

Verslag vergadering Commissie voor Welstand en Monumenten gehouden op 24 januari 2020

Aanwezig: Commissieleden: J. de Haan (voorzitter), J. Molenaar, R. Lubbers,
I. van Koningsbruggen en A. Mulder.
Adviseur(s): -
Secretaris: A. Leeuwenburgh

Zaaknr.	Beoordeeld plan t/m wijzigingsdatum zaaksysteem	GEZAMENLIJKE COMMISSIE
602265	03-01-2020	<p>HOV-traject langs spoorlijn, Weg over Anna's Hoeve 3 – bouwen fly-over <i>Beoordelingskader welstandsnota:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tussen A27 – Van Linschotenlaan - Noordzijde spoor: gebiedsgerichte criteria, gebied 8B, Buitengebied, Gewoon welstandsniveau. <p>De aanvrager en diens adviseurs zijn aanwezig om het plan toe te lichten aan de hand van de ingediende tekeningen. Als onderdeel van het HOV-traject 't Gooi voorziet voorliggend plan in het bouwen van een fly-over over het spoor en de verlegde weg over Anna's Hoeve ten westen van de A27.</p> <p><i>Advies commissie:</i></p> <p>Negatief advies</p> <p>Algemeen: Naar aanleiding van een vooronderzoek van deze plannen in de commissie vergadering van 19 december 2019 heeft het secretariaat van de CWM uitgezocht welke criteria er door de gemeenteraad zijn vastgesteld en waaraan het plan voor de HOV getoetst moet worden. Op 28 maart 2019 heeft de commissie, in een vooronderzoek, een uitgangspunt voor de beeldkwaliteit gezien en naar aanleiding daarvan gevraagd naar de aanvullende gemeentelijke randvoorwaarden. Kennelijk is daarmee niets gedaan. Ook is er geen door de gemeenteraad vastgesteld beeldkwaliteitsplan dat gekoppeld is aan de welstandsnota. De commissie rest dan ook niets anders dan te toetsen aan de nota en de algemene criteria.</p> <p>De commissie is van mening dat dit grote civiele werk zeer zorgvuldig moet worden ingepast met respect voor de bestaande context. Dat is nu niet het geval. De commissie mist een architectonisch, landschappelijk en stedenbouwkundig uitgangspunt. Er is geen leidende concept of ontwerpprincipie in de voorstellen te ontwaren. Hetgeen gepresenteerd wordt lijkt een willekeurige optelsom van oplossingen om te voldoen aan de verschillende randvoorwaarden en regelgeving. Daarbovenop is in de vormgeving duidelijk te zien tot waar verschillende contracten, aanbestedingen of verantwoordelijkheden lopen. De commissie is van mening dat als je aan een kunstwerk kan zien hoe de contracten in elkaar zitten er iets niet goed gaat. Juist bij dit soort lange civiele werken is een continuïteit in de vormgeving van belang voor een rustig, bescheiden en dienend beeld, waarbij subtiel gereageerd wordt op de verschillende landschappelijke- en stedenbouwkundige contexten waar de HOV doorheen loopt. Dat is nu niet het geval. Het gaat te ver om alle situaties waar daarvan sprake is hier te benoemen, de commissie geeft daarom hieronder enkele voorbeelden. De commissie wijst erop dat het ontwerp in zijn samenhangende geheel serieus heroverwogen moet worden en het niet volstaat om enkel iets te doen aan de hieronder beschreven voorbeelden. Er zal een leidend architectonisch, stedenbouwkundig en landschappelijk principe gevonden moeten worden dat consequent wordt uitgewerkt. Waarbij alle deel oplossingen bijdragen aan het geheel.