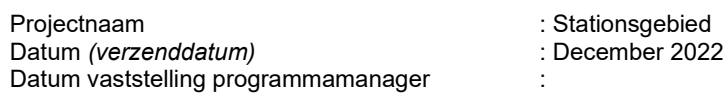


DE NIEUWE PLANKAART



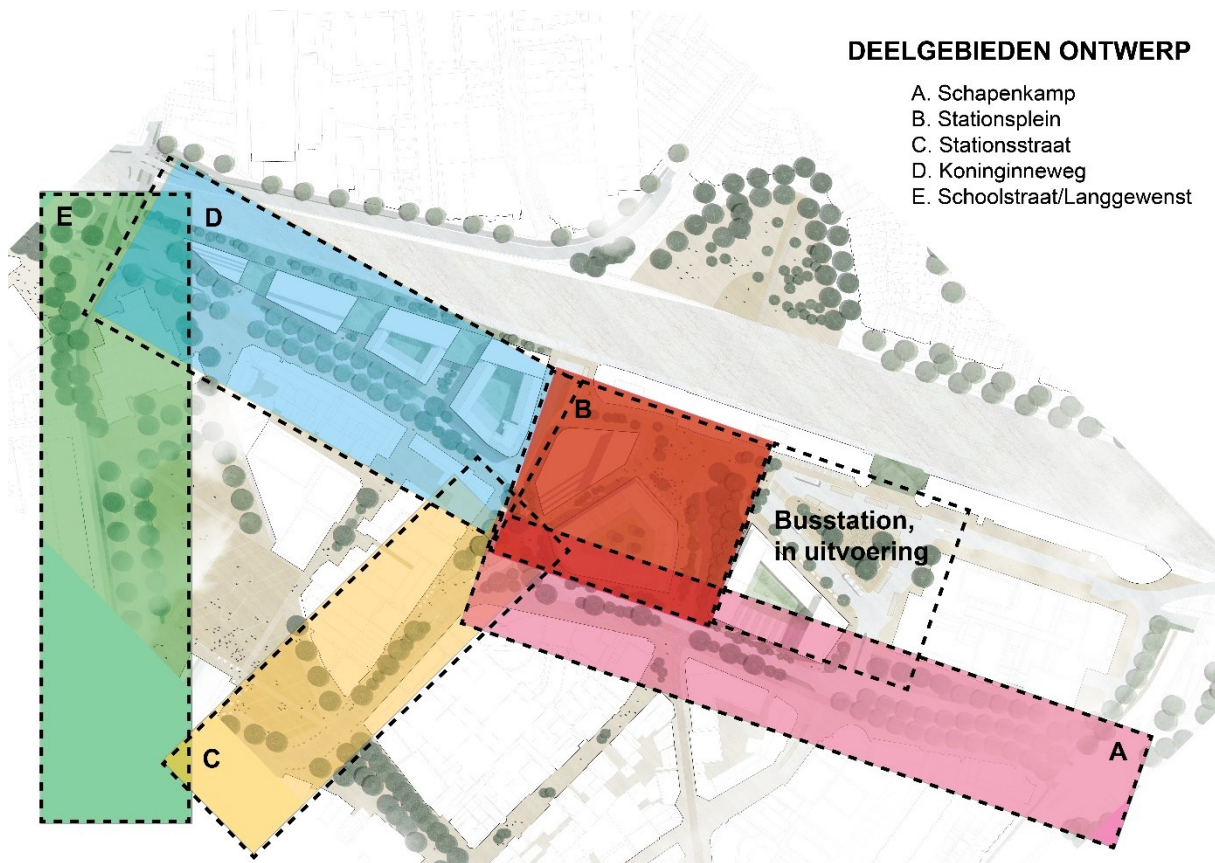
☐ <i>Definitief ontwerp</i>	☐ <i>Voorlopig ontwerp</i>
☐ <i>Boekje</i>	☐ <i>Participatie terugkoppeling</i>

Soort PvE☐ *Eenvoudig*☐ *Regulier*☒ *Complex***Externe Stakeholders**

Betrokken partijen bij de herinrichting van het Stationsgebied zijn direct omwonenden, ondernemers, Connexxion / Transdev, NS bussen, leden van de werkgroep toegankelijkheid (Senver, RoCov, Rover, Platform Chronisch zieken- en gehandicapten, Fietzersbond, VVN, Taxibedrijven, hulpdiensten, KBO, Stichting Centrum Hilversum en Hilversum marketing).

Situatietekening met plangrenzen

Dit programma van eisen gaat grofweg over hetzelfde gebied als het bestemmingsplan Stationsgebied 2023 (zie de linker afbeelding) en het vastgestelde stedenbouwkundig plan.



