



Hilversum Buiten: Handboek Inrichting Openbare Ruimte

Dienst Stad, november 2008

Inhoudsopgave

	Blz.		Blz.
1. Inleiding	2	G. Toegankelijkheid	66
2. Visie Hilversum Buiten	3	H. Milieu	68
3. Algemene onderbouwing van de keuzes	7	6. Profielen; de componenten samengevoegd	
4. Vloerkaart	3	A. Profielenkaart	
5. Componenten van de openbare ruimte:	16	I. 8 meter profielen	72
A. Lijnen		II. 10 meter profielen	76
I. Rijbaan	16	III. 12 meter profielen	80
II. Trottoir	19	IV. 15 meter profielen voor woonstraten/buurtwegen	85
III. Fietsvoorzieningen	22	B. Parkeren	
IV. Afvoergoten	24	I. Rabatparkeren	87
V. Parkeerzone	25	II. Rijbaanparkeren	88
VI. Bermen en stallingzone	29	III. Strookparkeren	88
B. Punten		IV. Parkeren in voorzieningen en erfparkeren	89
I. Snelheidsremmers in het verblijfsgebied	32	7. Deelgebieden	90
II. Erftoegangen	36	8. Uitzonderingen	94
III. Kruisingen en oversteken	39		
IV. Overige verkeersfuncties: laad- en loshavens, gehandicaptenparkeerplaatsen, taxistandplaatsen, bushaltes	41		
C. Straatmeubilair		Bijlage:	
I. Palen	45	• 1. Milieubesluiten	
II. Afvalbakken	47	• 2. Materialenlijst	
III. Fietsvoorzieningen	49	• 3. Vloerkaart Hilversum, gewenste verharding	
IV. Verlichting	50	• 4. Kaart parkeerprincipe per gebied	
V. Zitmeubilair	52		
VI. Hekken	53		
VII. Nutskasten	54		
VIII. Rondon bomen	54		
IX. Bewegwijzering en tijdsaanduiding	56		
D. Groen	57		
E. Water	64		
F. Huisvuil	65		

1. Inleiding

Het handboek inrichting Hilversum Buiten is de praktische uitwerking van de Visie Hilversum Buiten voor de inrichting van de openbare ruimte. In de Visie is op hoofdlijnen de kwaliteit van de Hilversumse openbare ruimte benoemd, zijn de beoogde kenmerken vastgesteld en zijn er diverse typologieën van openbare ruimte gedefinieerd. Dit Handboek geeft de vertaling van de Visie naar uitgangspunten, regels en concrete richtlijnen voor inrichting van de openbare ruimte.

Belangrijk onderdeel van de uitwerking is de 'vloerkaart'. Dit is een kaart met de gewenste bestrating van elke Hilversumse straat. Ook is op de kaart de categorie van elke straat af te lezen: hoofdontsluitingsweg, woonstraat of buurtweg. De vloerkaart is een combinatie van functionele, cultuurhistorische, esthetische en beheersmatige overwegingen, gecombineerd met de karakteristiek van de genoemde 'typologieën', zoals 'villagegebieden', 'geplande vooroorlogse uitbreidingen' en 'oude dorpsuitbreidingen'.

De diversiteit van de Hilversumse buitenruimte is voor dit handboek benaderd vanuit de bestaande kwaliteiten. De goede en waardevolle elementen zijn tot standaard benoemd. De slechte, middelmatige of niet – bijzondere afwijkingen zijn vervallen. Resultaat is een inrichting die zich in de praktijk bewezen heeft, aangevuld met enkele nieuwe inzichten die de kwaliteit ten goede komen. Er zijn voor de materiaalkeuze twee ambitieniveaus onderscheiden: 'standaard' en 'plus'.

De vloerkaart en keuzes voor elementen tezamen zijn gecombineerd tot 'profielen': dwarsdoorsneden van de verschillende, voorkomende typen Hilversumse straten. Voor Hilversum is een beperkte set profielen gekozen, gebaseerd op bestaande mooie profielen en de doelstellingen uit de Visie. De beperkte keuze is gericht op het versterken van de eenheid in het beeld. Toch is er binnen de selectie voldoende speling om maatwerk ten behoeve van bewoners te

kunnen honoreren. De profielen zijn terug te vinden in de 'profielenkaart'.

Het handboek is geschreven voor de 'gewone' Hilversumse straat. De gebieden die in het Visiedeel als 'exclusief' of 'select' zijn betiteld (pleinen, begraafplaatsen, parken, brinken, stadsentrees) zijn waar nodig nader beschreven in de deelgebieden. Deze plekken zullen, met dit handboek als hulpmiddel, een meer individuele vormgeving krijgen of houden. Per typologie zijn ook aanvullingen van de regels mogelijk. Deze afwijkingen zijn in de voorschriften opgenomen. Op diverse plaatsen worden in dit handboek namen van fabrikanten genoemd. Bij al die aanduidingen dient gelezen te worden : of gelijkwaardig.

2. Visie Hilversum Buiten

Visie: algemene principes

De openbare ruimte van Hilversum wordt ingericht volgens een aantal simpele en eenduidige principes. De basis van deze principes is neergelegd in de door de raad vastgestelde 'Visie Hilversum Buiten'.

De inrichting van de openbare ruimte voldoet volgens de visie primair aan de volgende algemene kwaliteitseisen: *functioneel, duurzaam, mooi en veilig*.

Visie: Hilversumse principes

De voor de openbare ruimte universeel geldende visie is aangevuld met specifiek voor Hilversum geldende kenmerken. Deze zijn afgeleid van de bijzondere kwaliteiten van de huidige inrichting van de Hilversumse openbare ruimte én van de gewenste inrichting van de openbare ruimte.

De huidige inrichting van de openbare ruimte is van goede kwaliteit en geeft karakter aan Hilversum. Het 'Startkapitaal' van Hilversum is in vergelijking met ander middelgrote steden hoog. De aangetroffen positieve Hilversumse principes zijn uitgangspunt voor de verdere toekomstige (her)inrichting van Hilversum.

Hieronder zijn de Hilversumse principes uitgewerkt.

Typisch Hilversums

De standaardinrichting heeft andere kenmerken dan in andere steden: statiger, groener, netter, helderder, minder opdeling.

Daarnaast moet het bijzondere groene karakter van Hilversum voor elke inwoner voelbaar zijn door de aanwezigheid van bomen in elke Hilversumse woonstraat en op alle pleinen en brinken.

In Harmonie met de karakteristiek van de omgeving

De openbare ruimte van Hilversum moet in harmonie zijn - of worden gebracht - met de stedenbouwkundige en architectonische karakteristiek van de omgeving: profielen, plantsoenen en

materialen passen bij het bouwkundige karakter van de wijk. Authentieke details kunnen behouden blijven.

Omgevingsgroen komt Hilversum binnen

Hilversum compenseert haar schaarste aan parken door de nabijheid van landschap en natuur. Daarom worden er in de openbare ruimte herkenbare verbindingen gelegd tussen het centrumgebied en de verschillende landschappen. Grote groene vingers geven het gevoel van nabijheid van het landschap tot diep in de stad.

Hoofdwegen en winkelstraten

Hoofdwegen en winkelstraten zijn de plekken die het meest intensief gebruikt worden. En door het grote aantal bezoekers bepalen zij voor een groot deel het gezicht dat Hilversum laat zien. Extra aandacht dient bij de inrichting te worden besteed aan de veiligheid van het winkelend publiek, dat veelal met de gedachten niet bij het verkeer is. Ook extra beeldkwaliteit is hier gewenst. Tevens is hier vanwege de gebruiksdruk extra onderhoud en een extra stevige inrichting nodig.

Bijzondere plekken

De karakteristieken van Hilversum komen het meest tot uitdrukking in de bijzondere plekken zoals pleinen, brinken en begraafplaatsen. Op deze plekken moet de lat voor visuele schoonheid hoog liggen. Binnen de categorie bijzondere plekken hebben de stadsentrees (poorten van de stad) een extra functie als visitekaartjes van Hilversum. Zij bepalen de eerste indruk die een bezoeker van Hilversum krijgt, bieden de mogelijkheid de bezoeker de weg te wijzen en helpen bij de oriëntatie in de stad. Op deze plekken worden de kenmerken van Hilversum als multimediastad en als groene stad zichtbaar gemaakt.

Pleinen en brinken zijn bij uitstek de - groene - ontmoetingsplekken in de stad. Omdat bijzondere plekken veelal ook de punten zijn waar verschillende verkeersstromen samenkomen dient een zorgvuldige afstemming tussen functionaliteit en vormgeving plaats te vinden.

Juist gebruik door duidelijke inrichting

Hilversum gaat vanaf nu het juiste gebruik afdwingen door een helder gestructureerde openbare ruimte en ondubbelzinnige ontwerpen. Juist gebruik ontstaat niet door steeds meer paaltjes en drempels toe te voegen, maar primair door herkenbare ruimtes af te bakenen en secundair door een doelmatige handhaving en goede voorlichting.

Ontwerpen worden getoetst op handhaafbaarheid: het beoogde gebruik moet onomstreden zijn.

Flexibiliteit

De kwaliteit én de toekomstwaarde van de openbare ruimte valt of staat met de flexibiliteit van deze openbare ruimte. Afwijkend of veranderend gebruik moet zonder veel ontwerpaanpassing mogelijk zijn. Dat vraagt om een zodanige inrichting dat flexibel gebruik nu en in de toekomst is in te passen.

Altijd toetsing aan kwaliteitscriteria

Door ontwerpen vooraf altijd te toetsen op de consequenties voor beheer en op de vier kwaliteitscriteria voor inrichting (duurzaam, mooi, functioneel en veilig) wordt een standaard kwaliteitsniveau voor de inrichting gewaarborgd.

Door het beheer altijd te toetsen aan de consequenties voor het ontwerp en op de vier kwaliteitscriteria voor beheer (schoon, heel, juist gebruik, veilig) wordt een standaard kwaliteitsniveau voor het beheer gewaarborgd.

Prioriteitsvolgorde bij herprofilering

Bij de inrichting van de openbare ruimte moet altijd een afweging gemaakt worden tussen verschillende gebruiksdoeleinden. In het Handboek Inrichting zijn daartoe een aantal standaardprofielen ontwikkeld. Bij het toedelen van de beschikbare ruimte zal daarbij een vaste prioriteitsvolgorde worden gehanteerd, waarvan alleen in bijzondere gevallen gemotiveerd (verkeersonveiligheid) kan worden afgeweken.

De prioriteitsvolgorde is:

1. bestaande monumentale bomen
2. rijweg
3. trottoir
4. per situatie een prioriteitsafweging tussen veilige fietsvoorziening, parkeren en nieuw groen

Uitwerking van de algemene principes

De algemene principes uit de Visie zijn vertaald naar regels voor de inrichting van de reguliere ruimte. Voor de normale woonstraten (zo'n 85 procent van de openbare ruimte) worden in dit handboek deze regels beschreven. Bij het (her)ontwerp gelden de volgende uitgangspunten:

Functioneel:

- Bereikbaarheid: Winkels en bedrijven moeten ook voor grotere voertuigen bereikbaar zijn. Parkeervoorzieningen worden gesitueerd op de plaatsen waar ze nodig zijn. Voor vrachtauto's is er voldoende ruimte voor een goede doorstroming, hinderlijk laden en lossen moet worden voorkomen. Bereikbaarheid vraagt om voldoende stallingmogelijkheden voor fietsen nabij winkelconcentraties, goede oversteekvoorzieningen bij bushaltes en kortparkeerplaatsen bij scholen en een goede spreiding van gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Bruikbaarheid: Het hoofdwegennet dient zodanig te zijn gedimensioneerd en te zijn voorzien van voldoende voorzieningen dat het voldoet aan de functionele (economische en maatschappelijke) eisen die daaraan worden gesteld.
- Leefbaarheid: In de woonstraten ligt het primaat bij het verblijven. Deze straten zijn zodanig ingericht dat de rijsnelheden er laag blijven.

- Veiligheid: De richtlijnen van “Duurzaam Veilig”, die indirect ook door de gemeente Hilversum zijn ondertekend, zijn een uitgangspunt bij de herinrichting van wegen. Bij de inrichting van de openbare ruimte ligt een belangrijk accent op de veiligheid voor alle weggebruikers. Maatregelen worden daar getroffen waar het risico op conflicten het grootst is. Conflictpunten tussen verschillende soorten weggebruikers dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen. Als zich toch conflictpunten voordoen, dient op die punten door accenten in de inrichting (kleur, materiaal, of licht) de attentie van de weggebruiker te worden verhoogd. Wegprofielen dienen ook onder minder goede omstandigheden of slecht weer “leesbaar” te blijven.
- Logica en herkenbaarheid: Het gewenste gebruik van wegen en straten dient bijna vanzelfsprekend uit de inrichting voort te vloeien. Elke weggebruiker “voelt” welk gedrag van hem of haar wordt verwacht en waar zijn “plaats” is binnen de ruimte. De richtlijnen van “essentiële herkenbaarheidkenmerken” worden daarbij als uitgangspunt genomen.
- Handhaafbaarheid: De inrichting van de openbare ruimte dient zodanig te zijn dat een minimum aan handhaving noodzakelijk is. Door een goede inrichting kan het aantal verkeersborden en markeringen op het wegdek sterk worden beperkt. Foutief gebruik dient bij voorkeur onlogisch of fysiek onmogelijk te worden gemaakt.
- Comfort: Het gewenste gebruik moet op eenvoudige en ongehinderde wijze kunnen plaatsvinden, zonder kans op schade, of ergernis. Voorbeelden: maatvoering van parkeervakken, breedte van fietsvoorzieningen,abri's bij bushaltes, geringe hoogteverschillen rond bejaardenhuizen.
- Ondersteunend: De inrichting van de openbare weg is ondersteunend aan de functie die de weg heeft binnen het totale wegennet en aan de langs de openbare weg gelegen functies zoals bedrijven, winkels, scholen, bejaardenhuizen, enz.

- Flexibiliteit: De inrichting dient een gewijzigd gebruik van de ruimte, of de bestemmingen langs de openbare ruimte, in de toekomst zo min mogelijk in de weg te staan.
- Toegankelijkheid: Voor voetgangers, fietsers en mensen met een handicap is er in Hilversum altijd voldoende ruimte. Er wordt rekening gehouden met bejaarden en lichamelijk of visueel gehandicapten door het aanbrengen van verlaagde trottoirbanden, gidslijnen, rateltickers, enz. op plaatsen die regelmatig worden bezocht of gebruikt. Ook kruisingen van looproutes met hoofdwegen etc. die een obstakel vormen voor deze categorie weggebruikers, worden op die wijze ingericht. Het aanbrengen van obstakels in logische looplijnen moet worden vermeden.

Duurzaam:

- Beheer- en onderhoudsvriendelijk: Er worden in de alledaagse, Hilversumse, openbare ruimte geen beheerintensieve objecten geplaatst; geen slijt- of breukgevoelige materialen gebruikt
- Netjes: een heldere overzichtelijke ruimte zonder vuilaantrekkende hoekjes en gaatjes.
- Milieubewust: rekening houden met de ecologische waarde van het gebied, terugdringen van energieverbruik en schadelijke emissies door verantwoorde materiaalkeuzes in de openbare ruimte.

Mooi:

- Eenvoud: Een heldere en eenduidige inrichting, met een minimum aan palen, verkeersborden en andere obstakels. Een beperkt aantal materialen, vormen en kleuren in een straatbeeld.
- Harmonie: Een openbare ruimte die is afgestemd op de architectonische en stedenbouwkundige karakteristiek van de directe omgeving.

- Continuïteit van het beeld: Het gebruik van lange rechte – en eventueel – vloeiende lijnen en het ontbreken van versmallingen anders dan door stedenbouwkundige overwegingen ingegeven.
- Zicht: het respecteren, uitnuttten en openhouden van zichtlijnen en zichtassen.
- Eenheid: Eenheid in de inrichting op stads-, wijk- en buurtniveau: Het herhalen van principes en oplossingen.
- Compositie: Symmetrie en ritme in het straatbeeld.
- Karakteristiek: behoud van karakteristieke en waardevolle detaillering.
- Groene identiteit: Een groene inrichting, passend bij het Gooise Villakarakter, bomen zijn altijd aanwezig of nabij.
- Soortenrijkdom: Een zeer soortenrijk bomenbestand.
- Respectvol eigentijds: De Hilversumse openbare ruimte wordt in de regel niet historiserend ingericht, maar wel volgens of verwijzend naar de kenmerken van de historische inrichting.
- Vakmanschap: Detailoplossingen zijn van hoge kwaliteit en vragen vakmanschap van de stratenmaker. Schoonheid en duurzaamheid moeten hier hand in hand gaan.

Veilig:

- Aangenaam en overzichtelijk: Door zeer zorgvuldige toepassing van vrije zichtlijnen, beplanting en verlichting roept de Hilversumse openbare ruimte geen gevoelens van onveiligheid op. Een ondubbelzinnig ontwerp geeft duidelijkheid en voorkomt misverstanden. De sociale veiligheid en de verkeersveiligheid zijn hierbij gebaat. Met name in de omgeving van kwetsbare groepen burgers verdienen inrichting en verlichting extra aandacht.

3. Algemene onderbouwing van de keuzes

De verschillende onderdelen van de Hilversumse openbare ruimte hebben hun huidige vorm gekregen mede dankzij het lokale landschap, regionale gebruiken, voorhanden grondstoffen en de inzet van enkele belangrijke personages.

Voor Hilversum zijn de ligging op de glooiende rand van de Utrechtse Heuvelrug, de oorsprong als schapendorp, de aanleg van de spoorlijnen, de uitbreiding van de stad door stadsbouwmeester Dudok en de komst van de mediabedrijven bepalend geweest voor de huidige inrichting. Hilversum dankt zijn identiteit aan deze oorsprong. Behoud en versterking van deze identiteit staat voorop bij de keuzes die in dit handboek gemaakt zijn.

De belangrijkste overwegingen die ten grondslag liggen aan de gemaakte keuzes worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Cultuurhistorie, identiteit en stedenbouw

De ligging op een zandrug omringd door bos en heidevelden heeft geleid tot een hoofdzakelijk radiaal onderliggend netwerk van vertakkende zandwegen. De radiale, oude zandwegen richting de verschillende heidevelden buiten het dorp – de driften – vormen het geraamte van het oude dorp, samen met de dwarsverbindingen tussen de driften, die als tangenten fungeren. De continuïteit van de lijnen is kenmerkend, even als de verandering van karakter die de driften vanaf het centrum tot het buitengebied ondergaan.

De planmatige uitbreidingen leidden tot een wegenstelsel dat niet in samenhang met het landschap ontstond maar in samenhang met de stedenbouwkundige structuur werd ontworpen. Net als de woningen waren de wegen recht, ruim, door groen omringd en van gebakken straatstenen.

De stedenbouwkundige hiërarchie in de planmatige uitbreidingen is doorvertaald naar de maat van de openbare ruimte. In hoofdopzet is er sprake van een orthogonale ordening van de wegen, met veelal een oost-west en noord-zuid oriëntatie.

Hilversum is hierdoor een grotendeels `geplande` stad; Een duidelijke structuur, hiërarchie en samenhang, met veel zichtlijnen en zichtrelaties en een rationele verkaveling. Deze helderheid geldt ook voor alle lijnen in het stadsbeeld. De rijbanen, trottoirs en bermen zijn lange rechte of licht krommende lijnen met vrij zicht. Ze kennen geen verspringen en buigingen zonder aanleiding.

Bij belangrijke en brede straten in een buurt is een overmaat toegepast. Zij kennen bredere bermen, hogere bomen, ruimere rijbaan en ook bredere trottoirs. De openbare ruimte volgt dus de stedenbouwkundige en functionele hiërarchie.

Naast deze planmatige uitbreidingswijken zijn de uitgestrekte villagegebieden beeldbepalend voor Hilversum. Ook deze villagegebieden zijn ooit 'planmatig' aangelegd, maar meer gebaseerd op de engelse landschapstijl, een geromantiseerd landschap met vloeiende lijnen. In scherp contrast met de vroege arbeiderswijken hebben de wegen in de villagegebieden een meanderende en organische onderlinge structuur. Haakse aansluitingen komen weinig voor, de vloeiende lijn overheerst. De overmaat is soms enorm, hoewel er ook veel smalle wegen voorkomen.

Na de oorlog heeft Hilversum zich nog maar beperkt ontwikkeld – de ruimte was op. De naoorlogse uitbreidingen zijn uiteindelijk niet meer orthogonaal van structuur maar kennen een boom- of hofjesstructuur.

Het splitsen van wijkverkeer en bestemmingsverkeer was hierbij leidend. Daarnaast is in sommige buurten ook het mengen van gemotoriseerd bestemmingsverkeer met voetgangers uitgangspunt geweest. Dit heeft tot een compleet andere opzet geleid. Niet lineair, niet opgesloten, geen begeleiding in de vorm van bomen op lijn, maar met veel richtingsveranderingen en het ontbreken van een ruimtelijke opdeling van het profiel.

Vanaf de jaren '70 zijn er maatregelen in de openbare ruimte genomen om het verkeer veiliger te maken, een oplossing te vinden voor het parkeren en het leefklimaat te verbeteren.

Voor de woongebieden betrof dat in eerste instantie het creëren van woonerven. Woonerven manifesteerden zich zowel in nieuwe woonwijken als in oude arbeiderswijken met lange straten. In Hilversum – met de vele lange driften waarlangs de stad zich uitbreidde – zijn vele straten getransformeerd tot stapsvoets rijden-zones met plantenbakken, schuine drempels, materiaalafwisselingen, asverspringingen, rondgestrooide bomen, haaks-, schuin-, en langspaarkeervakken in wisselende composities en stroken met betonklinkertjes en reeksen anti- parkeerpalen.

Resultaat was een behoorlijke veiligheidsverbetering. In deze straten komt echter incidenteel nog steeds gebiedsvreemd verkeer en bovendien is er door de onoverzichtelijke en chaotische straatindeling een leefbaarheidsprobleem ontstaan. Verloedering, vervuiling, blinde hoeken, beperkt zicht, afvalophoping en moeizaam beheer.

In de jaren '80 doen de kruisingplateaus hun intrede. In de jaren negentig is er op basis van een convenant met hogere overheden begonnen aan de uitvoering van Duurzaam Veilig; het omzetten van woonstraten – van oorsprong 50 km/uur – naar verblijfsgebieden met een 30 km/uur regime. Niet een complete transformatie, maar het consequent toepassen van snelheidsregulerende maatregelen is uitgangspunt voor deze straten.

Midden- en zijbermen zijn strikt verbonden met de stedenbouwkundige historie van Hilversum. De opzet van Hilversum als “bloem met blaadjes” hangt samen met de bijzondere karakteristiek van de radialen. Radialen beginnen smal in het centrum en worden wijder van opzet naar de stadsrand toe. Het profiel wordt breder en de bermen stapsgewijs eveneens. Vanuit het centrum vinden we eerst geen berm, dan een zijberm aan één zijde, dan een smalle middenberm eventueel gevolgd door een extra zijberm, gevolgd door een brede middenberm en tenslotte het landschap zelf (de oude schapenpaden werden overigens juist smaller stad-uit).

Daarnaast komen middenbermen voor op de wegen hoger in hiërarchie binnen de gebieden met een planmatige uitbreiding. Groene bermen in de bebouwde kom horen bij Hilversum.

Net als in veel andere Nederlandse steden is de richting van stadscentrum en stadsranden vanaf elke plek in de stad ‘voelbaar’. Van de zandpaden op de heide tot de sierbestrating in het centrum, van grote voortuinen aan de rand van de stad tot de voordeur direct aan de straat in het centrum, van wegen zonder voetpaden aan de rand van de bebouwde kom tot complete voetgangersgebieden in het centrum, enzovoorts. Ook de bouwhoogte neemt toe richting het centrum. Het groen verandert van inheemse soorten aan de stadsrand naar geschoren exoten in het centrum.

Het zijn juist deze kenmerken die de ijkpunten vormen voor de oriëntatie in een stad. Deze kenmerken zorgen er voor dat je ook als vreemdeling meestal zonder vragen het centrum van de stad kunt vinden.

Beoogd straatbeeld

Algemeen

Het Hilversumse straatbeeld is mooi. Het is statig, groen, rustig en dus ook eenvoudig, helder en evenwichtig. Aansluitend op de stedenbouw is er structuur en samenhang; nabijgelegen straten lijken op elkaar, straten in een buurt delen elkaars kenmerken. Bij belangrijke en brede straten in een buurt hoort een overmaat: bredere bermen, hogere bomen, ruimere rijbaan en ook bredere trottoirs.

Het gewenste straatbeeld is altijd in overeenstemming met de stedenbouwkundige context. De rustige architectuur van de woningen straalt statigheid en tijdloosheid uit. De openbare ruimte sluit in vorm en materiaal perfect op dit beeld aan. Het gewenste rustige straatbeeld vraagt om zo min mogelijk verschillen in richting, kleur en materiaal. Zo ontstaat zoveel mogelijk eenheid en samenhang in vlakken en zo min mogelijk versnippering.

