

**Cultuurhistorische en
landschappelijke verkenning
HOV in 't Gooi**

16 juni 2016

**Cultuurhistorische en
landschappelijke verkenning
HOV in 't Gooi**

Ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan

Verantwoording

Titel	Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV in 't Gooi
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Suzanne Swenne
Auteur(s)	Frank Druijff
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	46 (exclusief bijlagen)
Datum	16 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Ruimtelijke Kwaliteit
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon +31 30 28 24 82 4
Fax +31 30 28 89 48 4

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding	9
1.1 Begripsbepaling cultuurhistorie en landschap	9
2 Beleidskader	10
2.1 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (provincie Noord-Holland, 2010).....	10
2.2 Provinciale Milieuverordening (Tranche 9, 2015).....	11
2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (2014)	11
2.3.1 Toetsing Verstedelijking	11
2.4 Groenbeleidsplan Hilversum 2030 (gemeente Hilversum, 2012).....	14
3 Landschappelijke verkenning	16
3.1 Landschapsgenese	16
3.2 Geomorfologie en Aardkundige waarden	17
3.3 Gebiedskarakteristiek	18
4 Cultuurhistorische verkenning	20
4.1 Ontginnings- en bewoningsgeschiedenis	21
4.2 Cultuurhistorische waarden deelgebied 5	25
4.3 Cultuurhistorische waarden deelgebied 6 en 7	33
4.4 Cultuurhistorisch waarden Crailo	40
5 Analyse	41
5.1 Deelgebied 5	41
5.2 Deelgebied 6 en 7	43
5.3 Compensatie NNN te Crailo	45
6 Conclusie	46

Bijlage(n)

1. Literatuur
2. HOV in 't Gooi, toelichting ARO

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen een Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbinding (HOV) aan te leggen in Hilversum. Ten behoeve van het op te stellen Provinciale Inpassingsplan dient, conform het provinciaal beleid en artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, inzicht in de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het plangebied verkregen te worden. Voorliggende notitie geeft op basis van een bureauonderzoek, aangevuld met een veldbezoek, inzicht in de binnen het plangebied gelegen landschappelijke en cultuurhistorische waarden. In hoofdstuk 3 worden de effecten van de HOV-baan en de nieuwe Weg over Anna's Hoeve op deze waarden beschreven. De analyse richt zich specifiek op de tracédelen 5, 6 en 7 (Hilversum). Dit zijn de tracédelen gelegen binnen de provincie Noord-Holland, waar ten behoeve van de HOV-baan nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Om aantasting van het landschap en cultuurhistorische waarden zo veel mogelijk te voorkomen is daarbij gekozen voor een bundeling van de HOV-baan en Weg over Anna's Hoeve met de Rijksweg A27 en de spoorlijn.

1.1 Begripsbepaling cultuurhistorie en landschap

Het begrip cultuurhistorie is een breed begrip dat naast het vakgebied archeologie, ook de historische geografie en de bouwhistorie omvat. Voorliggende analyse beperkt zich tot de historische geografie en de bouwhistorie. Bij historische geografie gaat het om de zichtbare sporen van vroeger menselijk handelen in het landschap. Bij bouwhistorie gaat het om het vakgebied waarin de (bouw)geschiedenis van een object wordt onderzocht. Voor een beschrijving van de archeologische waarden wordt verwezen naar het archeologisch bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect, 2014).

Voor de landschappelijke verkenning wordt aanvullend op de inventarisatie van historisch geografische en landschappelijke waarden, ingegaan op de aardkundige waarden. De landschappelijke inpassing van de HOV-baan krijgt aandacht in het document Ruimtelijke inpassing HOV in buitengebied Hilversum, opgesteld als toelichting aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO), zie bijlage 2.

2 Beleidskader

2.1 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (provincie Noord-Holland, 2010)

Het cultuurhistorisch beleid van de provincie Noord-Holland is verwoord in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland (provincie Noord-Holland, 2010). Hierin heeft de provincie haar visie neergelegd en vraagt zij ontwikkelaars om bij het opstellen van hun plannen rekening te houden met de in de leidraad uitgewerkte visie. Ondertitel van de Leidraad is 'Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit'. De Leidraad is gekoppeld aan de Structuurvisie. De digitale vertaling van de Leidraad is te vinden in de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie.

De leidraad helpt bij het opstellen van ruimtelijke plannen en wordt door de provincie gebruikt bij ontheffingsaanvragen op grond van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie bij ruimtelijke ontwikkelingen buiten het Bestaand Bebouwd Gebied. De provinciale visie op ruimtelijke kwaliteit en de kernkwaliteiten van de verschillende landschappen en dorpen van Noord-Holland zijn vastgelegd in de leidraad. De leidraad is een uitwerking van het eerdere beleidskader Landschap en Cultuurhistorie. Het bevat geen nieuwe uitgangspunten of kwaliteiten, met uitzondering van de begrippen "openheid" en "dorps-DNA". Verder zijn de aardkundige waarden toegevoegd aan de leidraad.

Het stuwwallenlandschap van het Gooi vormt één van de 10 gebieden van provinciaal belang die in de Leidraad worden beschreven. De kernkwaliteiten van dit stuwwallenlandschap zijn samengevat:

Ondergrond

- Aardkundig monument: gehele stuwwal van het Gooi (eveneens als aardkundig waardevol gebied aangegeven op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie)
- Grafheuvels en urnenvelden, middeleeuwse zandpaden en schapendriften

Landschaps-DNA

Historische structuurlijnen

- Historische grens tussen Noord-Holland en Utrecht (Holland en het Sticht), gemarkeerd door de 23 provinciaal beschermde grenspalen

Cultuurhistorische objecten

- Hersteloorde en sanatoria
- Landgoederen
- Villaparken

Openheid

- Zandlandschappen (het Gooi), gesloten en heuvelachtig landschap, bos; plaatselijk open door heide, stuifzand of uitzicht
- Mate van openheid: landschap met een gesloten tot zeer gesloten karakter

Dorps-DNA brinkdorpen

- Middeleeuwse geconcentreerde nederzetting (uniek voor Noord-Holland)
- Wegenstructuur van de brink naar de essen
- De brink is de centrale plek van het dorp
- Wegen lopen met een radiaalstructuur vanuit de kern het dorp uit, hierdoor bestaat er een sterke relatie tussen de brink en het dorp met het omringende heide- en boslandschap
- Vanuit de dorpen is een zoneringsherkenbaar van brink via eng naar heide en bos
- Onregelmatige verkavelingspatroon en bebouwingsstructuur
- Resterende essen als open plekken in het dorp

2.2 Provinciale Milieuverordening (Tranche 9, 2015)

De regelgeving over de omgang met aardkundige waarden in Noord-Holland, is vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening (PMV, Tranche 9). De Provinciale Milieuverordening vertaalt de Wet Milieubeheer en Wet bodembescherming naar provinciale regels. De verbodsbepalingen, ontheffingsmogelijkheden, meldingsplicht en vrijstellingen zoals deze gelden voor aardkundige monumenten worden in hoofdstuk 6 van de PMV beschreven. Het hele stuwwallengebied van het Gooi is hierin aangemerkt als aardkundig monument (zie ook paragraaf 3.2).

2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (2014)

De provinciale ruimtelijke verordening (PRV) stelt regels waaraan bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan dienen te voldoen. Deze regels vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. In deze paragraaf is ingegaan op de relevante onderdelen uit de PRV.

2.3.1 Toetsing Verstedelijking

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen bestaand bebouwd gebied en is deels gelegen in landelijk gebied (bij Anna's Hoeve), dat tevens is aangeduid als gebied voor gecombineerde landbouw. Verstedelijking (waaronder begrepen nieuwe infrastructuur) is buiten bestaand bebouwd gebied niet toegestaan, tenzij de noodzaak is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en wordt voldaan aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Op deze eisen wordt onderstaand afzonderlijk ingegaan.

Noodzaak

De noodzaak van de aanleg van de HOV in 't Gooi is beschreven in het provinciaal inpassingsplan. De bereikbaarheid en leefbaarheid van het Gooi staat onder druk. Om aantrekkelijk te blijven voor inwoners en bedrijven is een goede bereikbaarheid, onder meer met het OV, noodzakelijk. HOV in 't Gooi richt zich op de keuzereiziger die snelheid, frequentie, stiptheid en haltevoorzieningen van het openbaar vervoer afweegt bij de keuze tussen auto en openbaar vervoer. Het in de afgelopen jaren doorgevoerde pakket aan doorstromingsmaatregelen heeft op deze punten nog onvoldoende opgeleverd.

De HOV-verbinding is voorts onderdeel van R-net; de HOV-verbinding tussen de A27 en Station Hilversum is nodig om de R-net doelstelling in de regio te kunnen realiseren. De HOV-verbinding wordt aangelegd als vrijliggende busbaan, waarvan het voordeel is dat de bus minder overlast ondervindt van auto's op de doorgaande wegen en niet betrokken is bij files of opstoppingen. Daarbij komt nog dat met de HOV-verbinding niet uitsluitend tijdwinst is beoogd maar ook bijvoorbeeld een zo hoog mogelijke frequentie en punctualiteit, alsmede haltevoorzieningen.

Onmogelijkheid herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren

De aanleg van HOV in 't Gooi kan niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied worden gerealiseerd. Om de R-net doelstelling in de regio te kunnen realiseren is een snelle, vrijliggende HOV-verbinding nodig tussen de A27 en Station Hilversum. Een dergelijke OV-verbinding tussen de A27 en het centrum van Hilversum moet altijd door onbebouwd gebied worden aangelegd, omdat de bestaande bebouwing van Hilversum niet grenst aan de A27. Om de HOV-verbinding zo optimaal mogelijk in te passen in de omgeving wordt deze gebundeld met de bestaande spoorverbinding Hilversum - Amersfoort, de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en het fietspad. Op deze manier komen de diverse vormen van infrastructuur (weg, fietspad, spoor en busbaan) op zo kort mogelijke afstand van elkaar te liggen, zodat aantasting dieper het gebied in wordt voorkomen. Deze bundeling leidt ook tot een verbetering van de ecologische waarden van het gebied, en past tevens binnen de Inrichtingsvisie die is opgesteld voor het gebied Anna's Hoeve.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De aanleg van HOV in 't Gooi voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010). Ook is in het kader van de PIP-planprocedure de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd. De ARO is een onafhankelijke commissie die Gedeputeerde Staten adviseert over ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk inpassing van ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied. Dit gebeurt met name bij plannen met impact in het landelijk gebied, zoals HOV in 't Gooi. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in het Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 aan de commissie voorgelegd en behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen. In bijlage 2 is het advies van de ARO opgenomen.

Hieronder wordt op de uitgangspunten uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie afzonderlijk ingegaan en wordt toegelicht in welke mate ten aanzien van deze functies rekening is gehouden met de in artikel 15, tweede lid, van de PRV genoemde aspecten.

1. Kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden

De beschermde landschappelijke waarden worden niet aangetast als gevolg van het project HOV in 't Gooi. Wel leiden de aanleg van de HOV-baan en het ecoduct alsmede het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek. Door de bundeling van de diverse vormen van infrastructuur rondom de spoorlijn blijft de aantasting echter beperkt van omvang; de reeds bestaande doorsnijding van het landschap wordt verbreed. Bovendien is voor het overgrote deel sprake van een minimale ontgraving in diepte (minder dan 1 m) en vindt de aantasting daar plaats waar het gebied, door de aanleg van de spoorlijn, al eerder is vergraven. Verder leidt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot onverhard voetpad tot het grotendeels opheffen van de bestaande doorsnijding van het landschap. De beleefbare en recreatieve kwaliteit van het landschap wordt daardoor in het noordelijk deel van Anna's Hoeve versterkt.

In de Provinciale Milieuverordening (PMV) is een deel van het plangebied (het deel tussen de A27 en globaal gezien de bebouwde rand van Hilversum) aangewezen als aardkundig monument. Het betreft hier het monument 'Stuwwallengebieden van 't Gooi', specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmere. Voor de realisatie van het project HOV in 't Gooi (welke deels plaatsvindt binnen de grenzen van het aardkundig monument) is een ontheffing PMV aangevraagd.

2. Kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd

Het plangebied is niet gelegen in of nabij bestaande dorpsstructuren.

3. Openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis

De zandlandschappen van het Gooi hebben een gesloten tot zeer gesloten karakter (het gebied bestaat voornamelijk uit bos, en is alleen plaatselijk open door heide, stuifzand of uitzicht). Door de nieuwe infrastructuur te bundelen met de bestaande spoorlijn wordt het gebied zo min mogelijk aangetast. Het project HOV in 't Gooi betreft voornamelijk bebouwing op maaiveld, en alleen het fietspad wordt verlicht.

