

HOV IN 'T GOOI

HILVERSUM



RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN HILVERSUM

RAPPORTAGE versie 8.0 - september 2017

posad

INHOUD

1. INLEIDING: RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN HILVERSUM	4
2. AFSCHIEDING HOV-BAAN	6
3. MATERIAALKEUZE	7
4. UITWERKING WILHELMINASTRAAT	8
5. UITWERKING WANDELPAD	10
6. UITWERKING MAAIVELD OOSTERENGWEG (INCL. VENETAPARK)	14
7. ONDERDOORGANG OOSTERENGWEG	22
8. UITWERKING ONDERDOORGANG OOSTERENGWEG AUTO	24
9. UITWERKING ONDERDOORGANG OOSTERENGWEG FIETS EN VOETGANGER	26
10. UITWERKING NATUURBRUG	28
11. UITWERKING FLY-OVER	30
12. LEGENDA	32



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 onderdoorgangen onder het spoor bij de Oosterengweg 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.

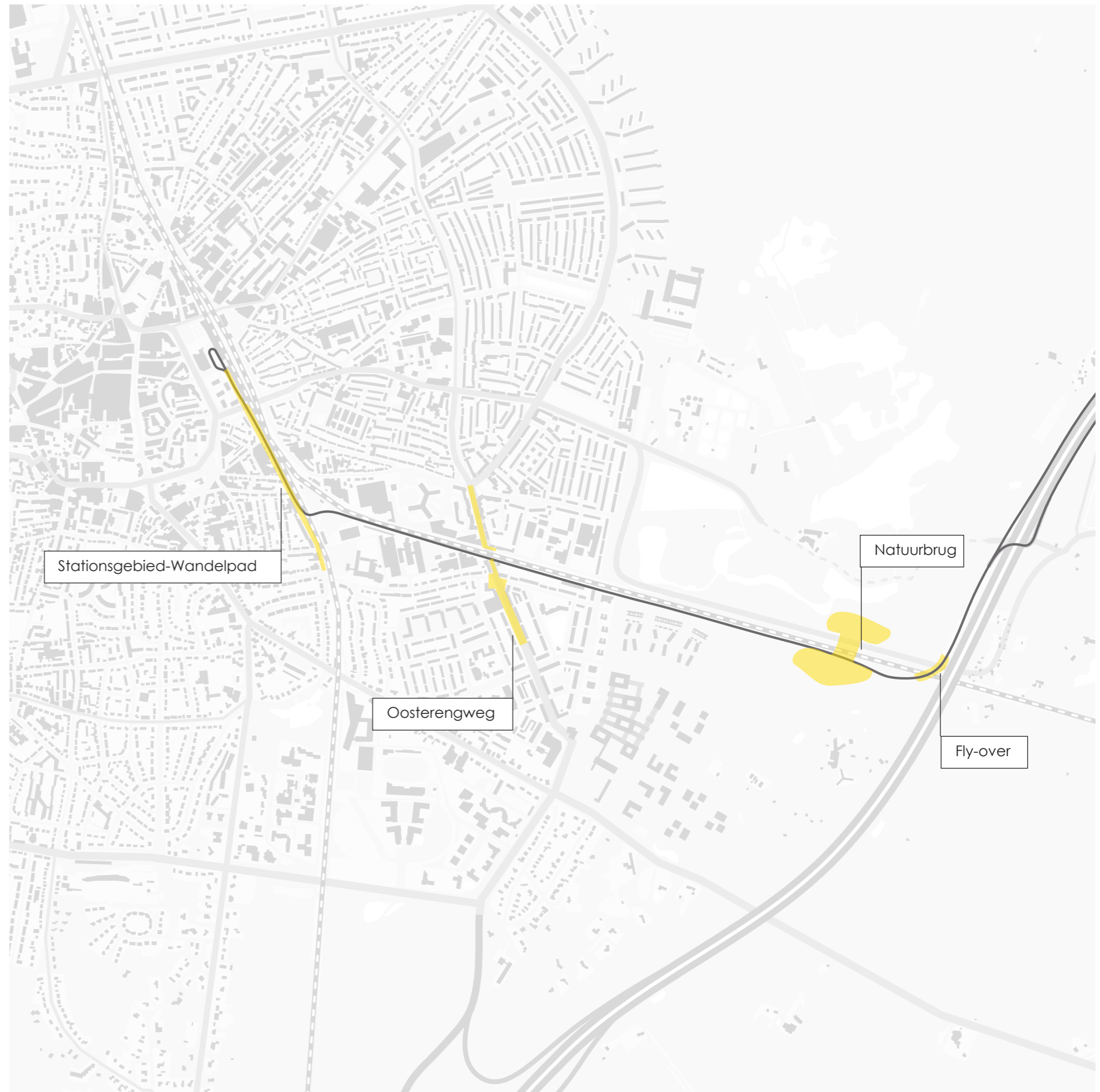
Met name het tracé van het stationsgebied en het Wandelpad, de Oosterengweg en omgeving en de Anthony Fokkerweg, de Van Linschotenlaan en Anna's Hoeve zijn delen waar veel aandacht is vereist in de aanpassingen van de openbare ruimte.

De inpassing van de HOV baan gaat ook gepaard met een drietal grote civiele werken, te weten de onderdoorgangen bij de Oosterengweg, een natuurbrug over het spoor en naastgelegen infrastructuur ter plaatse van Anna's Hoeve en een fly-over waarmee de busbaan het spoor kruist bij de A27.

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 HOV-baan een waardevolle toevoeging voor de buurt.

Ter plaatse van de nieuwe onderdoorgangen voor auto, fiets en voetganger bij de 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 onderdoorgangen tot een geheel. Voor de uitwerking van de onderdoorgangen zelf is gekozen om de menselijke maat in de vormgeving tot uitdrukking te laten komen met bijzondere aandacht voor de sociale veiligheid.

Natuurbrug en fly-over vormen de grotere ingrepen van de inpassing van de HOV-baan buiten het stedelijk gebied en gaan nadrukkelijk een relatie aan met de natuurlijke elementen in de directe omgeving.



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.

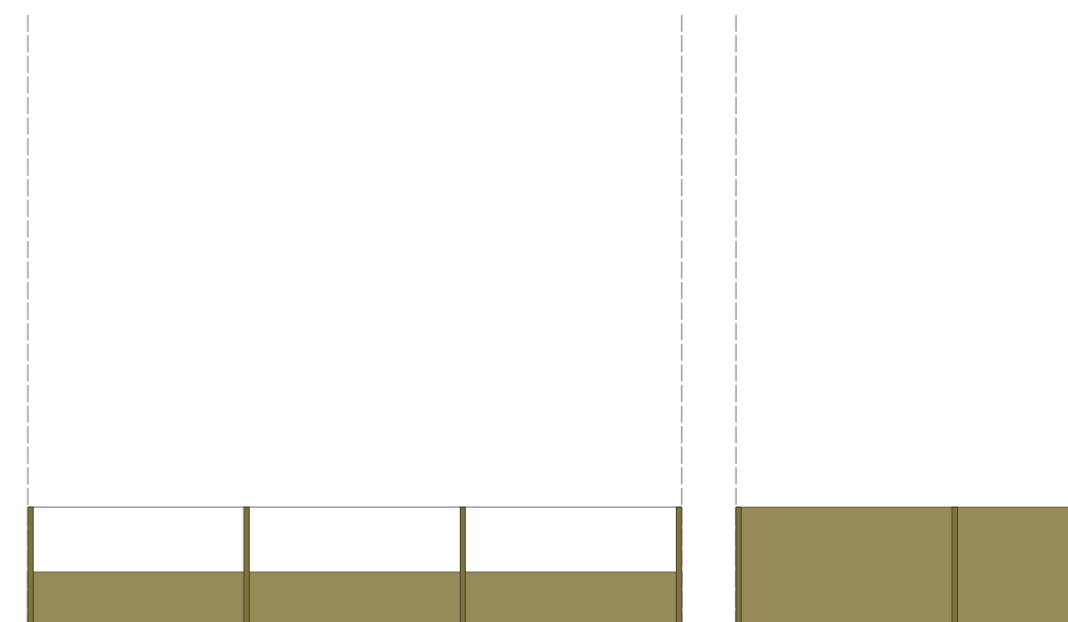
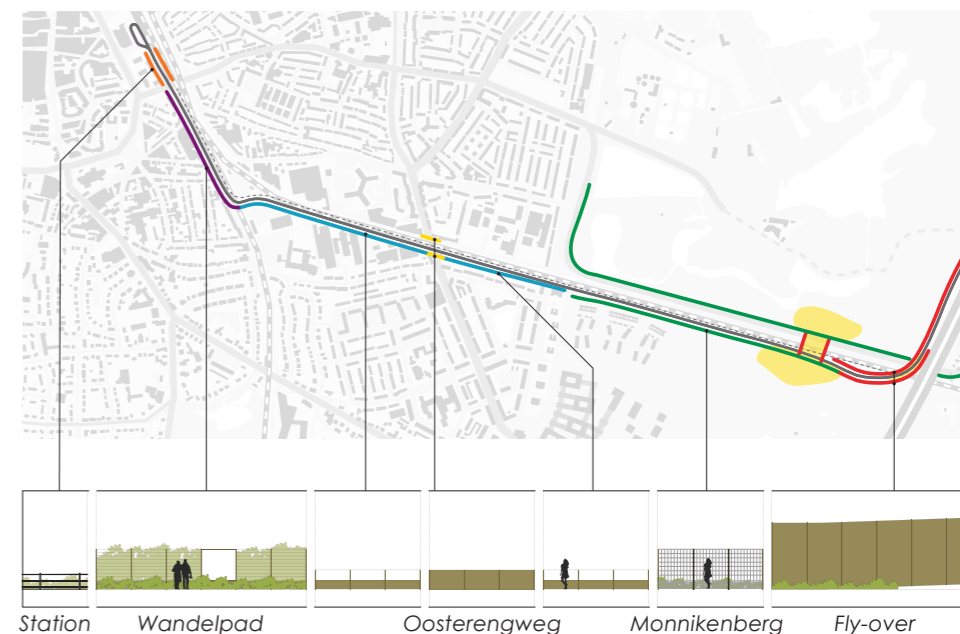
Bij de Oosterengweg zal de baan weer duidelijk zichtbaar zijn. De bestaande overgang wordt vervangen door de onderdoorgang voor auto, fiets en voetganger.