In de openbare ruimte worden tijdloze materialen van hoge kwaliteit en met een stijlvolle uitstraling toegepast. Er is een evenwicht tussen de hele straatbreedte en de rijbaanbreedte, tussen ruimte voor snelverkeer en voor langzaam verkeer en tussen grijs en groen.

De openbare ruimte is comfortabel voor alle gebruikers. Jong en oud, goed of slecht ter been, te voet, in een rolstoel of met de blindenstok, in de auto of op de fiets: Een weg, fietspad of trottoir rammelt niet, kent geen kuilen, heeft een goede afwatering en rijdt of loopt prettig en veilig.

Hiertoe wordt de rijbaan tonrond aangelegd zonder kolken in de rijlijn van auto of fiets. Idealiter komen zo min mogelijk drempels voor, zonder dat er gevaarlijk of te snel gereden wordt.

Er mag geen twijfel bestaan over de functie van de plek: Een trottoir is om op te lopen en gaat ergens naar toe. Geen doodlopende stukjes, maar dus ook niet mis te verstaan als 'parkeerplek'. Helderheid in vorm en materiaal voorkomt misverstanden, maar gaat ook oneigenlijk gebruik tegen. Daardoor zijn er minder borden en paaltjes nodig.

Een duidelijk hoogteverschil tussen rijbaan en trottoir is een simpel voorbeeld van helderheid.

Deze afwegingen zijn in de Hilversumse standaardprofielen uitgewerkt.

Rijbanen

De Hilversumse rijbaan is tonrond (licht bol) gestraat of geasfalteerd. De rijbaan ligt symmetrisch in het profiel. De breedte van de rijbaan reageert slechts beperkt op de gebouwde omgeving. Niet de breedte van de rijbaan varieert met de stedenbouw in de wijk maar wel de groenstrook.

Verstoringen als slingers en asverspringingen zijn dan ook niet gewenst in de woonstraten. Bochten komen wel voor, met name in de villagebieden. Ook drempels zijn in principe een ongewenste verstoring van het continue beeld. Voor de verkeersveiligheid zijn lange rechtstanden zonder overige snelheidsremmende

verkeersmaatregelen echter niet acceptabel. Een ritmische toepassing van drempels is visueel dan het minst verstoring.

De rijbanen van de woonstraten in Hilversum komen standaard slechts in twee 'smaken' voor: gebakken klinkers en asfalt. Accenten, afwijkende functies of monumentale overweging kunnen tot uitzonderingen leiden.

Ventwegen en parkeerstraatjes zijn voorzien van een contrasterende verharding. De afscheiding tussen asfalt en klinkers wordt in veel wijken in Hilversum vanouds met melafierkeien gemaakt.

Parkeerstroken

De parkeerstrook is een doorgaande lijn, hoewel de bestrating van de strook zelf vaak aan het zicht onttrokken wordt door auto's. Ritme en regelmaat zijn dan heel belangrijk voor de visuele rust. Verstoringen in de strook – bomen, lichtmasten, erftoegangen – kennen een gelijke onderlinge afstand en vormgeving. De vormgeving van erftoegangen is herkenbaar maar niet te contrasterend met de strook.

Het ideale straatbeeld van Hilversum is behalve groen, rustig en statig, idealiter ook 'blikarm'. Dit kan slechts in enkele buurten bereikt worden en wel daar waar geparkeerd kan worden tussen de bebouwing. Voor de rest van Hilversum zullen geparkeerde auto's geaccepteerd moeten worden.

Wat dan belangrijk is, is het structureren en camoufleren van de parkeerruimte.

Het streven is dat de parkeervoorzieningen zó vormgegeven worden dat als er geen auto's geparkeerd staan, ze weinig opvallen en als loopruimte kunnen worden gebruikt. Dit houdt in dat er bij voorkeur geen speciale parkeervakken worden aangegeven en geen terugspringende trottoirbanden.

Daarnaast liggen de individuele parkeerplaatsen zo veel mogelijk op één lijn en in de lengterichting om zicht en doorzicht te garanderen. Dit houdt in dat haaksparkeren niet wenselijk is en parkeerruimte niet wisselt van straatzijde maar consequent wordt doorgezet. Bij voorkeur wordt in flauwe bochten in de binnenbocht geparkeerd, terwijl bij scherpe bochten vanwege het zicht juist beter in de buitenbocht geparkeerd kan worden. Parkeren in de voortuin is geen

optie: behalve een verstoord straatbeeld levert dit ook zoveel inritten/erftoegangen op dat er te weinig openbare parkeerruimte in een woonstraat overblijft. Parkeren achter de voorgevelrooilijn en voor een eigen garage is wel toegestaan. Dit gaat dus slechts op voor hoekwoningen, vrijstaande woningen en inpandige garages. De wettelijke onderbouwing van het weren van parkeren voor de voorgevel vindt plaats via bestemmingsplannen.

Fietspaden

Fietspaden verstoren eerder de cultuurhistorie dan dat ze er deel van uitmaken. Daarom geldt dat vrijliggende fietspaden langs de hoofdwegen indien mogelijk worden uitgevoerd in de vorm van een ventweg en dat er gestreefd moet worden naar behoud van de symmetrie. Dus: waar mogelijk geen tweerichtingsfietspaden aan één zijde van het profiel. Eenzijdige tweerichtingsfietspaden zijn ook uit verkeerskundig oogpunt niet gewenst, omdat dit minder veilig is.

Vrijliggende fietspaden komen nauwelijks voor in de woonstraten van Hilversum (en horen volgens “Duurzaam Veilig” in 30 km straten en erven volledig achterwege te blijven -met uitzondering van een pad voor een tegenstroomse fietser), maar des te meer langs de hoofdwegen binnen de bebouwde kom: Hilversum stelt zich als doel langs hoofdwegen zo veilig mogelijke fietsvoorzieningen te realiseren.

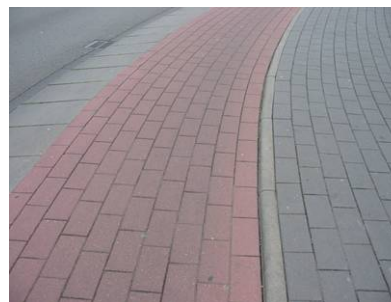
Het fietspad is onopvallend maar herkenbaar; eenduidig en consequent. Het volgt de hoofdstructuur en reageert niet op elke willekeurige zijweg of achterpad.

Een fietspad is standaard rood. In bijzondere gevallen kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld bij fietspaden die niet langs een weg gelegen zijn. Het onderscheid met het trottoir kan ook met een hoogteverschil duidelijk gemaakt worden. Groenstroken en schampstroken onderscheiden meestal de rijweg van fietspad en trottoir; grotere of kleinere elementverharding, of juist een afwijkend materiaal (asfalt) dan dat van het trottoir, zijn andere middelen. De voorkeur is een oplossing met een ruimtelijke scheiding in de hoogte of in de breedte.

Trottoirs

Trottoirs bestaan nog niet zo lang als wegen. Het waren van oorsprong voetgangers- en afstapstroken (paard, rijtuig), met een meer comfortabele verharding dan die van de rijbaan. De hogere ligging zorgde voor een prettige, schonere en droge doorgang. Het is de overgang tussen de rijbaan en de gevel of tuin.

Veelal werden er kleine gebakken klinkers gebruikt, maar met het voorschrijden van de industrialisatie is er sinds jaren '30 van de vorige eeuw voornamelijk gewerkt met asfalt of betontegels.



Stroomlagen: halve tegels in de bochten

De Hilversumse trottoirs in geplande uitbreidingswijken kenden vaak een grasstrook met bomen tussen de kant van de rijbaan en de tegelstrook. Met de toename van het autobezit zijn deze stroken in veel gevallen verhard met kleine gele klinkertjes (Drieduimers of IJselformaat). Ook de bestrating in de bochten is in meerdere delen van Hilversum afwijkend van vele andere steden: er liggen halve tegels in `stroomlagen` Beide kenmerken functioneren goed; als herkenbare parkeerstrook en als arbeidsextensieve, stevige en beheers- (onkruid) vriendelijke bochttoplossing. Deze principes worden dan ook tot algemeen Hilversums principe verheven.

Grasstroken en bermen

Zowel de grasstroken als de voormalige grasstroken wel die nu een klinkerbestrating hebben zijn typisch onderdeel van het Hilversumse straatbeeld en daarom te behouden en uit te breiden. Grasstroken zijn vrijwel alleen in gebieden met een lage parkeerdruk te handhaven of moeten fysiek beschermd worden.

Bermen komen in straten voor die een overmaat kennen. Deze bredere straten zijn over het algemeen niet de gewone woonstraten, maar de belangrijke buurtwegen (Lanen en Driften) of hoofdwegen. Groene bermen zijn voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de groene uitstraling van Hilversum.

Bij voorkeur is een berm dan ook groen. Een middenberm bestaat altijd uit gras, maar kent soms toevoegingen in de vorm van plantvakken, bomen, heesters, bollen, rozen, etc.

Niet-groene bermen zijn niet altijd te vermijden. Groen en groenonderhoud vereist een minimale maat, die lang niet altijd gehaald kan worden. Bij het ontwerp van bermen moet altijd naar een maximalisatie van de oppervlakte worden gestreefd, zodat een groene invulling mogelijk wordt.

Omdat bermen direct in het zicht liggen moet de visuele kwaliteit hoog zijn.

Een vloeiende en continue lijn is ook hier het streven, samen met een zorgvuldige materiaalkeuze en een verzorgd (heel, schoon, etc.) beeld.

Verticale objecten en versnippering moeten worden voorkomen. Paaltjes e.d. zijn niet gewenst. De zichtlijnen moeten vrij blijven. Als er antiparkeermaatregelen moeten worden genomen moet de oplossing gezocht worden in horizontale middelen zoals hoge trottoirbanden of gasbuishekken.

Monumentale middenbermen die een te hoog opgaande groene invulling hebben gekregen die de zichtlijnen blokkeert, moeten op basis van de historie hun oude, lagere invulling terugkrijgen.

Bij verharde bermen – schampstroken en middengeleiders- is gebakken materiaal een visueel aantrekkelijke keuze. Betonklinkers zijn ongewenst; trottoirtegels zijn wel een nette optie.

Stallingszones

De ‘stallingszone’ is een strook langs de kant van de straat, waar losse en vaste elementen in het straatbeeld een plek kunnen krijgen. Het betreft bomen, straatmeubilair, fietsen, kliko's, scooters, vuilcontainers, etc.

Deze zone wordt - waar mogelijk - gecombineerd met de parkeerzone. Hierdoor ontstaat een leger en opgeruimder straatbeeld en blijven het trottoirs vrij van obstakels. Parkeren blijft over het algemeen de primaire functie van deze zone: de stalling vindt plaats in de restruimten.

Verkeersveiligheid en snelheidsremmers

Het voornaamste middel om tot een 30 km/uur uitstraling te komen is een bescheiden gedimensioneerde rijbaan: niet te breed, maar i.v.m. de verkeersveiligheid ook zeker niet te smal. Het tweede middel is de toepassing van gebakken klinkers. Architectonische en stedenbouwkundige overwegingen maken een consequente toepassing van dit principe echter onmogelijk: bij het villagegebied hoort asfalt. Daarom komen soms andere snelheidsremmers in beeld. Het bereiken van een veilige woonwijk moet gezocht worden in middelen die aansluiten bij het beeld, bescheiden vormgegeven of juist mooi vormgegeven.

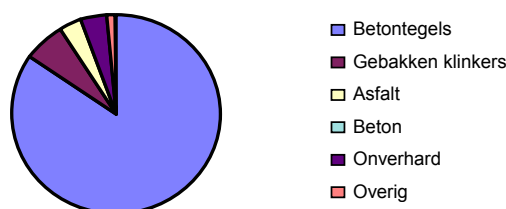
De oplossingen die voor Hilversum geschikt worden geacht zijn uitritconstructies, kruisvlakverkleiningen, mooi uitgevoerde drempels, plateaus (kruispuntverhogingen), knippen, druppels (hoofdwegen en villagegebied), rammelstroken (hoofdwegen), 30-km poorten. Terughoudend moet worden omgesprongen met punaises, opschroefdrempels (alleen tijdelijk). Vernauwingen – mits de gootlijnen doorlopen – zouden ook een spaarzaam toe te passen mogelijkheid zijn.

De woonerfinrichting zoals die op dit moment in een aantal oude woonstraten is te vinden sluit niet aan op het geformuleerd beoogde straatbeeld. Een lineair symmetrisch en continu profiel kan de

verloedering van deze straten helpen tegen te gaan. Dit betekent een omzetting naar een 30 km/uur regime.

Een kruisingsvlak wordt niet onderverdeeld in kleinere eenheden. Alle bijeenkomende straten zijn hierdoor gelijkwaardig in voorkomen, mits de breedte ongeveer gelijk getrokken kan worden.

Eventuele verhardingsverschillen tussen de kruisende wegen manifesteren zich niet op het kruisingsvlak. Tot aan de rechtstanden is het verhardingsmateriaal op het hele kruisingsvlak gelijk. Het einde van de kruising is tevens het begin van de straat. De overgang vindt plaats na de rechtstand. Hierna komen geparkeerde auto's en bomen voor.



Afbeelding: Percentage verhardingstype bestaande trottoirs Hilversum



Afbeelding: Percentage bestand verhardingstype rijbaan naar aantallen straten

Erftoegangen

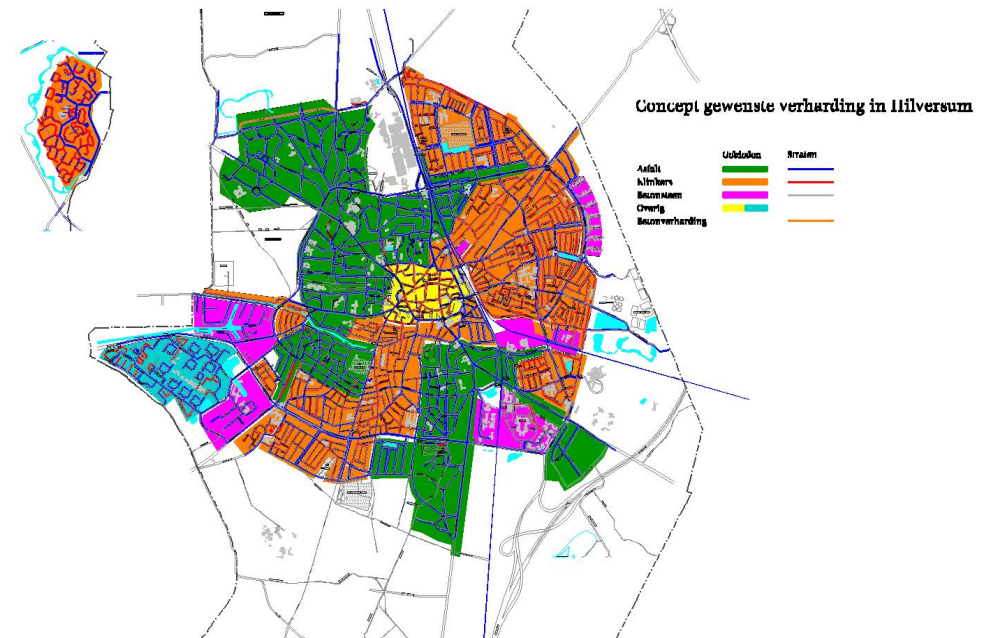
Erftoegangen worden uitgevoerd als 'gestrate' opritten. Er zijn twee uitzonderingen waarbij een verlaagde band wordt toegepast. De eerste uitzondering is als het te overbruggen hoogteverschil te groot is, de tweede uitzondering is als een RWS band als kantopsluiting wordt gebruikt.

4. Vloerkaart

De Vloerkaart geeft de gewenste verharding weer van alle Hilversumse straten

Samenvatting:

- Er zijn drie soorten wegen in Hilversum: hoofdwegen, buurtwegen en woonstraten.
- In Hilversum bestaan de Hoofdwegen en de Buurtwegen (lanen en driften) uit asfalt; de woonstraten uit rode gebakken klinkers.
- De hoofdwegen zijn de 50 km/uur *hoofdontsluitingswegen*, en *buurtwegen* zijn 30 km/uur –wegen met meer dan alleen een woonfunctie.
- De villagebieden kennen als uitzondering woonstraten van asfalt.
- Buurtwegen in een monumentale setting krijgen klinkers.
- Oude klinkers worden altijd hergebruikt; betonklinkers worden in woonstraten niet toegepast.



Afbeelding: Vloerkaart van Hilversum (in bijlage 3 groter afgedrukt).

Toelichting op de vloerkaart

In Hilversum komen thans vele soorten verharding voor. In sommige wijken verschilt het zelfs per straat; In Noord komen asfalt, betonklinkers en gebakken klinkers naast elkaar voor en in allerlei verschillende legverbanden, kleuren en formaten.

Toch zijn er hoofdlijnen te onderscheiden en kunnen deze op kwaliteit beoordeeld worden.

Daarnaast bestaan er landelijke ontwikkelingen die ook op Hilversum van toepassing zijn.

Hilversum kent in hoofdzaak rood-blauwe gebakken klinkers, met gele klinkers als voornaamste uitzondering.

Van oorsprong komen waalformaat, keiformaat en vechtformaat voor, en in de laatste decennia is daar het dikformaat bijgekomen. De Hilversumse klinkers zijn al vrij oud maar over het algemeen nog steeds goed herbruikbaar. Door herstraten zijn in de loop der jaren ook mengingen van geel en rood ontstaan.

Door verbetering in de productietechniek zijn nieuwe klinkers homogener in kleur dan de oude, die door temperatuurverschillen in de oven een diverse kleurenpalet hebben meegekregen. Bovendien hebben oude klinkers door het gebruik een mooie glans verkregen.

Door de leeftijd van de Hilversumse woonwijken wordt de stad gekenmerkt door een relatief hoog percentage oude, gebakken klinkers in de woonstraten. Oude klinkers worden dan ook altijd hergebruikt, is het niet in de straat zelf, dan wel elders in Hilversum. Bij een tekort aan klinkers worden standaard rood-blauwe dikformaat gebakken klinkers toegepast.

De landelijke tendens neigt – met het oog op herkenbaarheid - naar asfaltverharding op de hoofdwegen en klinkerverharding in de woonstraten.

De Hilversumse situatie vraagt om een nuancering: De klinkerverharding is in aansluiting op de huidige Hilversumse kwaliteiten een *gebakken* klinkerverharding en geen betonklinker. Dit materiaal heeft een zeer lange afschrijvingstijd, heeft een goede restwaarde, een goede hergebruikswaarde en wordt alleen maar mooier met het verstrijken der jaren. Het is daarmee een milieuvriendelijke en duurzame keuze.

De Hilversumse woonstraat bestaat in de toekomst standaard uit rode gebakken klinkers van dikformaat, met uitzondering van de villagebieden. Voor een aantal straten in Hilversum betekent dit dus een transformatie: in de praktijk zal dat betekenen dat bij herinrichting gebakken klinkers (in welke kleurstelling dan ook) hergebruikt worden, en asfalt vervangen wordt door nieuwe rode klinkers.

Voor de stevigheid van het verband is keperverband de beste keuze. Oude klinkers worden zo mogelijk hergebruikt; desnoods in halfsteensverband. Bij hergebruik wordt het gebruik van nieuwe klinkers ter compensatie van breuk geconcentreerd in een straat of gedeelte van een straat. De rest van de buurt heeft dan enkel oude klinkers.

Op cultuurhistorische gronden is het behoud van asfalt op de woonstraten in de villagebieden te rechtvaardigen. Ook op de hoofdwegen wordt asfalt toegepast. Belijning wordt op asfalt uitgevoerd in wit thermoplast, bij klinkerverharding worden witte verkeersstenen toegepast, bij uitzondering thermoplast.

Formaten:

In de tekst worden voor Gebakken Klinkers verschillende formaten genoemd. De lengte van de klinkers ontloopt de 20 cm niet veel: Het verschil zit in de lengte / breedte verhouding:

- *Waalformaat: smalle klinkers, ca 5 cm breed; 4 klinkers vormen een vierkant*
- *Dikformaat: Standaard klinker, ca 7 cm breed: 3 klinkers vormen een vierkant*
- *Keiformaat: ca 10 cm breed, 2 klinkers vormen een vierkant*

Er is een aantal wegen dat niet tot het hoofdwegennet behoort, maar ook niet als pure woonstraat geclassificeerd kan worden. Deze wegen zijn stedenbouwkundige dragers van een buurt of wijk. Ze worden over het algemeen gekenmerkt door hogere bebouwing en een flink bredere maat. Ze hebben een belangrijkere verkeersfunctie dan woonstraten en vormen veelal onderdeel van een busroute. Ook kennen deze wegen op dit moment al een asfaltverharding. Ze hebben een oorsprong als historische drift of juist als geplande belangrijke laan.

Deze structurerende wegen bevinden zich met name in Noord en Zuid. Voorbeelden zijn de Jan van der Heijdenstraat en de Van Riebeeckweg. Cultuurhistorische overwegingen kunnen aanleiding zijn om een laan toch van klinkers te voorzien (Hilvertsweg (gedeeltelijk) – Bloemenbuurt; Van de Sande Bakhuyzenstraat – monumentaal Liebergen) Deze wegen zijn te omschrijven als *buurtwegen* en vormen een duidelijk contrast met de reguliere woonstraten. Ook delen deze wegen tezamen Hilversum op in buurten. Deze buurten zijn de stedenbouwkundig kleinste eenheden waarbinnen een inrichtingsprincipe geldt.

Uitzonderingen in de vloerkaart

Behalve de villagebieden is er nog een beperkt aantal locaties dat op grond van cultuurhistorische overwegingen als uitzondering dient te worden behouden. Deze plekken zijn terug te vinden op de cultuurhistorische waardenkaart in het Visiedeel. Het gaat dan bijvoorbeeld om klinkers op het raadhuseiland, betonklinkers in het Kamrad, gele klinkers in een deel van Liebergen en penterklinkers in de winkelstraten van het centrum

Op wijkniveau zijn er ook uitzondering te bespeuren: het centrum en Noord krijgen op basis van bestaande kwaliteiten en stedenbouwkundige gronden een groter formaat klinker: keiformaat. Ook de uitbreidingen uit de '70-er jaren, zoals de Kerkelanden en de Hilversumse Meent behouden hun specifieke ontwerp. Deze te behouden uitzonderingen zijn vastgelegd op de vloerkaart.

Een bijzondere categorie uitzonderingen wordt gevormd door een set bijzondere wegen. Dit zijn wegen die kenmerkend zijn voor een tijdsbeeld of vroegere werkwijze.

Van elke ´wijze´ wordt dan een weg bewaard als representant.

De wegen die hiervoor in aanmerking komen zijn: de Bachlaan als messcherpe betonlijn door de natuur en een deel van de Huydecopersweg als historische route in de vorm van een zandweg.

5. Componenten van de openbare ruimte

5.A.I . Rijbaan

Samenvatting Woonstraten (30 km/uur)

- Rijbanen zijn recht of gebogen, maar niet slingerend en kennen ook geen as verspringen.
- Een 30 km 2-richting rijbaan is standaard 4,50 m., bij voldoende passeermogelijkheid mag de vrije rijruimte 3,50 m. zijn.
- Plaatselijke overmaat binnen een profiel komt ten gunste van trottoir en groenstroken, en niet aan de rijbaan.
- Een rijbaan smaller dan 3,50 m. betekent volledig eenrichtingsverkeer.
- Rijbanen met 30 km regime zijn standaard van rode gebakken klinkers of asfalt, afhankelijk van het wijktype.
- Ventwegen en parkeerstraatjes zijn van afwijkend materiaal t.o.v. de omgeving.
- Geklinkerde rijbanen in keperverband; dikformaat is standaard. Gebruiksdruk bepaalt mede het formaat steen.
- Rijbanen tonrond vormgeven.
- Uitzondering zijn te vinden in enkele Dudokbuurtjes, in het centrum, in het villagebied en de Meent.

Samenvatting Buurtwegen (30 km/uur)

- Rijbanen zijn recht of gebogen, maar niet slingerend en kennen ook geen as verspringen
- De rijbaanbreedte van buurtwegen mag breder dan 4,50 m. zijn, maar niet breder dan 5,5 m.
- Plaatselijke overmaat binnen een profiel komt ten gunste van trottoir en van groenstroken en niet van de rijbaan.
- Buurtwegen zijn overwegend van asfalt; cultuurhistorie kan aanleiding zijn klinkers toe te passen.
- Ventwegen en parkeerstraatjes zijn van afwijkend materiaal t.o.v. de omgeving.