Projectgrens

Er zijn in totaal 5 deelontwerpen voor de buitenruimte. Op ieder ontwerp wordt het andere deelontwerp aangegeven met een duidelijk overgang / kleur. Op bovenstaande afbeelding is de verdeling van de verschillende gebieden te zien. Voor de Schapenkamp wordt na vaststelling van dit PvE door de raad het definitief ontwerp ter vaststelling aangeboden aan het college.

Hoogteplan

Voor ieder deelontwerp wordt een hoogteplan bijgevoegd. In het materialisatieplan is het hoogteplan op hoofdlijnen voor het Stationsplein en Schapenkamp eo te zien.

Toelichting opdracht:

Aanleiding:

Gemeente Hilversum wil van het stationsgebied een welkome, aantrekkelijke en groene entree van Hilversum maken, waar de reiziger zijn weg goed kan vinden en waar het aangenaam toeven is.

Het stedenbouwkundig plan uit 2019 vormt hiervoor de basis. Dit plan is eind 2021 voorzien van een update. Het station wordt aan beide kanten aantrekkelijk, er komt meer groen, meer woningen en er komt een krachtiger OV-knooppunt. De centrumring wordt verlegd, de doorstroming wordt hierdoor verbeterd. Er komen logische routes van en naar het station. In de openbare ruimte zijn geen fietsen meer zichtbaar, die staan in een ondergrondse stalling die plek biedt voor 5000 fietsen. Ook aan de oostkant is ruimte voor 2000 fietsen. Bovenstaande ontwikkelingen zijn ruimtelijk geregeld in het bestemmingsplan, dit plan is eind 2020 vastgesteld. De beeldkwaliteit is als onderdeel van het bestemmingsplan vastgelegd. Ook het proces om te komen tot ontwerpen voor de buitenruimte is beschreven.

In dit programma van eisen worden specifiek de generieke eisen rondom de buitenruimte beschreven. Met deze set aan harde eisen start de gemeente het ontwerpproces per deel ontwerp. Doel is om ervoor te zorgen dat er binnen een gelijk kader wordt gewerkt aan de ontwerpen en dat de stip op de horizon is bepaald.

Beschrijving actuele situatie en functies:

In de huidige situatie zijn er met name functies voor verkeer (auto, OV, fietsen en wandelen), groen, verlichting en afval. In de nieuwe situaties veranderen al deze functies in meer of mindere mate.

Samenvatting PvE:

Als uitgangspunt voor dit programma van eisen buitenruimte zijn als eerste de TOP eisen aangehouden uit de uitvoeringsnota. Vervolgens is per onderdeel in de openbare ruimte een uitspraak gedaan over materiaal gebruik.

Top Eisen

Onderstaand een overzicht van de Top eisen voor het Stationsgebied, afkomstig uit de uitvoeringsnota (najaar 2021)

1. Een goede ruimtelijke en functionele verbinding te maken tussen het station en het centrum (fysiek en visueel)
2. Het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven
3. Het Stationsplein wordt het visitekaartje van de stad. De openbare ruimte en de nieuwe bebouwing zijn hier representatief en laat Hilversum als Mediastad in het groen van zijn beste kant zien. De ambitie is om in het gebied in elk geval één nieuw rijksmonument te realiseren.
4. Duurzaamheid (Energie, Klimaatadaptatie, Circulariteit, Groen, Gezondheid, Mobiliteit) een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied
5. De identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/architectuur, groen, materialisatie, schaal van ruimtes) zichtbaar te maken
6. Een duurzame en veilige doorstroming van alle verkeersdeelnemers en een heldere (herkenbaar, duidelijk en logisch) routing en indeling van de openbare ruimte realiseren.
7. 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.
8. 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 pleinwanden 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.
9. Fietsen (alle vormen) mogen niet op maaiveld zichtbaar zijn. Er moeten voldoende fietsplekken terug komen, er komen in totaal 7.000 plekken (verdeeld over Oost- en Westzijde).
10. Busstation is makkelijk en veilig bereikbaar vanaf station, centrum en ondergrondse fietsenstalling (+vice versa)
11. Een goed ontwerp is ook duurzaam te beheren. Dat wil zeggen beheer bij de gewenste uitstraling passende kosten aan vervanging van materialen en beplanting. Daarom is het beheer van de openbare ruimte een onlosmakelijk onderdeel van de uitwerking naar het definitieve ontwerp van het stationsgebied.
12. Hoogwaardige inrichting: Publiek toegankelijke ruimte geeft uitstraling van en het gevoel van veiligheid in het Stationsgebied

Sfeer, kwaliteit en karakter van de plek: profielen

Ten behoeve van de sfeer, kwaliteit en karakter van de plek wordt per deel ontwerp een principe profiel gemaakt. Dit profiel geeft voldoende basis om het ontwerpproces in te gaan. Profielen kunnen gekoppeld worden aan de faseringskaarten. Het ontwerp voor de Schapenkamp is de basis voor de andere profielen. Onderstaand zijn de profielen van de Schapenkamp weergegeven. Er zijn twee profielen gemaakt: een smal profiel en een breed profiel. Het smalle profiel geldt voor het deel van de Schapenkamp ná de inrit van het busstation, richting Stationsstraat en Koninginneweg. Het brede profiel is voor het deel van de Schapenkamp ten zuiden van de inrit naar het busstation: tussen Beatrixtunnel en inrit busstation.



