier aspecten zijn hierbij van belang. Dit betreft:

- De aansluiting van de busbaan op het Stationsplein ligt vast in het HOV-ontwerp
- Het nieuwe profiel voor de Wilhelminastraat wordt nog enigszins aangepast. Het definitief ontwerp is naar verwachting november 2016 beschikbaar. Mogelijk wordt het fietspad ingericht als 'shared-space'. De fietsers vanaf het Wandelpad kunnen in de toekomst via de Schapenkamp naar de fietsenstalling onder het stationsgebied fietsen;
- Het bufferen van bussen (bestaande buffercapaciteit). Door de aansluiting van de busbaan op het Stationsplein moeten 2 bufferplaatsen iets naar de ingang van het busstation worden opgeschoven. Deze aanpassing wordt uitgevoerd door het HOV-project.
- Door de aanleg van de busbaan vervallen 2 invalidenparkeerplaatsen ter hoogte van het Sociaal Plein. Door het HOV-project wordt in overleg met de gebruikers naar een oplossing gezocht.

De uitvoeringscontracten worden in 2017 aanbesteed. De uitvoering start naar verwachting eind 2018 en ingebruikname van de HOV-baan is gepland in 2021.



Impressie mogelijke inrichting Wilhelminastraat

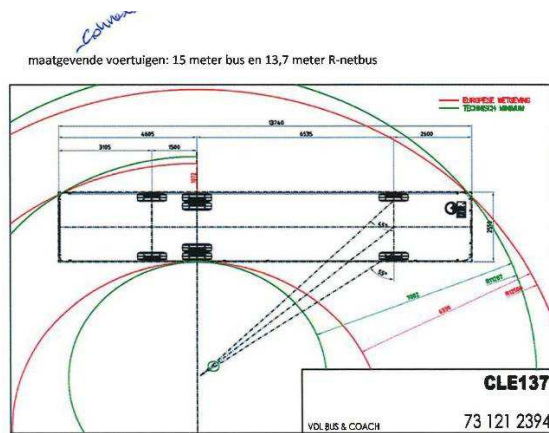
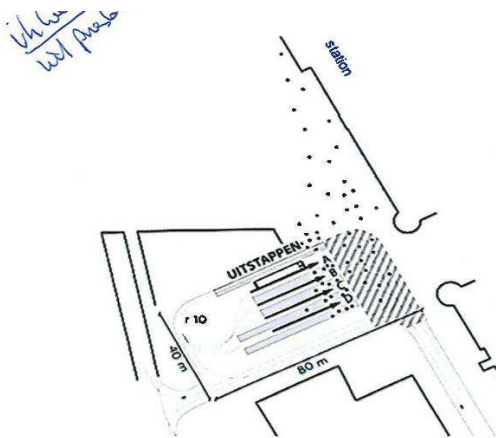




