

HOV IN 'T GOOI

DEELTRAJECT 5,6&7 HILVERSUM



RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN HILVERSUM

BIJLAGE RAPPORTAGE versie 1.0 - 22 JULI 2013

posad

INHOUD

1. INLEIDING: RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN HILVERSUM	4
2. AFSCHEIDING HOV-BAAN	6
3. MATERIAALKEUZE	7
4. RUIMTELIJKE INPASSING HOV-BAAN IN VOGELVLUCHT	8
5. UITWERKING WILHELMINASTRAAT	10
6. UITWERKING WANDELPAD	12
7. UITWERKING OOSTERENGWEG	16
8. UITWERKING VERLEGDE WEG OVER ANNA'S HOEVE	20
9. UITWERKING FIETSTUNNEL ANTHONY FOKKERWEG - VAN LINSCHOTENLAAN	22
10. UITWERKINGEN FLY-OVER	24



1. RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN HILVERSUM

De inpassing van het tracé van de HOV-baan Huizen Hilversum zorgt in het stedelijk gebied van Hilversum voor een aantal ruimtelijke veranderingen. De busbaan volgt binnen Hilversum het spoor en loopt door verschillende wijken in de stad; centrum/stationsbuurt, Sint Vitus, Kleine Driftbuurt, Liebergen en Anna's Hoeve. De HOV-baan geeft aanleiding tot infrastructurele ingrepen en verbeteringen in de verkeersstructuur van de stad: de toevoeging van nieuwe tunnels onder het spoor bij de Oosterengweg en de Van Linschotenlaan en het mogelijk verplaatsen van de Weg over Anna's Hoeve. Op al deze locaties vraagt de ruimtelijke inpassing van de HOV-baan en de samenhangende infrastructurele ingrepen om een specifieke uitwerking.

De aanpassingen in de openbare ruimte gaan verder dan de busbaan of infrastructurele ingrepen; specifieke aandacht is besteed aan de plek die voetgangers en fietsers krijgen in het openbaar domein.

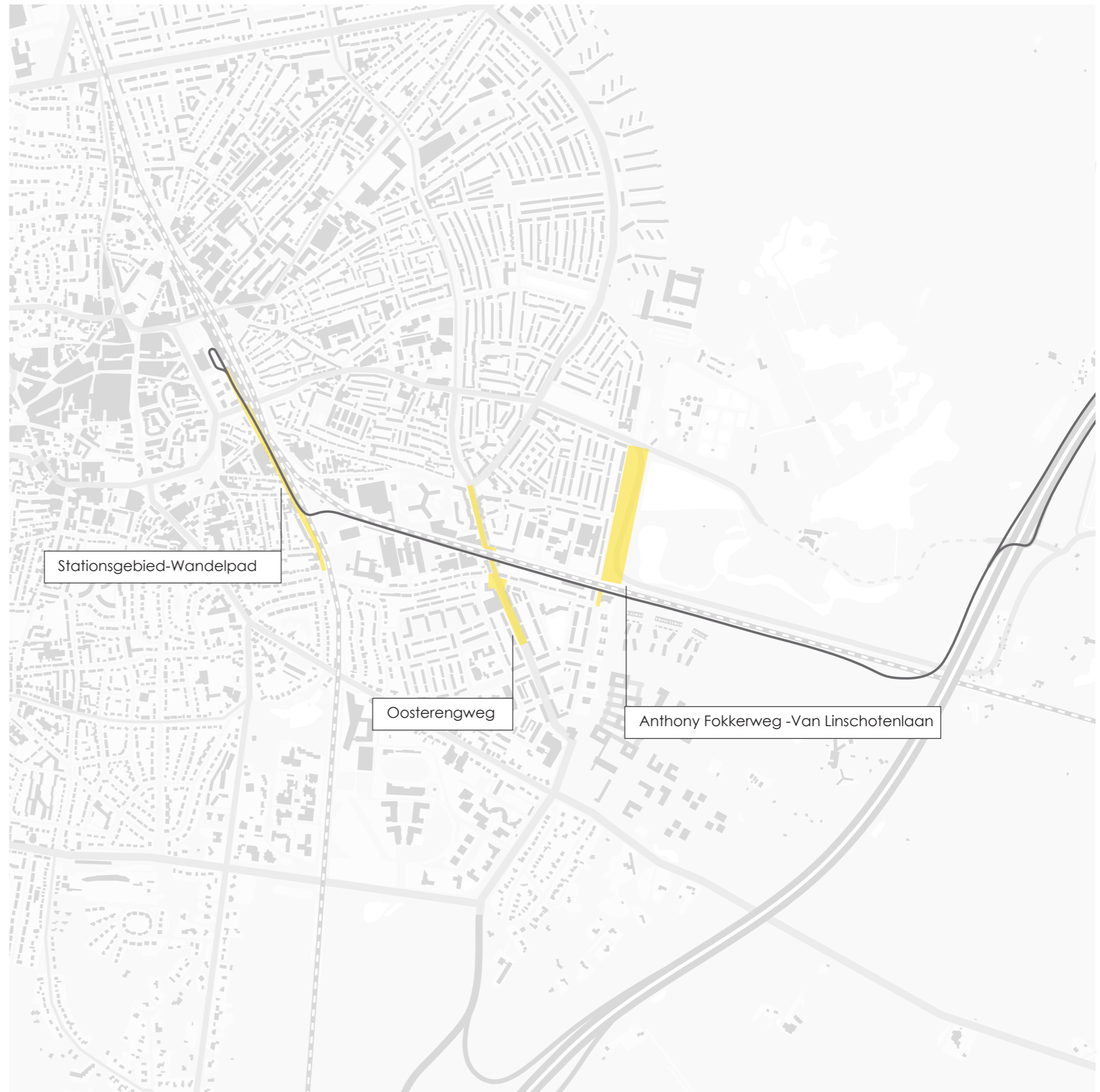
Voor deze – kwetsbaardere – verkeersgroepen is de positie in de openbare ruimte en de vormgeving van het openbaar domein zeer relevant. Goede straatverlichting, brede voetpaden en veilige fietspaden zijn van groot belang en onderdeel van de opgave voor de inpassing van de HOV baan.

Met name het tracé van het stationsgebied en het Wandelpad, de Oosterengweg en omgeving en de Anthony Fokkerweg, de Van Linschotenlaan en Anna's Hoeve zijn delen waar veel aandacht is vereist in de aanpassingen van de openbare ruimte.

Bij de zone stationsgebied-Wandelpad is met name veel aandacht besteed aan de inpassing van de routing van wandelaar en fietser. Hierbij zijn ook het zicht vanuit de woningen langs het Wandelpad en de beleving van het nieuwe groen belangrijke uitgangspunten geweest. De continuïteit van een doorgaande wandelroute langs nieuw geplaatst groen maakt de zone langs de HOVbaan een waardevolle toevoeging voor de buurt.

Ter plaatse van de nieuwe tunnel Oosterengweg is sprake van een geheel nieuwe ruimtelijke context. Hier dienen veel stromen van bestemmingsverkeer samen te komen in een gebied waar relatief weinig openbare ruimte is. De keuze is hier gemaakt om het publieke domein als een zone voor langzaam verkeer vorm te geven waar gemotoriseerd verkeer te gast is. Dit krijgt een uitwerking in de vorm van pleinen waar de bestaande bebouwing aan is gesitueerd. Strategisch gepositioneerd groen en samenhang in materiaalkeuze maakt de gebieden rondom de tunnelmonden tot een geheel.

De nieuwe fietstunnel in de Van Linschoterlaan en Anthony Fokkerweg vormt een nieuwe verbinding tussen beide zijden van het spoor. De wijze waarop fietser en voetganger de HOV halte zullen benaderen is hier uitgewerkt in relatie tot het functioneren van de bereikbaarheid en de parkeervoorzieningen van de aanwezige kantoor- en zorggebouwen.



