

Bruisend Hart

Ontwerp structuurvisie
December 2021



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging, context en omgeving	7
1.3 Randvoorwaarden en kaders	7
1.4 Kernkwaliteiten Gebiedsagenda 1221	8
1.5 Opgaven en ambities	8
1.6 Werkwijze, proces en participatie	8
1.7 Leeswijzer	8
2 Bruisend Hart in de toekomst	10
2.1 Een kijkje in Bruisend Hart 2040	11
2.2 Structuurvisie: dit zijn de uitgangspunten	12
2.3 Het Groene Plein	12
3 Thematische visie Bruisend Hart	16
3.1 Cultuurhistorie en archeologie	17
3.2 Groene structuren, biodiversiteit en natuurinclusiviteit	21
3.3 Klimaatadaptatie	22
3.4 Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid	25
3.5 Sociale veiligheid en ondermijning	29
3.6 Wonen, werken en voorzieningen	30
3.7 Bodem en milieu	33
3.8 Energietransitie	34
4 Voorkeursrecht / Wvg	36
5 Op weg naar de uitvoering	38
5.1 Op de korte termijn: tot drie jaar	39
5.2 Op de middellange termijn: drie tot vijf jaar	40
5.3 Op de lange termijn: vijf tot tien jaar	40
5.4 Financiën	40



Samenvatting



Het gebied rond het Oosterspoorplein heeft het in de kern allemaal: een centrale en goed bereikbare ligging bij het centraal station, een stoer industrieel karakter, monumentale gebouwen én winkels en horeca. Dit gebied is ook nog eens de entree tot Hilversum-Oost. Er is dus veel mogelijk, alleen komt het er op dit moment nog niet uit. Veel winkels staan leeg, er is weinig groen en de verkeerssituatie moet verbeterd worden. Ook is er sprake van ondermijning: de onderwereld en de bovenwereld komen hier samen. Tijd voor verandering!

De gemeente Hilversum wil van het Oosterspoorplein en de omliggende winkel- en woonstraten een fijne, levendige, groene en veilige plek maken: het Bruisend Hart van Hilversum-Oost. Het Bruisend Hart is een van de 'projecten' in de gebiedsagenda van 1221, waarin de belangrijkste opgaven voor dit postcodegebied staan geformuleerd. Deze structuurvisie voor het Bruisend Hart laat op hoofdlijnen zien wat de komende 10 jaar de gewenste ontwikkelingen op en rond het Oosterspoorplein zijn. Hierin staat bijvoorbeeld wat het gewenste karakter van het gebied is.

Voorkeursrecht gemeente

Om als gemeente de regie te houden bij de ontwikkeling van het gebied, is door de gemeenteraad in september 2019 een voorkeursrecht (Wet voorkeursrecht gemeenten, Wvg) op het gebied gevestigd. Dankzij de Wvg heeft de gemeente het eerste recht om de panden en gronden in dit gebied te kopen.

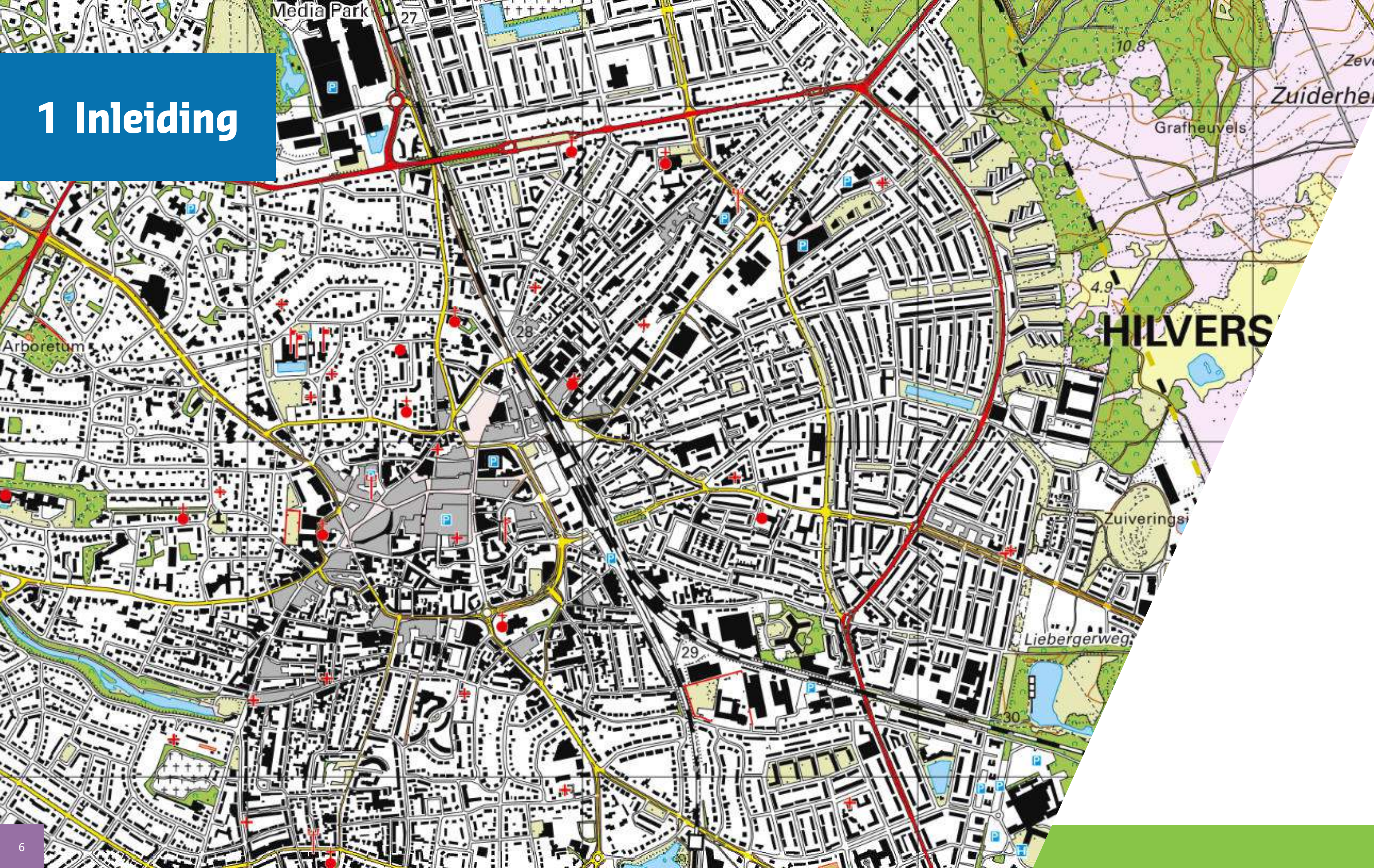
Toekomst Bruisend Hart

Ontmoeting, groen en veiligheid; daar is de structuurvisie Bruisend Hart op gericht. Het Oosterspoorplein en de directe omgeving transformeren uiteindelijk tot een prettige en groene verblijfsplek met de volgende kernkwaliteiten:

- Een mix van wonen, werken en voorzieningen, met ontmoetingsplekken om de levendigheid te vergroten.
- Het gebied wordt duidelijk herkenbaar als stationsomgeving, met stationsvoorzieningen krijgt een volwaardige stationsentree
- Afwisselende bebouwing met een menselijke maat die aansluit bij de omgeving.
- Ruimte voor iedereen, plekken voor ontspanning, beweging, spelen en ontmoeting.
- Open en toegankelijk, lopen en fietsen heeft prioriteit. Rustige straten, minder ruimte voor de auto en lage snelheden.
- Oog voor de cultuurhistorie en erfgoed, zoals monumentale en gezichtsbepalende panden.

De structuurvisie richt zich op Bruisend Hart als een plek voor de buurt en de stad. Naar aanleiding van de participatierondes is de variant Het Groene Plein opgesteld, die door de gemeenteraad is vastgesteld. Bruisend Hart wordt een overzichtelijke ruimte met veel groen die aansluit op de bestaande omliggende buurten. Aan de randen van het Oosterspoorplein komt bebouwing met ruimte om te wonen en werken, maar er komen ook winkels, horeca en maatschappelijke functies. De gebouwen zijn met de voorkant zoveel mogelijk op het plein gericht waardoor 'ogen op straat' ontstaan. Dit verhoogt de sociale veiligheid in het gebied en maakt deze plek levendig. De openbare ruimte in Bruisend Hart wordt zo ingericht dat de ruimte voor verschillende doeleinden kan worden gebruikt.





1 Inleiding

De gemeente, buurtbewoners, ondernemers en ontwikkelaars hebben in de Gebiedsagenda 1221 de belangrijkste opgaven voor dit postcodegebied geformuleerd. Deze opgaven zijn vastgesteld door de gemeenteraad op 27 januari 2021. Vanuit de gebiedsagenda wordt gewerkt aan projecten, zoals Bruisend Hart en de Groene Loper. Ook telt de wijk diverse ontwikkellocaties, waarvoor de plannen de komende jaren concreet worden. Op het gebied van mobiliteit zal er de komende jaren het nodige wijzigen door de afsluiting van de Kleine Spoorbomen.

Het Oosterspoorplein en de omliggende winkel- en woonstraten worden het Bruisend Hart van Hilversum-Oost, zo wordt dit gebied in de gebiedsagenda ook aangeduid. De plek wordt groener en veiliger en er komt meer ruimte voor ontmoeting. Deze structuurvisie richt zich op dit gebied en geeft aan op welke manier Bruisend Hart vorm kan krijgen. De gemeente heeft het eerste recht op de koop van panden en gronden in Bruisend Hart, het voorkeursrecht. Dit zonder de ogen te sluiten voor de omgeving, bijvoorbeeld waar het gaat om een eventuele ontwikkeling van de Korte Noorderweg en de busremise. De laatste is voorlopig niet aan de orde, maar mogelijk in de verdere toekomst wel.

Deze structuurvisie voor Bruisend Hart geeft op hoofdlijnen een richting aan de gewenste ontwikkelingen die de komende 10 jaar op en rond het Oosterspoorplein plaatsvinden. Hierin staat bijvoorbeeld wat het gewenste karakter van het gebied is. Op welke plekken komt groen en water? Welke fietspaden, wandelpaden en wegen komen er? Waar komen – globaal gezien – de gebouwen en welke functies krijgen ze? Wat wordt publieke ruimte? En waar is plaats voor wonen, werken, winkels en horeca? Voor het antwoord op dergelijke vragen is het nu nog te vroeg. Dat is iets voor de komende jaren. De structuurvisie is in de ontwikkeling van Bruisend Hart – na de gebiedsagenda – een volgende stap. Deze stap is ook nodig om het voorkeursrecht – dat de gemeente grip geeft op vastgoed in het gebied – te kunnen behouden. Na de structuurvisie volgt een nadere stedenbouwkundige uitwerking waarbij het gesprek met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen wordt gevoerd. Voor de toetsing van de plannen komen er een beeldkwaliteitsplan en een bestemmingsplan.

1.1 Aanleiding

Het Oosterspoorplein en omgeving heeft veel potentie om een gezellige, veilige en bruisende plek voor jong en oud te worden. Dit gebied ligt centraal in de stad en is goed bereikbaar. Het heeft een stoer, industrieel karakter, enkele monumentale gebouwen, en winkels en horeca. Toch vormen deze losse onderdelen gezamenlijk nu niet een plek waar het fijn is om te verblijven. Dat komt doordat noodzakelijke factoren missen en

bepaalde problemen in het gebied moeten worden opgelost. Zoals sociale- en verkeersveiligheid, het stenige karakter met weinig groen, wateroverlast, hittestress en een tekort aan fietsparkeerplekken.

Om als gemeente meer grip te krijgen op de ontwikkeling van het gebied, is door de gemeenteraad in september 2019 een voorkeursrecht (Wet voorkeursrecht gemeenten, Wvg) op het gebied vastgesteld. Als gevolg van de gebiedsagenda en het opleggen van het voorkeursrecht wordt met deze structuurvisie een stap gezet om het Oosterspoorplein en omgeving opnieuw in te richten tot een prettige en fijne plek waar mens en dier graag verblijft. Oftewel: een Bruisend Hart voor de wijk, een levendige plek voor de stad en een veilige stationsomgeving.

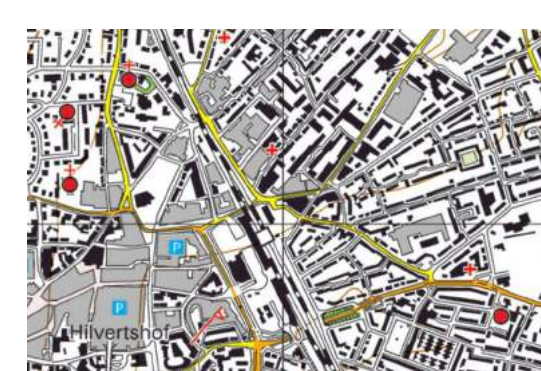
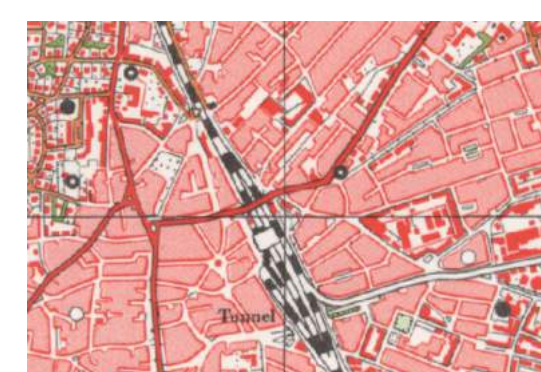
1.2 Ligging, context en omgeving

De begrenzing van het gebied waarvoor de structuurvisie is gemaakt, is gelijk aan de begrenzing van het gebied waar in september 2019 de Wvg op is gelegd. Bruisend Hart vormt de entree naar Hilversum-Oost. Daarnaast ligt het aan station Hilversum en vormt daarmee, naast een entree voor de wijk, ook een stationsgebied. Bruisend Hart behelst het gehele entreegebied: het Oosterspoorplein, delen van de Larenseweg – Zuiderweg – Kleine Drift en is onderdeel van postcodegebied 1221.

In de wijk bestaat behoefte om elkaar vaker te ontmoeten en elkaar te (leren) kennen. Een deel van de bewoners wenst dat er meer saamhorigheid in de wijk ontstaat.