Om de continuïteit van de ruimtelijke verbinding van de Oosterengweg aan beide zijden van de spoorbaan te behouden komt er een lage gesloten borstwering langs de HOV baan. 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.

Vorbij 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

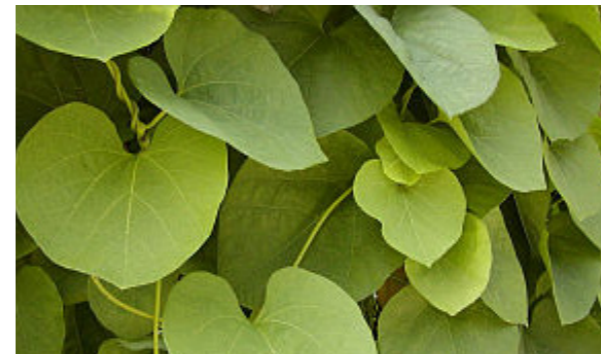
Het ritme van het hekwerk maakt de busbaan als geheel herkenbaar binnen Hilversum, zonder dat het dominant is of gezien zal worden als een groot object. De materiaalkeuze voor dit hekwerk is gekozen in samenhang met de materialen voor de openbare ruimten langs het tracé waar extra aandacht nodig is in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

BESTRATING



GROEN



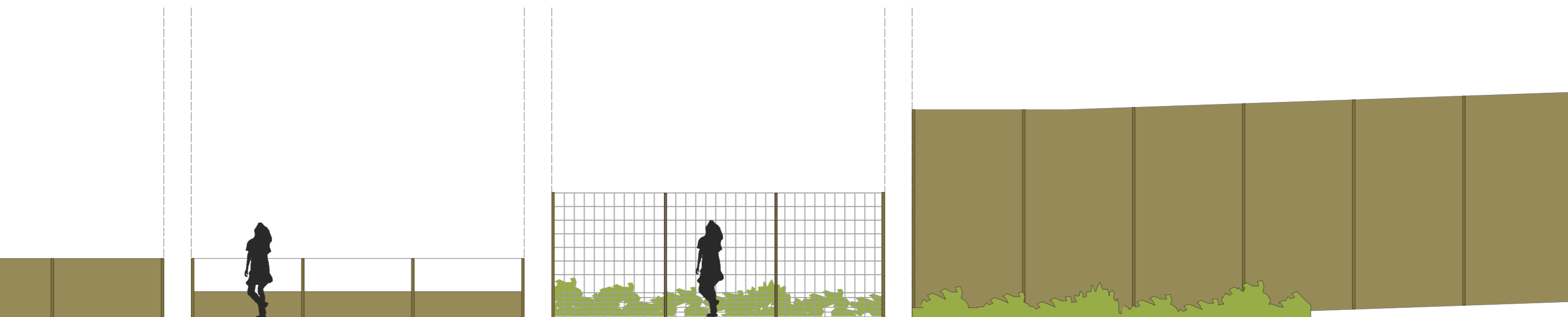
INRICHTING



HEKWERK



BALUSTRADE



4. UITWERKING WILHELMINASTRAAT



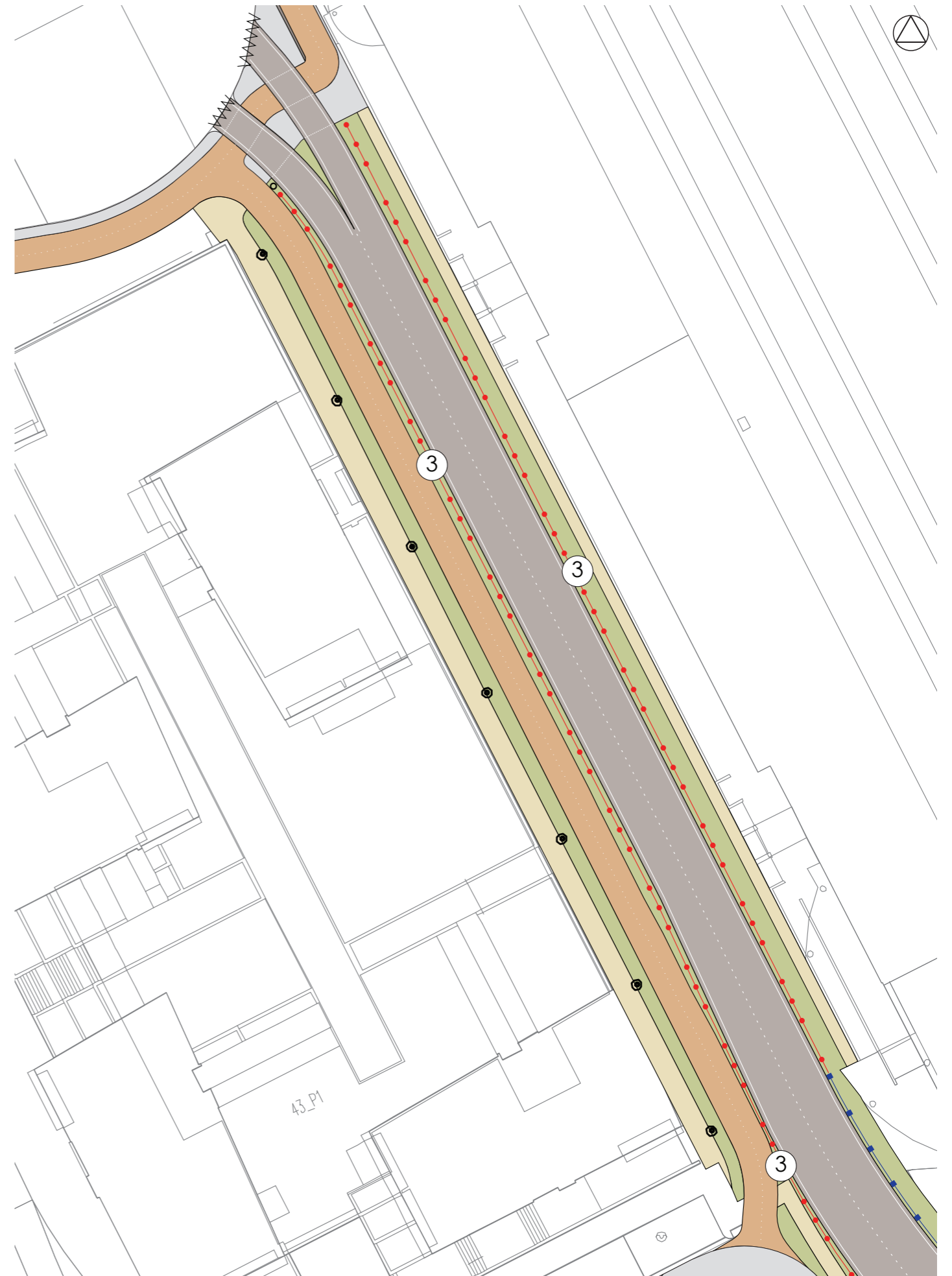
Huidige situatie Wilhelminastraat

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 loper van de oude Amersfoorste 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 is nu mogelijk om aan beide zijden van de busbaan een groene inrichting te realiseren en tevens een fietspad in twee richtingen aan de zijde van Entrada.

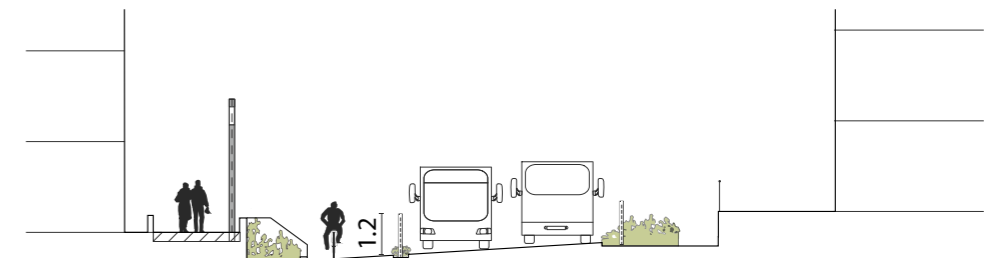
Om de veiligheid ter plaatse van de busbaan te garanderen is een bufferzone langs de baan vereist. Door in deze zone aan beide zijden een lage vaste beplanting te plaatsen krijgt de ruimte een groenere uitstraling. Verlichtingsarmaturen staan in een regelmatig ritme langs het fietspad. Dit ritme van 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 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



5. 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.