Gewenste beeld en gebruik

Het gewenste beeld en gebruik is gebaseerd op het beeldkwaliteitsplan en op basis daarvan nader uitgewerkt. Voor in totaal 9 onderwerpen is het materiaal gebruik beschreven. De onderdelen van het materiaalgebruik zijn terug te vinden in dit programma van eisen. Daarnaast is een bijlage toegevoegd met het voorgestelde materiaalgebruik in het materialisatieplan.

Samenhang met reeds opgestelde, vastgestelde documenten

Voor het stationsgebied is reeds een flink aantal documenten als kader vastgesteld en meegegeven voor de verdere ontwikkeling. Onderstaand een opsomming van de specifieke documenten voor de ontwikkeling, de documenten zijn voorzien van een **hyperlink**.

Stedenbouwkundig programma van eisen Stationsgebied (2016)
de wet voorkeursrecht Koninginneweg (2018) het krediet Verwerving Koninginneweg (2018)
het Stedenbouwkundig plan Stationsgebied (2019),
het onderzoek naar de verbeterde verbinding Oost Centrum (2019)
het bestemmingsplan (2020)
het Beeldkwaliteitsplan (2020)
het krediet voor de sloop van de GAK kelder (2021).
Uitvoeringsnota Stationsgebied 2021
Bestemmingsplan Stationsgebied 2022 vastgesteld door college

Verder zijn eisen uit onderstaande handboeken gehaald.

- Hilversum buiten, deel 1 visie openbare ruimte, jan 2004
- Hilversum buiten, Handboek Inrichting Openbare ruimte, nov 2008)moet aangepast worden voor de delen Koninginneweg/Schoolstraat/Langgewenst)
- Hilversum buiten, Handboek Beheer

Toelichting ontwerpproces volgens uitvoeringsnota en beeldkwaliteitsplan

In het door de raad vastgestelde beeldkwaliteitsplan is onderstaand proces geschetst.

1. Buitenruimte Programma van eisen (PvE) >> vaststellen door raad
2. Schetsontwerp (SO) per deelontwerp >> supervisor > doorlooptijd 3 mnd
3. Voorlopig ontwerp (VO) per deelontwerp met materialisatie > doorlooptijd 3 mnd
4. Definitief ontwerp (DO) per deelontwerp >> vaststelling door raad > doorlooptijd 3 mnd

Op bovenstaand proces is een *wijziging* opgetreden. Dit programma van eisen buitenruimte wordt ter vaststelling aangeboden aan de raad. Het college stelt vervolgens het DO per deelontwerp vast waarin dit programma van eisen buitenruimte als toetsingskader geldt. Het nieuwe proces is dan als volgt:

1. Schetsontwerp (SO) >> toetsing door supervisor > doorlooptijd 3 mnd
2. Voorlopig ontwerp (VO) per deelontwerp met materialisatie >> presenteren aan Hilversummers > doorlooptijd 3 mnd

3. Definitief ontwerp (DO) per deelontwerp >> vaststelling door college > doorloop tijd 3 mnd

Het stationsgebied kent de volgende deelontwerpen:

- A. Schapenkamp + inrikker Spoorstraat – Leeuwenstraat
- B. Stationsplein met busstation en stationstunnel + evt. reststukje HOV Wilhelminastraat*
- C. Stationsstraat
- D. Koninginneweg eo
- E. Langgewest eo

*Reststukje HOV Wilhelminastraat betreft het pad tussen HOV baan en taludje van Entrada. Zit nu niet in de scope van het project, maar kan later toegevoegd worden.

Ieder Definitief ontwerp bevat de volgende elementen:

- De wijzigingen die n.a.v. de participatie zijn verwerkt;
- Maatvast plattegrond (schaal 1: 200) en doorsneden (schaal 1:50) met de indeling van het wegprofiel (rijbaan, fietspad, voetgangersgebied), belijning verkeersfuncties, locatie VRI en nutskasten, afwatering;
- Materialisatievoorstel: keuze verhardingsmateriaal en keuze typen groen (bomen en struiken/vaste planten);
- Principedetails: verhardingspatronen en steenformaten, keuze straatmeubilair zoals: paaltjes, bollards, prullenbakken, boomroosters, kolken, opsluitbanden
- Verlichtingsplan
- Bebodingsplan
- Detailhoogteplan op basis van overall hoogteplan

Per deelontwerp is bij de uitvoeringsnota 2021 een taakstellend budget bepaald op basis van prijsniveau 2021.

