

Bijlage 2 Reacties participatie en stakeholdersgesprekken

- 2a. Bewonersavond 8 oktober 2018
- 2b. Ronde tafel gesprekken centrumring
- 2c. Resultaten burgerpanel
- 2d. Advies de Ark
- 2e. Advies Spoorbouwmeester, NS, ProRail
- 2f. Advies Provincie/ Connexxion
- 2g. Advies Regio
- 2h. Advies nood- en hulpdiensten
- 2i. Adviezen belangenvertegenwoordigers

WAT VINDT U VAN...

DE VORM EN HET GEBRUIK VAN HET STATIONSPLEIN?



Opmerkingen, ideeën & advies

- Bij model 2 is de pleinfunctie ruimer opgezet en de route naar de markt veel beter.
- Voorkeur model 2: door straatjes meer schaal, auto's in zicht, geen autoriool.
- Meer bomen en bankjes nodig.
- Voorkeur model 2: groter plein. Wind/ tocht te voorkomen met veel bomen.
- Plein voor het Stationsgebouw: rare ruimte, veel hoeken.
- Maak eerste fietsenstalling met paviljoen erop, nu te vol, te veel, te gefragmenteerd (zie Groningen).
- Stationsplein geen uitstraling.
- Station is onzichtbaar (meer ruimte open laten).
- Bij het plein is de trappenweg niet toegankelijk voor gehandicapten.
- Meer groen met banken op het plein en dus meer ontmoetingsplekken.
- En een nieuw brinkje op bij de Stationsstraat past goed bij bestaande brinkjes in de stad, dit model ademt kleinschaligheid en is vast goedkoper zonder tunnel.

WAT VINDT U VAN...

DE LIGGING VAN DE NIEUWE GEBOUWEN?

Opmerkingen, ideeën & advies

- Model 2 is met kleinere bebouwing meer Hilversumse schaal.
- Let op de 'winderigheid'. Check winkelgebied EMA in Eindhoven voor tips
- Geen nieuwe Entrada s.v.p.
- Kleine schaal, niet het station weer achter een gigantisch (2e GAK) gebouw verstoppen.
- Juist wel grootser: 'Rotterdams' met veel glas, geen baksteen. Meer uitstraling. Kijk ook naar Eindhoven, stedelijke uitstraling.
- Woonfunctie graag incorporeren in plan, appartementen in prijsklasse tot 4 ton.
- Gebouwen aan weerskanten van doorgang naar Leeuwenstraat: verbijzondering hoeken, waarom? Is onrustig want sluit niet aan.
- Voorkeur voor Model 2: overzichtelijker/ geen dichte bebouwing.
- Drie gebouwen + ruimte op het plein is beter dan een dichte steen massa.
- Model 2 met 1 gebouw minder, de rechtse van de linker kant, weg te laten.
- Model 2 het mooist, zolang de gebouwen niet te hoog worden.
- Model 2 stedenbouwkundige volumes en van ruimtes kan veel beter, een beter doorstroom model brede zebrapaden.
- Eigenlijk is het nog te vol, als je gebouw 2A weglaat krijg je beter zicht op het station.

Vragen

- Wat doe je met de plint hier? Leegstaande winkeltjes + sociaal onveilig.
Bovenaan staat de wens om in de plinten langs de route(s) levendige functies toe te voegen en functies die het gevoel van sociale veiligheid kunnen vergroten ("ogen op straat").

WAT VINDT U VAN...

DE ROUTE(S) VAN HET STATION NAAR CENTRUM?