Samenvatting Hoofdwegen (50 km/uur)

- Rijbanen zijn recht of gebogen, maar niet slingerend en kennen ook geen as verspringen.
- Plaatselijke overmaat binnen een profiel komt ten gunste van trottoir en groenstroken, en niet aan de rijbaan.
- Hoofdwegen (50 km/uur) zijn van zwart asfalt en hebben een breedte van 6,0 m. tot 6,5 m.
- Bij gescheiden rijbanen geldt voor hoofdwegen een breedte van 3,25 m. tot 3,5 m.
- Ventwegen en parkeerstraatjes zijn van afwijkend materiaal t.o.v. de omgeving.
- Fietzers krijgen een eigen plaats binnen het profiel.

Functionaliteit van de inrichting

Een rijbaan is comfortabel voor auto's en fietsers. Kent geen kuilen en losliggende stenen, heeft een goede afwatering en rijdt comfortabel en veilig onder het geldende snelheidsregime. Hiertoe wordt de rijbaan tonrond aangelegd zonder kolken in de rijlijn van auto of fiets. Er komen niet meer drempels voor dan er noodzakelijk zijn.

Een vrije rijruimte in een rustige woonstraat is standaard niet minder dan 3,5 m. Deze ruimte is voldoende voor éénrichtingsverkeer met tegenstroomse fietser. Voor tweerichtingsverkeer is 4,50 m. de minimaal benodigde ruimte.

Er zijn een paar afwijkingen: Indien er in de lengte van het profiel voldoende passeermogelijkheid aanwezig is, kan vanaf 3,50 m. compleet tweerichtingsverkeer worden toegestaan. In combinatie met 'rabatparkeren' komt de rijbaanbreedte op de door de CROW gewenste 4,50 m. uit, hoewel de vrije rijruimte dus slechts 3,50 m. bedraagt.

Bij 'strookparkeren' wordt overigens niet aan deze wens voldaan, hoewel de facto de manoeuvreerruimte identiek is aan die van rabatparkeren. De termen 'strook- en rabatparkeren' worden in het hoofdstuk *Profielen* verder toegelicht.

Er komen in Hilversum enkele zeer smalle straten voor. De vrije rijruimte mag nooit minder dan 3,00 m. bedragen. Deze smalle maat staat geen tegenstroomse fietsers toe.

Belangrijke wegen in een wijk - de Buurtwegen - hebben een vrije rijruimte van 4,50 m. tot 5,50 m. Smaller kan schade opleveren (of noodzaakt tot éénrichtingsverkeer) en breder een snelheidsprobleem. Voor woonstraten met een verkeersintensiteit van meer dan 2500 motorvoertuigen per etmaal geldt (behalve dat de verkeerscirculatie zou moeten worden aangepast) dat er voor wat betreft de maatvoering gewerkt moet worden met de regels die gelden voor de buurtwegen.

50 km. wegen zijn 6,00 m. tot 6,50 m. breed. Bij gescheiden rijstroken zonder fietsers geldt een minimale breedte op rechtstanden van 3,25 m. De gewenste breedte is echter 3,50 m.

Indien er fietsers op de rijbaan rijden, wordt de breedte bij gescheiden rijstroken minimaal 4,00 m.

Als dit niet gehaald wordt kunnen vrachtauto's fietsers niet veilig inhalen.



Mooi Hilversums straatbeeld met hergebruik van oude klinkers

Beheer, uitvoering en handhaving

Oude klinkers worden zo mogelijk hergebruikt. Bij een bestaande menging van rode en gele klinkers vindt geen uitsortering plaats. Bij hergebruik wordt het gebruik van nieuwe klinkers ter compensatie van breuk geconcentreerd in één straat of een gedeelte van een straat. De rest van de straat of buurt heeft dan oude klinkers.

Gebakken rode klinkers zijn de Hilversumse standaard voor woonstraten. Dit materiaal heeft een zeer lange afschrijvingstijd, heeft een goede restwaarde, een goede hergebruikswaarde en wordt alleen maar mooier met het verstrijken der jaren. Er is wat klinkers betreft geen verschil tussen 'standaard' en 'plus' niveau.

De standaard voor klinkerwegen is een verharding van gebakken klinkers dikformaat, kleur rood, in keperverband gestraat.

Wegbreedte, hergebruik van bestaand materiaal en architectonische context kunnen redenen zijn om, in overleg met de beheerder, een ander formaat of kleur te kiezen.

De constructie van asphalt- en klinkerwegen (opbouw eventuele fundering en dimensionering van de verhardingsconstructie) dient per situatie en in overleg met de beheerder bepaald te worden.

Belijning wordt op asphalt uitgevoerd in wit thermoplast. Markering in klinkerverharding wordt uitgevoerd in witte verkeersstenen (betonstraatstenen wit in keiformaat), of, in uitzonderingsgevallen in witte thermoplast.

Voor een nadere omschrijving van de materialen, zie bijlage 2.

Uitzonderingen

Hoewel een smalle rijbaan met rode klinkers in dikformaat een prachtige standaard is, zijn er een aantal gegronde uitzonderingen te benoemen:

Allereerst de *villagebieden*, waar een asphaltverharding met slijtlaag een cultuurhistorische oorsprong heeft en behouden blijft.

In de *stedelijke villagegebieden* is de rijbaan vrijwel constant 5,00 m. tot 5,50 m. het trottoirs met een parkeerstrookje zijn hierdoor soms zeer smal. Accenten in het villagegebied uitvoeren met melafierkeien of Portugese keitjes.

Verder zijn er uitzondering voor:

-*Kerkelanden*: asfalt straten met parkeerterreinen van gebakken klinkers.

-*De Hilversumse Meent*: concept woonerf blijft behouden, maar de materialisering wordt beheervriendelijker.

-In het *Centrum* liggen penterklinkers in de winkelstraten met een detaillering in Portugese keitjes.

-In de overige centrumstraten liggen gebakken klinkers keiformaat.

-In de planmatige uitbreidingen *Noord* en *Riebeeck*, waar de schaal groter is dan andere uitbreidingen, liggen gebakken klinkers keiformaat in plaats van dikformaat.



Kerkelanden: parkeren niet op straat maar op parkeerterreinen.

5.A.II. Trottoir

Samenvatting

- Trottoirs slingeren zo min mogelijk
- Een trottoir is standaard 1,95 m. of breder; minimaal 1,20 m. exclusief band en bij obstakels nog minstens 1,00 m. (inclusief band). Bij uitstallingen geldt minimaal 1,50 meter.
- De breedte is bij gebruik van tegels een veelvoud van hele en halve tegels.
- Een trottoir is bij voorkeur van betontegels 30 bij 30 cm in halfsteensverband.
- Tegels zijn standaard 8 centimeter dik, minimale dikte is 5 centimeter (bij licht gebruik).
- Een trottoirtegel is standaard een grijze tegel; 'plus' is de tegel met basalt toevoeging aan de top laag.
- Beginnen met aanleggen altijd aan de rijbaanzijde, met hele en halve tegels.
- Kleine krommingen halfsteens oplossen; grote met stroomlagen
- Één zijde van het trottoir dient als gidslijn voor visueel gehandicapten.
- Bij onvoldoende ruimte (zeer uitzonderlijk) geen gecombineerde fiets-/voetpaden toepassen, maar kiezen voor medegebruik van het fietspad door voetgangers.
- Kleine obstakels worden tegen de erfgrens geplaatst; grote objecten komen in de stallingszone terecht (zoals bomen, fietsenklemmen, kliko's, etc.) teneinde een looplijn vrij te houden.
- Uitzonderingen zijn te vinden in de villawijken (informele voetpaden in de groene berm of smalle voetpaden met klinkerstrook en bomen), het historische dorp (trottoirs van klinkers á niveau) en enkele Dudokbuurtjes en op incidentele plekken zonder kabels en leidingen.

Functionaliteit van de inrichting

Om de primaire functies optimaal te kunnen vervullen zijn er aan aantal eisen te stellen:

Een trottoir is standaard minstens 1,95 m. breed met een minimum van 1,50 m. Hierdoor kunnen wandelaars elkaar goed passeren en een geparkeerde fiets is geen onoverkomelijk obstakel. In bijzondere gevallen (ruimtegebrek) kan over een beperkte afstand (20 m) worden volstaan met 1,20 m. vrije loopruimte. Obstakels (schakelkasten, lichtmasten, etc.) dienen buiten deze loopruimte te staan. Dit is dus aan de rijbaanzijde, of aan de zijde van de erfgrens. De benodigde ruimte wordt dan als extra trottoirbreedte uitgevoerd. Bij wijze van uitzondering kan er een puntvernauwing in een trottoir voorkomen – bijvoorbeeld door een uitstekende gevel, of grote oude boom, waarbij de minimummaat om nog met een kinderwagen of rolstoel te kunnen passeren drie tegels plus een band is of 1,00 m. vrije ruimte.

In de grond onder het trottoir is vaak een zone voor kabels en leidingen en het trottoir zelf wordt soms gebruikt voor allerlei stallingsfuncties.

In verband met de aanwezige kabels en leidingen zijn betontegels de beste keuze. Deze tegels zijn 30 bij 30 cm. met een vellingkant (schuin afgevlakte rand) die zo klein mogelijk is en zo vlak mogelijk gestraat.

Om foutparkeren te voorkomen is het trottoirband hoog, maar weer niet zo hoog dat het op- en afstappen lastig wordt. 8 á 10 cm. 'zicht' is bij gewone trottoirs dan ook het uitgangspunt. Bij rabatparkeren geldt 2 tot 5 cm. zicht.

Beheer, uitvoering en handhaving

Het standaard trottoir in Hilversum bestaat uit grijze tegels in een formaat van 30 x 30 cm. met een kleine vellingkant. Het trottoir wordt halfsteens gestraat met de rijen tegels haaks op de rijbaan.

Vanwege een toenemend gebruik van voetpaden door voertuigen, bijvoorbeeld door verhuis- en vuilniswagens, bij rabatparkeren of door hoogwerkers bij hoogbouw, wordt standaard uitgegaan van een betontegel met een dikte van 8 cm. Eventuele toepassing van betontegels met een geringere dikte heeft overleg met en goedkeuring van de beheerder.

Trottoirbanden zijn in woonstraten 15 cm. breed (formaat 13/15 x 25 cm.) bij wegen met hogere intensiteiten worden zwaardere opsluitingen toegepast, breed 20 cm. (formaat 18/20 x 25 cm.) of 30 cm. toegepast, keuze banden in overleg met de beheerder.

De genoemde middelen zijn duurder in aanschaf, maar goedkoper in onderhoud en voordeliger in afschrijving. Met beheerbewust ontwerpen wordt dit dus de standaard.

Er wordt gestreefd naar rechte trottoirs met een minimum aan bochten, versmallingen en slingers. Vereist is een uitgekiend ontwerp dat bij uitvoering tot zo min mogelijk knip- en paswerk leidt, waarbij het knipwerk zodanig uitgevoerd wordt dat geen tegels kleiner dan een halve worden toegepast. Voor knip- en zaagwerk zijn standaardprincipes aangegeven.

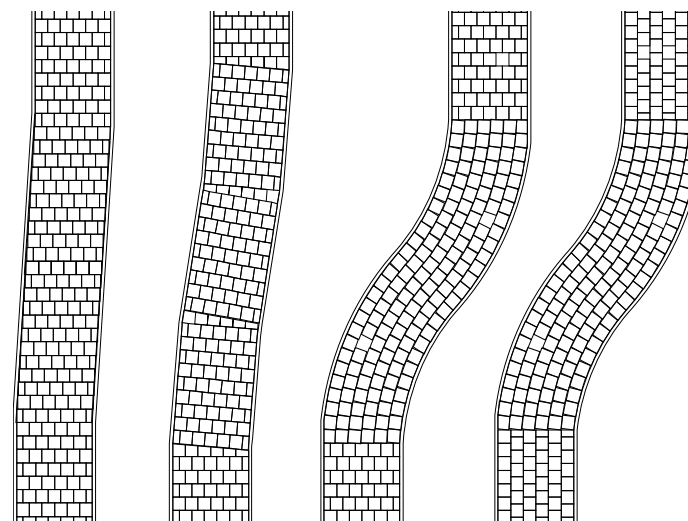
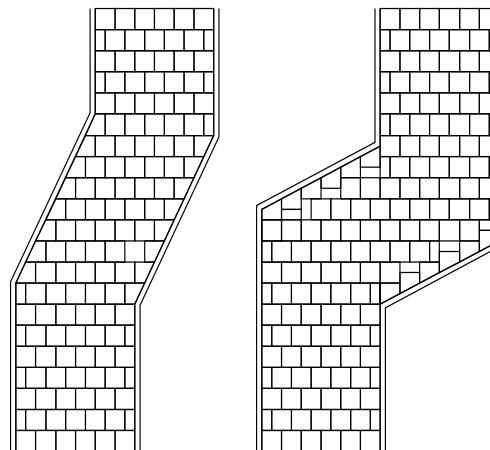
Hele en halve trottoirtegels komen van dezelfde fabrikant, zijn van dezelfde kleur en zijn gemaakt van gelijke grondstoffen.

Trottoirs worden halfsteens gestraat haaks op de rijrichting. Uitzondering zijn veel bereden inritten; daar wordt het verband haaks op de rijrichting van de inrit aangebracht. Bij bochtige straten wordt de tegelverharding van de voetpaden, afhankelijk van de bochtstralen, in zgn. lange lagen of stroomlagen aangebracht, d.w.z. halfsteens gestraat en evenwijdig aan de rijrichting. Daarnaast kunnen flauwe krommingen goed in halfsteensverband worden opgevangen. Korte buigingen kunnen met een kniplaag opgevangen worden (zie tekeningen)

Het trottoir wordt aangelegd vanuit de kant van de rijbaan: haaks daarop ligt de bestratingsrichting. Er wordt begonnen met een hele of halve tegel; passtukken liggen aan de gevelzijde. Elementen op het trottoir, voor zover deze niet op de erfgrens staan, komen op vaste

afstand van de kant rijbaan te staan (zoals bomen, fietsbeugels en paaltjes).

Voor een nadere omschrijving van de materialen, zie bijlage 2.



Uitzonderingen

In de *villaparken* in Hilversum ontbreken trottoirs, wat een groen beeld oplevert. Door voetgangers zijn er informele paden ontstaan in het gras.

In het *historisch dorp* liggen van oudsher klinkertjes op het trottoir. In wijken van voor de oorlog zijn tegels gebruikt met een toplaag van basalt en grof zand. Deze donkere genuanceerde tegels leveren een beeld op dat perfect harmonieert met de architectuur.

In de *stedelijke villagebieden* komen bijzondere trottoirs voor: vrijwel alle straten kennen trottoirs met een klinkerstrookje voorzien van een sierpatroon van gebakken klinkers achter een band van melafierkeien. Deze kenmerkende inrichting wordt de te behouden standaard voor deze wijken.

Op andere plekken komen uitzonderingen voor die niet als bijzonder, waardevol of anderszins het behouden waard worden geclassificeerd. Het gaat dan bijvoorbeeld om klinkerversiering in het trottoirs van de Vitusbuurt uit de 70er jaren, klinkertrottoirs op de Van Riebeeckweg en gekleurde trottoirtegels langs de Kerkelandenlaan.

Voor bijzondere plekken worden uitzonderingen toegestaan, voor zover de materialen goed te onderhouden zijn. Denk aan de geglazuurde klinkers in de bestrating rondom het winkelcentrum Seinhorst, de asfalttrottoirs op het raadhuiseland, de kleine gele klinkertjes in de monumentale Duivenstraat, de halfverharding op de Peerlkampaan en tegels in ruitverband rondom het woonzorgcentrum op de hoek van de Kamerlingh Onnesweg en de Minckelersstraat.

5.A.III. Fietsvoorzieningen

(vrijliggende fietspaden, fietsstroken, fietssuggestiestroken, ventwegen)

Samenvatting

- Langs alle hoofdwegen wordt gestreefd naar zo veilig mogelijke fietsvoorzieningen.
- Fietspaden slingeren zo min mogelijk, met inachtneming van de verkeersveiligheid.
- Een fietspad is standaard 1,80 m. of breder; minimaal 1,50 m. en bij obstakels nog minstens 1,20 m. breed.
- Een tweerichtingsfietspad is standaard 3,45 m., en minimaal 3,00 m. Incidentele vernauwingen zijn per situatie inpasbaar.
- Een verplicht fietspad is van asfalt, beton, en anders van betontegels 30 bij 30 cm. met minimaal facet, in halfsteensverband gestraat.
- De breedte bij tegels is een veelvoud van hele en halve tegels.
- Een verplicht fietspad is standaard rood.
- Tegels zijn 8 centimeter dik. Ook i.v.m. strooiwagens.
- Standaard is asfalt of de gladde tegel; 'plus' is de tegel met basalt toevoeging aan de top laag.
- Krommingen halfsteens oplossen, bochten met stroomlagen van halve tegels.
- Opsluitingen bij voorkeur niet hoger dan 6 cm. Indien ontwatering in het fietspad moet plaatsvinden liever trottoirkolken dan straatkolken. De bandhoogte wordt dan 8 cm., bij kolken 10 cm. RWS banden met kolken ter overweging.
- Fietsstroken op de rijbaan zijn 1,50 m., fietssuggestiestroken zijn minimaal 1,00 m. breed.
- Fietsstroken en fietssuggestiestroken kunnen extra attentiewaarde krijgen door een markering met reliëf. (platte reflectoren, ribbelstroken)
- Gecombineerde fiets-/voetpaden niet toepassen.

Functionaliteit van de inrichting

Fietspaden worden vooral daar aangelegd, waar ze het hardst nodig zijn: namelijk langs de hoofdwegen. Overige wegen krijgen als regel geen fietsvoorzieningen

Om comfortabel te kunnen fietsen is 1,80 m de standaard maat in Hilversum voor vrijliggende fietspaden. Hierbij is het makkelijk om iemand in te halen. De minimummaat is 1,50 m., waarbij inhalen lastig is, maar nog wel naast elkaar gefietst kan worden. Incidentele versmallingen – bijvoorbeeld bij oude bomen – tot 1,20 m. zijn mogelijk.

Bij tweerichtingsverkeer is een fietspad standaard 3,45 m. of breder en minimaal 3,00 m.

Naast de fietspadbreedte is er ook de obstakelvrije ruimte.

Verkeersbord- en lantaarnpalen moeten minimaal 25 cm. uit het pad staan. Verkeersborden moeten minimaal 2,20 m. boven maaiveld aangebracht worden i.v.m. een vrije doorloop.

Fietsstroken zijn minimaal 1,50 m. breed; bij een geringere breedte spreekt men van fietssuggestiestroken. Deze zijn minimaal 1,00 m. breed.

Fietsstroken en fietssuggestiestroken worden van de rijbaan onderscheiden door gebruik van markering. Bij fietssuggestiestroken is dit altijd een onderbroken streep, bij fietsstroken een doorgetrokken streep.

Een fietspad is glad en rijdt comfortabel. Asfalt – bij voorkeur -, beton en tegels op een goede fundering zijn hiervoor geschikt.

Fietspaden zijn voor slechtzienden een potentieel gevaarlijke oversteek. Bij de grotere kruispunten dus ook voor de oversteek over fietspaden noppentegels aanbrengen.

Opsluitbanden mogen niet te hoog zijn om te voorkomen dat fietsers er met de trappers tegen aan stoten. Bij smalle fietspaden is een hogere band ongewenst; om dezelfde reden zijn kwartronde banden te prefereren. In verband met de afwatering is een hoge trottoirband met trottoirkolken echter soms niet te vermijden.

Een fietspad in Hilversum is duidelijk herkenbaar als fietspad, altijd uitgevoerd in een rode kleur. Voor de 'plus' zijn dit rode tegels met een toevoeging van basalt in de toplaag. Bij toepassing van zebrapaden loopt de markering van de zebra ook door over het fietspad.

Uitvoering, beheer en handhaving

Waar mogelijk, o.a. afhankelijk van de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen, worden fietspaden uitgevoerd in rood asfalt.

De standaard fietspadtegel in Hilversum is een rode tegel in een formaat van 30 x 30 cm. met een kleine vellingkant. Het fietspad wordt halfsteens gestraat, met de rijen tegels haaks op de rijbaan.

Als fundering wordt een straatlaag van 5 cm. op een funderingslaag van minimaal 15 cm. menggranulaat 0/20 mm. toegepast.

Een fietspad varieert in principe niet in breedte. Er wordt een minimumbreedte gehanteerd van 1,50 m., incidentele smallere maatvoering behoeft overleg met de beheerder i.v.m. mogelijke problemen bij het machinaal vegen en de gladheidbestrijding. Er wordt gestreefd naar rechte fietspaden met een minimum aan bochten, versmallingen en slingers. Vereist is een uitgekiend ontwerp dat bij uitvoering tot zo min mogelijk knip- en paswerk leidt.

Hele en halve trottoirtegels komen van dezelfde fabrikant, zijn van dezelfde kleur en zijn gemaakt van gelijke grondstoffen.

Bij bochten wordt de tegelverharding van fietspaden, afhankelijk van de bochtstralen, in zgn. lange lagen of stroomlagen aangebracht, d.w.z. halfsteens gestraat evenwijdig aan de rijrichting, waarbij halve tegels, afmeting 30x15 cm. worden toegepast. Daarnaast kunnen flauwe krommingen goed in halfsteensverband worden opgevangen.

Korte buigingen kunnen met een kniplaag opgevangen worden (zie tekeningen op blz. 21).

Bij voorkeur worden er geen kolken in de fietspaden toegepast. Indien er wel kolken toegepast moeten worden, dienen de plaats en afmetingen van de kolken, en de toe te passen kantopsluiting van de fietspaden, bepaald te worden in overleg met de beheerder. Voor een nadere omschrijving van de materialen, zie bijlage 2.

Uitzonderingen

- Hoewel fietscomfort belangrijk is, kan een monumentale setting aanleiding zijn om andere materialen te gebruiken. Deze materialen betreffen dan gebakken klinkers, Portugese keitjes, melafierkeien of schelpen.
- Incidenteel zijn er in Hilversum fietspaden aangelegd die niet direct aan een weg gekoppeld zijn. Soms zijn deze voorzien van een schelpenlaag. Aangezien het hier incidenten betreft is er geen aanleiding om deze specifiek te beschrijven. Het betreft dan bijvoorbeeld het schelpenpad langs de Gooise Vaart.
- In het *centrum* wordt ook gefietst op de penterklinker en er is in de *binnenstad* in de Bussumerstraat i.v.m. een fietsroute gekozen voor een groot formaat betonsteen.
-Het winkeldeel van de Gijsbrecht van Amstelstraat is een 30 km. straat, maar heeft wel fietspaden.

5.A.IV. Afvoergoten

Samenvatting

- Goten in de regel aan weerszijden van de rijbaan plaatsen.
- Zeer smalle straten krijgen een goot in het midden van de rijbaan.
- Een eventuele goot midden op de rijbaan is zo smal als technisch mogelijk.
- Middengoot en kolk zijn even breed, waarbij een strekse laag klinkers naast de kolk wordt aangebracht.
- Middengoten en kolken sluiten zoveel mogelijk naadloos aan op de rijbaan, met inachtneming van de zetting; de holling is niet meer dan noodzakelijk

Functionaliteit van de inrichting

Een goot moet water afvoeren naar een kolk. Een goot vormt het laagste punt van het wegprofiel. Het water moet goed afstromen. De vorm is hier op afgestemd. De goot zal iets holler zijn dichterbij een kolk. Het afschot in de lengterichting van de weg wordt gevonden in de goot.

Beheer, uitvoering en handhaving

Molgoten hebben een constante breedte. De afmetingen van de goten en de toe te passen kolken dienen op elkaar afgestemd te zijn, waarbij er aan weerszijden van de kolk een strekse laag klinkers toegepast wordt.

Alleen in uitzonderingsgevallen worden molgoten in het midden van de weg toegepast. De molgoten worden zo smal mogelijk gehouden, terwijl de goten zo vlak mogelijk gehouden moeten worden i.v.m. gevaar voor fietsers e.d. De kolkafstand wordt daardoor, i.v.m. het toe te passen afschot in de goot, vaak kleiner dan normaal. Toepassing van molgoten in overleg met de beheerder.

Uitzonderingen

Bij *monumentale* straten is een middengoot altijd ongewenst, in verband met het gewenste beeld. Een tonrond wegdek is hier het streefbeeld.

Hilversum heeft niet overal specifiek vormgegeven goten. In een deel van het villagebied ontbreken ze bijvoorbeeld, wat kenmerkend is voor dat gebied.

In het *centrum* heeft de molgoot meerdere functies: naast waterafvoer, die van geleidelijk en als grens voor terrassen en uitstallingen. Door de functie van gidslijn moet er een obstakelvrije ruimte van minimaal 30 cm. naast de molgoot aangehouden worden.