2. SCHEIDING ALS HERKENBAAR ELEMENT

De zichtbaarheid van de HOV-baan vanuit het publieke domein zal met name de afscheiding – het hekwerk - zijn die voorzien moet worden langs de baan. De noodzaak voor een afscheiding is aangegrepen om een hekwerk voor te stellen dat de baan herkenbaar maakt op de verschillende plekken waar deze baan zichtbaar is.

Door het hek een ritme te geven, verticale stijlen van hetzelfde materiaal en een gelijke onderlinge afstand, ontstaat een herkenbaar profiel zonder dat het overduidelijk een busbaan met hek is. Het hek kent verschillende verschijningsvormen, afgestemd op de kenmerken van de straat, de wijk of het gebied en de belangen van gebruikers en omwonenden van de publieke ruimte.

Het tracé start - vanuit de stad gezien - bij het stationsgebied waar de HOV-baan vanaf het busstation tussen de bestaande bebouwing van Entrada en Teleac is geplaatst. Op deze plek zal een lage barriere worden voorzien om op een subtiele manier de busbaan in het openbare domein aan te geven en de veiligheid te waarborgen. Deze lage barriere gaat langs het wandelpad over in een barriere waar de herkenbare structuur van verticale stijlen als draagstructuur van een hekwerk is geplaatst. Het hek zelf kent een groene en bloemrijke begroeiing waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad onttrokken wordt. Op nader te bepalen punten kunnen wel doorzichten gemaakt worden - kleine variaties binnen het patroon.

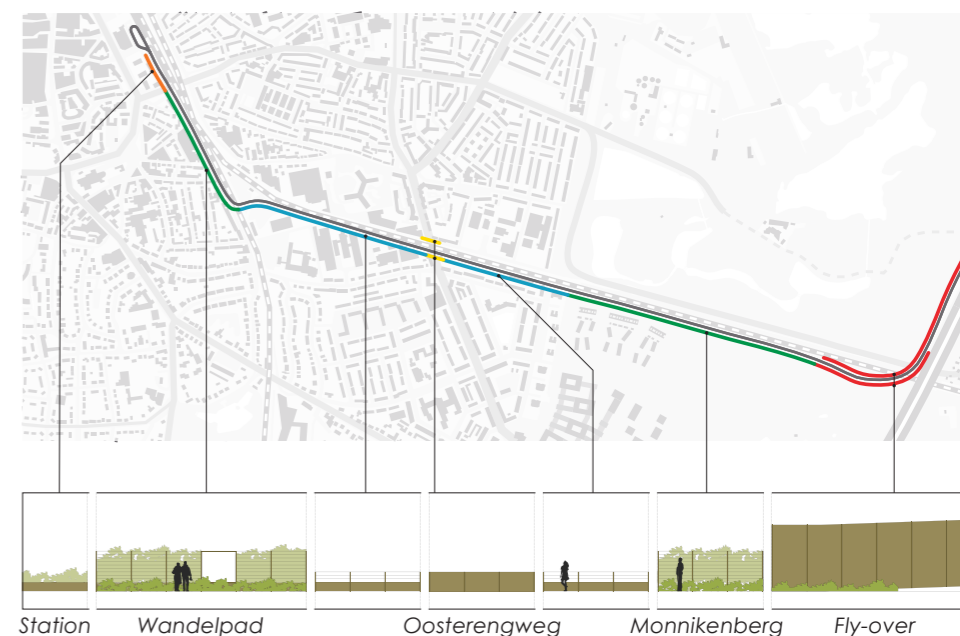
Voor het deel waar de HOV baan tussen het spoor en de bedrijventerreinen is voorzien zal een vereenvoudigde en lagere afscheiding tussen de busbaan en de omgeving worden geplaatst.

Bij de Oosterengweg zal de baan weer duidelijk zichtbaar zijn. De bestaande overgang wordt vervangen door de tunnel voor auto, fiets en voetganger. Om de continuïteit van de ruimtelijke verbinding van de Oosterengweg aan beide zijden van de spoorbaan te behouden stellen wij een lage gesloten borstwering langs de HOV baan voor. Hierdoor vormt de HOV-baan geen visuele barriere en blijft de bebouwing aan de overkant van het spoor zichtbaar. De veiligheid naar de sporen wordt gewaarborgd door een hogere afscheiding langs het spoor.

Tussen de Oosterengweg en de Van Linschotenlaan zal de afscheiding de zelfde vereenvoudigde en lagere afscheiding kennen als in het deel tussen Wandelpad en Oosterengweg.

Voorbij de Van Linschotenlaan en de bijbehorende halte zal de baan in een meer landschappelijke setting komen te liggen. De afscheiding die hier is voorzien komt overeen met de uitwerking voor het Wandelpad. Hier heeft het naast de beleving voor de recreant en de toekomstige gebruikers van het te ontwikkelen gebied Monnikenberg ook een functie als barriere vanuit ecologisch perspectief.

De busbaan zal uit het zicht worden gehouden voor de migrerende dieren binnen het Goois Natuur Reservaat. Om die reden zal de busbaan ook een hoge afscheiding behoeven ter plaatse van de fly-over en het tracé langs de A27. De barriere zal hier uit gesloten panelen bestaan om licht, geluid en beweging op de busbaan af te schermen van het natuurgebied.



3. MATERIAALKEUZE

Het ritme van het hekwerk maakt de busbaan als geheel herkenbaar binnen Hilversum, zonder dat het dominant is of gezien zal worden als een groot object. De materiaalkeuze voor dit hekwerk is gekozen in samenhang met de materialen voor de openbare ruimten langs het tracé waar extra aandacht nodig is in het ontwerp voor de vernieuwde openbare ruimte.

Er is een palet samengesteld van materialen met een natuurlijke, zachte uitstraling. Deze materialen sluiten aan op de materialen in de bestaande bebouwing en de openbare ruimte en geven de gebieden ook een eigen identiteit. Ook het groen is afgestemd op de omgeving en zo geïntegreerd dat het een maximale beleving geeft van de natuurlijke kleuren. De verlichtingsarmaturen dragen door hun maat, vormgeving en verlichtingswijze bij aan de uitstraling van de gebieden als plekken waar fietser en voetganger hoofdgebruikers zijn en de auto te gast is. Het meubilair en de bijzondere elementen als de randen van de tunnelmonden zijn allemaal afgestemd op dit gebruik en de beleving van de openbare ruimte.