Opmerkingen, ideeën & advies

- Model 2 heeft een betere route naar de markt. Oversteken is in de nieuwe situatie niet zo'n groot probleem (verdeelt ook).
- Er is een plan om een aantal panden op de Koninginneweg te aan slopen (aan de oostzijde/tussen station en Kleine Spoorbomen). Men moet wel zeker van zijn zaak zijn alvorens te gaan slopen. Het is alles of niets. Bezint eer ge begint.
- Model 2 met autotunnel (iets langer) dan model 1.
- Geen behoefte aan grootschalige prestigeprojecten met de tunnel! Kleinschaligheid met 7 straatjes, ruimte en gezelligheid, spreekt meer aan voor Hilversum. Dus vóór model 2!
- Geen route naar de markt.
- Voorkeur voor model 2, opnemen van beide routes in de Media Mile (walk of fame?).
- Veel groen zou het aanzien aantrekkelijker maken.
- Graag maquettes.
- Stationsstraat: shared space niet houdbaar.
- Herinrichten Stationsstraat, aantrekkelijker maken, opruimen maaiveld.
- Route tussen gebouwen model 2 is te smal.

Vragen

- Beide modellen laat sloop zien van fietsstallen (bij de kiss & ride kant). Hoe gaan jullie dat oplossen?
Er zal een nieuwe fietsenstalling komen met meer plekken dan in de huidige situatie, grotendeels of geheel onder de grond. De wens is om de bestaande fietsenstalling daartoe uit te breiden.
- Bereikbaarheid van het station voor minder validen, dus geen 'halve' trap meer?
Er is een hoogteverschil op te vangen tussen de Leeuwenstraat en de entree van de Stationshal. Hoe dit vorm krijgt is onderwerp van nadere uitwerking bij één van de beide modellen (deze verschillen daarin overigens niet).

WAT VINDT U VAN...

HET FIETS- EN VOETGANGERSGEMAK IN HET GEBIED ÉN DE OVERSTEEK OP DE SCHAPENKAMP?

Opmerkingen, ideeën & advies

- Ik ben voor model 2 omdat ik de huidige situatie goed vind en met een paar aanpassingen een breder zebrapad en een goed fietsoversteek vind ik belangrijker dan een tunnel.
- Onnodig: een 'standaard' mooi opgezet zebrapad is veel duidelijker dan allerlei tunnels (omlopen/hangjongeren).
- Het is vooral als een ruimtelijk plan gepresenteerd maar is in feite vooral een plan voor "doorstroming" van het autoverkeer. Daarom is het op deze avond ook verreweg het drukst in de verkeershoek. Beide modellen maken echter het oversteken van de centrumring voor voetgangers en fietsers moeilijker.
- Centrumring op maaiveld behoudt altijd gevaarlijke oversteekplaatsen. Dus valt de 7 straatjes af.
- Model 2 is ok! Maar let op meerdere oversteekplaatsen, langzaam verkeer.

Opmerkingen, ideeën & advies: reeds bij de raadsvergadering van 6 december 2017 onderbouwd afgefallen:

- Schapenkamp iets verdiept en dichterbij het station. Water(beekje) er naast. Fietstunnel er onder door. Voetgangers er over heen (bv. via Ecoduct).
- Fietstunnel doortrekken.
- Voetgangersbrug: leuk! Net zo iets kunstzinnigs als 'de kijkbuis'!
- Leidt de Schapenkamp af naar stationsgebouw over fietstunnel en nieuwe voetgangerstunnel en hele probleem van oversteken is opgelost.

Vragen

- De Amstelzijde van het Amstelstation in Amsterdam heeft een goede oplossing voor voetgangers/fietsers, is deze al bekeken?
We zijn in Breda, Harderwijk en Utrecht op bezoek geweest. Aanvullend worden er in het najaar nog enkele steden bezocht. Wellicht kan het Amstelstation aan de lijst worden toegevoegd.

WAT VINDT U VAN...

DE POSITIE VAN DE CENTRUMRING ALS ONDERDEEL VAN HET CENTRUM?

Opmerkingen, ideeën & advies

- Vergeleken met nu moet er meer ruimte komen voor fietsers, meer fietspaden.
- Trek het idee van fietspad aan één kant van Schapenkamp door.
- Model 2: vanuit marktgarage is het onhandig/onveilig dat het verkeer daar naar het zuiden weg kan rijden.
- Zolang er autoverkeer is laat het dan gelijkvloers in het zicht.
- Industrie Noorderweg verplaatsen en groot P+R terrein maken.
- Elektrische transfers (riksja's) inzetten voor bezoek aan centrum.
- Lelijke tunnel met Lawaai.
- Hangjongeren langs tunnel (+ naar beneden gooien van voorwerpen).
- Vroeger waren er hangjongeren bij het GAK-gebouw, straks zijn er hangjongeren langs de tunnelwanden.
- Als er een tunnel komt ga ik verhuizen.

