

# STATIONSGBIED HILVERSUM DE GROENE LOPER NAAR DE MEDIASTAD

stedenbouwkundig plan - 11.04.2019





**Een fijnmazig netwerk van straten, lanen, pleinen en brinken verbindt het vernieuwde Stationsgebied met het centrum van Hilversum.**

**Het Stationsgebied biedt ruimte voor groen, wonen, levendigheid, media en andere creatieve bedrijvigheid!**



**GROENE ROUTES  
NAAR HET CENTRUM**



**HILVERSUMSE  
MAAT EN SCHAAL**





**RUIMTE VOOR FIETS EN VOETGANGER**



**LOMMERRIJKE LANEN EN BRINKEN**



**CREATIEVE BEDRIJVGIGHEID**



# De vijf pijlers voor een nieuw Stationsgebied

# 1

## Warm thuiskomen in een levendig centrum

Het Stationsplein, een warme en groene entree voor Hilversum. Heldere routes verknopen het Stationsgebied met de Groest, de Markt en de Vorstin.

Het Stationsgebied: een stedelijke mix met inspirerende functies en een diversiteit aan activiteiten en mensen.

# 2

## Het kloppende hart van de Mediastad

Het Stationsplein vormt het podium voor Hilversumse media innovaties.

Plinten zijn gevuld met functies als een city radiostudio en kantoren en ateliers voor creatieve bedrijvigheid.

De nieuwe stedelijke woonomgeving sluit aan op de woonwens van mediamedewerkers en andere creatievelingen.

# 3

## Twee wijken aan weerszijden van het spoor visueel en fysiek verbonden

We zetten in op het maken van een alzijdig station. Door het centrum tot aan het station te continueren, wordt de oostzijde van Hilversum bij het centrum betrokken. In de bestaande fietstunnel verruimen aan beide zijden de tunnelmonden, worden hellingen flauwer en wordt groen toegevoegd.

Rommelige achterzijden aan het spoor aan de centrumzijde maken plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met zichtlijnen vanaf oost op doorzichten en stedenbouwkundige accenten.

# 4

## Het Hilversumse landschap ervaarbaar

Nieuwe brinken en lommerijke lanen refereren aan het karakteristieke Hilversumse landschap.

Het groen verbindt verschillende ruimtes in het Stationsgebied met elkaar, biedt ruimte voor ontmoeting en verbindt de karakteristieke historie met de levendige toekomst.

# 5

## Een toekomstbestendige ontwikkeling

In alle facetten duurzaam; de voetganger en fietser staan centraal, energie wordt gewonnen uit hernieuwbare bronnen en groen en water koelen de openbare ruimte.

De flexibiliteit van het plan uit zich in kleine ontwikkel eenheden zodat continu ingespeeld kan worden op de wens van het moment.





# INHOUDSOPGAVE

## 1. WAAR BOUWEN WE OP VOORT?

- 1.1 De Hilversumse context: van brinkdorp tot Mediastad p. 11
- 1.2 Een fijnmazig netwerk met Hilversumse schaal en maat p. 13
- 1.3 Het Hilversumse landschap erfahrbaar p. 17
- 1.4 Ontwikkeling aan weerszijden van het spoor p. 19

## 2. EEN LEVENDIG CENTRUM ALS GROENE ENTREE VOOR DE MEDIASTAD

- 2.1 Interactief maaiveld: Het kloppende hart van de Mediastad p. 27
- 2.2 Wereld van balkons, loggia's en een groen daklandschap p. 31
- 2.3 Beeldkwaliteit: Hilversumse maat en schaal p. 35

## 3. WAT VOEGEN WE TOE?

- 3.1 Een warm welkom op het Stationsplein p. 39
- 3.2 Een groene stadsboulevard: De Koninginneweg p. 41
- 3.3 De lopers: Leeuwenstraat – Stationsstraat p. 43
- 3.4 De centrumring: Het Stationsgebied bereikbaar p. 51

## 4. DUURZAAMHEID

- 4.1 Klimaatadaptatie p. 63
- 4.2 Water p. 64
- 4.3 Groen p. 65
- 4.4 Bebouwing p. 66
- 4.5 Slimme mobiliteit p. 67

## 5. PRETTIG BEWEGEN

- 5.1 De voetganger: aangenaam bewegen en prettig verblijven p. 73
- 5.2 De fietser: snelle routes begeleid door groen p. 74
- 5.3 De auto: het station optimaal bereikbaar p. 76
- 5.4 De bus en taxi: functionaliteit gecombineerd met groen p. 77

## 1



De Hilversumse maat en schaal als inspiratiebron voor het nieuwe Stationsgebied. Op de Leeuwenstraat (foto boven) en de Groest (foto onder) is er altijd volop ruimte geweest voor voetgangers en groen.

# WAAR BOUWEN WE OP VOORT?

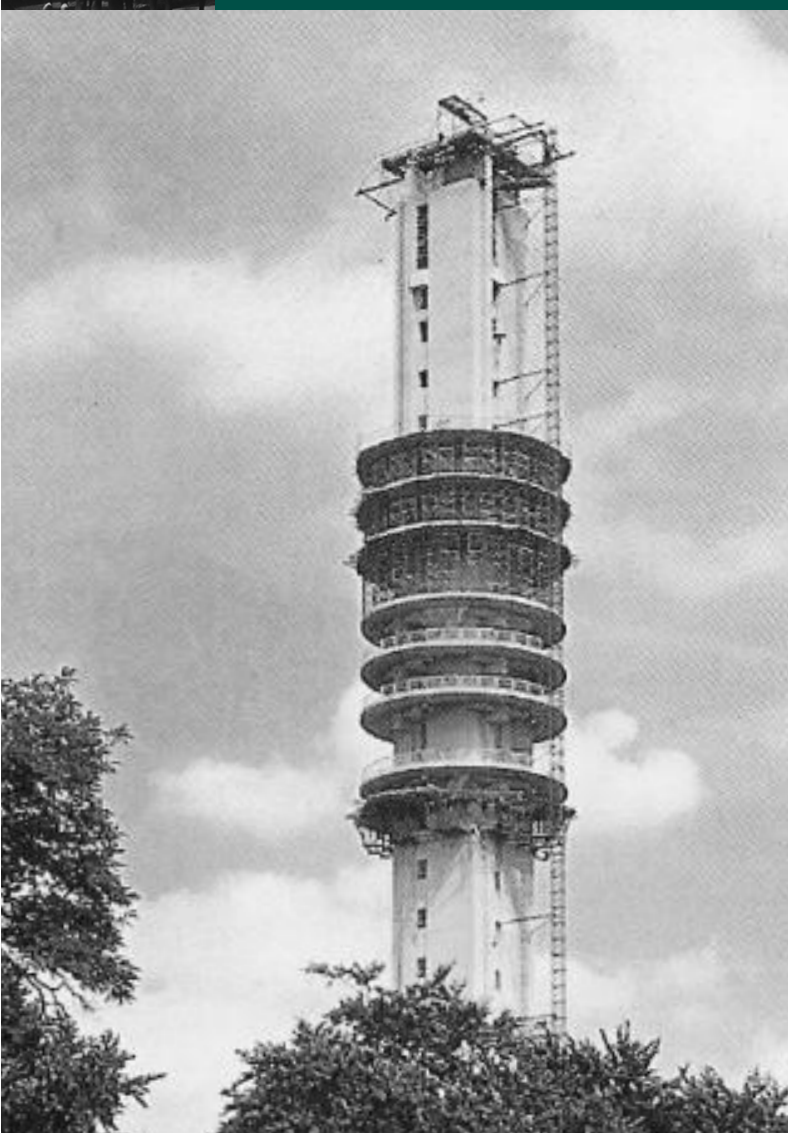
Brinken, levendige straten en volop ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. De kwaliteiten van het historische centrum van Hilversum vormen de inspiratie voor het nieuwe Stationsgebied.



**MEDIASTAD IN HET GROEN**



**AFWISSELENDE  
LANDSCHAPPEN**



# 1.1 DE HILVERSUMSE CONTEXT: VAN BRINKDORP TOT MEDIASTAD

Hilversum ligt op een interessante locatie in het Nederlandse landschap. Het ligt precies op de overgang van het natte veenlandschap naar het droge zandlandschap. Deze locatie heeft bijgedragen aan de huidige uitstraling van Hilversum.

## Brinkdorp

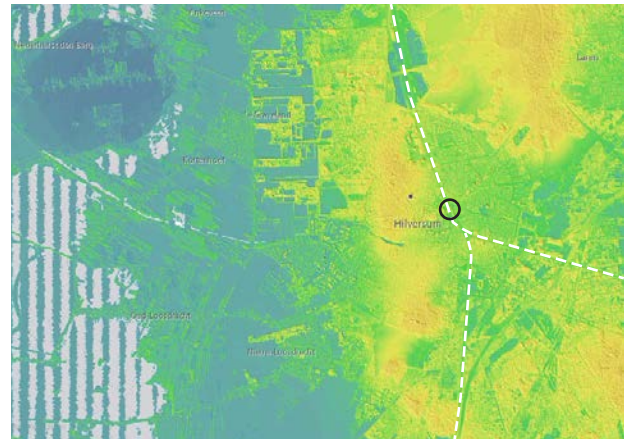
Het hooggelegen Gooi is een van de oudst bewoonde streken van Nederland. Door de arme zandgronden was er voornamelijk schapenhouderij. Op de Hilversumse brinken werden veelal schapen verzameld om te gaan grazen op stukken land buiten het dorp. Deze brinken en de routes er naartoe hebben de basis gelegd voor de stedenbouwkundige structuur van Hilversum. Aan deze structuur, in combinatie met het kenmerkende omliggende (heide-)landschap, ontleent Hilversum een deel van zijn identiteit. De villaparken die vanaf halverwege 19e eeuw zijn aangelegd zijn ook te koppelen aan deze landschappelijke basis.

## Identiteit Hilversum

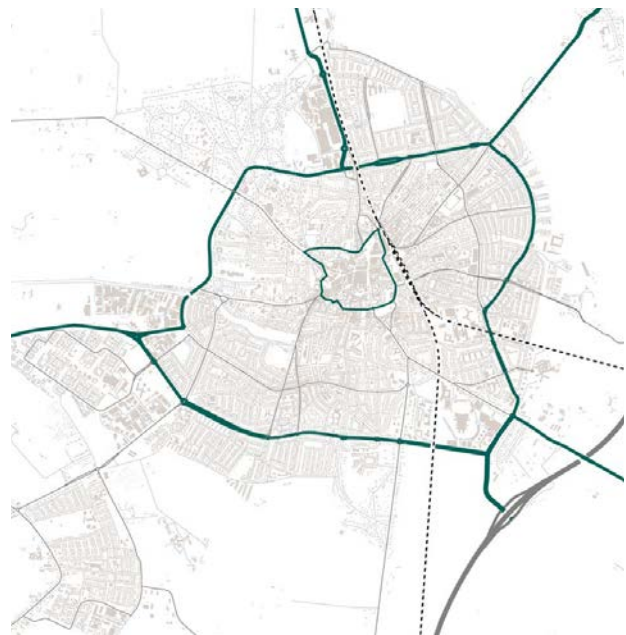
Sinds de jaren 20 van de vorige eeuw werden vele omroepverenigingen opgericht die Hilversum al snel het imago van Mediastad gaven. Nog steeds wordt een groot deel van de televisie- en radio-opnamen in Hilversum gemaakt. Het Stationsgebied kan een rol spelen in het uitdragen van deze interessante nationale functie.

## Ontsluiting belangrijke trekkers

In de ontsluiting van centrumfuncties speelt de centrumring een belangrijke rol. Voor de ontsluiting van functies buiten het centrum speelt de buitenring de hoofdrol.



Hilversum ligt op de grens van natte veengronden naar droge zandgronden (gestippelde lijn geeft spoortracé aan met het centraal station).



De Hilversumse ring heeft een belangrijke ontsluitende functie, het Stationsgebied maakt onderdeel uit van het centrumnetwerk.

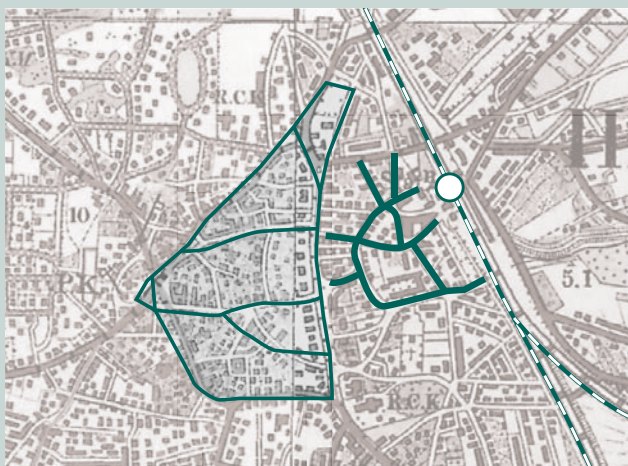
# 1874

HET SPOORTRACÉ WERD OP AFSTAND VAN HET OUDE DORPSCENTRUM GELEGD.



# 1900

ONTWIKKELING TUSSEN STATION EN CENTRUM VOLGT LOGICA VAN ONTGINNINGEN EN SLUIT DAARDOOR NIET AAN OP HET STATION.



# 1970

DE AANLEG VAN DE SCHAPENKAMP ZORGT VOOR VERDERE DISCONNECTIE VAN HET STATION MET HET CENTRUM.



## 1.2 EEN FIJNMAZIG NETWERK MET HILVERSUMSE MAAT EN SCHAAL

Door het continueren van rooilijnen, routes en bebouwingsstructuur wordt het Stationsplein, naast de Kerkbrink, het Marktpllein en het Gooilandplein, het vierde plein van Hilversum, geïnspireerd op de brinken.

### Ontstaansgeschiedenis

Eind negentiende eeuw wordt Hilversum aangesloten op het spoornetwerk. Het spoor werd op afstand gelegd van het toenmalig bebouwde deel van Hilversum. Met de aansluiting op het spoornetwerk ontstond een groei, die deels is opgevangen in het gebied tussen het centrum en het spoortracé. De bebouwing volgde ontginningsstructuren die niet direct logisch aantakten op het weefsel van het bestaande dorp.

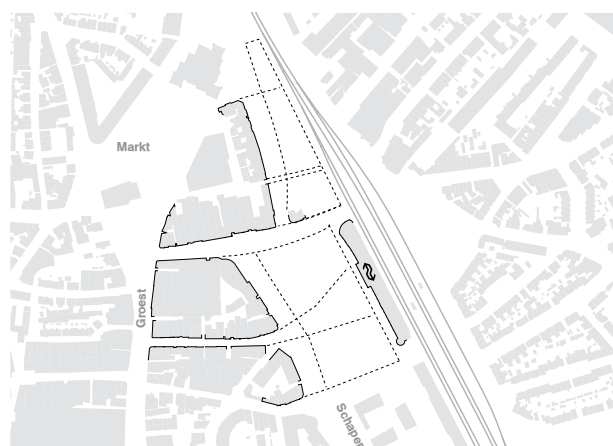
De verkeersdoorbraak in de jaren zeventig, in de vorm van de aanleg van de Schapenkamp, verslechterde de ruimtelijke relatie tussen station en centrum. Dit heeft tot op de dag van vandaag grote gevolgen voor het oriëntatiegevoel van bezoekers van Hilversum.

Uit het station lopend is het onduidelijk waar het centrum is. Met dezelfde ambitie die sprak uit het centrumplan van Dudok - die de relatie tussen station en centrum reeds probeerde te verbeteren - gaan we op zoek naar een nieuwe vervlechting van het centrum met de stationsomgeving.