Op de fly-over en het ecoduct worden afscherpende voorzieningen geplaatst, om de bussen hier uit het zicht te houden. Dit laatste gebeurt vanuit ecologische overwegingen en in verband met de beleving in het recreatie- en natuurgebied Anna's Hoeve en Monnikenberg. De afscherpende voorzieningen vormen een wand die geluid en licht tegenhoudt.

Het ecoduct (dat weliswaar een grote ruimtelijke ingreep in het gebied betekent, maar ook een belangrijke en bijzonder waardevolle schakel in de aanwezige ecologische hoofdstructuur vormt) zal zo veel als mogelijk een voortzetting vormen van het natuurgebied, over busbaan, weg, spoor en fietspad heen. De randen van het ecoduct worden afgeschermd om verstoring voor dieren door licht en geluid te minimaliseren.

4. Historische structuurlijnen

De Laan naar Anna's Hoeve vormt een historisch geografisch waardevolle verbindingsstructuur tussen Park Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Aan de zuidzijde van het spoor leidt het HOV-plan niet tot aantasting van de laanstructuur. De laan is hier ten westen van het nieuwe ecoduct gelegen en wordt zodoende niet aangetast als gevolg van de kap van bomen of grondverzet. De doorsnijding van de laanstructuur aan de noordzijde van het spoor wordt weliswaar breder, maar door het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve - waardoor de laanstructuur hier kan worden hersteld - worden de cultuurhistorische waarde en beleefbaarheid van de laan vergroot.

5. Cultuurhistorische objecten

Binnen het plangebied zijn geen (wettelijk) beschermde dan wel (in de provinciale Informatiekaart opgenomen) erkende cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel wordt geografische waarde toegekend aan de volgende elementen: zandhegge, wildwal en Laan naar Anna's Hoeve. Alle drie deze elementen hebben een directe relatie met Anna's Hoeve. De verdere aantasting van deze samenhangende elementen leidt tot een negatief effect op de beleefbaarheid en historische gelaagdheid van het gebied rond Anna's Hoeve. Anderzijds biedt het inrichtingsplan dat voor het park wordt opgesteld kansen om de samenhang tussen deze elementen te versterken door deze te herstellen en de zichtbaarheid en herkenbaarheid te vergroten.

2.4 Groenbeleidsplan Hilversum 2030 (gemeente Hilversum, 2012)

De gemeente Hilversum streeft naar behoud van historisch gegroeide structuren en zet in op het vergroten van de herkenbaarheid en leesbaarheid van deze structuren. Bij planontwikkeling is het van groot belang dat binnen het stedelijk gebied rekening wordt gehouden met de samenhang tussen gebouwen, wegen en het groen. Voor het plangebied gelden onder andere de volgende uitgangspunten:

Respect voor de ondergrond

De natuurlijke eigenschappen van de ondergrond zoals bodemsoort, reliëf en grondwaterstand, zijn uitgangspunt bij het ontwerp, inrichting en beheer van groengebieden.

Respect voor historie

Historisch gegroeide structuren zoals wegen, lanen, bebouwing en water, zijn in principe uitgangspunt bij visievorming, ontwerp, inrichting en beheer van groengebieden.

Aandacht voor relatie tussen monumenten en groen

Waar het gaat om waardevolle historische elementen en ensembles, zoals historische aanleg van landgoederen, parken en begraafplaatsen, laanstructuren en houtwallen, wordt 'behoud door ontwikkeling' nagestreefd. Ingezet wordt op samengaan van cultuurhistorische waarden met nieuwe functies. Hierbij dient een nieuwe functie zich te voegen naar de cultuurhistorische waarde.

Verbeteren samenhang groen en stedenbouwkundige structuur

Verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit van een aantal zichtlijnen en groene vingers (scheggen) en van de bermen langs het spoor hebben prioriteit omdat hier de grootste winst te behalen is. In tegenstelling tot de goed verzorgde parken en begraafplaatsen is de stedenbouwkundige kwaliteit van zichtlijnen, groene vingers en bermen langs het spoor matig te noemen. Bij de nieuwe ontwikkelingen wordt indien zich daartoe kansen voordoen gestreefd naar realisatie van nieuwe zichtlijnen zoals bijvoorbeeld in de planontwikkeling van de gebieden Monnikenberg, Zonnestraal en Anna's Hoeve.

Ruimte voor routegebonden recreatie

Qua gebruik van de groene ruimte in het buitengebied van Hilversum zet de gemeente Hilversum in op een goede bereikbaarheid van het gebied door er voor te zorgen dat er aantrekkelijke recreatieve routes zijn met veel belevingswaarde. Speciale aandacht is er voor het realiseren van de recreatieve wandel- en fietsroute 'Rondje Hilversum'.

3 Landschappelijke verkenning

3.1 Landschapsgenese¹

Het plangebied is voor het grootste deel gelegen in het Midden-Nederlandse zandgebied. Dit gebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van hoge stuwwallen, die zich gedurende de voorlaatste ijstijd hebben kunnen vormen (Berendsen, 2000). In die voorlaatste ijstijd (het Saalien, circa 370.000 tot 130.000 jaar geleden) lag er tot in Midden-Nederland landijs, dat de daar eerder gelegen oudere grofzandige rivierafzettingen van de Rijn en Maas voor zich uit heeft gestuwd. Hierdoor zijn de stuwwallen ontstaan. Aan de randen van de stuwwallen komt lokaal verspoeld sediment voor dat is afgezet als gevolg van smeltwater dat van het landijs afkomstig is (de zogenaamde *sandr*-afzettingen).

In de laatste ijstijd (het Weichselien, circa 120.000 - 10.000 jaar geleden) was er geen sprake van de aanwezigheid van landijs, maar kende Nederland wel een zeer koud en droog klimaat. Hierdoor werden vanuit drooggevalen rivierbeddingen en de Noordzeebodem grote hoeveelheden zand weggeblazen, om verderop afgezet te worden als dekzand. Dit gebeurde ook tegen de westrand van de stuwwal Hilversum-Huizen.

Aan het eind van het Weichselien verbeterde het klimaat. Dit leidde tot een grootschalige afsmelting van het landijs, waarbij de vrijgekomen hoeveelheid smeltwater wereldwijd zorgde voor een sterke zeespiegelstijging. Met de stijging van de zeespiegel steeg in Nederland ook het grondwater, dat als het ware landinwaarts werd 'opgestuwd'. Hierdoor konden de lagere delen aan weerszijden van de stuwwal geleidelijk 'verdrinken'. Er ontstonden zoetwatermeren en moerassen, waarin veenvorming optrad. Tijdens deze transgressies werd, onder meer via het IJ, zeelei afgezet. In de beginstadia van het Holoceen kon na een transgressie opnieuw veenvorming op gang komen, maar de vegetatie heeft zich in grote delen van het gebied niet meer kunnen herstellen.

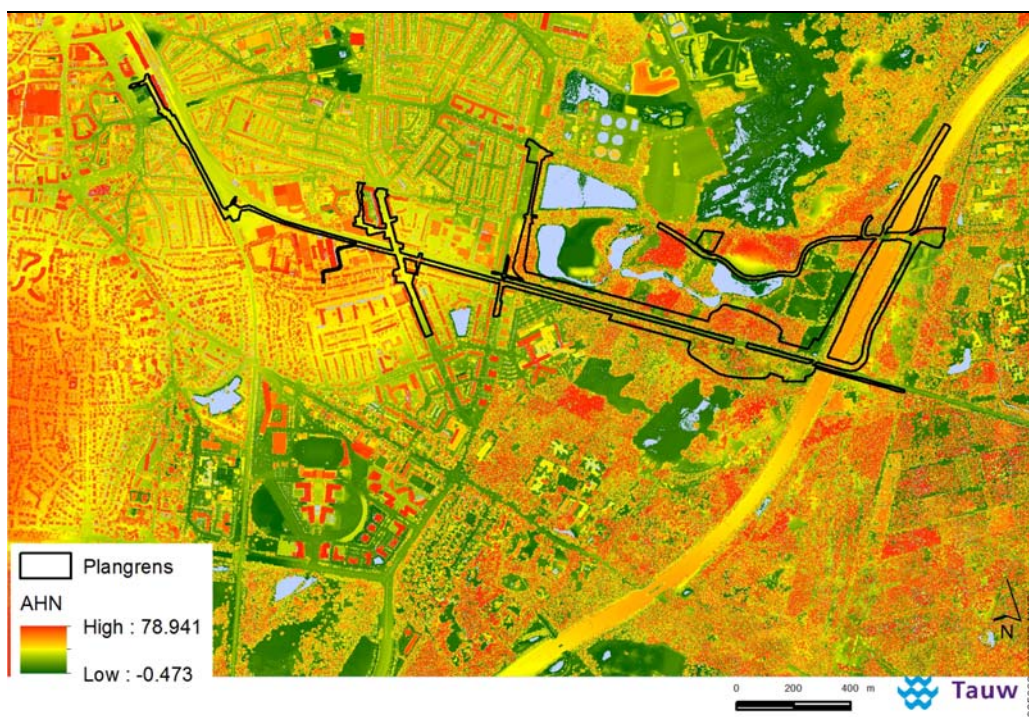
Na deze transgressie bleven geulen en meertjes in het landschap achter. Deze zijn door het afkalven van de oevers op den duur uitgegroeid tot onder andere het Naardermeer en het Meer Flevo.

De hogere gebieden van Het Gooi, waaronder rond Hilversum, bleven droog. Hier kenmerkte het landschap zich door een aantal grote heidegebieden, waarvan het ontstaan mede beïnvloed is door de begrazing, afplaggen en verbranding. Wanneer het relatief kwetsbare dekzandlandschap de vegetatie niet meer kon 'vasthouden' veranderde het heidelandschap in zandverstuivingen. Zo ontstonden in de Late Middeleeuwen op de stuwwal grootschalige zandverstuivingen, die maar met moeite in toom gehouden konden worden. Recent geologisch onderzoek in het Laarder Wasmerengebied, heeft overigens aangetoond dat de invloed van de mens op het ontstaan van verstuivingen waarschijnlijk al terugvoert tot in de prehistorie (Sevink e.a., 2013).

¹ Deze beschrijving is grotendeels overgenomen uit het Archeologisch Bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect, 2014)

3.2 Geomorfologie en Aardkundige waarden

Het deel van plangebied in de bebouwde kom van Hilversum (deelgebied 6 en 7) is gelegen op de stuwwal. Het plangebied, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom van Hilversum, betreft een zone met lage landduinen. Dit gebied is als geheel lager gelegen dan de stuwwal, maar kent ten opzichte van de directe omgeving alsnog veel reliëfverschillen. Dit is ook te zien op het Actueel Hoogtebestand Nederland (zie figuur 3.1), ook al zorgt de aanwezigheid van bebouwing voor een vertekening van het beeld.



Figuur 3.1 Algemene hoogtekaart Nederland

Uit de Provinciale Milieuverordening (PMV), tranche 9 (provincie Noord-Holland, 2015), waarin de aardkundige monumenten in Noord-Holland zijn vastgesteld en begrensd, is een deel van het plangebied (deelgebied 5) aangemerkt als aardkundig monument. Het betreft hier het monument 'Stuwwallengebieden van 't Gooi', specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmeer.

Volgens de beschrijving in de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is Het Gooi één van de weinige reliëfrijke gebieden in Noord-Holland én ook de enige vindplaats in Noord-Holland waar dekzandmorfolgie en stuifduinen voorkomen. De grote verscheidenheid en de gaafheid van de verschijnselen maakt het gebied op provinciaal niveau bijzonder interessant.



Figuur 3.2 Aardkundige waarden in het plangebied (aardkundig monument Stuwwallengebied van 't Gooi)

Conform art. 6.3 van de PMV is het verboden handelingen te verrichten die het monument kunnen aantasten. Hieronder vallen onder andere het graven en het betreden van het gebied met zwaar materieel. De realisatie van de HOV-baan kan als gevolg van egalisatie, ontgravingen en de betreding met zwaar materieel leiden tot aantasting van het aardkundig monument. Ten behoeve van de realisatie van de HOV-baan dient voor deze handelingen ontheffing te worden aangevraagd, waarbij de provincie in haar afweging ook het maatschappelijke belang van de realisatie van de HOV-baan zal meenemen. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden, in het belang van de bescherming of instandhouding van het aardkundig monument.

3.3 Gebiedskarakteristiek

Deelgebied 5

Deelgebied 5 van het plangebied, parallel aan de A27, kent een bosrijk karakter. De A27 en de spoorlijn vormen een nadrukkelijke en harde begrenzing, maar het gebied kent desondanks een sterk natuurlijk karakter. Dit karakter wordt versterkt door het mozaïeklandschap met afwisselend heide en bos en het reliëf, waardoor de belevingswaarde en recreatieve waarde van het gebied groot zijn. Meer ten westen van het plangebied ligt het bosrijke Park Anna's Hoeve. Door de verschillende siervijvers en aangebrachte hoogteverschillen, kent dit gebied een meer parkachtig, maar eveneens bosrijk, karakter.