- Ik zie weinig tot geen voordelen aan een tunnel, daarnaast vind ik het verkeer op het maaiveld meer een Hilversumse schaal hebben.
- Het lijkt onhandig de binnenring langs de KSB te leiden.
- Centrumring buiten langs indien mogelijk (andere zijde spoor).
- Denk aan het woongenot van de bewoners, daarom hebben zij woon-balkons.
- Verkeer remmende maatregelen op de Schapenkamp (er wordt gescheurd indien drempel niet mogelijk dan een flitspaal).

Opties zijn in de eerste helft 2018 onderzocht en niet mogelijk gebleken:

- Het is pas een ring als het doorloopt, dus zonder knip!
- Een knip op de Schapenkamp lijkt onnodig. Eerst maar eens gewoon een hele ring aanleggen en zien waar het vastloopt.
- Centrum echt autoluw maken.
- Géén knip op de Schapenkamp!(verkeer zal niet komen als je goede zebrapaden aanlegt met stoplichten).

Opmerkingen, ideeën & advies: reeds bij de raadsvergadering van 6 december 2017 onderbouwd afgefallen:

- Nieuw voorstel: draai de richting van de Koninginneweg (vanaf kruispunt Vorstin) om naar Naarderstraat. Dan kan verkeer veel sneller uitwaaien de ring op via rotonde Mediapark.
- Voetgangersbrug van het station naar het centrum met uitzicht en groen, eventueel verhoogd plein bij het Station met parkeerplaats beneden.
- Fietstunnel onder het station doortrekken dus geen auto tunnel maar wel een scheiding van snel en langzaam verkeer.
- Een brede fiets/voetgangerstunnel is goedkoper dan een autotunnel. Daarnaast is het even veilig en je houdt een ruime entree naar het centrum.
- Waarom blijft Naarderstraat buiten het plan qua verkeer als daar geen balkons/ tuinen aanwezig zijn?
- Spoor ingraven en ring bovenop leggen.

WAT VINDT U VAN...

DE TWEE ONTWERPVARIANTEN VOOR DE KLEINE SPOORBOMEN?

- KL28 nooit doen want:
 - o belast het Oosterspoorplein en Kleine Driftbuurt onevenredig zwaar.
 - o gevolg is doorsteek naar J. v.d. Heydenstraat die nu al overbelast is
 - o nog steeds teveel verkeersstromen en verkeersbewegingen op Kleine Spoorbomen.
- KL28 is beste uit 2 kwaden.
- Grote zorgen over de veiligheid van kinderen in buurten van de scholen van Rijckenborg, Sterrenschool, De Wilge (NB: met dependance De Wilgetak).
- Ouders en kinderen worden geadviseerd door scholen 'Kom op de fiets ', maar dat wordt onverantwoord bij KL26.
- Voor KL28: Kleine Spoorbomen anders Simon Steven 69% drukker, erg gevaarlijk voor Sterreschool, Kindervilla Jam van Rijckeborgh, De Wilge op twee locaties.

- Voor KL26, want anders is Centrum – Oost minder bereikbaar.
- Kleine Spoorbomen dicht voor al het autoverkeer, alleen open voor fietsers en voetgangers.
- Kleine Spoorbomen variant KL28, koninginnenweg voor Vorstin uitgaand maken (omkeren).
- Kleine Spoorbomen dicht voor al het autoverkeer.
- Voor KL26 anders kunnen enkele bewoners bijna niet thuis komen met de auto.

HEEFT U OVERIGE IDEEËN OF OPMERKINGEN?