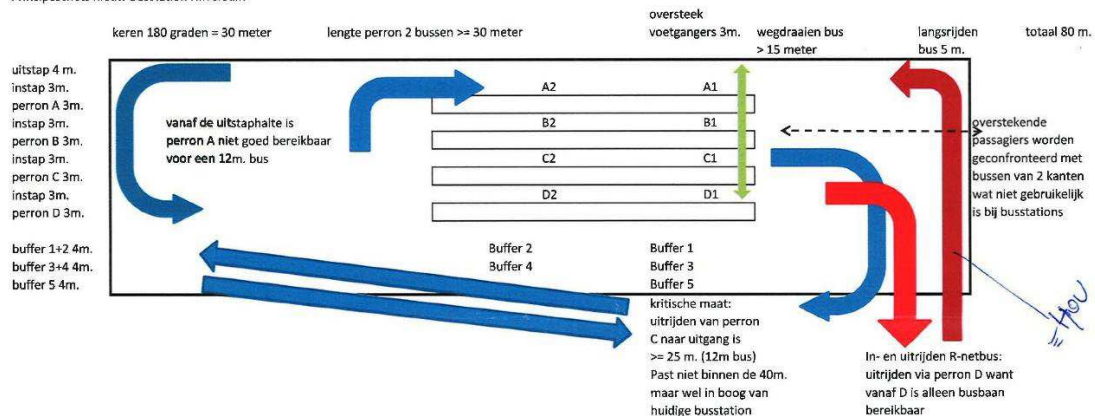
Busstation

Het nieuwe busstation is het begin- en eindpunt van lokale en regionale buslijnen en de HOV-buslijn. Het busstation is, net als het huidige, een dynamisch busstation. Een vaste aankomsthalte en flexibele vertrekhaltes. Het busstation is exclusief voor bussen en nood- en hulpdiensten. Laden en lossen t.b.v. bedrijven en woningen is niet toegestaan. De verwachting is dat de bussen binnen 10 jaar zullen rijden op elektriciteit. Er dient dus rekening te worden gehouden met laadpunten voor de bussen. Wanneer elektrische bussen worden ingevoerd zullen de voertuigen waarschijnlijk kleiner zijn, maar er komen dan ook meer voertuigen. Er zijn dan sowieso meer bufferplekken nodig voor het opladen van de bussen. Het busstation moet dus zo flexibel zijn dat toekomstige ontwikkelingen kunnen worden ingepast.

- Het HOV heeft een eigen busbaan, de reguliere bussen ontsluiten via de Schapenkamp.
- 15 meter-bus is het maatgevende voertuig voor lijndiensten op het busstation.
- Bij het ontwerp voor het busstation extra rijbewegingen (m.n. twee richtingen), doorsnijding van loopstromen passagiers en achteruitrijden van bussen vermijden.
- Huidig busstation is uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan;
- Plek voor het bufferen van 10 bussen van de reguliere vervoerders.
- Plek voor NS bussen (in geval van calamiteiten): uitstappen op gemeenschappelijke uitstaphalte; instappen op twee extra perrons die ook zijn te gebruiken voor touringcars en evt. laden en lossen. Lengte ontwerpvoertuig NS bussen: 18 meter.
- Overkluizing van het busstation is mogelijk: sociale veiligheid en overzichtelijkheid is dan wel een randvoorwaarde. Overkluizing en het opladen van elektrische bussen is overigens een geschikte combinatie.



Principeschets nieuw busstation Hilversum



Taxistandplaats en Kiss and Ride

Vanuit het station zijn de nieuwe Taxi- en K&R-plek direct zichtbaar, maar deze bevinden zich net buiten de randen van het plein.

De taxistandplaats en Kiss & Ride bieden plaats aan:

- 10 taxi's en 5 bufferplaatsen: 5 taxistandplaatsen bij voorkeur apart van de K&R-plaatsen en in vakken aangegeven. De overige taxiplaatsen kunnen elders een plek krijgen.
- 2 zone taxi's
- 2 invalideparkeerplaatsen
- 16 Kiss & Ride-plaatsen

Fietskelder

Op het stationsplein zijn geen fietsparkeerplaatsen meer op het maaiveld. De fietsparkeerplaatsen voor OV reizigers (5.900 plaatsen) bevinden zich in de ondergrondse fietsenstalling. Ook voor fietsers vanuit Over 't Spoor kan de kelder een aantrekkelijke stallingsmogelijkheid zijn bij centrumbezoek (500 plaatsen) Om richting de toekomst een marge te hebben in de capaciteit van de stalling wordt een totaal aantal van 7.000 fietsparkeerplaatsen aangehouden. Fietsers moeten hun fiets snel en gemakkelijk kunnen stallen.

- Vanuit de exploitatie en het beheer van de fietsenstalling is één ingang een harde randvoorwaarde. De entree moet goed aansluiten op de fietsstromen.
- Er moet een goed bereikbare en herkenbare entree zijn voor zowel fietsers vanaf de oostkant als van fietsers vanaf de westkant, voor bromfietzers, scooters, scoormobielen en bakfietsen.
- Een entree voor 7.000 fietsers zal ongeveer 8 à 10 meter moeten bedragen (zie referentie fietsenstalling Jaarbeursplein Utrecht)