5.A.V. Parkeerzone

parkeervakken, parkeerstrook, rabatstrook

Samenvatting parkeerzone woonstraten en buurtwegen:

- Voorzover niet op de rijbaan: Parkeren op rabatstroken of in parkeerstroken.
- Keuze tussen rabatstroken en langsparkeervakken mede afhankelijk van breedte trottoirs en maatschappelijk overleg.
- Breedte Rabatstrook 1,20 m. tot 1,35 m. Parkeerstrook minimaal 1,80 m.
- Buurtwegen: rabatstrook 1,35 m. tot 2,00 m.; parkeren op de rabatstrook.
- Rabatstroken zijn halfsteens gestraat. Standaard zwarte betonstenen klinkerformaat, ´plus´ is gebakken waalformaat.
- Op een parkeerstrook wordt langs geparkeerd op een strook van 2,0 m. breedte, waarin bomen kunnen worden geplaatst op het niveau van de rijbaan. Tussen strook en trottoir een band met 10 cm. zicht.
- ´Plus´ Parkeerstroken zijn elleboog gestraat in gebakken klinkers. Standaard is zwarte betonstraatstenen keiformaat in elleboogverband.
- Langsparkeervakken komen slechts voor langs hoofdwegen en niet meer langs woonstraten
- Bij hoge uitzondering: haakspareervakken. Deze zijn standaard 2,50m. breed en 5,00 m. lang
- Er mag niet op trottoirs geparkeerd worden
- Voor elke 3 parkeerplaatsen wordt gestreefd naar de aanwezigheid van 1 boom.
- Uitzonderingen zijn de planmatige uitbreidingswijken waar op de rijbaan geparkeerd wordt, woonerven en villastraten zonder trottoirs.

Samenvatting parkeerzone Hoofdwegen:

- Hoofdwegen: parkeren in vakken of aanliggend verhoogde parkeerstrook.
- Langsparkeervakken zijn minimaal 2,00 m. breed en 5,75 m. lang; vakken worden in elleboogverband gestraat in gele keiformaat of zwarte betonstraatstenen keiformaat.
- Een aanliggende verhoogde parkeerstrook ligt bij hoofdwegen achter een RWS-band en is gestraat in elleboogverband. Op de strook zijn vakken aangegeven.
- Langs hoofdwegen komt geen haaksparkeren voor.
- Voor elke 3 á 4 parkeerplaatsen in de langsrichting wordt gestreefd naar de aanwezigheid van 1 boom.

Functionaliteit van de inrichting

Algemeen

Om de parkeerstrook te ontzien staan lichtmasten bij voorkeur op de erfgrens of bij erftoegangen. Bij plaatsing tussen de bomen gaat het al gauw ten koste van de effectieve parkeerruimte. Mocht plaatsing tussen bomen onvermijdelijk zijn, dan gelden afstanden van minimaal 5,50 m. tot de bomen.

Bij consequente toepassing van tweezijdig langsparkeren tussen bomen is een verhouding van ongeveer 0,7 parkeerplaats per woning het hoogst haalbare in de dichtbevolkte wijken. Haaksparkeren levert meestal geen winst op.

Rabatstrook

De breedte van de strook komt globaal overeen met de ruimte tussen de wielen: rechterband op rand rabatstrook, linkerwiel in de goot. Als een rabatstrook breder is dan 1,35 m. worden auto's in hun geheel ophet trottoir geplaatst. Bij een breedte smaller dan 1,00 m. gaan

voertuigen `zwerven`. Bij een goede rabatstrook staan alle geparkeerde auto's in één lijn. $\frac{1}{4}$ op de straat, $\frac{3}{4}$ op de rabatstrook. Grotere voertuigen passen wel, maar zullen op de rijbaan of het trottoir uitsteken.

Bij uitzonderlijk brede woonstraten in een wijk – de buurtwegen – is de overmaat vaak aanleiding tot `zwerven` van de geparkeerde auto's. Hier worden 2,00 m. brede rabatstroken aangebracht waarop de auto's in hun geheel passen. In sommige gevallen is het mogelijk de functionele breedte van het trottoir te handhaven en de rabatstrook voor de bomen langs te laten lopen.

De rabatstrook ligt op de hoogte van het trottoir, zodat de rabatstrook als trottoir gebruikt kan worden als er niet geparkeerd wordt. Om auto's makkelijk en goed te laten positioneren is een hoogteverschil tussen rijweg en rabatstrook van 2 á 6 centimeter gewenst.

Jonge bomen in rabatstroken moeten extra beschermd worden om schade door inparkerende auto's te voorkomen.

De rabatstrook is optimaal mooi en monumentaal uitgevoerd in halfsteensverband. Voor het standaardniveau gelden zwarte betonstraatstenenkei formaat in halfsteensverband, voor plus gelden gele of rode klinkers waal formaat in halfsteensverband. Op dit punt is er een uitzonderlijk groot kwaliteitsverschil tussen standaard en plus. Waar mogelijk moet eventuele financiële ruimte bij herinrichting worden benut voor het toepassen van gebakken klinkers in de parkeerzone.



Rabatparkeren

Strookparkeren

Bij langsparkeren in een vak of strook geldt een breedte van 2,00 m. Geparkeerde auto's staan veelal enkele decimeters van het trottoir, anderzijds, als de rijbaan te smal wordt, staan ze tot een meter op het trottoir. Door iets meer ruimte voor de parkeerstrook te nemen is de kans groter dan men ook werkelijk op de daarvoor bestemde plek parkeert. Het trottoirband heeft 10 cm. zicht, om auto's van het trottoir te houden.



parkeerstrook standaard



parkeerstrook 'plus'

Bomen moeten bij parkeerstroken extra beschermd worden om aanrijdschade te voorkomen.

De parkeerstrook is optimaal mooi uitgevoerd in gebakken klinkers in halfsteensverband. Voor het standaardniveau gelden zwarte betonstraatstenen in elleboogverband, voor ´plus´ gelden gebakken klinkers in halfsteensverband.

Haaksparkeren

Bij haaksparkeren met korte parkeertijd (winkelgebieden): Vakken 2,50 m. breed, lengte is 4,50 tot 5,00 m. Totale breedte inclusief de rijbaan is 10,50 m. , tenzij de auto´s met de neus over de voorkant van het vak kunnen steken, dan is 10,00 m. voldoende. Bij een lange parkeertijd (woongebieden) is een breedte van 2,30 m. eventueel aanvaardbaar. Bij een smalle rijbaan kan een breder parkeervak uitkomst bieden: de draaicirkel om in te parkeren is dan bepalend. Bij haaksparkeren tegen een erfgrens, muur of keerwand is een bufferstrook vereist van minmaal 0,45 m. , 1 tegel plus een band. Dit om schade aan auto en muur te voorkomen. Deze strook mag afgetrokken worden van de benodigde lengte van het parkeervak.



Haaksparkeren in vakken



Hoofdwegen : parkeren in langsvakken

Langsparkeervakken en aanliggend verhoogde strook

Langsparkeren in vakken is voorbehouden aan hoofdwegen. Voor deze vakken geldt een minimumbreedte van 2,00 m. Door iets meer ruimte voor het parkeervak te nemen (2,50 m.) is de kans groter dat men ook werkelijk op de daarvoor bestemde plek parkeert. De lengte is bij dergelijke wegen minimaal 5,75 m. In combinatie met een halve meter breedte schrikstrook en een langere vaklengte is dan vooruit inparkeren mogelijk, hetgeen de doorstroming ten goed komt.

Langsparkeervakken zijn grijs omlijnd met betonklinkers en gevuld met klinkers of tegels. De tegels zijn zwarte betontegels met een koperslaksplit daklaag, de klinkers zijn bij gebakken klinkers dikformaat (plus) of klinkers keiformaat (geel of rood). Financiën kunnen aanleiding zijn om zwarte betonstraatstenen keiformaat te gebruiken (standaard). In vakken wordt elleboogverband gebruikt.

Een aanliggende verhoogde vakkenstrook ligt bij hoofdwegen en is een continue strook achter een RWS-band en is gestraat in elleboogverband. Op de strook zijn vakken aangegeven. Erftoegangen worden vormgegeven middels een verlaagde band (zie foto).

Beheer, uitvoering en handhaving

Het ontwerp dient zo duidelijk te zijn, dat er geen discussie mogelijk is waar wel of niet geparkeerd kan en mag worden, zonder dat foutief parkeren alleen door (achteraf) aanbrengen van anti-parkeerpalen voorkomen kan worden. Uitsluitend in uitzonderingsgevallen palen toepassen.

Bij rabatparkeren aandacht voor de bandenlijn tussen de rijweg en de rabatstrook, ook wat betreft afstemming van de toe te passen kolken op de aan te brengen banden. Overleg met beheerder is noodzakelijk.

Uitzonderingen

In sommige buurten is de rijbaan breed genoeg – en de verkeers- en parkeerdruk laag genoeg - om op de rijbaan te parkeren. Hier zijn dan geen rabat- of parkeerstroken nodig. Er wordt gewoon geparkeerd op de rijbaan. In de *villaparken* ontbreken meestal het trottoirs.

Parkeren gebeurt dan niet in de berm maar op de rijbaan.

Gasbuishekken kunnen het vereiste parkeergedrag afdwingen.

In uitzonderlijke gevallen is er een combinatie vereist van een groene berm met parkeerruimte. Grasbetonstenen zijn hiervoor een juist middel.

Woonerven zullen, uitgezonderd die in de Hilversumse Meent, langzaam grotendeels verdwijnen uit Hilversum. De huidige vakken zullen plaatsmaken voor stroken of rabatparkeren.



Hoofdwegen : parkeren op brede rabatstroken

5.A.VI. Bermen en stallingzone

Zijbermen, middenbermen, vluchtheuvels, reststukjes, middeneilanden, overrijdbare middenbermen, rammelstroken, uitstapstroken.

Samenvatting Bermen en Stallingzone

- Bermen zijn bij voorkeur lang, breed en groen, ze structuren de verkeersstromen en de ruimte.
- De stallingzone is de aanduiding voor de zone tussen trottoir en rijbaan, bedoeld voor verplaatsbare objecten, zoals fietsen, auto's, klike's en niet verplaatsbare objecten als bomen, verkeersborden, fietsenklemmen, GAD-containers etc.
- Groene middenbermen zijn > 1,80 m. ; groene zijbermen > 0,90 m.
- Schampstroken zijn > 0,30 m., bij voorkeur minimaal 0,45 m; mét palen of inritblokken > 0,70 m., bij voorkeur > 0,90 m.
- Bermen vangen breedteverschillen in het wegverloop op.
- Verharding in hetzelfde materiaal als trottoir of gebakken klinkers in halfsteens verband of afgestrooid asfalt (maasgrint)
- Parkeren, straatmeubilair en stalling in dezelfde strook, als de parkeerdruk dat toelaat.
- Bermbescherming tegen parkeren en laden en lossen met hoge banden (12 cm) of gasbuishekken.
- Middenbermen vrij houden van zichtbelemmerende obstakels zoals kasten van nutsbedrijven (of uit het midden plaatsen).
- Kunst kan juist wel in de zichtlijnen geplaatst worden.
- Verkeersgeleiders verstoring van het beeld terughoudend toepassen, zonder verkeersveiligheid uit het oog te verliezen.
- Lichtmasten standaard plaatsen op de erfgrans of in de stallingzone, rekening houdend met parkeren.
- Er dient rekening te worden met een plek voor het noodzakelijke straatmeubilair zoals verkeersborden en bewegwijzering. Zodat borden met lange (dure en lelijke) uitleggers boven de rijbaan vermeden worden.

Functionaliteit van de inrichting

Schrikstrook - Schampstrook

Langs de meeste 50 km-wegen in Hilversum ligt tussen rijbaan en fietspad een schampstrook. Deze strook vormt een buffer tussen autospiegels en fietssturen en voorkomt schrikreacties bij fietsers in het geval van brede voertuigen. Deze strook wordt op dit moment soms ook gebruikt als opstelruimte voor klike's en als locatie voor lichtmasten en verkeersborden. De schrikstrook is dus ook meestal de stallingzone.

Voor zowel fietspad als rijbaan geldt een obstakelvrije ruimte van 25 centimeter weerszijden naast het pad bij rechtstanden, en in binnenbochten een halve meter (voor fietspaden). Een lichtmast van 20 centimeter Ø kan dus slechts geplaatst worden bij een schampstrook tussen rijbaan en fietspad van 80 cm. of breder.

Een klike vereist een schampstrook van minimaal 0,90 m. Deze zal dan toch vaak op het trottoir moeten staan.

Zonder obstakels en inritblokken is een schampstrook dus minimaal 30 cm. breed, een band plus een halve tegel, of twee banden tegen elkaar geplaatst. De gewenste breedte is echter op z'n minst 45 cm.

Aangezien gesteld is dat fietspaden niet zonder zwaarwegende aanleiding mogen slingeren, is de schampstrook ook de ruimte waar inritblokken voor de toegang van en naar privé-erven moeten worden geplaatst. Deze zijn minimaal 45 cm. diep. Inritblokken liggen bij voorkeur minstens een halve trottoirtegel van het fietspad. Bij een weg met erftoegangen is de schampstrook dus minimaal 60 cm. breed als er geen noodzakelijk verkeersmeubilair in moet staan. In deze schampstrook kunnen ook verkeersborden en de blokmarkering voor bushaltes worden opgenomen.

Groene zijberm

Een zijberm wordt weinig betreden. Zeker in combinatie met een uitstapstrook kan er met weinig ruimte volstaan worden om gras te laten groeien. Ideaal is een maat vanaf 1,50 m., eventueel smaller in overleg met de beheerder. Ook bomen kunnen in deze ruimte een plek krijgen.

Eventuele bescherming van de strook gebeurt met horizontale elementen: hoge banden of gasbuishekken.

Om de 4 huizen kan een doorsteek naar het trottoir worden aangelegd in gelijk materiaal als dat van het trottoir.

In het gras van de zijberm zijn bloembollen en planten welkom. Bij hoofdwegen fungeren zijbermen tevens als pechstrook en als uitwijkmogelijkheid bij calamiteiten. Gasbuishekjes kunnen hier dus niet toegepast worden.

Groene middenberm

De middenberm vormt de scheiding tussen twee rijrichtingen.

Meestal is er aan beide zijden slechts 1 rijstrook aanwezig. Dit maakt onderhoud van dergelijke bermen lastig. Om gras goed te kunnen onderhouden is een strook van 1,80 m. tussen de banden een vereiste, of er moeten meerdere rijbanen of een aanliggende fietsstrook zijn, zodat onderhoud niet de doorgang belemmert.

Bredere middenbermen bieden ruimte aan andere soorten beplanting en zeer brede middenbermen aan paden, bankjes en kunstwerken.

Elektriciteitskastjes, glasbakken en ander straatmeubilair staan niet centraal in de zichtlijn op de middenberm. Bij voorkeur staan dergelijke elementen niet in de middenbermen maar tegen blinde gevels langs de straat.

Kunstwerken kunnen wel (midden)in een zichtlijn worden geplaatst.

Oversteekplaatsen van de berm worden uitgevoerd in betontegels; 1,50 m. breed, aan beide zijden opgesloten met een betonband.

Verharde bermen, reststrookjes, middeneilanden, geleiders

Het grote probleem met verharde bermen is dat er te weinig op gelopen en gereden wordt om onkruidgroei tegen te gaan. Daarnaast betreft het vaak kleine onregelmatige gevormde oppervlakken, waarbij grote elementverharding lastig is in te passen.

Afhankelijk van de context komen als kleine elementverharding gebakken klinkers en melafierkeien in aanmerking als een visueel aantrekkelijke oplossing (plusniveau). Om onkruidgroei tegen te gaan moeten de voegen gevuld worden met een voegmiddel, e.e.a. in overleg met de beheerder.

De standaardoplossing bestaat uit grijze betonklinkers in keiformaat. Bij de middengeleiders op de buitenring wordt een tegelverharding van zwarte en witte tegels (in blokverband) toegepast.

Grotere oppervlakten en bermen die vallen onder het plusniveau worden gevuld met asfalt dat wordt afgestrooid met een witte of zandgele top laag (maasgrint), of gestraat met melafierkeien in specie. Voorkomen moet worden dat verharde bermen als parkeerruimte worden gebruikt.

Overrijdbare middengeleiders, rammelstroken

Deze voorzieningen zijn bedoeld om reguliere verkeersbewegingen te voorkomen, maar incidentele bewegingen niet onmogelijk te maken. Het gaat hierbij om afslaan bewegingen van vrachtauto's met een grote draaicirkel mogelijk te maken. Ook nooddiensten maken bij calamiteiten gebruik van dergelijke geleiders en stroken.

Een rammelstrook en een overrijdbare berm moeten oncomfortabel zijn. Melafierkeien in specie voldoen goed aan deze beschrijving. Dit is ook een typisch Goois – Hilversums materiaal. Basaltonkeien in basaltkleur en beton met print komt in aanmerking voor situaties met zware verkeersbelasting.

Stallingzone

Bij woonstraten valt de stallingzone meestal samen met de parkeerstrook of de rabatstrook. Deze strook van 1,20 m. tot 2,00 m. herbergt de ruimte voor fietsen, straatmeubilair en klike's.

Voor fietsparkeren kan ruimte worden gecreëerd door het plaatsen van fietsbeugels (nietjes). Bij rabatstroken worden deze in de lengterichting geplaatst, bij een parkeerstrook van 2,00 m. breedte staan de nietjes in de breedte. Lichtmasten staan bij voorkeur op de erfgrans, maar kunnen ook in deze zone worden geplaatst, mits de afstanden tot bomen en andere palen altijd een veelvoud van de lengte van een parkeerplaats zijn. (5,50 m. tot 6,00 m. per parkeerplaats)

Bij strookparkeren is er geen stallingzone voorhanden: bomen staan daar tussen de geparkeerde auto's en fietsen en klike's op het trottoir. Bij hoofdwegen is de schampstrook vaak de stallingzone.

Uitstapstrook

De uitstapstrook is een strook met verharding die niet als looproute / trottoir gebruikt wordt. Het is bedoeld om passagiers met droge voeten en/of veilig uit de auto te laten stappen. Een uitstapstrook bestaat uit een in en gras- of groenstrook liggende strook van één tot twee tegels langshet trottoirbanden. Aan de zijde van de gras- of groenstrook zijn de tegels opgesloten met een betonband. Hier geldt zeker de regel dat niet op een trottoir(tegel) geparkeerd mag worden, zoals op onderstaande foto wel gebeurt !



*Uitstapstrook langs een groene berm
(foutief gebruikt)*

Beheer en uitvoering

Waar mogelijk gesloten verharding toepassen in verharde (midden-) geleiders. Minimum breedte van een groene berm is 1,50 m., toepassen van een kleinere groene berm alleen in overleg met de beheerder.

Bij hardnekkige parkeeroverlast is het een optie om groene bermen af te schermen d.m.v. een laag hekwerk van donkergroene gasbuizen. Dit heeft gevolgen voor het (maai-)beheer, alleen toepassen in overleg met beheerder.

Het aanbrengen van voegvulling voorkomt onkruidgroei. Toepassing in overleg met de beheerder.

Toe te passen materialen zijn aangegeven in bijlage 2.

Uitzonderingen

Sommige wijken hebben een specifiek eigen karakter door de aanwezigheid van rozenvakken in het gras. Op enkele hoofdwegen is een bijzonder combinatie van bloemen, vaste planten en bomen te vinden. Dit geldt met name voor de Diependaalselaan, de Kamerlingh Onnesweg en de Johannes Geradtsweg. Hoewel de gemeente niet zelf nieuwe bloemenperken zal aanleggen is er wel ruimte voor derden om in overleg met de gemeente (niet particulieren, wel instellingen en organisaties zoals corporaties, bewonersverenigingen) initiatieven daarvoor te ontplooien. De regels hierbij zijn dat indien dergelijke perken niet worden onderhouden, deze op kosten van de veroorzakers weer worden verwijderd.

5.B.I. Snelheidsremmers in het verblijfsgebied *Drempels, plateaus, versmallingen, knippen, druppels en overige elementen*

Samenvatting

- Terughoudend met het toepassen van beeldverstorende middelen.
- 30 km/uur is primair terug te vinden in de toepassing van poortconstructies (uitritconstructies) bij de entree van het gebied, in bescheiden gedimensioneerde rijbanen en het ontbreken van belijning. Secundair is de toepassing van kruisingsvlakverkleining, plateaus en drempels.
- Op hoofdwegen worden in de regel geen drempels geplaatst, maar wordt de voorkeur gegeven aan geleiders en markering.
- De continue lijn in stand houden en de symmetrie respecteren.
- Hilversum gebruikt standaard de CROW -12 cm. sinusdrempel als drempel. In bijzondere gevallen kan de 8 cm. sinus worden toegepast. Bij busroutes (op buurtwegen) worden 50 km-drempels gebruikt.
- Voorkeur voor vier drempels i.p.v. een plateau, als de veiligheid dat toestaat.
- Markering van drempel is standaard taludmarkering, in bijzondere gevallen (plusniveau, monumentale wijken) kan de horizontale streep worden weggelaten of kunnen de taludstegen in gelijke lengte worden uitgevoerd, maar nooit beiden.
- Drempels lopen op hoogte door tot aan de trottoirband, bij erven tot aan de erfgras.
- Plaats drempels afstemmen op bomen en kolken.
- Bij plateaus minimaal 3 cm. zicht in de bochten aanbrengen.
- Drempels en plateaus altijd in materiaal aansluitend op omgeving.
- Het gehele kruisingsvlak in gelijk materiaal uitvoeren; alle wegen ogen gelijkwaardig. Bij verschillen in verhardingsmateriaal wordt het materiaal van de breedste weg doorgezet tot de rechtstand van de zijwegen.
- Standaard inritconstructie toepassen bij entree 30 km.-gebieden.
- Uitzonderingen in het villagegebied en bij busroutes.

Functionaliteit van de inrichting

Kruisingsvlakverkleining en druppels

Als auto's niet met 50 km/uur de bocht nemen maar stapvoets, kunnen bochten scherper worden vormgegeven. Andersom: scherpere bochten nopen tot een lagere snelheid. Ook een goede verticale scheiding tussen rijbaan en trottoir verkleint het ogenschijnlijke oppervlak van het kruisingsvlak.

Als er voor gezorgd kan worden dat bochten vrij blijven van geparkeerde auto's (zicht) kan – afhankelijk van de wegbreedte de bochtstraal naar 5,00 m. Op kruispunten met veel (brom)fietsverkeer kan een kruispuntverkleining aanleiding geven tot verhoogde onveiligheid. (op de andere weg helpt terecht komen of klemrijden in de bocht).

Het vrij houden van geparkeerde auto's wordt gemakkelijker bij een prominent aanwezige trottoirband. Verder vormt de aanwezige rolstoeloprit op de rechtstand geflankeerd door een paal een heldere grens.

Voor zeer grote kruisingsvlakken kan een groen middeneiland een uitkomst bieden (dit komt alleen in de uitzonderingsgebieden voor). De vlakken liggen achter een band. Grote vlakken worden dan gevuld met gras en eventueel solitaire bomen. De kleine vlakken (ook wel druppels genoemd) worden zo mogelijk met gras gevuld, eventueel met bloemenperk en als laatste optie met halfverharding. Als een middenberm overrijdbaar is en verhard is er sprake van een punaise of druppel.

Een goed kruisingsvlak in woongebieden is alzijdig gelijkwaardig. Hierdoor is het des te duidelijker dat men voorrang moet verlenen aan verkeer van rechts. De indruk van een voorrangsweg dient voorkomen te worden. Behalve min of meer overeenkomende breedte van de rijbanen is een overeenkomst in materiaal noodzakelijk. In de praktijk betekent dit dat waar asfaltstraten klinkerstraten kruisen, de klinkerstraten aansluitend aan de asfaltstraat geasfalteerd moeten worden tot waar de bochtstralen van de kruising beginnen. Soms is extra attentiewaarde nodig op het kruisingsvlak.

Knippen

Een knip is een onderbreking van een straat op een strategische plaats. In het straatbeeld zijn ze nogal storend. Een goede knip verstoort de ruimtelijke structuur minimaal. Daarnaast worden knippen zó geplaatst dat symmetrie en continuïteit van de vloeiende of rechte lijn niet aangetast worden.

Een knip moet indien nodig door nood- en hulpdiensten te passeren te zijn. Als er een knip wordt toegepast zijn er twee typen die in aanmerking komen: Een knip in een stenige straat bestaat uit enkele (eventueel uitneembare) stalen palen (Hilversummertjes) op rij, terwijl de rijbaan (en de fietsroute) ongestoord door loopt. Beide type palen worden indien nodig ondersteund door subtiel uitgevoerde reflectors. In minder stenige wijken kan een groene knip worden toegepast. Dit betreft dan het Hilversumse hekwerk (zie paragraaf 5.C.VI) begroeid met een groenblijvende klimplant of een haag, eventueel in combinatie met een door nood- en hulpdiensten te gebruiken doorgang met paal. Bij voldoende beschikbaar oppervlak kan gras worden toegepast achter stevige banden. Voor voetgangers en fietsers moeten logische routes worden opgenomen.