LAAT HET ONS WETEN

Opmerkingen, ideeën & advies

- Model 2 is beter dan een tunnel en het is goedkoper.
- Model 2 oogt vriendelijker en is goedkoper.
- Model 2 heeft een meer Hilversums karakter + model 1 doet mij toch meer denken aan ringweg in een Parijse voorstad, kortom model 2 voelt natuurlijker aan.
- Eerder was er de optie om de grote bussen eerder af te vangen en dan met kleinere (shuttle) busjes naar het centrum te gaan.
- Schapenkamp ter hoogte van Entrada en aansluiting busstation: vergt verdere uitwerking; vreselijke ruimte, zwabbert.
- Extra groen tegen weerkaatsen van verkeersgeluid.
- Stadsbussen op schone brandstof (nu diesel).
- Kiezen voor een model dat op de langere termijn een betere oplossing biedt (dus niet korte termijn → kostenaspect goedkoper dus model 1 is voorkeur).
- Model 2 ik ben voor, maar ik vind wel dat de Noorderweg aan twee kanten aangepakt moet worden wat betreft fietspaden en stoep, zodat invalide mensen met hun rollator of rolstoel fatsoenlijk zijn of haar weg kunnen vinden.
- Het busstation overdekken om hangjongeren te voorkomen.
- Eventueel muziektent op het plein.
- Extra parkeergarages onder nieuwe stationspanden voor de centrum bewoners (er is nu op het maaiveld nauwelijks ruimte (ook niet voor pakketbezorgers).
- Vraag het O-team advies.
- Zet communityprocessing in, in dit traject, dan wordt het een gedragen plan!
- Graag parkeerruimte voor huidige omwonenden creëren.
- Voorkeur voor model 2: Incorporeer Media Mile (walk of fame, voetgangersbrug á la kijkbuis, videokunst etc.)
 - o Waarfunctie laten prevaleren boven commerciële functie.
 - o Bouwstijl authentiek houden.
 - o Veel groen in vorm bomen en cityecologie toepassen.
 - o Industrie Noorderweg verplaatsen, groot P+R terrein maken en elektrische, overdekte transfers (kosteloos?) aanbieden. Hip, uniek voertuig bedenken voor Hilversum: catchy new!

Vragen

- Langgewenstzijde heeft woon-balkons, hoe staat het ervoor t.a.v. fijn stof, CO2 en geluidsoverlast?/ Krijgen de bewoners van het Langgewenst inzage in het onderzoek naar fijnstof, CO2 en geluidsoverlast?

De geluidstoename is dusdanig dat er geluid compenserende maatregelen zullen moeten worden getroffen aan de Koninginneweg Zuid, het Langgewenst en de Schoolstraat. De Wet Geluidhinder schrijft dit ook voor. Op de Groest, Stationsstraat en Schapenkamp zal een geluidsafname zijn.

Luchtkwaliteit in een straat is afhankelijk van verkeersintensiteiten, het wegprofiel, de bebouwingshoogte en –structuur, de doorstroming, het aandeel vrachtverkeer en de ontwikkelingen in het gebruik van schone voertuigen. In een latere fase wordt onderzocht wat de gevolgen zullen zijn voor de luchtkwaliteit. Het onderzoek zal onderdeel uitmaken van de besluitvorming.

Gezien de afname van autoverkeer op de Schapenkamp, Stationsstraat en de effecten op de Groest is daar een verbetering van de luchtkwaliteit te verwachten. Op de Koninginneweg, Langgewenst en Schoolstraat is door de verkeerstoename een verslechtering van de luchtkwaliteit te verwachten.

De ontwikkeling van het gebruik van schone voertuigen is volop in beweging. Dit zal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.

- Komt er een veilige oversteek gelegenheid van Langgewenst naar markt en centrum?
Ja.
- Beide modellen laten de HOV lijn zien, waar nu ook parkeerplaatsen zijn voor het UWV/ Sociaal Plein, blijven deze of hoe lossen jullie dat op?
Dit wordt opgelost in het kader van het project HOV in 't Gooi.
- Gaan er bus routes veranderen? Bijv. als de bus niet over de Stationsstraat gaat?
Er zullen waarschijnlijk bus routes gaan veranderen in het kader van de nieuwe OV concessie. Hoe deze eruit gaat zien, is nu nog niet bekend.
- Waarom geven jullie niet aan wat het verschil in kosten is tussen model 1 en 2?
De financiële gevolgen van de modellen zijn op hoofdlijnen doorgererekend. Het model "De Passage" wordt geraamd tussen de 55 en 75 miljoen euro en model "De 7 Straatjes" wordt geraamd tussen de 45 en 65 miljoen euro.