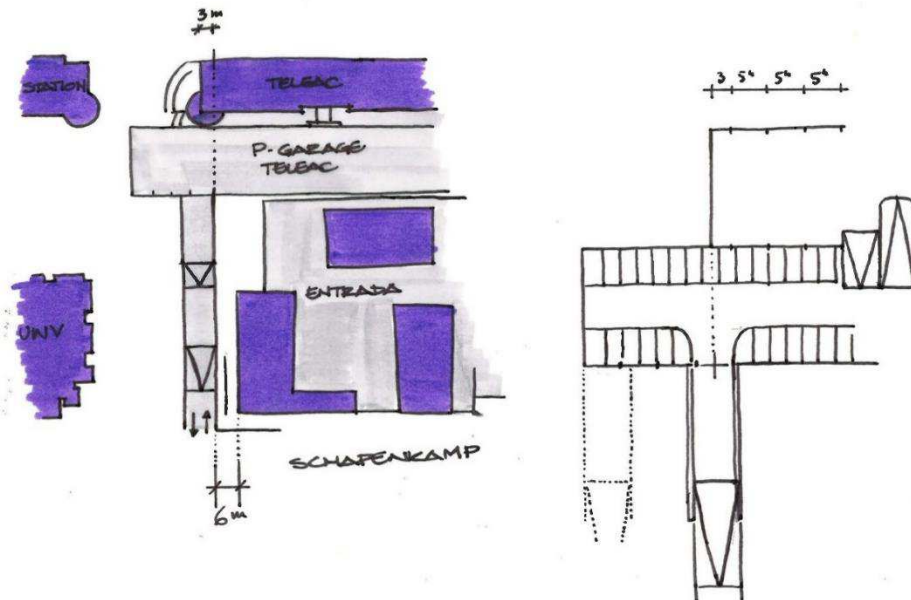


Parkeergarage gebouw Wilhelminastraat

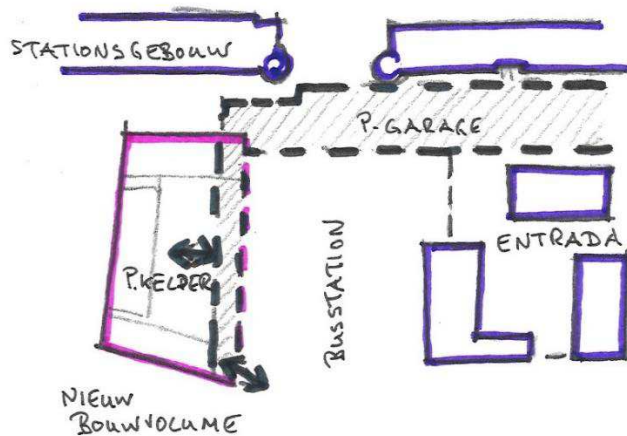
De parkeergarage van het gebouw aan de Wilhelminastraat 21-41 heeft met het voormalige UWV gebouw een gezamenlijke entree aan de Schapenkamp. Een entree voor deze parkeergarage aan de Schapenkamp is een harde randvoorwaarde die moet worden meegenomen in het ontwerp voor het stationsgebied.

Er zijn twee opties:

- Verleggen van de entree richting entrada
- Een tweede optie is om de nieuwe (te verleggen) parkeergarage in/uitgang te combineren met het nieuw te bouwen bouwvolume dat grenst aan het busstation. En de in/uitgang van de daaronder gelegen parkeerkelder te combineren.



Optie 1 (verleggen)



Optie 2 (combineren met nieuw bouwvolume)

Ongelijkvloerse kruising Schapenkamp

De ongelijkvloerse kruising met de Schapenkamp kan niet zonder hoogtebeperking worden gerealiseerd. Met een Profiel Vrije Ruimte (PVR) van 4,10 meter is de tunnel, net als de Beatrixtunnel, niet toegankelijk voor groot vrachtverkeer. Normale bussen kunnen gebruik maken van de tunnel; dubbeldekkers en harmonicabussen niet.

Profiel Vrije Ruimte (PVR)	4,10 m
Totale inwendige breedte	9,20 m

Maximum hellingspercentage:	7 %
Topboog	R = 900 m
Voetboog	R = 200 m
Doorrijhoogte	3,50 m
Recht tracé	
Verkeersklasse tunneldek	fietsers en voetgangers en veegwagen
Tunnel is uitsluitend te gebruiken door snelverkeer	

Zie rapport Witteveen en Bos: bijlage

Maatvoeringen Openbare Ruimte

Hoofdwegen:

- Rijbanen zijn recht of gebogen, maar niet slingerend en ze kennen ook geen as-verspringingen.
- Plaatselijke overmaat in een profiel komt ten goede aan trottoir of groenstroken, maar niet aan de rijbaan.
- Hoofdwegen zijn van zwart asfalt en hebben een breedte van 6,0 tot 6,5 m.
- Bij gescheiden rijbanen geldt voor de hoofdwegen een breedte van 3,25 tot 3,5 m.
- Ventwegen en parkeerstraatjes zijn van afwijkend materiaal t.o.v. de omgeving.
- Fietsers krijgen een eigen plaats binnen het profiel.