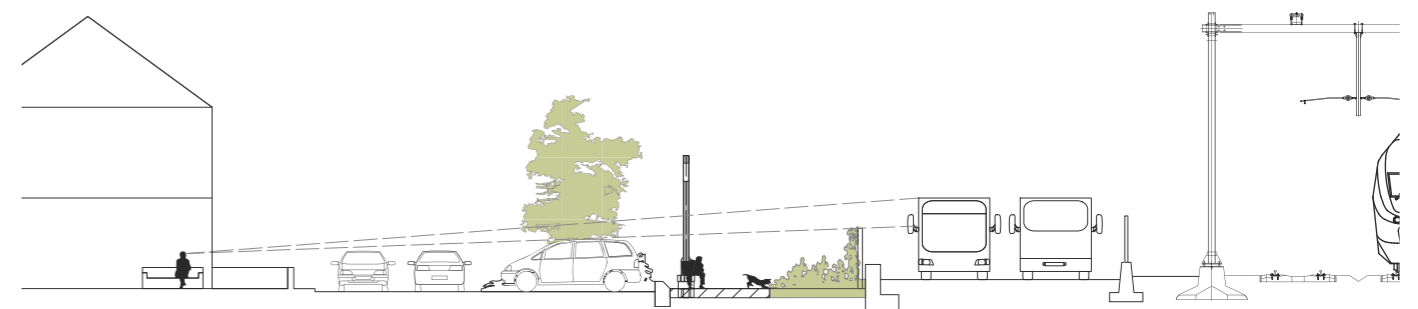
Op het bredere deel van het wandelpad aan de zijde van het station is er een bredere zone van lage beplanting waar ook bomen in zijn geplant. Hier was de wens vanuit de gemeente om een aantal parkeervakken terug te brengen. De zestien plekken zijn in de groenstrook geïntegreerd. Langs het wandelpad is een echt wandelpad in grindpave 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



5. UITWERKING WANDELPAD



Huidige situatie Wandelpad

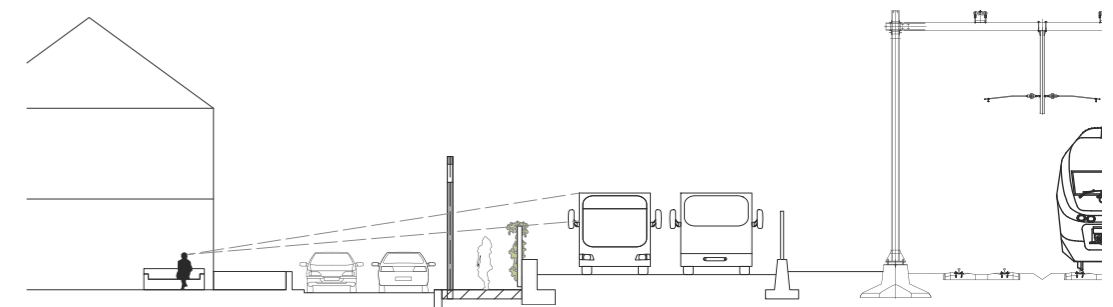
Op het smalle gedeelte vormt de strook van grindpave tussen de bestaande weg en de groene afscheiding van de busbaan een ruimtelijke verbreding van het profiel. In het bredere deel ligt het tussen lage beplanting in en zijn er bankjes aan het pad geplaatst. De zone vormt niet alleen een groene afscheiding 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



6. UITWERKING MAAIVELD OOSTERENGWEG

Onderdoorgang

De stapelvariant van de onderdoorgang Oosterengweg betreft een fietsonderdoorgang bovenop een auto-onderdoorgang. Dit heeft tot gevolg dat de totale breedte van de onderdoorgang minimaal kan blijven en de overgebleven ruimte op de Oosterengweg ruimtelijk ingericht kan worden. Aangezien de fiets- en voetgangersonderdoorgang en de auto-onderdoorgang 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 onderdoorgang vraagt de inrichting van dit gebied bijzondere aandacht.

Algemeen uitgangspunt ruimtelijke inrichting rondom de onderdoorgang

Alle ruimte zoals ingetekend op de kaarten rondom de onderdoorgang 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 onderdoorgang kan in twee delen worden opgedeeld, ten noorden van het spoor en ten zuiden van het spoor.

Inrichting ten noorden van het spoor

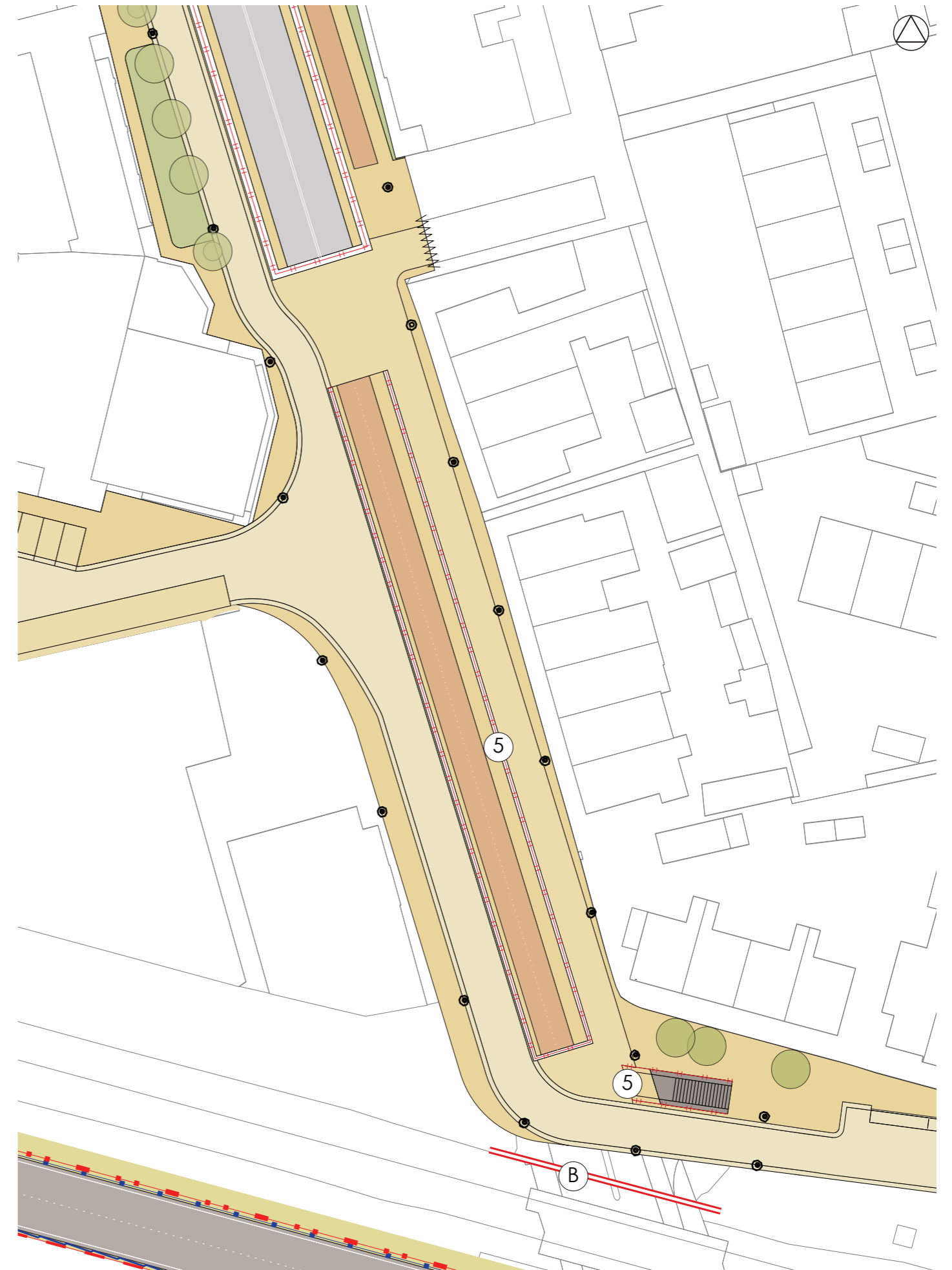
In het Noordelijk deel van de onderdoorgang is naast de onderdoorgang autoverkeer (bestemmingsverkeer voor de aanliggende bedrijven en woningen) mogelijk vanaf de knoop Oost. Dit éénrichtingsverkeer kan ter plaatse van de fietsonderdoorgang splitsen om zo ook de woningen en parkeerplaatsen aan de Oosterengweg te kunnen bereiken. Deze straat is aan de westzijde van de onderdoorgang de doorgaande route. Aan de oostzijde van de auto-onderdoorgang is enkel een fietsroute ingepast. Naast de fietsonderdoorgang 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 onderdoorgang 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 ersamenhang 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 grindpave 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 onderdoorgang 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 onderdoorgang, maar is ook op maaiveldniveau de ruimte meer een geheel. Daarbij zijn fietsers, voetgangers en auto's beter zichtbaar wanneer zij de onderdoorgang uitkomen. Om de toegankelijkheid van de onderdoorgang voor voetgangers te vergroten is er bij het begin van de Mussenstraat een trap toegevoegd. De trap ligt ingepast in een groot vlak dat als een met bomen begroeide pleinruimte een rustpunt vormt aan het plein.

Bereikbaarheid en verkeersstromen in de eindsituatie

Door de aanleg van de onderdoorgang 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 auto-onderdoorgang gaan rijden. Voor het autoverkeer wordt het deel van de Oosterengweg aan de Noordzijde van het spoor en



Mogelijke inrichting Oosterengweg Noord - Schaal 1:500

naast de onderdoorgang ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de onderdoorgang. Dit deel van de Oosterengweg is ingericht als fietsstraat, waar de auto te gast is. Voor het vrachtverkeer voor het Venetapark zal er een nieuwe toegang gerealiseerd worden vanaf de Liebergerweg. Vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven en overig autoverkeer zal via de Mussenstraat het gebied uitrijden. Enkel de voertuigen voor de bestaande parkeerplaatsen naast Oosterengweg nr.29 en het bestemmingsverkeer voor nr. 29-47 zullen bij de ingang voor de fietsonderdoorgang kruisen naar de oostzijde van de onderdoorgang. Voor de woningen aan de Oosterengweg met nr.29-47 is een strook voorzien met de status van overrijdbare stoep.