Aan de oostzijde van de A27 wordt de gebiedskarakteristiek bepaald door een bosgebied tussen de snelweg en het conferentiecentrum De Drakenburg. Als voormalig onderdeel van het conferentiecentrum kent het bosgebied meerdere open plekken. Aan de zuidzijde van de spoorlijn wordt het gebied gekenmerkt door het landgoederenlandschap van de Monnikenberg en Heidepark. Direct langs het spoor heeft het gebied een besloten bosrijk karakter en verwijzen de laanstructuren nog naar de historische opbouw van het landgoed, dat voor de aanleg van de spoorlijn in directe verbinding stond met Anna's Hoeve. Ter plaatse van de nog aanwezige bebouwing op het centrale deel landgoed is de parkachtige inrichting met siervijver nog aanwezig. De toegankelijkheid en recreatieve bereikbaarheid is hier minder groot als ten noorden van de spoorlijn. De gebiedskarakteristiek van het plangebied ten noorden van het ziekenhuisterrein wordt bepaald door de aanwezigheid en infrastructurale bundel van de spoorlijn, met daarlangs de begroeide spoorbermen.

Deelgebied 6

Deelgebied 6 wordt gekenmerkt door de spoorzone door de bebouwde kom van Hilversum. De (bedrijfs) bebouwing is deels met de achterzijde naar het spoor gekeerd. Het deelgebied is deels slecht bereikbaar en heeft een stedelijk en functioneel karakter. De ruimtelijke kwaliteit is hier, als het om de belevingswaarde gaat, laag.

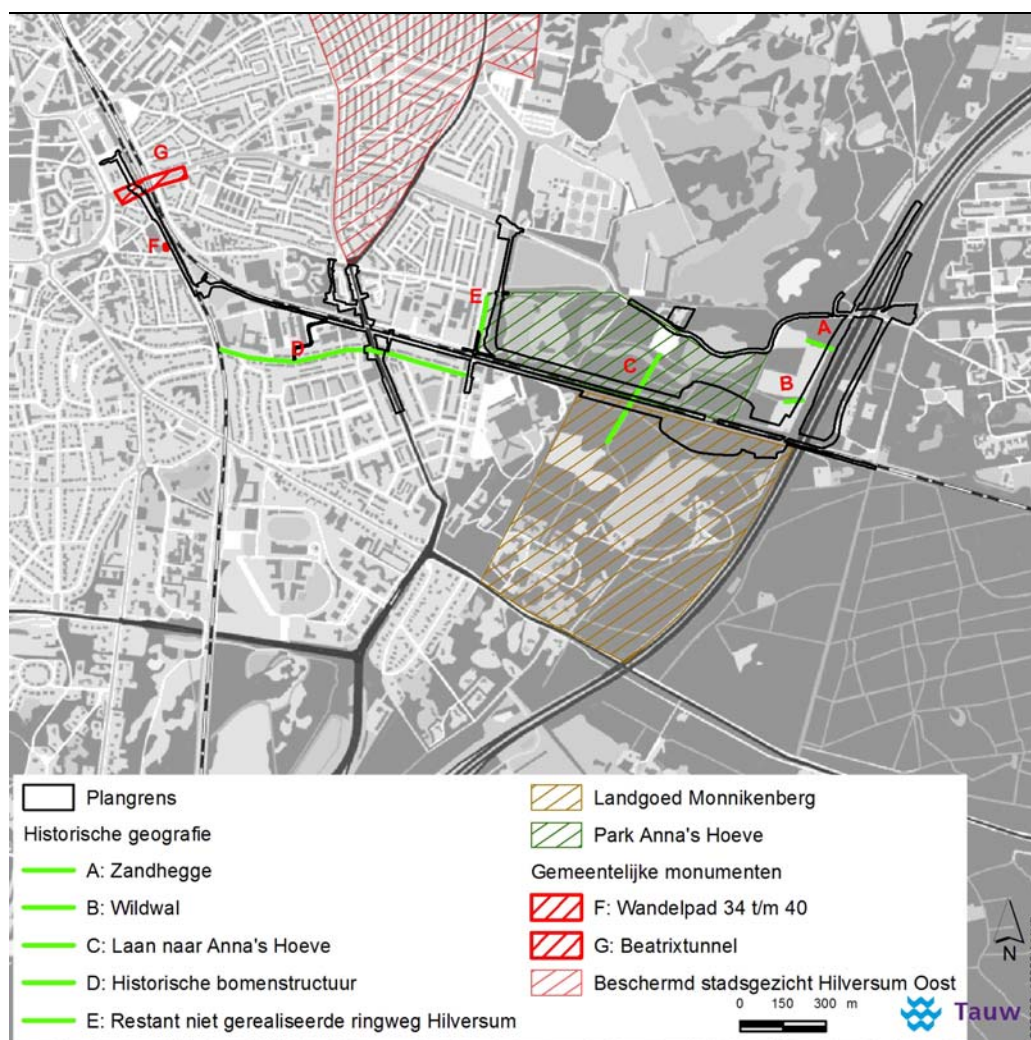
Ten noorden van het spoor, wordt het plangebied voor wat betreft de Anthony Fokkerweg gekarakteriseerd door een groene grens, in de vorm van de begroeide wal langs deze straat, die de grens vormt tussen de bebouwde kom en het buitengebied met Park Anna's Hoeve.

Deelgebied 7

Deelgebied 7, eveneens gekenmerkt door de spoorzone, kent een meer centrum-stedelijk karakter. Het plangebied grenst deels aan de Sint Vitusbuurt, een wijk met veel kleinere woningen en relatief weinig openbaar groen en ontstaan rond 1900. De zone tussen het spoor en de Liebergerweg kent een meer zakelijk karakter met verspreid liggende bedrijfspanden. Het gebied heeft een relatief groen karakter, waarbij de bedrijfspanden veelal omgeven zijn door beplanting. Daarnaast is het plangebied deels gelegen in het stationsgebied. De gebiedskarakteristiek wordt hier, los van de infrastructurale bundel van het spoor, bepaald door een enerzijds de woonbuurt met lage bebouwing en anderzijds door het zakelijke karakter van het stationsgebied met hogere kantoorbebouwing.

4 Cultuurhistorische verkenning

In dit hoofdstuk worden de beschermde, erkende (zoals opgenomen in de Informatiekaart landschap en cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland) en geïnventariseerde cultuurhistorische waarden beschreven. Figuur 4.1 geeft een overzicht van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden binnen het plangebied van deelgebied 5, 6 en 7. Deze worden in de volgende paragrafen per deeltracé beschreven



Figuur 4.1 Cultuurhistorische en landschappelijke waarden plangebied (deelgebied 5, 6 en 7)

4.1 Ontginnings- en bewoningsgeschiedenis²

De bewoningsgeschiedenis van Het Gooi gaat in ieder geval terug tot in het Midden-Paleolithicum. De aanwezigheid van hoge stuwwallen en een reliëfrijk dekzandlandschap zorgden voor goede vestigings- en activiteitenmogelijkheden voor jagers en verzamelaars en later vanaf het Neolithicum ook voor boeren. Aangezien beken en bronnen ontbreken in Het Gooi moest drinkwater door middel van waterputten omhoog worden gehaald; het enige oppervlaktewater was te vinden in de vorm van vennen. De Laarder Wasmeren vormen een voorbeeld van deze in het zandgebied ontstane natte laagtes. Sporen van deze vroege bewoning is nog overal in Het Gooi te vinden, vooral op de flanken van de stuwwallen en op dekzandruggen. Met name de grafheuvels en de heidevelden zijn zichtbare restanten van deze bewoningsgeschiedenis.

De introductie van de landbouw zorgde ervoor dat de mens een grotere invloed ging uitoefenen op het landschap van Het Gooi. Het kappen en afbranden van bos bracht heide en zandverstuivingen voort. Het Gooi bleef relatief dicht bewoond in de Brons- en IJzertijd, waarbij het landschap lokaal weer meer bebost raakte door voortschrijdende bodemdegradatie. In deze periode worden, door een verandering in grafitueel, kleinere grafheuvels opgeworpen en uitgestrekte urnenvelden aangelegd, zoals op de Westerheide.

De Late IJzertijd en overgang naar de Romeinse Tijd lijkt Het Gooi een bevolkingsafname te kennen. De onrust die de val van het Romeinse Rijk met zich meebracht was ook in Het Gooi te merken, in de vorm van sterke bevolkingsdaling en het in onbruik raken van cultuurgrond. Pas vanaf de 6^e eeuw na Chr. start een herkolonisatie van het gebied, wat al gauw wordt gevolgd door agrarische expansie en bevolkingsgroei.

De groei zet zich in de Late Middeleeuwen door. De invloed van de mens op het landschap neemt ook nieuwe vormen aan, door de ontginning van de veengebieden. Hierdoor verandert het beeld van de lagere delen van Het Gooi sterk. Het is ook de tijd van de plaggendecken zoals de Hilversummer Eng, waarbij zandgronden voor de landbouw worden verrijkt met opgebrachte plaggen.

Hilversum groeit na 1850 sterk en verliest haar agrarisch karakter. Ruwweg een derde van het omringende heidegebied wordt verkocht aan particulieren en niet-rendabel akkerland werd getransformeerd tot naaldbos, wat leidde tot een dichter en meer gesloten landschap. Met het gereedkomen van de spoorlijn tussen Amsterdam en Amersfoort wordt Hilversum een aantrekkelijke vestigingsplaats voor rijke Amsterdammers en later ook voor forensen van elders. De engen verdwijnen door de stedelijke uitbreidingen.

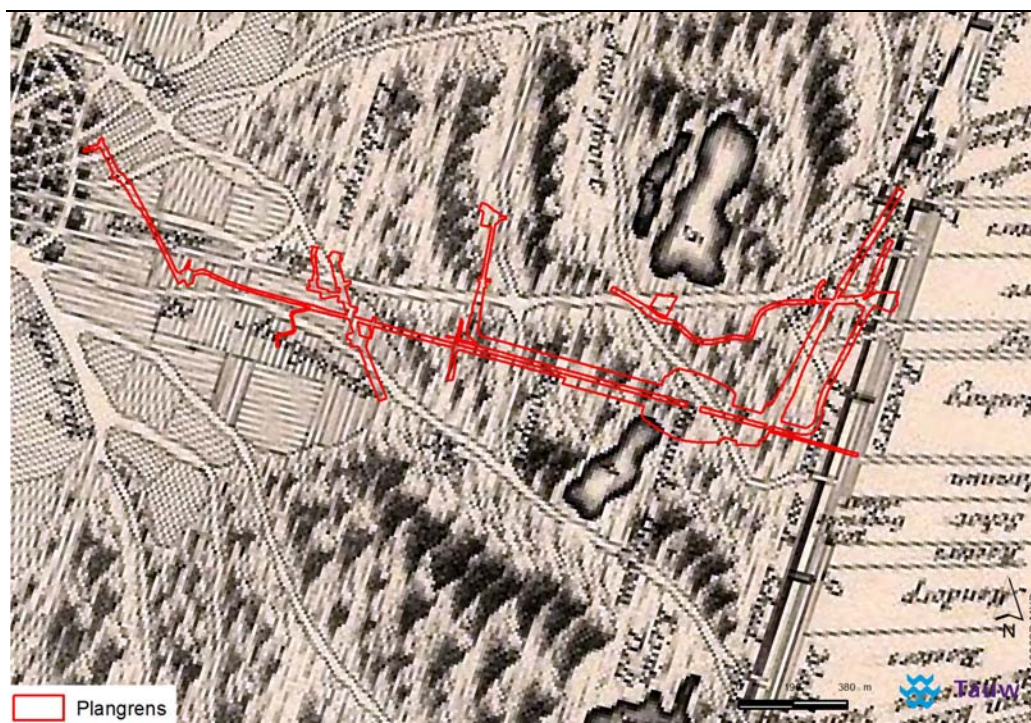
² Voor het opstellen van deze paragraaf is gebruik gemaakt van de beschrijvingen uit het Archeologisch Bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect 2014)

Kaartanalyse

De historische situatie van het plangebied is ten behoeve van het opstellen van het Archeologisch Bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect, 2014) met behulp van historisch kaartmateriaal in grote lijnen inzichtelijk gemaakt.