1.3 Randvoorwaarden en kaders

De gemeenteraad heeft diverse kaders vastgesteld die dienen als input voor de structuurvisie Bruisend Hart. Naast de gebiedsagenda zijn dat onder meer de Structuurvisie Hilversum 2030, diverse recent vastgestelde bouwstenen voor de Omgevingsvisie (Woonvisie, Economisch Perspectief, Mobiliteitsvisie), maar bijvoorbeeld ook het Groenbeleidsplan, Horecakader en Detailhandelskader. Naast verschillende beleidskaders legt de structuurvisie relaties met andere ontwikkelingen in de omgeving. Hierbij gaat het om ontwikkellocaties in 1221,



maar bijvoorbeeld ook om de projecten Stationsgebied centrumzijde en de Kleine Spoorbomen.

Voor Bruisend Hart is het realiseren van een station met twee entrees een randvoorwaarde. Hiermee krijgt de wijk 1221 namelijk een volwaardige stationsingang. Dit zal een bijdrage leveren aan een betere verbinding tussen Hilversum-Oost en het centrum. Daarbij horen diverse stationsvoorzieningen, waaronder een fietsenstalling voor 2.000 fietsen en passende voorzieningen als kleinschalige winkels en horeca.

1.4 Kernkwaliteiten Gebiedsagenda 1221

In de gebiedsagenda zijn de kernkwaliteiten van 1221 benoemd, met de bedoeling om deze kernkwaliteiten verder te versterken met ontwikkelingen zoals die in Bruisend Hart. Dan gaat het om:

- Functiemenging: wonen én werken én voorzieningen.
- Menselijke maat: kleine korrel.
- Gemeenschap: diversiteit met ruimte voor iedereen.
- Open en toegankelijk: langzaam verkeer.
- Geschiedenis: ook voor cultuurhistorie en erfgoed.

1.5 Opgaven en ambities

We willen dat het gebied een fijne plek is waar mensen kunnen wonen, werken, verblijven en elkaar ontmoeten. Ontmoetingsplekken in de buurt zijn belangrijk; ze dragen namelijk bij aan welzijn en welvaart. Daarvoor gelden de volgende opgaven:

- Realiseren van een 'Bruisend Hart' voor de wijk en een levendige plek voor de stad.
- Vergroten van leefbaarheid en sociale veiligheid.
- Meer ruimte maken voor groen, versterken en verbinden van groene structuren (klein en groot) en versterken van de biodiversiteit.
- Voorkomen van wateroverlast en hittestress (onder meer door waterberging en vergroening).
- Verbeteren van de verbinding met het centrum en andere delen van Hilversum.
- Verbeteren van de verbindingen tussen buurten voor voetgangers en fietsers, en verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Verduurzaming van (gedrag in) mobiliteit en nieuwe mobiliteitsvormen.

Deze opgaven hangen nauw met elkaar samen en geven gezamenlijk invulling aan de ambitie.

1.6 Werkwijze, proces en participatie

Voordat de structuurvisie is opgesteld, heeft er participatie plaatsgevonden. In twee participatierondes zijn wensen en ideeën voor de toekomstige inrichting van Bruisend Hart opgehaald. In de eerste ronde (januari – maart

2021) stonden de ambities en opgaven voor Bruisend Hart centraal. Op basis van deze ronde zijn drie varianten opgesteld die zicht gaven op mogelijke ontwikkelingsrichtingen. In de tweede participatieronde (juni-juli 2021) zijn deze drie varianten en een door twee betrokken bewoners opgestelde variant voorgelegd aan bewoners, ondernemers, reizigers en andere belanghebbenden.

De participatie bestond uit:

- Gesprekken met inwoners, ondernemers, gebruikers van het gebied en de werkgroep Bruisend Hart.
- Wensen en ideeën over de toekomst van het gebied via e-mail en het forum op de website 1221.hilversum.nl.
- Een uitgebreide online enquête die door 572 mensen is ingevuld.

De beide participatierondes geven een goed beeld van de wensen en ideeën voor de toekomst van Bruisend Hart. Het blijkt dat drie van de vier varianten elementen hebben die in de smaak vielen. Speerpunten zijn vooral een groene inrichting en sociale veiligheid. Ook ruimte voor ontmoeting, zitplaatsen en spelen vinden buurtbewoners belangrijk. Op basis hiervan is een nieuwe variant gemaakt: 'Het Groene Plein'. Deze variant biedt de beste kansen om de verschillende wensen in te passen. De supervisor Spoorzone, die is aangesteld om de kwaliteit en samenhang van de ontwikkelingen in het gebied te bewaken, heeft een positief advies over deze variant uitgebracht. In de structuurvisie is balans gezocht tussen harde randvoorwaarden, en de wensen en ideeën van bewoners, ondernemers en organisaties.

De invulling van functies (wonen, werken, winkels, horeca) vraagt nog nadere uitwerking. Dan gaat het zowel om de verdeling tussen de verschillende functies als om het aantal woningen, winkels, horeca en dergelijke.

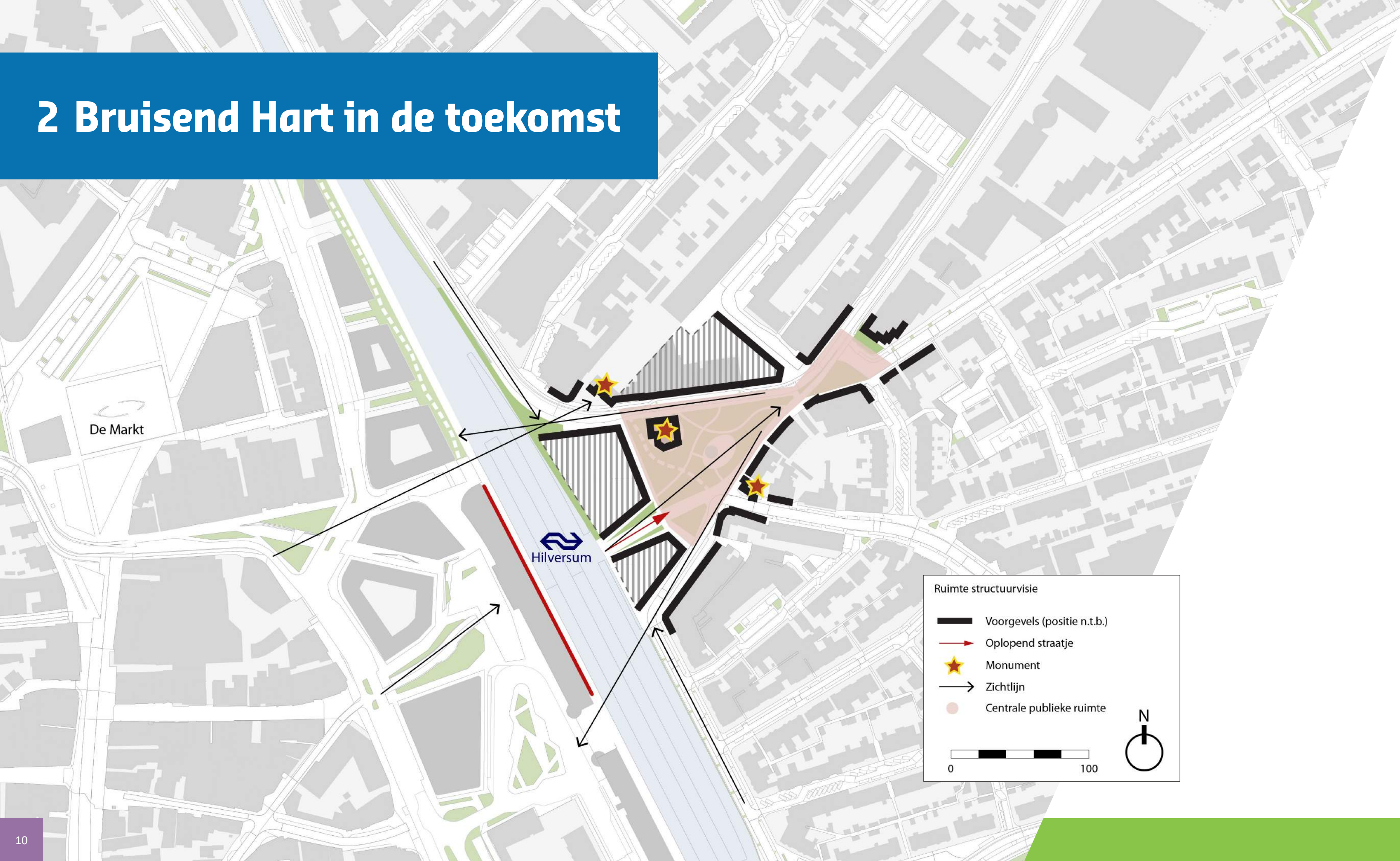
Na de twee participatierondes om tot een voorkeursvariant te komen, volgt deze structuurvisie ook een participatietraject. Het concept wordt ter inzage gelegd. Iedereen mag – schriftelijk of mondeling – een reactie indienen. De gemeenteraad betreft deze reacties bij de vaststelling van de structuurvisie.

1.7 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk gaf een inleiding op Bruisend Hart. Het volgende hoofdstuk geeft de visie voor Bruisend Hart, waarin de voorkeursvariant is uitgewerkt. In hoofdstuk 3 staat per thema de huidige situatie geschetst, daarna staat per thema – indien relevant – aangegeven welk beleidskader er geldt en vervolgens wat de voorgestelde oplossingsrichtingen voor Bruisend Hart zijn. Elke paragraaf in hoofdstuk 3 start met een overzicht van oplossingsrichtingen voor het thema dat in die paragraaf wordt behandeld. In hoofdstuk 4 wordt uitgelegd wat het gevestigde voorkeursrecht op basis van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) betekent voor de toekomst. Hoofdstuk 5 beschrijft tot slot op welke manier de visie tot uitvoering wordt gebracht.



2 Bruisend Hart in de toekomst

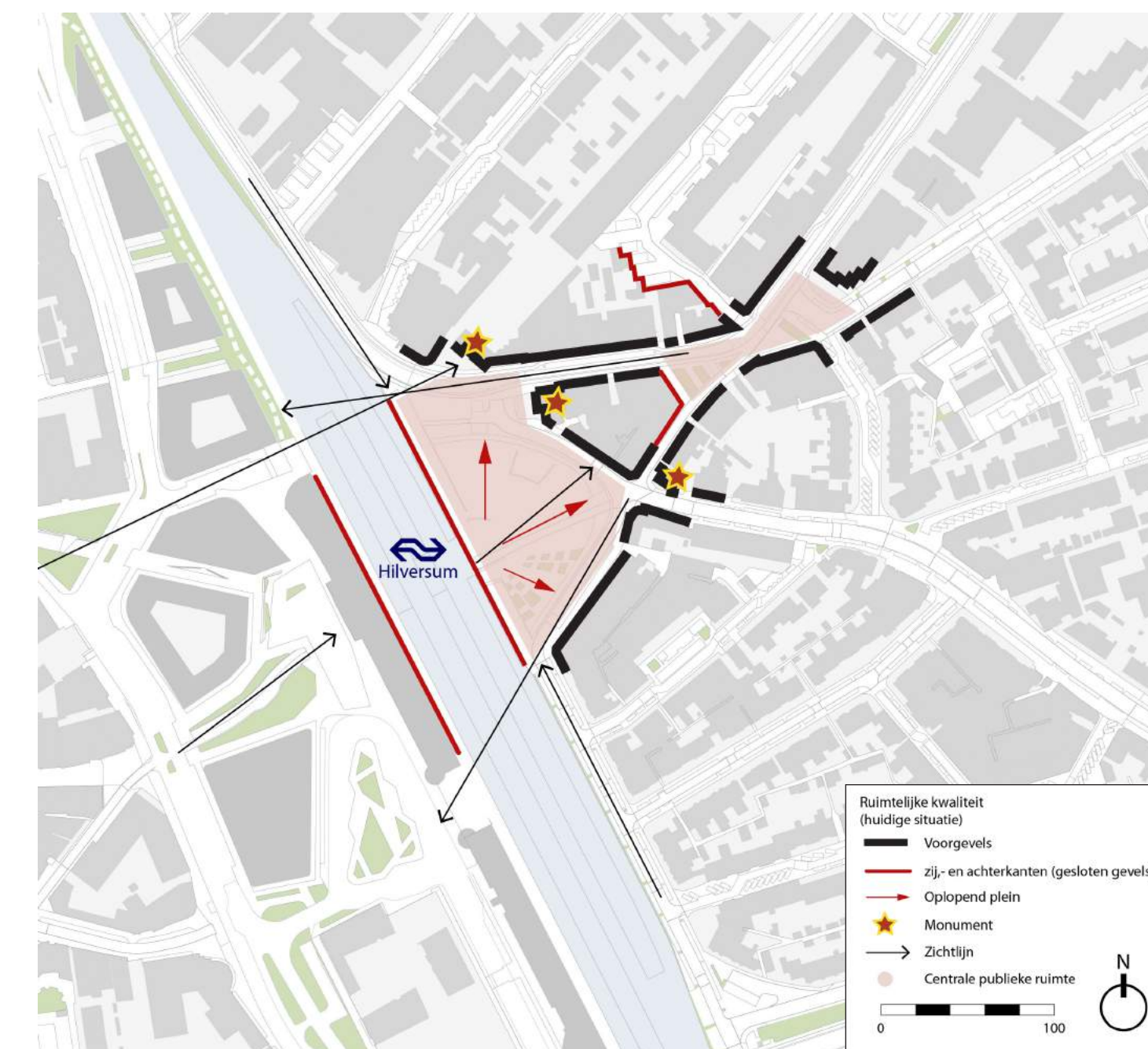


Het postcodegebied 1221 is ontstaan vanuit verschillende driften (wegen waar het vee vroeger overheen werd geleid) die de stad met de natuur verbonden. Met de industrialisatie en komst van de auto zijn deze driften te krap geworden om alle soorten mobiliteit een plek te geven. Daarnaast liep het spoor dwars door diverse routes, waardoor de verbinding tussen het oostelijke en het westelijke deel van de stad verslechterde. Momenteel is het Oosterspoorplein en omgeving een gevarieerd gebied, zowel wat functies betreft (wonen, detailhandel, horeca), als wat gebruikers betreft (bewoners, reizigers openbaar vervoer, fietsers van en naar het centrum en autoverkeer). In het gebied vinden diverse (vervoers)bewegingen plaats, zonder dat er een moment van ontmoeting ontstaat. De huidige inrichting van het gebied nodigt niet uit om er lang te verblijven en elkaar te ontmoeten.