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> – Een voorbeeld waarbij de compositie van de diverse elementen van de fly-over toevallig samenkomen en zo een onsamenhangend beeld c.q. – lijnenspel vormen is de aansluiting van de randligger op de onder afwerking van het brugdek (zie detail op tekening HILHOV3-TEK-W-DO-1.3.3-V-0267, versie B). – De commissie kan zich in principe de in Cortenstaal uitgevoerde doorvalbeveiligingen/hekwerken/geluidsscherm voorstellen. Maar hoewel er in de detaillering is geprobeerd dit op te lossen, zal het Cortenstaal uitlogen en zo de onderliggende betonnen delen vies maken. Op korte termijn zal het uitspoelende ijzeroxide het beton van de fly-over vervuilen en gaan tekenen, waardoor dit kunstwerk er armoediger uit gaat zien. Dit is niet gewenst. – De commissie is niet akkoord met het bevestigen van de Cortenstaal beplating op verzinkt stalen stijlen. Door het potentiaal verschil tussen staal en zink is er onder invloed van regenwater en vuil grote kans op contactcorrosie of zelfs beschadiging van het materiaal, wat de visuele kwaliteit van de fly-over op termijn niet ten goede komt. – De commissie is niet akkoord met de gesegmenteerde-, schoksgewijze- en hoekige uitvoering van het viaduct en het in Cortenstaal uitgevoerde scherm. Teneinde de landschappelijke inpassing te versterken adviseert zij om dit alles uit te voeren in vloeiende curves. – Uit de tekeningen blijkt dat een gedeelte van het scherm aan de noordoostzijde van de fly-over niet is meegenomen in het ontwerp. De commissie vraagt zich af hoe gewaarborgd is dat dit deel van het scherm het zelfde wordt als de rest. De commissie adviseert om dit deel van het scherm integraal op te nemen in het ontwerp, zodat het in samenhang met de rest kan worden beoordeeld. – De commissie is niet akkoord met de plaatsing van de hekwerken direct op de keerwanden. Ook de aansluitingen en overgangen tussen de hekwerken zijn niet akkoord. Ook de hoekverdraaiingen van de stijlen dragen niet bij aan een eenduidig beeld.
602321	03-01-2020	<p>HOV-traject langs spoorlijn, Soestdijkerstraatweg 151 – bouwen natuurbrug <i>Beoordelingskader welstandsnota:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Tussen A27 – Van Linschotenlaan</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Zuidzijde spoor: gebiedsgerichte criteria, gebied 8D, Ambitiedocument Monnikenberg (2013).</i> - <i>Noordzijde spoor: gebiedsgerichte criteria, gebied 8B, Buitengebied, Gewoon welstandsniveau.</i> <p><i>Advies commissie:</i></p> <p>Negatief advies.</p> <p>Algemeen: Naar aanleiding van een vooronderzoek van deze plannen in de commissie vergadering van 19 december 2019 heeft het secretariaat van de CWM uitgezocht welke criteria er door de gemeenteraad zijn vastgesteld en waaraan het plan voor de HOV getoetst moet worden. Op 28 maart 2019 heeft de commissie, in een vooronderzoek, een uitgangspunt voor de beeldkwaliteit gezien en naar aanleiding daarvan gevraagd naar de aanvullende gemeentelijke randvoorwaarden. Kennelijk is daarmee niets gedaan. Ook is er geen door de gemeenteraad vastgesteld beeldkwaliteitsplan dat gekoppeld is aan de welstandsnota. De commissie rest dan ook niets anders dan te toetsen aan de nota en de algemene criteria.</p> <p>De commissie is van mening dat dit grote civiele werk zeer zorgvuldig moet worden ingepast met respect voor de bestaande context. Dat is nu niet het geval. De commissie mist een architectonisch, landschappelijk en stedenbouwkundig uitgangspunt. Er is geen leidende concept of ontwerpprincipie in de voorstellen te ontwaren. Hetgeen gepresenteerd wordt lijkt een willekeurige optelsom van oplossingen om te voldoen aan de verschillende randvoorwaarden en regelgeving. Daarbovenop is in de</p>