Checklist voor dit programma van eisen

Ruimtelijke Kwaliteit

- Stedenbouw
- Natuur, landschap en ecologie
- Verkeer

Leefomgeving: Voorbereiding en Uitvoering + Beheer en Onderhoud

- Ontwerp openbare ruimte/landschapsarchitectuur
- Civiele techniek (incl. ondergrondse infra en overkappingen)
- Water- en rioolbeheer
- Verkeertechniek (incl. bebording en markering)
- Cultuurtechniek
- Beheer en onderhoud
- Milieu

Ruimtelijke kwaliteit

- Duurzaamheid
- Circulariteit
- Energietransitie
- Monumenten
- Economie/contactpersoon ondernemers/centrummanager

Sociaal Domein

- Toegankelijkheid/inclusiviteit

Overig

- Toezicht en handhaving
- Openbare orde en veiligheid
- Vergunningen
- Informatiemanagement

Semi-gemeente

- Nood- en hulpdiensten
- GAD
- GGD

Aandachtspunten	Omschrijving
<u>Algemeen beleid:</u>	
■ Structuurvisie	<u>Structuurvisie 2030 (2013)</u>

■	Mobiliteitsvisie	<u>Mobiliteitsvisie 2040</u> (2021)
□	Centrumvisie	<u>Centrumvisie</u> (2015) Momenteel wordt gewerkt aan Agenda Centrumgebied

<u>Hilversumse welstand en ruimtelijke kwaliteit</u>		
■	Beeldkwaliteitsplan	<u>het Beeldkwaliteitsplan</u> (2020) Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied 2030 vervangt Welstand ter plaatse, proces zoals in BKP beschreven is leidend. In materialisatieplan (zie ook bijlage 1) voor de openbare ruimte zijn de volgende elementen opgenomen voor bouwkundige elementen en verhardingen: • Bouwkundige elementen ○ Onderlinge samenhang in de vorm en materiaal ○ Mediatoevoegingen combineren met bouwkundige elementen zoals de l'ombrières ○ Warme uitstralingen materialen ○ Duurzaam (hergebruik of herbruik mogelijk) • Verhardingen ○ Donkere klinker verharding in verblijfsgebied aansluitend op centrum en station (overgangen naar de standaard betontegels worden bij natuurlijke overgangen geplaatst). ○ De rijbaan van de Centrumring wordt uitgevoerd in zwart asfalt. Tussen Spoorstraat en Koninginneweg in roodbruin asfalt a la Schuttersweg, om de visuele verbinding tussen Stationsplein en centrum de versterken. ○ Voetpaden buiten Stationsplein Grijze betontegel 30x30 cm. ○ Geen aparte pleinverharding bij eventuele uitbreiding stationshal.
■	Hilversum buiten 2004	Kort samengevat gaat de visie Hilversum buiten 2004 uit van 1. aansluiten op en versterken van de specifieke Hilversumse karakteristieken; 2. eenduidige afspraken over kwaliteit in inrichting en beheer; 3. uitwerking naar karakteristieken van deelgebieden. We volgen het inrichtingsniveau exclusief en selectief uit Hilversum buiten 2004 Als aanvulling op bovenstaande uit Hilversum buiten 2004 zijn de volgende twee eisen mbt het straatmeubilair: • Warme uitstraling • Combinatie met randen plantvakken
	Groenbeleidsplan 2030 – Programma Groen 2040	Groenbeleidsplan 2030 is in bewerking, dit wordt nu het Programma Groen 2040. Zie Hilversum buiten 2004, aanvullend gaat het Groenbeleidsplan 2030 voor het centrumgebied uit van meer bomen, behoud van brinkjes en bomen van 1^e grootte langs de Schapenkamp. In het programma Groen 2040 staan drie speerpunten centraal, dit zijn vitaliteit, biodiversiteit en klimaatbestendigheid. Er staan geen concrete acties in voor het Stationsgebied. In het materialisatieplan zijn de volgende groene eisen opgenomen: • Groen – bomen ○ Diversiteit in soorten ○ Karakteristieke soorten voor Hilversum en of passend bij de groeiomstandigheden ○ Groen in verschillende vormen (lanen langs de ring, groepen op pleinen en het busstation en langs de ring tussen Spoorstraat en Koninginneweg en langs de Stationstunnel • Groen – onderbeplanting ○ Langs de centrumring: eenvoudig, mn gras met bollen. ○ Op stationsplein, busstation, langs de Stationstunnel en langs de Schapenkamp tussen Spoorstraat en Koninginneweg: uitbundiger met veel beleevingswaarde gedurende verschillende seizoenen. ○ Biodiversiteit. ○ Kleurrijke beplanting. ○ Verschil in bloeiseizoen.