BESTRATING



GROEN



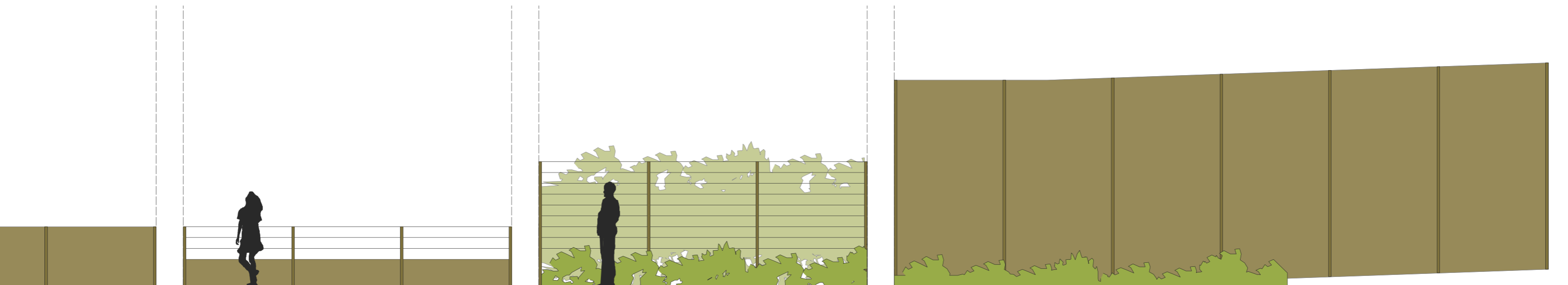
HEKWERK



INRICHTING



BALUSTRADE



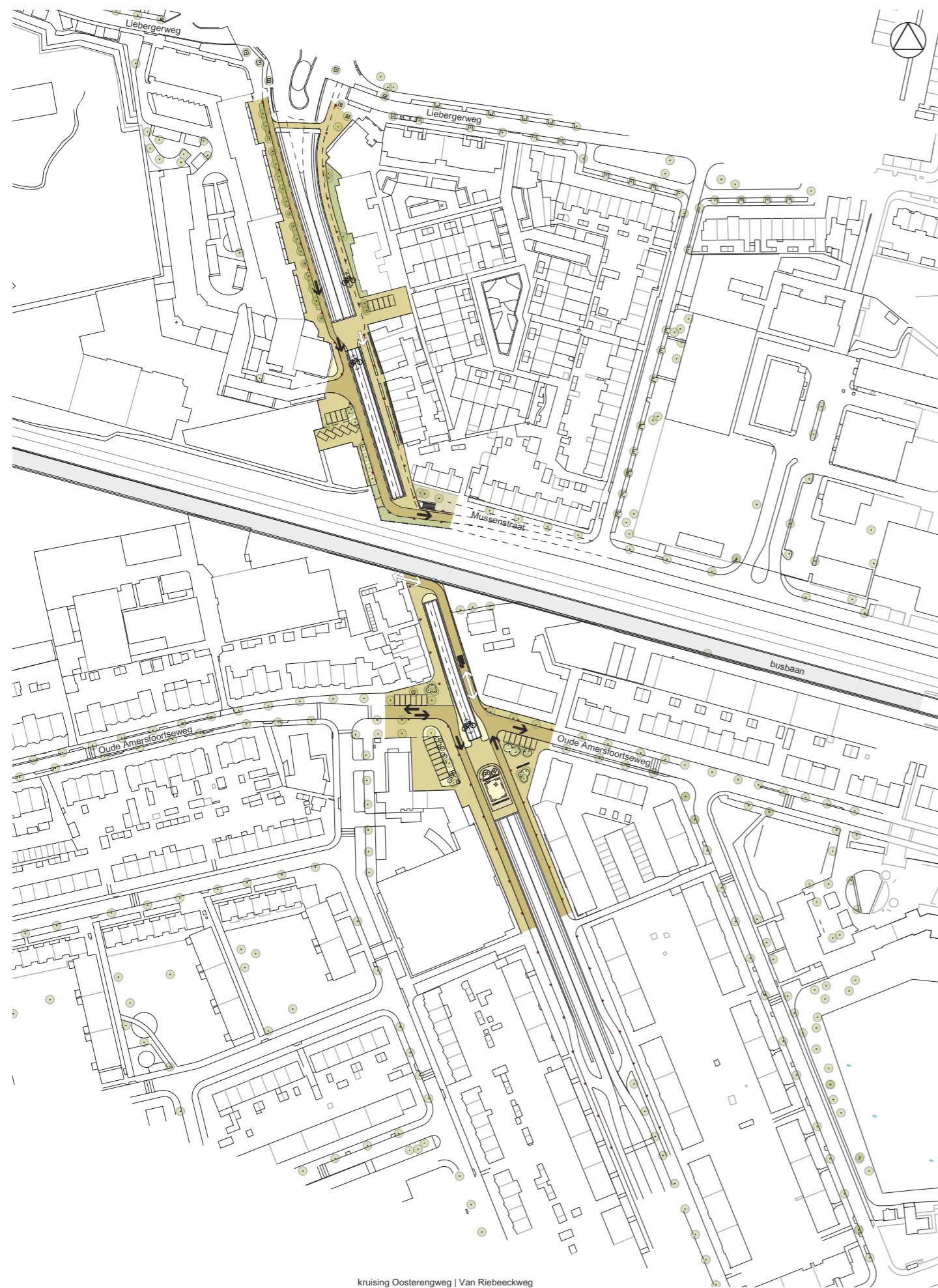
4. RUIMTELIJKE INPASSING HOV-BAAN IN VOGELVLUCHT



1. Stationsgebied - Wandelpad



2. Oosterengweg



krusing Oosterengweg | Van Riebeeckweg

3. Anthony Fokkerweg - Van Linschotenlaan



5. UITWERKING WILHELMINASTRAAT



Huidige situatie Wilhelminastraat

De Wilhelminastraat vormt de start van de HOVbaan en tevens het begin van een wandel- en fietsverbinding langs het Wandelpad. Deze verbinding is vormgegeven als een samenhangend geheel dat de ruimtelijke inpassing vormt van de busbaan in de stedelijke context van dit deel van Hilversum. De route is als een looper van de oude Amersfoortse weg tot het station en vormt een langgerekte openbare ruimte met veel kwaliteit voor zowel de passant als de omwonenden.

Ter plaatste van de Wilhelminastraat is de HOVbaan nog niet geheel afgesloten en vormt het veel meer een onderdeel van het publieke domein. De baan loopt tussen bestaande bebouwing van het stationsgebied waar ook de stromen voor langzaam verkeer ingepast dienen te worden.

Het vlak tussen het kantoorgebouw van Teleac en de woongebouwen van Entrada loopt in de huidige situatie af in de richting van Entrada. Door dit vlak recht te leggen zal de veiligheid en het comfort van de busbaan aanzienlijk verbeteren. Door deze wijziging in het profiel sluit de Wilhelminastraat in hoogte aan op het dek tussen de gebouwen van Entrada. Dit maakt de ruimte visueel en functioneel ruimer. Het is nu mogelijk om aan beide zijden van de busbaan een verbinding voor voetgangers te realiseren en tevens een fietspad in twee richtingen aan de zijde van Entrada.

Om de veiligheid ter plaatste van de busbaan te garanderen is een bufferzone langs de baan vereist. Door deze zone te verruimen naar 2 meter aan beide zijden en hier een lage vaste beplanting te plaatsen krijgt de ruimte een groenere uitstraling. Verlichtingsarmaturen staan in een regelmatig ritme langs de voetpaden en het fietspad. Dit ritme van verlichtingsarmaturen is doorgezet langs het wandelpad. Door de kleur van de materialen voor voetpad, fietspad en busbaan op elkaar aan te laten sluiten krijgt het gebied een samenhang in het herkenbare natuurlijke zandkleurige kleurenpalet. Ook deze materialen en kleuren worden in de strook bij het Wandelpad langs de HOVbaan doorgezet.

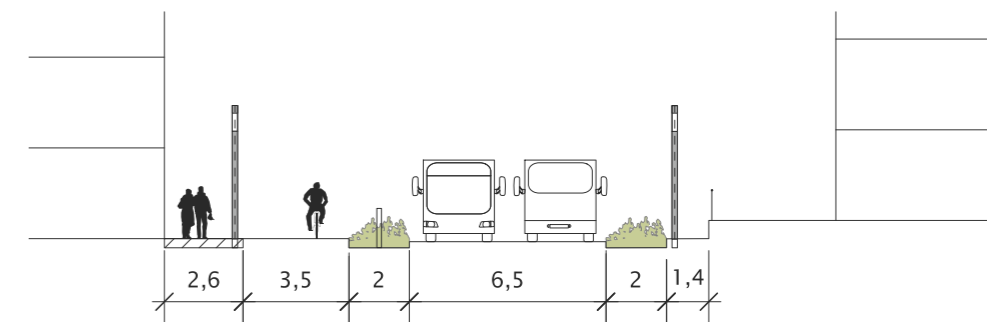


Mogelijke inrichting Wilhelminastraat - Schaal 1:500



Impressie mogelijke inrichting Wilhelminastraat

- halfverharding
- fietspad
- busbaan
- lichtmast
- beplantingen



Doorsnede Wilhelminastraat

6. UITWERKING WANDELPAD



Huidige situatie Wandelpad

Ter plaatse van het Wandelpad wordt de HOVbaan in een zone ingepast waar op het moment afgesloten parkeerterreinen zijn. Deze terreinen worden van het Wandelpad gescheiden door hoge, met klimop dichtgegroeide omheiningen. Door de inpassing van de HOVbaan is er een strook beschikbaar tussen de busbaan en de weg van het Wandelpad die benut kan worden als openbare ruimte. De strook is aan de stationszijde breed en op andere delen aanzienlijk smaller.

