

Een gouden kans voor Hilversum.

Dinsdag 12 februari 2019

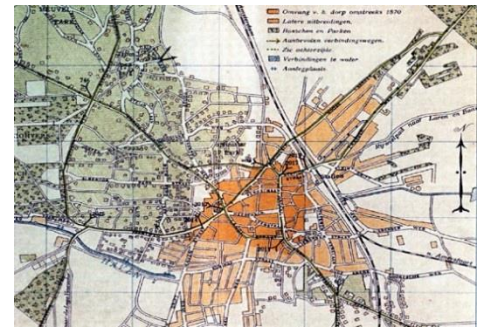
1. Inleiding

De avond is georganiseerd door de Stichting Hilversumse Architectuurprijs (HAP). Namens het bestuur heet Peter van Dulst, voorzitter van de stichting, de aanwezigen en met name de raadsleden, hartelijk welkom.

De HAP maakt zich al geruime tijd zorgen over de manier waarop de plannen rond het spoor worden ontwikkeld. Zowel het project 'De Zeven Straatjes' aan de westkant als het project 'Spoorzone' aan de oostkant worden ontwikkeld met 'de rug naar het spoor'.

De problemen met de verbinding tussen oost en west in Hilversum zijn niet nieuw. Toen Oost nog uit niet meer dan een paar straten bestond, werden de eerste plannen voor een tunnel al gemaakt omdat toen al de overgangen te gevaarlijk bleken.

Sindsdien heeft Oost zich ontwikkeld tot een stadsdeel met ruim 1/3 van de Hilversumse inwoners en woningvoorraad. Maar de verbindingen tussen de twee stadsdelen zijn er in de tijd niet bepaald op vooruit gegaan. De Beatrixtunnel, de fiets- en voetgangerstunnel onder het station en de kleine spoorbomen resteren. En door de drukte op de spoorlijn zullen de kleine spoorbomen het ook niet lang meer maken, waardoor Oost van het centrum zal zijn afgesneden.



Het project Spoorzone is hard nodig voor de verbetering van delen van oost, maar ook dit plan doet niets met het spoor. Het is dan ook meer een wijkplan. Als het project 'De Zeven Straatjes' doorgaat, ontstaat er bovendien vanaf de Beatrixtunnel tot aan de kleine spoorbomen een wand die begint met het Teleacegebouw, vervolgens het station en daarna de parkeergarage en appartementengebouwen van 'De Zeven Straatjes' aan de Koninginneweg. Dat kan niet de bedoeling zijn. De oplossing ligt in het verdiepen, overbouwen of ondertunneling van het spoor. En aangezien verdiepen een gepasseerd station lijkt, en ondertunneling al vele malen is afgeschoten, is overbouwen de beste oplossing voor een serieuze aanpak van de barrière tussen oost en west.

Vanavond ligt er een gouden kans voor Hilversum. Bij twijfel nog eens nadenken. En redenen om te twifelen of 'De Zeven Straatjes' wel zo goed zijn voor Hilversum zijn er genoeg. Daarover gaar het vanavond.

Eerst bespreken we het project 'De Zeven Straatjes', de gemeente heeft aangegeven het plan niet te willen toelichten, omdat we als HAP dat wel belangrijk vinden, doet Sophie Keulemans, secretaris van de HAP, dat naar eer en geweten. Daarna licht Michel Huisman, ontwerper van het Maankwartier in Heerlen zijn plan toe dat een verbinding maakt over het spoor heen, tussen oost en west.

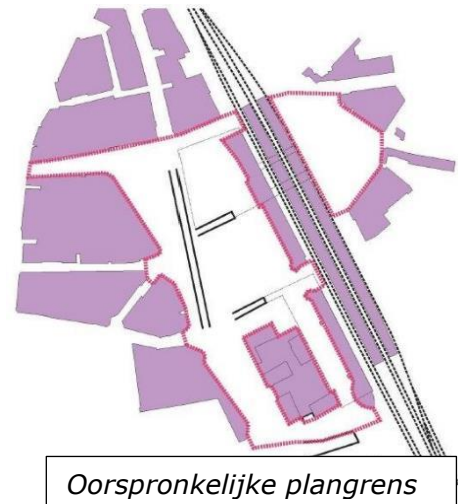
Hoofdplanoloog van de gemeente Amsterdam Jos Gadet bespreekt de noodzaak van het verbinden van stadsdelen en het slechten van barrières. Vervolgens horen we de mening van bewonersorganisaties en een oud-wethouder. Tot besluit bespreekt Gerrit Modderkolk de haalbaarheid en de organisatievormen van deze grote projecten.