2b. Bewonersavond 2 oktober 2018

Tafel Schapenkamp/ Stationsstraat/ Spoorstraat

Aandachtspunten:

- Waarom de Koninginneweg Noord niet omdraaien?
- Voorkom dat er hard gereden wordt
- Uitwerken knip Noord-Zuid richting
- Oplossing voor de Honingstraat
- Verkeerscijfers Honingstraat?
- Bereikbaarheid parkeergarage Prinsenhof
- Plaats van ondergrondse containers
- Betrek partijen bij ondergrondse infrastructuur voor bijvoorbeeld elektrische laadpalen

Tafel Kleine Spoorbomen

De volgende wensen zijn genoemd:

- Veiligheid bij de Kleine Spoorbomen 1^e prioriteit
- Veilig oversteken
- Extra stop HOV behalve Van Linschotenlaan en Station
- Uit buurtschouw kwam naar voren: meer groen/netter/schoner/oplossing lege kantoor

Opmerkingen, vragen aandachtspunten uit het gesprek:

- ERTMS is nog toekomstmuziek

- Is er een minimale tijd mogelijk tussen het opengaan van de bomen? Nee, de trein is leidend. Bij normale dienstregeling is het redelijk.
- Fietsverkeer blijft alle richtingen opgaan, auto moet inleveren.
- Waarom is het niet mogelijk om via de Koninginneweg het Mediapark te bereiken?
Dan maak je de centrumring nog groter en ontstaat er een nieuw knelpunt bij de Lage Naardeweg.
- Als je met de fiets vanaf de Geuzenweg komt en oversteekt richting OSP, rijden auto's op de Larenseweg heel hard. Auto's uit Larenseweg schrappen is oplossing.
- Verkeer vanaf Mediapark is vaak doorgaand verkeer naar huis of gaat via sluiproute naar bv. Utrecht.
- Vrij liggend fiets- en voetpad over Kleine Spoorbomen in beide varianten.
- Nu: voetgangers op fietspad over de Kleine Spoorbomen richting OSP gevaarlijk.
In beide varianten vervalt dat fietspad, komt aan de overkant. Oversteek in de buurt café Dudok.
- Keren bij café Brabant; de rijrichting omdraaien zodat je de Hoge Larenseweg alleen maar in kunt schijnt verkeerskundig geen optie te zijn.
- Via Simon Stevinweg-Huygenstraat is een optie om vanaf de Hoge Larenseweg richting centrum te komen (=de nette weg). Wel blijft het risico op keren bij het café.
- De rode route (=Larenseweg) is minder druk dan de zwarte route (=Johan Geradtsweg/Sumatralaan). Doel is om de afstroom via de Sumatralaan te verbeteren d.m.v. het verlengen van het opstelvak.
- Brug is breed en sterk genoeg voor 3 stroken. Maar fietspaden moet er dan af en gerealiseerd worden via losse fietsbruggen (voor beide varianten noodzakelijk).
- Is fiets- en voetgangers scheiden over de Kleine Spoorbomen altijd veiliger? Ja, d.m.v. verkeerslichten. Een verkeerslicht kan lang op rood staan (bij trein).
- Op rustige weg gaan mensen harder rijden en andersom.
- Waarom is de Larenseweg nabij het winkelcentrum en rond het OSP 50 km terwijl je daar helemaal niet zo hard kan?
- In KL28 wordt het veel drukker bij de fietstunnel. Waarom geen spiegel daar?
- Als je boven komt aan de kant van het OSP stoppen auto's vaak niet voor je. Het is niet goed dat auto's daar met 2 wielen op de stoep mogen staan.
- Vooral bij regen kun je als automobilist de fietsers die boven komen uit de Stationstunnel op het OSP niet zien. Spiegel zou helpen.
- Ontstaan er bij KL28 files op de Kleine Drift? Bij KL28 neemt op de Kleine Drift de verkeersdruk verder toe.
- Verkeer op Snelliuslaan gaat richting 's-Graveland.
- Op de Honingstraat wordt de richting omgedraaid. Blijft het kleine stukje 2-richting?
Ja
- Oplossing voor nu voor het oversteken Schapenkamp richting Leeuwenstraat: om de 10 sec. stoplicht op rood zou veiligheid verbeteren.