Deelgebied 5, 6 en 7

Op de kaart van 1725 is te zien hoe de kern van Hilversum omringd wordt door engen. Daarbuiten is het reliëfrijke zandlandschap zichtbaar, dat doorsneden wordt door wegen en paden. In het plangebied komen ook paden voor, evenals een klein meertje bij de Munnike Bergen (Munnikenberg, tegenwoordig nabij het Tergooi-ziekenhuis). Ter plaatse van het geplande ecodeuct is de historisch landscheiding tussen Holland en het Sticht (Goyersgracht) te zien. De Liebergerweg (ten noorden van het plangebied) vormt in deze periode een belangrijke ontsluiting van Hilversum. Ook de radiale structuur van het brinkdorp Hilversum is goed herkenbaar.



Figuur 4.2 Uitsnede kaartbeeld 1725

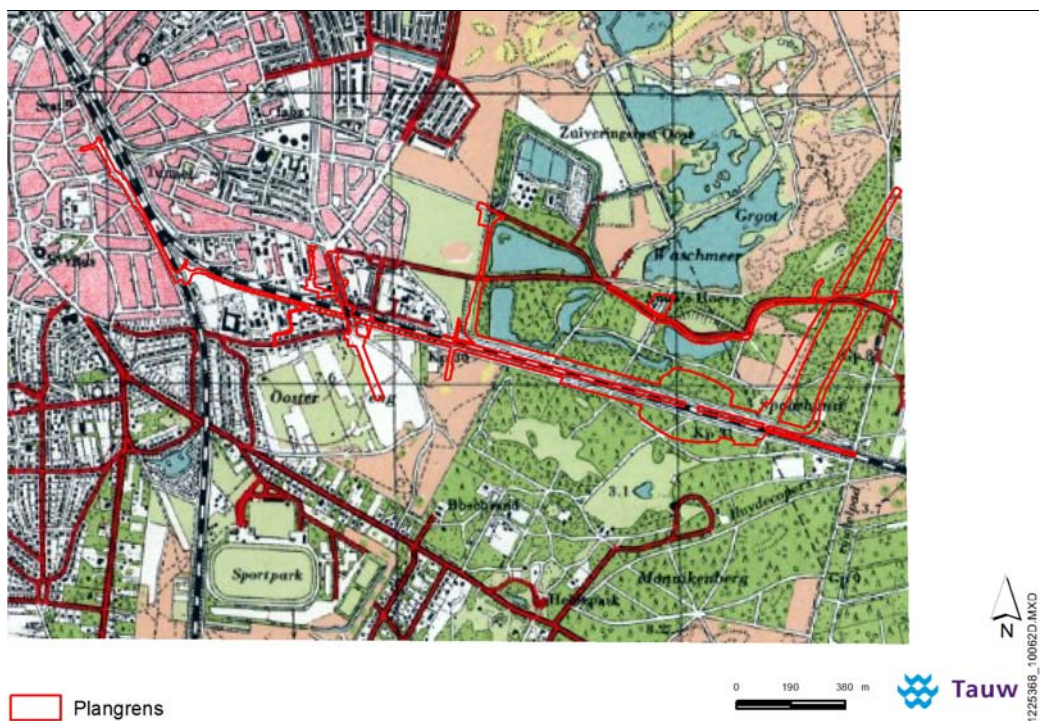
Omstreeks 1873 ligt het volledige plangebied nog in onbebouwd gebied, hoewel de hoofdinfrastructuur al wel te ontwaren is (de spoorlijnen). Het oostelijke deel is in cultuur gebracht door de aanplant van bos.



Figuur 4.3 Uitsnede topografische kaart 1873

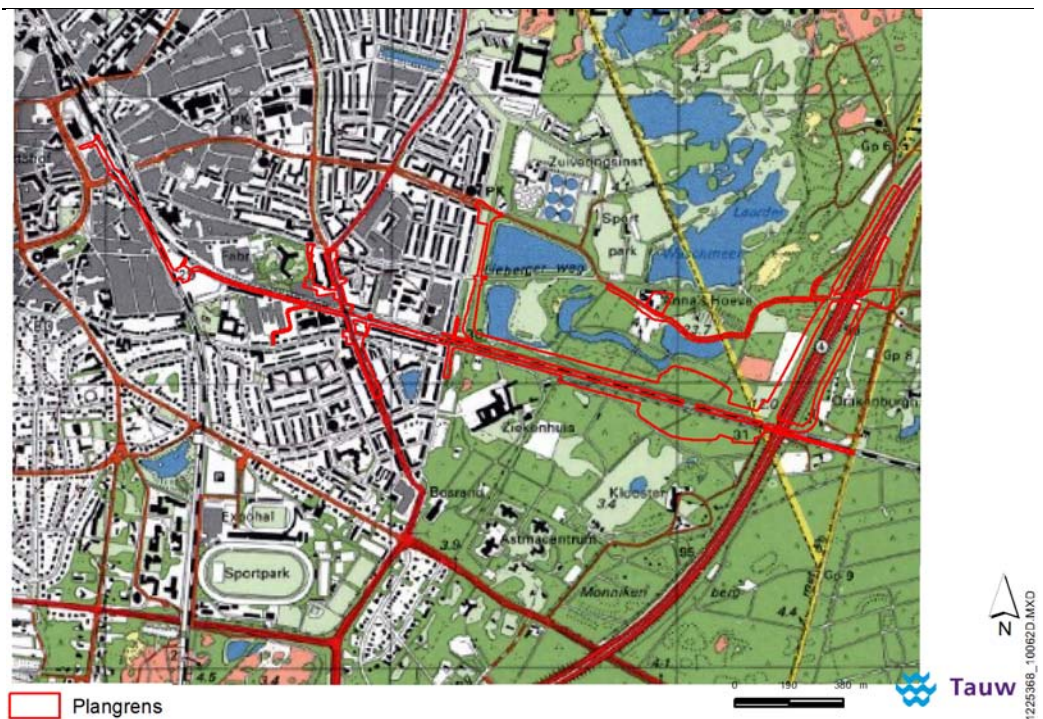
In 1920 is de bebouwing van Hilversum al ver richting het oosten opgerukt. De Ooster Engh resteert nog. Het (Groot) Wasmere was eind 19^e eeuw al op de kaart zichtbaar, maar de tegenwoordige situatie van het Wasmerengebied³ wordt in 1952 pas echt duidelijk.

³ Het Wasmerengebied dankt zijn naam aan het feit dat de boeren hier vroeger hun schapen wasten (www.plaatsengids.nl)



Figuur 4.4 Uitsnede topografische kaart 1952

Uit de topografische kaart van 1989 blijkt de bebossing nu ook in het Wasmerengebied is doorgedrongen. De oostkant van Hilversum heeft min of meer zijn huidige vorm aangenomen, met het voormalig Philips-complex, de zuiveringsinstallatie en het ziekenhuis op de grens tussen dorp en het buitengebied. De A27 loopt inmiddels ten oosten van Hilversum. De Wasmeren werden in de 20^e eeuw gebruikt om het afval van Hilversum in te lozen, wat tot gevolg had dat de resulterende zware vervuiling middels saneringen moest worden verholpen. De Liebergerweg is als historische ontsluitingsstructuur nog steeds zichtbaar. Het tracé van de nieuwe Weg over Anna's Hoeve aan de oostkant van de A27 kruist op de kaart van 1889 de verspreid staande (en inmiddels gesloopte) bebouwing van het conferentiecentrum De Drakenburg.


Figuur 4.5 Uitsnede topografische kaart 1989

4.2 Cultuurhistorische waarden deelgebied 5

Binnen het plangebied Tracé 5 zijn geen (wettelijk) beschermde dan wel (in de provinciale Informatiekaart opgenomen) erkende cultuurhistorische waarden aanwezig.

Uit bestaand cultuurhistorisch onderzoek en een veldinventarisatie worden aan de volgende drie elementen een historisch geografische waarde toegekend:

- A. Zandhegge
- B. Wildwal
- C. Laan naar Anna's Hoeve

Daarnaast zijn het Park Anna's Hoeve en het Landgoed Monnikenberg van cultuurhistorische en landschappelijke betekenis.

Het ten zuiden van de spoorlijn aanwezige schuilhutje voor baanwerkers is niet opgenomen in deze verkenning. De cultuurhistorische waarde van het object is niet bekend (geen monumentale status). De gemeente acht het object verplaatsbaar, zodat het behouden kan blijven mocht het binnen het plangebied van de HOV-baan zijn gelegen. Aan de oostzijde van de snelweg zijn geen historisch waardevolle elementen aangetroffen.

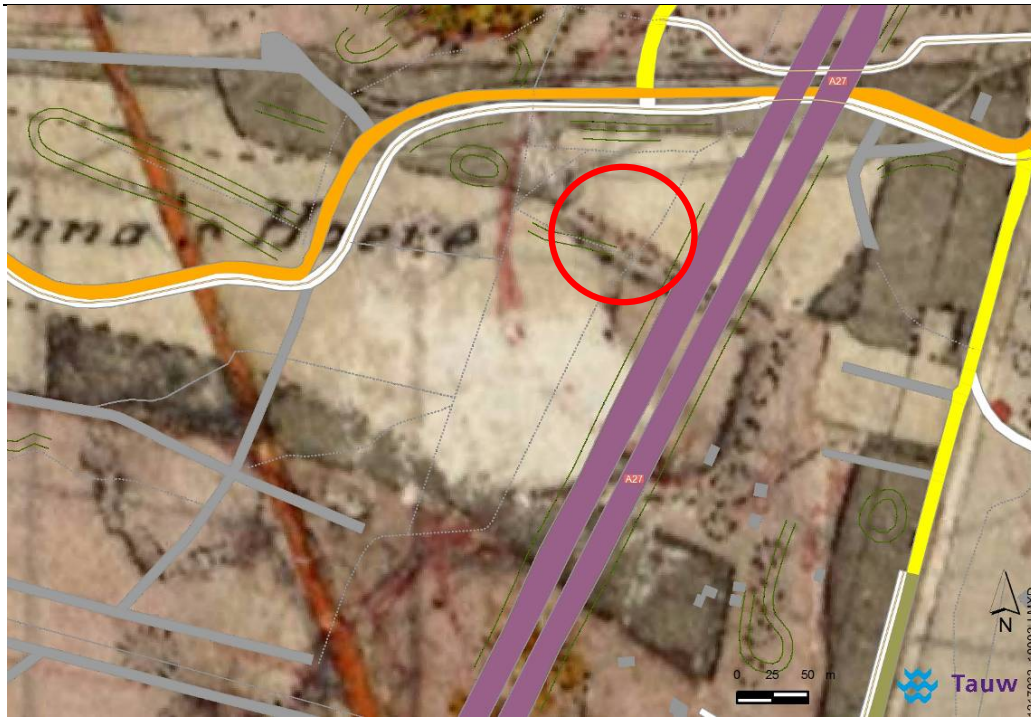
A: Zandhegge



Figuur 4.6 Zandhegge

Het plangebied direct ten westen van de A27 bestaat uit bos en heide. Op topografische kaarten van vóór 1850 is zichtbaar dat het plangebied in die periode een meer open karakter had, bestaande uit heidevelden en landbouwgronden. De waargenomen wal (zie figuur 4.6) betreft vermoedelijk een zandhegge (ook wel 'randwal' genoemd), dit gezien de omvang van de wal, de ligging ten opzichte van de windrichting, het ontbreken van een greppelstructuur en de ligging op de rand van de duinvaaggronden naar de podzolgronden. Om het landbouwgebied te beschermen tegen het stuivende zand werd geprobeerd het zand vast te leggen met behulp van aarden wallen, takkenschermen of beplanting. De zandhegge ving het zand op waardoor de wal soms wel meters hoog kon worden. Deze wallen liggen gezien de heersende windrichting vaak in zuidoost-noordwestelijke richting op de (voormalige) grens van stuifzand en bouwland.

Door de aanleg van de A27 is de wal, die in herkenbare vorm nu nog een lengte heeft van circa 80 meter, reeds ernstig verstoord en aan de oostzijde van de A27 niet meer herkenbaar aanwezig (zie ook figuur 4.7).



Figuur 4.7 Nettekening 1830-1850 onder de Top10 kaart, met zandhegge binnen de rode cirkel

B: Dubbele wildwal en greppelstructuur



Figuur 4.8 Dubbele boswal met greppel, vermoedelijke wildwal

De waargenomen dubbele boswal met greppel, vanwaar de wallen ook zijn opgericht, dateert vermoedelijk uit zelfde periode als de zandhegge, beschreven onder A. De greppel- en walstructuur maken onderdeel uit van een uitgebreidere structuur, die meerdere aan elkaar grenzende percelen scheidde. Hier fungeerde de wal (en greppel) waarschijnlijk als wildwal om het wild te weren. Deze structuur lijkt eveneens onderdeel te hebben uitgemaakt van de gronden behorende bij Anna's Hoeve (zie figuur 4.8). De dubbele wal kan er op duiden dat op deze plek, te weten de zuidgrens van de landbouwgronden, de wilddruk hoog was. De hoogte en omvang van de wallen neemt op grotere afstand van de A27 verder af. De greppelstructuur blijft daar echter wel herkenbaar aanwezig.