Toepassen van roodwitte hekken is geen middel dat aansluit bij de Hilversumse ruimtelijke kwaliteiten. Allen toepassen in tijdelijke situaties.

Rammelstrook

Een rammelstrook als snelheidsremmer is in feite een platte drempel. Door gebruik te maken van elementverharding met een iets onregelmatig oppervlak of reliëf ontstaat er een zichtbaar en hinderlijk vlak dat de lange lijnen niet verstoort.

Een rammelstrook is uitgevoerd in gebakken klinkers, basalttonkeien, melafierkeien in specie of beton met print. Bij de toepassing dient altijd voldoende aandacht geschonken te worden aan de veiligheid van fietsers.

Punaise

De punaise is een ronde drempel die in aanzien doet denken aan een minirotonde en bij splitsingen en zijwegen toegepast kan worden. Er is echter geen sprake van een verplichte rijrichting. Een punaise laat een strook verharding langs de goten ongemoeid, waarmee het continue karakter optimaal gewaarborgd blijft en er geen hinder voor fietsers ontstaat.

In dwarsdoorsnede is de punaise gelijk aan de sinusdrempel.

Door afwijking in vorm, reflectie en materiaalgebruik steekt de punaise af tegen de ondergrond. Een extra attentiewaarde via witte markering is dan ook overbodig.

Een punaise kan met minder dan 30 km/uur overreden worden, maar er kan ook omheen gereden worden.

Punaises dienen zeer terughoudend te worden toegepast, omdat er een aantal verkeersveiligheidsrisico's aan kleven, zoals onbedoelde koersverandering van voertuigen, het zijdelings afschuiven van tweewielers bij gladheid en het feit dat weggebruikers vaak niet weten hoe zij zich bij punaises moeten gedragen

Drempel

Drempels (en plateaus) zijn de veiligste verkeersremmers die op dit moment voorhanden zijn. In het algemeen is van belang dat snelheidsremmers met een lagere snelheid moeten worden bereiden dan de wettelijk toegestane maximum snelheid. Doorgaans 10 km/uur in 30 km-zones. Hiermee wordt beoogd dat de '85-percentiel' overeenkomt met de wettelijk toegestane maximumsnelheid.

In Hilversum worden standaard de sinusdrempels toegepast en niet de trapeziumdrempels. De kleine sinusdrempel, die in principe niet toegepast wordt, is 8 cm. hoog en 3,60 m. lang; de gewone is 12 cm. hoog en 4,80 m. lang. De kleine remt minder af, maar levert wel minder schade op aan spoilers, trekhaken en uitlaten.

Op een drempel is een 'pianomarkering' aangebracht om de attentiewaarde te vergroten. In mooie wijken kan de horizontale streep worden weggelaten of kunnen de taludstrepen in gelijke lengte worden uitgevoerd, maar nooit beiden. De drempel zelf heeft altijd dezelfde kleurstelling en het zelfde materiaal als van de omliggende rijbaan.

Voor de standaarduitvoering betekent dat witte betonklinkers en betonklinkers in de kleur van de gebakken klinkers van de rijbaan, of een drempel van asfalt met witte strepen van thermoplast. Bij de 'plus' is de hele drempel van gebakken materiaal; de lichte strepen van witte klinkers.

De hoogte van de drempel moet over de gehele wegbreedte hetzelfde zijn. De tonronde van de weg wordt daarom ook doorgezet op de drempel.

Uitritconstructie

De uitritconstructie markeert standaard de overgang naar een verblijfsgebied.

Bij een dergelijke constructie loopt het trottoir en eventueel het fietspad van de hoofdweg door over de zijweg. Uitritconstructies worden uitgevoerd met inritbanden.

Als een zijweg niet haaks op de hoofdweg aansluit worden de eventuele inritblokken in de zijweg haaks op de as van die zijweg aangebracht; de hoekverdraaiing wordt in het doorlopende trottoir van de hoofdweg opgevangen.

Om breuk te voorkomen wordt bij uitritconstructies voor trottoir en fietspad een kleinere maat elementverharding gebruikt. Op busroutes worden geen uitritconstructies toegepast maar '30-poorten'.

Uitritconstructies zijn niet hetzelfde als Erftoegangen (toegang naar particulier terrein, zie paragraaf 5.B.II).

30 km- poort

Een 30-poort markeert de toegang tot een 30-km zone ofwel een verblijfsgebied. Deze 'poort' bestaat uit een drempel op enige afstand van de bocht,, met extra markering (30) en bijbehorende bebording. Een 30-poort kan gebruikt worden als er een duidelijk hiërarchisch verschil is tussen de 50 km/uur -weg en de 30 km/uur- weg, of als het ontbreken van trottoirs het helder vormgeven van een uitritconstructie moeilijk maakt. Ook is deze oplossing goedkoper dan een uitritconstructie. Voor de helderheid blijft de uitritconstructie echter de standaard. Voor bussen is een dergelijke poort veel comfortabeler dan een uitritconstructie.

Plateau

Een plateau is een verhoogd kruisingsvlak en is, naast de drempel, een goede snelheidsremmer. Het plateau werkt zeer goed bij gevaarlijke kruisingen. Het hoogteverschil remt goed af en de eenheid in materiaal maakt alle wegen gelijkwaardig. Ook is het comfort groter dan bij 4 drempels. Er zijn echter ook nadelen aan verbonden: de continuïteit van de lijnvoering wordt onderbroken; het ontbreken van trottoirbanden vergroot ogenschijnlijk het kruisingsvlak en treedt schade op door het afsnijden van de bochten, er parkeren sneller auto's in de bocht en vaak zijn er extra palen nodig om dit parkeren tegen te gaan; een plateau is soms duurder in aanleg dan drempels. Plateaus zijn wel de veiligste optie, bovendien is de maatschappelijke acceptatie van plateaus groter dan van drempels. Voor zogenaamde "black spots" blijft een plateau dus de beste oplossing, in andere situaties kan voor drempels worden gekozen.

Als er een plateau wordt toegepast gelden de volgende uitgangspunten: het plateau is gemaakt van hetzelfde materiaal als de aanliggende straten; klinkers bij klinkers en asfalt bij asfalt. De sinusaanzet is net als bij de drempel in kleur aansluitend. Op de overgang tussen rijvlak en trottoir komt een extra dikke trottoirband met minimaal 3 cm. zicht te liggen. Voor wat betreft de markering van plateaus geldt hetzelfde als bij drempels.

Versmallingen

Versmallingen sluiten niet aan bij het beoogde straatbeeld en werken alleen verkeersremmend bij voldoende tegenliggers. Als versmallingen toch worden toegepast gelden de volgende principes: het trottoir, grasstrook, goot en kant van de rijbaan zijn continu en reageren niet op een versmalling. Een versmalling is altijd symmetrisch en ligt op de as van de weg. Het aantal verticale elementen is tot een minimum beperkt. Versmallingen worden via betonbanden vormgegeven, niet via poefs, bakken of bielzen. Versmallingen worden ingeleid met duidelijke markering.

Asverspringingen

Asverspringingen worden in Hilversum in de regel niet (meer) toegepast. Ze werken slechts remmend bij een voldoende groot verkeersaanbod of een grote verspringing van de as. Meestal ontlokken ze slechts “sportief rijgedrag”.

Mochten ze toch moeten worden ingezet als middel, dan dienen de bandenlijnen continue te zijn (en daarmee de fietsdoorgangen). De materialisering bestaat uit gebakken of natuurlijke materialen, of betonnen banden met tegels –afhankelijk van de omgeving. Geen betonklinkers, bloemenbakken of bielzen gebruiken. Versmallingen worden zonodig ingeleid met duidelijke witte markering.

Passeerplekken

In smalle straten met dubbelzijdig langsparkeren is het onmogelijk elkaar met een auto te passeren als tegenligger, als de hele straat vol staat met geparkeerde auto's. Om te voorkomen dat er eenrichtingsverkeer moet worden ingesteld, is er op lange stukken een passeerplek nodig. Deze plek is een korte parkeervrije zone, waar de rijbaan breed genoeg is om elkaar te passeren. Hij kan fungeren als snelheidsremmer als hij als rammelstrook wordt uitgevoerd. Als materiaal komt in aanmerking: gebakken klinker in afwijkende kleur of een natuursteen.

Markering en ribbelstroken

Om extra attentiewaarde bij kruisingen of zijwegen te realiseren kan een markering worden aangebracht in wit of gebroken wit, reflecterend en met een reliëfstructuur. Ook kunnen ribbelstroken ingezet worden om automobilisten van de tegenstroomse fietssuggestiestrook te houden.

Bij hogere verkeersdruk kunnen kattenogen worden toegepast, bij fietspaden uitsluitend platte reflectoren.

Beheer, uitvoering en handhaving

Het verhardingsmateriaal van verkeersremmers heeft extra te lijden van het verkeer. Vanwege de maatvoering zijn daarom tot nu toe hoofdzakelijk betonstraatstenen gebruikt bij sinusaanzetten. Omdat er inmiddels ook maatvast gebakken klinkers leverbaar zijn, komen ook gebakken klinkers nu in aanmerking om toegepast te worden. Voor punaises, rammelstroken en passeerstroken gelden gebakken materiaal en natuursteen (Portugese keitjes en melafieren) als de te gebruiken materialen.

Lichte strepen kunnen eventueel in gebakken klinkers in een lichtere kleur dan het omliggende materiaal worden uitgevoerd.

Het asfalt van drempels en plateaus sluit, ook in kleur en textuur, aan op de omgeving. Voor en na de drempel moeten, bij het aanbrengen van asfaltdrempels in een bestaande situatie, enkele meters ($\pm 5,00$ m.) opnieuw geasfalteerd worden om een goede aansluiting van het profiel van de bestaande weg op de drempel/het plateau te realiseren.

Uitzonderingen

Het villagegebied wordt gekarakteriseerd door vloeiende lijnen, het ontbreken van trottoirs en natuurlijk reliëf. Dit reliëf komt ook in een aantal andere wijken (Gijsbrecht van Amstelstraat-West) voor. Juist in deze situaties zijn drempels en plateaus extra beeldverstoring en moeten ze met zo visueel bescheiden mogelijke middelen worden toegepast.

5.B.II. Erftoegangen

Samenvatting erftoegangen

- Standaard erftoegangen (in- en uitritten) markeren met bochtband $r = 1,00$ m.
- Vrije ruimte op trottoirs is < 1 meter; bij smalle bakmaten wordt een erftoegang dan uitgevoerd met een bochtband $r = 0,50$ m.
- Als zelfs bovenstaande oplossing geen ruimte genoeg over laat; verlaagde band met klinkers.
- Bij rabatparkeren passen erftoegangen altijd; erftoegangen worden met gelijk materiaal ingepast.
- Inritten zijn halfsteens gestraat, haaks op de trottoirband; bij bedrijven en achterterrein wordt evenwijdig aan de trottoirband gestraat;
- Erftoegangen in de villagebieden kennen een materialenpalet.
- Erftoegangen dienen zowel voor de weggebruiker als voor de handhaver (juridisch) als erftoegang herkenbaar te zijn.

Functionaliteit van de inrichting

Erftoegangen

Erftoegangen (tuin- en garage-inritten) moeten vrij blijven van geparkeerde auto's. Hiervoor is herkenbaarheid en eenduidigheid van groot belang.

De ruimte die erftoegangen innemen gaat ten koste van de ruimte op het trottoir. Bij rabatparkeren is dat niet zo'n groot probleem, maar bij strookparkeren en rijbaanparkeren is er al vaak slechts een zeer smalle trottoir. De vrije ruimte op het trottoir mag niet onder de 1,00 m. komen.

Voor gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn geldt een hellingspercentage van maximaal 10 procent. Bij een trottoirhoogte van 8 a 10 cm. levert dat een inrit op van 0,80 m. tot 1,00 m. (bij een steilere helling vallen rollators om).

Een erftoegang heeft derhalve standaard een bochtstraal van 1,00 m., als dat niet in te passen in wordt de bochtstraal een halve meter.



*Erftoegang: standaard
Bochtstraal 1*



*Erftoegang: valt samen met
rabatstrook*



*Bochtstraal wordt 0,5 m bij smalle
trottoirs*



*Zeer smal trottoir krijgt
verlaagde band*

Bij strook- en rijbaanparkeren gecombineerd met smalle bakmaten zullen dus speciale voorzieningen moeten worden getroffen voor invaliden. Deze worden dan gesitueerd op de kruisingen (zie kruisingen, paragraaf 5.B.III)) en in het geval van lange straten om de 100 m. of op aanvraag van een gehandicapte. Erftoegangen zijn in deze straten gelimiteerd tot 50 cm., mits het trottoir 1,50m. breedte heeft. Smallere trottoirs leiden tot een verlaagde band als inrit, waarmee een herkennings- en handhavingsprobleem ontstaat ten aanzien van foutparkeren op of voor de erftoegang. Om dit te voorkomen wordt ter breedte van 1 tegel een halfsteens vlak in gebakken klinkers gestraat, in de kleur van de klinkers op de rijbaan.

Bij rabatparkeren doen deze problemen zich niet voor. Bij de aanwezigheid van een rabatstrook kan een erftoegang van 1,00 m. diepte worden gebruikt (bochtstraal $r = 1,00$ m.) Deze erftoegangen worden gestraat met gebakken klinkers, gelijk aan die van de rabatstrook, maar met een 90 graden gedraaide richting.

Erftoegangen worden gestraat in halfsteensverband, zowel de tegels als de klinkers. Het verband waarin de tegels zijn gestraat wordt gehandhaafd bij erftoegangen, behalve bij uitgangen van bedrijven of parkeerterreinen; bepalend hierbij is de verkeersdruk. Als er veel verkeer van de erftoegang gebruik maakt worden er kleinere tegels (halve) toegepast, bij zwaar verkeer in de kleur aansluitende betonklinkers.



Schampstrook afgestemd op maat inritblokken als erftoegang bij hoofdwegen



Strookje klinkers kenmerkt erftoegang langs monumentale weg

Langs de hoofdwegen worden erftoegangen met inritblokken vormgegeven. Inritblokken worden bij voorkeur in de maat 75 cm. toegepast, en bij onvoldoende trottoirbreedte 45 cm. Dit komt neer op een of twee tegels plus een trottoirband (13/15x25 cm.). De schampstrook langs de hoofdwegen moet hier op afgestemd zijn. (zie *schampstroken*).

In speciale gevallen (bijv. monumentale omgeving) wordt soms gebruik gemaakt van een aanliggend verhoogde parkeerstrook achter een RWS band. Erftoegangen bestaan dan uit een verlaagde band met een in een afwijkende kleur gestraat strookje achter de band.



*Erftoegang:
gemeente verantwoordelijk*

Erftoegangen door plantsoenen en bermen.

Dit type loopt ook door grasstroken of onverhard oppervlak, vaak in combinatie met het ontbreken van een trottoir.

Erftoegangen uitsluitend door bermen komen met name voor in de villagebieden en incidenteel langs de buurtwegen. Voor deze laatste categorie is een eenduidige regel te geven: uitritten worden in het materiaal van het trottoir uitgevoerd.

In de villagebieden worden niet langer betonklinkers toegepast, maar gebakken klinkers, natuursteen of halfverharding. De eenheid per straat is hier wenselijk maar niet essentieel. Fiets- en voetpaden worden bij erftoegangen niet onderbroken.

Beheer, uitvoering en handhaving

De gemeente is verantwoordelijk voor erftoegangen. Voor het aanleggen van een uitweg naar de openbare weg (uitrit of erftoegang) door een particulier is op grond van de APV een uitwegvergunning van de gemeente vereist.

Erftoegangen worden standaard met rode gebakken klinkers waalformaat in halfsteensverband gestraat. Zwaar belaste inritten worden met een groter formaat klinkers bestraat. Naast deze gebakken klinkers worden melafierkeien, Portugese keitjes, grint, schelpen (eventueel op honingraatplaten) of graskeien toegepast in erftoegangen.

Bij huis-erftoegangen wijzigt de tegelverharding van het trottoir niet (halfsteensverband, haaks op de trottoirband); bij bedrijfstoegangen, achterterreinen en parkeerplaatsen worden de tegels in halfsteenverband evenwijdig aan het trottoirband aangebracht. Bij zeer zwaar belaste erftoegangen worden in plaats van hele tegels halve tegels of betonstraatstenen (in dezelfde uitvoering als de tegels van het trottoir) toegepast.

Uitzonderingen

Monumentale situaties kunnen leiden tot afwijking van enkele principes. Het betreft hier dan het gebruik van gebakken klinkers om bijzondere erftoegangen vorm te geven. Dit moet van geval tot geval afgewogen worden.

Enkele buurtjes in Hilversum kennen een smalle decoratieve strook met klinkers op het trottoir, in vaak bijzonder patronen. Bij deze strook is de erftoegang in het ontwerp geïntegreerd. (bijvoorbeeld de Bijerincklaan).

5.B.III. Kruisingen en oversteken (30 km/uur)

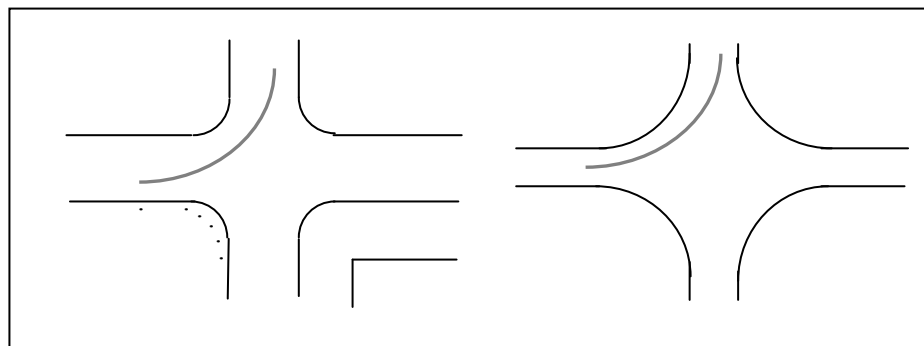
Samenvatting kruisingen en oversteken

- Als entree van de straat en als verkeersruimte zo rustig en helder mogelijk inrichten.
- Trottoirs stoppen als vlak niet bij een kruising, maar lopen visueel door de bocht om.
- Het gehele kruisingsvlak tussen de rechtstanden heeft gelijke verharding.
- Kruispunten van gelijkwaardige wegen ogen ook gelijkwaardig.
- Kruisingen ogen smal en nauw en zijn vrij van geparkeerde auto's: langzaam rijden en goed zicht.
- Bij smalle kruisingen is het trottoir voor verhuisauto's etc. overrijdbaar.
- Schuin oversteken voor rolstoelen en rollators wordt vervangen door haaks oversteken op de rechtstand
- In de bochten blijven trottoirbanden op hoogte.
- In de bochten liggen stroomlagen van halve tegels (boven $r = 3,00$ m.).
- Als extra snelheidsmaatregel kunnen 4 drempels op de rechtstanden worden geplaatst. Een minder fraaie maar nog veiliger oplossing is een verhoogd kruisingsvlak (plateau).

Functionaliteit van de inrichting

Kruising en de oversteekvoorziening

De breedte van de rijbaan is van invloed op de maatvoering van de kruising. Een smalle rijbaan leidt tot ruimere bochtstralen op de kruising. Bredere rijbanen maken kortere bochtstralen mogelijk en bredere trottoirs.

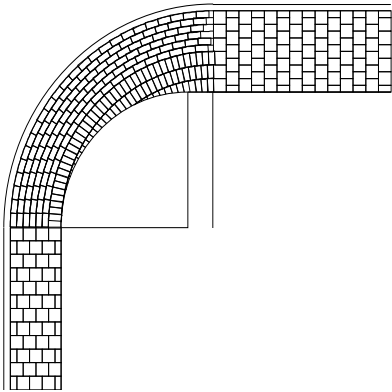


Afbeelding: bij smalle rijbanen zijn grotere bochtstralen noodzakelijk

De voorkeur heeft een straat met rabatparkeren. Hierbij is de rijbaan 4,50m. breed op de stukken waar niet geparkeerd wordt. Als door de toepassing van rolstoelhellingen op de rechtstand tot 5 meter na de bocht niet geparkeerd wordt, kunnen bochtstralen van 4,00 m. á 5,00 m. toegepast worden. Een hoge trottoirband voorkomt het afsnijden van de bocht en gaat ook foutparkeren tegen. Dit levert echter problemen op voor grote vrachtwagens met oplegger. Daarom alleen toepassen in woonstraten.

Rolstoelers en rollators steken niet diagonaal over, maar via oversteekplaatsen met rolstoelhelling (helling 1 op 10) aan het begin van de rechtstand.

Bij parkeren op de rijbaan is de rijbaan 5,50 m. tot 7,50 m. breed. Dit leidt tot zeer ruime kruisingen welke niet een 30 km/uur associatie oproepen. Een zeer scherpe bocht – eventueel aangevuld met drempels - moet dit compenseren. De bochtstraal is dan 1,00 m. á 3,00 m. En de eerste 5,00 m. tot 10,00 m. na de bocht zijn vrij van geparkeerd auto's, zodat grotere vrachtauto's de bocht kunnen maken.



*Afbeelding: straten van trottoir bij een hoek
bij staren met ongelijke trottoirbreedtes.*

Bij strookparkeren is de rijbaan slechts 3,50 meter breed. Nabij de kruising stopt de parkeerstrook en wordt het trottoir breder. Deze kruisingen krijgen een bochtstraal van 5,00 m. tot 6,00 m. In het brede deel van het trottoir bevindt zich eventueel nog een boom als laatste van de rij. Ook de oversteekvoorziening bevindt zich in dit deel van het trottoir. Een inritblok van 1,00 m. lengte, of in plusgebieden een gestrate oprit van 1,00 m. lengte en 1,20 m. breedte. Bij lange rechtstanden wordt deze oversteekvoorziening herhaald om de ongeveer 100 m., bij voorkeur gekoppeld aan achterpaden.

In de bochten van de kruising wordt – veel toegepast in Hilversum - gewerkt met stroomlagen van halve tegels. Gebakken klinkers worden

niet gebruikt, om de suggestie van parkeren te vermijden. Bij smalle bochtstralen kan met betonstraatstenen worden gewerkt. het trottoirband blijft zoals gezegd op hoogte. Indien nodig kunnen – met behoud van de rijlijn van vrachtwagens, dus op afstand van de band – palen de parkeerdreiging verminderen. Poefs zijn te groot voor het beeld.

Beheer, uitvoering en handhaving

Bij hele kleine bochtstralen is de toepassing van stroomlagen onmogelijk; er ontstaan te brede voegen tussen de stenen. Bij bochtstralen kleiner dan 3,00 m. worden de tegels geknipt en gezaagd of worden in plaats van tegels betonstraatstenen toegepast. Langs deze scherpe bochten kan ook een 30 cm. brede rand met grijze betonstraatstenen aangebracht worden, waarachter de tegelverharding van het trottoirs doorloopt.

Uitzonderingen

Bij kruisingen tussen verschillende typen straten moet steeds een apart ontwerp worden gemaakt. In monumentale buurten komen soms kenmerkende uitzonderingen voor.

5.B.IV. Overige verkeersfuncties : laad- en loshavens, gehandicaptenparkeerplaatsen, taxistandplaatsen, bushavens

Samenvatting laad en loshavens

- Laad- en loshavens worden op de gebiedsontsluitingswegen buiten de rijbaan gesitueerd.
- In erftoegangswegen kan het aantal laad. en loshavens beperkt blijven tot de plaatsen waar het laden en lossen op de rijbaan minder gewenst is.
- Laad- en loshavens worden zo min mogelijk voorzien van tijdvensters.
- Laad- en loshavens worden niet voorzien van obstakels.
- Laad- en loshavens langs de rijbaan zijn, afhankelijk van het gebruik, tussen de 12,50 m. en 22,00 m. lang en minimaal 2,50 m. breed.
- Laad- en loshavens zijn herkenbaar door middel van afwijkende bestrating en een diagonaal wit kruis.

De gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld voor het op een vlotte wijze afwikkelen van het verkeer. Laden en lossen op de rijbaan frustreert de gewenste doorstroming en geeft al snel aanleiding tot ongewenst gedrag. Snel even over het fietspad om de vrachtwagen heen rijden, omrijden via de erftoegangswegen, of met hoge snelheid achteruit rijden om een andere route te kiezen. Het laden en lossen duurt zelden korter dan 5 minuten en in die tijd kan er een aanzienlijke file ontstaan. Bij het ontbreken van goede voorzieningen vindt het laden en lossen heel vaak plaats op het fietspad of het voetpad. Dit leidt tot grote onveilige situaties en ergernis, vooral bij fietsers die dan gedwongen worden met de fiets de trottoirband op en af te rijden, of over bepaalde afstand tegen de verkeersstroom op de rijbaan in te rijden. Het laden en lossen kan op de

gebiedsontsluitingswegen daarom beter op speciaal aangelegde of aangewezen plaatsen buiten de rijbaan geschieden.