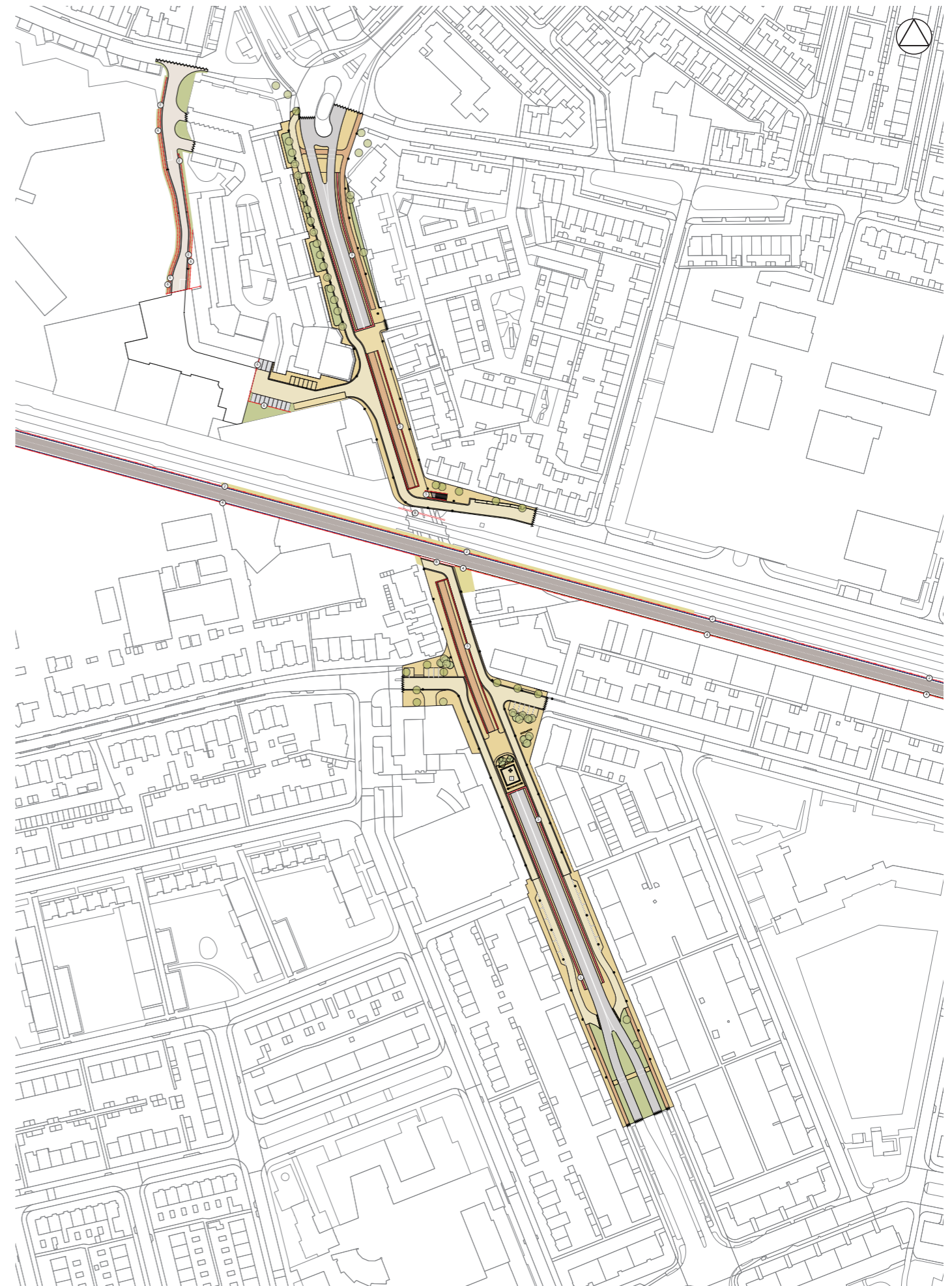
Doorgaand fietsverkeer tussen de Mussenstraat en Liebergerweg en richting de fietsonderdoorgang zal logischerwijs aan de rechterzijde van de onderdoorgangen passeren. Voetgangers kunnen ter hoogte van de Mussenstraat ook via een trap de onderdoorgang bereiken.

Verkeersstromen ten zuiden van het spoor

Door de inpassing van de onderdoorgang 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 auto-onderdoorgang parallel aan de onderdoorgang 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 fietsonderdoorgang. Voor autoverkeer is het wel mogelijk om bij het spoor over te steken naar de Westzijde van de fietsonderdoorgang.

Aan de Westzijde van de onderdoorgangen kan het verkeer vanaf de Oude Amersfoortseweg langs de onderdoorgang 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.



6. UITWERKING VENETAPARK



Huidige situatie Venetapark nabij Liebergerweg

Met de inpassing van de onderdoorgang op de Oosterengweg zal ook de situatie voor de toegang tot het VENETA bedrijvenpark wijzigen. Om een goede bereikbaarheid met grotere voertuigen te realiseren zal er een nieuwe toegangsweg vanaf de Liebergerweg worden aangelegd. Deze toegang zal de logistieke bereikbaarheid van VENETA nu mogelijk maken met een directe aansluiting op de Liebergerweg en daar toegang bieden op de hoofd-verkeerstructuur van Hilversum. De toegang tot de parkeervoorziening van de bewoners van de bebouwing ten westen van dit deel van de Oosterengweg zal aangesloten worden op deze nieuwe ingang.



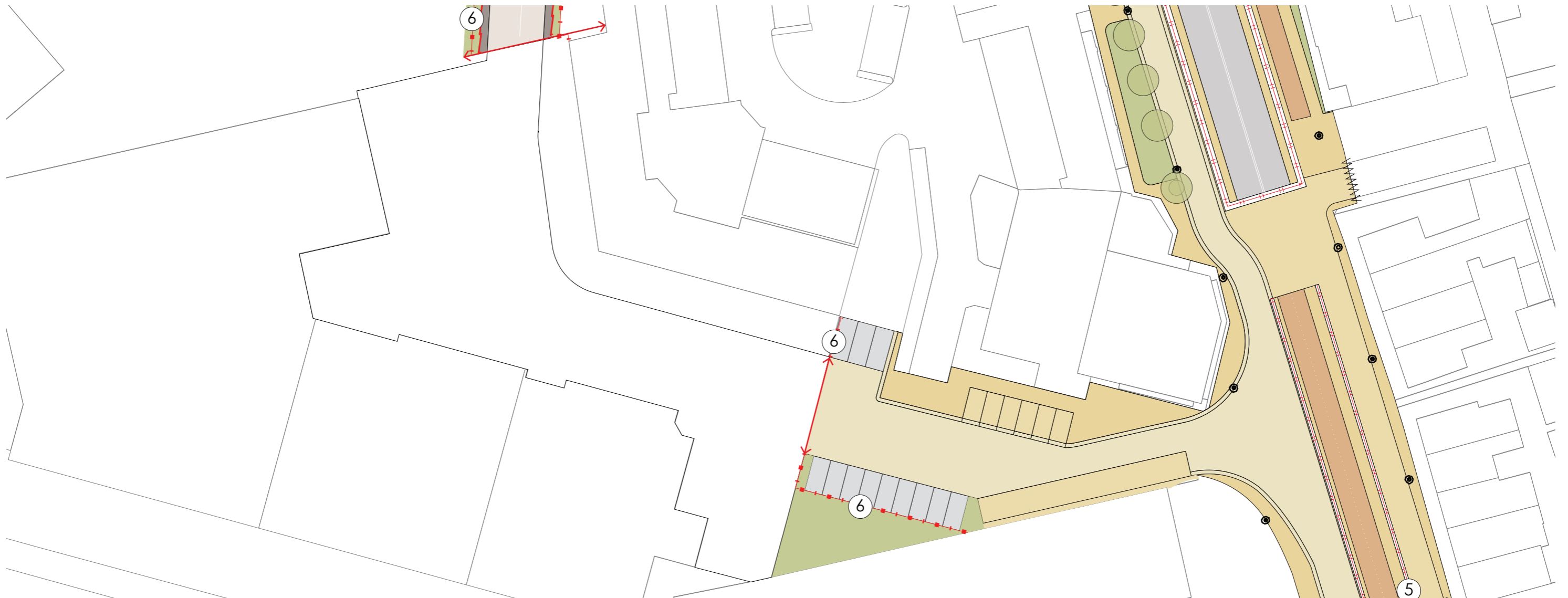


Impressie mogelijke inrichting Venetapark nabij Liebergerweg



Huidige situatie entree Venetapark nabij Buhl

Het terrein voor de firma Buhl en Wasco zal met de inpassing van de onderdoorgang ook wijzigen. De inrichting zal hier met dezelfde materialen gebeuren als de andere delen van de openbare ruimte rondom de onderdoorgang. De toegang van de terreinen zal vrijwel gelijk blijven liggen. Er zijn in de nieuwe opzet aanvullende laad- en losmogelijkheden voorzien.