		○ Kleur en vorm deels refererend aan de (kleuren van de) heide.
■	Lichtplan	In Hilversum buiten staan de huidige uitgangspunten voor het verlichtingsplan Langs de ring: • Centrummast met een eigen karakter (nu 8 m. hoog). In het beeldkwaliteitsplan is aangegeven dat deze dient te worden vervangen door een nieuw karakteristieke lichtmast. In het Stationsgebied wordt hiervoor de keuze bepaald in overleg tussen ontwerper openbare ruimte en de beheerder van de verlichting. • Tussen Spoorstraat en Koninginneweg stellen we de volgende nadere eisen: • Hogere masten (busstation, stationsplein en rijbaan Schapenkamp): Warme uitstraling b.v. door houten masten. • Lagere masten: stalen masten in aansluiting op de masten van het centrumgebied. Verder eisen we de volgende aspecten voor verlichting. • Gebruik van ledlicht (duurzaam) • Gebruik van warm wit licht. • Efficiënte lichtbronnen. • Lagere en gebalanceerde lichtniveaus (binnen bandbreedte NPR). • Gericht licht: correcte posities en geen verblinding. • Minder masten en armaturen en beperkt aantal typen. • In het project wordt geen gebruik gemaakt van het licht kunstproject De Frequentie. • Verlichting type (indien nodig en gewenst ook grondspots) wordt gekozen in overleg tussen beheerder, onderhoud, landschapsarchitect en partij die het verlichtingsplan doorrekent. • De lichtmasten centrumring zijn wel rechtevrij. • Lichtmasten komen in beheer bij team beheer en onderhoud van de gemeente. • Huidig contract met reclame aan de masten wordt vooralsnog behouden.
■	Hilversum Buiten, beheerhandboek 2008	De beheeraanpak openbaar groen voorziet het projectgebied van intensief beheer oftewel het beheerniveau Markt. Deze geeft richtlijnen mee voor het gewenste groenbeeld. Het ontwerp-/beheerpalet van de aangegeven beheercategorie dient te worden gevolgd.

<u>Specifiek beleid</u>		
■	Ecologie (Wet Natuurbescherming)	Volgt bij uitvoering
■	Gemeentelijk Watermanagement plan en Watertoets Stationsgebied	• Gemeente Hilversum heeft een gemeentelijk watermanagement plan (2021 – 2026), hierin staan de ambities voor water op de lange termijn https://www.hilversum.nl/Home/Duurzaam/Hitte_droogte_en_wateroverlast/Wateroverlast_verminderen . Voor het project Stationsgebied zijn hieruit de volgende eisen gehaald: • Waterelementen ○ Integraal ontwerp met openbare ruimte ○ Doet recht aan het plein ○ Dynamisch / benutten van natuurlijk reliëf • Waterberging ○ Verlaagde groenvakken ○ Zichtbaar water afvoeren • Bij alle nieuw- en verbouwprojecten is het een eis om deze voorziening mee te nemen in het ontwerp. In het gemeentelijk watermanagementplan staat voor nieuwbouw en verbouw projecten het volgende beleid beschreven: • 'Maatregelen particulieren bij nieuwbouw, aan- of verbouw In de hele gemeente geldt voor nieuwbouw, aanbouw of verbouw, bij uitbreiding van het dakoppervlak, de verplichting op de eerste 60 mm neerslag in 1 uur op eigen terrein te bergen en infiltreren en daarbovenop 20 mm neerslag in 1 uur ter plekke op maaiveld vast te houden zonder schade te veroorzaken. De ontwerp-eisen hiervoor zijn verder toegelicht in par. 3.5.1)' bron (GWP Gemeente Hilversum, 2021). • Voor vuilwater kan elk perceel een aansluiting krijgen met een diameter van 125 of 160mm.

		In plan watertoets Stationsgebied 2020 Watertoets zijn de volgende punten meegegeven: • Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt als ontwerpnorm een bui van 70 mm per uur (die eens in de 10 jaar voor kan komen). Daarvan dient 300 mm in het riool te worden geborgen en de rest in de openbare ruimte. Daarbij mag geen hemelwateroverlast ontstaan; • In het Gemeentelijk watermanagement plan is verder onder meer aandacht voor het wateroverlast-knelpunt binnen het gemengde stelsel, waar ook het projectgebied in ligt (opgave extra waterberging in oost).
■	Ontwerprichtlijnen toegankelijkheid	• Inclusiviteit / geleide ○ Geleidelijnen worden mee ontworpen in openbare ruimte op de routes die in het beeldkwaliteitsplan zijn aangegeven. • De publicatie van PBT consult over geleidesystemen en ITS vormt de basis voor geleidelijnen. Daarnaast zal zoveel mogelijk contrast worden gezocht.
	Energie	• Onder de oostelijke rijbaan van de Schapenkamp is een reservering opgenomen voor bijvoorbeeld de aanleg van een warmtenet. • Andere mogelijkheden voor het verzwaren van het elektriciteitsnetwerk, extra middenspanningskasten (liefst in pandig) en wko bronnen worden onderzocht.
	Parkeernota OV knooppunten	• Voor het parkeren verwijzen we naar de door de raad in februari 2021 vastgestelde parkeernota rondom reductie op OV knooppunten. https://hilversum.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/ce944698-588a-491b-ab41-ea026fc92eab#7549cf34-4601-4297-9375-0983a8671d45