De wallen zijn voornamelijk beplant met eiken, er zijn echter geen directe aanwijzingen dat het hier eikenhakhout betreft.

Kenmerk R002-1225368FDD-evp-V05-NL



Figuur 4.9 Uitsnede Topografische militaire kaart 1850-1864 met binnen de rode cirkel de walstructuur B

C: Laan naar Anna's Hoeve



Figuur 4.10 Laan naar Anna's Hoeve (foto: Bosch en Slabbers, 2011)

Door bureau Bosch en Slabbers is in 2011 een cultuurhistorisch en landschappelijk onderzoek uitgevoerd naar de landgoederen Heidepark, Boschrand en Monnikenberg. In deeltracé 5.1 kruist de HOV-baan parallel aan de spoorlijn het gebied ten noorden van klooster Monnikenberg. De landschappelijke hoofdopzet rondom het voormalige klooster Monnikenberg is nog goed zichtbaar in het landschap.

Van het vroegere Boschrand en Heidepark zijn alleen nog enkele 'restanten' van het verleden te herkennen. Voorbeelden hiervan zijn stukken beukenbos, laanstructuren en enkele paden. Een nog herkenbare laanstructuur binnen het plangebied voor de HOV 't Gooi betreft de Laan naar Anna's Hoeve. Deze lijn liep van het hart van Heidepark aan op Anna's Hoeve. Dit pad is op de topografische kaart goed te herkennen maar is sterk gefragmenteerd. De onderbrekingen worden gevormd door onder ander de spoorlijn. Ondanks de onderbrekingen en verschillende karakters (landgoed en recreatiegebied) van beide gebieden blijft het een belangrijke vroegere hoofdverbinding tussen de beide landgoederen (Bosch en Slabbers, 2011).

Park Anna's Hoeve

Figuur 4.11 Park Anna's Hoeve (foto: D. van Aggelen, via Panoramio.nl)

Anna's Hoeve werd, bij een tweede heideveiling van 1843, door prof. Vrolik, die in het buitenhuis Drakenburg woonde, gekocht. Hij liet er in 1844 een huis 'Anna's Hoeve' neerzetten, vernoemd naar zijn vrouw Anna. Vooral onder de volgende eigenaren, nam de bebossing van Anna's Hoeve toe. De laatste eigenaar verkocht Anna's Hoeve in 1932 aan de gemeente Hilversum. Waarna het gebied als werkverschaffingsproject een parkachtige inrichting heeft gekregen.

Het park is ontworpen door W.M. Dudok, toen architect bij de gemeente Hilversum, in samenwerking met J.H. Meijer. Zo ontstond aan de oostgrens van de bebouwde kom van Hilversum een park met siervijvers en heuvels. Ook de houten bruggen werden door Dudok ontworpen.

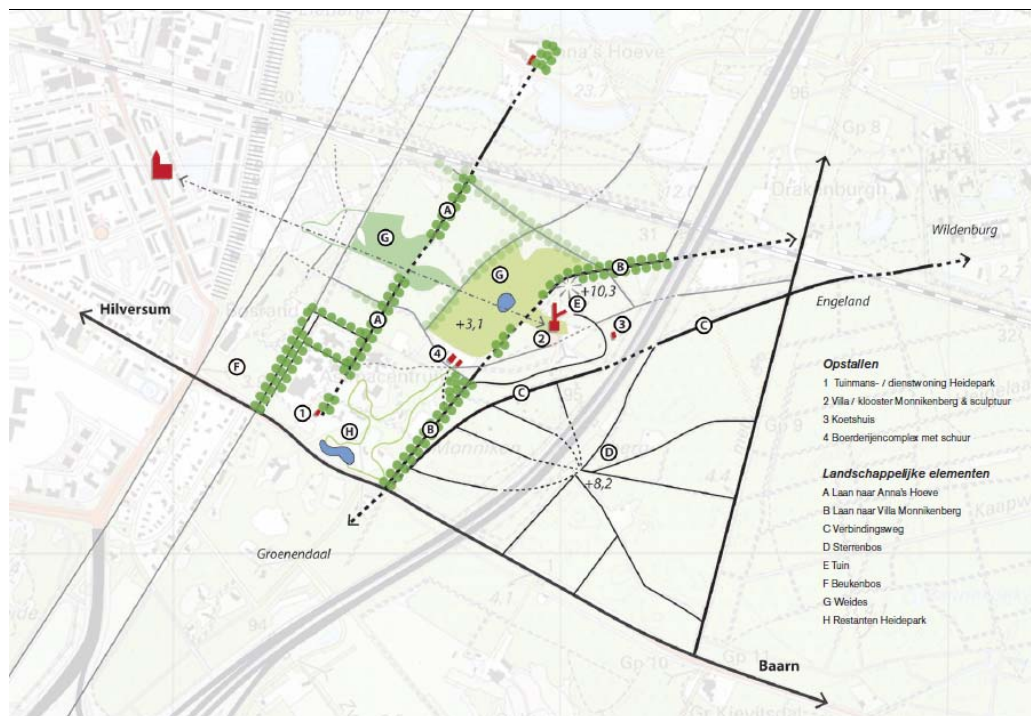
De 'Vereniging van Werkverschaffing' coördineerde het werk. De werklozen gingen in maart 1933 aan de slag. Er werd begroeiing weggehaald, waarbij wortelstronken gedeeltelijk uitgegraven moesten worden. Verder werd een smalspoor van 1100 meter aangelegd. Daarop reden drie, later vier, locomotieven met dertig kipkarren. Deze 'veldspoorlijn' werd gebruikt om zand en materiaal van de voormalige vloeivelden te vervoeren. Regelmatig liepen de locomotieven of karren uit de rails.

De werklozen, inmiddels was het legertje aangegroeid tot zestig man, maakten echter ook veel gebruik van kruitwagens. Uiteindelijk zouden er 130 personen bij de aanleg van Park Anna's Hoeve te werk worden gesteld.

Kenmerkend voor het park zijn de drie siervijvers. Met het materiaal dat vrijkwam bij het graven werden drie heuvels opgeworpen. De berg van Anna's Hoeve stak boven alles uit met een hoogte van 24 meter boven NAP. De taluds van de hellingen werden beplant: jonge aanplant moest het zand 'vastleggen'. In de oorlog zijn grote delen van het bos door Hilversummers gekapt ten behoeve van brandstof voor haarden en keukenovens (www.wikipedia.nl met teksten overgenomen uit Anna's Hoeve: klein gebied, groot verhaal (Aggelen K. van 2004)).

Als zichtbaar verschijnsel van één van de vele grote werkverschaffingsprojecten in de jaren '30, met als architect Dudok, vertegenwoordigt het park naast landschappelijke ook cultuurhistorische waarde. Het ecoduct en de Nieuwe Weg over Anna's Hoeve liggen binnen de begrenzing van het Park Anna's Hoeve.

Landgoed Monnikenberg



Figuur 4.12 Cultuurhistorische waardenkaart Monnikenberg (Bosch en Slabbers, 2011)

De landgoederen rond Hilversum zijn ontstaan vanuit de verschillende heideveilingen. Gronden werden door welgestelde lieden opgekocht om zich daar te vestigen. Zo koopt tijdens de tweede heideveiling in 1843 de familie Van der Velde een kavel in het gebied en laat daar een herenhuis bouwen met haaks daaraan vast gebouwd een boerderij met stalling. Dit gebouw krijgt de naam Hoeve ter Heide. Van der Velde laat op de heidegronden bouwlanden, houtwallen en bos aanleggen. Vijf jaar na de veiling wordt Van den Wall Bake eigenaar van Hoeve ter Heide.

Van den Wall Bake is bevriend met de familie Vrolik, die verschillende gronden in de omgeving in bezit had. Hij doopt Hoeve ter Heide om tot Heidepark. Na de aankoop van Heidepark wordt het bosareaal flink uitgebreid. In het begin worden vooral beukenlanen aangeplant richting Anna's Hoeve. De rechte radiale lijnen van de laanstructuren door het gebied zijn nog in het landschap te herkennen. Meer zuidelijk wordt op Monnikenberg een sterrenbos aangelegd. Op het landgoed waren ook landbouwgronden aanwezig. Rond het Monnikenwater, op de door afgraving lager gelegen gronden, liep vee. In 1873 wordt de Oosterspoorlijn van Hilversum naar Amersfoort en Utrecht aangelegd. Deze spoorlijn is gepland door de zoon van Herman Adriaan, Rudolf van den Wall Bake. Zijn vader krijgt een goede vergoeding voor het afstaan van de gronden én een eigen opstaphalte aan de Zwarteweg aan de rand van zijn landgoed. De aanleg van het spoor leidde ertoe dat meerdere lanen werden doorsneden.

Met de bouw van villa Monnikenberg vindt er een afsplitsing plaats tussen Heidepark en Monnikenberg. Met de herinrichting van het landgoed rond 1920 krijgt villa Monnikenberg ook een eigen oriëntatie op de weide, met zichtas richting de Sint Vituskerk. De ruimte voor de villa is doorgetrokken tot over het voormalige grondgebied van het landhuis Boschrand, toen nog een sanatorium. In 1946 vestigen de zusters Augustinessen zich in de villa Monnikenberg. Deze wordt grondig verbouwd en vergroot. Architect Heymerink ontwerpt een nieuwe vleugel. Daarnaast wordt er een kapel met toren gebouwd (Bosch en Slabbers, 2011).

Het plangebied is ter plaatse van het ecoduct en de HOV-baan parallel aan de spoorlijn binnen het landgoed Monnikenberg gelegen.

4.3 Cultuurhistorische waarden deelgebied 6 en 7

Binnen of in de directe nabijheid van dit deel van het plangebied zijn de volgende elementen en structuren als landschappelijk dan wel historisch geografisch waardevol aangemerkt:

D: Historische bomenstructuur langs Oude Amersfoortseweg

E: Walstructuur als relict van niet gerealiseerde ringweg Hilversum

Daarnaast zijn er in deelgebied 6 en 7 twee gemeentelijke monumenten gelegen. De bescherming van deze monumenten is geregeld in de Monumentenverordening Hilversum (gemeente Hilversum, 2001). Het betreffen:

F: Middenstandswoningen, reeks van vier, Wandelpad 34-40

G: Beatrixtunnel, Prins Bernhardstraat

D: Historische bomenstructuur langs Oude Amersfoortseweg



Figuur 4.13 Ansichtkaart met bomenstructuur Oude Amersfoortse weg (bron: hilversum-in-kaarten.clubs.nl)

In het kader van dit Groenbeleidsplan is in 2011 een zogenaamde 'kenschets' gemaakt en vastgesteld waarin de waarde en kwaliteiten van het Hilversumse groen zijn beschreven. De boomstructuren zijn één van de geïntariseerde kwaliteiten. Hilversum is bijzonder bomenrijk. Langs de wegen van Hilversum zijn meer dan 700 soorten bomen (en cultuurvariëteiten van soorten) te vinden. Eén van de in het beleidsplan aangegeven waardevolle boomstructuren betreft de beplanting langs de Oude Amersfoortseweg. De Oude Amersfoortseweg is een van de historische ontsluitingswegen van Hilversum, op de kaart van 1725 (figuur 4.2) aangegeven als Amersfoorder weg. De groenstructuur langs deze historische ontsluitingsweg is als historisch waardevol aangewezen door de gemeente Hilversum.

Dit geldt eveneens voor de Oosterengweg, als gevolg van het ontbreken van een herkenbare boomstructuur ter plaatse van het plangebied van de HOV-baan is deze structuur niet als zijnde waardevol opgenomen in de inventarisatiekaart (figuur 4.1).

Het plangebied, voor wat betreft de reconstructie van de Oosterengweg, kruist de Oude Amersfoortseweg.

E: Wal als relict van niet gerealiseerde ringweg Hilversum

Figuur 4.24 Anthony Fokkersweg, met rechts de begroeide wal als relict van de niet gerealiseerde ringweg

Parallel aan de Anthony Fokkerweg ligt een begroeide walstructuur. De wal is een restant van de uiteindelijk niet gerealiseerde ringweg rond Hilversum. De reservering voor deze weg is op de topografische kaart van 1962 reeds zichtbaar. De wal fungeert als harde grens tussen de bebouwde kom van Hilversum en het buitengebied met het Park Anna's Hoeve. Door de omvang en verschijningsvorm is de begroeide wal vooral landschappelijk van waarde. Als relict van de niet gerealiseerde ringweg heeft de wal een beperkte historisch geografisch waarde.