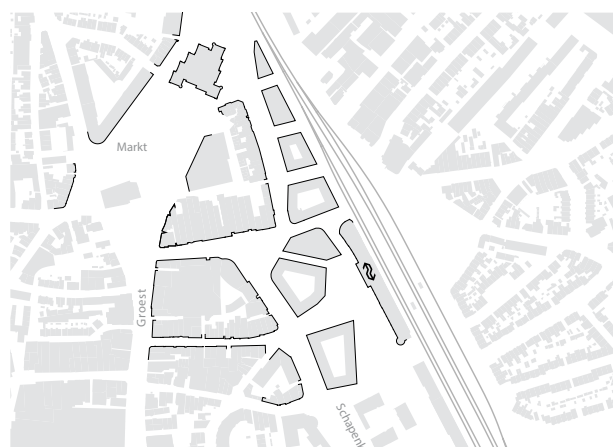
### Het ontbrekende puzzelstuk

Het historische centrum van Hilversum, met haar menselijke maat, wordt goed gewaardeerd. Met het aanpassen van de centrumring, de ontwikkeling van nieuwe bebouwing en herinrichting van de openbare ruimte wordt het Stationsgebied, dat loopt van de Beatrixtunnel tot aan de kleine spoorbomen, onderdeel van het centrum van Hilversum.

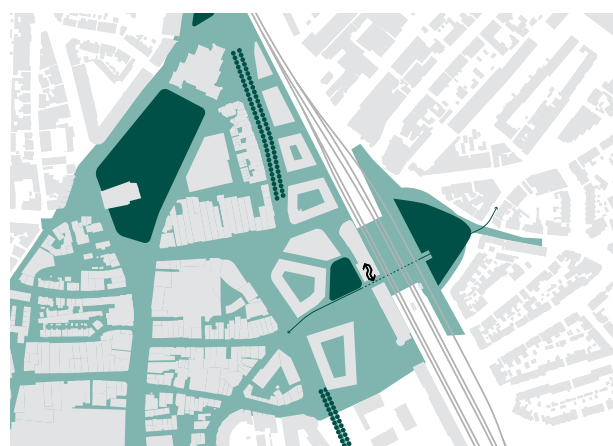
Het bestaande stedelijke weefsel vormt de basis voor het stedenbouwkundig ontwerp. De nieuwe bebouwing zal het passende puzzelstuk zijn dat station en centrum op elkaar laat aansluiten. De rommelige achterkanten aan het spoor aan de stationzijde maken plaats voor attractieve bebouwing zodat een voorkant naar de oostzijde van het spoor ontstaat.



**Stap 1** Het stedelijk weefsel wordt op een vanzelfsprekende manier richting het station gecontinueerd.



**Stap 2** Binnen de contouren ontstaan nieuwe bouwvolumes die aansluiten op de maat en schaal van het centrum.



**Stap 3** De groene openbare ruimte aan weerszijden van het spoor refereert aan het Hilversumse landschap.

# STATIONSGBIED IN VOGELVLUCHT

## De Markt

Nieuwe routes koppelen de Markt met het Stationsgebied en de rest van het centrum.

## Stationsstraat

Volop ruimte voor groen, voetgangers en fietsers

## Koninginneweg

Lommerrijke laan met nieuwbouw.

## Voorkant voor oost

Groen, doorzichten en nieuwbouw presenteren zich richting oost





**Stationsplein**

Levendige plek met terrassen en een podium voor media innovaties.

**Busplein**

Functionaliteit gecombineerd met groen.

**Fietstunnel**

Het verruimen van de entrees, toevoegen van groen en het flauwer maken van de hellingen zorgen voor een aangename verbinding tussen het centrum en de oostkant van Hilversum.





Het door George Jacobus Johannes van Os gemaakte schilderij *Landschap in de omgeving van Hilversum* toont de groene rijkheid van het Gooi. De kwaliteiten van de unieke landschappen vormen een belangrijke inspiratiebron voor de ontwikkeling van het Stationsgebied.

# 1.3 HET HILVERSUMSE LANDSCHAP ERVAARBAAR

De karakteristieke driehoekige brinken hebben een kenmerkende structuur in het stedelijk weefsel van Hilversum achtergelaten. Het stedenbouwkundig plan van het Stationsgebied borduurt hierop voort met heldere routes voor alle vervoersstromen.

## Overgangslandschap

Onderdeel van de identiteit van Hilversum is de directe omgeving van het oude brinkdorp. Het gebruik van de brinken en straten in de stedenbouwkundige structuur hebben de karakteristieke vorm en opbouw gedicteerd. De biotische omstandigheden tonen zich ook in de beplantingstypen die vandaag de dag in het centrum van het hedendaagse Hilversum te zien zijn.

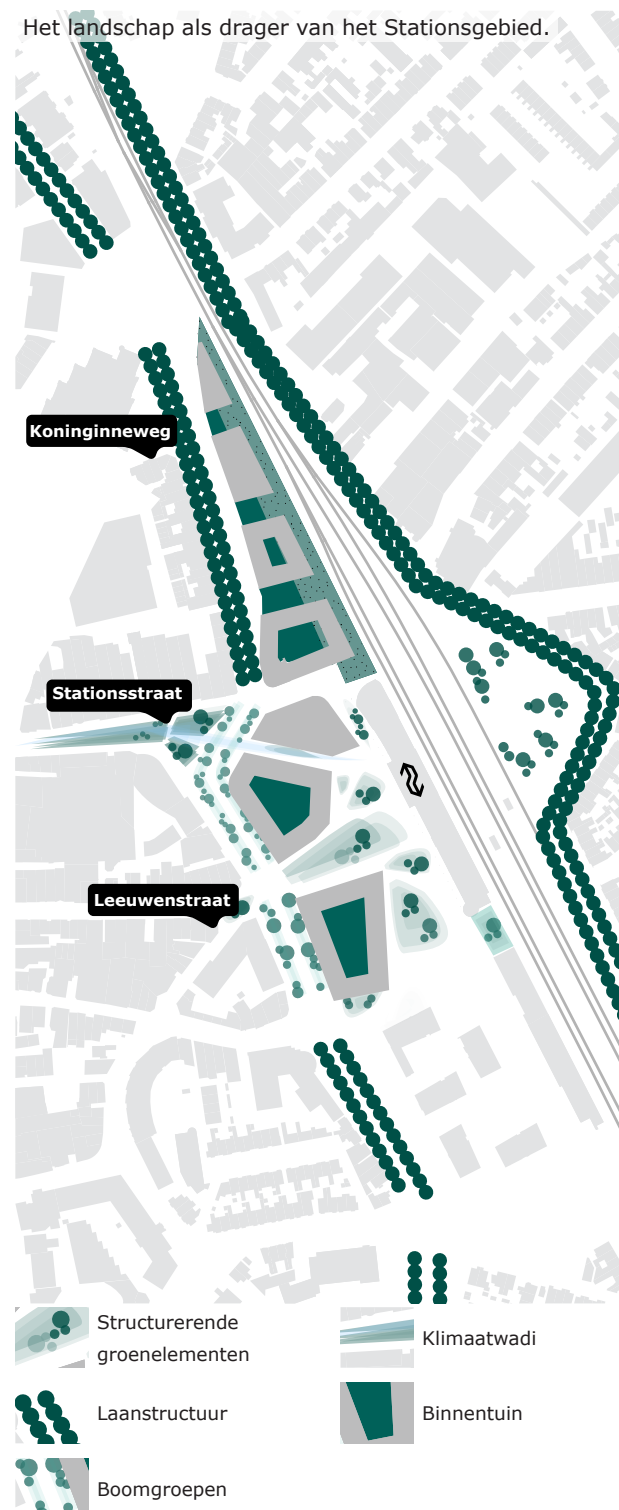
Op de overgang van nat naar droog, maar ook van voedselrijke naar voedselarme grond, zijn de positieve eigenschappen van beide landschappen te vinden. Hieruit is de oorsprong van Hilversum te verklaren. Hoog genoeg om droge voeten te houden maar dicht genoeg bij de voedselrijke gronden om hier ook van te kunnen profiteren.

## Herkenbaarheid

Uiteraard kan het Hilversumse landschap niet letterlijk in het Stationsgebied teruggebracht worden; dit is ook niet de ambitie van het project. Echter, unieke (landschappelijke) elementen zullen bijdragen aan het versterken van de Hilversumse identiteit.

In combinatie met de media-identiteit zullen bezoekers en bewoners onmiskenbaar Hilversum terugzien in het Stationsgebied.

Het landschap als drager van het Stationsgebied.





**PRETTIG BEWEGEN**



**VERGROENEN FIETSTUNNEL**



**GEZICHT NAAR OOST**



# 1.4 ONTWIKKELING AAN WEERSZIJDEN VAN HET SPOOR

Met de ontwikkeling van het Stationsgebied wordt een grote stap gezet in de verdere verbetering van de relatie tussen de twee wijken aan weerszijden van het spoor. Routes worden gecontinueerd, nieuwbouw presenteert zich richting de oostzijde en aan beide zijden van het spoor is er volop ruimte voor groen.

## Het centrum komt naar oost!

Met de ontwikkeling van het stationsgebied wordt de kwaliteit van het centrum doorgetrokken tot aan het station. De desolate plek die het stationsgebied nu is, maakt plaats voor een levendig en aantrekkelijk centrumgebied.

De afstand tussen het oostelijk deel van Hilversum en het centrum wordt daarmee letterlijk en gevoelsmatig verkleind. Al in de bestaande fietstunnel onder het spoor zullen bewoners de levendigheid en de karakteristieke kwaliteiten van het Hilversumse centrum kunnen ervaren!

## Groene verbinding

De verbinding onder het spoor door is de belangrijkste verbinding tussen de oostkant van Hilversum en het centrum. Vandaag de dag is de entree van de fietstunnel donker en nauw, de openbare ruimte stenig en zijn de hellingen steil, waardoor voor de voetganger en de fietser de routing onder het spoor door onaangenaam is.

Zowel aan de centrumzijde als aan de oostzijde van het spoor wordt de bestaande fietstunnel aangepast. Aan de centrumzijde zal door de aanpassing van het fietspad de helling flauwe en dus aangenamer worden. De harde wanden van de bestaande fietstunnel maken plaats voor getrapte taluds met volop ruimte voor groen. Daarnaast zal door raampartijen de nieuwe ondergrondse fietsparkeervervoorziening al vanuit de tunnel zichtbaar zijn. Zo ontstaat er meer sociale veiligheid en zal de tunnel ruimer en lichter ogen.

## Het Oosterspoorplein

De aanpassingen van de fietstunnel aan de centrumzijde bieden directe aanleidingen om de kwaliteit van de openbare ruimte op het Oosterspoorplein flink te verbeteren. Door ook aan deze zijde de entree te verruimen en het fietspad aan te passen, waardoor de helling flauwer zal worden, zal de verbinding onder het spoor aangenamer worden.

Het Oosterspoorplein wordt een plein voor Oost. In samenspraak met bewoners wordt een nieuw ontwerp gemaakt. Belangrijk uitgangspunt is dat het nieuwe plein een groen karakter krijgt en bijdraagt aan de verbinding tussen oost en het centrum.

## Een levendig silhouet

De herontwikkeling van de bebouwing tussen de Koninginneweg en het spoor biedt kansen om de rommelige achterkanten te vervangen voor nieuwbouw dat zich presenteert richting de oostzijde van het spoor.

Met de ontwikkeling van dit stedenbouwkundig plan wordt ingezet op een levendig silhouet van bebouwing en groen. Zichtlijnen vanaf onder meer de Hoge Larenseweg, de Korte Noorderweg en de Geuzenweg zullen een afwisselend beeld geven op stedenbouwkundige accenten, groen en doorzichten op de Koninginneweg.

# VERBETERING FIETSTUNNEL

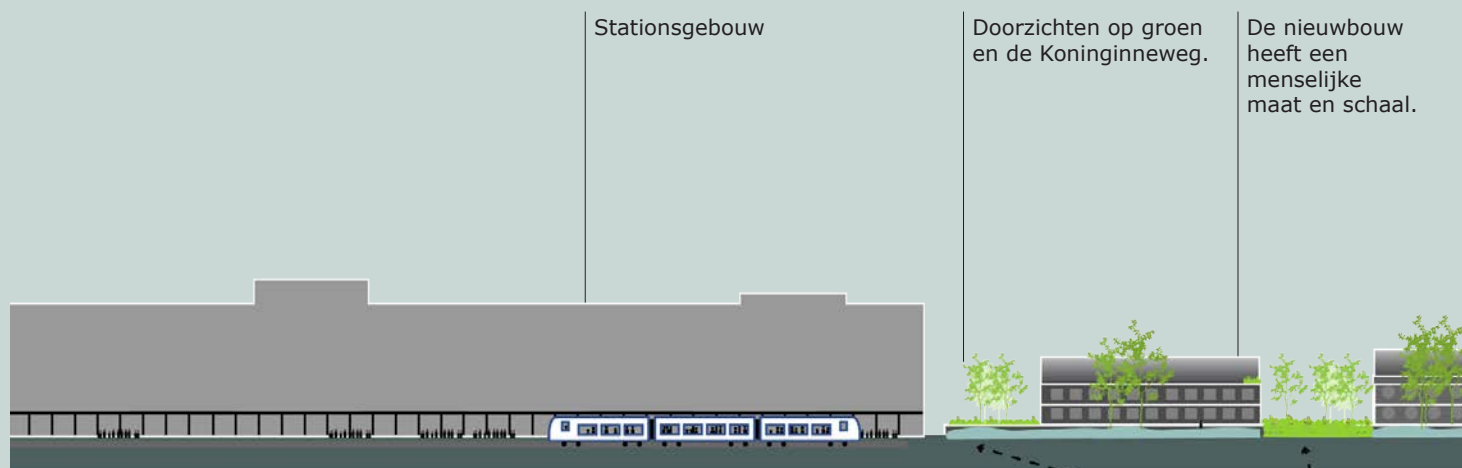
Schematisch aanzicht van de fietstunnel van centrum (links) tot Oosterspoorplein (rechts).



*Getoond beeld is indicatief en zal in een vervolgfase van het project nader worden uitgewerkt.*

# EEN VOORKANT VOOR OOST

Schematisch aanzicht van de nieuwe ontwikkeling tussen Koninginneweg en spoortracé van station (links) tot kleine spoorbomen (rechts), gezien vanaf de oostzijde van het spoor.



*Getoond beeld is indicatief en zal in een vervolgfase van het project nader worden uitgewerkt.*



Zicht vanaf de Geuzenwe

De stationspassage, met toegang tot de perrons, en de fietstunnel worden visueel meer met elkaar verbonden waardoor het gevoel van ruimtelijkheid in de fietstunnel wordt ergroot.

De entree van de fietstunnel wordt flin verruimd en voorzien van groen waardoor een aangenaam welkom ontstaat.

Volop ruimte voor groen en ruimte en verblijf op het vernieuwde Oosterspoorplein.

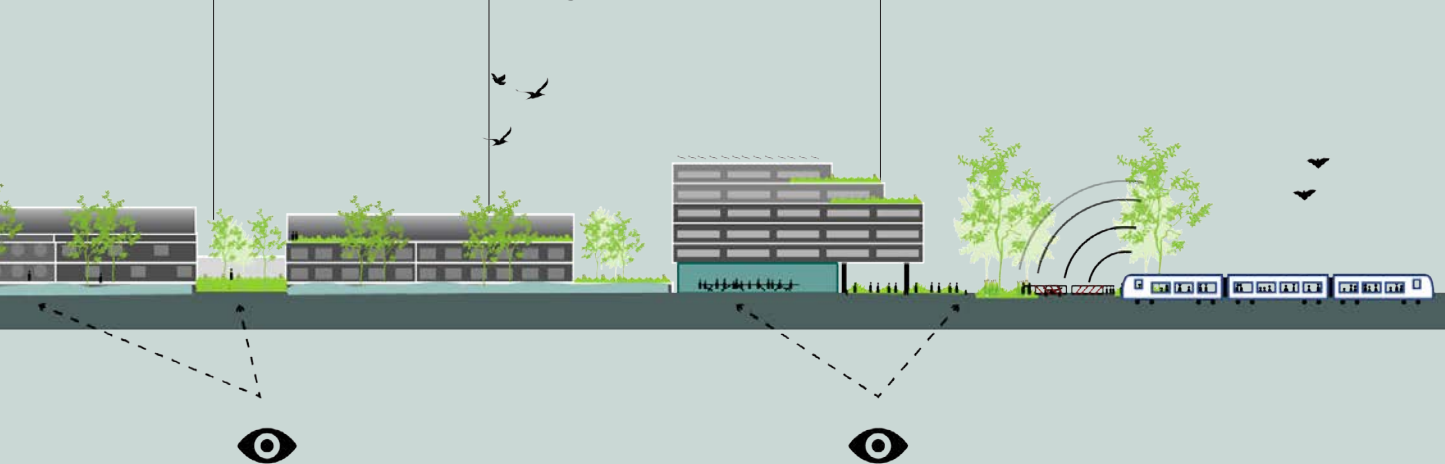
Door het flauwer ma en van de helling en het toevoegen van groen veraangenaamt de route vanaf oost naar het centrum.