Met deze structuurvisie wordt een nieuwe inrichting van het gebied voorgesteld, gericht op ontmoeting, groen en veiligheid. Dit hoofdstuk geeft een integraal toekomstbeeld voor het gebied. In hoofdstuk 1 zijn de genoemde kaders, opgaven en ambities geïntegreerd. Op de visiekaart die hiernaast is te zien, zijn de gewenste locaties voor bebouwing en openbare ruimte aangegeven. Binnen de bebouwing worden diverse functies gerealiseerd, zoals wonen, werken, detailhandel en maatschappelijke functies. Daarnaast krijgt de openbaarvervoersfunctie een prominere plek, waarbij het gebied een volwaardige stationsentree krijgt en er (meer) stationsvoorzieningen worden gerealiseerd. De exacte indeling van functies binnen de bebouwing wordt later uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan.

2.1 Een kijkje in Bruisend Hart 2040

Buurtbewoners genieten van een kop koffie voor het café. Kinderen spelen op het plein, hun ouders kletsen met elkaar op een bankje onder de boom. Treinreizigers wandelen over het plein van en naar het station. 's Middags bezoeken mensen de broodjeszaak op de hoek voor de lunch. Ondertussen fietsen mensen onder de tunnel door, naar het centrum of juist richting de buurt. In de hoek, tussen de bomen, is een groepje mensen aan het sporten. Er heerst een gemoedelijke sfeer. Dit is een plek waar oud en jong elkaar ontmoet. Waar nieuwe en bestaande bewoners elkaar leren kennen. Het plein is ruim, licht en groen. De gebouwen hebben groene daken en binnentuinen. Op diverse plekken zorgen bomen op warme dagen voor schaduw en wanneer het regent bieden ze juist een schuilplaats. De waterpartij op het plein zorgt voor levendigheid en verkoeling. Niet alleen voor mensen, maar ook voor dieren. Dankzij de groene inrichting van het plein zijn zij steeds vaker in deze omgeving te vinden. Winkeltjes, horeca en maatschappelijke voorzieningen op de begane grond van de nieuwe gebouwen – afgewisseld met woningen – zorgen voor levendigheid in deze omgeving. De nieuwe gebouwen vormen ook de entree van het station en de ingang van de fiets- en voetgangerstunnel. Net als bij



de centrumkant van het station is de route groen en veilig voor fietsers en voetgangers. Geparkeerde auto's zijn op en rond het plein niet te zien. De auto's die er zijn, vinden een plekje in een parkeergarage. Als de avond valt, gaat de verlichting in de gebouwen en woningen aan. De lichtjes maken dat het plein er ook in de avonduren gezellig uitziet. De fietsers, ov-reizigers en mensen die 's avonds nog een wandelingetje door Bruisend Hart maken, voelen zich hier prettig en veilig.

2.2 Structuurvisie: dit zijn de uitgangspunten

De opgave en ambitie voor Bruisend Hart, de randvoorwaarden, en de wensen en ideeën die uit de participatierondes naar voren zijn gekomen, zijn samengevoegd in deze structuurvisie. Daarbij horen de volgende uitgangspunten voor Bruisend Hart:

1. De centrale publieke plek is qua omvang vergelijkbaar met het huidige Oosterspoorplein. Het terrein is vlak, zodat het geschikt is voor activiteiten, ontmoeting, ontspanning, beweging en voor een aangenaam verblijf.
2. De centrale plek krijgt een parkachtig karakter.
3. Bebouwing heeft op de begane grond een mix van functies met voorkanten gericht op de openbare ruimte: 'ogen op straat'. Zo ontstaat een levendig gebied, zowel overdag als in de avonduren, wat zorgt voor een goede sociale veiligheid. Dit wordt ingevuld met bijvoorbeeld kleinschalige detailhandel, horeca, dienstverlening en maatschappelijke functies. Binnen het plangebied is ruimte voor ongeveer 4.500 tot 5.500 m² (inclusief fietsenstalling) aan functies in de bebouwing op de begane grond.
4. Het gebied wordt duidelijk herkenbaar als stationsomgeving. Vanuit de afspraken met de spoorsector (ProRail, NS) zal er ruimte komen voor stationsvoorzieningen waaronder een gebouwde, openbare fietsenstalling van 2.000 plekken, een Kiss & Ride en stationswinkels. Bovendien krijgt deze zijde van het station ook een volwaardige entree.
5. De bebouwing sluit qua architectonische uitstraling en hoogte aan op de omliggende buurten. Gebouwen zijn – zoals in de gebiedsagenda omschreven – overwegend 10 tot 15 meter hoog (drie tot vijf bouwlagen) met accenten tot 25 meter (zeven tot acht bouwlagen).
6. Fietsen en wandelen heeft prioriteit boven het gebruik van de auto. De huidige noord-zuid-verbinding (Kleine Drift) is straks niet meer toegankelijk voor auto's. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de toekomstige ontwikkelingen in 1221 deze 'knip' haalbaar maken. Dit zorgt voor minder verkeer tussen de wijken. En hierdoor verdwijnen de huidige gevaarlijke kruisingen rond de Kleine Drift en bij de fietstunnel, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.
7. Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen geldt de norm in de

'beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten' (vastgesteld door het college van B&W op 1 december 2020). Daarnaast krijgen zoveel mogelijk fietsen en alle auto's een plek onder de grond c.q. in een bebouwde voorziening.

8. Voor de verdeling van wonen en overige functies wordt op dit moment een verhouding van 70/30 gehanteerd. Een exacte verdeling wordt in een later stadium – bij het stedenbouwkundig plan – ingevuld. Daarbij geldt de verdeling over sociaal/midden/duur uit de Woonvisie 2021 tot 2030 (vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2021). In de gebiedsagenda zijn dichtheden omschreven van 115 woningen per hectare, waarbij in het entreegebied een hogere dichtheid mogelijk is. Daarnaast worden beide zijden van de stationsomgeving – vanuit het Economisch Perspectief – gezien als een zeer kansrijk gebied voor het realiseren van ruimte voor werken. Het gaat om maatschappelijke functies, werkruimtes, dienstverlening, kleinschalige winkels en horeca.

2.3 Het Groene Plein

Bruisend Hart in het kort

- Plek voor de buurt en voor de stad.
- Overzichtelijke groene openbare ruimte.
- Aansluiten op de omliggende bebouwing.
- Sfeervolle uitstraling.
- Levendige en veilige plek door gebouwen die met voorkanten naar het plein zijn gericht.
- Goede inrichting met ruimte voor verschillende gebruikers, en plek voor ontmoeten, ontspannen, spelen en sporten.

Sfeer en identiteit

Bruisend Hart ligt direct aan het station, op een steenworp afstand van het centrum van Hilversum en op ca. 20 treinminuten van Amsterdam en Utrecht. Daarnaast ligt Bruisend Hart op het kruispunt van historische routes die de stad met het landschap verbinden. Met het nieuwe plein krijgt de wijk een nieuw groen hart. Tegelijkertijd sta je vanaf hier in minder dan 10 minuten fietsen op de hei of in het bos. Met de ontwikkeling van Bruisend Hart krijgt het station ook aan deze kant van Hilversum een volwaardige entree. Het nieuwe plein wordt een belangrijke verblijfsplek voor de buurt, met de uitstraling van een park. De plek krijgt een gemengde invulling met wonen, werken, maatschappelijke functies, detailhandel en horeca. Hiermee wordt de plek het bruisende hart van 1221 en een levendige plek in de stad.



VOORBEELDUITWERKING



Referentie uitstraling gebouwen en groene buitenruimte.

Stedenbouwkundige structuur

Het Oosterspoorplein heeft een bijzondere ontstaansgeschiedenis. Vroeger kwamen de noordoostelijke Hilversumse driften hier bij elkaar. De huidige pleinvorm verwijst naar het historische gebruik, maar dit is niet voor iedereen herkenbaar. Daarnaast is het gebied schuin aflopend, waardoor dit geen fijne verblijfsruimte is en vrijwel onbruikbaar voor het organiseren van activiteiten. Een van de pleinvanden is de achterkant van het stationsgebouw en rond het plein loopt een verkeersroute die maakt dat de gebouwen aan de Kleine Drift, Larenseweg en Zuiderweg geen echte relatie met het plein hebben.

Met de ontwikkeling van Bruisend Hart ontstaat een duidelijke en centrale publieke ruimte voor de buurt. Er worden goede stationsvoorzieningen gerealiseerd die een functie voor de gehele stad vervullen. De grote driehoekige ruimte wordt begrensd door de historische verbindingen van de Larenseweg en de Zuiderweg. Door het plein iets verder van het spoor te leggen, ontstaat er aan het spoor ruimte voor gebouwen waarvan de voorkanten rondom het plein komen. In deze gebouwen krijgt het station een volwaardige entree.

De fietsverbinding naar het centrum wordt een hellend straatje waaraan bijvoorbeeld winkels, kantoren het station en (stations-) voorzieningen hun voordeur kunnen krijgen. Doordat het plein meer richting de buurt komt te liggen, krijgt een aantal bestaande historische gebouwen (bijvoorbeeld het politiebureau aan de Kleine Drift) een meer prominente plek. Ook aan de noordzijde van de Larenseweg krijgen de nieuwe gebouwen voordeuren aan de straatkant. In de nieuwe structuur heeft het gebied een duidelijk groene identiteit. De vorm en parkachtige uitstraling verwijzen naar de traditionele brinken van vroeger.

Maat en schaal

De wijk 1221 kenmerkt zich door verschillende grotere gebouwen tussen woningen op straatniveau. Bruisend Hart zal in maat en schaal enerzijds aansluiten op de bestaande woningen op straatniveau. Anderzijds zal het ook aansluiten bij de maat en schaal van het stationsgebied aan de centrumzijde. In de basis zijn de nieuwe gebouwen drie tot vijf lagen hoog. Aan het spoor zijn de gebouwen hoger en zijn accenten van acht lagen denkbaar. Deze hoogteaccenten staan niet aan de straat, maar achter andere bebouwing. Uit de participatie kwam naar voren dat er een sterke voorkeur is om gebouwen een menselijke maat en traditionele uitstraling te geven met

bijpassende detaillering, materialen en kleuren.

De menselijke maat betekent hier herkenbaar en niet te massaal. Met de term traditioneel wordt meestal bedoeld op gebouwen van baksteen in rode en aardtinten, daken met dakpannen en goten, en daklijsten en ramen als duidelijke openingen in de gevels. Dit kan in een klassieke, maar ook in een hedendaagse moderne vorm zijn. De omschrijving en richtlijnen voor de uitwerking van beeld en architectuur worden in het beeldkwaliteitsplan uitgewerkt.

'Plek voor de buurt. Kamer in de stad'

Bruisend Hart is een lang gekoesterde wens voor de wijk 1221. Een plek waar bewoners en werkenden binnen de buurt elkaar kunnen ontmoeten, waar kinderen kunnen spelen, mensen zich kunnen ontspannen en waar activiteiten kunnen worden georganiseerd. De plek is belangrijk voor de buurt, maar door de zeer centrale ligging zal het plein als publieke ruimte ook een van de grotere 'kamers' in de stad zijn. Het gebied moet uitnodigend om er langer te kunnen verblijven. Winkels, horeca en (maatschappelijke) voorzieningen kunnen hieraan bijdragen en een waardevolle invulling geven aan behoeftes aan sociaal contact of onderlinge verbondenheid. Naast de bewoners en ondernemers en werknemers uit de buurt, doorkruisen ook mensen dagelijks het gebied. Ook zij moeten zich uitgenodigd voelen om deze plek te gebruiken. Daarmee wordt het niet alleen fijne plek voor de buurt, maar voor alle Hilversummers.

Verband met andere ontwikkellocaties in 1221

Binnen het gebied 1221 worden verschillende locaties herontwikkeld. Net als in Bruisend Hart worden deze ingevuld met een mix van wonen, werken en soms voorzieningen. Enkele ontwikkellocaties liggen op een steenworp afstand van Bruisend Hart, zoals de Van Son-locatie en de Korte Noorderweg. In de toekomst kan ook de busremise een ontwikkellocatie worden. Belangrijk is om bij de verdere uitwerking van al deze locaties rekening te houden met de onderlinge verbanden. Functies in beide gebieden kunnen elkaar aanvullen en versterken. Het ontwerp van de inrichting van de Noorderweg is op 6 oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad, als onderdeel van het sluiten voor autoverkeer van de Kleine Spoorbomen. Hierin is besloten dat de weg deels eenrichtingsverkeer wordt en daarmee meer ruimte ontstaat voor fietsers, voetgangers en groen.

3 Thematische visie Bruisend Hart



De wens voor ontmoeten is in de gebiedsagenda vertaald naar een behoefte aan een hart voor de wijk, een 'Bruisend Hart'. In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie op een aantal belangrijke thema's beschreven. Per thema staan kaders en richtingen voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

3.1 Cultuurhistorie en archeologie

Relevant beleid

- Structuurvisie Archeologie (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 mei 2011)

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

- Cultuurhistorie analyseren als identiteitsdrager en erfgoedinclusief ontwikkelen.
- Monumenten en historisch waardevolle gebouwen een prominente plek geven met zo mogelijk een publieke functie.
- Een herkenbare plek met een eigen identiteit creëren.
- Industriële (spoor)verleden inzetten voor de identiteit van de plek.
- Het gemengde karakter met wonen en werken in de buurt behouden.
- Rekening houden met archeologische waarden.

Een verleden met spoor en industrie

Voor de aanleg van de spoorlijn was dit deel van Hilversum nog vrijwel onbebouwd. De Laarderweg (huidige Larenseweg), Hoge Laarderweg, (huidige Hoge Larenseweg), de Kleine Drift en het 'geuzenpaadje' waren slechts zandpaadjes. Deze wegen vormden oost-west radiaalen die nu nog steeds de vorm van de wijk bepalen.

De aanleg van de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht/Amersfoort bracht een revolutionaire verandering op gang, die Hilversum blijvend heeft getransformeerd en stedelijke functies bracht. Hilversum werd een uitstekende uitvalsbasis voor zowel forensen als vermogende Amsterdammers. Het aan het plein gelegen tramstation uit 1901 herinnert nog steeds aan de lijn Amsterdam-Hilversum.

Door de aanleg van het spoor vestigden zich vanaf 1881 de eerste industrieën aan de overzijde van het Hilversumse centrum, die op hun beurt weer vele arbeidskrachten uit heel Nederland trokken. Rond 1950 was Hilversum nog een van de meest geïndustrialiseerde gemeenten van Nederland. Het was een aantrekkelijke gemeente voor industriële vestiging omdat men er goed kon wonen, er waren goede spoor-, water- en wegverbindingen en Hilversum lag gunstig in de Randstad.