In erftoegangswegen kan door de lagere verkeersintensiteiten het laden en lossen over het algemeen wel op de rijbaan plaatsvinden. Er zijn echter locaties denkbaar waar meerdere bedrijven of winkels dicht bij elkaar liggen en het laden en lossen zo frequent plaats vindt dat het aanwijzen van een speciale plek aanbeveling verdient. Ook bij bedrijven waar het laden en lossen, door de aard van de goederen, vaak nogal duurt is het aanbrengen van een laad- en loshaven soms gewenst. Hier dient het belang van het verlies aan ruimte voor parkeren of andere doeleinden te worden afgewogen tegen het gevaar of de hinder die het laden en lossen op de rijbaan oplevert.

Het aanbrengen van tijdvensters om het medegebruik van de laad en loshavens buiten de winkeltijden voor bewoners mogelijk te maken, leidt in de praktijk tot problemen. Met name in gebieden met betaald parkeren doen zich juridische problemen voor bij het handhaven van het parkeerverbod binnen de venstertijden.

Een parkeerkaartje voor een parkeertijd van een uur, dat is gekocht een half uur voor het ingaan van het tijdvenster, blijft na het ingaan van het tijdvenster nog een half uur geldig. Bovendien betekent het medegebruik dat er palen moeten komen met minimaal twee borden en minimaal twee of drie onderborden. Dit zijn bepaald geen sieraden in de straat.

Laad- en loshavens werden in het verleden veelvuldig misbruikt als parkeerplaatsen voor kortparkeerders. Om dit misbruik tegen te gaan zijn veel laad- en loshavens voorzien van allerlei banden en blokken om personenauto's te weren. Dit is voor de wegbeheerder een riskante maatregel, omdat laad en loshavens niet exclusief bedoeld zijn voor vrachtwagens, maar ook mogen worden gebruikt door andere bestuurders.

Indien andere bestuurders schade oplopen door deze obstakels op de openbare weg kan de gemeente als wegbeheerder voor die schade aansprakelijk worden gesteld. De wegslepregeling is van kracht voor de laad- en loshavens, waardoor het misbruik verminderd is. Reden temeer om geen obstakels toe te passen. Wel is het noodzakelijk om

de laad- en loshavens herkenbaar te maken om onbewuste overtredingen tegen te gaan. Een laad- en loshaven dient daarom herkenbaar te zijn door het gebruik van een afwijkend materiaal of een afwijking in kleur of structuur van de bestrating en te worden voorzien van een diagonaal, wit kruis.

Laad- en loshavens komen in Hilversum uitsluitend voor als vakken evenwijdig aan de rijbaan. De breedte van een laad en loshaven is minimaal 2,50 m. De lengte is afhankelijk van het soort vrachtwagens dat van de voorziening gebruik moet maken. Als vuistregel kan worden uitgegaan van de lengte het grootste voertuig dat met enige regelmaat van die voorziening gebruik moet maken, plus 2,50 m. Voor bestelwagens en kleine vrachtwagens is 12,50 m. soms voldoende. Voor een trekker met oplegger is 19,00 m. nodig en voor een grotere vrachtwagen met aanhanger is 22,00 m. noodzakelijk.

Samenvatting gehandicaptenparkeerplaatsen

- Haakse op de weg gesitueerde gehandicaptenparkeerplaatsen hebben een breedte van 3,50 m., of 2,50 m. als zich aan de bestuurderskant van het parkeervak een voldoende breed trottoir bevindt.
- Evenwijdig aan de rijbaan gelegen gehandicaptenparkeerplaatsen hebben een lengte van minimaal 6,00 m. en bij voorkeur een breedte van 2,50 m.
- Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn herkenbaar aan bebording en een speciale tegel met het gehandicaptensymbool.

Het past in onze geciviliseerde maatschappij om gehandicapten zo lang mogelijk mobiel en zelfstandig te houden. Dat kan alleen als daarvoor bij de inrichting van de openbare ruimte speciale voorzieningen worden gemaakt. Steeds meer gehandicapten maken gebruik van de auto. Niet alleen vanwege de beperkte mogelijkheden van het openbaar vervoer, maar steeds vaker ook omdat zij met de auto zijn opgegroeid en vaak voor het oplopen van de handicap ook al auto reden. Voor het parkeren van het al of niet aan de handicap van een persoon aangepaste voertuig zijn parkeervakken nodig met

een afwijkende maatvoering. Een rolstoelgebruiker moet naast het voertuig voldoende ruimte hebben om zijn rolstoel te kunnen monteren of demonteren.

Om uit de auto in een rolstoel te komen is naast dat voertuig een vrije ruimte nodig van 1,50 m. Bij gehandicaptenparkeervakken die haaks op de rijbaan worden aangelegd is voor het voertuig, plus de ruimte om met de rolstoel het voertuig te kunnen verlaten, een breedte nodig van minimaal 3,50 m. Het is handig om, bij meerdere parkeervakken naast elkaar, het buitenste parkeervak aan te wijzen als een gehandicaptenparkeerplaats. De gehandicapte kan dan naast het voertuig uitstappen op het trottoir. De breedte van het parkeervak kan dan beperkt worden.

Sommige gehandicapten verlaten de auto aan de achterzijde. Daarvoor is tegenwoordig vaak een lift- of knikconstructie beschikbaar, maar soms worden langere metalen rijplaten gebruikt. Dit vraagt veel ruimte aan de achterzijde van het voertuig. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden niet standaard voor dit gebruik ingericht. In bijzondere gevallen of bij gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken dienen dit soort speciale parkeerplaatsen op maat te worden aangelegd.

Om het al of niet bewust misbruiken van gehandicaptenparkeerplaatsen tegen te gaan dienen deze parkeerplaatsen duidelijk herkenbaar te zijn door het gebruik van een speciale tegel met het gehandicapten symbool en door ze aan te geven met een verkeersbord.

Samenvatting taxistandplaatsen

- Taxistandplaatsen zijn herkenbaar aan bebording en de verharding wordt zonodig voorzien van diagonaal wit kruis.
- Haaks op de rijbaan aangebrachte taxistandplaatsen zijn minimaal 2,50 m. maar bij voorkeur 2,75 m. breed.
- Taxistandplaatsen worden bij voorkeur aangebracht:
 - bij voorzieningen die veelvuldig worden bezocht door zieken, ouderen of gehandicapten;
 - bij publiekaantrekkende voorzieningen, die buiten loopafstand van het openbaar vervoer liggen;
 - bij concentraties van horeca-gelegenheden.

Taxi's vormen een onmisbare schakel in het lokale vervoerssysteem. Over het algemeen is het niet nodig om voor taxi's speciale voorzieningen aan te brengen, omdat het gedurende korte tijd stoppen op de rijbaan, om passagiers te laten in of uitstappen zelden tot problemen leidt. Alleen op plaatsen waar heel vaak taxi's komen is het aanbrengen van speciale voorzieningen gewenst.

Taxistandplaatsen evenwijdig aan de rijbaan voldoen aan de maatvoering van normale parkeerplaatsen voor kort gebruik. Indien de taxistandplaatsen haaks op de rijbaan zijn aangebracht is de breedte minimaal 2,50 m en bij voorkeur 2,75 m. Bij deze breedte kunnen ouderen of gehandicapten gemakkelijker in of uitstappen.

Locaties voor taxistandplaatsen ondermeer bij:

- Voorzieningen die veelvuldig worden bezocht door zieken, bejaarden of gehandicapten. Die kunnen vaak niet zonder een taxivoorziening, omdat een deel van hun klanten anders de voorziening niet kan bereiken, of omdat de taxi's anders vaak gedurende langere tijd op de rijbaan moeten blijven staan.
- Publiekaantrekkende voorzieningen die net buiten de loopafstand van het openbaar vervoer liggen zijn zeer gebaat bij een goede taxibereikbaarheid.

- Bij horecagelegenheden met een avond- of nachtopenstelling zoals een zalenverhuur voor bruiloften en partijen, nachtclubs, disco's, enz..

Samenvatting bushaltes

- Op gebiedsontsluitingswegen worden bushaltes buiten de rijbaan aangelegd (bushaven) als het aantal in- en uitstappers op die halte meer bedraagt dan gemiddeld 30 per werkdag
- De lengte van een bushalte buiten de rijbaan (bushaven) is voor een normale lijnbus 16,00 m. en voor een gelede bus 22,00 m.
- De breedte van een bushaven is 3,00 m. met een minimum van 2,75 m. Indien deze maat niet beschikbaar is dient de vrije rijstrookbreedte naast de bus 3,00 m. te bedragen met een minimum van 2,75 m.
- Bushaltes worden gesitueerd na een kruispunt.
- Op erftoegangswegen stopt de bus op de rijbaan.
- Bushaltes worden zonodig voorzien van een zwart-witte blokmarkering .
- Busperrons dienen zonodig te zijn voorzien van een goed bereikbare oprit met een helling van maximaal 1:10.
- Busperrons hebben een hoogte van 18 cm en een breedte van 1.50 m.

De gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld voor het op een vlotte wijze afwikkelen van het verkeer. Het zeer frequent of gedurende langere tijd stoppen op de rijbaan door een lijnbus frustreert de gewenste doorstroming en geeft al snel aanleiding voor ongewenst gedrag. Het even snel om de bus heen rijden door ongeduldige bestuurders levert vaak grote veiligheidsrisico's op. Ook het gebruik van het fietspad of voetpad door ongeduldige bestuurders geeft aanleiding tot verkeersonveiligheid.

Een bushalte buiten de rijbaan dient in verband met de manoeuvreerruimte van de bus minimaal 3,00 m. breed te zijn Als kan worden voldaan aan de criteria voor een goede insteek en uitsteek van de bus geldt een minimum maat van 2,75m. Een smallere bushalte betekent dus dat dan de lengte van de halte moet

toenemen. Niet altijd is voldoende breedte beschikbaar. In die gevallen kan worden volstaan met een geringere breedtemaat op voorwaarde dat de vrije rijstrookbreedte naast de bus 3,00 m. bedraagt, of bij voldoende uitwijkruimte voor het verkeer op de andere rijstrook minimaal 2,75 m. In éénrichtingsstraten geldt een minimum totaalmaat voor de halte plus de rijbaan van 6,35 m. anders kan de bus geen gebruik maken van de halte. Indien deze maat niet wordt gehaald moet worden overwogen om een andere haltelocatie te kiezen. Bij de overwegingen van de maatvoering van een bushalte dienen ook verkeersintensiteiten te worden betrokken alsmede de eventuele aanwezigheid van fietsers op of direct grenzend aan de rijbaan (fietsstrook of fiets suggestiestrook).

Een stoppende bus vormt een groot obstakel dat het zicht op aankomend verkeer ontnemt. Daarom dient om reden van verkeersveiligheid een halte te worden gesitueerd na een kruispunt en niet ervoor. Indien het in voorkomende situaties toch noodzakelijk is de halte vóór een kruispunt aan te leggen, dan dient een afstand tot dat kruispunt te worden aangehouden van minimaal 25,00 m. (op 30 km-wegen) of 40,00 m. (op 50 km-wegen). Op erftoegangswegen is het stoppen meestal geen probleem, het passeren van de bus is in woonstraten vrijwel altijd onmogelijk, waardoor de veiligheidsrisico's beperkt zijn.

Zonder markering is parkeren binnen 12 m. voor en na een bushalte verboden. Dit betekent is veel gevallen een aanzienlijk aanslag op de toch al beperkte ruimte voor parkeren. Het kan daarom noodzakelijk zijn om met name in de woongebieden de bushalte te voorzien van een zwart-witte blokmarkering. Het parkeerverbod geldt dan alleen ter plaatse van de blokmarkering en dat kan veel korter zijn dan de 24 m. die geldt zonder de blokmarkering. Het beperken van de lengte van het parkeerverbod kan ook door het aangeven van parkeervakken ter weerszijden van de bushalte.

Om het openbaar vervoer te stimuleren dient meer aandacht te worden besteed aan het comfort voor de buspassagiers. Door het aanleggen van hogere perrons wordt het in- en uitstappen aanzienlijk makkelijker en kunnen ook rolstoelgebruikers van het openbaar

vervoer gebruik maken. Een perronhoogte van 18 cm (ten opzichte van de aangrenzende rijbaan) maakt dit mogelijk. Om dezelfde reden dient de breedte van het perron minimaal 1.50 m. te bedragen. Een rolstoel heeft bij een geringere breedte onvoldoende manoeuvreerruimte. Om het hoogteverschil te overbruggen dient het busperron geleidelijk af te lopen naar het niveau van de omringende verharding of te worden voorzien van goed bereikbare oprit met een helling van maximaal 1:10 of bij een hoogteverschil van minder dan 10 cm. maximaal 1:6.

5.C. Straatmeubilair

Samenvatting

- Standaard onopvallend straatmeubilair
- Bij bijzondere plekken is bijzonder meubilair wel op zijn plaats.
- Uitgangspunt bij elk ontwerp moet het minimaliseren van het aantal borden, verkeersgeleiders, palen en lijnen zijn. Hiervoor is een duidelijk en functioneel ontwerp een vereiste.
- Opvallendheid meubilair verkleinen door plaatsen van meubilair op één lijn en aanhouden van ritme.
- Meubilair moet geen zichtlijnen blokkeren, niet afleiden, niet hinderlijk worden gepositioneerd.

Samenvatting kleuren straatmeubilair

- Groen: mosgroen RAL 6005, geleidelijk te vervangen door dennengroen RAL 6009.
- Zwart: diepzwart RAL 9005.
- Blauw: ultramarine blue RAL 5002.
- Grijs: iron grey RAL 7011.
- Gegalvaniseerd

Vorm

De standaardset straatmeubilair is met name gekozen op functionele gronden, niet op karakteristiek. Voor de toekomst is de continuering van de huidige set voor de hand liggend. Het streven is 'uniform en ingetogen'. Het 'gebrek' aan karakter wordt gecompenseerd door de toepassing van een 'Hilversums' hekwerk. Dit hek wordt gekenmerkt door een hoekige vormtaal (zie Hekken, paragraaf 5.C.VI).

Op enkele bijzondere plekken komt afwijkend meubilair voor. Naast het centrum zijn dat de Centrumring en enkele pleinen en parken.

De bijzondere objecten die voorkomen in de openbare ruimte hebben vaak een relatie met 'Dudok': De lichtmasten van de binnenring geïnspireerd op de toren van het Raadhuis, de nieuweabri geïnspireerd op de vormtaal van het raadhuis, de hekjes op de Groest op de hoekige vorm van de Dudokstijl, de blauwe kubussen op de Diependaalselaan geïnspireerd op de klok van het raadhuis.

Rol

Het straatmeubilair staat primair op straat om het gebruik van de openbare ruimte te vergemakkelijken. Het verfraaien van een plek of het onderscheiden van een plek is een mogelijke nevenwerking. Straatmeubilair kan echter ook storend en afleidend in het straatbeeld zijn.

De weinig uitgesproken vormen van het standaard Hilversumse straatmeubilair dient slechts het primaire doel: faciliteren. De storende werking wordt dan geminimaliseerd door het toepassen van zo min mogelijk straatmeubilair en het ordenen van het straatmeubilair.



Abri plaatsen uit de looplijn

Hoeveelheid verminderen

Thans komen er in Hilversum verkeers- en informatieborden voor die hun functie hebben verloren. Een aantal borden zijn overbodig, overtallig of zelfs foutief. Een verkeersbord wordt vaak geplaatst om een onduidelijke situatie te verduidelijken. De achterliggende oorzaak is dan meestal een slecht (verkeerskundig) ontwerp. Uitgangspunt bij elk ontwerp moet het minimaliseren van het aantal borden zijn. Net als het aantal verkeersgeleiders en palen.

Verkeerskundig wordt altijd gestreefd naar een minimum aan verkeerstekens, omdat de betekenis van verkeersborden afneemt naarmate het aantal toeneemt. Verkeersborden worden dan ook uitsluitend geplaatst als de veiligheid op de weg of de bruikbaarheid van de weg dat noodzakelijk maken.

Bij de herinrichting van wegen dient middels een functioneel ontwerp en een heldere inrichting het aantal noodzakelijke verkeersborden te worden teruggebracht. Met name het aantal beperkingen dat men de weggebruikers wil opleggen (parkeerverboden, inrijverboden, tijdvensters en uitzonderingen) is bepalend voor het aantal verkeersborden. Hoe functioneler en veiliger de inrichting van de weg is, hoe minder verboden en waarschuwingsborden er nodig zijn. Daarnaast hoeft wat fysiek onmogelijk is niet te worden verboden. Waar mogelijk dient, ter beperking van het aantal verkeersborden, gebruik te worden gemaakt van zoneborden.

Positie op straat

Het ordenen van straatmeubilair helpt om het beeld rustig te houden en de storende werking te minimaliseren. Voornaamste stelregel is het plaatsen van straatmeubilair in één lijn en in een ritme. Door het meubilair op één – of twee – denkbeeldige lijnen te plaatsen blijft er vrij zicht, worden looplijnen niet geblokkeerd en kan er simpeler worden ‘gestraat’. In drukke winkelstraten van het centrum vormt elk object een obstakel. Straatmeubilair wordt hier dan ook zo veel mogelijk opgehangen of tegen de gevel geplaatst. Palen worden standaard een hele of halve tegelmaat achter het trottoirband geplaatst. Dit scheelt veel gepriegel met passtukjes.

De trottoirbreedte speelt een bepalende rol bij het plaatsen van straatmeubilair. Een zeer smal trottoir van 1,20 m. is niet geschikt om palen of lichtmasten één of twee tegels achter de trottoirband te plaatsen: er blijft dan 60 cm. loopruimte over. In dergelijke situaties worden de lichtmasten dan tegen de erfgrans geplaatst en moeten de antiparkeerpalen vervangen worden door een hoge trottoirband of handhaving. Ook hier geldt echter dat bij een goed ontwerp het probleem zich waarschijnlijk niet zal voordoen.

Verkeersborden worden zo mogelijk voor een boom geplaatst: bij plaatsing op de erfgrans zijn anders lelijke uithouders nodig. De meeste verkeersborden in dergelijk smalle straten zijn slechts aan het begin van de straat nodig, bij de kruispunten is vaak meer ruimte voorhanden.

Bij een breed trottoir wordt straatmeubilair aan de rijbaanzijde geplaatst, indien aanwezig in lijn met de bomen. De onderlinge afstand van de typen straatmeubilair moet zoveel mogelijk gelijk (in ritme) worden gehouden.

Kleur

Hilversum is wat straatmeubilair betreft weinig kleurrijk. Dat is ook niet nodig: de kwaliteit van de architectuur en het openbaar groen is zo hoog dat opvallend straatmeubilair afbreuk zou doen aan deze kwaliteit. De standaardkleur is dan ook antracietgrijs, groen of gegalvaniseerd.

Op bijzondere plekken kunnen andere kleuren worden gebruikt (zwart en blauw).

5.C.1. Palen

Een van de meest in het oog springende onderdelen van het straatmeubilair zijn de paal en de poef. Bedoeld om auto's te geleiden of tegen te houden, vaak gerelateerd aan parkeren en foutparkeren.

Palen zijn nodig om onjuist gebruik van de openbare ruimte tegen te gaan. Een eenduidig en helder ontwerp van de openbare ruimte zou de behoefte aan palen doen afnemen.

Een ontwerp moet zo in elkaar zitten dat ten eerste direct duidelijk is of er wel of niet geparkeerd *mag* worden. Daarnaast is een goed ontwerp zo opgebouwd dat waar niet geparkeerd mag worden, ook niet geparkeerd *kan* worden. In de paar gevallen die dan nog overblijven en verder nog een groot deel van de huidige openbare ruimte, zijn palen een redmiddel.

Palen hebben meerdere functies, maar hoeven niet voor elke functie een ander vorm te hebben. De huidige 46 soorten palen en poefs kunnen teruggebracht worden tot enkele soort. De kunststof palen en de houten palen verdwijnen langzaam uit de stad.



Hilversummertje



Rozenhek in de Duivenstraat

De standaardpaal in Hilversum is de conische paal. Het is een 'Amsterdammertje' zonder de kruizen er op: Het Hilversummertje. De paal is stevig en elegant. De standaardkleur is antracietgrijs. Deze paal wordt toegepast als anti-parkeerpaal en er is een verwijderbare variant van.

De hoogte van de paal (90 cm.) maakt dat deze ook goed zichtbaar is bij het parkeren. Palen die een gevaar opleveren voor de verkeersveiligheid bij onvoldoende zichtbaarheid kunnen voorzien worden van een reflectieband. (in wit of rood) net als de uitneembare palen. Bij normale palen komt *geen* een reflectieband voor. Een paal wordt in de regel 1 tegel achter de band geplaatst. D.w.z.: de tweede tegel van 30 bij 30 cm. is de paaltegel. Midden op/in deze tegel wordt de paal geplaatst. Dit betekent dus dat het hart van de paal 45 centimeter achter de band staat.

Poefs worden niet meer toegepast. Deze passen niet in het beoogde straatbeeld. Daar waar zeer robuuste middelen aan de orde zijn, zijn zwerfkeien een selecte oplossing.

Bij groene bermen is een *gasbuishek* mooier en functioneler dan een rij palen en worden geen Hilversummertjes toegepast. Bij monumentale plantsoenen wordt een *rozenhek* gebruikt

Om auto's bij het parkeren te geleiden is een parkeerbuis soms prettiger dan een reeks paaltjes. De gasbuishekken zijn hiervoor te kwetsbaar.



Gasbuishek



Parkeerbuis

Voorop staat dat deze parkeerbuizen in principe een ongewenst middel zijn, en dat een hoogteverschil tussen parkeerbaan en trottoir/grasvlak met een trottoirband een helderder en steviger middel is. In situaties dat deze hoogteverschillen onmogelijk of ongewenst zijn biedt de RVS parkeerbuis een uitkomst.

Uitzonderingen

In het centrum staat nu de centrumpaalk. Deze is niet conisch maar recht. De paal vormt onderdeel van de integraal gekozen centrumfamilie van straatmeubilair. De functionaliteit van deze paal is echter niet optimaal. Bij aanrijding buigt deze snel door. Het verdient aanbeveling de grijze centrumpaalk te vervangen door een grijs Hilversummertje.

5.C.II. Afvalbakken

Standaard in Hilversum is de Bammens Capitole bak. Dit is een keurige, onopvallende 50 liter bak met een eenzijdige inworp. De bak is bevestigd aan een gegalvaniseerde beugel.

Voor de winkelgebieden buiten het centrum geldt de Constructo 50 liter van Grijsen als standaard (plusniveau). Deze bak is sierlijker en opvallender, met een alzijdige inworp. De voorpanelen zijn van noppen-aluminium en de beugel is gespoten in de voor het gebied geldende ralkleur. Door de noppen is het aanplakken van posters en stickers lastiger.

In het centrum zijn grotere bakken nodig. Deze 100 liter bakken zijn een sta-in-de-weg, maar dienen tegelijkertijd goed zichtbaar te zijn. De huidige Ecobins voldoen matig. Het zijn logge obstakels met een moeizame inworp. Daarnaast worden ze ontsierd door reclame. Deze reclame is er wel de reden van dat ze gratis worden geplaatst. Ook in het centrum komen de vierkante Bammens 'Superpole' 100 liter bakken voor. Deze zijn – mits goed opgesteld – beter.

Waar mogelijk worden de in de ruimte geplaatste bakken van de winkelstraten zonder obstakels vervangen door de kleinere Bammens Capitolebakken tegen de gevels. Een verdubbeling van het aantal is dan vereist.



Bammens Capitole 50 liter



Grijsen Constructo 50 liter



Centrum afvalbak

5.C.III. Fietsvoorzieningen

Hilversum is een stad waar veel gefietst wordt: afstanden zijn beperkt en de reistijd is vaak korter dan per auto. Stimuleren van fietsgebruik is een belangrijke pijler van het beleid. Fietsers parkeren zo dicht mogelijk bij de bestemming. Dat geeft plaatselijk overlast. De Kerkbrink bijvoorbeeld wordt gedomineerd door gestalde fietsen. Fietsen beïnvloeden heel direct de beleving van de openbare ruimte. Het reguleren van de fietsstromen en het fietsparkeren is dus hard nodig. Op de middellange termijn moet het fietsprobleem zijn opgelost. Dat vraagt om voldoende stallingsplaatsen. Op termijn moet er een surplus aan fietsparkeermogelijkheden in het centrum de overlast wegnemen. Hierbij is vooral de plaats van de nieuwe stallingmogelijkheden bepalend voor het succes van het gebruik.