Ruimte voor een groene inpassing met doorzichten vanaf oost.

Silhouet van bebouwing met kappen geeft een levendig beeld richting oost.

Een stedenbouwkundig accent markeert de kleine spoorbomen.



g Zicht vanaf de Korte Noorderweg

Zicht vanaf de Korte Noorderweg



Het beeld toont de verruimde entree van de fietstunnel en het plein onder fietsen. De inrichting van het Oosterplein zal in het project Spoorzone tot stand komen (beeld kijkend vanaf De Kleine Drift over het Oosterspoorplein richting de fietstunnel)

Getoond beeld is indicatief en zal in een vervolgfase van het project nader worden uitgewerkt.





# 2



Als aanvulling op het Media Park zal het Stationsgebied één van de visitekaartjes van Hilversum Mediastad in het groen zijn. Beeld toont een toekomstperspectief van het Media Park (beeld uit visie *De toekomst van het Media Park*).

# EEN LEVENDIG CENTRUM ALS GROENE ENTREE VOOR DE MEDIASTAD

Het Stationsgebied over tien jaar: een waardig visitekaartje voor de Mediastad in het groen. Hilversum zet zich door de ontwikkeling van het Stationsgebied verder op de kaart. Het huidige Stationsgebied zal plaats maken voor een aangename en gezellige plek. Een warm welkom voor iedereen.



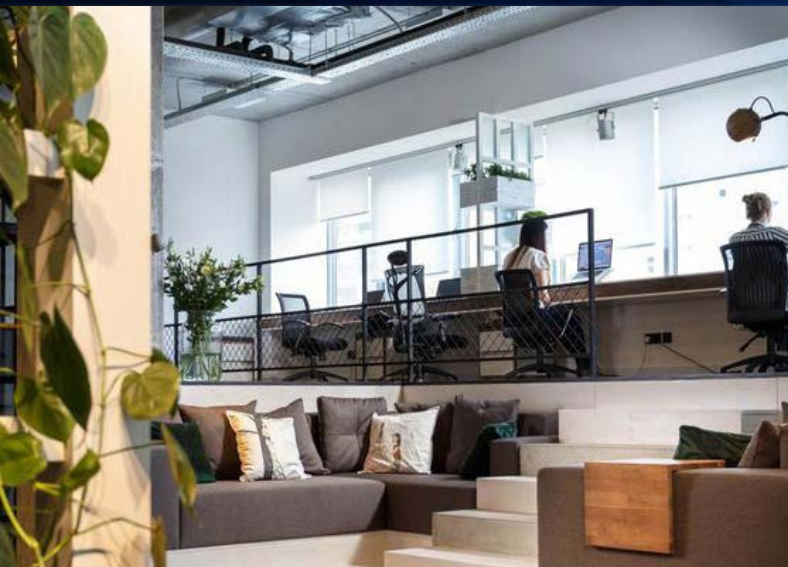
**PODIUM VOOR INNOVATIEVE MEDIA**



**CREATIEVE BEDRIJVIGHEID**



**WOON-WERK UNITS**



## 2.1 INTERACTIEF MAAVELD: HET KLOPPENDE HART VAN DE MEDIASTAD

Het Stationsgebied is voor veel mensen de eerste ontmoeting met Hilversum. Van een desolate plek met weinig ruimtelijke kwaliteit transformeert het Stationsgebied in een plek waar groen, media en hoogwaardige architectuur de uitstraling bepalen.

### Een waardige entree voor de Mediastad

Om van het Stationsgebied the place to be te maken, voorziet het stedenbouwkundig plan in aantrekkelijke stedelijke voorzieningen en activiteiten voor alle mogelijke gebruikersgroepen, op elk moment van de dag. Bewoners, gebruikers en bezoekers komen hier straks eten, vergaderen, borrelen, studeren en ontspannen. Het Stationsgebied wordt een levendig gebied waar altijd wat te beleven is.

### Podium voor mediainnovaties

Het Stationsplein zal het hele jaar door een levendig gebied worden met terrassen, bebouwing met een arcade en groen. Een podium met zitelementen geeft zicht op het Stationsplein, waar de nieuwste Hilversumse media innovaties worden getoond.

### Ruimte voor creatieve bedrijvigheid

In de plinten van de bebouwing is volop ruimte voor media en andere creatieve bedrijvigheid. Ateliers, kantoren en woon-werkunits bieden ruimte voor zowel beginnende als gevestigde creatieve bedrijven.

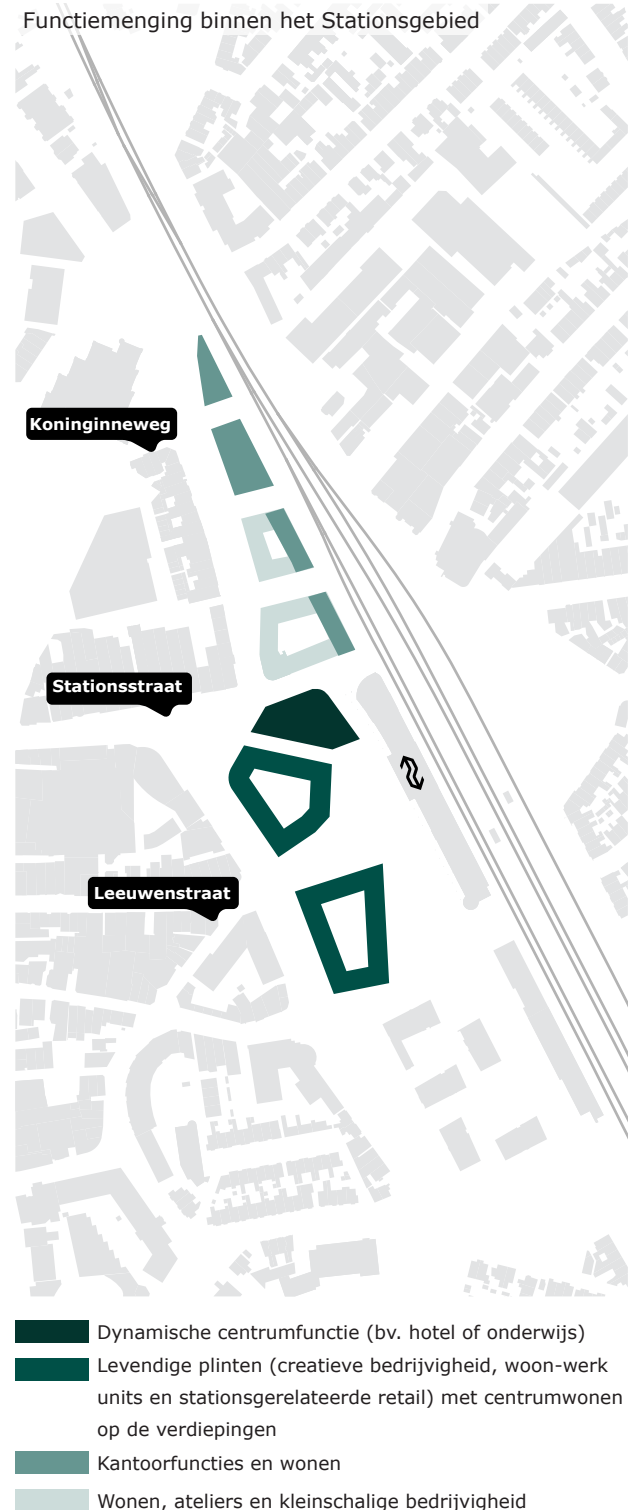
Doordat de bedrijvigheid zich voornamelijk op de begane grond concentreert is er volop interactie tussen passanten en professionals. De bebouwing is flexibel waardoor er bijvoorbeeld ook ruimte is voor onderwijs of een hotelfunctie.

### Woonomgeving met centrumkwaliteiten voor creatievelingen

In het Stationsgebied is er volop ruimte voorzien om te wonen. De verschillende blokken, die allen een Hilversumse maat en schaal hebben, aan zowel het Stationsplein als aan de Koninginneweg, bieden ruimte voor verschillende woonvormen.

Deze dynamische omgeving is onder meer aantrekkelijk voor jonge creatievelingen, één- en tweepersoonshuishoudens en draagt daarmee bij aan het vestigingsklimaat van de Mediastad!

Functiemenging binnen het Stationsgebied



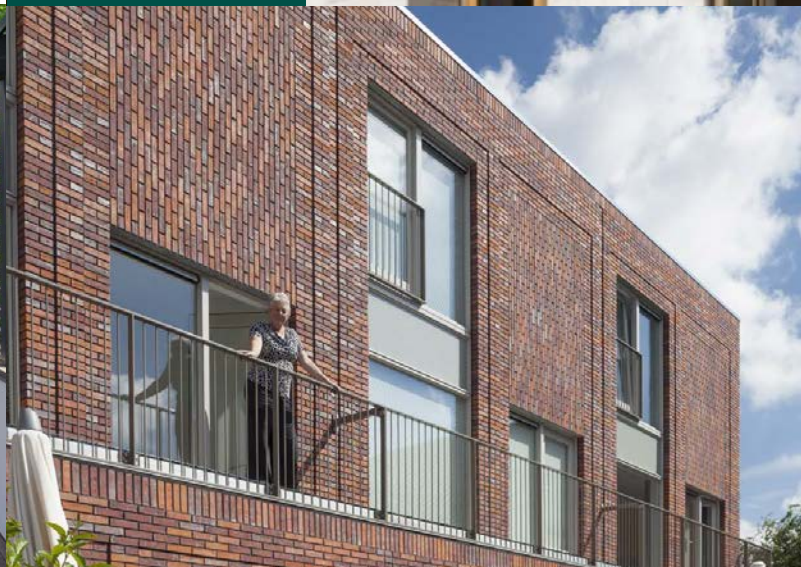


Zicht vanaf de Schapenkamp richting de Koninginneweg. Door het plaatselijk versmallen van het profiel oegt het bestaande gemeentelijk monument op de hoek van de Koninginneweg en de Stationsstraat zich in de nieuwe ontwikkeling (beeld kijkend vanaf de Schapenkamp, ten hoogte van Q-Park Hilversum Markt, richting de Koninginneweg).





**BALKONS  
EN LOGGIA'S**



**LEVENDIGE DAKWERELD MET  
GROEN EN ENERGIEOPWEKKING**





## 2.2 WERELD VAN BALKONS, LOGGIA'S EN EEN GROEN DAKLANDSCHAP

De bebouwing gaat een interactie aan met haar omgeving: balkons en loggia's zorgen voor reuring, levendigheid en ogen op de openbare ruimte. Verschillende kapvormen en daktuinen zorgen voor een levendig daklandschap.

### Bouwhoogtes

De nieuwe gebouwen stralen diversiteit uit en variëren in hoogtes. Er wordt aangesloten op de kwaliteit, sfeer en structuur van het centrum. De bouwhoogtes variëren gemiddeld tussen de drie en de vijf bouwlagen. De bovenste verdiepingen zijn teruggelegen waardoor een prettig beeld vanaf het maaiveld ontstaat. Om een logische aansluiting te maken met de omgeving en het begin van het centrum te markeren is de bebouwing direct ten noorden van Entrada en het bouwblok grenzend aan de kleine spoorbomen één bouwlaag hoger dan de overige bebouwing in het Stationsgebied.

### Dakbeëindigingen en daktuinen

Een variërend beeld van verschillende soorten kappen en teruggelegen daken met daktuinen zorgen voor een levendig beeld. De daktuinen van de gebouwen spelen een belangrijke rol in het Stationsgebied. Op de daken is ruimte voor een uitbundige invulling, met terrassen, ecologische vegetatie, plukgroen, energieopwekking en waterberging en -zuivering.

De hoogste daken worden ingezet voor energieopwekking door middel van PV-panelen. De lagere daken zijn gekoppeld aan de woningen en hebben een ruim terras. De rest van het oppervlak krijgt een invulling met ecologische vegetatie zoals sedumsoorten en bloemenborders. Door middel van schaduwvorming en verdamping draagt de beplanting bovendien bij aan de natuurlijke koeling van de gebouwen.

### Geveltoevoegingen

Door balkons en loggia's gaan de nieuwe gebouwen een interactie aan met de openbare ruimte. De balkons zijn deels teruggelegen in de gevel en worden pas vanaf de tweede verdieping toegevoegd, waardoor een aangenaam en luchtig beeld vanaf de openbare ruimte blijft gewaarborgd.

Indicatieve bouwhoogtes



ca. 3-4 lagen  
ca. 4-5 lagen

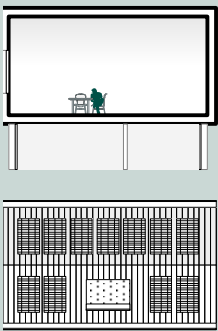
ca. 5-6 lagen  
★ Accent, ca. 6 lagen

# AFWISSELENDE DAKVORMEN, BALKONS EN LOGGIA'S...

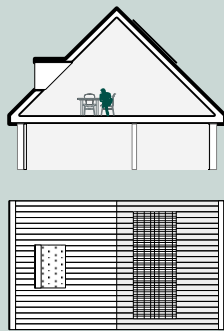
## DAKVORMEN

De nieuwbouw wordt gekenmerkt door een, op het historische centrum van Hilversum geïnspireerd, afwisselend beeld van verschillende dakvormen.

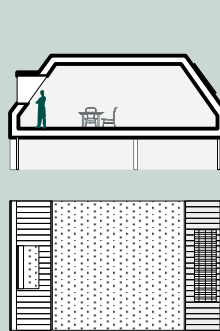
**Dwarskap**



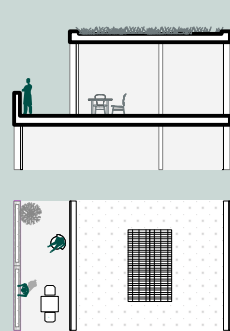
**Langskap**



**Mansardedak**



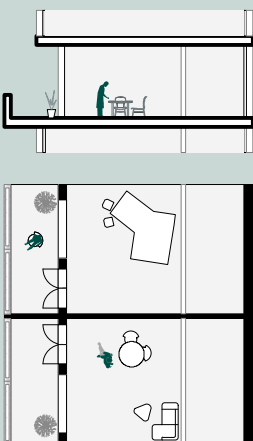
**Plat dak**



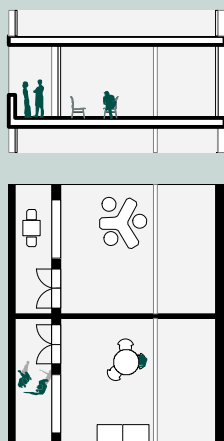
## GEVELTOEVOEGINGEN

Balkons en loggia's zorgen voor reuring en gaan een interactie aan met de openbare ruimte.

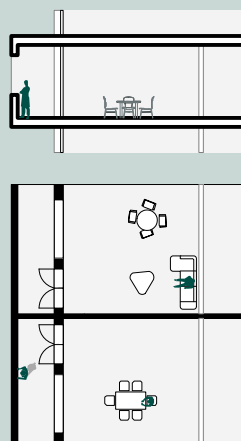
**Balkon**



**Inpandig balkon**



**Loggia**



# ...EN LEVENDIGE PLINTEN ZORGEN VOOR EEN LEVENDIG STRAATBEELD.

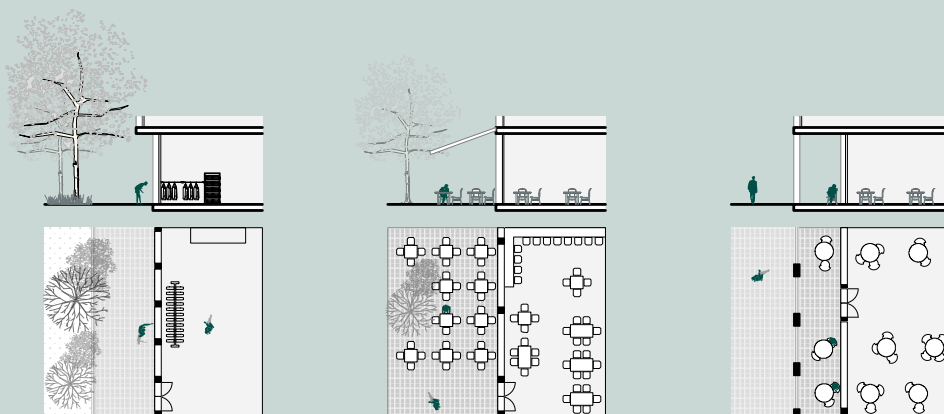
## ACTIEVE FUNCTIEPLINTEN

Functies in de plinten zorgen voor levendigheid op het maaiveld. De overgang tussen openbare ruimte en bebouwing gaat in stappen, waardoor een geleidelijke overgang ontstaat tussen bebouwing en maaiveld.