Impressie mogelijke inrichting entree Venetapark nabij Buhl

6. UITWERKING MAAVELD OOSTERENGWEG



Huidige situatie Oosterengweg

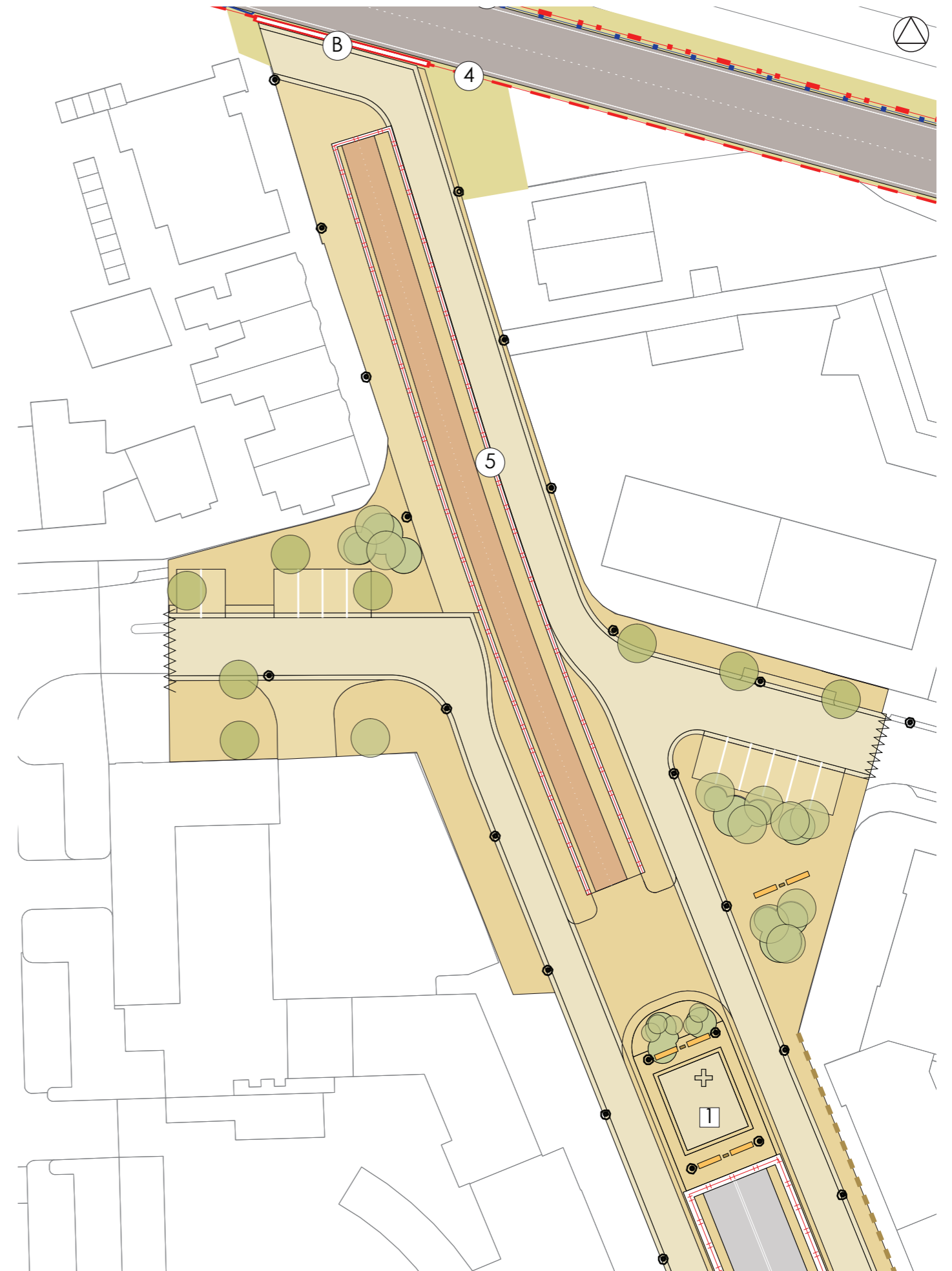
Inrichting ten zuiden van het spoor

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 onderdoorgang 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 onderdoorgang 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 onderdoorgangen 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 onderdoorgang in twee richtingen worden gereden door bestemmingsverkeer. De woningen aan de westzijde van de onderdoorgang krijgen een mooi plein voor de deur. Bij het winkelcentrum is aan weerszijden van de onderdoorgang 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. Hierbij wordt ook de uniforme bestrating van het plein doorgetrokken, zodat het niet als een strook wordt ervaren, maar als onderdeel van een groter geheel.

Verbinding

De onderdoorgang vormt in de nieuwe situatie de verbinding tussen beide zijden van het spoor. De fietsonderdoorgang 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

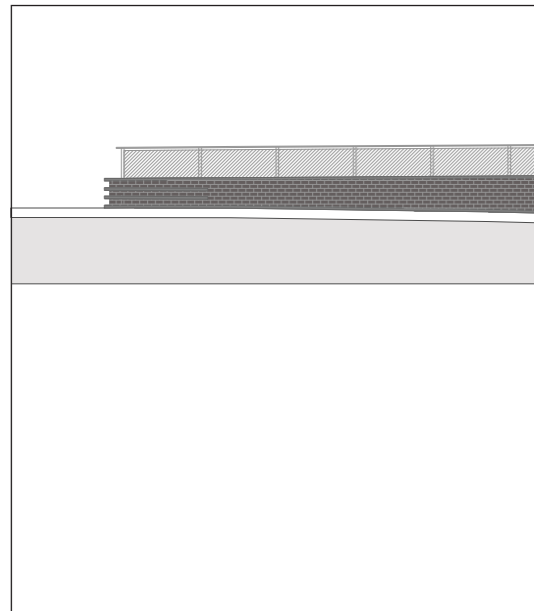
7. ONDERDOORGANG OOSTERENGWEG

Menselijke maat

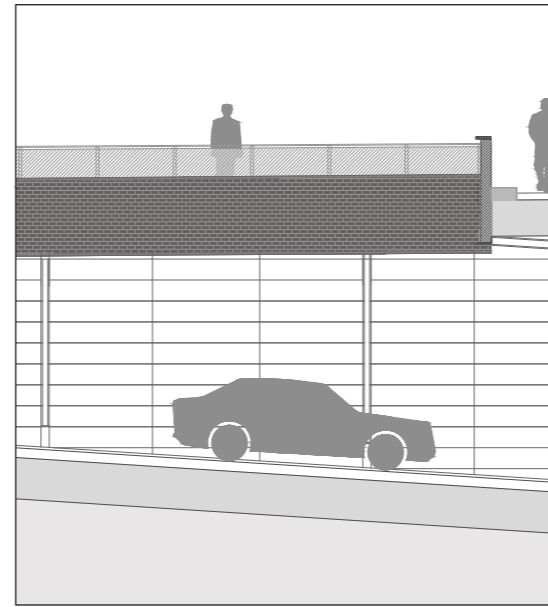
De nieuwe auto-onderdoorgang met daarop de fietsonderdoorgang liggen midden in het stedelijk gebied van Hilversum en vormen een belangrijke schakel in de hoofdverkeersstructuur van de stad. Vanwege de inpassing op een plek die echt stedelijk is, is het van belang de vormgeving van de onderdoorgangen af te stemmen op de verschillende gebruikers van het gebied en het echt in te bedden in de omgeving. Als uitgespunt is aangenomen dat de onderdoorgangen niet als civiel werk, maar als gebouw beschouwd worden. In de traditie van de andere onderdoorgangen in Hilversum, onder andere vormgegeven door W.M.Dudok, is er bij de uitwerking van deze onderdoorgangen gekozen voor aandacht in detaillering en materialisering. Hiermee is de auto-onderdoorgang licht, functioneel en aangenaam voor de automobilist, maar sluiten de onderdoorgangen ook goed aan op het domein van voetganger en fiets op het maaveld.

Materialisering

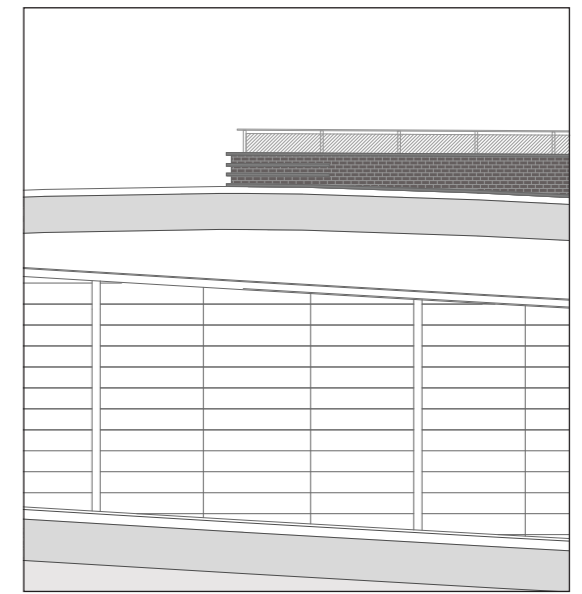
De borstweringen van de onderdoorgangen naar het openbaar domein bestaan uit metselwerk dat kenmerkend is voor de bebouwing en dominante architectuurstijlen in Hilversum. Als doorvalbeveiliging is langs de onderdoorgangen gekozen voor een glazen borstwering. Dit geeft maximaal licht in de hellingen van de onderdoorgangen en biedt overzicht bij het in- en uitrijden van de onderdoorgangen. Het onderste deel van de wanden van de hellingen en de wanden van de onderdoorgangen zijn bekleed met prefab betonpanelen in een lichte kleurstelling. Langwerpige lichtelementen achter translucente panelen in de wand begeleiden de automobilist ook in de onderdoorgang en geven een ritme in het voorbijgaan. Deze lichtelementen zijn op de hellingen voor fietsers dicht bij elkaar geplaatst om de menselijke maat te benadrukken. In de fietsonderdoorgang zijn geperforeerde stalen panelen voorzien. Hier achter is verlichting geplaatst die een warme sfeer aan de onderdoorgang zal geven. Naast deze lichtelementen worden de onderdoorgangen functioneel verlicht middels elementen in de aansluiting van wand en plafond van de tunnels.



1. start helling auto-onderdoorgang

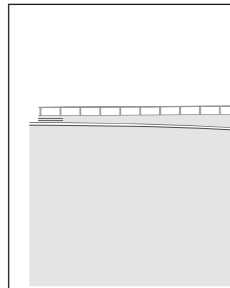


2. ingang auto-onderdoorgang

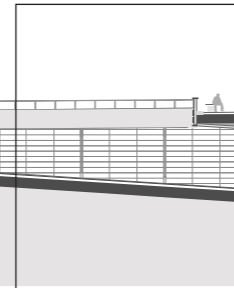


3. start helling fietsonderdoorgang

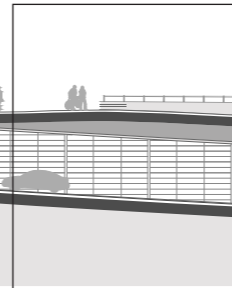
1.