Aan het begin van de jaren '50 waren de grenzen van de groei bijna bereikt, omdat men de natuurgebieden wilde sparen. Veel Hilversumse fabrieken wilden graag uitbreiden, maar zagen daar wegens ruimtegebrek geen kans toe. Dat betekende in feite het einde van 'Hilversum industriestad'. Dit had grote gevolgen voor het karakter van heel Hilversum, maar voornamelijk voor de wijk aan de oostzijde van het spoor.

Veel fabrieks- en bedrijfspanden in de wijk zijn in de loop der jaren verloren gegaan. Een klein aantal is bewaard gebleven en inmiddels monumentaal beschermd. Hieronder vallen ook Larenseweg 2-2A uit 1880, het tramstation en de politiepост van Dudok uit 1918. Het Oosterspoorplein wordt verder omzoomd door voornamelijk kenmerkende woon-winkelhuizen uit het interbellum.

De huidige vormgeving van het Oosterspoorplein met de waaivormige bestrating refereert vandaag de dag aan het voormalige locomotievendepot langs het spoor. Na de sloop van het depot heeft het Oosterspoorplein zich als een open plein ontwikkeld.



Herkenbaarheid cultuurhistorie

Het huidige Oosterspoorplein refereert aan het historische spoorverleden, maar is voor veel bezoekers niet herkenbaar en doet in zijn huidige vorm geen recht aan het gebruik.

In de toekomst komt de historische bebouwing weer prominent aan het plein te liggen. In de nadere uitwerking is het, net als voor de gebouwen, wenselijk om te verkennen of het een meerwaarde heeft om historische industriële en/of sporelementen een plek te geven in de inrichting van de openbare ruimte.



1850 | RADIALE LIJNEN



1880 | EEN NIEUW SPOOR



1960 | NIEUWE STATIONSANT



2012 | VERLAGING PLEIN

Archeologie

De Structuurvisie Archeologie 'De ondergrondse stad' beschrijft het archeologisch beleid voor Hilversum. Onderdeel van die structuurvisie is een archeologische verwachtingskaart. Hierop is aangegeven wat per gebied de huidige archeologische situatie is. Bruisend Hart heeft op de archeologische verwachtingskaart een middelhoge verwachtingswaarde.



Oosterspoorplein 1874



Luchtfoto station 1924



Luchtfoto station 1964



Monumentaal perron



3.2 Groene structuren, biodiversiteit en natuurinclusiviteit

Relevant beleid

- Groenbeleidsplan Hilversum 2030 (vastgesteld door de gemeenteraad in januari 2013).
- Leidraad Natuurinclusief Bouwen (in voorbereiding).
- Programma Groen (in voorbereiding).

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

- Toevoegen oppervlak groene ruimte met diverse beplanting.
- Verbinden van bestaande groene structuren.
- Zoveel mogelijk groene daken en gevels maken.
- Diverse beplanting toepassen t.b.v. biodiversiteit.
- Gebouwen natuurinclusief ontwerpen.

Groen is een belangrijk element in de ruimtelijke omgeving. De aanwezigheid van groen maakt dat mensen een prettig gevoel bij een locatie hebben. Daarbij geeft het een plek identiteit en zorgt het voor rust en koelte. Groen biedt ruimte om te ontmoeten en te ontspannen. Zeker in een gebied rond een levendig station zijn dit belangrijke waarden. Daarnaast zorgen groenstructuren in de stad voor samenhang en verbinden ze Hilversum met het omliggende landschap. Groen en groene verbindingen bieden een leefgebied voor planten, insecten, vogels en andere dieren. Een kwalitatieve en diverse groene inrichting is nodig om de binnenstedelijke biodiversiteit te stimuleren. In de huidige inrichting van het Oosterspoorplein is groen zeer beperkt aanwezig.

Zoals in het Groenbeleidsplan Hilversum 2030 is vastgesteld, zet Hilversum in op het behouden en versterken van de kwaliteit van natuur en groen in de stad. Het gaat om groen in, op en rondom gebouwen, zowel in openbare ruimte als in privé-eigendom. Gebouwen dienen vaak als schuilplaats voor dieren. Ook om en op gebouwen ontstaan soms habitats voor diverse soorten planten en dieren. De gemeente Hilversum wil bij het ontwerpen van de openbare ruimte en gebouwen rekening houden met het creëren van ruimte voor verschillende soorten planten en dieren (natuurinclusief bouwen). Dit gebeurt door in te zetten op de 4 V's: voedsel, variatie, veiligheid en voortplanting. De Leidraad Natuurinclusief Bouwen, die op dit moment wordt voorbereid, geeft hier nader invulling aan.

Bruisend Hart kenmerkt zich momenteel vooral door verharding. De aanwezige boomstructuren sluiten niet overal goed op elkaar aan en zijn vaak onderbroken. Op dit moment zijn er ook geen bloemrijke of kruidenvegetaties aanwezig die een leefplek bieden voor wilde bijen, vlinders en andere insecten. Het Oosterspoorplein voorziet op dit moment dan ook niet in de 4 V's van dieren zoals hierboven beschreven. Hierdoor is de biodiversiteit laag en speelt het gebied geen verbindende rol tussen bestaande en geplande groenstructuren rondom het plangebied, zoals de Groene Loper. Hier liggen kansen: het plein zou een verbindende schakel kunnen zijn in een groene verbinding van noord-zuid en oost-west. Bij de ontwikkeling van Bruisend Hart zal het toevoegen van groen een belangrijke pijler zijn voor de verbetering van de biodiversiteit.



3.3 Klimaatadaptatie

Beleid

- Watermanagementplan 2021-2026 (vastgesteld door de gemeenteraad op 9 september 2020)

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

- Meer schaduwrijke plekken maken.
- Beperken van verharding.
- Groene gevels en daken.
- Toevoegen van groen voor warmteabsorptie en waterinfiltratie.
- Scheiden van vuilwater en schoon hemelwater.
- Hemelwater bergen en infiltreren daar waar het valt.
- Waterberging voor hemelwater creëren.

Het klimaat verandert en dat heeft effect op onze omgeving. De meer extreme weersomstandigheden leiden tot hitte, droogte, wateroverlast door meer neerslag en een hogere zeespiegel. We kunnen onze omgeving echter zo inrichten dat een deel van deze effecten wordt opgevangen. Dat heet klimaatadaptatie.

In het gemeentelijke watermanagementplan 2021-2026 (vastgesteld door de gemeenteraad op 9 september 2020) is klimaatadaptatie als een van de speerpunten benoemd. Daarin is aangegeven dat de ontwerpisen voor de afvoer van hemelwater, en voor de (tijdelijke) opvang van hemelwater op het maaiveld, worden aangescherpt om de kans op schade door extreme neerslag te beperken.

Voorkomen van hittestress

Nederland kent steeds vaker hete perioden in de zomer en die duren steeds langer. In die perioden wordt het in steden nog warmer dan in de buitengebieden. Dat komt door de inrichting: steden hebben veel wegen en gebouwen, maar weinig groen en water. De warmte blijft daardoor langer hangen. Bovendien vindt er in steden meer hitte-uitstoot plaats, bijvoorbeeld door autoverkeer en airconditioning. Alles bij elkaar leidt dit tot hittestress. Dat is oncomfortabel en zorgt voor gezondheidsproblemen.

De hittekaart laat zien dat de temperatuur op en rond het Oosterspoorplein op warme dagen erg oploopt ten opzichte van het omliggende gebied. Dat komt onder meer doordat Oosterspoorplein en omgeving momenteel erg verhard is: er is veel verharding en veel gebouwen, weinig groen en geen oppervlaktewater. Dat maakt het ook op warme dagen geen fijne plaats om te verblijven.

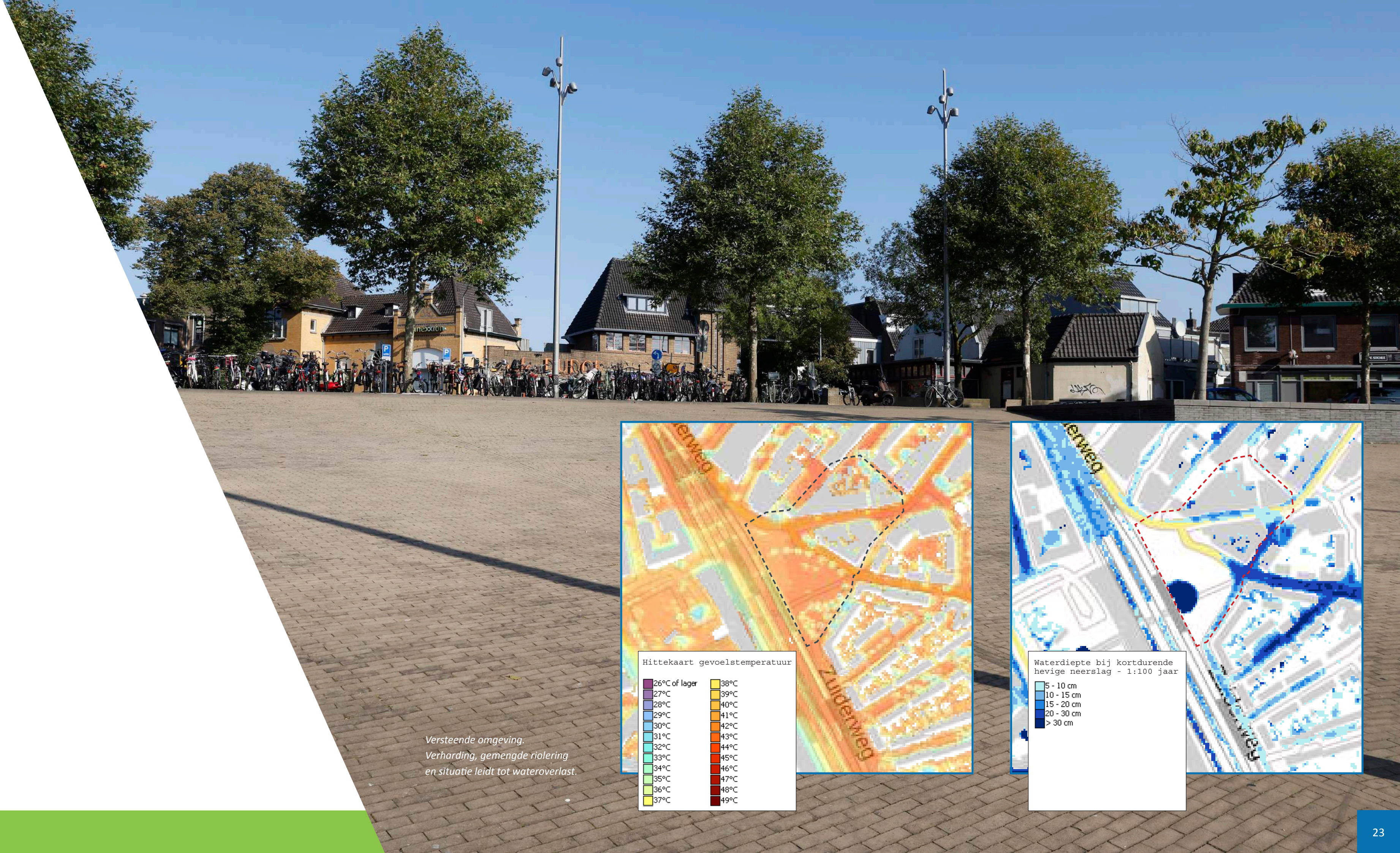
Om een prettige ontmoetingsplaats te creëren waar mensen graag verblijven, is het belangrijk dat de extreme hitte in het gebied wordt verminderd. Bruisend Hart wordt daarom een koele plek. Groen in, op en rondom bebouwing zorgt voor een koel klimaat zowel binnen als buiten gebouwen. Een groot deel van de openbare ruimte is beschaduwd, bij voorkeur door bomen of ander verticaal groen. Groene gevels en daken voorkomen warmte-uitstraling. Een waterelement draagt bij aan een comfortabele gevoelstemperatuur.

Wateroverlast en droogte

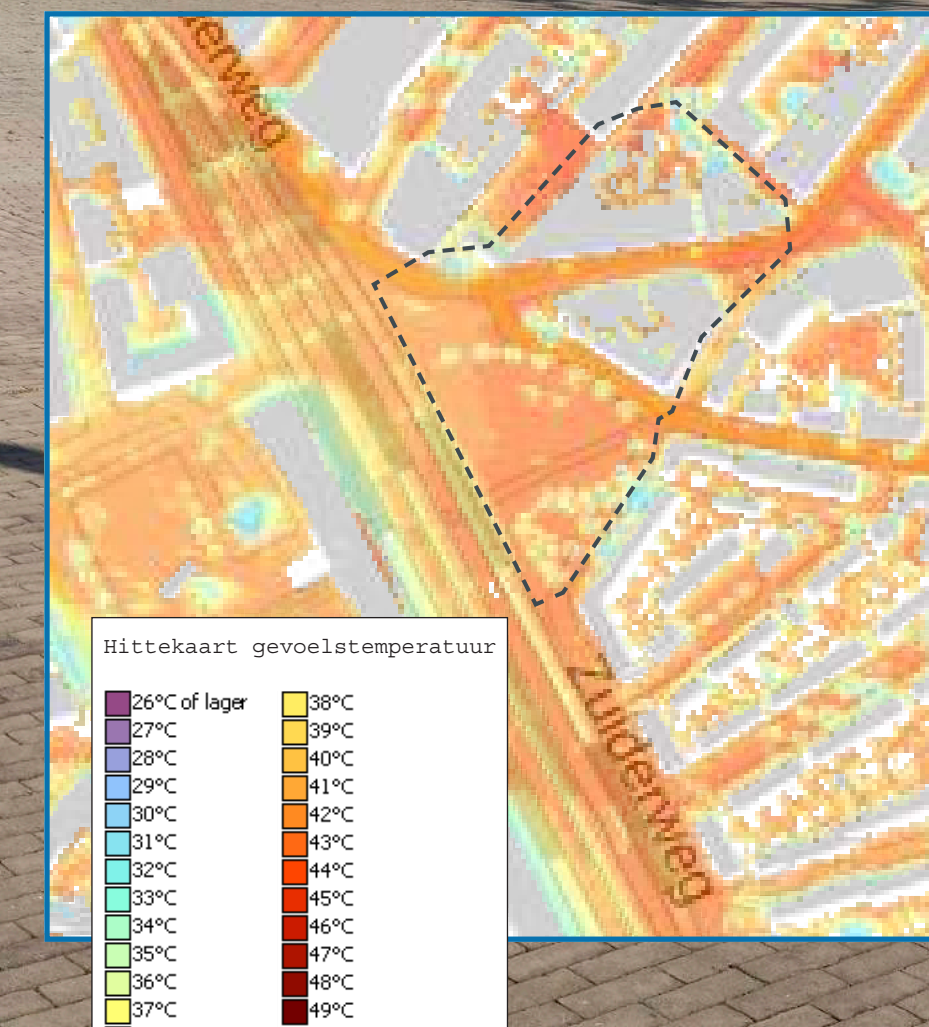
Het aantal extreme buien en de hevigheid ervan neemt toe in Nederland. Met name in stedelijke gebieden zorgt dit voor wateroverlast, doordat het water hier moeilijk kan wegstromen. Dat is het gevolg van de grote oppervlakten aan verharding en gebouwen waar stedelijke gebieden uit bestaan. Ook in Hilversum is dit merkbaar: steeds vaker staan straten blank en zijn tunnels onbruikbaar doordat ze onder water staan. Het Oosterspoorplein en omgeving is momenteel een kwetsbaar gebied voor wateroverlast. Er is veel verharding, waardoor de neerslag niet in de bodem kan infiltreren. Het water stroomt van hoger- naar lageregebieden.