**Teruggelegen begane grond**

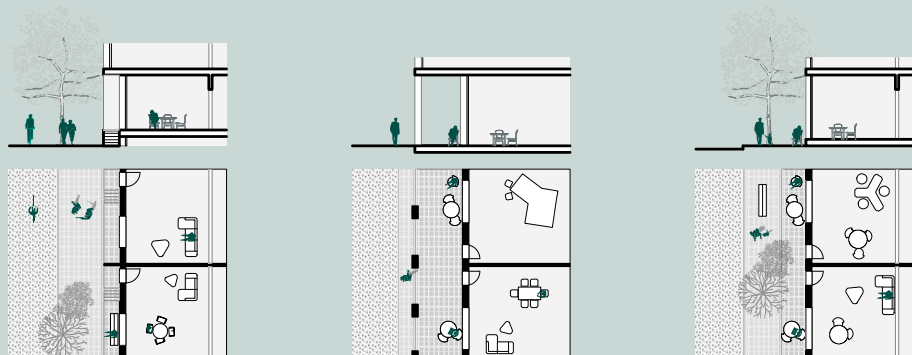
**Terraszone**

**Arcade**



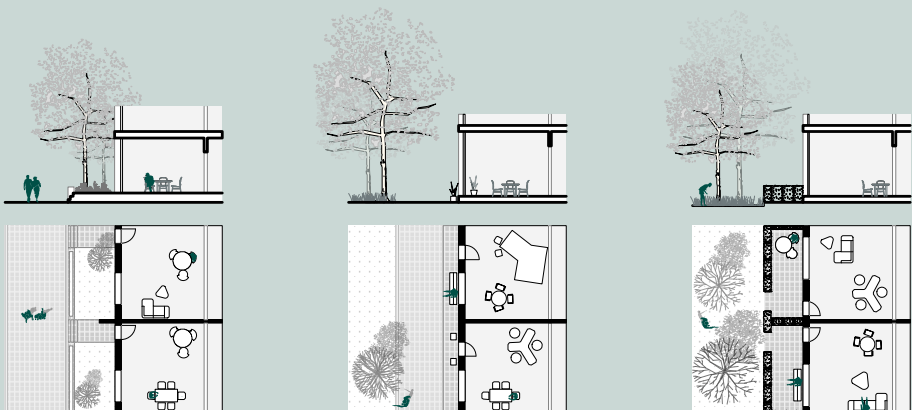
## LEVENDIGE WOONPLINTEN AAN OPENBAAR GEBIED

Ook wonen is een belangrijke plintfunctie. Woningen op de begane grond hebben allen een individuele entree. Doordat de woonruimtes hoger gelegen zijn dan het maaiveld blijft de privacy blijft gewaarborgd.



## ONTSPANNEN WOONPLINTEN AAN COLLECTIEF GEBIED

Groene hoven en binnentuinen zorgen voor een aangenaam woonklimaat. Doordat woonruimtes en private zones direct gekoppeld zijn met deze collectieve gebieden stimuleert ontmoeting tussen buurtbewoners.





**WISSELENDE  
KAPVORMEN**



**BRINKEN EN LANEN**



**AFGERONDE  
HOEKEN**



## 2.3 BEELDKWALITEIT: DE HILVERSUMSE MAAT EN SCHAAL

Het historische centrum heeft een gewaardeerde architectuur en sfeer, met monumentale bouwwerken, intieme straten en royaal groen. Deze kwaliteiten vormen een belangrijke inspiratiebron voor de ontwikkeling van het Stationsgebied.

### Architectuur

De architectuur in het centrum heeft een menselijke maat en is divers doordat zij pand voor pand ontstaan is. Het beeld wordt gekenmerkt door een verticale geleding, levendige plinten en bakstenen gevels. De nieuwbouw in het Stationsgebied zal relateren aan de kwaliteiten van het historische Hilversum.

De nieuwbouw krijgt, net als de gewaardeerde gebouwen in het centrum van Hilversum, een verticale geleding met veel gebruik van baksteen en glas. Ook de dak beëindigingen worden geïnspireerd op het centrum, waardoor een gevarieerd beeld ontstaat met verschillende soorten kappen.

De relatief kleine eenheden binnen de nieuwe blokken maken het gevelbeeld divers. Binnen de verschillende gebouwen (nieuwbouw en aangrenzende bestaande bouw) is de architectuur in samenhang.

De plinten gaan altijd een interactie aan met de openbare ruimte. Plinten zijn overwegend één bouwlaag van ongeveer vier meter hoog. Plinten worden de tweede laag doorgetrokken als deze een zichtbare, publieke functie heeft (hotellobby, entresol, entree appartementengebouw). Woningen hebben zo veel als mogelijk individuele entrees op de begane grond, waardoor een levendig maaiveld ontstaat gericht op de menselijke maat en schaal.

### Openbare ruimte

Brinkdorp Hilversum heeft sinds het midden van de 19e eeuw een royale uitstraling door de aanleg van verschillende villaparken. In het centrum waren vele ruime bloemperken aanwezig. Als tegenhanger van dit uitbundige groen zijn de smalle centrumstraten intiemer en mineraler van aard.

Dit systeem wordt in het stationsgebied doorgezet. Het centrumweefsel wordt met het station verbonden. Smalle centrumstraten bestaan naast royaal opgezette groene pleinen en routes. Begeleidende groenstructuren zijn lineair vormgegeven en bevatten hoofdzakelijk culturelijker ogende soorten. Op verblijfsplekken zullen weelderiger ogende soorten gebruikt worden.

De groengebieden spelen middels waterberging en hittestressreductie een belangrijke rol in het toekomstbestendig maken van het stationsgebied.

Om een rustig beeld te creëren zal er veelal een eenduidige verharding gebruikt worden met subtiele verschillen om de scheiding in verkeer en sfeer aan te geven.

## 3



Met de ontwikkeling van het Stationsgebied krijgen levendigheid, voetganger en fietser olop de ruimte (beeld Leidsche Rijn centrum).

# WAT VOEGEN WE TOE?

Met de ontwikkeling van het Stationsplein, de Koninginneweg, de Leeuwenstraat, de Stationsstraat en de centrumring wordt een belangrijke kwaliteitsslag gemaakt met het verbeteren van het centrum van Hilversum.





## 3.1 EEN WARM WELKOM OP HET NIEUWE STATIONSPLEIN

Het Stationsplein zal een levendig gebied worden met terrassen, bebouwing met een arcade, groen en zitplekken. De nieuwbouw zal een logisch aanvoelend geheel vormen met de bestaande dorpse structuur van het Hilversumse centrum.

### Ruimtelijke structuur

De nieuwbouw vormt straks een logische overgang tussen de grootschalige gebouwen die de laatste decennia zijn ontwikkeld en het fijnmazige, historische centrum. De nieuwe routes naar het centrum vormen overzichtelijke zones met een duidelijke geleiding en menselijke maat.

Ook voor de fietser zijn de doorgaande routes duidelijk herkenbaar. Ten noorden van de bestaande fietstunnel is een ondergrondse fietspar eervoorziening voorzien die gekoppeld is aan de bestaande ondergrondse fietspar eervoorziening van het stationsgebouw. Ook aan de oostzijde van het spoor komen voldoende plekken voor het stallen van fietsen

### Pijler 1: Warm thuiskomen in een levendig centrum

Het Stationsplein is voor veel mensen de eerste ontmoeting met Hilversum. De routes voor fietsers en oetgangers zijn duidelijker gedefinieerd aardoor het plein gebruiksvriendelijk wordt. De ingang van de fietstunnel blijft anaf het hele plein goed zichtbaar. De fietstunnel wordt erruimd en krijgt een zichtbaar entree voor de ondergrondse fietspar eervoorziening.

Direct ten zuiden van het Stationsplein is een functioneel en groen ingericht bus plein, met ruimte voor taxi's.

Het bus plein is goed zichtbaar vanaf het Stationsplein en de entree van het stationsgebouw. Ook de Kiss & ride plekken zijn logisch verbonden met het Stationsplein en direct aangesloten op het autonetwerk van Hilversum.

### Pijler 2: Het kloppende hart van de Mediastad

In de plinten van de nieuwbouw is ruimte voor bijvoorbeeld een mediacafé, creatieve start ups en ontmoetingsplekken voor mediawerkers. Een podium geeft zicht op het stationsplein waar Hilversumse bedrijven en studenten de nieuwste media innovaties tonen.

### Pijler 3: Twee wijken aan weerszijden van het spoor visueel en fysiek verbonden

Ook het Oosterspoorplein zal worden vernieuwd. Het plein krijgt een groenere uitstraling en kan gebruikt worden voor kleinschalige evenementen voor de wijk. Het ontwerp en de inrichting van het plein zal in samenwerking met de bewoners plaats vinden.

Door het verruimen van de entrees, het flauwer maken van de hellingen en het toevoegen van groen wint de bestaande fietstunnel onder het spoor aan kwaliteit.

### Pijler 4: Het Hilversumse landschap ervaarbaar

Op het stationsplein moet de bezoeker direct het gevoel hebben in Hilversum te zijn. Hiertoe heeft de verharding een passende uitstraling en zal het groen het omliggende landschap van Hilversum representeren.

### Pijler 5: Een toekomstbestendige ontwikkeling

Een toekomstbestendig stationsgebied biedt gebruikers de komende jaren een gebruiksvriendelijke ervaring. Zo zijn er bijvoorbeeld voldoende fietspar eerplekken en zijn belangrijke routes ruim genoeg voor de bijbehorende verkeersstromen. Voor de klimaatbestendigheid speelt op het stationsplein veelal het wind- en zonklimaat een rol. Zichtbaar water speelt een rol in hittestressreductie.



Blik op het Stationsplein met doorzichten richting de Leeuwenstraat / Kampstraat (links) en de Stationsstraat (rechts). Het Stationsplein wordt een levendige plek met terrassen, bebouwing met een arcade, groen en zitplekken (beeld kijkend richting het centrum vanuit de stationsentree).





## 3.2 EEN GROENE STADSBOULEVARD DE KONINGINNEWEG

De Koninginneweg wordt ingericht als royale boulevard met volop ruimte voor groen. De nieuwbouw presenteert zich zowel aan de Koninginneweg als aan het spoor waardoor rommelige achterkanten plaatsmaken voor een voorkant naar oost.

### Ruimtelijke structuur

Met de herontwikkeling van de Koninginneweg ontstaat de ruimte voor het herprofileren van de openbare ruimte. Waar nu het profiel krap en stenig is, is het nieuwe straatbeeld ruim en groen. De verkavelingsstructuur van de nieuwbouw aan de Koninginneweg sluit qua sfeer, maat en schaal aan op de bestaande gebouwen.

Het karakteristieke gemeentelijk monument op de hoek van de Koninginneweg en de Stationsstraat blijft behouden in de nieuwe situatie. De gebouwen lopen qua maat richting het spoor op en presenteren zich als voorkant richting de oostkant van het spoor. In de plint van de nieuwe bebouwing direct, parallel aan het spoor is ruimte gereserveerd voor een parkeervoorziening die ontsloten is via de Koninginneweg en een entree ten hoogte van de voormalige grote spoorbomen. De parkeervoorziening wordt ingepast met een groen talud, waardoor een landschappelijk beeld vanaf de oostzijde ontstaat.

### Pijler 1: Warm thuis komen in een levendig centrum

De vernieuwde Koninginneweg koppelt de Vorstin op een aantrekkelijke manier aan het station en het centrum. Verder sluit de nieuwe bebouwing aan op het bestaande fijnmazige netwerk van het centrum. Zo ontstaat er bijvoorbeeld een route vanaf de nieuwe bebouwing via de Paardenmarkt met de Markt, waardoor het fijnmazige netwerk van Hilversum verder wordt versterkt.

### Pijler 2: Het kloppende hart van de Mediastad

In de nieuwbouw van de Koninginneweg is een levendige mix van zowel wonen als bedrijfsruimte voorzien. De binnentuinen in de nieuwe bouwblokken zorgen voor een aangenaam woonklimaat voor creatievelingen en andere doelgroepen. In de nieuwbouw langs het spoor is ook ruimte voor kleine bedrijfsunits en grotere kantoorruimtes voor creatieve bedrijvigheid.

### Pijler 3: Twee wijken aan weerszijden van het spoor visueel en fysiek verbonden

Vandaag de dag is er vanaf de oostkant van het spoor zicht op rommelige achterkanten. Na de herontwikkeling van de Koninginneweg zullen zichtlijnen vanaf onder meer de Hoge Larenseweg, de Korte Noorderweg en de Geuzenweg een blik geven op een levendig silhouet van daktuinen, gevarieerde gebouwen en doorzichten op de Koninginneweg. Door het toevoegen van een voetgangersroute tussen de nieuwbouw aan de Koninginneweg en het spoor tracé zullen de nieuwe ontwikkelingen zich als voorkant richting de oostzijde van het spoor manifesteren.

### Pijler 4: Het Hilversumse landschap ervaarbaar

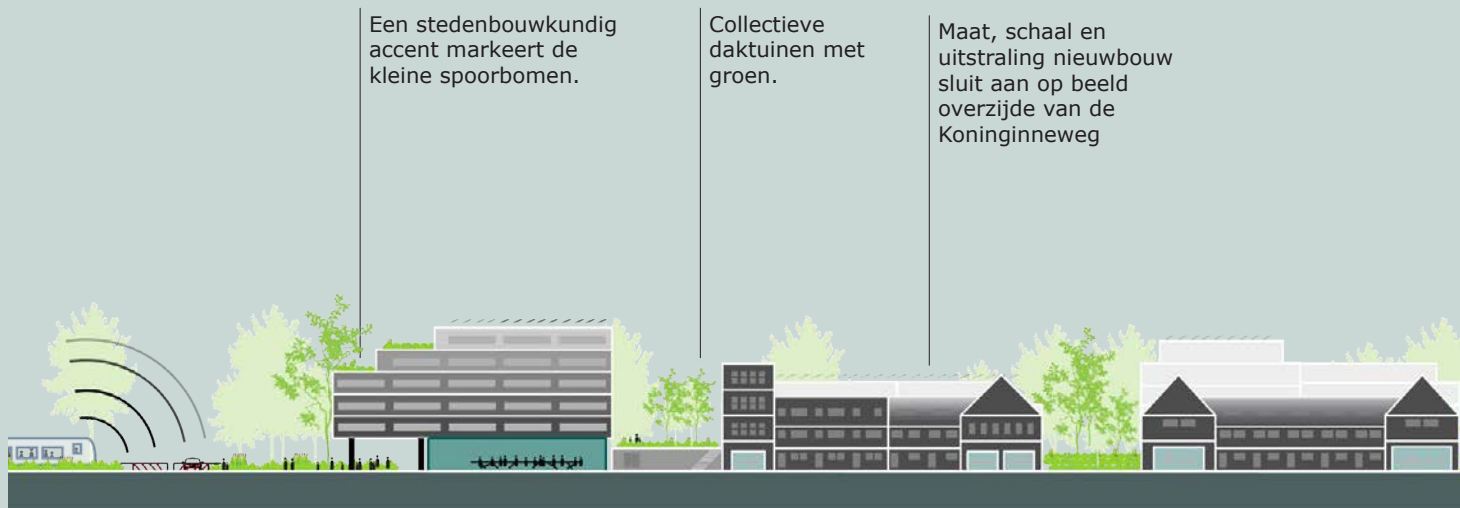
De Koninginneweg leent zich voor ruime, bloemrijke bermen. Het royale profiel biedt ruimte voor alle weggebruikers en is een comfortabele woonstraat. De nieuwe zijstraten richting het spoor vormen een visuele verbinding met oost. Deze zijn ruim opgezet en groen ingericht met ruimte om te spelen wat een aangenaam beeld vanaf oost oplevert.