Parkeerplaatsen

- Langsparkeerplaatsen zijn standaard 5,5 meter lang en 2,0 meter breed, langs hoofdontsluitingswegen liefst 5,5 meter lang en 2,5 meter breed.
- Haakse parkeerplaatsen zijn 5,0 meter lang en 2,5 meter breed.
- Invalideparkeerplaatsen zijn voor langsparkeren minimaal 6,0 x 2,0 meter en voor haaks parkeren 5,0 x 3,5 meter.

Fietsvoorzieningen:

- Langs alle hoofdwegen wordt gestreefd naar zo veilig mogelijke fietsvoorzieningen.
- Fietsvoorzieningen slingeren zo min mogelijk.
- Straatmeubilair staat zo ver mogelijk van het fietspad af.
- Een fietspad is standaard 2,00 m. of breder.
- Fietsstroken op de rijbaan zijn 1,50 m., fietssuggestiestroken zijn minimaal 1,00 m. breed.
- Een tweerichtingsfietspad is standaard 3,45 m. en minimaal 3,00 m. Incidentele vernauwingen zijn per situatie inpasbaar.
- Een verplicht fietspad is van asfalt, beton of betontegels.
- Een verplicht fietspad is bij voorkeur rood.
- Gecombineerde fiets-/voetpaden niet toepassen.
- Een hellingbaan voor fietsers heeft een maximaal stijgingspercentage van maximaal 4%.

Trottoirs:

- Een trottoir is standaard 1,95 m. breed of minimaal 1,20 m. breed en bij obstakels nog minimaal 1,00 m. (incl. band). Bij uitstallingen geldt minimaal 1,50 m.
- Een trottoir is bij voorkeur van betontegels (30x30 cm).
- Een trottoir heeft een maximaal afschot van 2%.

Toegankelijkheid:

- Hoofdwegen: oversteekvoorzieningen voor voetgangers en rolstoelen.
- Stationsplein extra voorzieningen waar nodig.
- Voorzieningen voor toegankelijkheid dienen te voldoen aan de CROW richtlijnen, publicatie nr. 337.

Bomen:

- De geplante boom moet op de gekozen standplaats zijn volwassen grootte kunnen bereiken.
- Het beleid richt zich op het behoud en verdere uitbreiding van de verscheidenheid aan boomsoorten in Hilversum.

Ondergrondse infra:

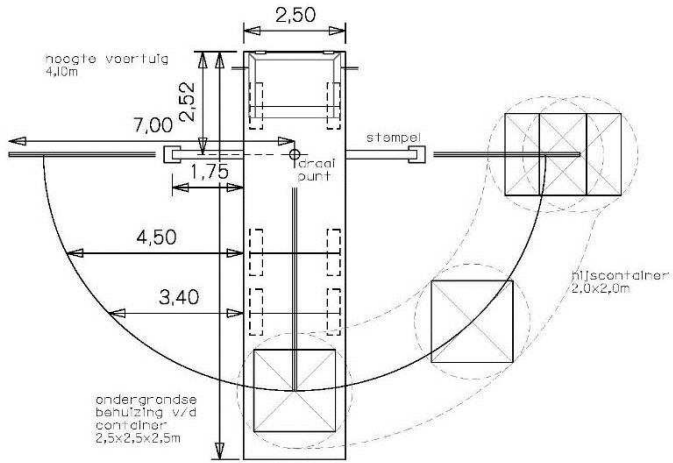
- In het stationsgebied zijn 11 telecom providers, Liander, Vitens en de Gemeente Hilversum die kabels en leidingen moeten omleggen.
- Fasering en het beschikbaar hebben van het nieuwe nutstracé is een voorwaarde voor de uitvoering van dit project.
- Het slopen van het UWV gebouw is essentieel.
- Boven kabel- en leidingtracés geen bomen plaatsen.
- Bij bepaling van nieuwe tracés voor kabels en leidingen moet rekening worden gehouden met de afstand tot gebouwen en voorzieningen.