Uitwerking van de onderdelen:

Aandachtspunten:	Omschrijving:
------------------	---------------

<u>Inrichting:</u>		
■	Kwaliteit bestaande bomen / beplanting	• Kwaliteit van bestaande beplanting is bekeken. In combinatie met de functionele eisen kan slechts een deel van de bestaande beplanting worden behouden. Verplanten van de huidige platanen is geen duurzame optie. De kans op goed aanslaan van de bomen is beperkt en de kosten wegen niet op tegen de aanplant van nieuwe bomen. Omdat de betreffende soort snel groeit zal ook bij nieuwe aanplant snel het gewenste beeld ontstaan. Daar waar mogelijk wordt een grotere maat aangeplant dan gebruikelijk, om dat effect te versnellen. Er wordt per ontwerpdeel bekeken of bestaande bomen uit andere gebieden verplant kunnen worden naar stationsgebied
■	Bomen / beplanting	• In het stationsgebied worden bomen gekapt, maar er komen per saldo meer bomen terug. • Voor type bomen wordt verwijzen naar materialisatieplan en de beplantingsplannen die per deelgebied worden opgesteld. • Bij de aanplant van bomen wordt altijd grondverbetering toegepast. De hoeveelheid grondverbetering en de samenstelling hangt samen met de uiteindelijk te verwachten grootte van de boomsoort en met de standplaats (in verharding of groen). • Rond de toegang tot de ondergrondse fietsenstalling wordt de bomen structuur als 1 gebaar met de bomenstructuur tussen Spoorstraat en Koninginneweg ontworpen.
■	Water	• Waterafvoer vindt plaats via nieuw gescheiden stelsel. • In het nieuwe plan is vrijwel geen oppervlaktewater. • Per saldo is er in de nieuwe situatie meer m2 oppervlakte groen waar we deels water in kunnen bergen (verdiepte ligging). • Waterberging vindt plaats buiten het plangebied. • In het Kavelpaspoort voor de gebouwen komt de volgende eis: Minimaal 60 mm/m2 24 uur vasthouden gedurende een piekbui.
	Overgang gebouw naar openbare ruimte	• Er moet een goede overgang komen van gebouw naar buitenruimte. Deze eis wordt geborgd in het zogenaamde kavelpaspoort voor de verschillende gebouwen.

■	Sport- en spelvoorzieningen	Niet van toepassing. Er komen in de openbare ruimte wel zitelementen.
□	Terrassen en standplaatsen	Op het stationsplein is beperkt ruimte voor terrassen. Er zal onderzocht worden of er ruimte kan worden gecreëerd voor een standplaats voor 1 oliebollenkraam
□	Advies verlichtingsplan	Zie elders.
■	Openbare verlichting	Zie elders.
□	Bovengrondse objecten (Leiding gekoppeld)	- Alle trafo's, elektrakasten, WKO's krijgen zoveel mogelijk een plek in de gebouwen. Uitzondering hierop is de trafokast bij de KSB en de kast voor de elektrische bussen tussen teleacgebouw en stationsgebouw. - Een aantal objecten in de openbare ruimte wordt zo klein mogelijk gehouden.
□	Kunst in de openbare ruimte	- In de openbare ruimte is nu het monument met de hand aanwezig van Michael Poye, die krijgt een plek in het ontwerp, zoveel mogelijk in de buurt van de huidige locatie. - De gevelstenen als herdenking uit het oude GAK kantoor worden geïntegreerde in nieuwbouw van blok 1.
□	Straatnaamborden	Komen aan de gevel van gebouwen dit wordt opgenomen in het kavelpaspoort of aan nieuwe of bestaande lichtmasten.