### Pijler 5: Een toekomstbestendige ontwikkeling

De groene bermen en de grote groene binnentuinen van de nieuwe bebouwing kunnen een belangrijke rol spelen in het bufferen van regenwater. Opgaand groen draagt bij aan een comfortabel leefklimaat.

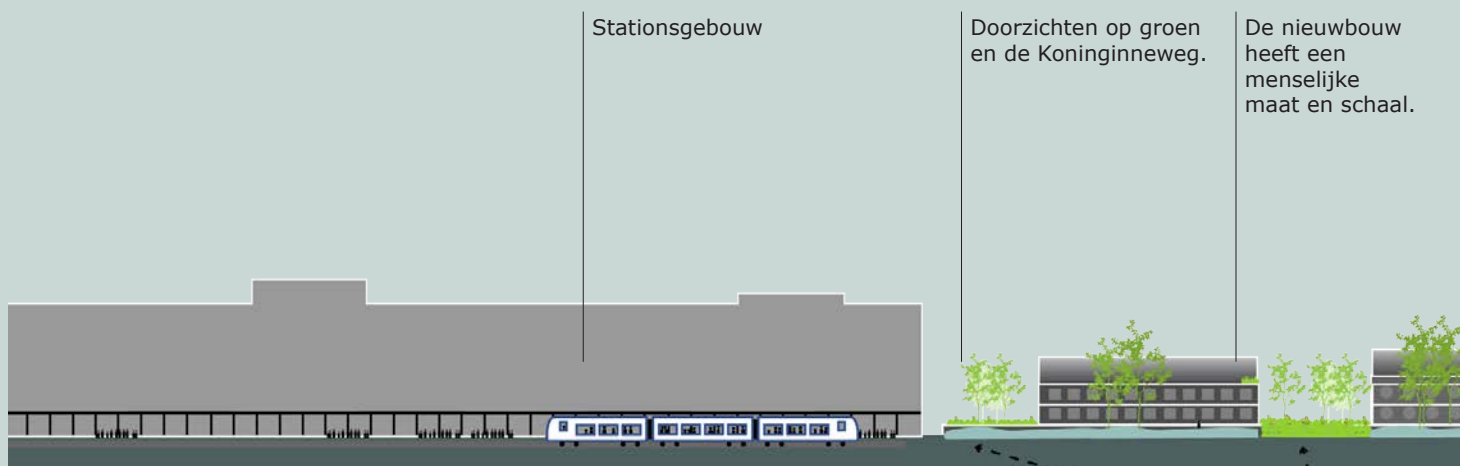
# ONTWIKKELING KONINGINNEWEG

Schematisch aanzicht van de nieuwe ontwikkeling tussen Koninginneweg en spoortracé van station (links) tot kleine spoorbomen (rechts), gezien vanaf de overzijde Koninginneweg.



# EEN VOORKANT VOOR OOST

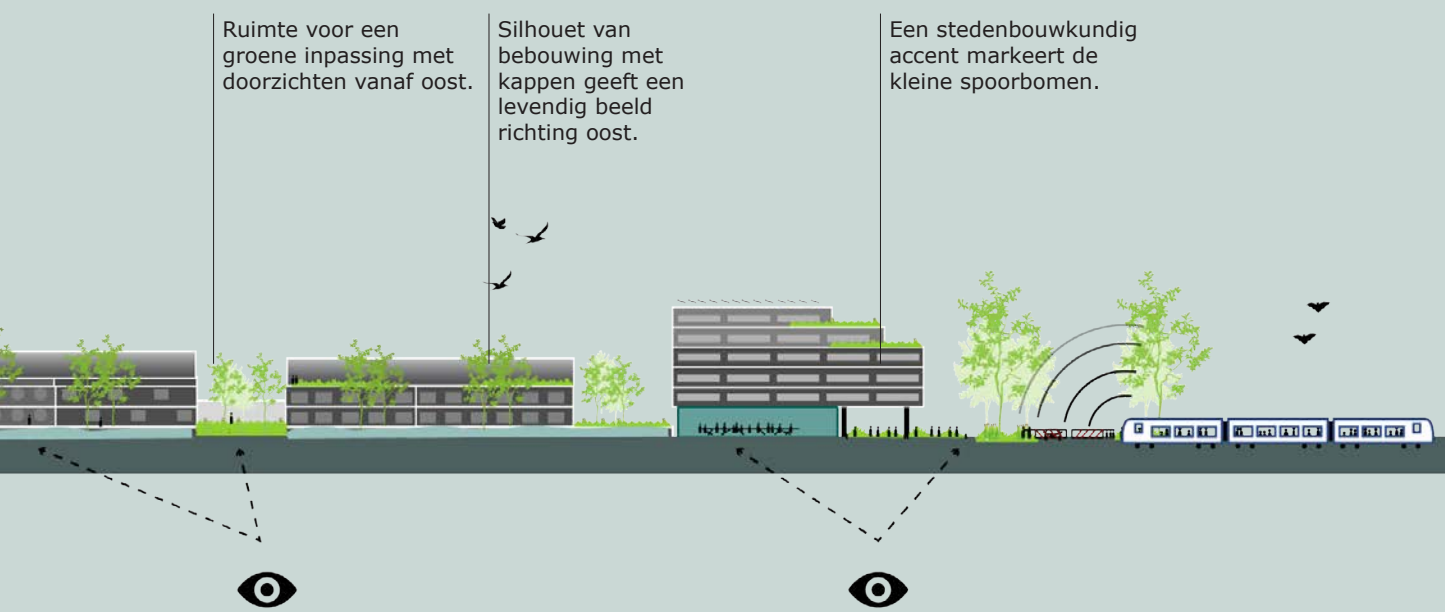
Schematisch aanzicht van de nieuwe ontwikkeling tussen Koninginneweg en spoortracé van station (links) tot kleine spoorbomen (rechts), gezien vanaf de oostzijde van het spoor.



*Getoond beeld is indicatief en zal in een vervolgfase van het project nader worden uitgewerkt.*



Zicht vanaf de Geuzenweg



g Zicht vanaf de Korte Noorderweg

Zicht vanaf de Korte Noorderweg



Rommelige achterzijden langs het spoor maken plaats voor bebouwing met een Hilversumse maat en schaal met ruime doorzichten (beeld vanaf Noorderweg kijkend over het spoor richting de Koninginneweg).  
Getoond beeld is indicatief en zal in een vervolgfase van het project nader worden uitgewerkt.







**DOORZICHTEN VAN OOST**

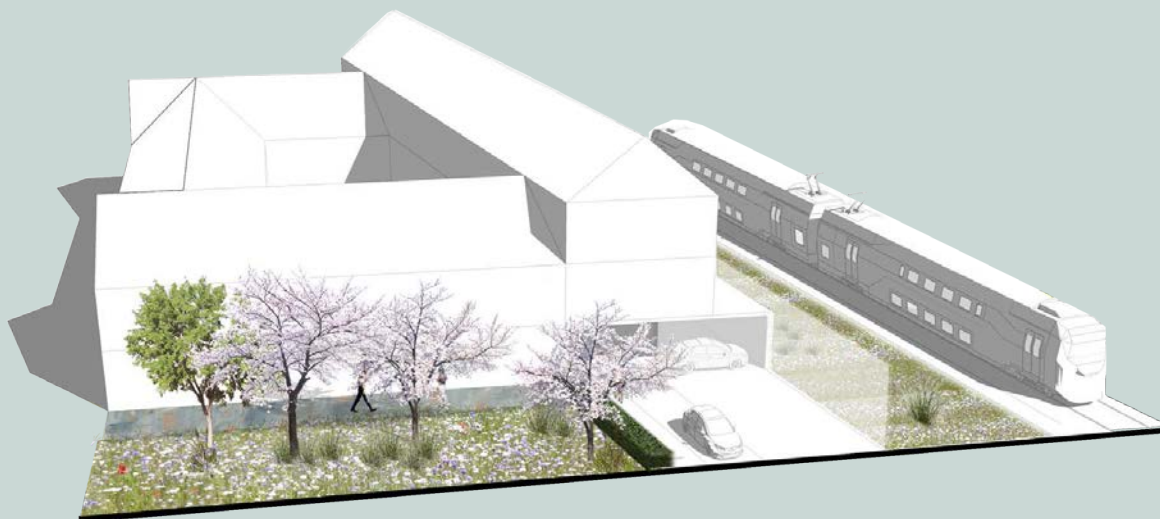


**RUIMTE VOOR SPELEN**



# ONTWIKKELING KONINGINNEWEG

De nieuwe bebouwing tussen de Koninginneweg is royaal opgezet. Vanaf de oostzijde van het spoor is er zicht op de groen ingerichte tussenruimtes die plek bieden om te spelen en een door de bewoners in te richten stoepenzone. Onder de nieuwbouw, welke bestaan uit twee bouwlagen met een kap, is ruimte voorzien voor bewonersparkeren.

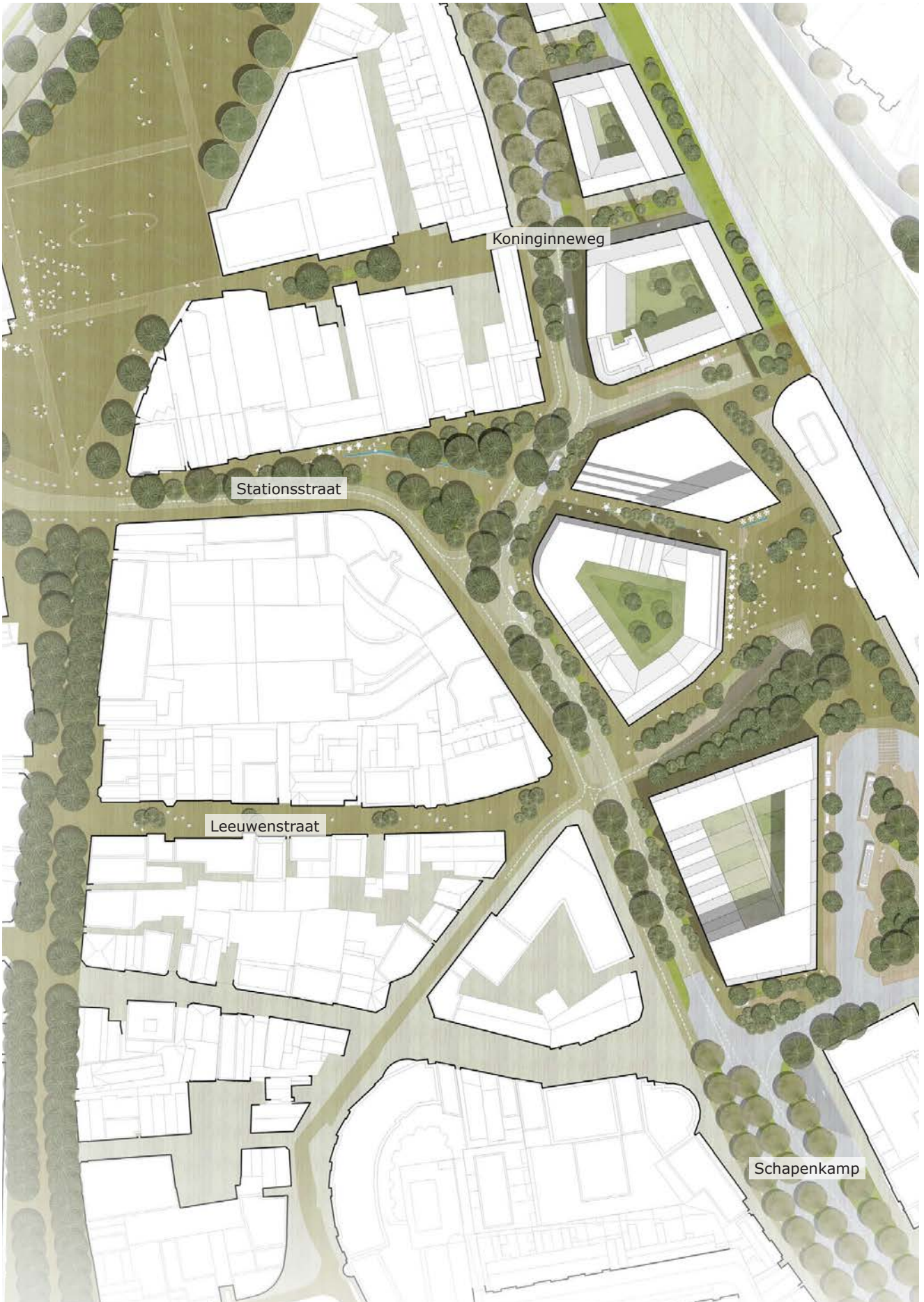


*Getoond beeld is indicatief en zal in een vervolgfase van het project nader worden uitgewerkt.*

# BEHOUD GEMEENTELIJK MONUMENT

Door het plaatselijk versmallen van het profiel van de Koninginneweg kan het gemeentelijk monument, dat op de hoek van de Koninginneweg en de Stationsstraat staat, behouden blijven (zie profiel onder). Verder de Koninginneweg in verruimd het profiel zodat ruimte ontstaat voor groen.





## 3.3 DE LOPERS: DE STATIONSSTRAAT EN DE LEEUWENSTRAAT

Door het toevoegen van groen en volop ruimte voor voetgangers en fietsers zullen de routes via de Stationsstraat en de Leeuwenstraat aan kwaliteit winnen. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht met ruimte voor groen.

### Ruimtelijke structuur

In de huidige situatie vormt de Leeuwenstraat de belangrijkste route vanaf het Stationsgebied met het centrum. Ook in de toekomstige situatie behoudt deze route zijn functie als winkelroute tussen het station en de Groest. De nieuwe bebouwing aan het Stationsplein volgt de rooilijnen van de Leeuwenstraat, waardoor het centrum tot aan het stationsgebouw wordt gecontinueerd. De Leeuwenstraat behoudt zijn stenige karakter, maar door de herinrichting van de openbare ruimte en het toevoegen van boomgroepen wordt het straatbeeld prettig en groen.

Met het aanpassen van de Stationsstraat: ruimte voor groen, fietser en voetganger en de routing tussen de twee nieuwe bouwblokken op het Stationsplein wordt een tweede, aangename route gerealiseerd tussen het Stationsgebied en het centrum. Het profiel in de Stationsstraat is ruimer dan die van de Leeuwenstraat. Er is meer ruimte voor een landschappelijke inrichting met een klimaatwadi, zitelementen en goede, ruime routes voor voetganger en fietsers.

### Pijler 1: Warm thuiskomen in een levendig centrum

Met de herinrichting van de twee routes tussen het centrum en het Stationsgebied wordt het fijnmazige netwerk aan het historische centrum versterkt. Routes zijn divers en geven een afwisselend beeld op intieme straatjes en royale plekken met veel groen.

### Pijler 2: Het kloppende hart van de Mediastad

De afwisselende mix van winkelen en wonen op de Leeuwenstraat en de menging van wonen, horeca en kleinschalige bedrijvigheid op de Stationsstraat zorgt voor een levendig netwerk waar het aangenaam is vertoeven binnen en buiten werktijden.

### Pijler 3: Twee wijken aan weerszijden van het spoor visueel en fysiek verbonden

De routes via de Leeuwenstraat en via de Stationsstraat sluiten logisch aan op het Stationsplein en de bestaande fietstunnel en daarmee op het netwerk van voetgangers- en fietsroutes aan de oostzijde aan het spoor. Doordat de kwaliteit van het centrum wordt gecontinueerd wordt het centrum richting oost doorgetrokken.

### Pijler 4: Het Hilversumse landschap ervaarbaar

De Leeuwenstraat is een typische smalle centrumstraat. Deze is van gevel tot gevel bestraat. De sfeer wordt grotendeel bepaald door de afwisselende bebouwing. Hier is het stedelijk landschap bepalend.