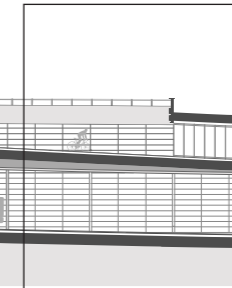
2.



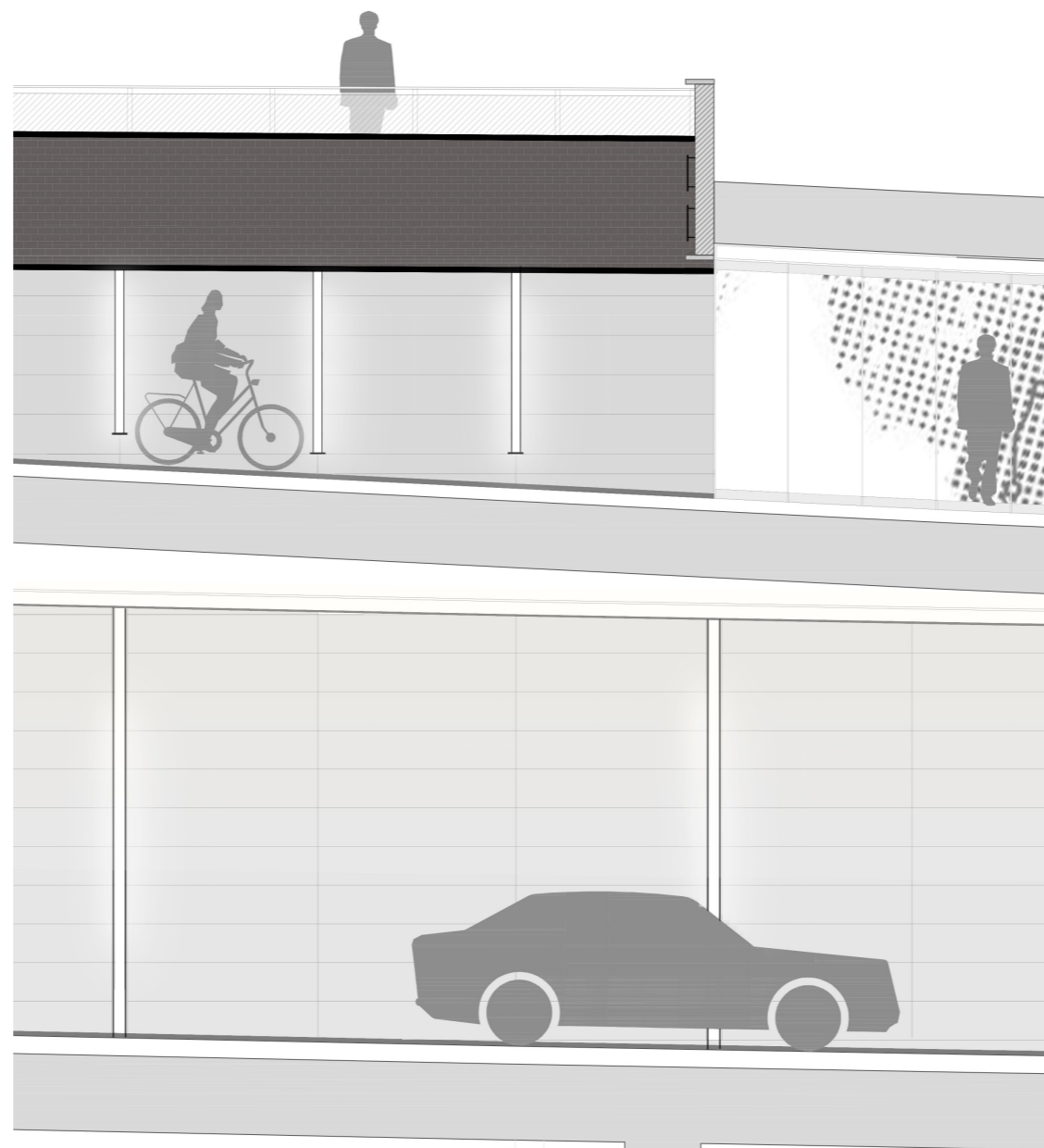
3.



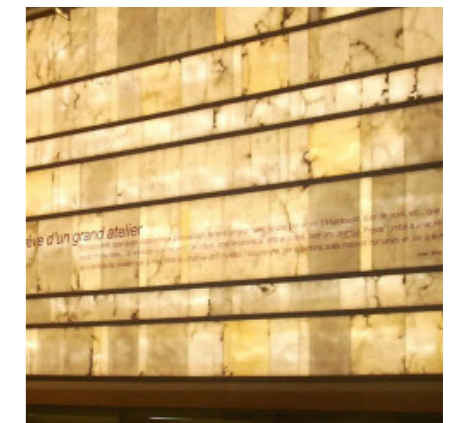
4.



Langsdoorsnede onderdoorgang Oosterengweg Noord-Zuid



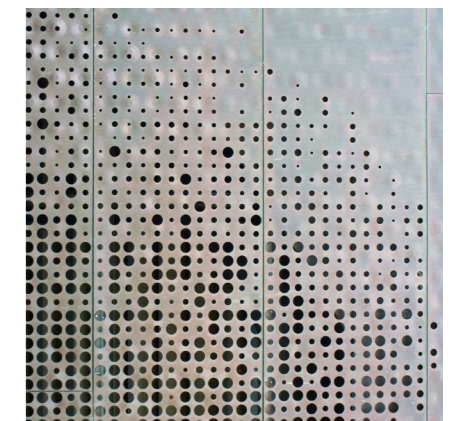
metselwerk



translucente stroken

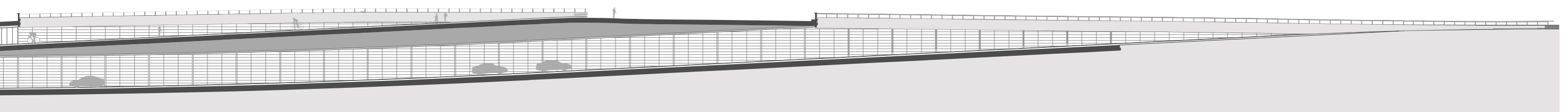


prefab betonpanelen

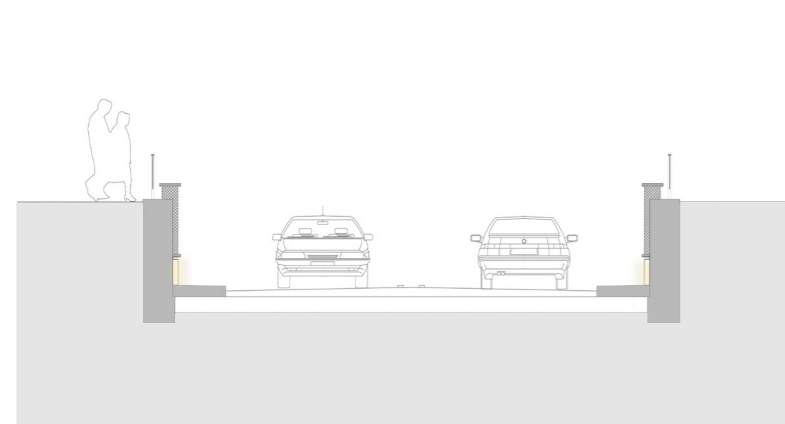


geperforeerd staal

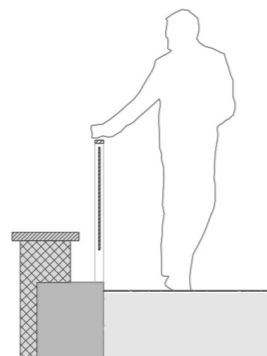
4. ingang fietsonderdoorgang



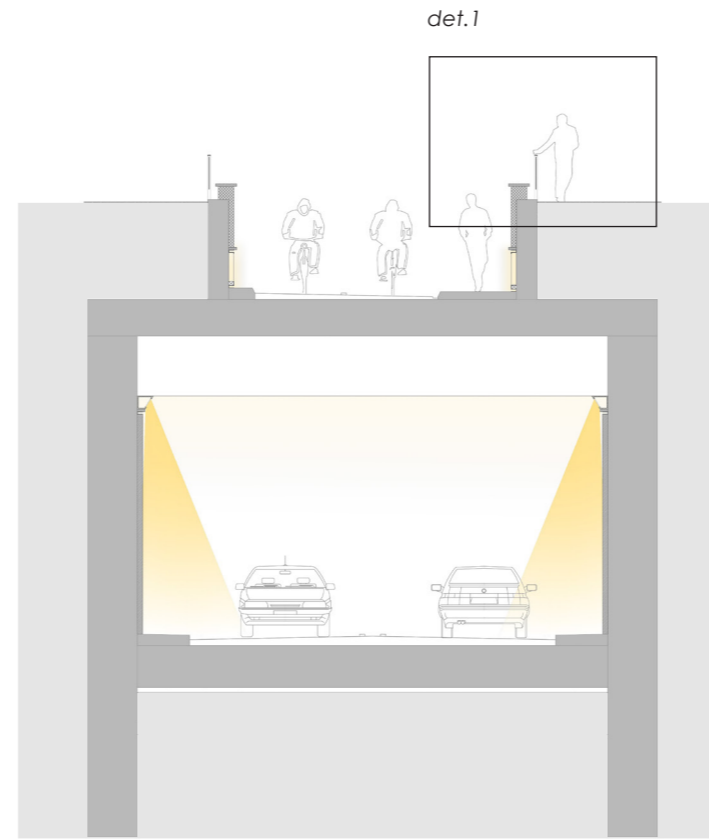
8. UITWERKING ONDERDOORGANG OOSTERENGWEG AUTO