In de fietstunnel onder het spoor staat bij zware buien regelmatig water. Het aflopende maaiveld naar de tunnel, dat geheel verhard is, maakt dat al het hemelwater zich in de tunnel verzamelt. In het nieuwe ontwerp moet een drempel de instroom naar de tunnel voorkomen.

Een gemeentelijke voorwaarde bij herontwikkeling is het scheiden van vuilwater en hemelwater. Zowel op particulier terrein als in de openbare ruimte moet hemelwater worden geborgen en verwerkt (geïnfiltrerd) daar waar het valt. Ook is extra berging van hemelwater nodig om in de lagere delen de wateroverlast te verminderen. Het Oosterspoorplein ligt als locatie in het zoekgebied voor de aanleg van een waterberging.



Versteende omgeving.
Verharding, gemengde riolering
en situatie leidt tot wateroverlast.





3.4 Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Beleid

- Mobiliteitsvisie 2040 (vastgesteld door de gemeenteraad op 22 april 2021) Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten (vastgesteld door het college van B&W op 1 december 2020).

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

- Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.
- Verminderen doorgaand autoverkeer.
- Duidelijke entree van de wijk maken en daarmee een bijdrage leveren aan een betere verbinding met het centrum.
- Volwaardige stationsomgeving en stationsentree voor Hilversum-Oost maken.
- Inzetten op betere voorzieningen om fietsen en wandelen te stimuleren.

Verkeersstructuren en de bijbehorende mobiliteit hebben invloed op de leefomgeving en nemen ruimte in beslag. Daarnaast is de inrichting van de verkeersruimte bepalend voor de veiligheid en leefbaarheid binnen een gebied.

De Mobiliteitsvisie 2040 geeft aan dat Hilversum in 2040 de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit is. De overgang van autogebruik naar meer fietsen en wandelen zal tijd kosten en vraagt om maatregelen. Uiteindelijk zorgt het ervoor dat Hilversum een prettige leefomgeving blijft en haar groene karakter zo veel mogelijk behoudt.

Gemotoriseerd verkeer en parkeren

Bruisend Hart heeft echt een stationsfunctie, tegelijkertijd ligt het ook in een woonwijk. Het gebied is daardoor het beste met het openbaar vervoer, per fiets of te voet te bereiken. Het is ook logisch dat bij het ontwikkelen van het gebied op deze mobiliteitsvormen wordt gericht.

In de Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten is het uitgangspunt om een lagere parkeernorm rondom ov-knooppunten te hanteren. Ook in dit gebied zal vanwege de ligging bij station Hilversum de normering voor parkeren bij woningen en voorzieningen lager liggen.

Langzaam verkeer

Op dit moment zijn de Larenseweg, de Hoge Larenseweg, de Beatrixtunnel en de stationspassage voor fietsers en voetgangers belangrijke verbindingen tussen de oost- en westzijde van de stad. Een van de opgaven uit de

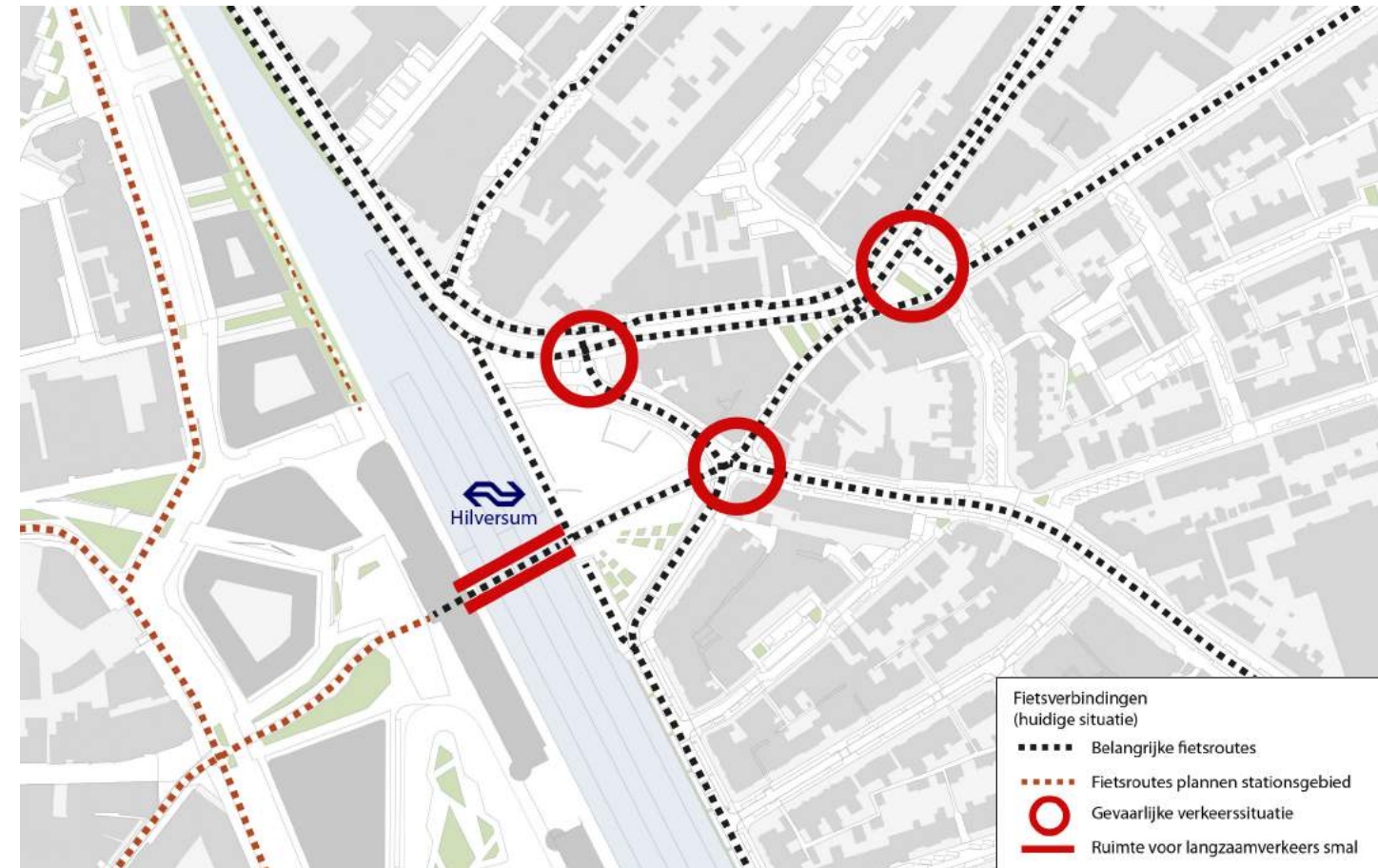
gebiedsagenda is het verbeteren van de verbinding tussen deze twee stadsdelen. Dit gebeurt op verschillende manieren. Het besluit om de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor autoverkeer maakt dat deze verbinding voor fietsers en voetgangers veiliger wordt. Vanuit het Programma Stationsgebied wordt de stationspassage kwalitatief verbeterd. Door het toevoegen van voorzieningen op de begane grond van de gebouwen bij de entree aan de oostzijde, komt er meer zicht en reuring op die plek, wat het gevoel van veiligheid zal verhogen.



Bruisend Hart wordt in de toekomst een gebied waar fietsen en wandelen prioriteit krijgt boven de auto. Dit sluit aan op de gebiedsagenda en de Mobiliteitsvisie. Door het afsluiten van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer, zal het aanbod van doorgaand gemotoriseerd verkeer in dit gebied sterk afnemen.

Op dit moment zijn er in Bruisend Hart enkele onveilige en onoverzichtelijke kruisingen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer die aandacht vragen, zoals de kruising van de fietsroute uit de stationspassage en de Kleine Drift, en de kruising Kleine Drift-Larenseweg. Om deze onveilige situaties weg te nemen, zal de autoverbinding tussen de Larenseweg en de Zuiderweg verdwijnen. Uit onderzoek blijkt dat – rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in 1221 – een knip voor autoverkeer goed is te realiseren. Dit onder de voorwaarde dat maatregelen worden getroffen om sluipverkeer via de Boerhavestraat te voorkomen.

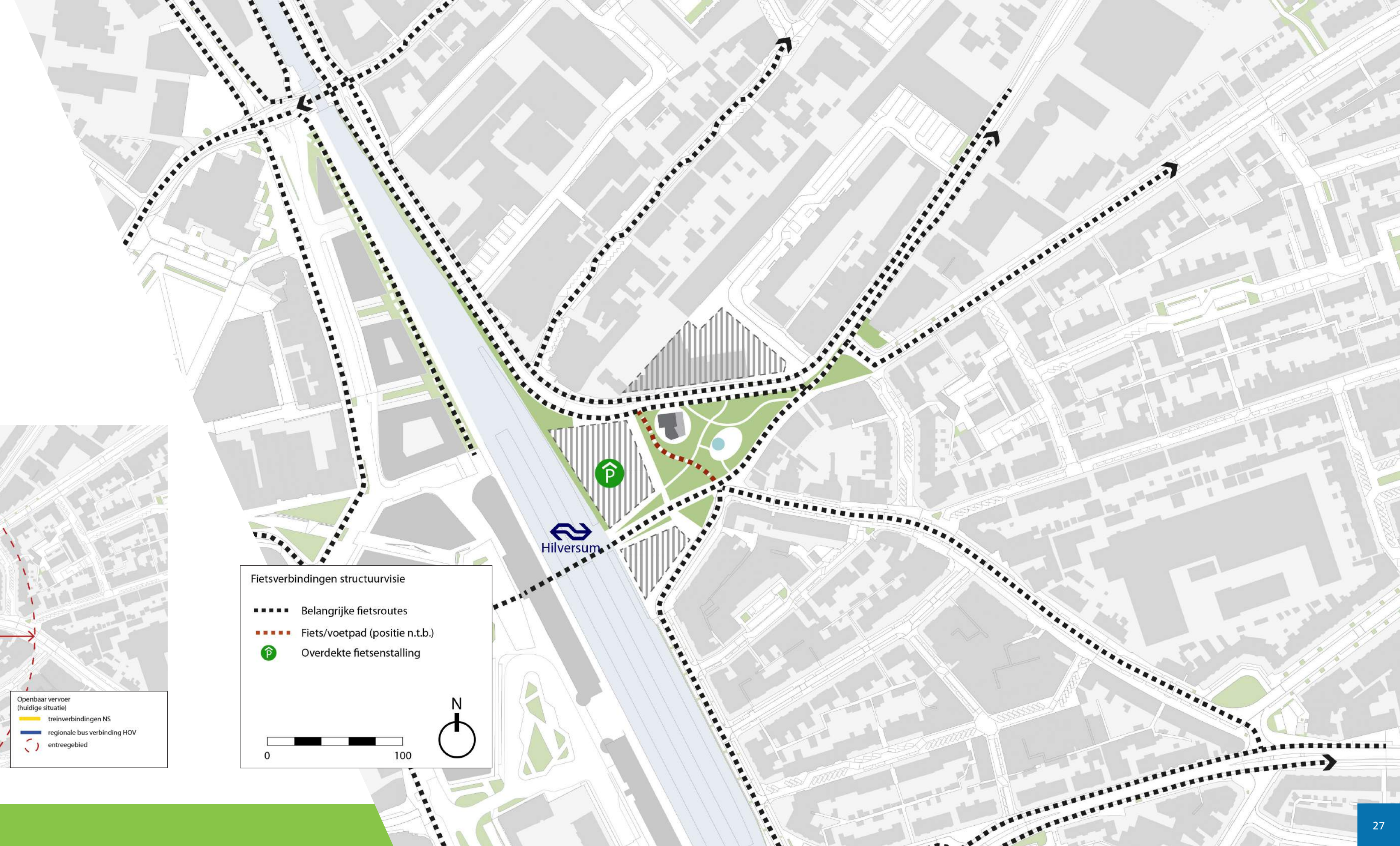
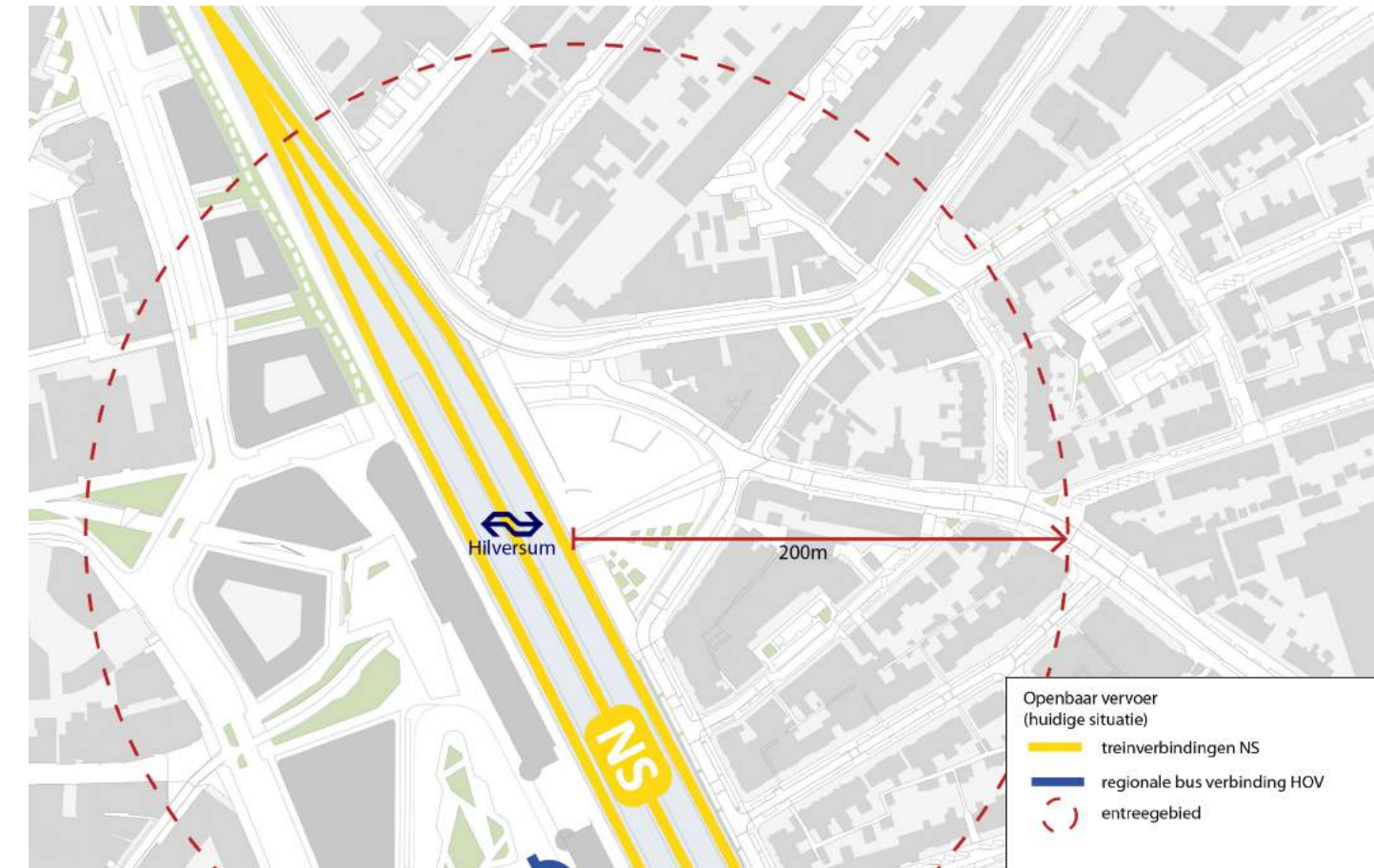
Door de herinrichting van het gebied rondom de Kleine Spoorbomen wordt de Noorderweg, tussen de Larenseweg en de Simon Stevinweg, éénrichtingsverkeer. Hiermee wordt de weg rustiger en overzichtelijker, en ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers.