Bevoorrading station:

- Bevoorrading van winkels in het station gebeurt via de toegang aan de westzijde van de AH to Go bij de taxistandplaats aan de voorzijde van het stationsgebouw. Frequentie van bevoorrading van de winkels is mij niet bekend. Vermoeden bestaat dat dit nagenoeg dagelijks gebeurt.
- Logistiek pve stationsretail: zie bijlage

Afvalinzameling:

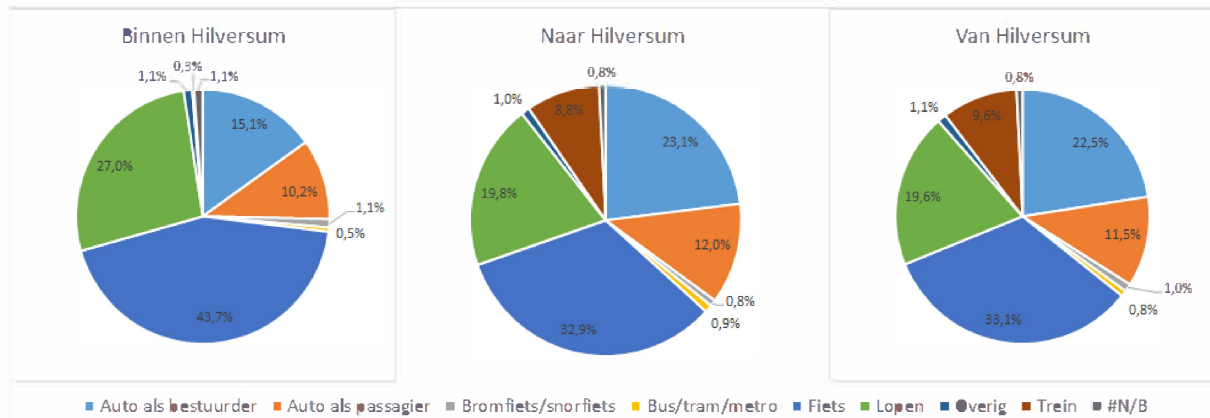
- Vrije ruimte ondergronds (lxbxd): 2,5x2,5x2,5 meter;
- Vrije ruimte laden en lossen h= 6m, r= 7m, afstand= 7m.;
- Ruimte voor stempels.
- Afvalinzameling Station: Driemaal per week (maandag, woensdag en vrijdag) worden de rolcontainers door de firma Van Gansewinkel geleidigd. De vuilniswagen benadert het station aan de oostzijde van de oostelijke vleugel bij de rijwielstalling aldaar. Op dit moment wordt gebruik gemaakt van drie kunststof rolcontainers à 1.100 liter en één stalen rolcontainer van 1.600 liter.



BIJLAGEN

Modal Split Hilversum

Modal Split Hilversum 2012								
Binnen Hilversum			Naar Hilversum			Van Hilversum		
VertGem	402	↓↑	VertGem	(Alle)	↓	VertGem	402	↓↑
AankGem	402	↓↑	AankGem	402	↓↑	AankGem	(Alle)	↓
	Aantal verplaatsingen			Aantal verplaatsingen			Aantal verplaatsingen	
Vervoerwijziggroep	%	Absoluut	Vervoerwijziggroep	%	Absoluut	Vervoerwijziggroep	%	Absoluut
Auto als bestuurder	15,1%	168	Auto als bestuurder	23,1%	364	Auto als bestuurder	22,5%	358
Auto als passagier	10,2%	114	Auto als passagier	12,0%	190	Auto als passagier	11,5%	182
Bromfiets/snorfiets	1,1%	12	Bromfiets/snorfiets	0,8%	12	Bromfiets/snorfiets	1,0%	16
Bus/tram/metro	0,5%	6	Bus/tram/metro	0,9%	14	Bus/tram/metro	0,8%	12
Fiets	43,7%	486	Fiets	32,9%	520	Fiets	33,1%	526
Lopen	27,0%	300	Lopen	19,8%	312	Lopen	19,6%	312
Overig	1,1%	12	Overig	1,0%	16	Overig	1,1%	18
Trein	0,3%	3	Trein	8,8%	139	Trein	9,6%	153
#N/B	1,1%	12	#N/B	0,8%	12	#N/B	0,8%	12
Eindtotaal	100,0%	1113	Eindtotaal	100,0%	1579	Eindtotaal	100,0%	1589