We sluiten af met een kort debat en spreken de hoop uit dat deze avond zal leiden tot herbezinning en nader onderzoek van varianten om over het spoor heen te bouwen.

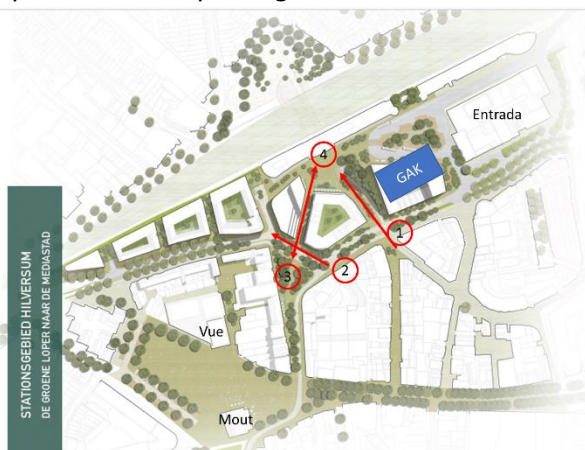
2. 'De Zeven Straatjes'

Sophie Keulemans heeft zich verdiept in openbare stukken, de gemeentesite, nieuwsbrieven, kranten, etc. om zich een beeld te vormen van de ontwikkeling die tot de 7 straatjes heeft geleid. Als voormalig ontwikkelaar in Hilversum en als treinreiziger kent zij het gebied goed. De gemeente heeft zich ten doel gesteld dat het centrum goed bereikbaar, aantrekkelijk en economisch sterk moet worden. Daartoe wil zij dat er een goede ruimtelijke en functionele verbinding ontstaat tussen station en centrum, er een betere doorstroming is op de centrumring en pakt verpaupering aan, onder andere door de inrichting van het fiets parkeren. Over de gevolgen van een ontwikkeling van een stationsgebied voor het centrum sprak Eric Luiten, spoorbouwmeester, op 5 februari jl. tijdens de opening van de tentoonstelling van het dak. Interessant was de conclusie van de reciprociteit van een ontwikkeling, het één lokt het ander uit.

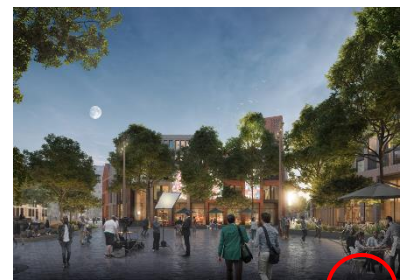
Het plan voor de 7 straatjes is ontstaan na een stedenbouwkundige visie in 2015, gevolgd door een verkeersplan, waarbij gekozen is voor tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg en de Schapenkamp. Deze keuze is van grote invloed op het plangebied, waarbij de projectgrens van oost-west inclusief Oosterspoorplein veranderd werd in noord-zuid exclusief Oosterspoorplein. De ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) liet zich daar niet positief over uit, blijkt uit raadsstukken van 6 december 2017: *"Bij het nadenken over de meest wenselijke inrichting van het stationsgebied dient de aanhechting met het gebied aan de oostzijde betrokken te worden. Het is evenwel geen onderdeel van de opdracht aan De Zwarte Hond, maar voor een zorgvuldige afweging dient het gebied ten westen en ten oosten van het stationsgebied in zijn onderlinge samenhang bekeken te worden."*



In 2018 vindt participatie plaats en wordt uit 2 modellen, de passage en de 7 straatjes, van de Zwarte Hond de laatste gekozen. Het plan wordt uitgewerkt en openbaar gepresenteerd. Sophie heeft de plattegrond en de 4 artist impressions bestudeert en geeft uitleg over wat zij

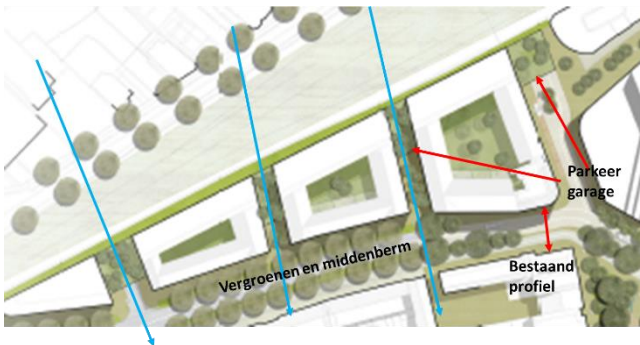


ziet. De Schapenkamp krijgt een smaller profiel, bebouwing komt meer naar het centrum ten opzichte van het GAK-gebouw nu. De artist impression #1 laat zien dat er 4 à 5 laagse bebouwing langs de doorgang vanuit de Leeuwenstraat komt, aan de zijde van het GAK-gebouw is dat door de bomen op de tekening onduidelijker. Uit de artist impression #2 blijkt dat het markante gebouw, waar vroeger een bruidsmodezaak in zat, behouden blijft, door de bomen heen is te zien dat de hoek een laag of 7 hoog wordt. Dat klopt ook met artist impression #3 waar langs deze rand naar de hoek Koninginneweg wordt gekeken.