Het Oosterspoorplein zelf wordt vooral gebruikt voor langzaam verkeer. Voetgangers lopen naar het station en mensen stallen hun fiets. De huidige inrichting van het Oosterspoorplein zorgt bij met name minder valide mensen voor een slecht gebruiksgemak. Dit zal met de nieuwe inrichting verbeteren, aangezien er minder hoogteverschillen zijn.

Openbaar vervoer

De locatie is optimaal bereikbaar met het openbaar vervoer. Het gebied ligt aan het intercitystation Hilversum. Grote steden als Amsterdam en Utrecht zijn binnen 20 minuten te bereiken. Aan de centrumzijde van het station bevindt zich het busstation, waar vanaf eind 2022 de Hoogwaardig Openbaar Vervoer-verbinding (HOV 't Gooi) tussen Huizen en Hilversum zal stoppen. Aan de oostzijde zal het station ook een volwaardige stationsentree krijgen, dit is onderdeel van deze structuurvisie.





3.5 Sociale veiligheid en ondermijning

Beleid

- Integraal veiligheidsplan 2018-2022 (vastgesteld door de gemeenteraad in december 2018)

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

- Ondermijnende activiteiten bemoeilijken.
- Gebouwen met voorkanten en openingen naar openbaar gebied.
- Particuliere binnenterreinen voorkomen om sociale controle te vergroten.
- Gevarieerde inrichting rondom het plein zorgt voor reuring op verschillende momenten van de dag.

Uit de participatie over de voorkeursvariant komt het sociaal veilig inrichten van Bruisend Hart als een van de belangrijkste wensen naar voren. Belangrijk is om bij de nieuwe inrichting van het gebied oog te hebben voor sociale controle en sociale veiligheid, zodat het voor iedereen een prettige verblijfsplek wordt. Daarnaast is het de ambitie om de ondermijnende activiteiten uit het gebied te laten verdwijnen.



Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is de bescherming tegen gevaar dat wordt veroorzaakt door menselijk handelen in de openbare ruimte. De ruimtelijke inrichting van een gebied kan bijdragen aan de sociale veiligheid door een prettige en veilige leefomgeving te bieden. Gebouwen en functies dragen bij aan de sociale veiligheid van een gebied, door toezicht op straat op verschillende momenten van de dag.

Een prettige verblijfskwaliteit is belangrijk, maar de bewoners en gebruikers zijn uiteindelijk degenen die maken dat een plek goed functioneert en veilig aanvoelt. Als mensen zich mede-eigenaar van de plek voelen, voelen ze zich verantwoordelijk om deze mooi en netjes te houden en spreken ze anderen aan op ongewenst gedrag. Mede-eigenaarschap ontstaat meestal doordat mensen een deel van de ruimte zelf gebruiken: een winkelier die zijn spullen uitstalt, een café dat een terras heeft, bewoners van wie de kinderen buiten spelen of een bedrijf waarvan de werknemers een bankje op de stoep zetten. Daarbij geldt dat hoe meer gebruikers en omwonenden er zijn, hoe meer mensen meehelpen om een plek schoon en veilig te houden. Het creëren van goede zichtlijnen, openheid en overzichtelijkheid dragen ook bij aan een sociaal veilige omgeving.

In de huidige situatie zijn er rondom het plein weinig tot geen functies die bijdragen aan de verblijfskwaliteit van het gebied. Het plein wordt daarbij omringd door wegen en is afgescheiden van de bebouwing. Dit zorgt ervoor dat er op dit moment weinig sociale controle en toezicht is, en mensen zich niet altijd veilig voelen.

Aanpak ondermijning

Regionaal wordt er in de aanpak ondermijning ingezet op twee thema's: horeca en vastgoed. Bij ondermijning mengen de onderwereld en de bovenwereld met elkaar. Denk aan witwassen van geld verkregen met criminele activiteiten, drugscriminaliteit en uitbuiting van mensen (mensenhandel). Ook in het postcodegebied 1221 ligt hier de focus op de aanpak van ondermijning. Er is vastgesteld dat er binnen het gebied rond het Oosterspoorplein meerdere ondermijnende activiteiten plaatsvinden. Als ondermijning bij vastgoed speelt, is dat vaak in de vorm van witwasconstructies of misbruik van panden voor illegale activiteiten. Ondermijnende activiteiten zijn veelal afgeschermd van de straat, maar bijvoorbeeld toegankelijk vanaf een binnenterrein. Dergelijke binnenterreinen moeten daarom in een nieuwe situatie niet aanwezig zijn. Daarnaast is een goede mix van de verschillende functies als wonen en werken belangrijk.

3.6 Wonen, werken en voorzieningen

Beleid

- Woonvisie 2021 tot 2030 (vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2021).
- Economisch perspectief (vastgesteld door de gemeenteraad op 21 april 2021).
- Horecakader (vastgesteld door de gemeenteraad in maart 2017).
- Detailhandelskader (vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2017).
- Centrumvisie (vastgesteld door de gemeenteraad in november 2015)

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

- Realiseren volwaardig stationsinrichting met passende voorzieningen.
- Menging van functies ten behoeve van de levendigheid en sociale veiligheid.
- Ruimte voor wonen, werken en voorzieningen voor de buurt en voor de stad.
- Ruimte maken voor betaalbare woningen.
- Gebouwen in maat en schaal aansluiten op de omliggende buurten.

De centrale ligging van dit gebied biedt de gelegenheid om voorzieningen te realiseren die voor de stad, de buurt en voor de regio betekenis hebben, zodat een dynamisch gebied ontstaat. Hierbij past een mix van verschillende functies. Daarbij wordt een verhouding van wonen/overige functies van circa 70/30 gehanteerd. Bij de nadere uitwerking wordt de verdeling concreter. Dit is mede afhankelijk van de invulling van het stationsgebied aan de centrumzijde en andere ontwikkellocaties in 1221. Een verdeling van de verschillende type woningen staat omschreven in de Woonvisie: 33% sociaal, 50% middenduur en 17% duur.

Bruisende én sociaal veilige plek

Om het gebied bruisend te maken en te zorgen voor een goede sociale veiligheid is het nodig dat voor de ontwikkeling van het gebied een mix ontstaat van kleinschalige detailhandel, horeca, werkruimtes, buurtvoorzieningen, kantoren en wonen. Bij een goede mix kunnen alle groepen (buurt, stad en regio) gebruik maken van de plek. Ook is er sprake van meerdere verschillende functies die gedurende de dag, de avond en in het weekend voor levendigheid en een goede verblijfskwaliteit zorgen.

Wonen

De gebiedsagenda gaat in het algemeen uit van circa 110 tot 115 woningen per hectare, waarbij voor het entreegebied wordt aangegeven dat hier enigszins kleinere woningen in een wat hogere dichtheid mogelijk zijn. De woningen worden verdeeld over de segmenten sociaal, middenduur en duur. Door aan te sluiten bij de verdeling over de segmenten in de Woonvisie en uit te gaan van 110 tot 115 woningen per hectare worden er circa 60 woningen gebouwd in het sociale segment en circa 90 woningen in het middendure segment. Er worden dan maximaal circa 30 woningen in het dure segment gebouwd. De exacte verdeling en omvang van de inrichting worden in het stedenbouwkundig plan uitgewerkt. De wensen kunnen dan anders zijn dan nu. Daarbij zijn er op dit moment verschillende ontwikkelingen in de wijk en is enige mate van flexibiliteit wenselijk om zo nodig het plan op nieuwe inzichten of naar veranderende omstandigheden aan te kunnen passen.

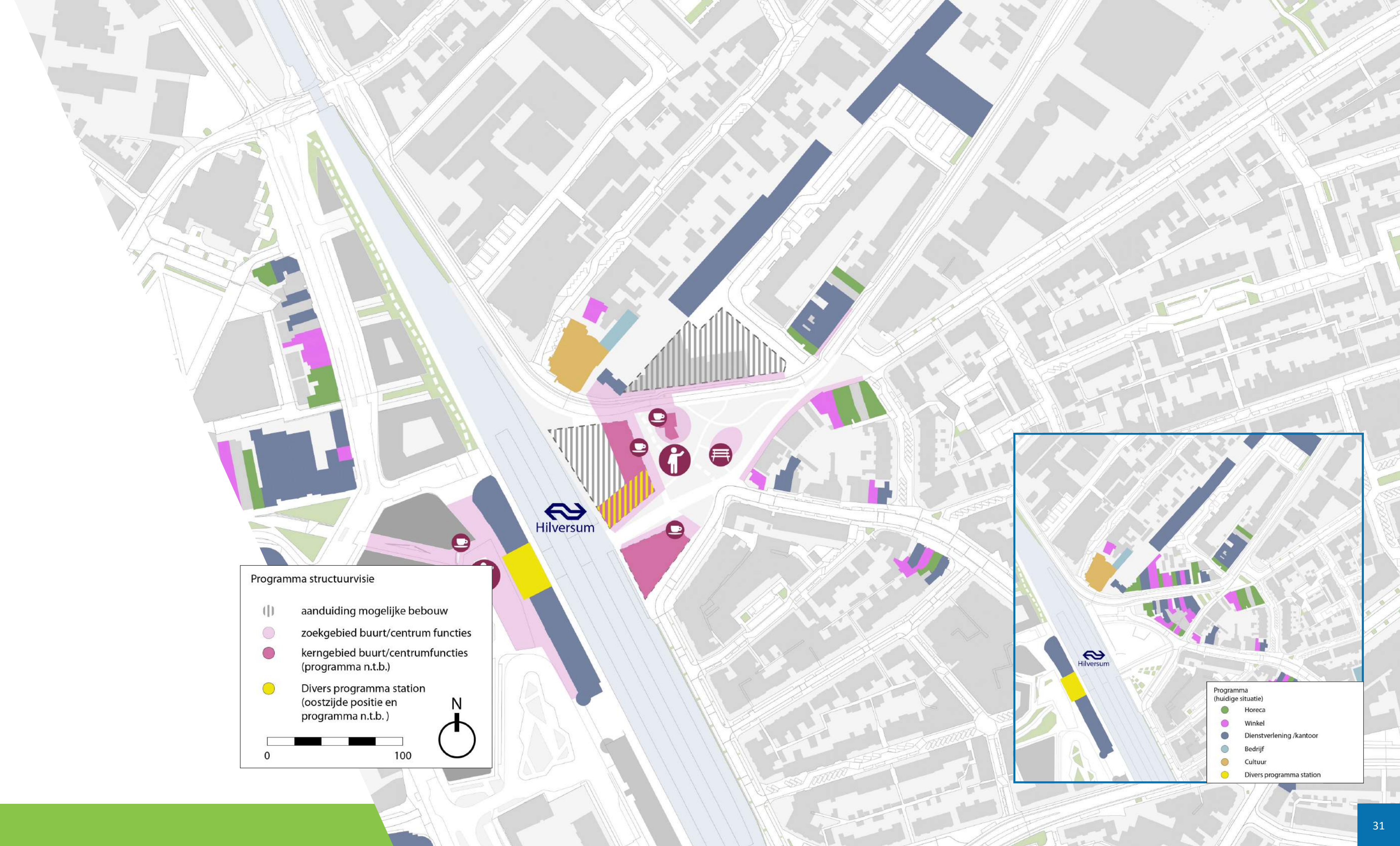
Werken

Economische vitaliteit is zeer belangrijk voor een goed leefklimaat. Een goede economie biedt werkgelegenheid, en daarmee bestaanszekerheid en kans op een passende baan in de buurt voor inwoners. Het is belangrijk om voldoende ruimte voor bedrijven beschikbaar te hebben. Locaties nabij het ov-knooppunten zijn hiervoor uitermate geschikt. Vanuit het Economisch Perspectief wordt de stationsomgeving (beide zijden van het station) gezien als een zeer kansrijk gebied voor het realiseren van ruimte voor werken. Er is nu en in de toekomst veel vraag naar ruimte voor werken op en rond ov-knooppunten.

Voorzieningen

Voor detailhandel en horeca sluiten we aan op de centrumvisie, het detailhandelskader en het horecakader. Hierbij wordt ingezet op een compact centrum en terughoudend omgegaan met het toevoegen van detailhandel en horeca buiten het compacte centrum. Detailhandel en horeca is wel mogelijk binnen Bruisend Hart, maar in beperkte mate, gericht op de buurt en passend bij de functie als stationsplein.