In de Stationsstraat is ruimte voor meer groen. Door het Hilversumse karakter van het groen is deze straat een belangrijke schakel in de identiteit van het stationsgebied en centrum.

### Pijler 5: Een toekomstbestendige ontwikkeling

In het bredere oostelijke deel van de Stationsstraat draagt een klimaatwadi bij aan de toekomstbestendigheid van het stationsgebied. Regenwaterinfiltratie gebeurt in de ruime groenzone die ook voorziet in een hoge gebruikskwaliteit.

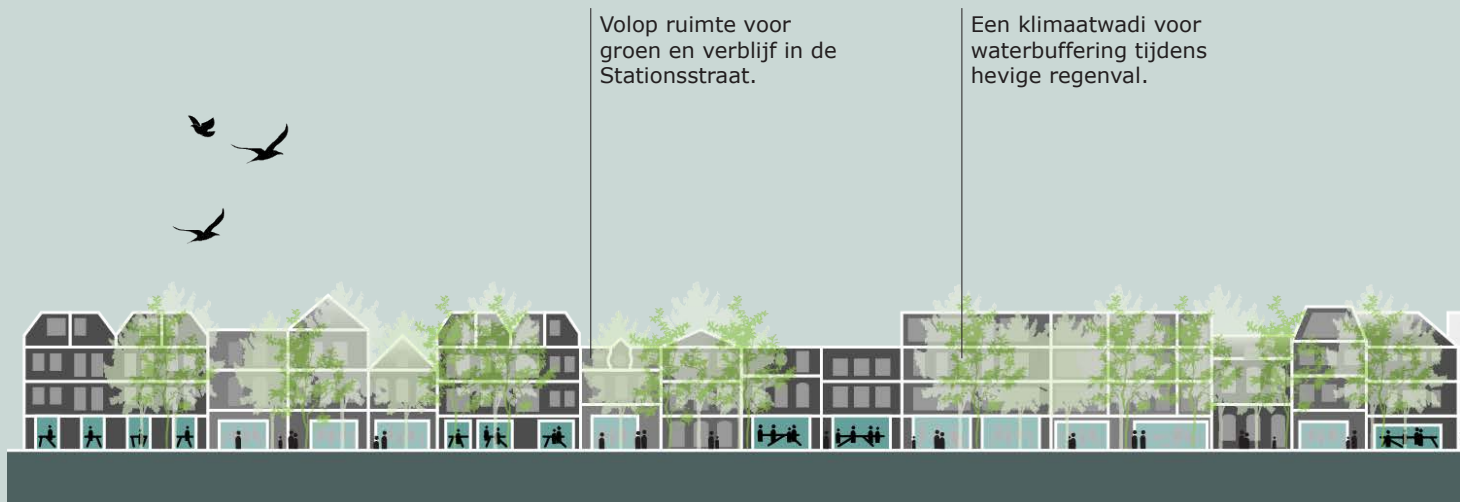
# LEEUWENSTRAAT

Schematisch aanzicht van de Leeuwenstraat (links) tot aan de het stationsgebouw (rechts).



# STATIONSSTRAAT

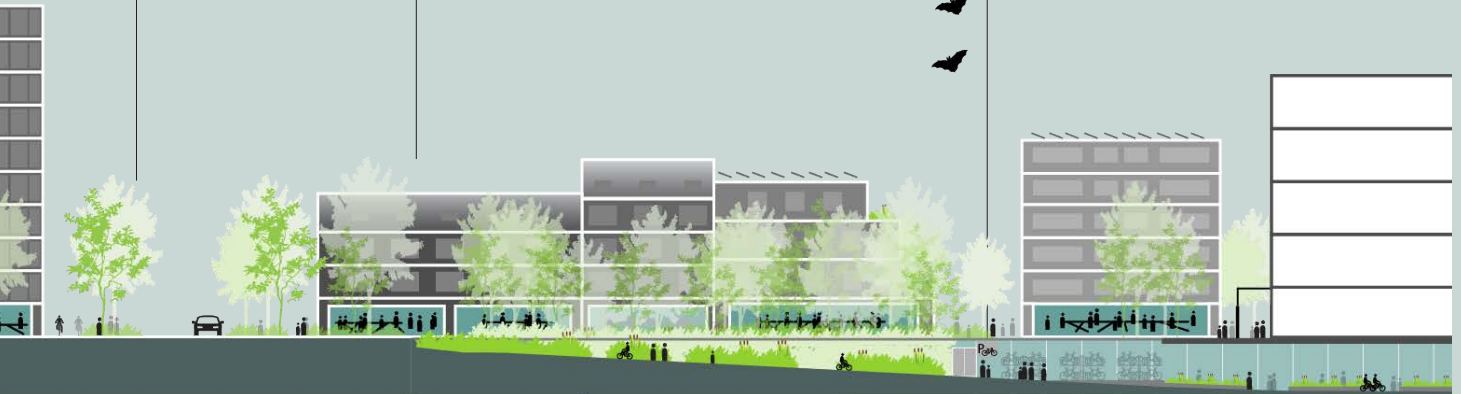
Schematisch aanzicht van de Stationsstraat (links) tot aan de het stationsgebouw (rechts).



Veilige en overzichtelijke oversteek over de Schapenkamp.

Schaal en maat nieuwbouw vormt een prettige overgang en geleiding tussen station en de Leeuwenstraat.

Entree van de nieuwe ondergrondse fietsparkeervoorziening.



Doorzichten op de Koninginneweg

Nieuwbouw vormt qua maat en schaal een logische overgang tussen het station en de Stationsstraat

Accent markeert het stationsplein en vormt geleidelijke overgang vanaf stationsgebouw.







## 3.4 DE CENTRUMRING: HET STATIONSGBIED BEREIKBAAR

De bereikbaarheid van het station wordt voor voetganger, fietser en de auto uit alle windrichtingen verbeterd. De centrumring past zich in het Stationsgebied aan in sfeer op haar omgeving, waarbij de doorstroming blijft gewaarborgd.

### Ruimtelijke structuur

Het Stationsgebied zal uit alle windrichtingen bereikbaar zijn. In zuidelijke richting is de centrumring voor autoverkeer doorgaand, maar ook in noordelijke richting is het stationsgebouw, de Kiss & Ride en de verschillende parkeervoorzieningen in en rond het Stationsgebied goed bereikbaar.

### Pijler 1: Warm thuiskomen in een levendig centrum

In het Stationsgebied past de centrumring zich qua sfeer en uitstraling aan op de rest van de openbare ruimte. Materialisering en kleurstelling wordt aangepast op het verblijfsgebied, waarbij de doorstroming voor autoverkeer blijft gewaarborgd. Zowel richting de Stationsstraat als de Leeuwenstraat worden veilige en overzichtelijke oversteekplekken gerealiseerd voor voetgangers en fietsers

### Pijler 2: Het kloppende hart van de Mediastad

Met de herinrichting van de centrumring zullen alle functies in het levendige Stationsgebied optimaal verbonden zijn met de rest van Hilversum. Hierdoor, in combinatie met het versterken van het fijnmazige netwerk, wordt een bezoek aan het Hilversumse centrum gestimuleerd.

### Pijler 3: Twee wijken aan weerszijden van het spoor visueel en fysiek verbonden

De centrumring sluit logisch aan op bestaande routes via de Kleine Spoorbomen en de Beatrixtunnel. Ook de fietsroute, gelegen langs de centrumring, heeft een logische connectie met het fietsnetwerk aan de oostzijde van Hilversum.

### Pijler 4: Het Hilversumse landschap ervaarbaar

De doorgaande delen van de centrumring worden begeleid door lineaire boombeplanting. Hiermee worden statige lanen gecreëerd. Met een bloemrijke onderbeplanting kunnen de seizoenen benadrukt worden. Ter hoogte van het centrale deel van het stationsgebied wordt de boombeplanting meer groepsgewijs aangeplant. Hiermee wordt het verblijfsklimaat en de kruisende routes van voetgangers en fietsers benadrukt. De beplanting is veelal terug te leiden naar het omringende landschap.

### Pijler 5: Een toekomstbestendige ontwikkeling

Door voldoende ruimte te reserveren voor de centrumring zal deze ook in de toekomst blijven voldoen. De groene inpassing sluit aan op de klimaatbestendige ontwikkeling van het gebied. Hiermee is de centrumring naast de infrastructurele drager ook de groene ruggegraat van het stationsgebied.

# SCHAPENKAMP

Schematisch aanzicht van de Schapenkamp gezien vanaf het gemeentelijk monument op de hoek van de Koninginneweg-Stationsstraat (links) tot aan Entrada (rechts).

Aangename route vanaf Stationsstraat naar het station.

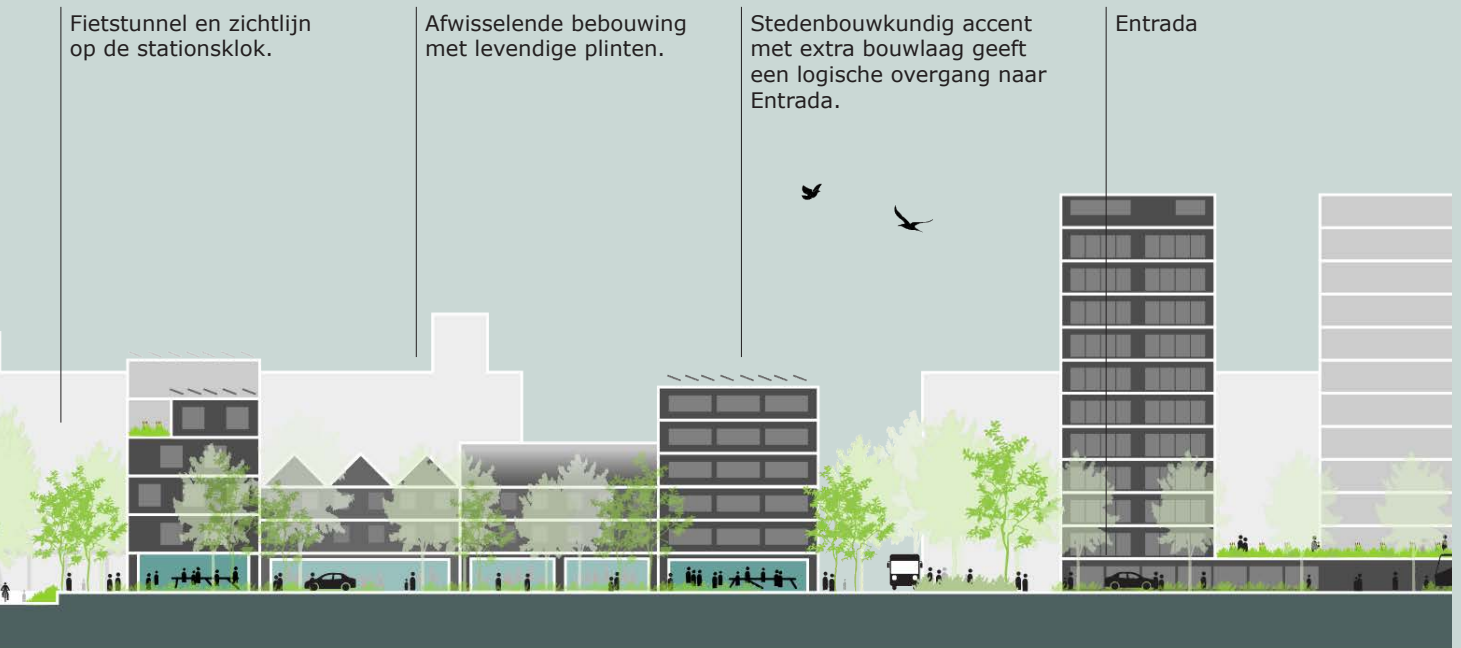


Fietstunnel en zichtlijn op de stationsklok.

Afwisselende bebouwing met levendige plinten.

Stedenbouwkundig accent met extra bouwlaag geeft een logische overgang naar Entrada.

Entrada





Regenwater loopt zichtbaar naar de groen ingerichte klimaatwadi waar het tijdelijk wordt opgevangen tijdens piekmomenten. Het gegeven dat het Stationsgebied een duurzame en klimaatadaptieve ontwikkeling wordt hiermee zichtbaar gemaakt in de openbare ruimte (beeld vanaf de Stationsstraat richting het station).



# 4

Groen zorgt voor aangenaam verblijfsklimaat en draagt bij aan een klimaatadaptief Stationsgebied (beeld Bellamy Park in Vlissingen).

# DUURZAAMHEID

Toekomstbestendigheid is een belangrijk thema in de ontwikkeling van het Stationsgebied in Hilversum. Bebouwing en openbare ruimte worden gemaakt voor een lange termijn en dienen de tand des tijds te kunnen doorstaan.



## TEGENGAAN HITTESTRESS



## DEELFIETSEN



## KLIMAATADAPTATIE





# 4.1 KLIMAATADAPTATIE

Goede stedelijke openbare ruimtes zijn klimaatadaptief. Ze draagt bij aan het microbioklimaat van de stad, is uitstekend geschikt om pieken in neerslag te doorstaan, en is hittestressbestendig.

## Een toekomstbestendig Stationsgebied

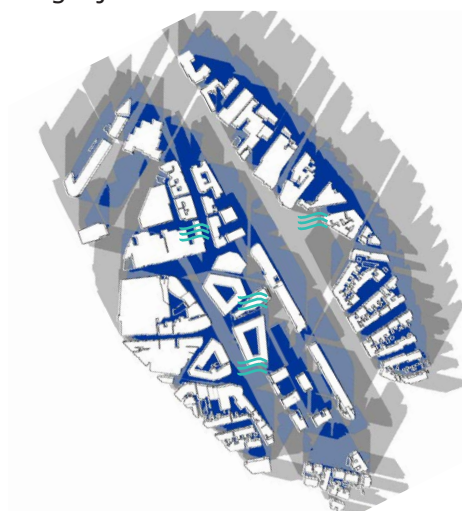
De openbare ruimte in het nieuwe Stationsgebied wordt klimaatadaptief; regenwater bufferen en hittestressbestendigheid zijn de belangrijkste onderwerpen in het creëren van een toekomstbestendig gebied. Een stedelijk groen gebied, met variatie in beplanting die bijdraagt aan de stedelijke biodiversiteit. De groene ruimtes staan in contact met andere groene plekken en parken, en als zodanig wordt het ecologisch netwerk versterkt. Het ontwerp voor het nieuwe Stationsgebied is watersensitief.

Waar bebouwing bij kan dragen aan de opwarming van een gebied kan een slim samenspel tussen groen en bebouwing het gebied een gunstig microklimaat bieden. Groene daken en daken waar zonne-energie opgewekt wordt gecombineerd met tijdelijke regenwaterberging, groene binnenterreinen en royaal groen in de straat dragen bij aan het voorkomen van overstromingen en het tijdelijk vasthouden van regenwater. De royale beplanting, mits goed voorzien van water, zorgt door schaduw en evapotranspiratie voor het beperken van hittestress in de stedelijke omgeving.

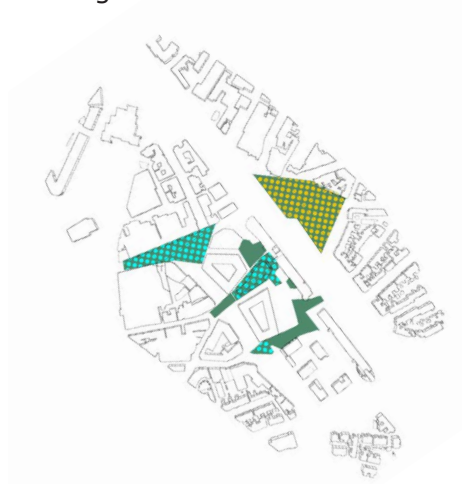
Hitte-eilandeffect



Mogelijke windreductie



Strategie v



## 4.2 WATER

Regenwater komt in Nederland overvloedig uit de lucht vallen. Door dit water zo lang mogelijk te bufferen kunnen hoofdwaterwegen extreme piekbuien beter aan. Daarnaast kan water een verkoelende werking hebben in het stedelijk gebied.

### Regenwater bufferen

Wettelijk dient het plan een zogenaamde T=10-bui te kunnen bufferen. Dit is een piekbui die eens in de 10 jaar voorkomt. Naast het bufferen van water kan het op andere manieren positief ingezet worden.