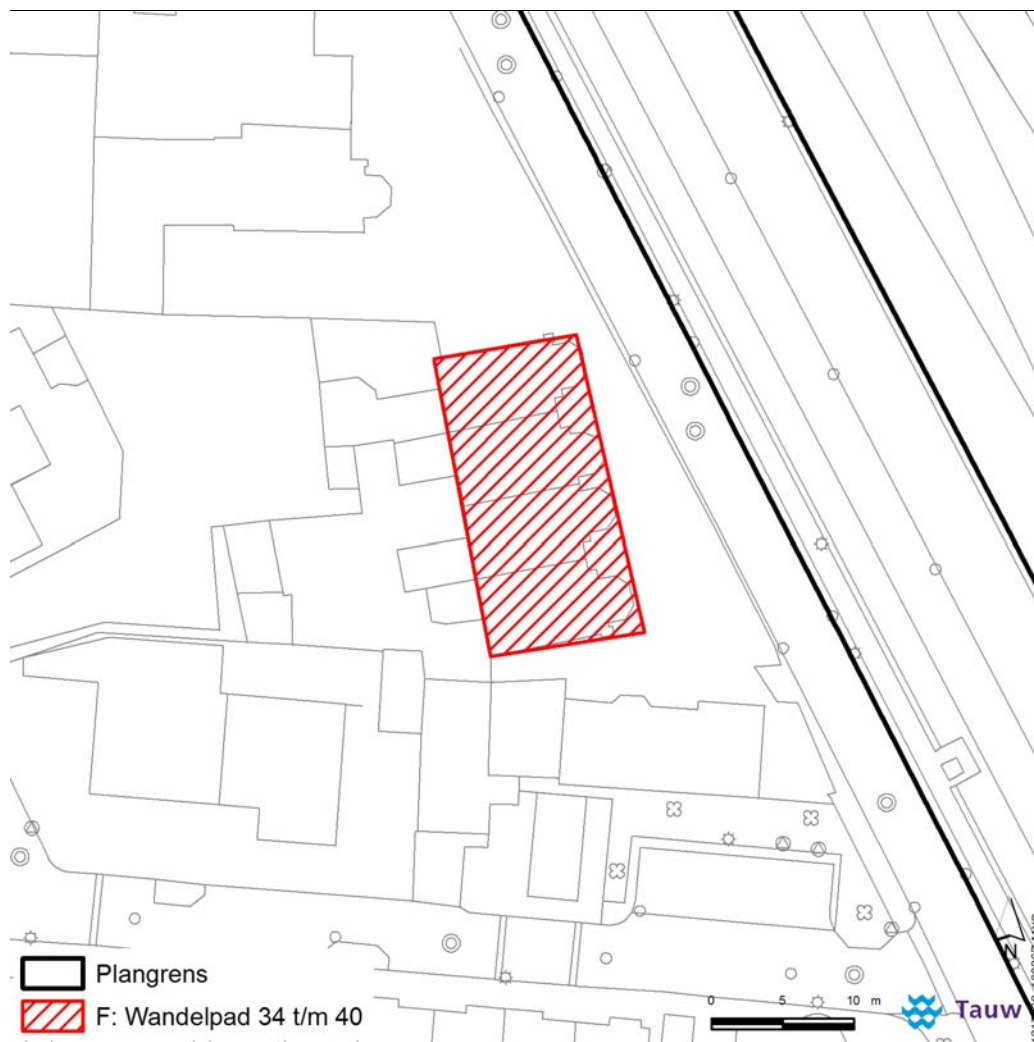


Figuur 4.35 Uitsnede topografische kaart 1962, met daarin de ruimte-reservering voor de ringweg

De wal is zowel ter plaatse van het fietspad als de nieuwe Weg over Anna's Hoeve binnen het plangebied gelegen.

F: Middenstandswoningen, Reeks van vier, Wandelpad 34, 36, 38 en 40 te Hilversum**Figuur 4.16 Gemeentelijk monument aan Wandelpad**

Dit rijtje van vier woningen betreffen zeer waarschijnlijk in 1895 gebouwde middenstandswoningen. De architect en de opdrachtgever zijn niet bekend. De voorzijde is georiënteerd op het spoor. De woningen zijn gebouwd in een voor die tijd karakteristieke, eclectische stijl. De woningen zijn van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, de architectuurhistorische en de ensemblewaarde, alsmede vanwege de gaafheid. De woningen hebben cultuurhistorische waarde als een karakteristieke uitdrukking van een typologische ontwikkeling in de bouw van middenstandswoningen aan het eind van de 19e eeuw. De woningen zijn van architectuurhistorisch belang vanwege de kwaliteit van het ontwerp en vanwege de voor de bouwtijd kenmerkende hoofdvorm, materiaalgebruik en detaillering. De woningen hebben ensemblewaarde vanwege de sterke architectonische en stedenbouwkundige samenhang met de omgeving, waarmee ze een sterke historisch-ruimtelijke relatie heeft. De woningen zijn tevens van belang vanwege de herkenbaarheid en de ruime mate van gaafheid van het exterieur (www.geotalk.hilversum.nl).



Figuur 4.17 Ligging gemeentelijke monumenten ten opzichte van plangebied HOV-baan 't Gooi

G: Beatrixtunnel bij Prins Bernhardstraat te Hilversum

Figuur 4.48 Gemeentelijk monument aan Prins Bernhardlaan

De spoorwegtunnel Prinses Beatrixtunnel is gebouwd in de jaren 1935-1938, naar ontwerp van stadsarchitect W.M. Dudok en de directeur Publieke Werken ir. J.F. Groote. De Prinses Beatrixtunnel tunnel verbindt de Prins Bernhardstraat met de Professor Kochstraat, zodat hier weer een vrije verbinding tussen het oostelijke deel van Hilversum en de rest van de stad tot stand kwam.

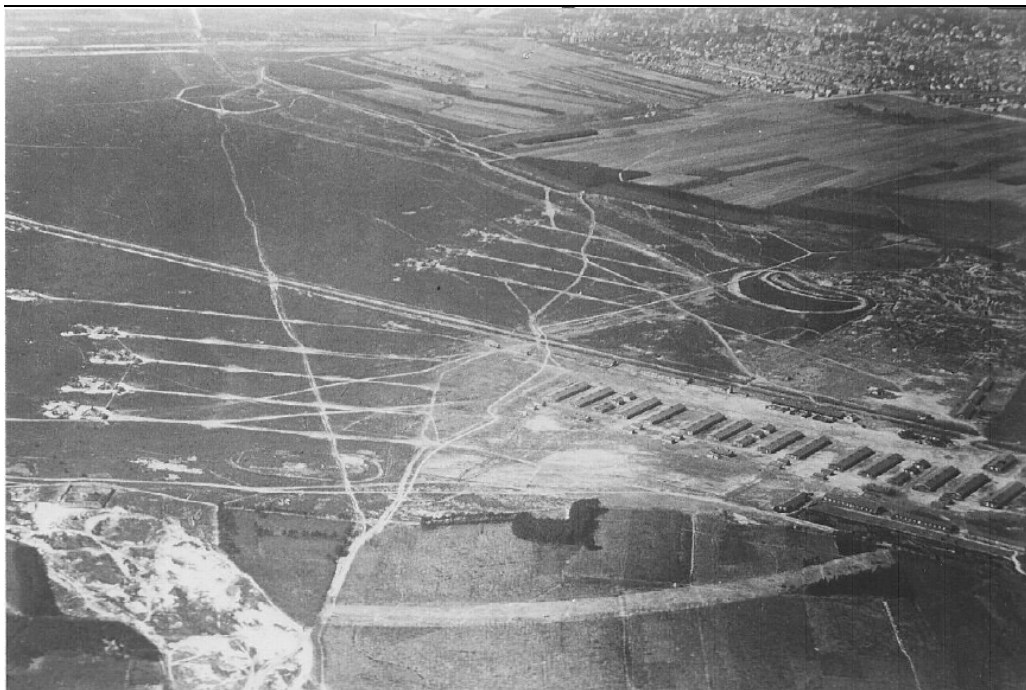
De tunnel is van architectuurhistorisch belang vanwege de voor de bouwtijd en de functie kenmerkende vormgeving, materiaalgebruik en detaillering en als werk uit het oeuvre van een vooraanstaand architect / stedenbouwkundige.

De tunnel heeft stedenbouwkundige waarde als een bijzondere uitdrukking van de ontwikkeling van Hilversum in het interbellum en als een onmisbaar onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van de stad.

De tunnel is tevens van belang vanwege de herkenbaarheid en de grote mate van gaafheid. (www.geotalk.hilversum.nl).

4.4 Cultuurhistorisch waarden Crailo

Ter compensatie van de aantasting van het Nationaal Netwerk (NNN, voormalige EHS) wordt een deel van het Crailo-terrein ten noorden van Hilversum herbestemd tot NNN. Het plangebied bestaat uit bos en wordt daarnaast gebruikt voor televisieprogramma Utopia. Het heeft nu een maatschappelijke bestemming. Het Crailo-terrein en omgeving, met daarop de voormalige Kolonel Palmkazerne, is in ieder geval sinds de oprichting van een schans in 1880 als sluitstuk van fortenlinie Naarden (onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie), in militair gebruik (Grontmij, 2006 en 2009). Het plangebied ligt ten oosten van de Nieuwe Crailoose Weg en de voormalige schans en ligt direct net ten noorden van de voormalige schietbanen met kogelvanglers aan de oostzijde van de Nieuwe Crailoose Weg, behorende bij het toenmalige Kamp Laren (zie figuur 4.19). Binnen het plangebied zelf zijn geen cultuurhistorische waarden bekend.



Figuur 4.19 Luchtfoto 1925 met barakken Kamp Laren en bijbehorende schietbanen
(www.hollandsewaterlinie.nl)

5 Analyse

5.1 Deelgebied 5

De aanleg van de HOV-baan 't Gooi, parallel aan de A27, inclusief de Weg over Anna's Hoeve parallel aan de spoorverbinding Hilversum - Amersfoort leidt tot een verbreding van de reeds bestaande doorsnijding van het landschap (zie figuur 5.1). De verbreding van het talud van de A27 met circa 15 meter en de bundeling van de nieuwe infrastructuur met het spoor leiden echter wel tot een verdere aantasting van de landschappelijke kwaliteiten in dit gebied. Vooral het gebied direct ten westen van de A27 maakt onderdeel uit van het afwisselend landschap waar bos en heide elkaar afwisselen. Het provinciale beleid is gericht op het behoud van dit besloten landschap van provinciale waarde. De aanleg van de HOV-baan, Weg over Anna's Hoeve en het ecoduct leiden tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek in deelgebied 5. Anderzijds leidt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot fietspad, tot het grotendeels opheffen van de bestaande doorsnijding van het landschap. De beleefbare en recreatieve kwaliteit van het landschap wordt daardoor in het noordelijk deel van het Park Anna's Hoeve versterkt.

Het ecoduct leidt tot effecten op de landschappelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden aan weerszijden van het spoor. Ter plaatse van landgoed Monnikenberg zal de aanleg van het ecoduct leiden tot de kap van bomen, het opbrengen van grond waardoor een kunstmatig hoogteverschil in het landschap ontstaat.

De inrichtingsprincipes voor de vormgeving van de omgeving ten noorden van het viaduct zijn verwoord en verbeeld in het document "Anna's Hoeve inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied" door Bosch Slabbers. De uitwerking van de ruimtelijke inpassing van de HOV-baan voor het deeltracé Hilversum is uitgewerkt in de rapportage "HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum" door Posad, en komen terug in de toelichting aan de Ruimtelijke Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) 'Inpassing HOV in buitengebied Hilversum' (bijlage 2).

De Laan naar Anna's Hoeve vormt een historisch geografisch waardevolle verbindingsstructuur tussen Park Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Aan de zuidzijde van het spoor (zie figuur 4.10), leidt het voornemen niet tot aantasting van de laanstructuur. De laan is hier ten westen van het nieuwe ecoduct gelegen en wordt zodoende niet aangetast als gevolg van de kap van bomen of grondverzet.

Als gevolg van de aanleg van de nieuwe Weg over Anna's Hoeve, wordt de doorsnijding van de laanstructuur ten noorden van het spoor wel breder. Het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve leidt anderzijds tot mogelijkheden de laanstructuur ten noorden van het spoor deels te herstellen. In de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve is dat ook als ambitie geformuleerd (blz. 29): 'het deels terugbrengen van de laanstructuur die Anna's Hoeve verbond met landgoed Monnikenberg'. Hierdoor kan de aantasting deels worden gemitigeerd. Immers de cultuurhistorische waarde en de beleefbaarheid van de laan worden hiermee vergroot. Het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve is in de inrichtingsvisie voor het herstel van de laanstructuur dan ook positiever gewaardeerd dan het in stand houden van de bestaande weg.