NS Stations generiek programma van eisen logistiek

THEMA	LOGISTIEK EN FACILITAIR	AANSPREKPUNT THEMA: AFDELING STATIONSOPERATIE. CONTACTPERSOON LUKK BRESSER
	Het entrees van station voor logistieke en facilitaire processen dient 24/7 bereikbaar te zijn voor bevoorrading, geldtransport en vuilafvoer. De route tussen openbare weg en de opstelplaats(en) dient geschikt te zijn voor voertuigen met een lengte van 18 m1.	Let op de draaicirkels vrachtwagen
	Logistieke en facilitaire processen dienen zoveel mogelijk uit het directe zicht van de reizigers plaats te vinden.	Voor grote stations altijd de bevoorrading winkel niet aan de transferzijde maar aan de achterkant (Logistieke gang)
	Het station dient te beschikken over locaties (opstelplekken) voor de functies bevoorrading, geldtransport en vuilafvoer. Laad- en losplaatsen dienen aan te sluiten op de logistieke ruimten en geschikt te zijn voor voertuigen lengte van 18 m1.	- Opstelplek afmetingen - Aantal opstelplekken << locatie specifiek >>

	Laad- en losplaatsen dienen aan te sluiten de logistieke ruimten en gangen van het station. Tussen laad- en losplek en het stationsgebouw ligt geen weg en/of fietspad die overgestoken dient te worden (i.v.m. aanrijdgevaar).	
	De afstand tussen de opstelplaatsen, ten behoeve van lossen en laden goederen, en de entree is maximaal 10 meter.	Let op de draaicirkels vrachtwagen
	De opstelruimte voor de geldtransportwagen en de weg daarnaartoe dienen berekend te zijn op zwaar verkeer.	Let op de draaicirkels vrachtwagen
	De geldtransportwagen dient direct naast het gevelstuk bij de bancaire voorziening te kunnen staan. Wanneer dit niet mogelijk is dient een opstelplaats voor de geldtransportwagen in de zeer directe nabijheid van de ingang van het station te worden gerealiseerd.	Let op de draaicirkels geldtransportwagen
	Ruimten voor facilitaire processen dient aanwezig te zijn; schoonmaak, onderhoud, storingen (o.a. pauzeverblijf schoonmakers, ruimte opslag schoonmaakmiddelen, ruimte voor schrobmachines).	<p><< locatie specifiek >></p> <p><u>In ruimten opstelplekken schrobmachines:</u> Wateraansluiting voor schoonmaakmachines. Elektra aansluiting voor accu opladers. Schrobput voor vuilwater afvoer. Opvangbak/ Slib bak voor het ledigen en afvoeren van afvalwater schrobmachine 's. Een warm water tap punt t.b.v. schoonmaak, elektrische closed-in boiler 50 liter.</p> <p><u>In opslagruimte(n) schoonmaakmiddelen:</u> Open stellingenplaatsen langs de wand. Aansluitingen voor industriële wasmachine; 380 volt, water en waterafvoer.</p> <p><u>Kantoor, kleedruimte en pauzeruimte:</u> Vloerafwerking harde vloerbedekking (lino); en wandafwerking scan. Verlichting 500 lux; Systeem plafond. Afzuiginstallatie 3-voudige ventilatie. Brandmeld- /ontruimingsinstallatie toepassen. Verwarming 20 graden Celsius. Keukenblokje met koud en warmwater. Tweemaal 2 wandcontactdoos. Kledingkastjes, stuks n.t.b. In kantoorruimte een wandcontactdoos en een computeraansluiting. Toiletten, aantal n.t.b.</p>
	Het station dient te beschikken over een separaat magazijn(en) voor de commerciële voorzieningen en objecten op het/de perron(s) en aan de transfer.	
	Op het station dient een goed bereikbare locatie voor perscontainer(s) gerealiseerd te worden, buiten het directe zicht van de reizigers Vuilopslag (pers- en dag-containers).	