De beperkt beschikbare ruimte is in het ontwerp ingericht aan de hand van drie belangrijke uitgangspunten. Allereerst dient de zone een afscheiding te vormen tussen Wandelpad en busbaan die het zicht vanuit de woningen op de bussen zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast dient de zone een groene uitstraling te bieden met extra kleur door bloemrijke beplanting. Het derde uitgangspunt was dat de zone een doorgaande route moet faciliteren en een geheel over de lengte van het Wandelpad moet vormen.

De afscheiding met de busbaan wordt gevormd door een hekwerk van 2,5 meter hoog, bestaande uit lamellen van cortenstaal als dragende constructie met daartussen een gaaswerk begroeid met een mengsel van groene klimplanten. Dit vormt het jaar rond een dichte groene afscheiding met kleuraccenten van bloeiende soorten tussen het herkenbare ritme van de stalen staanders. Tegen deze groene vlakken staat lagere bloemrijke beplanting. Dit geeft extra diepte en kleur aan het groen.

Op het bredere deel van het wandelpad aan de zijde van het station is er een bredere zone van lage beplanting waar ook bomen in zijn geplant. Hier was de wens vanuit de gemeente om een aantal parkeervakken terug te brengen. De zestien plekken zijn in de groenstrook geïntegreerd. Langs het wandelpad is een echt wandelpad van halfverharding toegevoegd dat de verbinding voor de voetganger vormt naar het station. Verlichtingsarmaturen vormen een ritme dat de voetganger en fietser begeleidt.

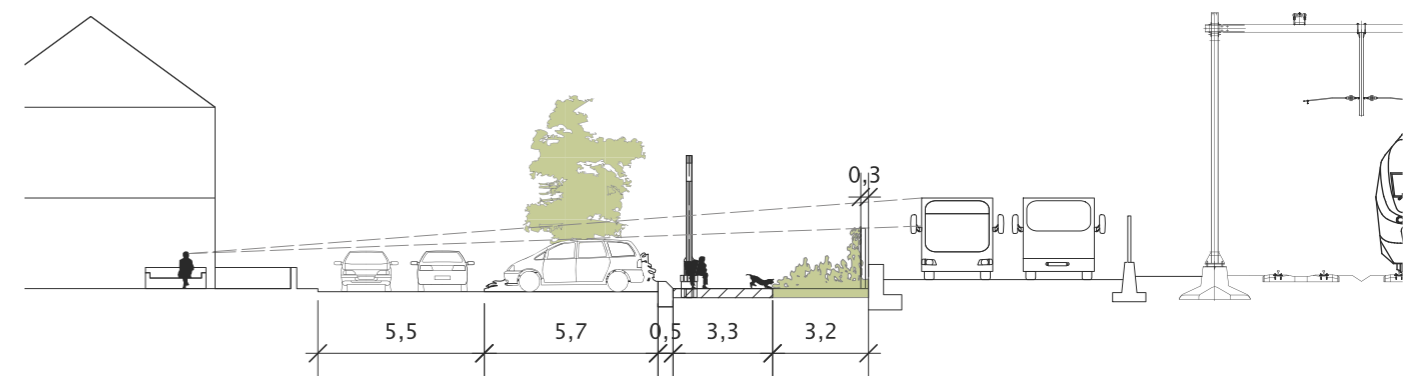


Mogelijke inrichting Wandelpad - Schaal 1:500



Impressie mogelijke inrichting Wandelpad

- halfverharding
- meubilair
- vrijliggende busbaan
- lichtmast
- beplantingen



Doorsnede Wandelpad

6. UITWERKING WANDELPAD



Huidige situatie Wilhelminastraat

Op het smalle gedeelte vormt de strook van halfverharding tussen de bestaande weg en de groene afscheiding van de busbaan een ruimtelijke verbreding van het profiel. In het bredere deel ligt het tussen lage beplanting in en zijn er bankjes aan het pad geplaatst. De zone vormt niet alleen een groene afscheiding van de busbaan en een verbinding naar het station, maar is ook een waardevolle wandelroute voor de buurt met een verblijfsplek in het bredere deel.

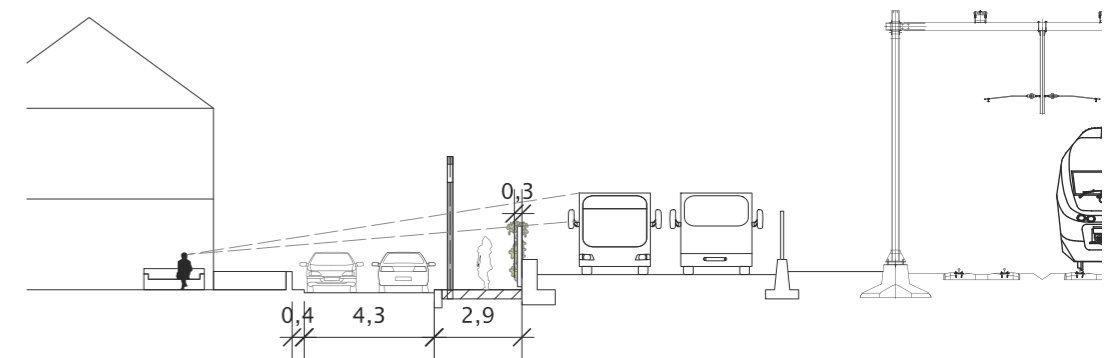


Mogelijke inrichting Wandelpad - Schaal 1:500



Impressie mogelijke inrichting Wandelpad

- halfverharding
- boomspiegel
- vrijliggende busbaan
- lichtmast
- beplantingen



Doorsnede Wandelpad

7. UITWERKING OOSTERENGWEG

Tunnel

De stapelvariant van de tunnel Oosterengweg betreft een fietstunnel bovenop een autotunnel. Dit heeft tot gevolg dat de totale breedte van de tunnel minimaal kan blijven en de overgebleven ruimte op de Oosterengweg ruimtelijk ingericht kan worden. Aangezien de fiets- en voetgangerstunnel en de autotunnel in elkaars verlengde liggen is de lengte van het in te richten en aan te passen gebied groot. Vanwege o.a. de verschillende verkeersstromen en de constructie van de tunnel vraagt de inrichting van dit gebied bijzondere aandacht.