		<p>vormgeving duidelijk te zien tot waar verschillende contracten, aanbestedingen of verantwoordelijkheden lopen. De commissie is van mening dat als je aan een kunstwerk kan zien hoe de contracten in elkaar zitten er iets niet goed gaat. Juist bij dit soort lange civiele werken is een continuïteit in de vormgeving van belang voor een rustig, bescheiden en dienend beeld, waarbij subtiel gereageerd wordt op de verschillende landschappelijke- en stedenbouwkundige contexten waar de HOV doorheen loopt. Dat is nu niet het geval. Het gaat te ver om alle situaties waar daarvan sprake is hier te benoemen, de commissie geeft daarom hieronder enkele voorbeelden. De commissie wijst erop dat het ontwerp in zijn samenhangende geheel serieus heroverwogen moet worden en het niet volstaat om enkel iets te doen aan de hieronder beschreven voorbeelden. Er zal een leidend architectonisch, stedenbouwkundig en landschappelijk principe gevonden moeten worden dat consequent wordt uitgewerkt. Waarbij alle deel oplossingen bijdragen aan het geheel.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Een voorbeeld waarbij de compositie van de diverse elementen van het viaduct toevallig samenkomen en zo een onsamenvattend beeld c.q. – lijnenspel vormen is de aansluiting van de randligger op de onder afwerking van het brugdek (zie detail op tekening HILHOV3-TEK-W-DO-1.3.3-V-0267, versie B). – De commissie kan zich in principe de in Cortenstaal uitgevoerde doorvalbeveiligingen/hekwerken/geluidsscherm voorstellen. En hoewel er in de detaillering is geprobeerd dit op te lossen zal het Cortenstaal uitloggen en zo de onderliggende betonnen delen vies maken. Op korte termijn zal de uitspoelende ijzeroxide het beton van het viaduct vervuilen en gaan tekenen, waardoor dit kunstwerk er armoediger uit gaat zien. Dit is niet gewenst. – De commissie is niet akkoord met het bevestigen van de Cortenstaal beplating op verzinkt stalen stijlen. Door het potentiaal verschil tussen staal en zink is er onder invloed van regenwater en vuil grote kans op contactcorrosie of zelfs beschadiging van het verzinkt stalen hekwerk, wat de visuele kwaliteit van de fly-over op termijn niet ten goede komt. – De commissie is niet akkoord met de gesegmenteerde-, schoksgewijze- en hoekige uitvoering van het viaduct en het in Cortenstaal uitgevoerde scherm. Teneinde de landschappelijke inpassing te versterken adviseert zij om dit uit te voeren in een vloeiende curve. – De commissie is niet akkoord met de plaatsing van de hekwerken direct op de keerwanden. Ook de aansluitingen en overgangen tussen de hekwerken zijn niet akkoord. Ook de hoekverdraaiingen van de stijlen dragen niet bij aan een eenduidig beeld. – Uitgangspunt lijkt te zijn dat je vanaf de weg ook de natuur kan ervaren. Maar door de plaatsing van schermen en hekken direct op de randen is dat niet mogelijk. Dat komt de kwaliteit niet ten goede.
602575	03-01-2020	<p>HOV-traject langs spoorlijn, Oosterengweg 40 – vervangen spoorwegovergang d.m.v. onderdoorgang verkeer <i>Beoordelingskader:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Tussen Van Linschotenlaan – Wandelpad</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Noord- en zuidzijde spoor: gebiedsgerichte criteria, gebied 7A, Traditionele bedrijventerreinen, Luw welstandsniveau.</i> <p><i>Advies commissie:</i></p> <p>Negatief advies</p> <p>Algemeen: Naar aanleiding van een vooronderzoek van deze plannen in de commissie vergadering van 19 december 2019 heeft het secretariaat van de CWM uitgezocht welke criteria er door de gemeenteraad zijn vastgesteld waaraan het plan voor de HOV getoetst moet worden. Op 28 maart 2019 heeft de commissie, in een vooronderzoek, een uitgangspunt voor de beeldkwaliteit gezien en naar aanleiding daarvan gevraagd naar de aanvullende gemeentelijke randvoorwaarden. Kennelijk is daarmee niets gedaan. Ook is er geen door de</p>