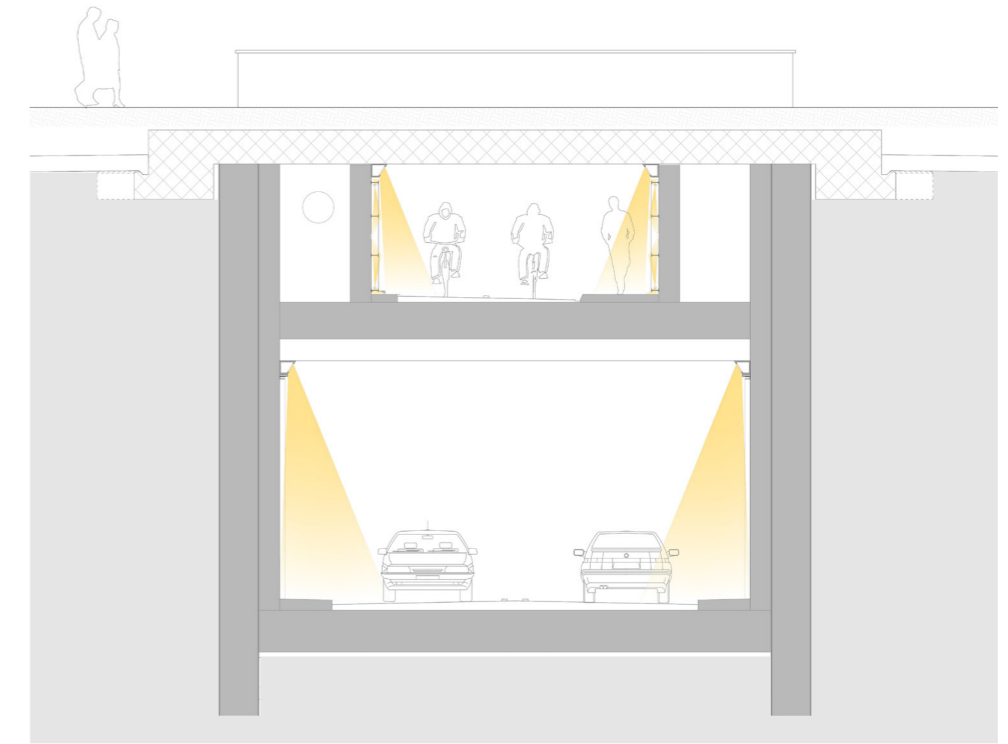
Dwarsdoorsnede onderdoorgang Oosterengweg - auto



Randdetail doorrijbeveiliging en doorvalbeveiliging (det.1)



Dwarsdoorsnede onderdoorgang Oosterengweg - fiets en auto



Dwarsdoorsnede onderdoorgang Oosterengweg - fiets en auto

Auto-onderdoorgang Oosterengweg

De onderdoorgang dient de automobilist vloeiend te begeleiden over dit deel van de hoofdwegenstructuur van Hilversum. Bij de vormgeving is er daarom gekozen voor lichte, functionele afwerking van de wanden. Bij de vormgeving is ook gedacht aan de ervaring van de automobilist bij passeren op lagere snelheid, of noodgedwongen stil staan in de onderdoorgang. De panelen hebben een verfijning in maatvoering gekregen met aandacht voor verhoudingen en horizontale belijning. Door deze horizontale belijning is de helling in de onderdoorgang zelf subtiel aangeduid. Langwerpige lichtelementen in de wand, achter translucente panelen, geven de onderdoorgang een ritme, warmte en verticaliteit mee. Dit spel van horizontale en verticale lijnen is een van de elementen die refereren aan de zo typerende bouwstijlen van Hilversum. In de hoek tussen wand en plafond van de onderdoorgang zorgen verlichtingselementen voor lange doorgaande lijnen die de onderdoorgang en met name de rijbanen functioneel verlichten. Door de wanden van de onderdoorgang in een lichte kleurstelling uit te voeren zal ook de overgang in lichtintensiteit tussen binnen en buiten verzacht worden. Daarnaast dragen de lichtere wanden bij aan de effectiviteit van de verlichting in de auto-onderdoorgang.

De hellingen vormen het overgangsgebied tussen de onderdoorgang en de stedelijke omgeving waar deze in is gesitueerd. Aandacht voor detail komt hier naar voren in de subtiel reliefelementen die lange horizontale lijnen benadrukken. Donkere stenen elementen scheiden de prefab betonpanelen van de bovenrand met metselwerk die de aansluiting met het maaiveld bewerkstelligen. Deze stenen vormen ook de afdekking op het metselwerk en benadrukken de horizontale lijnen. Borstweringen van stalen kaders met een glazen invulling vormen de fysieke scheiding tussen openbaar domein op het maaiveld en de onderdoorgang. De doorrijbeveiliging wordt gewaarborgd door de kleine opstand die de wanden, bekleed met metselwerk maken ten opzichte van het maaiveld. Omdat de doorvalbeveiliging door de glazen borstwering wordt bewerkstelligd kunnen de zijwanden lager worden gehouden, waardoor de automobilist minder opgesloten zit en meer zicht op de omgeving heeft. Dit zorgt er ook voor meer lichtinval in deze delen. Juist omdat de naastgelegen woningen langs de Oosterengweg op de onderdoorgang kijken, is het van belang dat er bijzondere aandacht besteed wordt aan de detaillering, materialisering en uitvoering van de afwerking van deze onderdoorgangen.



Impressie ingang fietsonderdoorgang

9. UITWERKING ONDERDOORGANG OOSTERENGWEG FIETS EN VOETGANGER



Impressie onderdoorgang fietsonderdoorgang

Fietsonderdoorgang Oosterengweg

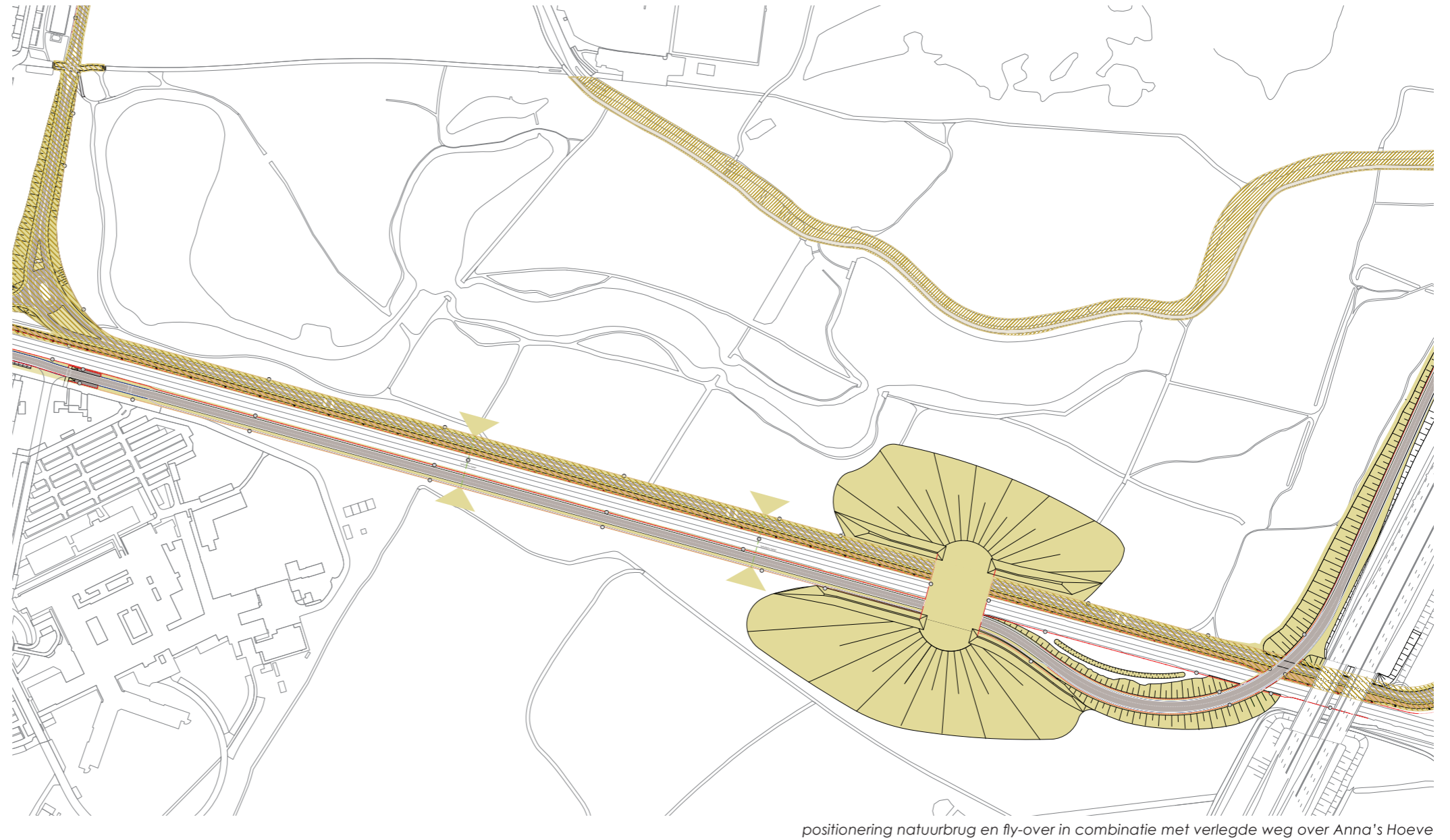
Met het realiseren van de onderdoorgang kunnen fietsers en voetgangers veiliger naar de overzijde van het spoor komen. Om de onderdoorgang zo aangenaam en sociaal veilig mogelijk te maken is er hier gekozen voor een bekleding van de wanden die de plek veraangenaamd voor de voorbijganger. Een belangrijk functioneel aspect aan de geperforeerde panelen is dat deze een oplossing bieden tegen graffiti. Het geperforeerde vlak leent zich niet voor het maken van graffiti-kunst en de panelen kunnen met een juiste coating beschermd worden waardoor ze goed te reinigen zijn. Verlichting schijnt de wanden achter de panelen aan, waardoor de afbeelding die met de perforaties wordt gemaakt, zichtbaar wordt. De vormgeving van de afbeelding zal in samenwerking met een kunstenaar en graficus worden uitgewerkt. Op deze manier geven de wanden licht en komt er een warme gloed in de onderdoorgang. Functionele verlichting is, net als in de onderdoorgang voor de auto in lange lijnen langs het plafond geplaatst. Een lichte, gladde afwerking van het plafond is hier wenselijk, gezien de beperkte hoogte. De bestrating van het omliggende maaiveld wordt doorgezet in het trottoir van de onderdoorgang, waardoor er een aaneengesloten geheel ontstaat. De lichte kleurstelling van de