Voorzieningen die goed passen in het Bruisend Hart zijn openbare en maatschappelijke (zorg)voorzieningen. Deze kunnen ruimte bieden voor ontmoeting, en zo een waardevolle toevoeging voor de wijk zijn. De openbare (buiten)ruimte is ook te gebruiken voor andere initiatieven die zijn gericht op ontmoeting.



Programma structuurvisie

- ||| aanduiding mogelijke bebouw
- zoekgebied buurt/centrum functies
- kerngebied buurt/centrumfuncties (programma n.t.b.)
- Divers programma station (oostzijde positie en programma n.t.b.)

0 100

N

Programma (huidige situatie)

- Horeca
- Winkel
- Dienstverlening/kantoor
- Bedrijf
- Cultuur
- Divers programma station



3.7 Bodem en milieu

Beleid

- Besluit bodemkwaliteit (nationale wet- en regelgeving).
- Wet geluidhinder (nationale wet- en regelgeving).
- Wet milieubeheer (nationale wet- en regelgeving).
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (nationale wet- en regelgeving).

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

- Bodemverontreinigingen functiegericht oplossen.
- Beperkt realiseren van geluidsgevoelige en kwetsbare functies in de Spoorzone.
- Daar waar nodig bouwkundige maatregelen ten aanzien van geluidsoverlast nemen.

Bodemverontreiniging

Binnen de wijk 1221 zijn verschillende bodemverontreinigingen aanwezig. Dit geldt ook voor Bruisend Hart. De verwachtingskaart geeft aan dat er voor Bruisend Hart een gemiddelde kans is op aanwezigheid van lood in de bodem. Verontreinigingen in de bodem leveren over het algemeen geen belemmeringen op voor het gebruik of een ontwikkeling, omdat deze gesaneerd kunnen worden.

Voor het gehele gebied zal gefaseerd onderzoek moeten plaatsvinden en er moet rekening worden gehouden met functiegericht saneren van verontreinigingen.

Grondwaterverontreiniging

Grondwaterverontreinigingen kunnen het gebruik van grondwater belemmeren. Hierbij valt te denken aan grondwateronttrekking voor aanleg van kelders, bij warmte- en koudeopslag en hemelwaterinfiltratie. Bij de aanleg van kelders of woningen boven verontreinigingen moeten worden getoetst of er geen risico's optreden voor het nieuwe gebruik. Indien dit wel het geval is, is het nodig de verontreiniging te saneren of voorzieningen in de bebouwing te treffen.

Geluidsoverlast en luchtkwaliteit

Bruisend Hart ligt direct aan het spoor. Dit brengt spoorweglawaai met zich mee. Daarbij is er in het gebied een aantal doorgaande verkeerswegen die ook voor een geluidsbelasting zorgen.

De 'knip' in de Kleine Drift tussen de Larenseweg en de Zuiderweg zorgt dat er minder doorgaand autoverkeer in het gebied zal zijn. Dit zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit en voor minder geluidsoverlast. Voor de bebouwing langs het spoor moet voor de toekomst rekening worden gehouden met een hogere geluidsbelasting. Hier zal zoveel mogelijk worden gekozen voor andere functies dan wonen. De nieuwe gebouwen langs het spoor schermen de buurt afschermen van spoorgeluid.

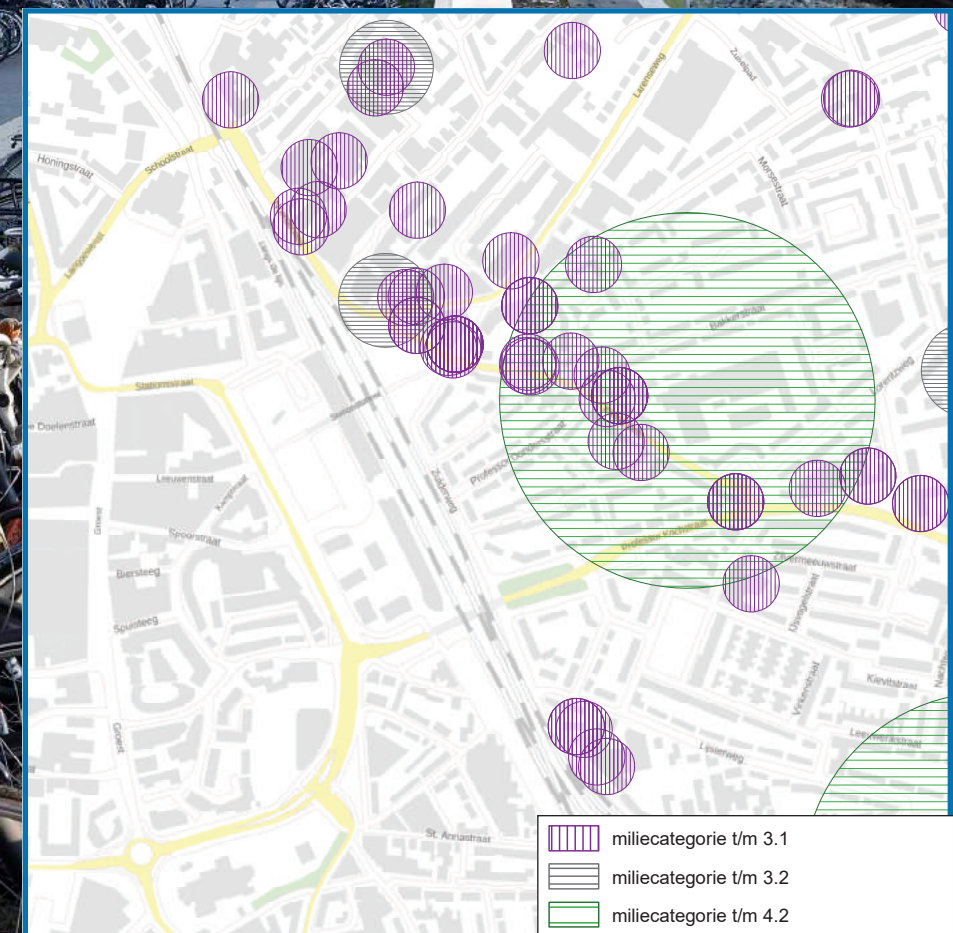
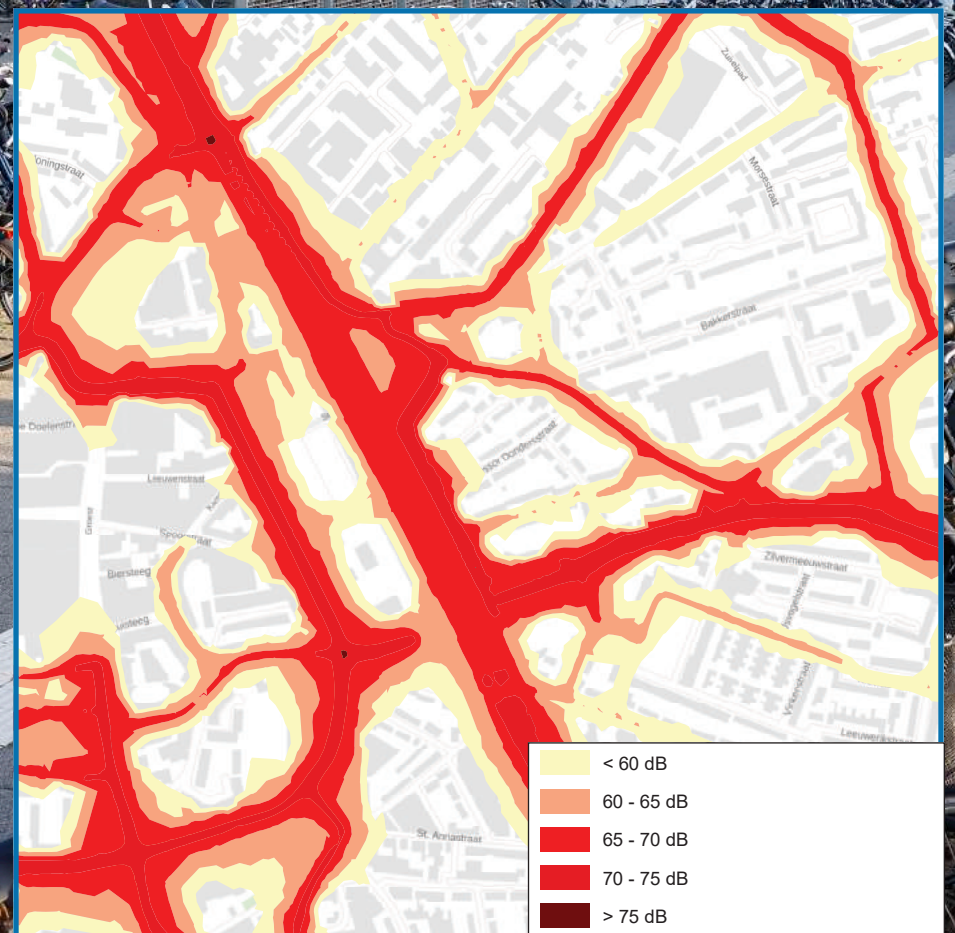
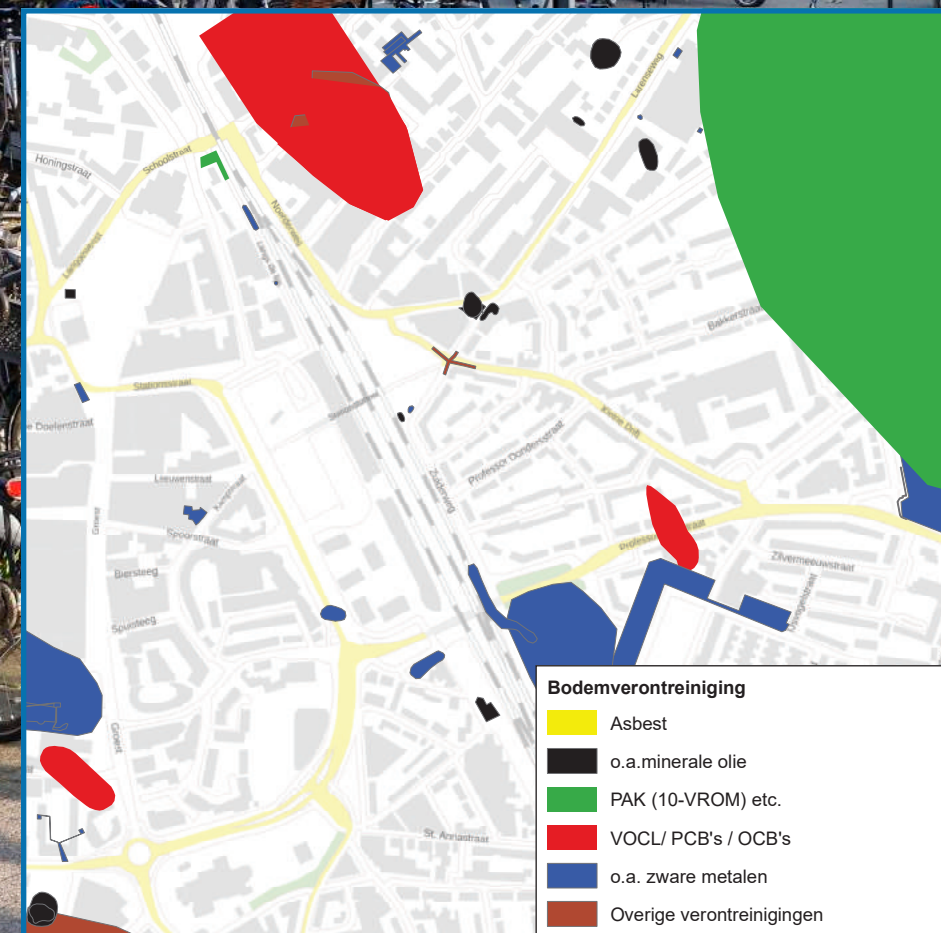
Transport gevaarlijke stoffen

Het spoor binnen Hilversum wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen tussen Amersfoort – Amsterdam en richting Almere en verder. Sinds 1 april 2015 is in Nederland het Basisnet in werking. Hierin staan risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Dat betekent dat er voor alle gebouwen langs het spoor aandacht is voor het tegengaan van mogelijke calamiteiten. Bijvoorbeeld door het aantal kwetsbare functies als wonen op de begane grond langs het spoor te verkleinen.

Overige belemmeringen

Volgens het onderzoek dat in 2017 is gedaan in het kader van de HOV ligt Bruisend Hart niet binnen een aandachtsgebied voor ontplofbare oorlogsresten. Ook ligt het gebied niet binnen beschermd provinciaal landschap of Natuurnetwerk Nederland. Daarmee zijn er vanuit de provinciale milieueverordening geen extra belemmeringen te verwachten.