gemeenteraad vastgesteld beeldkwaliteitsplan dat gekoppeld is aan de welstandsnota. De commissie rest dan ook niets anders dan te toetsen aan de nota en de algemene criteria.

De commissie is van mening dat dit grote civiele werk zeer zorgvuldig moet worden ingepast met respect voor de bestaande context. Dat is nu niet het geval.

De commissie mist een architectonisch, landschappelijk en stedenbouwkundig uitgangspunt. Er is geen leidende concept of ontwerpprincipie in de voorstellen te ontwaren. Hetgeen gepresenteerd wordt lijkt een willekeurige optelsom van oplossingen om te voldoen aan de verschillende randvoorwaarden en regelgeving. Daarbovenop is in de vormgeving duidelijk te zien tot waar verschillende contracten, aanbestedingen of verantwoordelijkheden lopen. De commissie is van mening dat als je aan een kunstwerk kan zien hoe de contracten in elkaar zitten er iets niet goed gaat. Juist bij dit soort lange civiele werken is een continuïteit in de vormgeving van belang voor een rustig, bescheiden en dienend beeld, waarbij subtiel gereageerd wordt op de verschillende landschappelijke- en stedenbouwkundige contexten waar de HOV doorheen loopt. Dat is nu niet het geval. Het gaat te ver om alle situaties waar daarvan sprake is hier te benoemen, de commissie geeft daarom hieronder enkele voorbeelden. De commissie wijst erop dat het ontwerp in zijn samenhangende geheel serieus heroverwogen moet worden en het niet volstaat om enkel iets te doen aan de hieronder beschreven voorbeelden. Er zal een leidend architectonisch, stedenbouwkundig en landschappelijk principe gevonden moeten worden dat consequent wordt uitgewerkt. Waarbij alle deel oplossingen bijdragen aan het geheel.

- De commissie is niet akkoord met de voorgestelde compositie en materialisering van de tunnelwanden. Deze wanden zijn samengesteld uit te veel verschillende materialen, waardoor er een onrustige stapeling van elementen ontstaat. In de fiets/voetgangers tunnel komt daar dan ook nog een kunstwerk bij in de onderdoorgang zelf. Ook de overgangen tussen de verschillende materialen zijn niet ontworpen. De commissie kan zich goed voorstellen dat de gehele fiets/voetgangers tunnel een kunstwerk is. En dat ook de uitgang naar de trap en de trap zelf daar in meegenomen wordt in samenhang met de andere elementen. Voor de auto tunnel doet de commissie de suggestie om de wanden van de tunnel vanaf de vloer tot aan het maaiveld uit te voeren in één materiaal (één oplossing).
- De commissie is niet akkoord met de hoofdvorm/vormgeving van de te onderscheiden tunnels voor de verschillende gebruikers. Elke tunnel moet volgens de commissie meer z'n eigen vormgevingsprincipie krijgen met eigen vloeiende karakteristieke lijnen, die zijn afgestemd op de verschillende gebruikers.
- De voorgestelde donkere kleur van bovenrand van de tunnel (antraciet metselwerk) is niet in lijn met het kennelijk aan het plan ten grondslag liggende idee om meer licht in de tunnel te krijgen en is derhalve niet akkoord.
- De trap vanuit de fietserstunnel oogt erg smal en donker wat vanuit oogpunt sociale veiligheid ongewenst is. De commissie adviseert om deze trap meer integraal op te nemen in het ontwerp van de tunnel.
- De glazen hekwerken naast en op de metselwerk muurtjes zullen snel vervuilen en vergen zeer veel grondig onderhoud. De commissie kan zich voorstellen dat hiervoor een duurzamer en minder onderhoud vergend alternatief gezocht wordt.
- Diverse balustrades en doorval beveiligingen zijn goed opklimbaar en gevaarlijk. Als dit zo uitgevoerd wordt zullen er aanvullende nood maatregelen getroffen moeten worden om de opklimbaarheid onmogelijk te maken. Je moet dan denken aan pinnen en extra hekjes. Dat is zeer onwenselijk. De commissie adviseert hekwerken te ontwerpen die zelf voldoen en die opklimbaarheid van spelende kinderen onmogelijk maakt.
- De verlichtingsstructuur is niet helder door het toepassen van teveel verschillende armaturen en masten, waarbij ook geen vaste maat is aangehouden voor de onderlinge afstand. Ook zitten er enorme schaal verschillen in de lichtmasten voor de auto tunnel, de fietstunnel en de overige bestaande verlichting, terwijl deze armaturen wel allemaal op hetzelfde maaiveld staan. Dit is rommelig. De commissie adviseert om meer eenheid aan te brengen vormgeving c.q. uitvoering van de verlichting.

	<ul style="list-style-type: none">– Er is summier een speelplaats aangegeven. Dit is geen ontwerp. Er zal een speelplaats ontworpen moeten worden in relatie met de omgeving.– De inrichting van het maaiveld is niet duidelijk en niet helder. De inrichting van het maaiveld zal in samenhang met het tunnel ontwerp moeten worden vormgegeven. De commissie adviseert om de lichtlijnen door te zetten over de volledige lengte van de tunnel. <p>De commissie adviseert positief over de op tekening aangegeven retraceerstrook langs het fietspad.</p>
--	--