Interessant is de regenachtige artist impression #4, die inderdaad de 7 lagen bebouwing aan de Schapenkamp laat zien, maar vooral een interessant detail voor de langsrazende trein laat zien: er komt een auto uit een parkeergarage. Nadere bestudering van de Koninginneweg levert een aantal verwonderingen op. Ten eerste blijven de gebouwen van de voormalige bruidsmodewinkel en het tegenoverliggende pand gehandhaafd. De rest van de Koninginneweg wordt verbreed en vergroend door de bestaande bebouwing langs het spoor te slopen. Nieuwe bebouwing bevindt zich op een parkeergarage, getekend met slechts een dunne lijn.



Uit een interview dat wethouder Scheepers op 5 februari gaf, bleek dat er nog wordt gewerkt aan zichtlijnen vanuit Oost tussen de bouwblokken door. Op diezelfde avond is hem de vraag gesteld welk belang er is voor het hebben of verbreden van zichtlijnen, immers op een zichtlijn kan je niet fietsen, en waarom we de moeite in de Koninginneweg niet laten ten gunste van investeren in de verbinding met Oost en het Oosterspoorplein.

De vragen bleven onbeantwoord, wel geeft de gemeente op haar website aan dat het Oosterspoorplein niet het fijne verblijfsgebied geworden is waar we op gehoopt hadden. Dat het project Stationsgebied mogelijk kansen biedt ook dit plein te verbeteren, door bijvoorbeeld het fiets parkeren aan te pakken. Het is op dit moment niet de bedoeling om het Oosterspoorplein volledig op de schop te nemen. Naar de mening van Sophie ligt het niet zozeer aan het Oosterspoorplein, dat twee prijzen won, waaronder een internationale, maar aan het ontbreken van de randen: een plein is een door wanden omsloten en niet door verkeer doorsneden ruimte.

3. 'De Vier Brinkjes'

Michel Huisman, ontwerper van het Maankwartier in Heerlen heeft met dezelfde uitgangspunten een plan voor het stationsgebied van Hilversum gemaakt met als werktitel: De Vier Brinkjes.

Huisman begint zijn analyse met de constatering dat er in Hilversum veel moois in de loop der tijd verdwenen is, waaronder het station en de bijbehorende bebouwing. Hij mist in de huidige bebouwing 'de liefde' en constateert dat het wel duidelijk is dat het niet veel mocht kosten. Huisman wil de verbinding tussen oost en west herstellen door over het spoor heen te bouwen en boven de sporen als het ware een nieuwe wereld te creëren. Een letterlijke brug tussen de twee delen van Hilversum.

Van groot belang is dat er in oost-west verbindingen gedacht wordt en niet in noord-zuid. Huisman zegt dat de huidige plannen voor het stationsgebied een historische vergissing zijn waarmee de tweedeling wordt versterkt.



Alvorens het plan 'De Vier Brinkjes' uit te leggen gaat hij in op de gevolgen voor Hilversum oost als de bebouwing langs de Koninginneweg gesloopt is en vervangen door de blokken van 'De Zeven Straatjes'. Aan de hand van de openbare tekeningen heeft hij de gevolgen voor het zicht vanaf de Noorderweg gevisualiseerd.

Eerst de situatie zoals die nu is.



En dit is volgens Huisman het resultaat als de blokken van 'De Zeven Straatjes' er eenmaal staan. Er ontstaat vanaf het Teleac gebouw via het station en deze nieuwbouw een wand tot aan de kleine spoorbomen.



Vervolgens laat Huisman zien hoe het plan 'De Vier Brinkjes' in elkaar zit. Het ontwerp begint aan de westkant van de Schapenkamp en gaat geleidelijk omhoog naar het station en de spoorlijnen. Huisman maakt een inkeping in het huidige station. Boven de rails ontstaat een

nieuwe wereld die op het Oosterspoorplein wordt afgesloten met bebouwing in een halve cirkel. Oost en west verbonden.