3.8 Energietransitie

Beleid

- Transitievisie Warmte (vastgesteld door de gemeenteraad op 6 oktober 2021)
- Regionale Energie Strategie (vastgesteld door de gemeenteraad in juli 2021)

Uitgangspunten toekomst Bruisend Hart

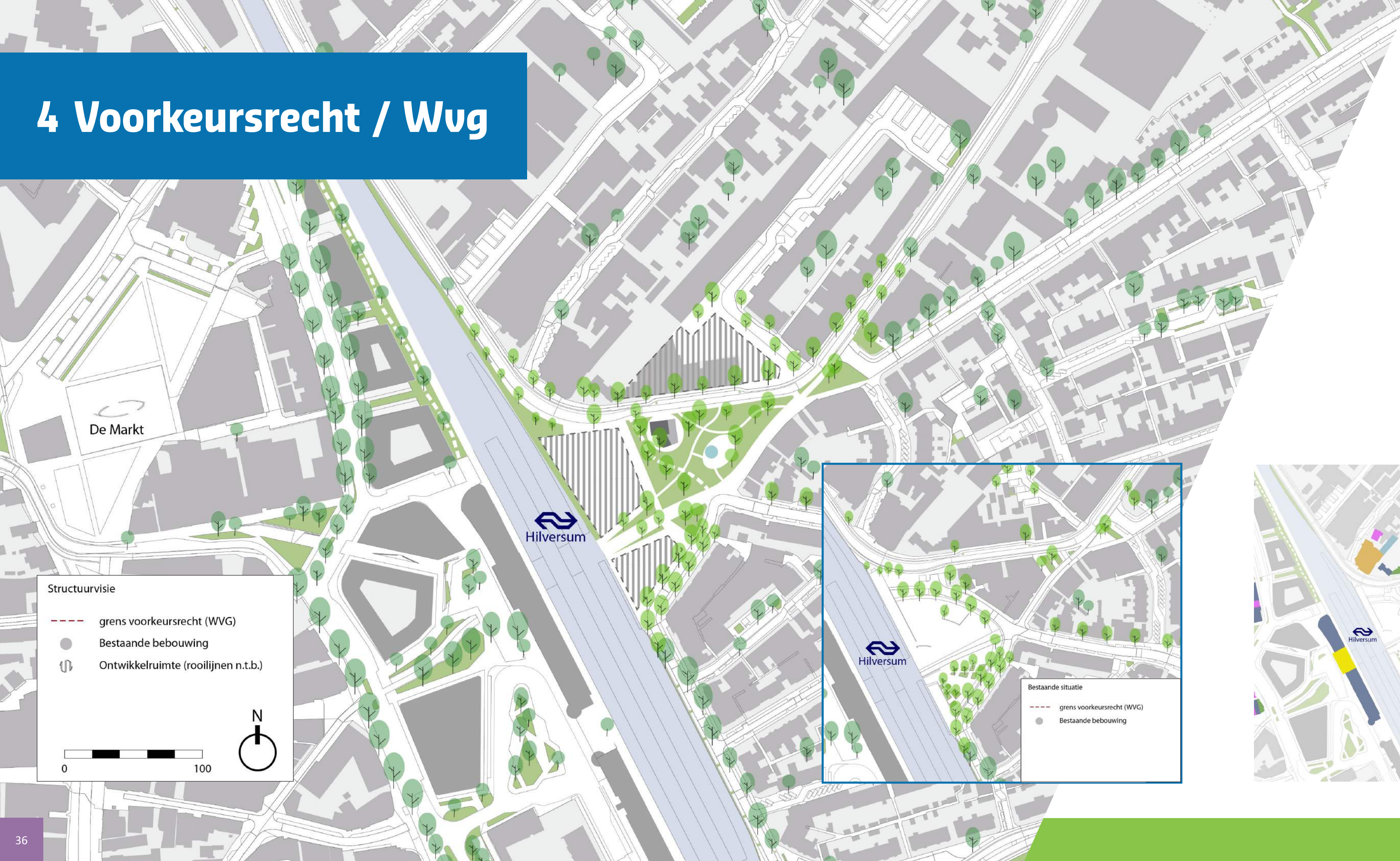
- Voldoen aan de wettelijke eisen voor energiegebruik

Om bij te dragen aan het Klimaatakkoord van Parijs is op nationaal niveau afgesproken om nieuwe woningen niet meer op het aardgas aan te sluiten. Voor bestaande woningen moeten gemeenten een tijdsplan maken wanneer deze van het aardgas af gaan. De gemeente Hilversum heeft hiertoe de Transitievisie Warmte opgesteld (vastgesteld door de gemeenteraad op 6 oktober 2021). Deze visie richt zich op een individuele aanpak, waarbij de gemeente haar inwoners individueel faciliteert bij het verduurzamen van hun woning.

In Bruisend Hart maken bestaande panden plaats voor nieuwe bebouwing. De nieuwe bebouwing zal voldoen aan alle wet- en regelgeving die op dat moment geldt, waarmee een stap wordt gezet in de energietransitie voor Hilversum.



4 Voorkeursrecht / Wvg



Structuurvisie

- grens voorkeursrecht (WVG)
- Bestaande bebouwing
- ⊞ Ontwikkelruimte (rooilijnen n.t.b.)

0 100

N

Bestaande situatie

- grens voorkeursrecht (WVG)
- Bestaande bebouwing

Op het plangebied ligt een zogenaamd 'voorkeursrecht' vanuit de Wet voorkeursrecht gemeenten. Dit betekent dat de gemeente het eerste recht heeft om de panden en gronden in dit gebied te kopen. Als een eigenaar besluit tot verkoop, dan moet hij de grond of het pand eerst aan de gemeente aanbieden. Het voorkeursrecht is met het besluit van de gemeenteraad op 18 september 2019 op het gebied gelegd. De gemeente wil daarmee voorkomen dat derden grondposities innemen die de verbetering van het gebied bemoeilijken. Het gemeentelijk voorkeursrecht maakt het voor de gemeente mogelijk om zelf de regie te houden bij de uitvoering van haar plannen.

Het voorkeursrecht heeft een geldigheid van drie jaar en loopt af op 18 september 2022. Het voorkeursrecht wordt opnieuw op het gebied gevestigd, indien er binnen drie jaar na het raadsbesluit een structuurvisie wordt vastgesteld. Binnen drie jaar na vaststelling van de structuurvisie moet een bestemmingsplan of – als de Omgevingswet in werking is getreden – omgevingsplan worden vastgesteld, waarmee het voorkeursrecht blijft gehandhaafd.

Voorwaarde voor het vestigen van het voorkeursrecht is dat het nieuwe gebruik van het gebied afwijkt van het bestaande gebruik. Het huidige gebruik van het Oosterspoorplein is verkeersruimte, openbare ruimte en

ontsluitingsfunctie van en naar het station en het centrum. Het huidige gebruik van de bestaande bebouwing is dienstverlening, horeca, detailhandel en wonen. Het beoogde gebruik van het gebied is groen, ontmoetingsruimte, maatschappelijk, werken en wonen met bijbehorende voorzieningen, horeca en detailhandel. Voor het gebruik voor de detailhandel, horeca en wonen geldt dat dit wordt geïntensiveerd en verplaatst. Daarnaast wordt het hele gebied heringericht. Het bestaande plein wordt verplaatst richting de wijk. Aan het station, langs de Larenseweg, Swammerdamstraat en de Zuiderweg wordt nieuwe bebouwing gerealiseerd.

Programma (huidige situatie)

- Horeca
- Winkel
- Dienstverlening /kantoor
- Bedrijf
- Cultuur
- Divers programma station

Programma structuurvisie

- (|) aanduiding mogelijke bebouw
- zoekgebied buurt/centrum functies (programma n.t.b.)
- kerngebied buurt/centrumfuncties (programma n.t.b.)
- Divers programma (oostzijde positie e programma n.t.b.)

Huidig bestemmingsplan

- Bestemming gemengd
- Bestemming horeca
- Bestemming verkeer

5 Op weg naar de uitvoering



De structuurvisie voor Bruisend Hart geeft de belangrijkste keuzes voor de nadere uitwerking. Het laat daarbij ruimte voor de inpassing van nieuwe inzichten en eventueel andere randvoorwaarden. De verdere uitwerking wordt voor een deel in samenspraak met bewoners, ondernemers en andere stakeholders opgepakt. Voor de daadwerkelijke realisatie wordt een faseringsplan gemaakt waarmee de uitvoering in een aantal stappen wordt geknipt, zodat het gebied en het station bereikbaar en bruikbaar blijven voor bewoners, werknemers en bezoekers. Het kan tot tien jaar duren voor de nieuwe openbare ruimte en gebouwen gerealiseerd worden.

5.1 Op de korte termijn: tot drie jaar

In deze periode kunnen tijdelijke initiatieven een plek krijgen. Op dit moment wordt bijvoorbeeld al verkend hoe leeggekomen panden te gebruiken zijn. Juist tijdelijke functies en tijdelijk gebruik kunnen het gebied versterken, en mogelijk kunnen sommige invullingen in de toekomst een vaste plek krijgen. Na de structuurvisie wordt een stedenbouwkundig plan opgesteld. Daarnaast is het wenselijk om beeldkwaliteitsrichtlijnen op te stellen voor de inrichting van de openbare ruimte en de uitwerking van de gebouwen. In een bestemmingsplan of omgevingsplan worden de juridische kaders voor het gebied vastgelegd. Vervolgens komen er bouwplannen van de concrete nieuwe bebouwing.

Stedenbouwkundig plan

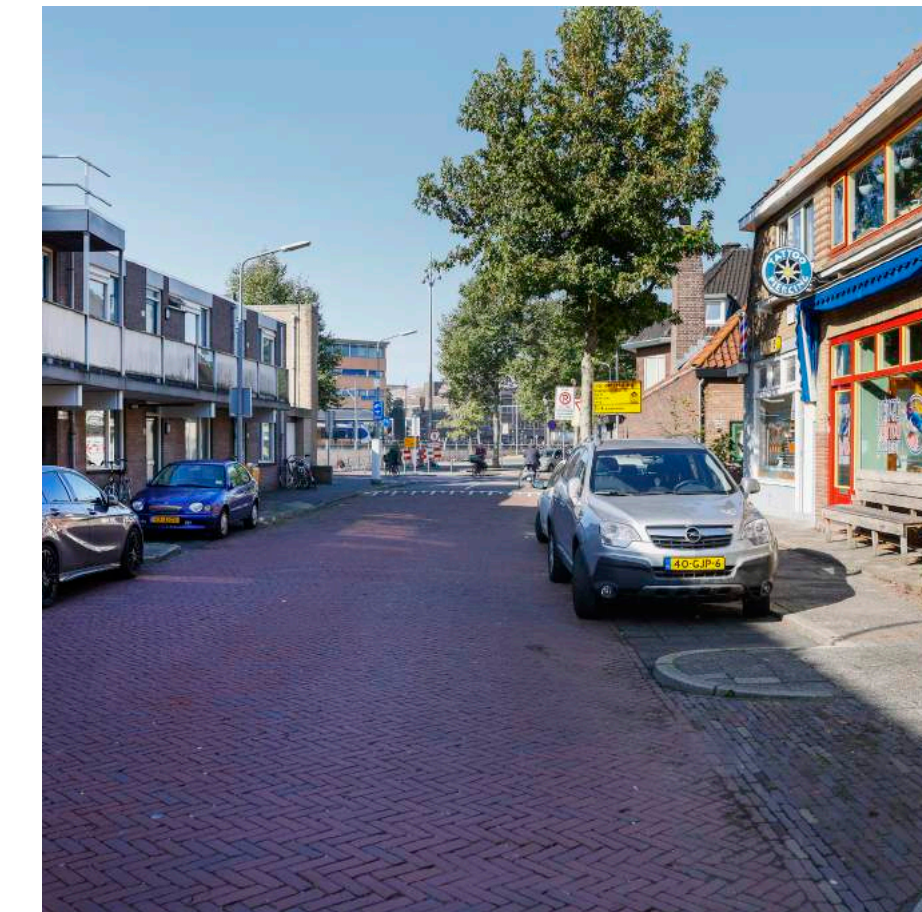
De structuurvisie dient als basis voor een nadere stedenbouwkundige uitwerking of stedenbouwkundig plan voor het gebied. In dit plan worden de exacte posities van gebouwen en de functies nader bepaald. Het omvat ook een opzet voor de inrichting van de openbare ruimte met positie van wegen, fietspaden en groen. Voor het stedenbouwkundig plan wordt een advies gevraagd aan de supervisor Spoorzone. Het stedenbouwkundig plan wordt vastgesteld door de gemeenteraad.

Beeldkwaliteitsplan

Naast een stedenbouwkundige uitwerking wordt voor de toetsing door welstand een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld. In het beeldkwaliteitsplan worden randvoorwaarden en richtlijnen voor gebouwen en de publieke ruimte beschreven en verbeeld. Het gaat om een breed scala aan onderwerpen zoals: architectuur, materiaalgebruik, detaillering, sfeer, inrichtingselementen voor de publieke ruimte, en overgangen tussen privé en openbaar. Ook meer technische aspecten zoals oplossingen voor parkeren en de inpassing van voorzieningen voor afval en technische installaties op en aan gebouwen staan hierin. Het BKP is het welstandskader en wordt opgenomen in de welstandsnota. De gemeenteraad stelt het BKP vast.

Bestemmingsplan

Voor de wijk 1221 – waar Bruisend Hart in ligt – wordt op momenteel een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte opgesteld. Dit zal met het in werking treden van de nieuwe Omgevingswet worden omgezet in een omgevingsplan. Bruisend Hart valt buiten de contouren van het bestemmingsplan voor de wijk 1221. Op basis van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan wordt voor Bruisend Hart een apart omgevingsplan opgesteld. Het omgevingsplan is het ruimtelijke en functionele kader waaraan bouwplannen moeten voldoen. Dit wordt vastgesteld door de gemeenteraad.



5.2 Op de middellange termijn: drie tot vijf jaar

In de eerste jaren na de structuurvisie ligt de nadruk op planuitwerking en tijdelijk gebruik. In de periode gaat het vooral over het maken van bouwplannen en de organisatie van de logistiek tijdens de realisatie. Voor de te ontwikkelen gebouwen worden bouwplannen gemaakt, waarvoor per plan een omgevingsvergunning nodig is.

5.3 Op de lange termijn: vijf tot tien jaar

Hoe lang het zal duren voordat er delen van de openbare ruimte en gebouwen worden gerealiseerd, hangt van veel factoren af. De gemeente koopt panden aan, op termijn verdwijnen bestaande panden en grote delen van de openbare ruimte worden vernieuwd. Ook worden ondergrondse aanpassingen gedaan. Dit gaat gepaard met overlast voor bewoners en bezoekers. Om deze overlast te beperken, zal de uitvoering een aantal fases kennen die elk apart van elkaar zijn te realiseren. Hierdoor behoudt het gebied in elke fase voldoende verblijfskwaliteit en blijft het voldoende bereikbaar.



5.4 Financiën

Voor deze structuurvisie is een globale doorrekening van de kosten en opbrengsten gemaakt. Het is de wens van de raad om de totale ontwikkeling van Bruisend Hart budgettair neutraal te laten zijn. Dat wil zeggen dat de kosten (exclusief verwerving Wvg) en opbrengsten met elkaar in evenwicht zijn.

De doorrekening omvat een programma met circa 70% wonen en circa 30% werkgelegenheid, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en horeca, een ondergrondse parkeeroplossing en fietsenstalling bij het station en een gebouwde parkeervoorziening in het noordelijke bouwdeel. Voor de woningverdeling is de Woonvisie van toepassing en voor de parkeervoorzieningen is de Parkeernormering OV-Knooppunten toegepast. Vooral nog laat de financiële doorrekening bij deze structuurvisie zien dat het kansrijk is om Bruisend Hart budgettair neutraal te kunnen realiseren. Om te komen tot een budgettair neutraal plan zijn er enkele mogelijkheden om de kosten te verlagen en enkele mogelijkheden om de opbrengsten te verhogen. Het woon- en commerciële programma is de belangrijkste opbrengstenpost. De parkeergarages, de fietsenstalling en de inrichting van de openbare ruimte zijn de belangrijkste directe kostenposten. Een precieze uitwerking en doorrekening zal duidelijk maken of er nog optimalisaties nodig zijn.







Hilversum
Mediastad