Voor fietsparkeren in de gehele stad geldt dat het parkeren van een fiets aan zekere voorwaarden moet voldoen. Fietsen mogen niet omvallen, moeten met een ketting vastgezet kunnen worden, en ook brede sturen of dikke banden mogen geen belemmering vormen, net als de aanwezigheid van kinderzitjes en fietstassen. Een fiets moet veilig staan, zowel wat betreft diefstal als beschadiging. En bovendien moet een fiets makkelijke geplaatst kunnen worden.

Vanaf heden worden de volgende systemen toegepast:

- 'Nietjes'. De gebogen buizen, standaard gegalvaniseerd, in plusgebieden met een poedercoating in een RAL-kleur. Goed geschikt voor alle typen fietsen. Simpel en helder van vormgeving, geen schade aan fietsen en ook geschikt als anti-parkeermaatregel. Ook zonder fiets een keurig element. Nadeel is het ruimtebeslag (2 fietsen per 90 cm.) Toepassing: 90 cm. (3 tegels) hart op hart.
- 'Tulips'. Deze fietsklem is standaard voor NS-stations, maar biedt als alternatief voor de reguliere klem voordelen. Met name de extra beugel voor een fietsketting is erg prettig. Let op diverse typen bij plaatsing: er zijn diverse typen voor diverse plaatsingsituaties (diagonaal, op sierbestrating, in tegelverharding etc.).

- Reguliere hoog-laag klem. Deze klem is eenvoudig en goedkoop. Hij heeft nadelen (schade, slechte pasvorm, struikelblok) maar is goedkoop en staat al op vele plekken. Deze klem zal nooit helemaal uit het straatbeeld verdwijnen, maar bij voldoende budget mag hij vervangen worden door nietjes of de Tulip. In het centrum staan de standaard klemmen in een groene uitvoering.



Tulip



Nietjes



Hoog-laag klem

5.C.IV. Verlichting

Samenvatting

- Verlichting zorgt voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid
- Verlichting zorgt voor comfortabel gebruik van de openbare ruimte
- Verlichting zorgt voor sfeer
- In Hilversum is de vormgeving van de standaard verlichting onopvallend

Verlichting speelt een belangrijke rol bij de sociale veiligheid (het gevoel van). Voor het verkeer kan de verlichting bijdragen aan het verhogen van de veiligheid door gevaarpunten een extra lichtaccent te geven, waardoor deze een grotere attentiewaarde krijgen. Dit hoeft niet noodzakelijk met meer licht, maar kan ook door een verandering in de lichtkleur of in het veranderen van de hoogte van de lichtbron. Op normale wegvakken draagt het lichtniveau nauwelijks bij aan de verkeersveiligheid, maar wel aan het comfort. Een regelmatig lichtniveau draagt wel bij aan de verkeersveiligheid. Voor de functionaliteit van verlichting is vooral de plaats van de lichtmast in de ruimte bepalend. Kleur en richting waarin het licht wordt uitgestraald zijn met name van belang voor het bepalen van de sfeer.

Verlichting speelt in Hilversum voornamelijk een functionele en minder een esthetische rol. Slechts de masten op de centrumring zijn bijzonder vormgegeven. In de loop der jaren is de verlichting in de stad gestandaardiseerd en zijn er masten en armaturen geïntroduceerd die functioneel en duurzaam zijn. De vormgeving heeft hierbij hoegenaamd geen rol gespeeld. In het centrum is een vriendelijke alzijdig paaltop-armatuur opgenomen in de straatmeubilairfamilie, met varianten als hangarmatuur en wandarmatuur. In de Havenstraat is een bijzonder hangarmatuur toegepast. Deze wordt niet door iedereen gewaardeerd om zijn vorm.

Hilversum lijkt voor de toekomst het best af bij het gebruik van onopvallende en degelijke verlichting, zoals die nu toegepast wordt. Er wordt op lange termijn gestreefd naar het introduceren van aluminium- en kunststof masten als vervanging van de gegalvaniseerde masten (geen uitloging van zink), en het toepassen van zo energiezuinig mogelijke verlichting (bijv. LED-verlichting). De Hilversumse woonstraat is van zichzelf al zo mooi dat een lichtmast niet op hoeft te vallen. Op bijzondere plekken kunnen lichtmasten worden geplaatst die de plek een eigen identiteit geven.

De te gebruiken lichtmasten en armaturen:

De lijnen (radialen, hoofdwegen etc):

- Standaard: Schreder Altra II;
- Centumring: De Raadhuismasten van Coen van Velzen;
- Buitenring: Industria Aurora 2650.

De vlakken (de woongebieden) :

- Standaard: de Schreder, maar op termijn een ombouw naar een uithouder met bochtstraal $r = 1.00$ m. Ofwel een minder hoekige mast;
- Voor plantsoenen en alzijdig gebruik: de Friso Kramer of vervanger;
- Plus: De Hellux Cilinder. Functioneert slecht, eventueel vervangen;
- Select en Exclusief: Modellen raadhuis, Model Duivenstraat / Historische Dorp / Stadspleinen / Arena;

Verlichting in het grondvlak moet 100% hufterproof zijn. Daarnaast mogen grondspots niet het verkeer verblinden.

In bijlage 2, materialenlijst zijn de toe te passen masten en armaturen beschreven.

Plaats van de lichtmasten

Lichtmasten zijn een noodzakelijk onderdeel van de straat.

Afhankelijk van de breedte van het straatprofiel staan lichtmasten óf vlak achter het trottoirband (anderhalve tegel plus een band), óf tegen de erfgrans. Plaatsing midden op het trottoir is uit den boze. Het

looppad mag niet geblokkeerd worden, wat inhoudt dat er minimaal 1,20 meter vrij moet blijven.

Afhankelijk van het parkeertype luistert de plaatsing van masten heel nauw. Als de afstand tot aan een boom bij plaatsing langs de rijbaan minder is als 5,00 m. gaat er een parkeerplaats verloren. Beter is dan de plaatsing van masten op tegen de erfgrens. Lichtmasten moeten met bomen echter een driehoeksverband vormen, om donkere plekken op de rijbaan te voorkomen. De plaats van bomen, parkeerplaatsen en lichtmasten moet dus in een integraal ontwerp worden uitgewerkt.



*Standaard hoofdwegen
Plus in RAL-kleur*



Woonstraten



Centrum



Monumentale straten



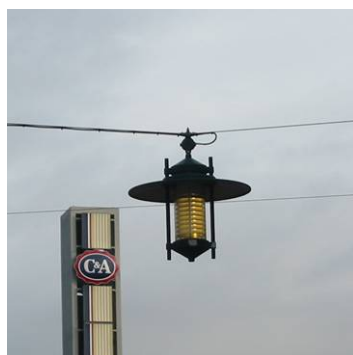
Monumentale plekken



*Standaard pleinen
en plantsoenen*



Smalle woonstraten



Centrum hangvariant



Woonstraten



*Plus
Pleintjes en
plantsoenen*

5.C.V. Zitmeubilair

Samenvatting

- Standaard bank is de Velopa
- Plus bank is de Monterey
- Bij een bank komt altijd een afvalbak te staan.

In Hilversum staan te weinig banken. Het geringe aantal bankjes binnen de gemeentegrenzen heeft het ontstaan van een zitcultuur niet bevorderd.

Op termijn mag Hilversum een stuk zit-vriendelijker worden. Hiertoe is er langs alle looproutes een extra hoeveelheid zitplaatsen nodig voor het ontmoeten, kijken, uitrusten. Voor alle pleinen en brinken in Hilversum wordt dit het motto. Het woon- en werkklimaat van de stad zal hierdoor verbeteren.

De volgende modellen worden in Hilversum gebruikt:

- Standaard: de Velopa '1960'. Vier planken op twee betonnen staanders. Degelijk, terughoudend van vorm, universeel.
- Plus: de Samson DAE 'Montseny'. Verfijnder, gebogen stalen leuning en enigzins klassiek van vorm. Worden ook geplaatst in woonzorgzones en langs de hoofdwegen.
- Select / exclusief. Banken voor op bijzonder plekken. De houten bank van de oude begraafplaats, de spaanse houten bank van het Jac. P. Thijsseplein en de onderhoudsarme stalen bank van de Havenstraat en de Gijsbrecht van Amstelstraat.
- In het centrum staat de 'lattenbank'



Standaardbank



Plus bank



Centrumbank



Monumentale bank

5.C.VI. Hekken

Samenvatting

- Als ´standaard´ afscheidingshek geldt het lage spijlenhek, gegalvaniseerd, of gepoedercoat in zwart of donkergroen, zoals geplaatst langs het Wandelpad.
- Het plus hek is het hekwerk zoals toegepast is bij de Oude Haven, zwart of donkergroen.
- Hekken bij voorkeur niet op overgangen plaatsen, maar er voor of er achter.
- Het hekwerk zoals toegepast bij fietssluisen, rond bomen, etc. is een van de kenmerkendste onderdelen van het straatmeubilair en wordt veelvuldig toegepast. Standaard is de 4141 van Grijsen en Plus is het hekwerk zoals toegepast op de Groest.
- Hekken zijn kindveilig.

Hilversum kent niet veel hekken, maar toch meer dan op het eerste gezicht lijkt. De spoorlijn en de Oude Haven zijn zeer lange heklijnen die dwars door de stad lopen. Deze hekken zijn beeldbepalend.

Als ´standaard´ geldt het lage spijlenhek in zwart, donkergroen of gegalvaniseerd, zoals geplaatst langs het Wandelpad.

Voor speelplekken en plantsoenen geldt het standaard hek. De spoorzone moet als bijzondere plek worden beschouwd en krijgt – misschien wel in combinatie met geluidswering – zijn eigen afscheiding.



Het ´standaard´ afscheidingshek



Het ´Plus´ afscheidingshek langs de Oude Haven

Voor het multifunctionele hek dat gebuikt wordt bij fietssluisen, kruisingen, knippen etc. wordt een uitgesproken vorm gekozen, en wel een vierkant hek met een diagonaal kruis erin.

Dit wordt direct een van de meest ´vormgegeven´ elementen van het straatmeubilair. Een exclusieve variant van dit hek is om de bomen op de Groest geplaatst, welke dienst doen als boombeschermer en fietsenrek



Het standaard hek voor diverse toepassingen



Het Plus boomhek op de Groest

Positie van het hek in het straatbeeld.

Een hek wordt bij voorkeur niet precies op een rand geplaatst. Een hek oogt zachter als er aan beide zijden gelijke verharding ligt. Daar waar hekken worden geplaatst nabij rijdend verkeer, mogen deze niet uitnodigen als klim of duikelrek voor kinderen. Bij spijlhekken dient met de maatvoering voorkomen te worden dat kinderen klem kunnen raken tussen de spijlen.

5.C.VII. Nutskasten

Samenvatting

- Kasten voorzien van antiplak en antigrffiti coating.
- Niet plaatsen in zichtlijnen.
- Kleine huisaansluitingkasten plaatsen tegen erfgrens.
- Meerdere kasten worden bij voorkeur geclusterd.
- Houd voldoende loopruimte op de trottoirs.

Nutskasten zijn nuttig maar een sta-in-de-weg. Ze blokkeren voetpaden en zichtassen. Daarnaast zijn ze vaak ondergespoten met graffiti of illegaal beplakt met posters.

Nutskasten worden niet in zichtlijnen geplaatst. Is de kast niet tegen een blinde gevel of in een zijberm te plaatsen, dan is asymmetrische plaatsing nog te preferen boven plaatsing midden op een zichtas. Hilversum biedt legale vrije plakplaatsen aan en op enkele kasten zijn legale frames met reclame aangebracht. Illegaal plakken wordt verder tegengegaan door het aanbrengen van een antigrffiti en antiplak coating. Bij elk nieuwbouw-, herstructurerings- of infraproject moeten de kosten hiervan worden meegefinancierd.

Kleine tv kasten worden tegen de erfgrens geplaatst, maar bij smalle trottoirs *niet* ter hoogte van een vernauwing zoals een boom of lichtmast.



Standaard coating in grijs



Plus coating in ralkleur



Antraciet kasten met frame

5.C.VIII. Rondom bomen

Samenvatting

- Laan- en straatbomen staan 15 tot 30 meter uit elkaar, de afstand in hele parkeerplaatsen (5,50 m.).
- Bomen in verharding staan in plantgaten passend bij de maat van de boom.
- De boomsoort mag geen schade geven en wordt zo groot als mogelijk gekozen.
- Bestaande grote bomen bij herinrichting handhaven. Kleine eventueel her/verplanten.

Uitgangspunt is altijd het handhaven van bestaande, volgroeide bomen. De verkeersveiligheid kan aanleiding geven een boom te verplaatsen of te vervangen. Bij het vervangen kan gekozen worden voor een boom die een niet oppervlakkig wortelt en een minder brede voet ontwikkelt. Streven is een zo groot mogelijk type boom binnen de beschikbare ruimte. Enerzijds veroorzaken grote bomen veel schaduw en bladval, anderzijds horen grote bomen bij het groene karakter van Hilversum. Wel kunnen er meer transparante soorten worden toegepast.

Voor villagebieden zijn bomen van de 1^e grootte standaard, evenals voor straten vanaf 15 m. breedte. Voor overige woonstraten zijn bomen van de 2^e grootte standaard. Zelfs in de smalste straten kunnen bomen van de 3^e grootte nog wel een plek vinden.

Bomen mogen niet oppervlakkig wortelen, teneinde schade aan het trottoir te voorkomen. Bij de soortenkeuze moet hier rekening mee worden gehouden. Ook mag de boom geen auto's beschadigen of ander gevaar opleveren. Om de boom te beschermen kan een *boombeugel* worden geplaatst.

De afstand van bomen in een rij is onderling 15 tot 30 meter, afhankelijk van de beschikbare ruimte. Bomen staan bij voorkeur aan beide zijden van de straat, in driehoeksverband. (dus niet tegenover elkaar, maar verspringend) De onderlinge afstand is altijd een veelvoud van de lengte van een parkeerplaats. (5,50 m.) plus de maat van een boomkrans.

Voorkeursmaatvoering boomkransen	breedte(m.)	lengte(m.)
Boom 1 ^e grootte	1,50	1,50
Boom 2 ^e grootte	1,20	1,20
Boom 3 ^e grootte	0,90	0,90

In één straat dezelfde maatvoering toepassen, waarbij de grootste boomspiegel bepalend is.

Boomsiegels worden of niet opgesloten of met halve klinkers in een rollaag (standaard betonstraatstenen grijs, plus halve gebakken klinkers). Het centrumgebied heeft een verhoogde rollaag, het villapark heeft geen boomsiegels maar bomen in de bermen. Select /exclusief behelst opsluiting met Portugese keitjes, penterklinkers of melafierenkeien.

Betonnen banden worden niet gebruikt. Op pleinen worden de standaard boomroosters gebruikt zoals op de Kerkbrink.



Standaard Boombeugel



Standaard boomrooster

Bomen staan of tussen de parkeerplaatsen of ze staan op het trottoir. Als er onvoldoende plek is voor plaatsing aan beide zijden dan bij voorkeur de bomen aan de noord-oost zijde plaatsen, hierdoor is er voldoende bezonning op de trottoirs en behouden de noordgevels voldoende lichtinval.



Boomspiegel in tegelverharding



Boomspiegel in klinkerverharding

5.C.IX. Bewegwijzering en tijdsaanduiding.

Hilversum gaat terughoudend om met het plaatsen van route-informatie. De ANWB- bewegwijzering is standaard. Daarnaast is er een P -route met bijbehorende informatiepalen en zijn er voetgangersinformatiepalen.

Op deze borden en palen is slechts ruimte voor gemeentelijke informatie. Bedrijven en particulieren kunnen ruimte huren op de reclameborden aan de lichtmasten langs de hoofdwegen.

Voor alle bewegwijzering in de stad geldt het ANWB-lettertype (*blue highway*). Voor Abri's en eventuele andere toepassing mag ook het tijdloze en schreefloze lettertype *Futura Light* gebruikt worden.

In de toekomst is er ruimte om bij de stadsentrees van Hilversum op multimediale wijze informatie te verschaffen over bijvoorbeeld de verkeerssituatie, evenementen en culturele activiteiten. Deze displays moeten passen bij het karakter van Hilversum.

Voor multimediale informatie voor bedrijven en particulieren wordt wederom verwezen naar de reclamebakken aan de lichtmasten langs de hoofdwegen.

Er is in Hilversum ruimte voor een stadsklok. Deze klok moet aansluiten op het Hilversumse karakter en uniek zijn. Klokken zijn tweezijdig en worden op enkele plekken bij abri's geplaatst.



Parkeergeleidingstelsel (PGS)



Bewegwijzering voor voetgangers

5.D. Groen

Samenvatting

- Groenstructuurplan en Visie Straat- en Laanbomen zijn uitgangspunt.
- De stad krijgt op termijn een groenere uitstraling met een stedelijke allure.
- Hilversum streeft naar 1000 verschillende boomsoorten en cultuurvariëteiten binnen de gemeentegrenzen.
- Struiken en bielzenbakken op termijn vervangen door gras, hagen of bodembedekkers.
- Groen is in harmonie met de stedenbouwkundige en architectonische context.
- Herstel van de relaties tussen stad en landschap.
- Tuinstadgedachte uitdragen door bloemen te concentreren op de groene middenbermen.
- Opgaand groen mag de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid niet belemmeren.
- Bij de boomsoortenkeuze moet gekozen worden voor niet oppervlakkig wortelende bomen om schade en vervorming van de verharding te voorkomen.

Groen speelt een cruciale rol in de beeldvorming van Hilversum. Een flink deel van dit groen bevindt zich in de openbare ruimte. Voor de toekomst van het groen in de stad is het groenstructuurplan opgesteld. Dit plan voldoet nog steeds, maar kan op hoofdlijnen en op detailniveau aangescherpt worden naar aanleiding van voortschrijdend inzicht.

In zijn algemeenheid mag groen als één van de belangrijke dragers van de Hilversumse identiteit nog verder uitgebouwd worden. De oorsprong als schapendorp heeft Hilversum een groen driften- en brinkenstelsel opgeleverd en ook ruimte geboden aan eindeloze – groene – villagebieden. En de ligging tussen natuurgebieden heeft de

aanleg van stadsparken overbodig gemaakt. Verder hebben de – kwalitatief hoogstaande – stadsuitbreidingen merendeels vroeg in de vorige eeuw plaatsgevonden waardoor er nu een volwassen bomenbestand bestaat met bijzondere soorten en cultuurvariëteiten op de talrijke middenbermen van de uitbreidingswijken. Voor een stad heeft Hilversum dus een opvallend groen karakter, concurrerend met bijvoorbeeld Apeldoorn. In de afgelopen eeuw heeft Hilversum zich proberen te ontdoen van veel van de oude bomenlanen en groen op de brinken – het weghalen “van oude troep” is als vorm van vooruitgang nog niet zo lang geleden uit de mode geraakt.

Het stadscentrum is sinds enkele decennia een opvallende stenige dissonant in de groene stad, met de Groest als zeer mooie groene uitzondering. Op termijn moeten de pleinen en hoofdwegen van Hilversum weer groener van karakter worden: Groen met een stedelijk karakter.

Voorbeelden van plekken die groen(er) kunnen worden zijn: Kerkbrink, Keiplein, Gooilandplein, de omgeving van het station, Langgewenst, Prins Bernardstraat, Zuiderweg, Larenseweg, Kleine Drift, de zone bij de Anton Philipsweg. Daarnaast geldt bij alle herontwikkelingen dat groen van formaat (bomen van de 1^e en 2^e orde) onderdeel van het project moet zijn.

Het groen behelst niet alleen bomen, maar ook gras, hagen en bodembedekkers.

Uitgangspunten

Uitgangspunten voor het groen: bestaande kwaliteiten borgen of versterken, met oog voor de aspecten duurzaam, mooi, functioneel en veilig.

Groen moet uitwerking geven aan de uitgangspunten van de Visie voor Hilversum buiten:

- Groen herkenbaar als typisch Hilversums, dus:
 - openbare ruimte is en blijft boomrijk en beschikt over een grote variatie aan boomsoorten (streefgetal 1000 boomsoorten en cultuurvariëteiten);

- belevingswaarde van bermen en groengebieden wordt versterkt door toevoeging van bloeiende planten en heesters.
- Een samenhangende groenstructuur wordt veiliggesteld en waar nodig hersteld, door uitvoering van de uitgangspunten in het Groenstructuurplan en in de Visie Straat- en Laanbomen. De groenstructuur ondersteunt de stedenbouwkundige structuur.
- Nadere uitwerking van het groen sluit aan bij de wijk waar het in ligt.
- Gradatie in inrichtingsniveaus volgens de kaart in het Visiedeel.

Karakteristieken

Karakteristieke groene kwaliteiten betreffen:

- Herkenbaarheid van verschillende landschapstypen: bos, heide, veenweide en plassen rond de stad.
- Groene vingers de stad in.
- Agrarisch brinkdorp met boomrijke brinken.
- Boomrijke radialen en tangentiaalen.
- Cultuurhistorische groenplekken.
- Villagebieden en villaparken met monumentale bomen.
- Tuinstad met zorgvuldig gesitueerde groengebieden met een hoge belevingswaarde door het toepassen van bloeiende planten.
- Stedenbouwkundige uitbreidingen volgens plannen van Dudok met zichtassen naar het omringende landschap en markante (groen)plekken. Grote diversiteit aan boomsoorten.
- Bijzondere groenplekken als parken, plantsoenen en begraafplaatsen.

Knelpunten

De groenstructuur en de kwaliteit van de inrichting en het beheer van het groen staan onder druk:

- Nivellering beeldrijckdom door beperkte budgetten.
- Uitbreiding ondergrondse infrastructuur.

- Verkeersdruk en opdeling wegprofielen voor verschillende weggebruikers.
- Verdichting van de stad als gevolg van bebouwing.

Nadere toelichting: Stadsranden

Hilversum ligt te midden van bossen en heidevelden. De aanleg van stadsparken heeft hierdoor nooit plaatsgevonden: Hilversummers gaan de natuur in. Dudok heeft Hilversum 'afgebouwd' en daarbij de stedenbouwkundige structuur opgebouwd rond functionele en visuele verbindingen met het landschap buiten de bebouwde kom. Sinds deze afronding van de bebouwde kom is er echter groen en bebouwing toegevoegd aan de structurerende openbare ruimte. Bomen blokkeren het zicht richting het landschap, of er zijn gebouwen of speelplekken gerealiseerd. De relatie tussen wonen en het nabijgelegen landschap is daardoor niet altijd meer merkbaar.

In de komende 30 jaar dient deze relatie weer hersteld te worden en zelfs verder uitgebouwd.

Visueel en functioneel (paden) de stad uit, en andersom het verlandschappelijken van het openbaar groen de stad inwaarts. De keuze van boom- en grassoorten is hierbij een simpel instrument.

Nadere toelichting: Boomvrije plekken

Er zijn plekken waar vanuit historisch of ruimtelijk oogpunt het niet gewenst is om bomen toe te passen. Zoals bijvoorbeeld de smalle straten van het centrum of de zichtassen van Dudok.

Nadere toelichting: Bijzondere plekken

Bijzondere plekken, parken en plantsoenen in Hilversum kennen elk hun eigen ontwerpogave en randvoorwaarden. Over de beplanting kan in het algemeen worden gesteld dat er een kwaliteitsslag moet plaatsvinden, waarbij de belevingswaarde door het bloeiaspect verhoogd kan worden. De seizoenen worden meer voelbaar door de toepassing van bolgewassen, bloeiende heesters en bomen en de toepassing van vaste planten.

5.D.I. VOORSCHRIFTEN/ RICHTLIJNEN per type groen.

a. Bomen

Huidig beeld

Bomen zijn karakteristiek voor Hilversum. In vrijwel elke straat van Hilversum zijn straat- of laanbomen aanwezig. Meestal in één of in meerdere rijen, soms als solitair of groep.

In de straat zijn de bomen geplant in trottoir, parkeerstrook of rabatstrook of in een berm of plantsoen.

Gewenst straatbeeld

Behouden en zo nodig versterken van het imago van Hilversum als boomrijke stad, door de toepassing van bomen in straten en op markante plekken

Richtlijnen plaatsing

Algemeen:

- Continuïteit in de toepassing van bomen en bermen, over de hele lengte van de straat op dezelfde wijze.
- Straat- en laanbomen toepassen in een rechte lijn en met dezelfde soort per straat.
- Plantwijze.
Afhankelijk van de ruimtelijke context en breedte van het straatprofiel. Als een gelijkmatige spreiding van de bomen is gewenst, tweezijdig om en om. Voor een tunneleffect tweezijdig tegenover elkaar. Als het wenselijk is vanuit het stedenbouwkundige plan, bij onvoldoende ruimte of bij de aanwezigheid van kabels en leidingen: éénzijdig.
Uitzonderingen vormen de boomstructuur in Kerkelanden (bomen éénzijdig of te midden van parkeerhoven of in plantsoenen) en in de Meent (verspreide bomen in de hoven en boomgroepen in de plantsoenen).
- Plantafstand.