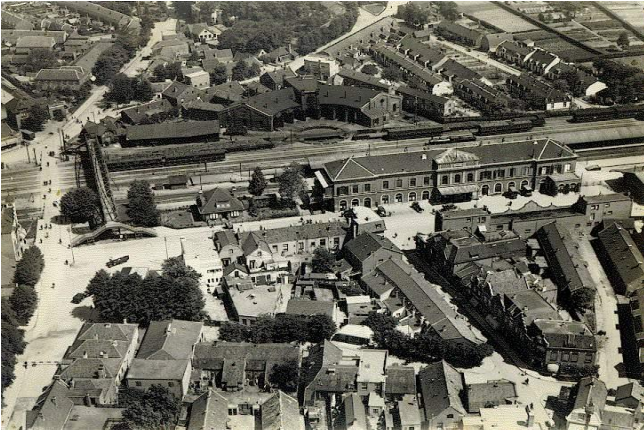


Huisman sluit zijn presentatie af met een aantal uitgewerkte afbeeldingen van hoe het zou kunnen worden.



4. Hilversum, het spoor en tweedeling

Jos Gadet, hoofdplanoog van de gemeente Amsterdam, wil graag een bijdrage leveren aan de discussie deze avond. Hilversum behoort immers tot de Metropoolregio Amsterdam. In Amsterdam zijn ze volop bezig scheidslijnen in wijken en buurten te slechten door barrières weg te nemen en lege plekken te vullen. Hij bespreekt onder meer de buurt en tunnel bij het Muiderpoortstation.



De kenniseconomie behoeft de uitwisseling van kennis in de stad. Dus niet te ver uit elkaar, maar activiteiten om de hoek: functiemix van wonen, groen en activiteiten. Een permanente connectiviteit: dit vereist nabijheid van aangename plekken om naar toe te gaan. De scheiding in Hilversum tussen Oost en West vindt hij een probleem dat door de plannen voor het Stationsgebied niet worden opgelost. In tegendeel: waar in Amsterdam en veel andere plaatsen het slechten van barrières en het leggen van verbindingen beleid is, maakt Hilversum er met deze ontwikkelingen een barrière bij. Gadet vat zijn betoog dan ook kort samen: 'Dit plan (De Zeven Straatjes) mag niet en het moest verboden worden'.



Anachronisme!!!



- Frustreert uitrol centrummilieu
- Frustreert gebiedsontwikkeling
- Versterkt segregatie
- Belemmert kansen achterstandsgroepen

5. Het spoor en de tweedeling: de bewonersorganisaties en de oud-wethouder

Patrick Weening. De scheiding tussen Oost en West wordt steeds groter, zeker nu de grote spoorbomen dicht zijn. Alsof wij er niet toe doen! Het plan De Zeven Straatjes verergert de scheiding tussen Oost en West. En daarbij komt nog het probleem van de kleine spoorbomen die over een aantal jaren wel dicht zullen gaan. Kortom: het moet echt beter.

Martin Triebels. Vroeger was het: de wereld over het spoor en de rest van Hilversum. Oost zat vol met fabrieken met stank en roet, het centrum was ideaal. Dat is nu minder, er is erg veel geïnvesteerd en verbeterd in Oost, maar we moeten van de barrière af. Daarbij moeten

we de lat hoog leggen. Nu kiezen voor het beste plan. En het beste plan heft de scheiding tussen Oost en West op.

Willem van der Spek

Het plan De Zeven Straatjes is mijns inziens onvoldoende. Het houdt de scheiding van oost en west in stand. Door flatgebouwen wordt de barrière nog groter.

Maar het plan De Zeven Straatjes wordt dus uitgewerkt. Daar staan we nu dus..., of toch niet? Nee, Michel Huisman kwam met een alternatief plan. Ik ben enthousiast geworden. Niet omdat hij het zo geweldig kan brengen, maar puur op inhoud van zijn plan. Geen ideaal-fantasie, nee, getoetst op een werkelijkheid die hij in Heerlen heeft gerealiseerd.

Zijn plan voor Hilversum, De Vier Brinkjes zie ik als een verrijking van Hilversum.

Omdat:

1. Het ongedaan maakt wat de binnenring, met name de Schapenkamp, sinds de jaren '70 heeft aangericht. Weg waren de straatjes en brinkjes. Afgebroken voor een autoweg. Dat drama kunnen we nu herstellen.

2. De gemeente is bezig met ingrijpende plannen in de Spoorzone. Daar zijn ettelijke jaren mee gemoeid. Maar die zijn waardevol. Ze bieden kansen voor nieuwe woningen en bedrijven. Kansen voor nieuwe stedelijke ordening. Als dit allemaal gaat gebeuren wordt het stationsgebied een nog belangrijker schakel in die ketting.