Algemeen uitgangspunt ruimtelijke inrichting rondom de tunnel

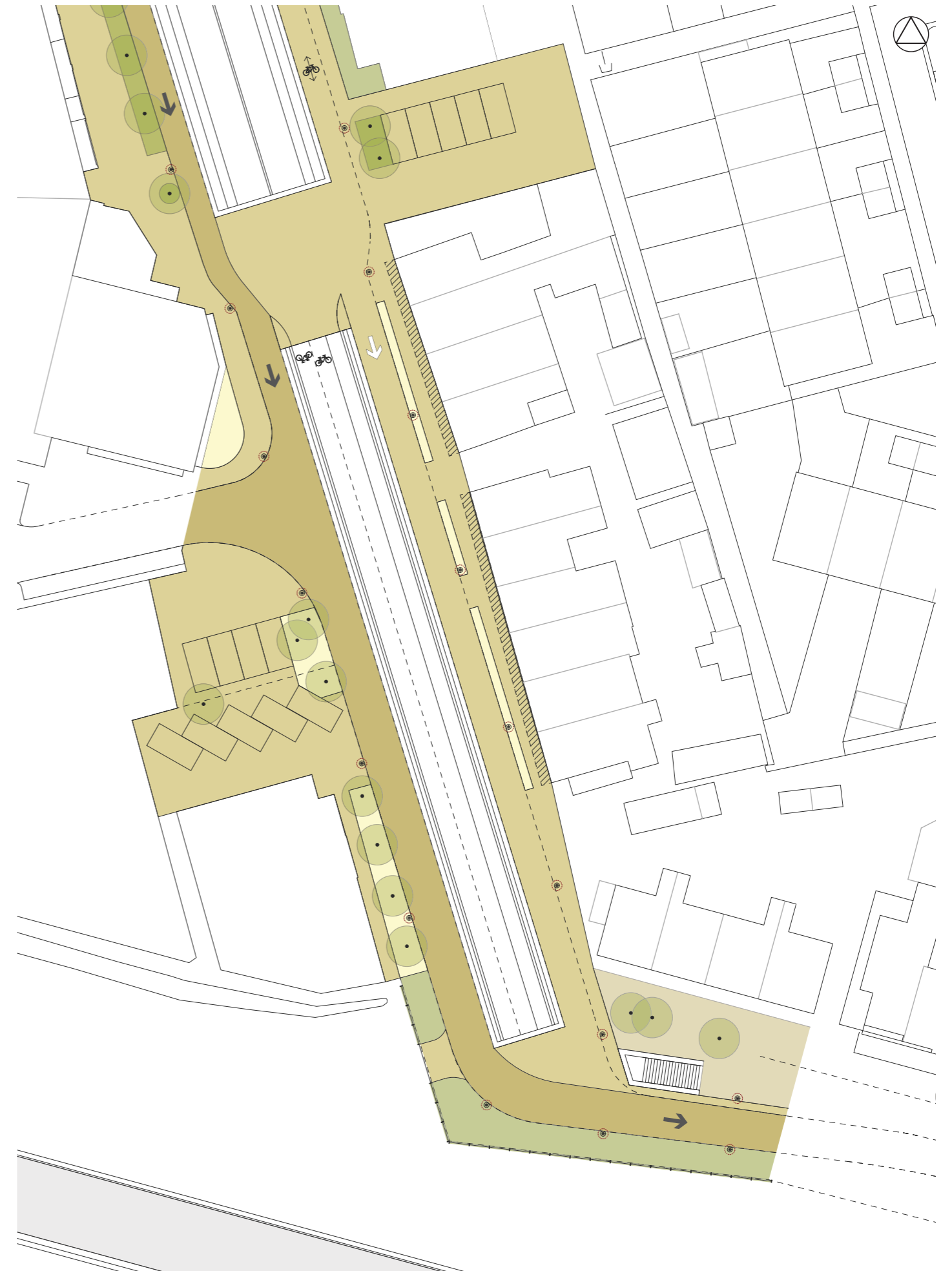
Alle ruimte zoals ingetekend op de kaarten rondom de tunnel wordt beschouwd als één plein. Dit betekent dat alle woningen die eerst aan een drukke autoweg lagen nu aan een plein komen te liggen. De ruimte is ingericht als gebied voor voetganger en fietser. De auto is hier te gast.

De openbare ruimte rondom de tunnel kan in twee delen worden opgedeeld, ten noorden van het spoor en ten zuiden van het spoor.

Inrichting ten noorden van het spoor

In het Noordelijk deel van de tunnel is naast de tunnel autoverkeer (bestemmingsverkeer voor de aanliggende bedrijven en woningen) mogelijk vanaf de knoop Oost. Dit éénrichtingsverkeer kan ter plaatse van de fietstunnel splitsen om zo ook de woningen en parkeerplaatsen aan de Oosterengweg te kunnen bereiken. Deze straat is aan de westzijde van de tunnel de doorgaande route. Aan de oostzijde van de autotunnel is enkel een fietsroute ingepast. Naast de fietstunnel kan de openbare ruimte voor het bestaande rijtje woonhuizen gezien worden als een overrijdbare stoep. Auto's zullen hier zeer incidenteel passeren. Het aantal kruisingen van auto's met de doorgaande fietsroute vanuit de tunnel zal dan ook zeer beperkt zijn.

Door het verdwijnen van de drukke Oosterengweg zal de ruimte een aanzienlijke rustiger plek worden. De netto ruimte van het maaiveld blijft echter wel beperkt. Door het hele gebied van gevel tot gevel op dezelfde wijze met zandkleurige klinkerbestrating uit te voeren ontstaat er samenhang die de ruimte tot een geheel maakt. Hiervoor stellen wij voor om de parkeervlakken en stroken langs de bebouwing welke privaat eigendom zijn in dezelfde bestrating uit te voeren. Stroken met halfverharding en strategisch gepositioneerde bomen dragen bij aan het karakter van de pleinruimte als openbaar gebied dat is ingericht naar gebruik door fietser en voetganger. Ook de verlichtingsarmaturen zijn passend bij dit gebruik. De afscheidingen op de wanden van de tunnel zijn transparante glazen vlakken, gevat in stalen frames. Deze structuur biedt de vereiste weerstand tegen aanrijdingen bij een ongeval. Door de transparantie komt er niet alleen veel licht in de tunnel, maar is ook op maaiveldniveau de ruimte meer een geheel. Daarbij zijn fietsers, voetgangers en auto's beter zichtbaar wanneer zij de tunnel uitkomen. Om de toegankelijkheid van de tunnel voor voetgangers te vergroten is er bij het begin van de Mussenstraat een trap toegevoegd. De trap ligt ingepast in een groot vlak van halfverharding dat als een met bomen begroeide pleinruimte een rustpunt vormt aan het plein.



Mogelijke inrichting Oosterengweg Noord - Schaal 1:500

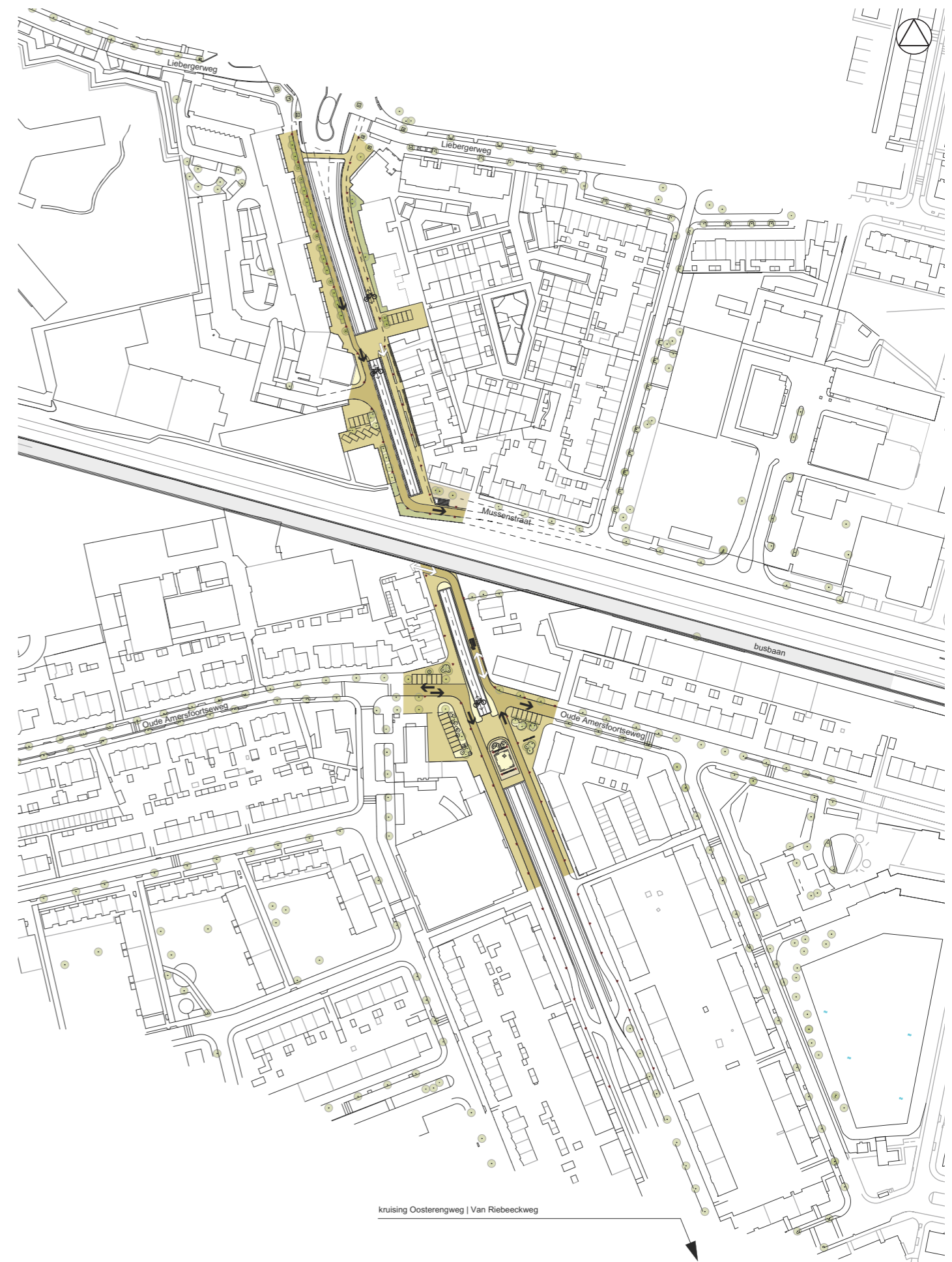
Bereikbaarheid en verkeersstromen in de eindsituatie