panelen wordt doorgezet in de kleurstelling van de betonelementen in de lagere delen van de wanden langs de hellingen naar de onderdoorgang. Net als bij de onderdoorgang voor de auto is hier een duidelijke horizontale geleiding toegepast in de opbouw van deze wanden met prefab betonelementen in de onderlaag en daarboven een rand met metselwerk die aansluit op het maaiveld. Verticale lichtelementen achter translucente panelen brengen kleur en ritme in de hellingen en begeleiden voetganger en fietser. De elementen hebben hier een kleinere onderlinge afstand, omdat de snelheid van de voorbijganger lager zal liggen. Het ritme is hier bepaald in relatie tot de menselijke maat ten opzichte van de maat van een voertuig in de onderdoorgang voor auto's. In de onderdoorgang is aan de Noordzijde een voetgangerstoegang in de vorm van een trap naar de Mussenstraat. De vormgeving van de wanden wordt hier volgens hetzelfde principe als de onderdoorgang en open hellingen doorgevoerd. De donkere stenen afdekrand benadrukt de horizontale lijnen en maakt met het metselwerk elementen beide onderdoorgangen tot een eenheid met de inrichting van het maaiveld.



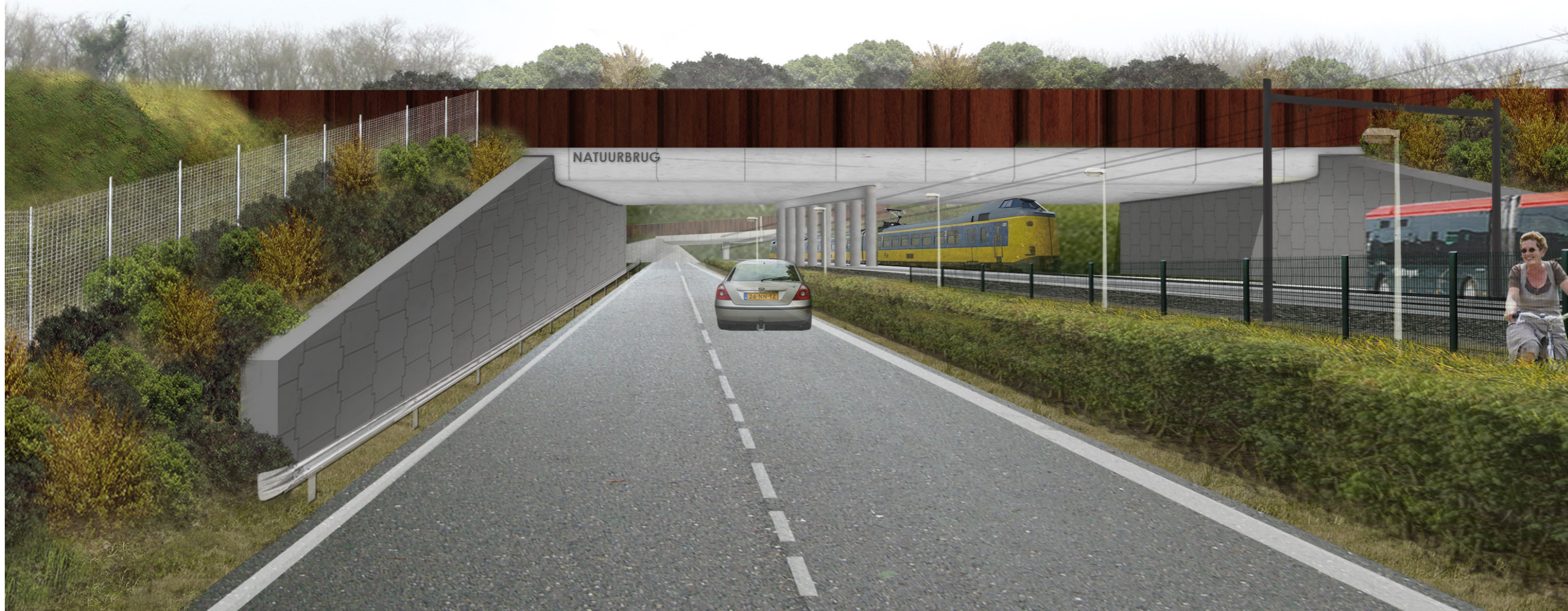
Impressie ingang fietsonderdoorgang

10. UITWERKING NATUURBRUG



Natuurbrug - Inpassing in landschap

De natuurbrug zal zo veel als mogelijk een voortzetting vormen van het natuurgebied over de weg heen. Dit houdt in dat er veel aandacht besteed zal worden aan het doorzetten van de begroeiing in het gebied. Bijzondere aandacht vraagt hierbij de voortzetting van de heide. Om de migrerende dieren de natuurbrug zo goed mogelijk te laten passeren wordt er op de natuurbrug zelf ook hogere beplanting geplaatst om beschutting te bieden. De randen van de natuurbrug dienen afgeschermd te worden om verstoring voor dieren door licht en geluid van trein, bus, auto en fietsverkeer te minimaliseren. Om de eenheid met de overige grootschalige ingrepen in het gebied als de busbaan en bijbehorende fly-over te bewaren is de uitvoering van deze afscheiding voorzien in cortenstaal. Hiermee ontstaat vanuit de wijdere omgeving en met name vanaf de verlegde weg over Anna's Hoeve een aanzicht van de natuurbrug waarbij aandacht is besteed aan de vormgeving en uitstraling naar de omgeving. Zo wordt de natuurbrug niet enkel een civiel technisch element, maar vormt het een onderdeel van het doorgaande natuurgebied en een eenheid in vormgeving van de verschillende elementen die hier aan worden toegevoegd.



Impressie natuurbrug vanaf verlegde weg over Anna's Hoeve

11. UITWERKING FLY-OVER

Fly-over - Inpassing in landschap
























Ter plaatste van de fly-over over het spoor en 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 ecologische overwegingen uit het zicht moeten blijven worden hier de verticale stijlen strak tegen elkaar geplaatst, ze vormen zo een wand die geluid en licht tegenhoudt. Het hekwerk houdt de HOV bussen op de fly-over uit het zicht voor het recreatie- en natuurgebied Anna's Hoeve en Monnikenberg. Zo wordt eventuele overlast voor migrerende diersoorten tot een minimum beperkt. Door de herkenbare materialisering vormen de elementen fly-over en natuurbrug een samenhang ontworpen met de afscheidingen elders langs de HOV-baan. Het cortenstaal is hierbij het materiaal dat de schakel vormt tussen natuurgebied, stedelijk gebied en infrastructuur.





Impressie fly-over vanaf verlegde weg over Anna's Hoeve

12. LEGENDA

-  Barrier, smal
-  Barrier, breed
-  Geleiderail
-  Geleiderail met anti-verblindingscherm
-  Kerende constructie met hekwerk en halve barrier
-  Faunapassage
-  Hekwerk perrons, 1.0m
-  Draadmathekwerk (ProRail)
-  Hekwerk gaasnet, cortenstalen strip, 1.2m
-  Draadmathekwerk, 1.2m (Provincie)
-  Transparant scherm onderdoorgang 1.2m
-  Rasterhekwerk hoogte 2.0m
-  Wildkerend combiraster, 2.2m
-  Wildraster, 1.0m
-  Scherm met keerwand, cortenstalen lamellen, 2.5m
-  Dicht stalen scherm, cortenstalen plaat, 1.0m
-  Dicht cortenstalen scherm, 2.2 m
-  Dicht cortenstalen scherm, 3.0m
-  Geluidsscherm met haag, 2.0m
-  Keerwand
-  Scherm 3.0 m
-  Stalen damwand 3.0 m
-  Poorten Venetapark

-  Asfalt HOV baan
-  Fietspad rood asfalt conform omliggende bestrating
-  Woonstraten, materiaal divers conform omliggende bestrating
-  Straatbakstenen, oker, keperverband
-  Elementenverharding, nader te bepalen
-  Straatbakstenen, oker, halfsteenverband
-  Straatbakstenen, oker, elleboogverband
-  Betontegels 30x30 halfsteenverband
-  "Green to colour" concept van Griffioen Groen
-  Inrichting verblijfplaats
-  Straatbaksteen, rood, keperverband conform bestaand
-  Straatbaksteen, rood, elleboogverband conform bestaand
-  Straatbaksteen, grijs, halfsteensverband conform bestaand
-  Asfalt met toplaag grindpave
-  Talud
-  Berm
-  Verharding
-  Onverhard voetpad
-  Boom in verharding type opgave gemeente
-  Voorzien van boomraster type opgave gemeente
-  Boom in beplanting type opgave gemeente
-  Bank type Tramet
-  Armatuur
-  Armatuur fietspad
-  Prullenbak type Bammens Capitole
-  Baksteen, 0.5m
-  Optionele onderdoorgang
-  Verlegde Weg over Anna's Hoeve door derden
-  Fietsenstallingen 40 fietsen