	<p>De opstelplek voor vrachtwagen die de perscontainer komt wisselen dient zich te kunnen opstellen in het verlengde van de perscontainer.</p>	<p>Let op de draaicirkels vrachtwagen. De afmeting van een perscontainer is 6540x2500 (lxb). Indien de perscontainer inpandig is opgesteld, moet de chauffeur de vrachtwagen met zijn achterzijde haaks op gevel kunnen plaatsen om de container(s) te kunnen wisselen. Voor deze manoeuvre heeft de chauffeur ongeveer 1,5 maal de voertuiglengte nodig, circa 13 m1. <u>Perscontainerruimte bouwkundige eisen:</u> Indien perscontainer(s) geheel inpandig staat dan is een ruimte nodig met minimaal 5300 vrije hoogte. Er is dan geen geleiderails in de openbare ruimte nodig. Vloer in de containerruimte voorzien van stalen geleide rails t.b.v. container(s). <i>Specificaties opvragen bij afd. Stationsoperatie.</i> Aan de voorzijde van de perscontainer een vlucht/werkruimte creëren van min. 2 meter diep. De gevel voorzien van een roldeur breedte 3 meter per perscontainer. Aanrijdbeveiliging: de twee hoeken van de roldeur beschermen met massief stalen palen en een bescherming aanbrengen aan de bovenzijde van de entree over de volledige breedte.</p>
	<p>Logistieke routes, tussen laad/los plek en voorziening in het stations zijn drempelloos en horizontaal uitgevoerd zonder hoogteverschillen.</p>	<p>Indien een helling niet te voorkomen is wordt een hellingspercentage van maximaal 3 % aangehouden.(max.1:20) Ter plaatse van deuren dient er geen helling aanwezig te zijn, bijvoorbeeld door een vlak plateau. Dit plateau dient minimaal tweemaal de dagmaat van de deur te zijn, zodat er voldoende manoeuvreerruimte aanwezig is.</p>
	<p>Indien logistiek via logistieke gangen plaatsvind dan dienen deze logistiek gangen drempelloos en horizontaal uitgevoerd zonder hoogteverschillen en obstakelvrij te zijn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vrije doorgangsbreedte in de gang: minimaal 2,3 en maximaal 2,6m1, - Vrije hoogte conform bouwbesluit. - RVS of stalen aanrijdbeveiliging van wanden en deuren op 25 cm en 150 cm hoogte vanaf peil afgewerkte vloer, en indien aanwezig ook van leidingen en kanalen. - Wandens voorzien van een rvs plint van 20 cm hoogte. - Alle deuren in de logistieke gang zijn voorzien van RVS schopplaten. - Toegangsdeuren vanuit en in de logistieke gang naar (commerciële) voorzieningen: minimaal 1,2m breed. Deuren in de logistieke gang dan wel in de logistieke route voorzien van kleefmagneten die zijn aangesloten op de brandmeldinstallatie. - Deuren welke normaliter gesloten zijn, bijvoorbeeld buitendeuren en/of deuren naar

		de transfer uitvoeren als deuren met drukknop openen deur, sleutelschakelaar, sensoren voor en achter de deur en aandrijving. Let op: de deuren mogen niet opendraaien richting de transfer.
	De vloer van de logistieke routes dient geschikt te zijn voor transport van rolcontainers, karren, schoonmaakmachines en afvalcontainers van minimaal 1000L.	<p>Constructieve vloer: Geschikt voor een vloerbelasting van minimaal 7kN/m²</p> <p>Afwerkvloer: Geschikt voor een vloerbelasting van minimaal 7kN/m²</p> <p>Vloerafwerking:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschikt voor een vloerbelasting van minimaal 7kN/m² - Slipvastheid: minimaal R12 - De afwerkvloeren kogelstralen. Schraplaag aanbrengen met MC-Dur Rapid primer cá 1kg/m². Na droging: één laag Mc-Floor Topspeed aanbrengen cá 350 gr/m². Kleur: unikleur volgens RAL-waaier. Kleur in overleg te bepalen.. Deze coating mag in droge en natte situatie niet glad zijn en dient geschikt te zijn voor expeditie karren, afval- en rolcontainers.
	Goederenlift t.b.v. logistiek proces	<p>Indien goederen naar een hoger of lager niveau per lift de hoogte overbruggen dient de lift als goederenlift te worden uitgevoerd met een minimale capaciteit van X rolcontainers (afmeting minimaal X m²) of X afvalcontainers van minimaal 1000L. En een minimale belasting van X kg.</p> <p>Let op: een goederenlift heeft andere technische specificaties als een personenlift in de transfer.</p>
	Centrale backoffice	<< locatie specifiek >>
	In het station dient een EHBO ruimte aanwezig te zijn	