Door de aanleg van de tunnel wordt de bereikbaarheid van de diverse panden langs de Oosterengweg een belangrijk punt van aandacht. Dat geldt voor bedrijventerreinen en voor woningen.

Doorgaand gemotoriseerd verkeer zal tussen de Liebergerweg en de Van Riebeeckweg via de autotunnel gaan rijden. Voor het auto- en vrachtverkeer wordt het deel van de Oosterengweg aan de Noordzijde van het spoor en naast de tunnel ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de tunnel. Dit deel van de Oosterengweg is ingericht als fietsstraat, waar de auto te gast is. Vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven en overig autoverkeer zal aan de westzijde van de tunnels blijven rijden en via de Mussenstraat het gebied uitrijden. De breedte van ruimte is aan deze zijde van de tunnel zo gekozen dat er genoeg manoeuvreerruimte is voor het vrachtverkeer. Enkel de voertuigen voor de bestaande parkeerplaatsen naast Oosterengweg nr.29 en het bestemmingsverkeer voor nr. 29-47 zullen bij de ingang voor de fietstunnel kruisen naar de oostzijde van de tunnel. Voor de woningen aan de Oosterengweg met nr.29-47 is een strook voorzien met de status van overrijdbare stoep. Doorgaand fietsverkeer tussen de Mussenstraat en Liebergerweg en richting de fietstunnel zal logischerwijs aan de rechterzijde van de tunnels passeren. Voetgangers kunnen ter hoogte van de Mussenstraat ook via een trap de tunnel bereiken.

Door de inpassing van de tunnel is het doorgaande verkeer over de Oosterengweg ter plaatse van de Oude Amersfoortseweg ondergronds komen te liggen. Net als aan de noordzijde geldt dat het overgebleven autoverkeer in het gebied vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer zal zijn. Kruisen van de Oosterengweg ter plaatse van de Oude Amersfoortseweg is in de huidige situatie voor autoverkeer niet mogelijk. In de nieuwe situatie zal dit niet veranderen. Verkeer vanaf de zuidzijde kan voor de autotunnel parallel aan de tunnel het gebied inrijden over een gebied dat als fietsstraat is ingericht, waar de auto te gast is. De hoofdstroom van het bestemmingsverkeer zal rechtsaf de Oude Amersfoortseweg in draaien. Het gebied tussen de Oude Amersfoortseweg en het spoor is enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Dit betreft naast de woningen in dit deel ook het vrachtverkeer voor de bedrijven aan het spoor. Gezien de benodigde manoeuvreerruimte is hier gekozen voor een rijbaan met twee richtingen zonder passeermogelijkheid voor vrachtverkeer aan de oostzijde van de fietstunnel. Voor autoverkeer is het wel mogelijk om bij het spoor over te steken naar de Westzijde van de fietstunnel. Aan de Westzijde van de tunnels kan het verkeer vanaf de Oude Amersfoortseweg langs de tunnel rijden tot aan de Van Riebeeckweg. Hiermee blijven ook de woningen aan de Oosterengweg ten zuiden van het winkelcentrum goed bereikbaar. De doorgaande stroom fietsverkeer op de hoofdfietsroute over de Oosterengweg zal aan weerszijden van de autotunnel rijden en invoegen naar de fietstunnel. Binnen het gebied aan de Zuidzijde van het spoor hebben fietsers binnen de nieuwe inrichting van het openbare domein ruime bewegingsvrijheid.

 halfverharding	 grind	 beplantingen
 klinkers (langzaam verkeer)	 rijrichting bestemmingsverkeer	 fietspad
 klinkers	 rijrichting	 lichtmast