Bodem:

■	Archeologie	- Uit de archeologiekartaat blijkt een lage verwachting. - Archeologieonderzoeken hebben voor blokken 1,2,3 plaatsgevonden. Voor blokken 4 t/m7 volgt dit in later stadium.
■	Bestaande peilen en nieuwe peilen	In nieuwe situatie vindt aanpassing van maaiveld plaats. Voor het stationsplein, tussen Spoorstraat en Koninginneweg is een hoogteplan op hoofdlijnen uitgewerkt. Per ontwerpdeel wordt een hoogteplan verder gedetailleerd.
□	Technische randvoorwaarden (kabels en leidingen e.d.)	- Er zijn verschillende kabels en leidingen, gesprekken met netbeheerders zijn en worden gevoerd. Gasleiding wordt verplaatst i.o.v. met beheerder. - De oliebollenkraam op het Stationsplein heeft een eigen aansluiting.
□	Ondergrondse objecten	Onder gebouw 3 ligt nog een inrit naar voormalig GAK pand. Bij bouwrijp maken moet die weggehaald worden. Mogelijk liggen onder de oude taxiplaats nog fundaties, vooronderzoek moet dit uitwijzen.
■	Bodemkwaliteit (milieu en grondslag)	Bodemonderzoeken hebben voor blokken 1,2,3 plaatsgevonden. Voor blokken 4 t/m 7 volgt dit in later stadium.

Verkeer:

■	Wegen	- Voor de centrumring is gekozen voor asfalt. - Kleur van de rijbaan tussen kruispunt Spoorstraat – Schapenkamp tot begin Koninginneweg – Stationsstraat is roodbruin, in aansluiting op het verblijfsgebied voor het station en in het centrum. De rest van het asfalt is grijs. - Taxibedrijven (vanwege knip) en bewoners Schapenkamp (vanwege laden en lossen op kop Leeuwenstraat) moeten voor bijzondere gevallen (zoals verhuizingen) toegang krijgen tot bollards. - Ten behoeve van het uitrijden bij Entrada wordt een keerlus aangebracht op de Schapenkamp.
■	Verharding	- Voor overige verharding wordt gekozen voor donkere verharding. Zie eerder in dit PvE en materialisatieplan. - Alle data over objecten die zijn aangelegd in de openbare ruimte aanleveren aan de betreffende beheerders.
■	Parkeerbalans	De parkeergarage Markt blijft na verlegging centrum ring inrijdbaar via beide richtingen. Ook uitrijden blijft mogelijk in beide richtingen. Voor het gehele plan wordt voldaan aan de parkeernorm en de beleidsnotitie parkeren bij OV knooppunten.
■	Duurzaam veilig	- Centrumring is 50 km/h. - Rest van het gebied 30 km/h. - Verder meer voetgangersgebieden dan in de bestaande situatie.

(Fiets)parkeren	• Uitgangspunt voor bezoekers- en bewonersparkeren: geen fietsen op maaiveld. • Voor bezoekers parkeren realiseert gemeente een grote ondergrondse fietsenstalling. • Voor bewoners parkeren wordt verwezen naar inpandig parkeren. In kavelpaspoort wordt eis opgenomen dat entrees tot de fietsenstallingen “dichtbij” de oversteken over de centrumring zullen zijn. • Doorgaande fietsroutes in het centrum sluiten aan bij het materiaal en kleurgebruik zodat duidelijk is dat dit een verblijfsgebied is. • De breedte van fietspaden sluit aan bij de CROW normen. • Elektrische scooters komen in de grote ondergrondse stalling. • Benzine scooters moeten inpandig een plek krijgen in het stationsgebied, als dit niet lukt worden de benzine scooters geweerd in het stationsgebied.
OV	• De stationsstraat wordt autoluw, bussen zullen een andere route rijden via de Koninginneweg. Hierdoor vervalt de halte in de Stationsstraat en krijgt deze een plek langs het Langgewenst/Schoolstraat. • Secundaire Kiss en Ride komt voor Entrada. • Voor Entrada komt een NS bussen halte, de routing hier naartoe moet goed vorm gegeven worden. • Er komt een VRI oversteek bij het busstation. • Taxi bedrijven wensen een openbare toiletvoorziening, dit is niet wenselijk in de openbare ruimte. Chauffeurs kunnen gebruik maken van WC op NS station en / of mogelijk bij Transdev. Onderzocht wordt of een openbare voorziening in 1 van de gebouwen kan komen, dit wordt opgenomen in het kavelpaspoort.
Voetganger	• Er komen mogelijk drie oversteekplaatsen voorzien van een VRI (Spoorstraat, Leeuwenstraat en Stationsstraat wordt nog onderzocht).
■ Veiligheid	• Ten opzichte van bestaande situatie meer sociale veiligheid door toevoeging nieuwbouw. • Op busstation en Stationsplein worden camera's geplaatst (ter vervanging huidige camera's).
■ Geluid	• Voor Koninginneweg, Langgewenst, Schoolstraat en Naarderstraat aanpassing geluidsbelasting gevels
■ Toegankelijkheid	• Het ontwerp is getekend met behulp van de standaard PBT (publicatie van ITS) • WMO busjes halteren op de hoofd Kiss en Ride
Laden en Losplekken	• Plekken worden gerealiseerd direct naast de rijbaan. • In totaal zijn vier laad- en losplekken voorzien ○ 1 op de hoofd Kiss en Ride. ○ 1 op het busstation voor leveranciers ○ 1 voor Entrada ○ 1 schuin tegenover de Leeuwenstraat • Parkeerplek voor Andorra verdwijnt maar er wordt gezocht naar oplossing voor parkeerfunctie daar, mogelijk kan deze plek terugkomen. Tijdelijk parkeren kan op de plekken voor Entrada. • Laad- en losplek in de Silverpoint gaat via Schapenkamp IN en via de Stationsstraat UIT. • Extra laad- en losplek voor gebouw 1 wordt onderzocht.
Pakket -en bezorgdiensten	• In het Kavelpaspoort wordt een eis opgenomen over pakket- en bezorgdiensten. • Verhuisbewegingen en pakketdiensten op de laad en loszones in het gebied. Niet in de gevels. • Visie op 1 centraal afhaalpunt / kluisjeswand voor private pakketten is gewenst.