Aan de noordzijde van het spoor wordt een deel van het ecoduct binnen het Park Anna's Hoeve gerealiseerd. De aanleg leidt niet tot aantasting van de kenmerkende siervijvers en heuvels, maar de toevoeging van het ecoduct leidt wel tot de kap van bomen en de toevoeging van een nieuw element in het park. Het Inrichtingsplan zoals dat voor het park wordt opgesteld, biedt kansen om, op basis van de ontwerpen van Dudok, zo veel mogelijk aan te sluiten bij het oorspronkelijke ontwerp. Hierbij zal ook rekening gehouden worden met de recreatieve toegankelijkheid van het park. Het inrichtingsplan biedt kansen op de aantasting van specifieke cultuurhistorische te beperken, of door herstel de cultuurhistorische waarden van deze elementen te versterken. Zo hebben de zandhegge én de wildwal, als ook de laanstructuur naar Anna's Hoeve, een directe relatie met de Anna's Hoeve. De verdere aantasting van deze samenhangende elementen leidt tot een negatief effect op de beleefbaarheid en historische gelaagdheid van het gebied rond de Anna's Hoeve. Anderzijds biedt het inrichtingsplan voor het park kansen om de samenhang tussen deze elementen te versterken door deze te herstellen en de zichtbaarheid en herkenbaarheid te vergroten.

De historisch geografisch waardevolle walstructuren ten westen van de A27, als relict van het agrarisch gebruik op Anna's Hoeve, dienen daarbij zoveel mogelijk behouden te blijven en hier dient bij de aanlegwerkzaamheden van de HOV-baan ook nadrukkelijk aandacht voor te zijn. Met name de zandhegge heeft een hoge historisch geografische waarde en vertelt de geschiedenis van de agrarische ontginning van het gebied.

Het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve biedt kansen de historische relatie tussen Anna's Hoeve en het Park Anna's Hoeve te herstellen.

De aanleg van de HOV-baan leidt mogelijk tot aantasting van het aardkundig monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Hier dient op basis van het ontwerp en uitvoeringsmethodiek ontheffing te worden aangevraagd.

Voor de tijdelijke bouwweg ten oosten van de A27 wordt gebruikt gemaakt van een bestaand zandpad tussen de Soestdijkerstraatweg en het spoor. Het pad wordt tijdens de aanlegfase met rijplaten verhard. Voor de verbreding worden mogelijk enkele bomen gekapt. De bouwweg leidt echter niet tot effecten op de landschappelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden.



Figuur 5.1 Impressie bundeling HOV en Weg over Anna's Hoeve met spoorverbinding

5.2 Deelgebied 6 en 7

De gebiedskarakteristiek wordt, gezien het stedelijke en functionele karakter van de spoorzone niet negatief beïnvloed door de HOV-baan. De ruimtelijke kwaliteit de zone langs het spoor is nu matig te noemen, de aanleg van de HOV-baan biedt conform het groenbeleid van de gemeente Hilversum kansen deze kwaliteit, met name als het om de bermen langs het spoor gaat, te vergroten. Waarbij ingegaan wordt op de mogelijkheid een samenhangende groenstrook langs het spoor te realiseren als verbinding tussen het stedelijk gebied van Hilversum en het buitengebied.

Ter plaatse van de mogelijk nieuw te realiseren fietstunnel en het bijbehorende fietspad, leidt de voorgenomen activiteit tot een (beperkte) aantasting van de wal langs de Anthony Fokkerweg. Dit element is, als groene grens, van landschappelijke betekenis. Als relict uit de jaren '60 van de niet gerealiseerde ringweg heeft het element ook een beperkte historisch geografische waarde. De aanleg van het fietspad zal leiden tot het voor een deel afgraven van de wal. Dit dient zoveel mogelijk worden voorkomen, waarbij het mogelijke herstel van de walstructuur en begroeiing na de realisatie aandacht vraagt.

De Weg over Anna's Hoeve leidt tot aantasting van de wal en volgt hier deels de voormalige ruimtereservering voor de ringweg. De aanleg van een nieuwe weg leidt wel tot een verdere infrastructuurlijke inkadering van het Park Anna's Hoeve en doet daarmee afbreuk aan de landschappelijke waarde en karakteristiek van het gebied. De doorgaande fietsroute via Liebergerweg naar de Weg over Anna's Hoeve blijft via een gelijkvloerse kruising met de nieuwe Weg over Anna's Hoeve bestaan.

De ontsluiting van het 'Venetapark' op de Liebergerweg leidt tot de kap van meerdere bomen op het terrein van IFF, maar leidt niet tot aantasting van landschappelijke kwaliteiten, dan wel beschermde cultuurhistorische waarden.

Ten behoeve van de herinrichting van de Oosterengweg ter hoogte van de kruising met de Oude Amersfoortseweg dienen enkele bomen te worden gekapt. De historische bomenstructuur langs de Oude Amersfoortseweg zal als zodanig niet worden aangetast. Voor de nadere detaillering van het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte geldt, dat conform het gemeentelijk beleid, rekening gehouden dient te worden met het behouden dan wel versterken van deze boomstructuur. De reconstructie van de Oosterengweg leidt tot mogelijkheden het groene karakter van de Oosterengweg te versterken.

De aanleg van de HOV-baan leidt niet tot een fysieke aantasting van de reeks van vier woningen met de gemeentelijke monumentenstatus aan het Wandelpad (nr. 34, 36, 38 en 40). De architectonische- en ensemblewaarden worden niet geschaad door de aanleg van de HOV-baan. Ook wijzigt de oriëntatie op, en afstand tot, het Wandelpad niet. In de rapportage 'Ruimtelijke inpassing HOV in buitengebied Hilversum' (zie bijlage 2) wordt ingegaan op de ontwerpprincipes langs de HOV-baan, onder andere ter plaatse van het Wandelpad.



Figuur 5.2 Impressie HOV-baan ter plaatse van Wandelpad

De HOV-baan loopt ter plaatse van de monumentale Beatrixtunnel bovenlangs richting het busstation. Er worden in het ontwerp echter geen constructiewijzigingen dan wel wijzigingen in het aanzien van de tunnel voorzien. De aanleg van de HOV-baan heeft, voor zover op basis van de huidige ontwerptekeningen kan worden beoordeeld, geen effect op de monumentale waarde van dit object.

5.3 Compensatie NNN te Crailo

Ter compensatie van de NNN wordt in het kader van de aanleg van de HOV-baan ten noorden van Hilversum een deel van het Crailo-terrein bestemd als natuur en opgenomen in de NNN. Het plangebied bestaat uit bos en wordt daarnaast gebruikt voor televisieprogramma Utopia. Het heeft nog een maatschappelijke bestemming. Voor het onderdeel Cultuurhistorie heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties aangezien er geen herinrichting van de locatie plaatsvindt en er op betreffende locatie geen cultuurhistorische waarden bekend zijn.

6 Conclusie

De realisatie van de HOV in 't Gooi en de Weg over Anna's Hoeve leiden niet tot effecten op beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. De OV-verbinding is dus vanuit het aspect landschap en cultuurhistorie uitvoerbaar.

Wel laat de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning zien dat er binnen deelgebied 5 en 6 historisch geografische elementen voorkomen die niet zijn aangegeven op de provinciale of gemeentelijke waardenkaarten, maar wel van waarde zijn. Geadviseerd wordt om in het nog op te stellen Inrichtingsplan Anna's Hoeve:

- De herkenbaarheid / zichtbaarheid van de Laan naar Anna's Hoeve te vergroten door deze laanstructuur te herstellen
- Bij de herinrichting van het ecoduct op het Park Anna's Hoeve uit te gaan van het oorspronkelijk ontwerp van Dudok en hier zoveel mogelijk op aan te sluiten
- De cultuurhistorische elementen die herinneren aan het agrarisch gebruik van de gronden (walstructuren) een plek te geven in het inrichtingsplan en de zichtbaarheid en herkenbaarheid van deze structuren in het landschap te vergroten

Los van het inrichtingsplan Anna's Hoeve biedt de herinrichting ten behoeve van het ecoduct ook kansen de cultuurhistorisch waardevolle landgoedstructuur van Monnikenberg te herstellen. Aanbevolen wordt om bij de landschappelijke inpassing van het ecoduct de landgoedstructuur als uitgangspunt mee te nemen. Het verlies aan bomen dient conform de compensatie-eisen in de Boswet te worden gecompenseerd.

Specifiek voor de kap van bomen ter plaatse van de Oosterengweg biedt compensatie ter plaatse van de kruising met de Oude Amersfoortseweg kansen de historische beplantingstructuur te herstellen.

Tenslotte wordt aanbevolen om gedurende de uitvoering:

- De werkruimte ter plaatse van de nog zichtbare walstructuren langs de A27 (zandhegge en wildwal) zo beperkt mogelijk te houden
- De werkruimte ter plaatse van de begroeide walstructuur (ten westen van de Anthony Fokkerweg) zoveel mogelijk te beperken

Voor de mogelijke aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi' (tevens aangemerkt als aardkundig waardevol gebied), als gevolg van de aanleg van het ecoduct en de HOV-baan, dient ontheffing aangevraagd te worden van de Provinciale Milieuverordening. Het maatschappelijk belang van de realisatie van de HOV-verbinding dient daarbij afgewogen te worden tegen het belang van het behoud van aardkundige waarden. Deze ontheffing dient verleend te zijn voorafgaand aan de feitelijke start van de werkzaamheden. Gezien de aard en omvang van de ingreep is afstemming gezocht met de betreffende provinciale afdeling over de wijze waarop de benodigde ontheffing verkregen kan worden.

Bijlage

1

Literatuur

Websites, kaarten en databases

- www.ahn.nl
- www.geotalk.hilversum.nl
- www.ruimtelijkeplannen.nl
- www.watwaswaar.nl
- www.tgooi.info
- www.oneindignoordholland.nl
- www.plaatsengids.nl
- www.wikipedia.nl
- www.nieuwehollandsewaterlinie.nl
- hilversum-in-kaarten.clubs.nl
- gooiersgracht-viersloot.blogspot.nl
- Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie provincie Noord-Holland

Literatuur

- Berendsen, H.J.A., 2000. *Landschappelijk Nederland*. Assen (Fysische geografie van Nederland). Derde, geheel herziene druk
- Berendsen, H.J.A., 2005. *De vorming van het land*. Assen (Fysische geografie van Nederland). Vierde, geheel herziene druk
- Bosch en Slabbers, 2011 *Cultuurhistorisch en landschappelijk onderzoek Heidepark, Boschrand en Minnikenberg*
- Bosch en Slabbers, 2014 *Anna's Hoeve inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied*
- Gemeente Hilversum, 2012. *Groenbeleidsplan Hilversum 2030*
- Gemeente Hilversum, 2001 *Monumentenverordening*
- Grontmij, 2006 *Archeologisch Onderzoek Kolonel Palmkazerne Crailo, Grontmij Archeologische Rapporten 262*
- Grontmij, 2009 *Notitie 258954 Schans Crailo*
- Posad, 2015. HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum
- Probos, 2012. *Bosgeschiedenis en Erfgoed, handreikingen voor (veld) onderzoek*
- Probos, 2011. *Boswallen, handreikingen voor het beheer*
- Provincie Noord-Holland, 2006. *Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie*
- Provincie Noord-Holland, 2010. *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit*
- Provincie Noord-Holland, 2013. *Provinciale Milieuverordening (Tranche 8)*
- Sevink, J., E.A. Koster, B. van Geel & J. Wallinga, 2013. Drift sands, lakes, and soils: the multiphase Holocene history of the Laarder Wasmeren area near Hilversum, the Netherlands. In: *Netherlands Journal of Geosciences*, volume 9, no. 4., pp. 234-266
- Transect 2014. *Bureauonderzoek Archeologie HOV Hilversum-Huizen*