Overzichtskartaal inrichting Oosterengweg - Schaal 1:2500

7. UITWERKING OOSTERENGWEG



Huidige situatie Oosterengweg

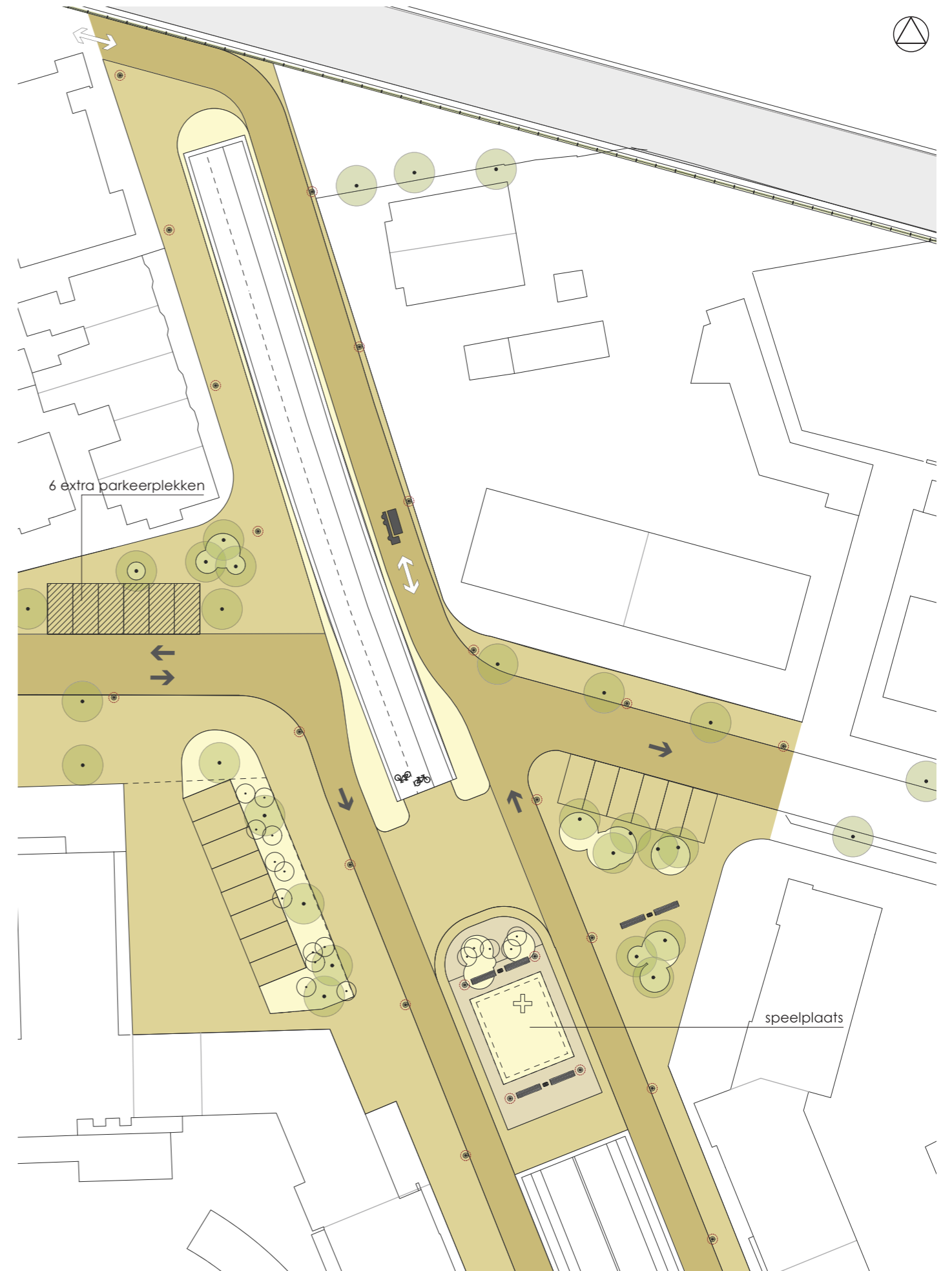
Inrichting ten zuiden van het spoor

Ten zuiden van het spoor vormde de Oosterengweg een scheiding tussen wijken en een barriere voor langzaam verkeer. Het nieuwe plein boven het zuidelijk deel van de tunnel verbindt de beide zijden van de Oosterengweg en geeft continuïteit in de openbare ruimte. Door het plein door te trekken tot het winkelcentrum komen ook de commerciële functies aan het plein te liggen. In het midden van het plein is de plaats waar de tunnel voor de fietser en wandelaar bovenkomt. Ook hier is de auto te gast en zal het verkeer hoofdzakelijk uit bestemmingsverkeer bestaan. Dit maakt het gebied tot een rustige ruimte die ook een verblijfskwaliteit kan bieden. Het parkeren is op het plein gepositioneerd in samenhang met verblijfsgebieden en de aanplant van nieuwe bomen. Ook hier dragen de verlichtingsarmaturen en de transparante ballustrade langs de tunnels bij aan de samenhang van het plein.

Bij het bedrijventerrein net ten zuiden van het spoor en de busbaan kan aan de oostzijde van de tunnel in twee richtingen worden gereden door bestemmingsverkeer. De woningen aan de westzijde van de tunnel krijgen een mooi plein voor de deur. Bij het winkelcentrum is aan weerszijden van de tunnel ruimte voor éénrichtingsverkeer. De inpassing van de stapelvariant vereist geen sloop van bestaande gebouwen, maar heeft op bepaalde plekken wel gevolgen voor de voortuinen. Zo zal er bij het woongebouw aan de Oosterengweg, tegenover het winkelcentrum een strook van de voortuinen ingericht moeten worden als openbaar voetpad. Wij stellen voor om hierbij ook de uniforme bestrating van het plein door te trekken, zodat het niet als een strook wordt ervaren, maar als onderdeel van een groter geheel.

Verbinding




De tunnel vormt in de nieuwe situatie de verbinding tussen beide zijden van het spoor. De fietstunnel brengt de voetganger en fietser van het ene naar het andere plein. De samenhang in materiaalgebruik en vormgeving van deze pleinen draagt bij aan de beleving van de verbinding en begeleidt de fietser en voetganger van en naar de oversteek. Het hekwerk naast de busbaan wordt in een lage variant uitgevoerd om zo de zichtrelatie met de andere kant van de Oosterengweg te behouden. Zo blijft de stedelijke structuur herkenbaar en kan de fietser en voetganger zich goed blijven oriënteren.



Mogelijke inrichting Oosterengweg Zuid - Schaal 1:500



Impressie mogelijke inrichting plein Zuidzijde

- | | | |
|--|--|--|
|  halfverharding |  grind |  meubilair |
|  klinkers (langzaam verkeer) |  rijrichting bestemmingsverkeer |  fietspad |
|  klinkers (gemotoriseerd verkeer) |  rijrichting |  lichtmast |

8. UITWERKING VERLEGDE WEG OVER ANNA'S HOEVE



Huidige situatie vanaf de speelweidevijver

Verlegde Weg over Anna's Hoeve

Met het verleggen van de weg over Anna's Hoeve verandert de context langs de Anthony Fokkerweg. In het Noordelijke deel zal de weg ruimte nemen in de strook tussen de bestaande bebouwing en de nog te realiseren nieuwbouw binnen het Masterplan Anna's Hoeve. Dit heeft gevolgen voor de speelvelden in deze strook. Vanaf de Anthony Fokkerweg zal de strook op alle plekken toegankelijk blijven. De strook zal ook met een vergelijkbaar programma aan sport- en spelvoorzieningen ingericht kunnen worden. Om veilig te kunnen spelen zal er wel een duidelijke scheiding tussen de weg en de zone met speelvoorzieningen moeten komen. Een brede groene barriere met bloeiende planten met daarlangs een laag hekwerk zorgt er voor dat weg en speelgebied goed gescheiden blijven. De speelvelden liggen als landschappelijke kamers achter elkaar geschakeld langs een doorlopend pad met halfverharding. De invulling van deze velden kan in een volgende fase specifieker uitgewerkt worden in nader overleg met gemeente en gebruikers.

Ten zuiden van de Liebergerweg kan de verlegde weg ingepast worden in het bestaande talud. De weg komt op maaiveldniveau net ten westen van het midden van dit talud te liggen. In deze zone staan over een grote afstand geen bomen, waardoor er zo min mogelijk bomen verdwijnen. Zo wordt het zicht op deze weg vanuit de woningen aan de Anthony Fokkerweg en vanuit de speelweide tot een minimum beperkt.

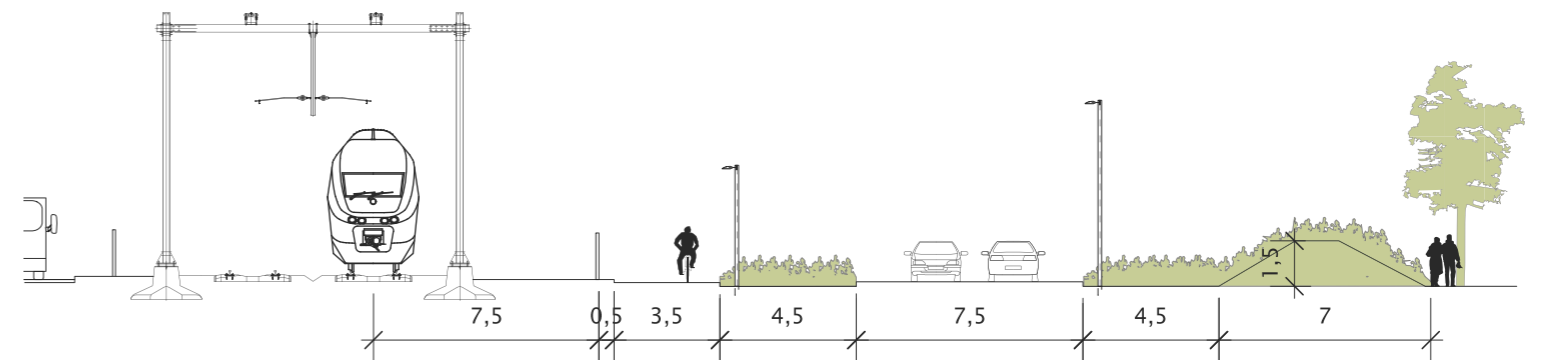
Via een flauwe bocht door het talud komt de weg aan de Noordzijde van het spoor uit en valt hier samen met het fietspad richting Baarn/Eemnes. Door de toevoeging van onderhoudszone voor het spoor, fietspad en de nieuwe weg zullen langs de hele lengte van het spoor tussen de Anthony Fokkerweg en de A27 bomen verdwijnen. Langs het spoor wordt de weg uit het zicht gehouden vanuit het park Anna's Hoeve. Tussen het park en de weg is een zone voorzien waar een combinatie van bomen en een berm met lage begroeiing zorgt dat deze weg niet - of slechts beperkt zichtbaar - is vanuit het park. Er zal in goede samenhang met het ontwerp van het recreatiegebied Anna's hoeve gezocht kunnen worden naar mogelijkheden om een zo groot mogelijk aantal bomen terug te plaatsen. Om ook in de avond deze weg niet zichtbaar te houden wordt deze weg via maatwerk verlicht om verstrooiing te voorkomen.