2c. Resultaten burgerpanel

Opgenomen in aparte bijlage (bijlage 8).

2c. Advies de Ark

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 subtiële 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 Ruijsenaars, Stef Veldhuizen]

2d. Advies Spoorbouwmeester, NS, ProRail

Voor de herontwikkeling van het stationsgebied presenteert Gemeente Hilversum een tweetal modellen t.w. 'De Passage' en 'De 7 Straatjes'.

Gemeente Hilversum streeft naar een aantrekkelijk en economisch sterk centrum, de nieuwe plannen hebben tot doel om van het stationsgebied een aantrekkelijke en groene entree te maken, tegelijkertijd zal een herinrichting van het stationsgebied moeten zorgen voor een goede doorstroming op de centrumring.

De spoorsector streeft er naar om het stationsgebied, in samenwerking met vervoerders en omgevingspartijen, dusdanig te ontwikkelen dat Hilversummers en reizigers zich er hartelijk welkom voelen.

1. Verbindende thema's

Ofschoon de modellen nog verder doorgewerkt moeten worden, de schema's nog lang geen plannen zijn, kunnen we al wel iets zeggen over de twee denkrichtingen in relatie tot een aantal verbindende thema's die ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester hebben benoemd in 'Hartelijk Welkom', een werkmethode voor spoor- en omgevingspartijen voor de gezamenlijke ontwikkeling van integrale plannen voor stationsomgevingen. (zie: <https://www.spoorbeeld.nl/bureau-spoorbouwmeester#node-220-0>)

	De Passage	De 7 Straatjes
Herkenbaar	Door de heldere zichtlijnen tussen station en Schoutenstraat is het station direct zichtbaar. En zie je vanuit het station waar het centrum is.	Vanuit zowel de Stationsstraat als de Schoutenstraat is het station zichtbaar. Inhoeverre je je makkelijk kunt oriënteren op het centrum is sterk afhankelijk van de stedenbouwkundige structuur en de bebouwing.
Leesbaar	Het station is meer dan alleen de trein. De ketenvoorzieningen worden meer over het stationsgebied gespreid, dat is niet helder en handig.	De ruimte voor het station geeft rust en overzicht, ook lijkt er plek te zijn voor K&R en bevoorrading dichtbij het stationsgebouw en de voorzieningen zijn goed zichtbaar.
Heldere looproutes	In dit plan kun je het centrum haast niet missen, de verbinding met ketenvoorzieningen is (nog) niet zo helder. Fietsenstallingen ontbreken in dit plan.	De loopverbindingen 'in de knoop' zijn goed te organiseren als de ketenvoorzieningen meer een centraal plekje krijgen. De routes naar de binnenstad moeten verder worden uitgewerkt. Het pleintje voor het station ('Stationsbrink') helpt om je te oriënteren. Fietsenstallingen ontbreken in dit plan.
Veilig	De kruising met de ring voor voetgangers naar het centrum is erg veilig doordat het ongelijkvloers is. De kruising van Stationsweg / Koninginneweg en de verdiepte Schapenkamp is nog niet uitgewerkt, maar lijkt erg ingewikkeld en onoverzichtelijk, en is vooralsnog niet opgelost.	De kruising met de ring, via een tweetal oversteekplaatsen, lijkt een eenvoudige passende oplossing te zijn die nu mogelijk is gemaakt doordat er minder verkeer op de Schapenkamp rijdt.
Opgeruimd	-	-
Rijk aan voorzieningen	-	Pleintje biedt kansen voor meer verblijfskwaliteit en ketenvoorzieningen.
Aangenaam	-	-