### Watersensitief ontwerp

De strategie voor watersensitief ontwerp voor Merwede bestaat uit een gelaagde benadering met vier componenten:

- Storm water drainage: zorgen dat bij excessieve regenval overstromingen in het gebied worden voorkomen. Hiertoe wordt het gebied aangelegd met voldoende drooglegging.
- Opvangen van hemelwater in het gebied, hergebruik van het water en/of vertraagd afvoeren: zorgen voor voorzieningen met tijdelijke wateropvang in het gebied. Tevens wordt ingezet op hergebruik van water en tegengaan van verdroging tijdens de zomer
- Zorgen voor waterkwaliteit: filteren en schoonmaken van water voordat het op open water wordt aangesloten.
- Zorgen voor beleefbaar water: mogelijk zichtbare waterelementen maken, die een rol spelen bij het stedelijk leven, die visuele kwaliteit hebben en bijdragen aan klimaatadaptatie.

Beleefbaar water in de openbare ruimte.



Waterbuffer in de openbare ruimte.



Waterbuffer op daken en in binnentuinen.



## 4.3 GROEN

Groen speelt in de openbare ruimte en in de gebouwen een rol in het natuurinclusief maken van het stationsgebied. Groen helpt bij het reduceren van het 'urban heat island effect'. Daarnaast zal groen een begeleidende functie hebben.

### Natuurinclusief Stationsgebied

Elk bouwblok wordt natuurinclusief gebouwd. In ieder geval voor vleermuizen, gierzwaluw en huismus. Deze ambities betreffen vooral interventies in de gebouwen, maar worden in het Stationsgebied ondersteund door de openbare ruimte door in de beplanting de biodiversiteit te vergroten.

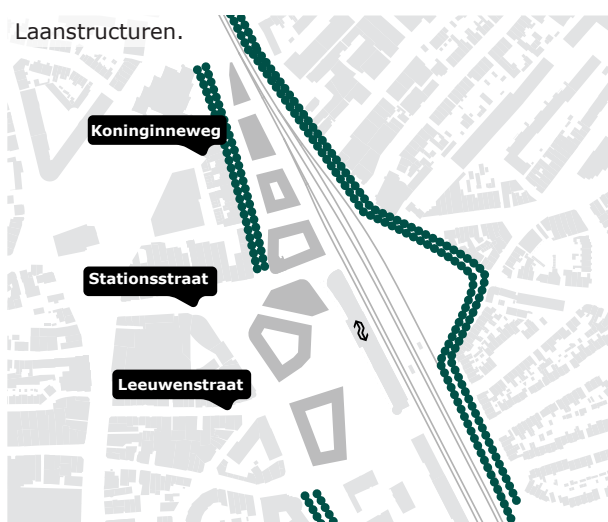
Een grote diversiteit aan planten en bomen trekt vogels, zoogdieren en insecten en schimmels. Uit de onderlinge samenwerking ontstaat in het stedelijke landschap een natuurlijke kringloop. In een dergelijke omgeving zal een compleet natuurlijk ecosysteem niet geëvenaard worden, maar er is wel sprake van interessante stadsnatuur.

### Reduceren stedelijke hitte

Het introduceren van veel groen in het openbaar gebied reduceert temperatuur op hete dagen. Voor de gebruiker geeft opgaand groen op zulke momenten de gewenste schaduw.

### Identiteit

Gebruik van groen met een Hilversums karakter draagt bij aan de identiteit van het stationsgebied. Daarnaast kan het ook bijdragen aan het dempen van omgevingsgeluid. Langs belangrijke routes, voor de auto maar ook voor de voetganger, kan het groen een begeleidende functie hebben.



## 4.4 BEBOUWING: DUURZAAM EN FLEXIBEL

De hoge duurzaamheidsambitie richt zich ook op de gebouwen. Door onder meer het toepassen van zonnecollectoren zal de, gasloze nieuwbouw in het Stationsgebied energieneutraal of zelfs energieleverend zijn.

### Energieprestatie

Alle nieuwbouw zal op het gebied van energie prestaties en materiaalgebruik voldoen aan de hoogste kwaliteits- en duurzaamheidseisen. Met name daken worden zoveel mogelijk groen. Op de hoogste daken wordt sedum gecombineerd met zonnepanelen.

In de collectieve binnentuinen is er ook ruimte voor gebruik. Ecologische tuinen worden gecombineerd met collectieve buitenruimtes voor bewoners. De invulling van de daken wordt verder gecombineerd met waterberging waardoor er natuurlijke koeling plaats vindt.

### Toekomstbestendig bouwen

Onderdeel van toekomstbestendig bouwen is flexibiliteit. Bij de ontwikkeling van de bebouwing zullen verplaatsbare binnenwanden worden gebruikt. Woningen kunnen zo in de toekomst worden gekoppeld, dan wel gesplitst worden als andere producten beter passen bij de vraag van de markt.

Ook de gekozen stramienmaten maken splitsen en samenvoegen mogelijk. Verdiepingen van de gebouwen kunnen ingezet worden voor ander gebruik door rekening te houden met verdiepingshoogte, daglichttoetreding, de locatie van installaties en draagvermogen. Zo wordt de bebouwing in het Stationsgebied multifunctioneel en kan het meebewegen met het gewenste gebruik.

De gebouwen worden zo vormgegeven dat ze weinig energie gebruiken (en voldoen aan alle gestelde energieprestatie eisen) en hebben een dusdanig vanzelfsprekende vormgeving dat over een langere tijd, wellicht met een andere functie, gewaardeerd kunnen worden.



Groen op gevels en daken dragen bij aan het behalen van de hoge duurzaamheidsambities.

## 4.5 SLIMME MOBILITEIT: DEELSYSTEMEN

In het Stationsgebied wordt het gebruik van openbaar vervoer of het actief bewegen ter voet of de fiets gestimuleerd. Ook het gebruik deelsystemen voor elektrische fiets, scooter of auto wordt gestimuleerd.

### Langzaam verkeer centraal

In het Stationsgebied kunnen bewoners en bezoekers zich te voet of per fiets verplaatsen door de groene en autovrije of -luwe openbare ruimte. De aantrekkelijke loop- en fietsroutes sluiten goed aan op het fijnmazige netwerk in de omgeving. Ontmoeting wordt zo gestimuleerd, het is gezonder voor de gebruiker en beter voor het milieu.

### Deelsystemen voor fiets, scooter en aut

Met de ontwikkeling van de bebouwing zal in samenspraak met ontwikkelende partijen ruimte worden gereserveerd voor elektrische deelfietsen- en scooters.

Toch een auto nodig? Dan pak je simpelweg één van de gedeelde elektrische auto's, die ook fungeren als batterij voor een duurzame energie grid. Door een goed aanbiddingssysteem wordt het gebruik voor bewoners makkelijker waardoor autobezit wordt teruggedrongen.



Groen op muren en daken dragen bij aan het behalen van de hoge duurzaamheidsambities.



In het Stationsgebied krijgen groen, voetgangers en fietsers olop de ruimte (beeld op het stationsgebouw kijkend vanaf de Leeuwenstraat).



grandcafé "COC CENTRAL" restaurant

5

Ristorante

Lungo Mare

Pizzeria

RISTORANTE Lungo Mare PIZZERIA

Verblijfskwaliteit wordt in het Stationsgebied gecombineerd met prettige routes voor voetgangers, fietsers en de auto (beeld Bella y Park in Vlissingen).



# PRETTIG BEWEGEN

De fietser en voetganger krijgen volop de ruimte in het Stationsgebied, maar ook de auto beweegt zich logisch over de nieuwe centrumring. Goed zichtbaar vanuit het station is een efficiënt en helder ingericht busplein, waar ook ruimte is voor taxi, met veel groen op het midden eiland.



**STIMULEREN VAN BEWEGEN**



**RUIMTE VOOR VERBLIJF**



# 5.1 DE VOETGANGER: AANGENAAM BEWEGEN EN PRETTIG VERBLIJVEN

Voor voetgangers wordt het Stationsgebied een stuk comfortabeler. Door het stedelijk weefsel met het station te verknopen ontstaan heldere routes van het station en de oostkant van Hilversum naar alle mogelijke bestemmingen in het centrum.

## Bewegen

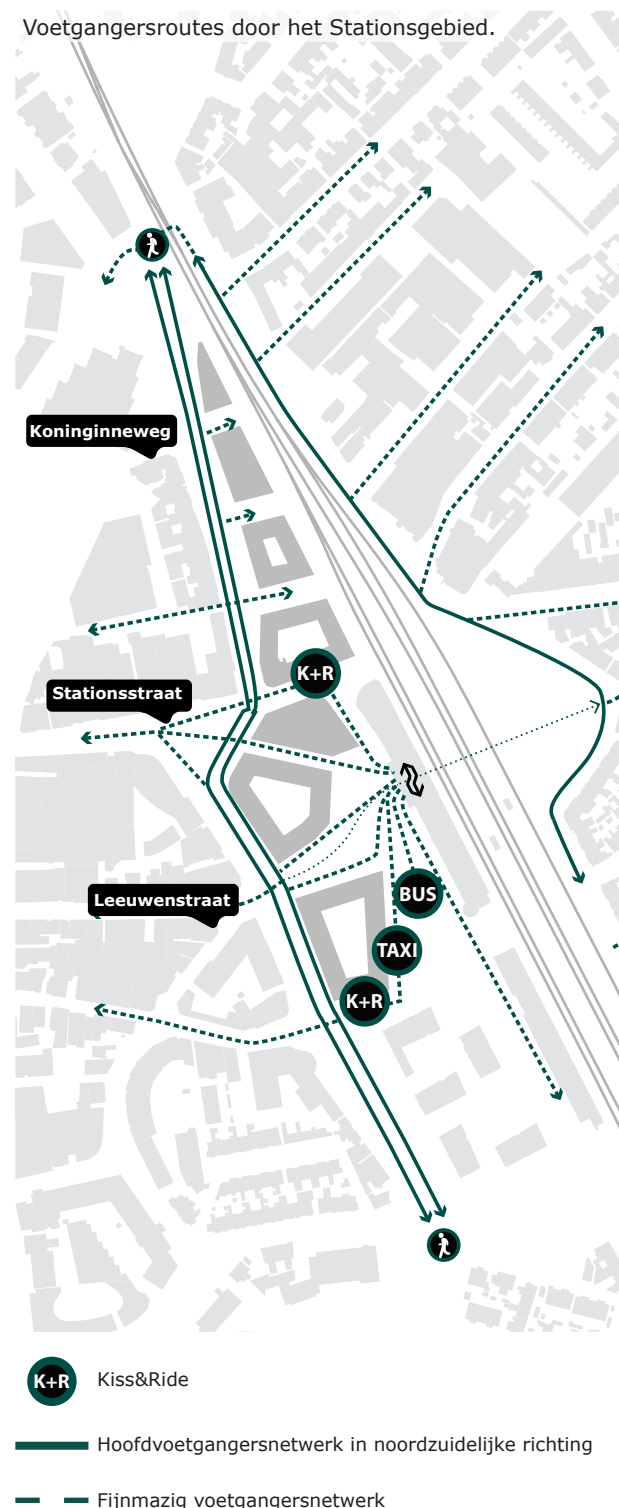
Het station maakt voor veel mensen onderdeel uit van de dagelijkse routine. Hiertoe is het belangrijk dat de voetgangersstromen soepel verlopen en op een logische manier verbonden zijn met belangrijke functies. Zowel in oostwestelijke richting als in noordzuidelijke richting zullen bestaande routes worden verbeterd en nieuwe routes worden toegevoegd. Vanaf de oostkant van Hilversum en het station vormen de Leeuwenstraat en de Stationsstraat de hoofdroutes naar het centrum. De bestaande route vanaf het station via de Leeuwenstraat zal door het toevoegen van groen aan kwaliteit winnen. Verder zal een nieuwe route het station met de autoluwe Stationsstraat en de Markt verbinden.

Ook met de ontwikkeling van de Koninginneweg worden bestaande routes verbeterd en nieuwe routes toegevoegd aan het fijnmazige netwerk van Hilversum. De bestaande route via de Paardengang, die de Markt met de Koninginneweg verbindt, zal worden verbeterd. De structuur van de nieuwe bouwblokken langs de oostkant van de Koninginneweg wordt aangepast op de structuur van de bestaande bouwblokken waardoor routes voor de voetganger logisch verbonden worden. In noordzuidelijke richting zijn aan weerszijden van de centrumring ruime trottoirs voor voetgangers voorzien zodat het Stationsgebied uit alle windrichtingen optimaal bereikbaar is voor voetgangers.

## Verblijven

Een belangrijke onderdeel in de strategie voor voetgangers is het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Vandaag de dag is er geen aanleiding om langer dan nodig nabij het station te blijven. Het centrum, met onder meer de Groest en de Markt, vervult deze rol echter wel. Met de ontwikkeling van het Stationsplein ontstaat een nieuwe verblijfsplek in het centrum van Hilversum. Een aangename openbare ruimte en een menging van functies zorgen voor een levendige plek voor zowel bewoner als bezoeker van Hilversum.

Voetgangersroutes door het Stationsgebied.



## 5.2 DE FIETSER: SNELLE ROUTES BEGELEID DOOR GROEN

In het Stationsgebied heeft de fietser volop de ruimte. Aangename en snelle routes worden begeleid door groen en zowel aan de Oosterspoorplein zijde als aan de centrumzijde zijn volop parkeerplekken voor fietsers voorzien.

### Langzaam verkeer

De bestaande fietstunnel onder het spoor is een belangrijke verbinding tussen de twee wijken aan weerszijden van het spoor. De kwaliteit van de route wordt, door het verruimen van de tunnelmonden, het toevoegen van groen en het flauwer ma en van de hellingen verbeterd.

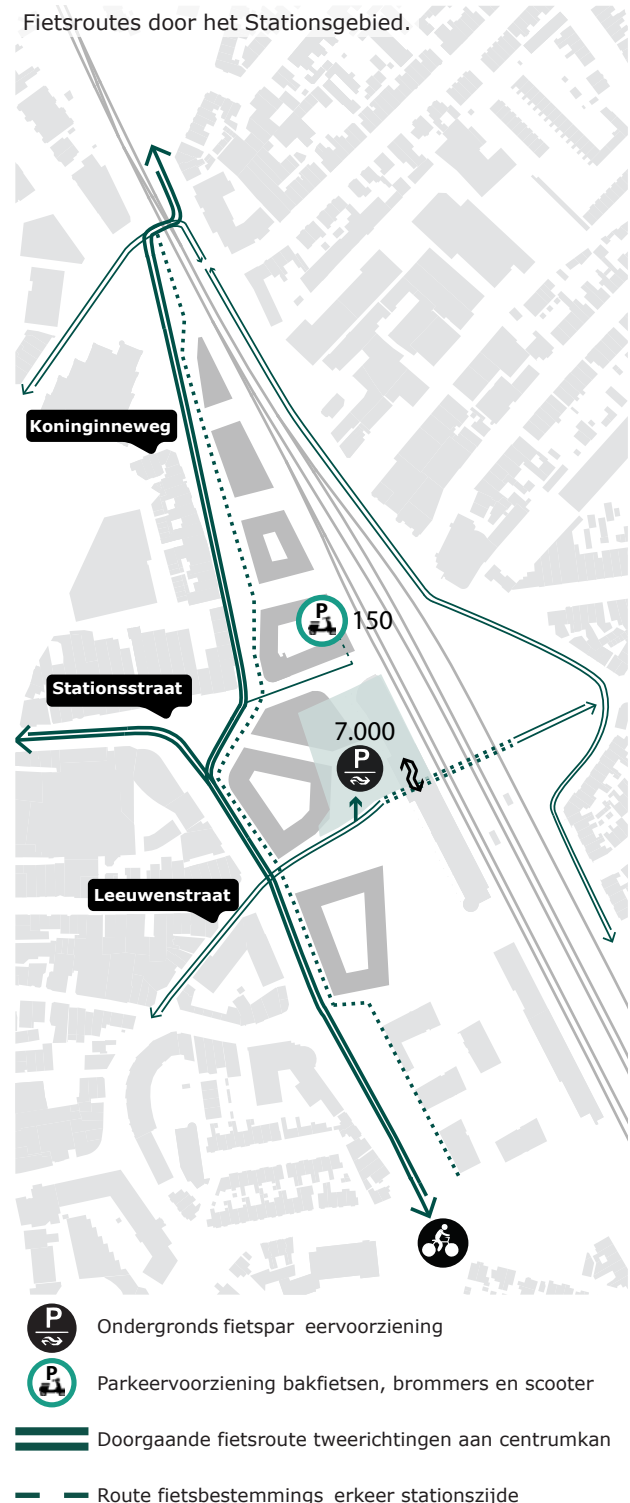
Parallel aan de Schapenkamp en de Koninginneweg wordt in noordzuidelijke richting een ruime en door groen begeleid fietspad in twee richtingen gerealiseerd. Om zoveel mogelijk bestemmingen, zoals de Groest, de Markt en de westzijde van Hilversum, zo optimaal als mogelijk te ontsluiten ligt dit fietspad aan de centrumzijde van de Schapenkamp. Aan de andere zijde van de Schapenkamp is ruimte voorzien voor fietsbestemmings erkeer, zodat onder meer de nieuwe ondergrondse fietspar eervoorziening onder het Stationsplein optimaal bereikbaar is vanuit alle richtingen.