Overzichtskaart inrichting Anthony Fokkerweg - Schaal 1:2500



Impressie vanaf speelweidevijver 'park Anna's Hoeve'



Doorsnede nieuwe weg over Anna's Hoeve langs spoor

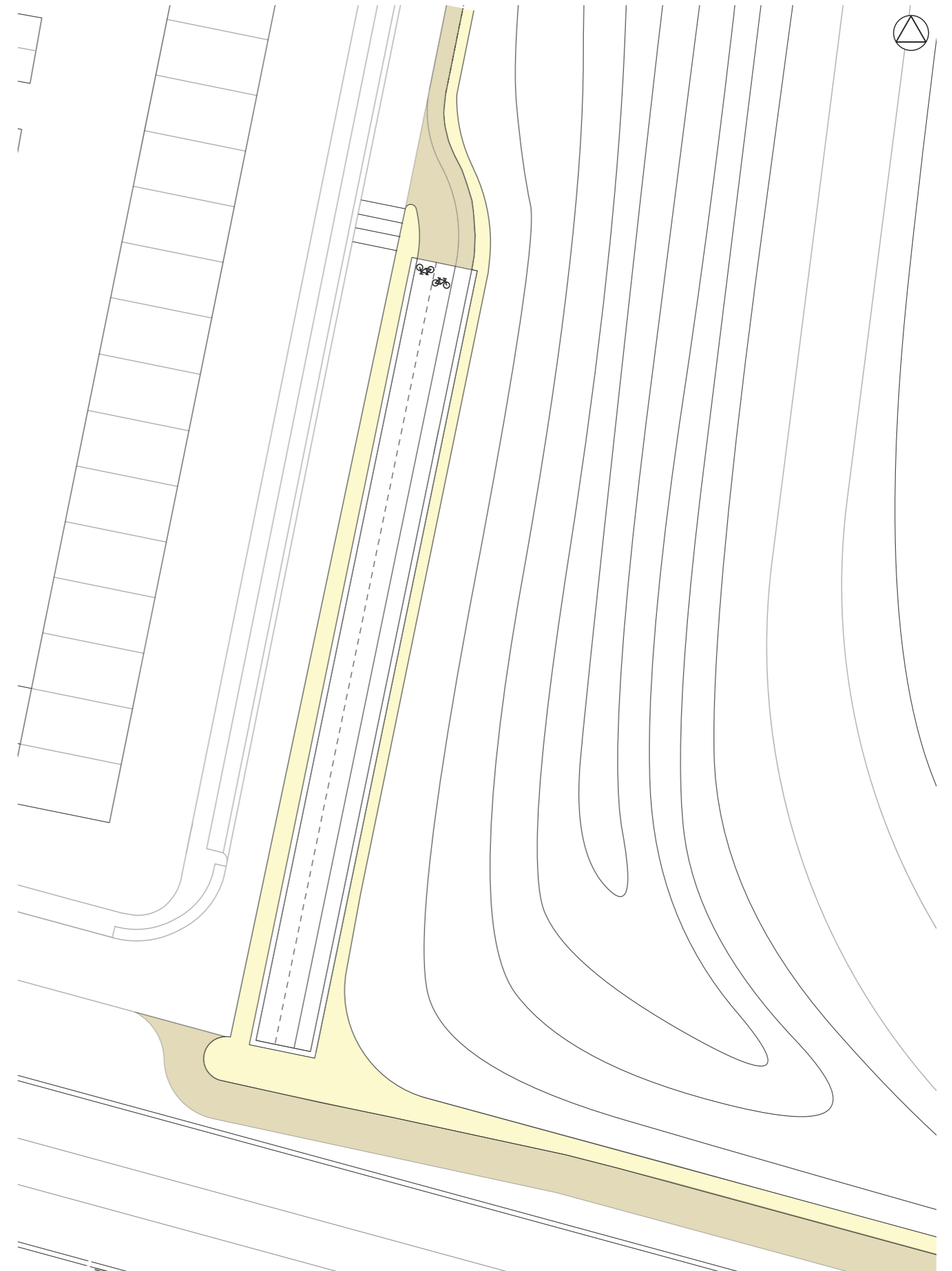
9. UITWERKING FIETSTUNNEL ANTHONY FOKKERWEG - VAN LINSCHOTENLAAN



Huidige situatie Anthony Fokkerweg

De wandel- en fietstunnel tussen de Anthony Fokkerweg en de Van Linschotenlaan komt aan de Noordzijde ten dele in het bestaande talud te liggen. Hiertoe moet het bestaande talud worden aangepast. De afwerking van de benodigde hekwerken rondom de tunnel zijn translucents, net zoals bij de Oosterengwegtunnel. Dit maakt de tunnel niet tot een obstakel dat het zicht belemmert in de openbare ruimte en draagt bij aan de veiligheid door de zichtbaarheid van fietsers die de tunnel uitkomen. Vanuit de Anthony Fokkerweg is het nu mogelijk om dan wel naar de halte, dan wel naar het ziekenhuis te lopen of fietsen. Door de inpassing van de tunnel in het bestaande profiel van de Van Linschotenlaan ter plaatse van het kantoorgebouw aan de Van Linschotenlaan komt de tunnel dicht langs dit gebouw te liggen. Ook zal de toegang tot de parkeervoorziening van dit kantoor op een andere manier worden ingericht.

De tunnel zal 's nachts worden verlicht om zo een sociaal veilige fiets- en wandelroute van en naar het ziekenhuis te realiseren.



Mogelijke inrichting Anthony Fokkerweg t.p.v. fietstunnel - Schaal 1:500



Impressie fietstunnel Anthony Fokkerweg

■ halfverharding

■ grind

10. UITWERKING FLY-OVER

Oostelijke fly-over - Inpassing in landschap

Ter plaatste van de Oostelijke fly-over over het spoor en mogelijk de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt de afscheiding naast de busbaan hoger en komen dezelfde verticale stijlen van het hekwerk als elders langs de busbaan tegen elkaar aan te staan. Het hekwerk behoudt zo zijn herkenbare functie langs de HOV baan. Omdat het een fly-over betreft en bussen hier uit het zicht moeten blijven worden hier de verticale stijlen strak tegen elkaar geplaatst, ze vormen zo een wand die geluid en licht tegenhoudt. Ter plaatse van de fly-over is geen ruimte voor begroeiing van dit hekwerk. Het hekwerk houdt de HOV bussen op de fly-over uit het zicht en beperkt geluidsoverlast zo veel mogelijk voor het park Anna's Hoeve en Monnikenberg. Ook wordt zo eventuele overlast voor migrerende diersoorten tot een minimum beperkt.

Waar de busbaan weer op maaiveld ligt ten westen van het ecoduct wordt naast de busbaan het – nog steeds hoge – hekwerk weer een open en bergoeibare structuur. Het hek is hier voorzien van begroeiing van verschillende hoogte, klimplanten gecombineerd met een heesterlaag en gebiedseigen begroeiing om zo de busbaan vanuit het plangebied Monnikenberg uit het zicht te houden.



Impressie Oostelijke fly-over