2. Verder vragen wij:

- Aandacht voor de bereikbaarheid van het station voor Kiss en Ride (K&R): in de huidige plannen lijkt de knip in de ring ongunstig uit te pakken voor halers en brengers die het station vanuit het zuiden proberen te bereiken. Dat er voorzien is in meerdere plekken voor K&R aan centrumzijde is niet helder en dus niet gewenst;
- Aandacht voor de bereikbaarheid met fiets, en de koppeling van fietsenstalling aan bestaande stalling, de tunnel en het station: in beide modellen is dit nog onderbelicht gebleven;
- Aandacht voor de toeleidende fietsroutes: een fietsroute langs de Schapenkamp aan de zijde van het station i.p.v. aan de centrumzijde, zou de koppeling met fietsstalling vergemakkelijken;
- Het stationsgebied kan onderdeel worden van het centrum, als niet alleen de wegen en fietspaden een logisch vervolg krijgen in de stad. Ook ruimtelijk en functioneel moet een samenhang gevonden worden tussen centrum en stationsomgeving;

3. Vervolg:

Beide modellen zijn nog niet volledig uitgewerkt. Ketenvoorzieningen en facilitaire voorzieningen voor het station (bevoorrading, afval, K&R, taxistandplaatsen en busstation en bijbehorende toeleidende routes) maken nog geen onderdeel uit van de modellen. Zonder op deze studie en doorwerking vooruit te willen lopen; de verwachting is dat deze in het model 'De 7 Straatjes' het beste op hun plek zullen vallen.

Wij wensen jullie veel succes met de vervolgwerkzaamheden. Met plezier werken we de komende tijd graag samen met jullie aan een 'Hartelijk Welkom' in Gemeente Hilversum.

Met vriendelijke groet,
Leonoor Vesseur, NS Stations
Wout Ritzema, ProRail
Vincent de Heer, NS Stations
Jos van den Hende, Bureau Spoorbouwmeester

2e Advies Provincie/ Connexxion

De opmerkingen gelden voor beide modellen.

- Bufferplekken bus: voor beide modellen geldt dat deze zo dicht mogelijk bij het station dienen te worden gerealiseerd. Het realiseren van bufferplekken aan de HOV busbaan is eerder onderzocht. Daaruit bleek dat de onderliggende parkeergarage dit niet kon dragen.
- Laadinfrastructuur bus: laadplekken voor de bus dienen bij voorkeur op het station te worden gerealiseerd. Hiermee worden extra verkeersbewegingen van de bus voorkomen;
- Busstation: een busstation is kwalitatief mooi te ontwerpen (i.e. groen dak of op andere manier groen toevoegen, zonnecellen op dak etc.). Daar zijn we graag bereid om met jullie over mee te denken.
- KES lijst; in de KES-lijst stond ook dat de uitkomsten uit het onderzoek fietsentellingen worden meegenomen bij het bepalen van de routes van en naar de fietsenstalling op het station. Is dit ook gebeurd? *Antw:* Ja, en wordt in de uitwerking verder meegenomen.
- Snelfietsroute langs spoor: de snelfietsroute langs het spoor verdwijnt, maar waarom eigenlijk? Is dat vanwege te weinig ruimte of ligt dat aan de Kleine Spoorbomen? *Antw:* Deze komt op de sociaal veilige plek over de Koninginneweg te liggen.
- Taxi (en ook Kiss & Ride); waar komen deze in beide modellen? *Antw:* Is rekening mee gehouden en komen nabij het stationsplein. De locatie worden in de uitwerking gedetailleerder opgenomen.

Opmerkingen model 1

- Gebouw op een tunnel brengt de nodige risico's (financiële en veiligheidsrisico's) met zich mee;

- Op de plek waar de tunnel weer op maaiveld komt is direct een afslag naar links nodig (Stationsstraat). Het is ontwerptechnisch nog wel een uitdaging om dit veilig in te richten;
- Op het stationsplein is er ruimte voor ontmoeting, maar niet voor verblijf. Waarom is hier geen ruimte voor verblijf, terwijl dit in model 2 wel het geval is? *Antw:* Verblijf is ook in model 1 belangrijk en wordt nader ingevuld bij de uitwerking.