### Fietsparkeren

In totaal zullen voor 7.000 fietsen een parkeerplek worden geboden in het nieuwe Stationsgebied. Ten noorden van de bestaande fietstunnel is een ondergrondse fietspar eervoorziening voorzien die gekoppeld wordt aan de bestaande ondergrondse fietspar eervoorziening onder het stationsgebouw. De 7.000 bewaakte plekken die hier gerealiseerd worden zijn de eerste 24 uur gratis te gebruiken.

Vanuit alle richtingen zijn er logische en directe routes naar de fietspar eervoorzieningen.

Fietsroutes door het Stationsgebied.



### Ondergrondse fietsparkeervoorzienin

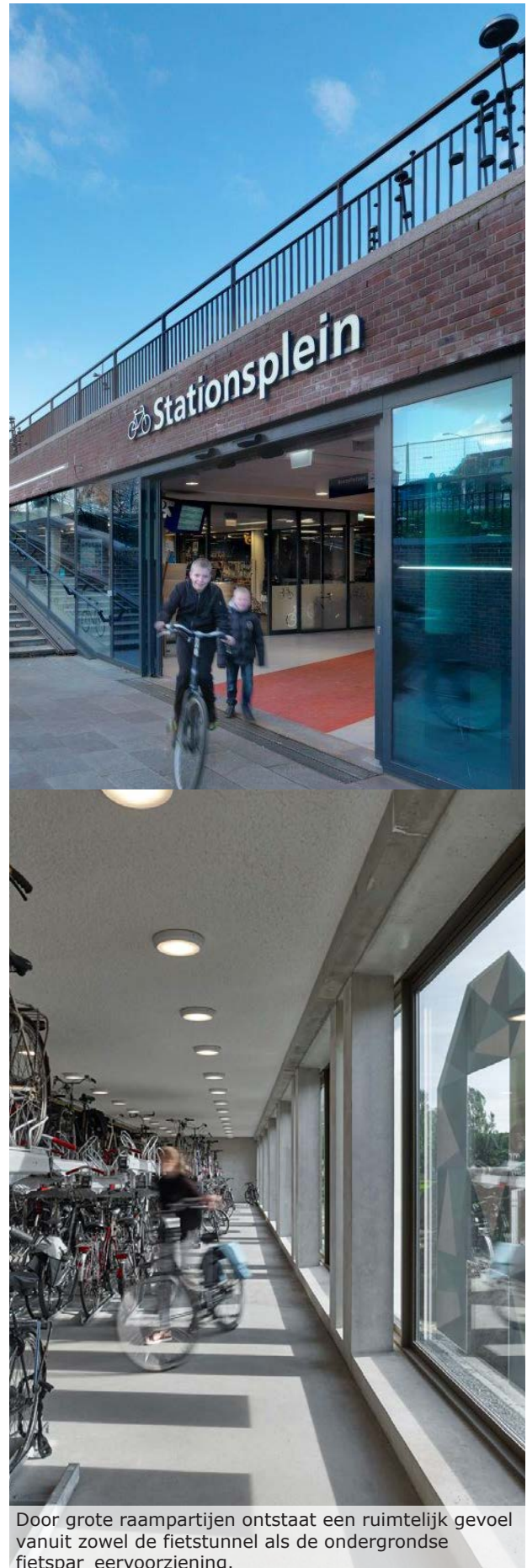
De ondergrondse fietspar eervoorziening wordt ontsloten via de bestaande fietstunnel onder het spoor. Gekoppeld aan de oostwest fietsroute is een ruime en veilige entree in het daglicht voorzien.

Enmaal de fiets gepar eerd kan de ondergrondse fietspar eervoorziening op meerdere plekken worden verlaten. De bestaande uitgang die direct onder het spoor uitkomt blijft gehandhaafd. Vanuit deze entree kunnen onder meer de bussen en de taxistandplaats snel worden bereikt. Ook op het nieuwe Stationsplein is een voetgangsentree voorzien met oriëntatie op stationsentree, busstation en het centrum.

In de ondergrondse fietspar eervoorziening is een Fiets & Service voorzien met onder meer een commerciële ruimte. De gevels van deze ruimte worden transparant zodat deze goed zichtbaar is vanuit de fietstunnel. erder zullen delen van het Stationsplein (semi)transparant worden zodat er daglicht de ondergrondse fietspar eervoorziening kan bereiken.

### Bakfietsen, brommers en scooter

In de nieuwe parkeervoorziening parallel aan het spoor, direct ten noorden van het stationsgebouw, is ruimte voorzien voor bakfietsen, brommers en scooters.



Door grote raampartijen ontstaat een ruimtelijk gevoel vanuit zowel de fietstunnel als de ondergrondse fietspar eervoorziening.

## 5.3 DE AUTO: HET STATION OPTIMAAL BEREIKBAAR

Met de aanpassing van de centrumring wordt de bereikbaarheid van het centrum en het station flink verbeterd. Bewoners kunnen vanuit alle richtingen iemand ophalen of afzetten op het station.

### De centrumring

Met de aanpassing van de Schapenkamp en de Koninginneweg ontstaat er ruimte voor verbetering van het Hilversumse verkeerssysteem. In noordelijke richting kan doorgaand verkeer ongehinderd doorrijden. Ook vanuit de noordelijke richtingen zijn de centrale parkeervoorzieningen en de Kiss & Ride bereikbaar.

### Kiss & Ride

Aan de noordzijde van het stationsgebouw, ter hoogte van de voormalige grote spoorbomen bevindt zich een locatie waar automobilisten passagiers op het station af kunnen zetten. Een tweede (beperkte) Kiss & Ride bevindt zich ten zuiden van het zuidelijke nieuwe bouwblok.

### Parkeergarage en verkeerssituatie Entrada

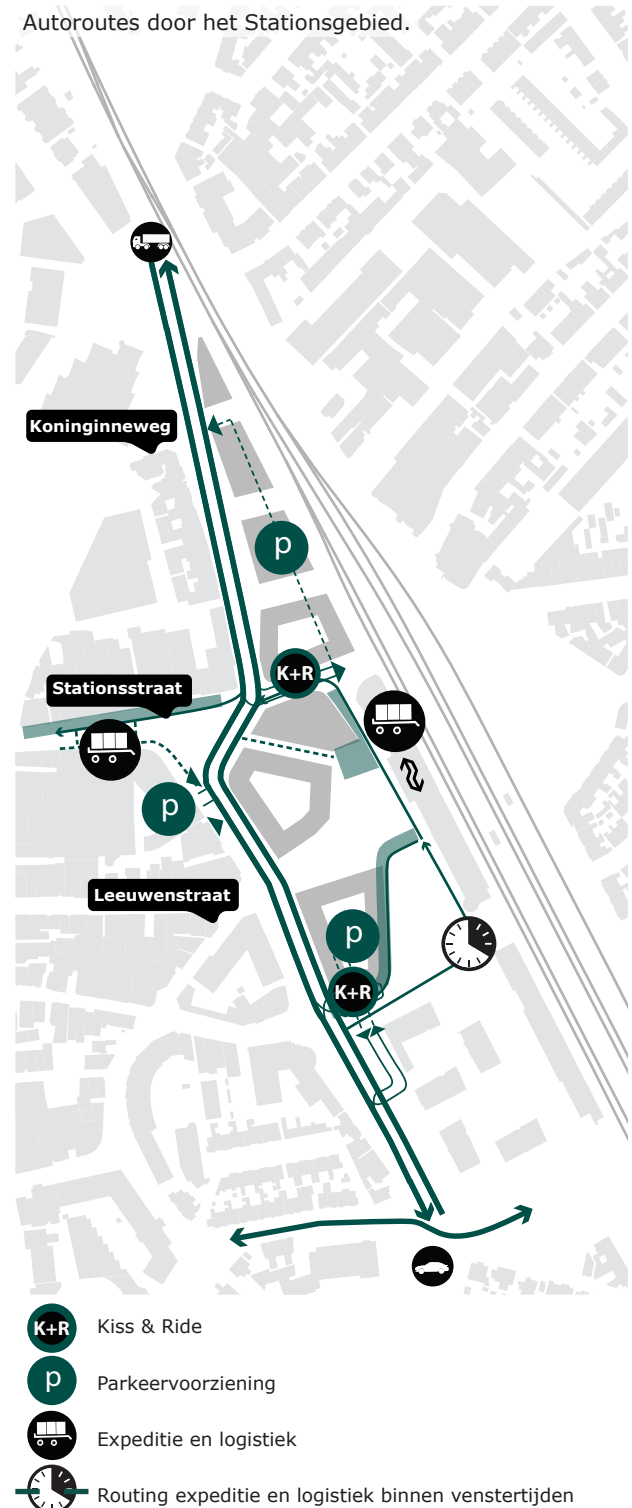
Onder het nieuwbouwblok direct ten zuiden van de bestaande fietstunnel en het busplein zal een parkeergarage worden gerealiseerd. Via een parallel aan de Schapenkamp lopende ontsluiting zal deze ondergrondse parkeervoorziening te bereiken zijn. Deze ontsluiting wordt gekoppeld aan de ontsluiting voor de parkeervoorziening van Entrada, waardoor ook deze direct te bereiken is via de centrumring.

Ook parallel aan het spoor is onder de nieuwe bouwblokken, ten oosten van de Koninginneweg, ruimte voorzien voor een parkeervoorziening voor bewoners. Deze parkeervoorziening is voor automobilisten bereikbaar via de Koninginneweg. Verschillende routes voor voetgangers koppelen de parkeervoorziening op een logische manier met onder meer de Markt en het Stationsplein.

### Expeditie en logistiek

Nieuwe en bestaande functies in het Stationsgebied zullen bereikbaar te zijn voor bevoorradend verkeer. Tussen het nieuwe bouwblok ten noorden van het Stationsplein en het bestaande stationsgebouw is ruimte gereserveerd voor expeditie en logistiek. Door venstertijden te hanteren zal de overlast van het laden en lossen tot het minimum worden beperkt.

Autoroutes door het Stationsgebied.



## 5.4 DE BUS EN TAXI: FUNCTIONALITEIT GECOMBINEERD MET GROEN

Het busstation is het begin- en eindpunt van verschillende buslijnen en de HOV-buslijn. De halteplekken zijn er rondom een groene, veilige wachtplek gegroepeerd. Op het busstation hebben ook taxi's en ander professioneel vervoer hun plaats.

### Functioneel en groen busstation

Waar de taxistandplaats en het busstation nu een prominente plek in de openbare ruimte hebben, wordt de aanwezigheid van beide in de toekomstige situatie ruimtelijk gezien bescheiden van aard. De functionaliteit staat nog altijd voorop, maar bussen en taxi's domineren het Stationsplein niet meer.

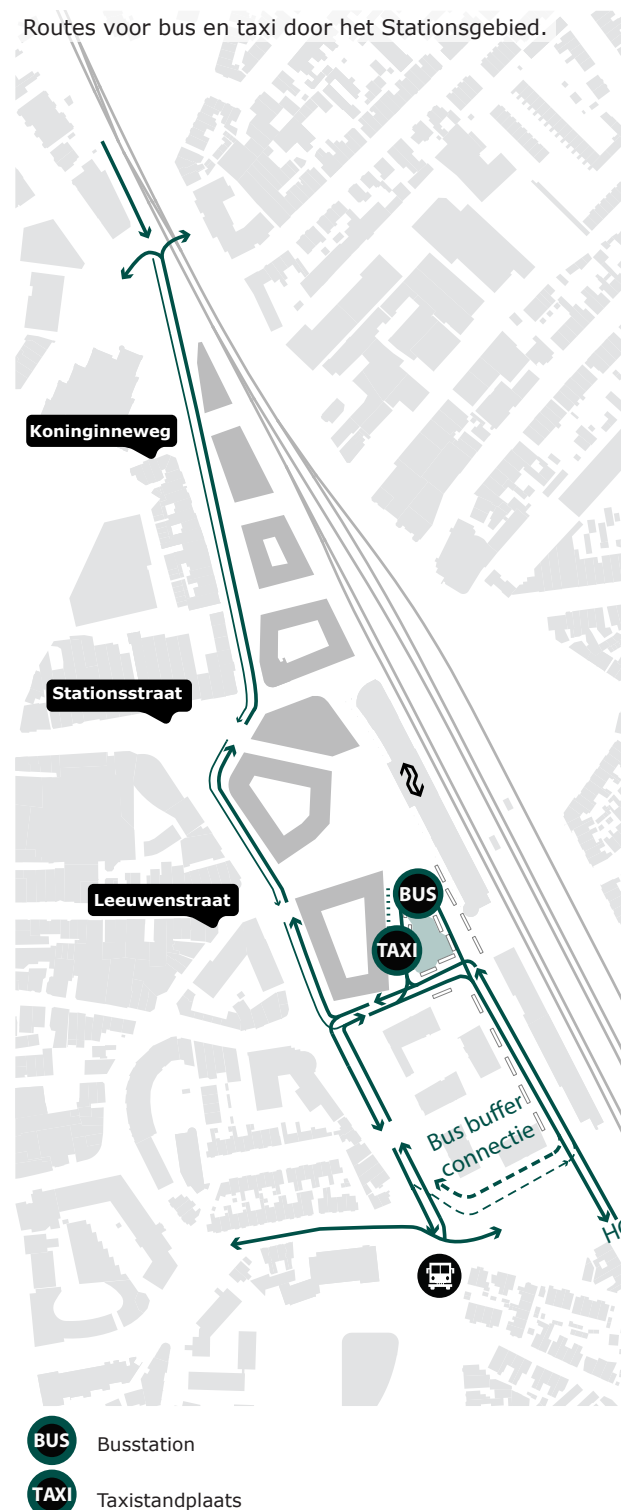
Er is voldoende ruimte beschikbaar om aangenaam en veilig te wachten. Het nieuwe busstation zal door veel groen en zitmogelijkheden ook een aangename verblijfsplek zijn. De reguliere halteplekken alsmede enkele bufferplekken zullen rond dit eilandperron worden gerealiseerd. De overige bufferplekken zullen langs de Wilhelminastraat worden gerealiseerd. Twee van de halteplekken / bufferplekken zijn gereserveerd voor NS bussen die worden ingezet bij calamiteiten.

### Taxistandplaats

Op het busstation is ook ruimte voorzien voor taxi's en ander professioneel vervoer. Gekoppeld aan het nieuwe bouwblok ten zuiden van het Stationsplein wordt een aangename wachtplek gerealiseerd. De begane grond van de nieuwbouw zal iets terug gelegen zijn ten opzichte van de verdiepingen erboven waardoor een droge en aangename wachtplek ontstaat.

Een ruime uitstapstrook langs de taxistandplaats zorgt voor voldoende veiligheid. Aangename routes, begeleid met groen verbinden de bushalte en de taxistandplaats met het station.

Routes voor bus en taxi door het Stationsgebied.





Colofon  
© 2019  
Gemeente Hilversum  
De Zwarte Hond bv  
OKRA Landschapsarchitecten

Bron historische foto's:  
<http://fotos.searc.nl/>  
<http://www.harmen-visser.nl>