Ik doe daarom bij deze de oproep aan de gemeenteraad, aan alle partijen, of ze het college van B&W nu steunen of niet: pak je kans!

Verlang op zijn minst een vergelijkend onderzoek van De Zeven Straatjes en De Vier Brinkjes. Onderzoek beide plannen. Kijk wat ze kosten. Geef ze plussen en minnen. Bespreek die uitkomst met de Hilversummers.

En dan mag duidelijk worden welk plan de meeste plussen krijgt. Laten we die kans pakken!

6. Bouwen over het spoor: organisatie en financiën

Gerrit Modderkolk is projectdirecteur Maankwartier Heerlen. Hij bespreekt hoe een groot project als een stations plan georganiseerd en gefinancierd kan worden.

Een project als het Maankwartier of het Hilversumse stationsgebied moet een gemeente niet alleen doen, je moet anderen zoeken die dit meefinancieren en mee-organiseren. Anderen zoals de NS, ProRail, corporaties en projectontwikkelaars. De totale kosten in Heerlen zijn ca. 210 miljoen, waarvan 71 via de grondexploitatie, 31 aan subsidies.

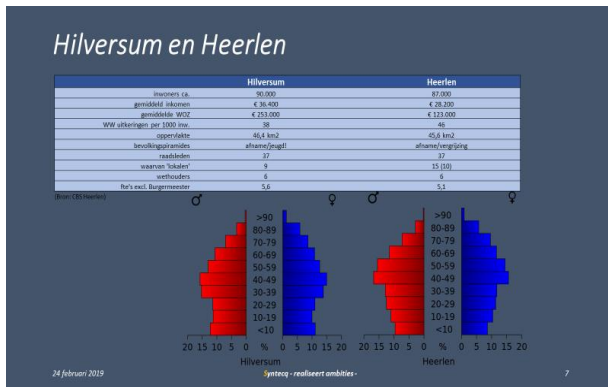
De rol van de gemeente is meer of minder zelf deelnemen in de ontwikkeling. Marktconsultatie is nodig, de markt aftasten. Ontwikkelaars meenemen in het plan! Een lange termijn overeenkomst maken met de diverse partners, ook voor het exploitatieplan.

En zorg voor een goede projectorganisatie met capabele mensen.



Heerlen is geen Hilversum. Maar uit een vergelijking van de kengetallen blijkt dat de haalbaarheid van een plan als we hier bespreken, in Hilversum zeker aanwezig is.

De ligging van Hilversum in de metropoolregio Amsterdam is daarbij van groot belang.



7. Discussie.

In de discussie na de presentaties komen de volgende onderwerpen naar voren:

- De raadsleden zijn verdeeld. Wanneer valt er een besluit door de gemeenteraad over de 7 straatjes? Hebben we als inwoners nog iets te zeggen over het plan?
- Wat doen de raadsleden met de informatie van vanavond? Staan ze met de rug naar Oost?
- Verbinding moet er komen, anders rechts een mooi plein en links een rommel.
- Verbinding is: samen een plan maken!
- Los ook het probleem van de kleine spoorbomen op En niet zoals dat nu bedacht wordt.
- Er moet een haalbaarheidsstudie gedaan worden naar alternatieven.
- College: denk aan het belang van participatie.
- Werk aan een integraal plan met veel uitstraling.
- Ga samen om de tafel zitten: Ontwikkelaars, Huisman, gemeente, en bewoners van Oost en West.
- College: neem eens even wat afstand en blijf niet hangen in het eigen gelijk, maar ga de dialoog aan.

Bij twijfel nog eens nadenken. De voorzitter spreekt de hoop uit dat de aanwezige vertegenwoordigers van de politieke partijen deze avond van de sprekers en de andere aanwezigen voldoende argumenten hebben gehoord om nog eens na te denken of met de huidige plannen wel het beste voor Hilversum bereikt wordt. Het stationsgebied aanpakken kunnen we maar een keer goed doen.

Daarvoor ligt er nu een Gouden Kans. En er zijn goede en kansrijke alternatieven voor het plan van het college.

De aanwezigen, ruim 230 man en vrouw sterk hebben duidelijk gemaakt dat er meer Oost - West en minder Noord - Zuid gedacht zou moeten worden.

Hopelijk gaat dat de komende weken een vervolg krijgen.

- Donderdag 28 februari presteert de gemeente het plan De Zeven Straatjes.
- 13 maart 2019 bespreking in de raadscommissie ruimtelijke ordening en wonen.
- 27 maart vergadering Gemeenteraad.

Reacties: info@hilversumsearchitectuurprijs.nl

HAP, februari 2019