<u>Bebouwing:</u>	
■ Eigendomsgrenzen en erfgrenzen	• Het inrichtingsplan baseert zich op de huidige kadastrale erfgrenzen. • In de Stationsstraat zit ook privé eigendom met openbaar gebruik.
■ Monumenten (rijks en gemeentelijk)	• Behoud van de ronde gevel van de Koninginneweg 171
□ Cultuurhistorische elementen	• Behoudens het behouden van het monument en de plaquette zijn er geen cultuurhistorische elementen.

☐	Civiele kunstwerken	Op een perceel van de Koninginneweg staat een trafohuisje, deze moet mogelijk verwijderd worden.
☐	Uitstraling gebouwen	De uitstraling van bestaande gebouwen verandert positief door realisatie nieuwbouw in nabijheid. Hoe eea eruit moet komen te zien staat in beeldkwaliteitsplan en kavelpaspoort.

Beheer:

■	Beheerparagraaf	De beheer consequenties zijn bij de behandeling van de uitvoeringsnota in beeld gebracht. Er is een overzicht van toekomstige beheerkosten gemaakt.
■	Technisch PvE	Per ontwerp volgt een bestek die de markt op gaat.
■	Stadsbeheer Schone stad inzameling afval	- Visie op afvalinzameling is dat dit in de openbare ruimte plaatsvindt. - Op basis van aantal woningen is er voor de gebouwen 1 t/m 3 gerekend met 4 ondergrondse plekken voor 3 verschillende fracties (ruimtebesparende perscontainers) en 2 bovengrondse plekken voor GFT afval. In de volgende deelgebieden zal het aantal benodigde containers nog bepaald worden. - Bedrijfsinzameling vindt in pandig plaats en moet opgehaald worden. De laad- en losplekken in de openbare ruimte kunnen hiervoor gebruikt worden.
■	Beheer en onderhoud Schone stad reiniging	Zwerfvuil/ graffiti / hondenpoep hiervoor zijn geen aanvullend eisen bekend.

Externe veiligheid:

☐	Externe veiligheid / risico	In het plan en is rekening gehouden met blusvoorzieningen voor de Brandweer. In het kavelpaspoort zullen hier ook randvoorwaarden worden meegenomen.
--------------------------	-----------------------------	--

Proces:

Aandachtspunten:		Omschrijving:
■	Communicatie naar derden	Dit document is gedurende de gehele projectgeschiedenis al met verschillende partijen afgestemd, zie ook het overzicht aan het begin van dit document.
☐	Omgevingsvergunningen	Per deelontwerp wordt een scan uitgevoerd.
	Vervolg	Voor het gehele project is een zogenaamd Klant Eisen Specificatie (KES) aangelegd. Dit zijn alle in- en externe eisen. De TOP eisen zijn in dit programma van eisen buitenruimte opgenomen. Gedurende het gehele project wordt de KES bijgehouden. Bij ieder ontwerp volgt een onderbouwing waarom het voldoet aan dit PvE buitenruimte. Indien niet wordt voldaan wordt dit aangegeven.

Financiering uitvoering

Grex	Dit programma van eisen gaat over de onderdelen in de openbare ruimte. Financiële kaders voor ontwerpen van de openbare ruimte zijn vastgelegd met de vaststelling van de Uitvoeringsnota Stationsgebied in 2021 en zijn daarmee integraal onderdeel van het PVE.
Onderhoudsbudgetten	De beheer- en onderhoud consequenties zijn bij de behandeling van de uitvoeringsnota in beeld gebracht. Er is een overzicht van toekomstige beheerkosten gemaakt.

Budget voor kosten beheer:

☒ Geregeld	☐ In onderzoek	☐ Anders nl.
--	---------------------------------------	-------------------------------------

Bijlagen

1. Werkdocument Materialisatieplan Stationsgebied