Opmerkingen model 2

- Kun je vanuit parkeergarage zowel links als rechts afslaan? Uit de tekening wordt dat nu niet duidelijk. *Antw:* Dat is mogelijk
- De voetganger moet twee keer oversteken. Houd daarbij goed rekening met de bus.

2f. Advies Regio

Regionaal is relevant:

- In het kader van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA) is tussen de betrokken overheden een voorkeurspakket overeengekomen wat onder meer sterk inzet op OV-knooppuntontwikkeling en (snel)fietspaden. Er is onder meer afgesproken 50% van de nieuwe woningen rond OV-knooppunten te realiseren, werkplekken rond stations te stimuleren en de bereikbaarheid van stations te verbeteren.
- In het voorkeurspakket MOOA zit ook de optimalisatie van de Gooilijn opgenomen (korte en middellange termijn). Voor de lange termijn is een schaa sprong van deze verbinding een optie.
- In het kader van het OV Toekomstbeeld is door de platforms in de MRA besloten om voor het rekenmodel uit te gaan van een 'ambitievariant' die uitgaat van een sterkere groei dan het WLO2 scenario, waar het Rijk mee rekent. Voor de MRA zijn de groeicijfers van de WLO scenario's doorgaans te laag. Gelet op de eerste inschattingen en het MOOA is ook hier een schaa sprong van de Gooilijn (bv hoogfrequente bediening sprinter) een reële uitkomst.
- De regio is onderdeel van het hoofd fietsroutenetwerk van de MRA. Er is een intentieverklaring door de Regio (en Hilversum) getekend om dit netwerk in 2025 gerealiseerd te hebben.
- In het kader van de nieuwe concessie voor het streekvervoer zou een reële uitkomst kunnen zijn dat een deel van de buslijnen vervallen en dat de fiets een deel van deze behoefte moet opvangen. Ook is de verwachting dat sterke lijnen (zoals de HOV) van/naar Hilversum Station worden versterkt.

Eerdere ervaringen leren dat de behoefte aan fietsparkeren bij stations regelmatig te laag zijn ingeschat. Zo was dit ook bij het Oosterspoorplein het geval.

Gelet op het voorgaande is reëel dat 1) beleidsmatig sterk wordt ingezet op Hilversum Centraal als OV-knooppunt en de bereikbaarheid per fiets en 2) voor de groei in de MRA wordt uitgegaan van een hoger groeiscenario dan landelijk gebruikelijk is.

Ik zou daarom adviseren om de fietsparkeergarage zodanig te ontwerpen dat 1) rekening wordt gehouden met de hoogste prognoses en/of 2) (relatief) eenvoudig kan worden uitgebreid of een andere aanvullende voorziening (relatief) eenvoudig is te realiseren.

Aandachtspunt van andere orde is dat er een stevige lobby voor het OV SAAL inpassingsgeld nodig was en dat diverse partijen dit graag elders hadden besteed.

Het is daarom van belang dat er ook uitvoering wordt gegeven aan de projecten.

2g. Advies nood- en hulpdiensten

(Politie en brandweer)

- Hoogtebeperking tunnel blijft een groot nadeel
- Er moet veel aandacht zijn voor de fietsenstalling in de fietstunnel

- Voorkeur voor de 7 Straatjes
- Kruising Stationsstraat – Centrumring in model De Passage is heel problematisch
- Stationsstraat moet altijd bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten
- Geen bollards maar camera bewaking
- Knip in de centrumring Noord Zuid hoeft wellicht maar tot de Leeuwenstraat te gaan (veiligheid)
- Kan de richting op de Koninginneweg Noord worden omgedraaid?

2h. Advies van belangenvertegenwoordigers

Deze adviezen zijn nog niet verzameld. Rocov en de Fietzersbond hebben hun reactie wel op papier gezet en tijdens de commissie ruimte uitgesproken. De overige nog te ontvangen adviezen nemen we mee in de verder uitwerking van de plannen.