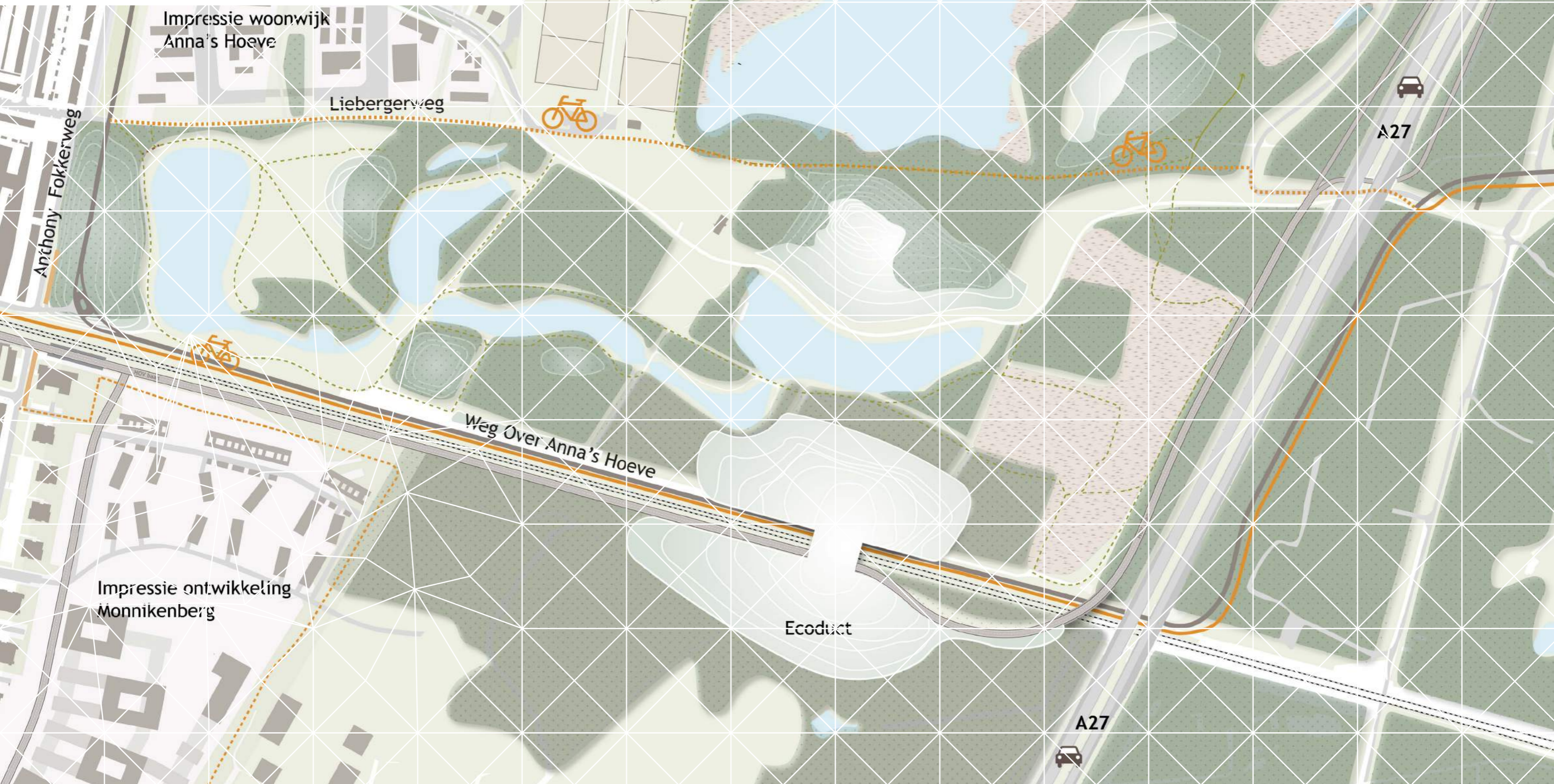
Bijlage

2

HOV in 't Gooi, toelichting ARO

HOV IN 'T GOOI

TOELICHTING ARO



RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN BUITENGEBIED HILVERSUM



RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN HILVERSUM

Het tracé van de HOV baan tussen Huizen en Hilversum loopt tussen de A27 en de bebouwde kom van Hilversum deels buiten stedelijk gebied. Bij de inpassing van de busbaan is er, binnen de ruimtelijke randvoorwaarden, gezocht naar een uitwerking met zo min mogelijk aantasting van het waardevolle natuurlijke landschap en het behouden of mogelijk versterken van de natuurwaarden van het gebied. Dit laatste is met name van belang, omdat deze zone Monnikenberg-Anna's Hoeve deel uitmaakt van een grotere ecologische hoofdstructuur van het Goois Natuur Reservaat (GNR).

ecologische verbinding

Met het realiseren van de HOV baan is er een aanleiding om vergaande mitigerende maatregelen door te voeren ter versterking van de ecologische waarden in het gebied. Hiermee wordt de kans benut om de ecologische verbinding die ten zuiden van het projectgebied onder de A27 wordt gerealiseerd, door te zetten meteen verbinding over het spoor en HOV-baan in de vorm van een ecoduct. De aanleg van dit ecoduct zal weliswaar een grote ruimtelijke ingreep in het gebied betekenen, maar vormt ook een belangrijke en bijzonder waardevolle schakel in de aanwezige ecologische hoofdstructuur.

bundeling van infrastructuur

Een belangrijk uitgangspunt bij de tracékeuze is het bundelen van infrastructuur om de aantasting van de omgeving te beperken. De HOV-baan ligt bij het verlaten van de A27 in het talud van de snelweg en blijft deze ook volgen tot bij de kruising met het spoor. Daar maakt de baan een bocht middels een fly-over om vervolgens direct langs de zuidzijde van het spoor verder te lopen. De busbaan blijft tot aan het stationsgebied van Hilversum tegen de spoorzone aan liggen.

Weg over Anna's Hoeve

Om de effectiviteit van de ecologische verbinding van het ecoduct te vergroten is er voor gekozen de bestaande toegangsweg voor Hilversum door het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve (weg over Anna's Hoeve) te verleggen. Het verleggen van de weg past in het uitgangspunt om infrastructuur te bundelen. Weg, fietspad, spoor en HOV-baan lopen naast elkaar onder het ecoduct door. Op deze manier is de infrastructuur ruimtelijk ingepast met een verbetering van de ecologische waarden van het gebied.



De gedachtenvorming rond en uitwerkingen van de vormgeving van het natuur- en recreatiegebied zijn verwoord en verbeeld in het document "Anna's Hoeve inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied" door Bosch Slabbers. De uitwerking van de ruimtelijke inpassing van de HOV-baan voor het deeltracé Hilversum is uitgewerkt in de rapportage "HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum" door Posad, waarvan de relevante passages voor de inpassing buiten stedelijk gebied aan dit document zijn toegevoegd.

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.

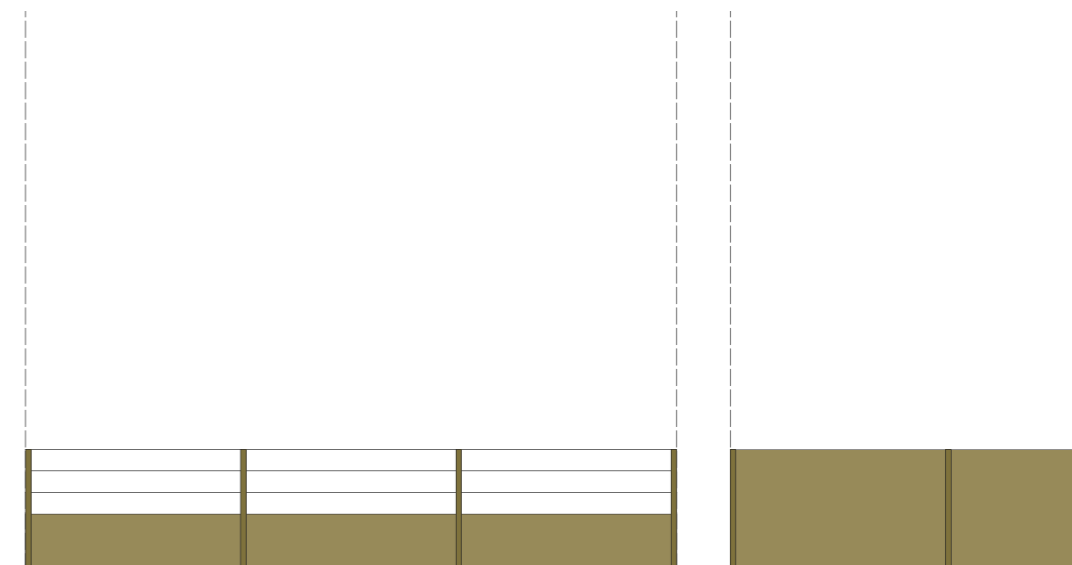
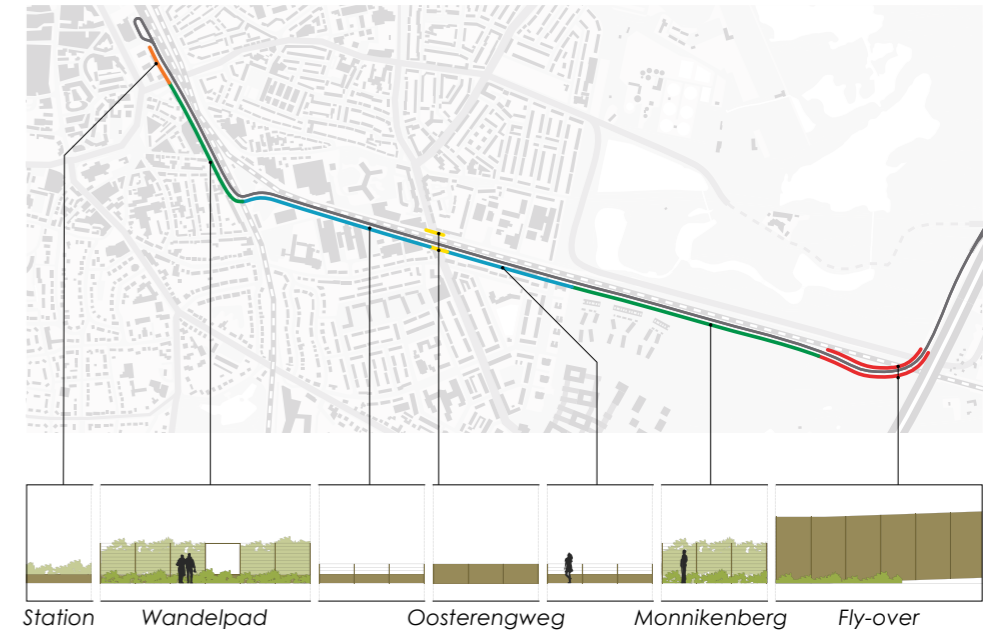
Voor het deel waar de HOV baan tussen het spoor en de bedrijventerreinen is voorzien zal een vereenvoudigde en lagere afscheiding tussen de busbaan en de omgeving worden geplaatst.

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.

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. De barriere zal hier uit gesloten panelen bestaan om licht, geluid en beweging op de busbaan af te schermen van het natuurgebied.



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 tunnelmonden zijn allemaal afgestemd op dit gebruik en de beleving van de openbare ruimte.

BESTRATING



GROEN



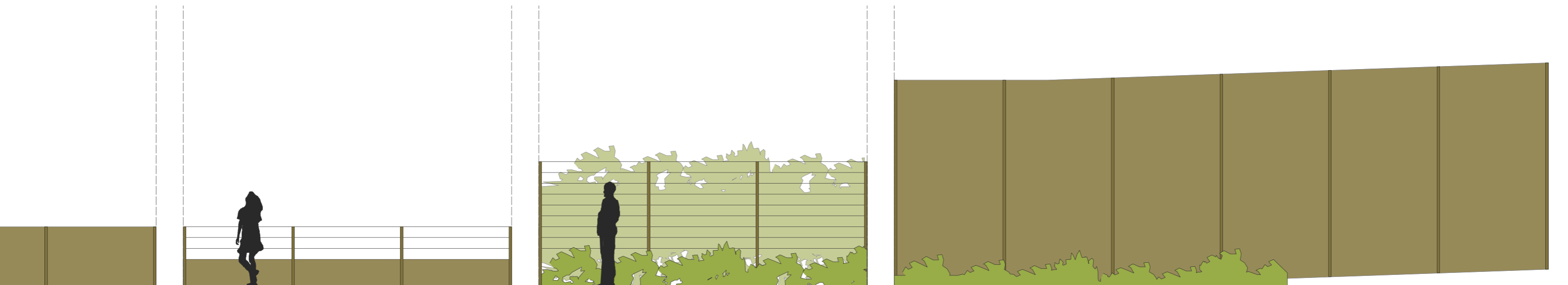
HEKWERK



INRICHTING



BALUSTRADE





positionering ecoduct en fly-over in combinatie met verlegde weg over Anna's Hoeve

Ecoduct - Inpassing in landschap

Het ecoduct 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 het ecoduct zo goed mogelijk te laten passeren wordt er op het ecoduct zelf ook hogere beplanting geplaatst om beschutting te bieden. De randen van het ecoduct 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 ruimere omgeving en met name vanaf de verlegde weg over Anna's Hoeve een aanzicht van het ecoduct waarbij aandacht is besteed aan de vormgeving en uitstraling naar de omgeving. Zo wordt het ecoduct 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 ecoduct vanaf verlegde weg over Anna's Hoeve

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 ecoduct 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



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