De plantafstand is afhankelijk van standplaats (verhard of onverhard, afstand tot de gevel), de boomgrootte en het gewenste beeld. Als de bomen tussen de parkeerplaatsen staan, dan minimaal op een onderlinge afstand van 2 of 3 langsparkeervakken plus de maat van een boomspegel.

Boomgrootte

De geplante boom moet in de beschikbare standplaats tot volwaardige boom kunnen uitgroeien. Tevens dient de soortkeuze samen te hangen met het stedenbouwkundige plan (b.v. bredere hoofdwegen voorzien van een boom van de eerste grootte en smalle woonstraatjes voorzien van een boom van de 2^e of 3^e grootte. Zie de Visie Straat- en Laanbomen. Bij voorkeur kiezen voor boomsoorten met een hogere stam, zodat verkeersborden en verkeerslichten op afstand zichtbaar blijven en het licht van straatlantaarns zich voldoende breed kan verspreiden.

Sortiment

Als sortiment wordt voor Hilversum als geheel diversiteit in soorten cultuurvariëteiten en leeftijd nagestreefd. Zowel exoten als inheemse soorten worden aangeplant. Voor laan- en straatbomen is het uitgangspunt om één soort per straat toe te passen en een gelijke leeftijdsopbouw van de bomen na te streven. Op deze wijze ontstaat een samenhangend beeld.

b. Hagen

Huidig beeld

Hagen komen, in tegenstelling tot vroeger, nog incidenteel voor in Hilversum. Bijvoorbeeld op bijzondere plekken, rond speelplaatsen in Hilversum Noord en in enkele plantsoenen en in tuinen van bijzondere openbare gebouwen. Structureel worden de hagen nog toegepast rond parkeerpleintjes in Kerkelanden.

Gewenst beeld

Hagen voegen een extra dimensie toe en geven allure aan het groenbeeld. Boomstructuren en zichtlijnen kunnen door de

toepassing van hagen versterkt worden. Het is wenselijk de haag meer toe te passen als architectonisch groenelement, passend bij de architectuur van Dudok (strakke horizontale lijnen) en het tuinstad-imago van Hilversum.

Hagen kunnen worden toegepast in losse en strakke (gesnoeide) vorm. De keuze is afhankelijk van het gewenste beeld.

Richtlijnen

Hagen planten in brede bermen, om lange zichtlijnen te versterken, ook rond parkeerpleintjes en op de overgang van privé-tuinen en in de overgang van appartementengebouwen die op een zgn. “plint” staan (vloerpeil ca. 1 m. boven straatniveau) naar plantsoenen. Indien toegepast langs de rijbaan is het wenselijk om de haag op minimaal 1,50 meter uit de weg te situeren. Dan levert het snoeien van de haag geen problemen op en heeft de haag minder last van wegzout. Een alternatief voor de gevoeligheid voor wegzout is het zoeken naar en de toepassing van soorten die minder gevoelig zijn voor wegzout.

Hagen mogen op kruispunten het zicht niet belemmeren.

c. Sierheesters en heesterrozen

Huidige beeld

Sierheesters zijn toegepast (als plantvakken) in brede bermen, in plantsoenen en op overhoeken in straten. Het toegepaste sortiment varieert in hoogte.

Door hun bloei- of vruchtaspect maken ze de seizoenen beleefbaar en verhogen ze de belevingswaarde van de buitenruimte. Helaas zijn ze nogal eens aangeplant als vulgroen op overhoeken of op plekken waar ze wenselijke zichtlijnen verstoren.

Gewenst beeld

Door toepassing van sierheesters de belevingswaarde verhogen van brede grasbermen, plantsoenen en groenstroken. Niet meer toepassen als vulling van overhoekjes in straten.

In keuze van sortiment en met de situering rekening houden met gewenste zichtlijnen en het beleefbaar blijven van de aanwezige ruimte. In dat geval, met name hogere heesters, terughoudend toepassen.

Richtlijnen

- Vormgeving: gewenste zichtlijnen vrijhouden van beplanting op ooghoogte; Bij voorkeur mooi gelaagde beplantingsopbouw.
- Maatvoering: in samenhang met gewenste sortiment.
- Sortiment: Afhankelijk van het gewenste beeld in samenhang met de stedenbouwkundige context. Zowel exoten als inheemse soorten. Het is van belang te zoeken naar succesvolle soorten, die snel het gewenste beeld opleveren, die sterk zijn, passen bij het gebruik van de locatie en goed te beheren zijn.

d. Bosplantsoen

Huidige situatie

Bosplantsoen is vooral toegepast in de 60-er en 70-er jarenwijken Kerkelanden en de Meent. De toepassing van dit type groen nam in die tijd een grote vlucht, omdat het onderhoudsarm zou zijn en omdat er snel een groengebied met een volwassen uitstraling ontstond. Nadeel bleek dat bij de menging van vele soorten alleen de krachtigste groeiers (vaak minder duurzame houtsoorten) overbleven en dat de snelle groei en dichte aanplant veel onderhoud vergde. In de jaren 90 zijn voor beide gebieden groenbeheerplannen opgesteld waarin door de toepassing van meer verschillen in groentypen de belevingswaarde in de wijk is verhoogd.

Gewenst beeld

Bosplantsoen toepassen in bovengenoemde wijken waar groenstroken voldoende maat hebben om de beplanting goed uit te kunnen laten groeien. Bosplantsoen toepassen in landschappelijke beplantingen zoals houtwallen. Structuur verhelderen door

toepassing van meerdere groentypen en het creëren van open ruimten en doorzichten.

De samenstelling van het bosplantsoen kan per situatie verschillen. Sierheesters in de randen kunnen de belevingswaarde van het bosplantsoen verhogen (z.g. verrijkt bosplantsoen).

Richtlijnen

- Vormgeving: gewenste zichtlijnen vrijhouden van beplanting op ooghoogte.
- Maatvoering: in samenhang met gewenste sortiment.
- Sortiment: met name inheemse soorten; belevingswaarde verhogen door toevoegen van sierheesters, waaronder exoten.

e. Rozenperken

Huidige situatie

Hilversum was een gemeente met veel traditionele rozenperken met theerozen. Ze kwamen voor in veel bermen en plantsoenen, in combinatie met vaste planten en sierheesters, in de Meent en in Kerkelanden. Nu komen ze in Hilversum nauwelijks nog voor. Onder invloed van bezuinigingen en intensief gebruik van de plantsoenen zijn ze uit het straatbeeld verdwenen. Het plantsoen waar nog veel rozen voorkomen is het Rosarium, dat in de jaren '90 gerenoveerd is. Daarnaast komen nog incidentele rozenvakken voor in Hilversum-Noord.

Rozen verhogen de belevingswaarde van de plantsoenen, met name door de lange bloeitijd. Een rozenperk heeft vaak een formele uitstraling. In de winter is het beeld van de theerozen kaal.

Het onderhoud van rozenperken is kostbaar (snoei, bemesting, kanten steken) en rozen zijn kwetsbaar voor beschadiging.

Gewenst beeld

Rozen kunnen door hun lange bloeitijd de belevingswaarde van de plantsoenen verhogen. Gezien de hoge onderhoudskosten en kwetsbaarheid ligt het voor de hand om ze alleen op bijzondere plekken, waar veel mensen langs komen, als accenten toe te voegen.

Richtlijnen

Toepassing afhankelijk van het ontwerp per situatie.

Omkaderd door gazon of haag. Winterkale beeld beperken door wintergroene bodembedekker of vaste plant toepassen onder de rozen.

I.v.m. gevoeligheid voor strooizout op 1,50 m. uit de rijbaan situeren.

Om visueel effect te hebben is een minimale grootte van de perken 5,00 x 5,00 m. gewenst.

f. Vaste planten

Huidige beeld

Vaste plantenborders komen in Hilversum nog weinig voor. Net als de rozenperken zijn ze door bezuinigingen vrijwel overal verdwenen.

Een van de laatste relictten is de vaste plantenborder in het middenplantsoen van de Diependaalselaan. Recent zijn op de rotondes in de Diependaalselaan vaste plantenborders aangeplant. Vaste planten verhogen door hun decoratieve blad, de groeiwijze of de bloei de belevingswaarde van het groen. Het beeld is enigszins natuurlijk. Om een verzorgd beeld veilig te stellen, vragen ze om intensief beheer.

Gewenst beeld

Om de belevingswaarde van de plantsoenen te verhogen zouden naast rozen en sierheesters, vaste planten kunnen worden ingezet. Gezien de hoge onderhoudskosten en kwetsbaarheid ligt het voor de hand om ze alleen op bijzondere plekken en plantsoenen als accenten toe te voegen.

Richtlijnen

Toepassing afhankelijk van situatie ontwerp.

I.v.m. gevoeligheid voor zout op een afstand van minimaal 1,50 m. van de rijbaan situeren.

In het beplantingsplan moeten de soorten qua concurrentiekracht goed op elkaar zijn afgestemd. Soorten goed afstemmen op de standplaats.

Om visueel effect te hebben is een minimale grootte van de perken van 5,00 x 5,00 m. gewenst.

g. Eénjarigen

Huidige beeld

Ten opzichte van het verleden is de toepassing van éénjarigen sterk afgenomen. Kwamen ze vroeger voor in monumentale middenbermen zoals de Pieter de Hooghlaan, in plantsoenen in het villapark en in Hilversum-Noord, veelal in combinatie met vaste planten en sierheesters. Nu worden ze nog aangeplant op bijzondere plekken zoals in de Raadhuis tuin en in bloembakken (de geraniumtorens in het centrum).

De uitstraling is zeer gecultiveerd en sluit aan bij het beeld van de rozen. De beheerkosten zijn hoog.

Gewenst beeld

Zie de omschrijving bij de rozen.

Bij de soortkeuze ervoor zorgen dat de kleuren goed op elkaar zijn afgestemd. Bloembakken op strategische plekken (stadsentrees, winkelcentra) waar veel publiek komt, kunnen het imago van tuinstad sterk verhogen.

Richtlijnen

Bij de toepassing in bloembakken kiezen voor één soort per plek waar de bakken toegepast worden. Een goed voorbeeld waar het zo wordt toegepast is de gemeente Haarlem. Door de eenduidige soortkeuze is het effect op de belevingswaarde het grootst.

Er zijn geen richtlijnen i.v.m. wegzout.

Om visueel effect te hebben is een minimale grootte van de perken van 5,00 m. x 5,00 m. gewenst.

h. Bolgewassen

Huidige beeld

Op enkele bijzondere plekken en plantsoenen worden bolgewassen toegepast, in incidentele vakken. Het betreft vooral winterbollen als krokus en de iets later bloeiende narcis. Vroeger werden ze meer als vlekken aangebracht, tegenwoordig meer als rechte vakken, omdat het gazon rond de bollenvakken dan gemakkelijker gemaaid kan worden.

Bollen verhogen de belevingswaarde van plantsoenen omdat ze het bloeiseizoen verlengen.

Gewenst beeld

Verhogen van belevingswaarde van bermen en plantsoenen door meer structureel toepassen van bolgewassen. Afhankelijk van de locatie accenten aanbrengen met bollen

Richtlijnen

Bij structurele toepassing werken met grote vakken, continue stroken. Indien geplant in gazon, uitgaan van vroegbloeiende soorten (krokus, sneeuwklon), zodat het maaien van de gazons niet bemoeilijkt wordt. In kruidenrijke grasbermen kunnen later bloeiende soorten worden toegepast met een grotere hoogte van de bloem (b.v. narcis).

Om visueel effect te hebben is een minimale grootte van de perken van 5,00 x 5,00 m. gewenst. Naast de vakken zal het gazon een breedte van minimaal 1,50 m. moeten hebben, om nog maaibaar te zijn.

i. Bermen met gazon

Huidige beeld

Naast bomen zijn groene (gras)bermen bepalend voor het groene imago van Hilversum. De grasbermen in de villaparken zijn karakteristiek, evenals de zij- en middenbermen langs de hoofdwegen van Hilversum en in de zichtassen van Dudok. Zij zijn zorgvuldig ontworpen als onderdeel van de stedenbouwkundige plannen. Te

onderscheiden zijn de midden- en zijbermen van de zichtassen van Dudok, de zijbermen van de radialen Utrechtseweg en 's Gravelandseweg en de middenbermen van de buitenring ter plaatse van de Diependaalselaan, de Kamerlingh Onnesweg, de Johannes Geradtsweg en de zijberm van de Schuttersweg/Geert van Mesdagweg. Meer naar het centrum liggen nog de midden- en zijbermen van de Jan van der Heijdenstraat en de Schapenkamp.

In de villaparken zijn de grasbermen voorzien van laanbomen. De overige bermen zijn voorzien van gemaaid gazon met een toevoeging van bomen en soms van sierheesters en vaste planten.

In Hilversum verschillen de bermen in beeld, afhankelijk van de wijk waarin ze liggen. Dit hangt samen met het toegepaste maaibeheer. Te onderscheiden zijn: strak gemaaide gazons, boomstroken met langer gras en ecologische bermen met kruiden.

Gewenst beeld

Behoud van het groene karakter van de bermen met een continue breedtemaat over de lengte van de straat. Versnippering en versmallingen voorkomen. Daarnaast behoud of versterken van overzicht, doorzicht en zichtlijnen.

De toepassing van gras geeft het hele jaar door een groen beeld en maakt het mogelijk om de aanwezige ruimte maximaal te ervaren. Het geeft rust aan het beeld en houdt zichtlijnen open.

De brede zij- en middenbermen, die deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur van Hilversum verschillen qua vorm en inrichting van elkaar. Ze vragen om een situatief ontwerp, dat samenhangt met de omgeving en de betekenis van de plek.

In de uitbreidingswijken van 1910 tot 1960 is algemeen uitgangspunt een representatief verzorgd groen beeld dat past bij de tuinstadgedachte. Naast gemaaid gras kunnen afhankelijk van de situatie bomen, hagen, sierheesters en vaste planten worden toegepast. De tuinstadgedachte kan versterkt worden door de toevoeging van meer bloeiende planten aan de plantsoenen. Bij de inrichting dient ingespeeld te worden op de symmetrische of asymmetrische ligging van de groenstrook in het profiel.

In de villaparken behouden de boomstroken hun natuurlijke karakter door het extensievere maaibeheer voort te zetten.

In de uitbreidingswijken van na 1970 bestaan de bermen door nog extensievere maaibeheer uit kruidensoorten die van nature op de aanwezige grondsoort voorkomen. Het bijbehorende beeld is ingetogen. De belevingswaarde kan verhoogd worden door de bermen in te zaaien met een mengsel van bloeiende kruidensoorten. De kleurrijke bermen die dan ontstaan doen recht aan het gewenste groenbeeld van Hilversum.

Richtlijnen

- Vormgeving: gazon doorlopend tot trottoir of rijbaan, geen uitstapstroken toepassen. Bolle ligging van het maaiveld t.o.v. aangrenzende verharding (verzorgd uiterlijk, passend bij tuinstadgedachte, goede afwatering). Een minimale bolling van 10 cm. boven het niveau van de band is wenselijk. In villapark en villagebied behoud van fraaie gebogen lijnvoering van de bermen en plantsoenen;
- Maatvoering: Afhankelijk van gewenste verhoudingen in het straatprofiel zijn de voorkeursminimum maten voor het onderhoud en beheer :
 - zijbermen 1,50 m. breed;
 - zijbermen met bomen 2,50 m. breed (ook i.v.m. beeld);
 - middenbermen 5,50 m. breed.

5.E. Water

Samenvatting

- Voor uitbreiding van oppervlaktewater is in principe geen plek in de openbare ruimte.
- Er zijn mogelijkheden voor regenwaterinfiltratie.

Hilversum kent weinig open water binnen de bebouwde kom. Door de ligging op de Utrechtse Heuvelrug ontbreken sloten en grachten. Op een paar – bijzondere – plekken komt water voor in de vorm van vijvers of vaarten en kanalen. De Oude Haven, de Raadhuisvijver, de Laapersvijver, de Berlagevijver en de Lorentzvijver zijn de meest in het oog springende waterlocaties. De Nieuwe Haven is groot maar ligt verstopt achter bosschages en vormt daardoor nauwelijks onderdeel van de ‘mental map’ van Hilversum.

Vanuit de provincie is er behoefte aan het vergroten van het oppervlak open water. Berging van regenwater en infiltratie van regenwater als alternatief voor de hemelwaterriolering zijn nodig om de grondwaterstand op peil te houden en het effect van langdurige regenbuien af te vlakken.

De karakteristiek van Hilversum staat niet toe veel open water toe te voegen aan de openbare ruimte. Niet alleen is het maaiveld vaak niet horizontaal, er is nauwelijks overmaat in de openbare ruimte en uitbreidingswijken komen er zo goed als niet meer. De mogelijkheden zijn beperkt aanwezig bij de herstructurering van Hilversum-Noord en de uitbreiding bij Anna's Hoeve.

Hilversum heeft verder alleen ruimte over in de middenbermen van enkele hoofdwegen. Deze ruimten structuren nu en kennen al meerdere functies: naast parkeren, spelen, kijkgroen, nutsbedrijven en dus vanaf nu ook bergen van water.

Als er ruimte moet worden gevonden zou een consequent toepassen van de ingreep een nieuwe ruimtelijke kwaliteit kunnen opleveren. Een ingreep zou het creëren van wadi's kunnen zijn. Dit zijn in principe droge greppels, waar water kan worden geborgen en kan infiltreren. Door deze ruim en ondiep uit te voeren blijft het beeld van een grasveld intact. Van kant tot kant ligt het grasveld dan iets verdiept en loopt het hol. De Hilversumse daken wateren af op de regenwaterriolering of infiltratievoorzieningen. Bij nieuwbouw wordt ingezet op maximale infiltratie van regenwater.

5.F. Huisvuil

Samenvatting

- Kliko's worden waar mogelijk in de stallingszone geplaatst.
- Afvalinzamelpunten gaan ondergronds.
- Het ondergronds plaatsen van afvalcontainers op overhoeken: niet in zichtlijnen, groen of op parkeerplaatsen.
- Niet op plaatsen die de verkeersveiligheid in het geding brengen (zicht).
- De ruimte rondom het ingooipunt vullen met bestratingsmateriaal gelijk aan dat van de omgeving.

De omgang met afval verandert met de tijd. De zinken emmer is uit het straatbeeld verdwenen en heeft plaats gemaakt voor groene en grijze klike's. Daarnaast zijn er grote betonnen verzamelcontainers en zijn er inmiddels ook ondergrondse inzamelpunten.

De Gewestelijke Afvalstoffen Dienst (GAD) is van plan alle inzamelpunten ondergronds te plaatsen. Hiermee verdwijnen de betonnen bouwsels van beton met gewassen grind. Ook de metalen- en plastic bakken voor de inzameling van glas en papier worden op termijn zoveel mogelijk ondergronds gebracht.

De kwaliteit van het straatbeeld is hiermee gebaat. De huidige inzamelpunten staan soms vervelend in de looplijn of de zichtlijn en daarnaast zorgen deze inzamelpunten voor overlast door verkeerd aangeboden afval.

De nieuwe situatie brengt een nieuwe overweging met zich mee: het ondergronds plaatsen van afval-, glas- en papierbakken vraagt om vrije ruimte onder de grond. Minimaal 2,00 x 2,00 m. zonder kabels en leidingen.

Dit zijn veelal geheel andere locaties dan de bestaande.

Bij het zoeken van geschikte plekken gelden de volgende richtlijnen:

- Een afvalinzamelpunt mag niet geplaatst worden in looplijnen.
- Een afvalinzamelpunt niet positioneren op zichtlijnen.
- Het plaatsen van een afvalinzamelpunt mag niet in plantsoenen.

- Bij voorkeur plaatsen op overhoeken van het trottoirs of grond behorende bij appartementen.
- Bij gebrek aan ruimte eventueel een parkeerplaats gebruiken of snippergroen.
- De ruimte rondom het ingooipunt in plusgebieden uitvoeren met bestratingsmateriaal gelijk aan dat van de omgeving.

Klike's worden waar mogelijk geplaatst in de stallingzone. Hiervoor worden voor zover aanwezig restruimten aangewezen die niet voor parkeren kunnen worden gebruikt.

5.G. Toegankelijkheid

Samenvatting

- In woonstraten zijn bij een goede inrichting geen extra voorzieningen nodig.
- De hoofdwegen in Hilversum kennen oversteekvoorzieningen voor voetgangers. Bij buurtwegen daar waar nodig.
- Bijzondere plekken die onoverzichtelijk en druk zijn krijgen extra voorzieningen (stations, pleinen).
- Naast de landelijke standaard van de CROW hanteert Hilversum eigen regels in monumentale wijken i.v.m. de visuele kwaliteit.

Hilversum wil toegankelijk zijn voor alle groepen gebruikers van de openbare ruimte. De handboeken van het CROW, met daarin de specifieke inrichtingseisen ten behoeve van lichamelijk of visueel gehandicapten, zijn hierbij het startpunt. In verband met visuele kwaliteit zijn aanpassingen wenselijk. Onderzocht wordt of toepassing van thermoplast markering op bestaande verharding een werkbaar alternatief kan zijn.

Het streven van integrale toegankelijkheid is op de volgende wijze verwerkt in de Hilversumse openbare ruimte:

Woonstraten (85 procent van de openbare ruimte) worden simpel en helder ingericht. Het trottoirs en fietspaden kennen een minimum breedte, die is afgestemd op rolstoelen en electroscooters. Door de beoogde lineaire inrichting van de woonstraten zijn er voldoende natuurlijke gidslijnen aanwezig.

De – niet lineaire- woonerfinrichting zal op termijn plaats maken voor een standaard 30 km. inrichting, waarmee alleen de Hilversumse Meent overblijft als een wijk met een woonerfinrichting, waarin oriëntatie voor slechtzienden moeilijk blijft. Voor de Meent moeten bij herinrichting extra maatregelen worden genomen voor blinden en slechtzienden. *Buurtwegen* worden in dit kader beschouwd als fors uitgevallen woonstraten.

Achterpaden en kruisingen worden waar gewenst voorzien van rolstoelopritten. Deze hebben een helling van 1 op 10 en zijn minmaal 1,20 m. breed. Bij de kruisingen zijn ze in het verlengde van elkaar gesitueerd. Het oversteken van kruisingen dient dus onder hoeken van 90 graden te geschieden. Achterpaden kunnen middels paaltjes worden vrijgehouden. Bij het plaatsen van de paaltjes moet wel rekening worden gehouden met aanwezige parkeerruimte.

Hoofdwegen krijgen bij kruisingen en zijwegen standaard een oversteek voor blinden en slechtzienden.

Bijzondere plekken (pleinen, stations etc.) worden met maatwerk geschikt gemaakt voor gehandicapten, blinden en slechtzienden. In afwijking van de CROW-richtlijnen bestaat er in Hilversum bij bijzondere plekken de mogelijkheid om i.p.v. de witte en gele tegels mooiere (keramische of stalen) versies toe te passen. Visueel gehandicapten zijn veelal volledig aangewezen op het openbaar vervoer. Daarom is het dus zeer belangrijk dat juist op die plaatsen zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van voor hen herkenbare voorzieningen.

Woonzorgzones

Om woonzorgcomplexen heen wordt binnen een cirkel van 300 m. extra aandacht besteed aan toegankelijkheid. De openbare ruimte is dan beter afgestemd op gebruik door ouderen of mensen met een handicap. Meer zitmogelijkheden, ruimere looproutes, betere oversteekmogelijkheden, aangepaste verlichting en een intensiever beheer (strooien en vegen bijvoorbeeld, of het vaker rechtleggen van tegels). Vooral routes naar bijvoorbeeld een nabijgelegen winkelcentrum, buurthuis, artsenpost en dergelijke dienen extra aandacht te krijgen.

Groen wordt goed ontworpen en beheerd teneinde de gewenste situatie in stand te houden: struiken niet hoger dan 1,30 m., daar waar ze het zicht blokkeren; geen overhangende openbare of privé-beplanting die de doorgang op trottoirs belemmert.

Bij de boomsoortenkeuze moet er naar bomen worden gezocht die geen hinderlijke wortelgroei kennen en daarmee het trottoir verstoren.

Parkeren voor gehandicapten bij openbare voorzieningen wordt naar behoefte tot stand gebracht. De afmetingen van de parkeervakken worden naar behoefte afgestemd en volgen de landelijke normen.

5.H. Milieu

Sinds 1992 heeft Hilversum een milieubeleid gericht op de eigen activiteiten. De gemeente besteedt daarom bij besluitvorming en bij het uitvoeren van taken en werkzaamheden zo veel mogelijk aandacht aan de gevolgen voor het milieu. Voor de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte betekent dit concreet dat bij de keuze voor materialen, het gebruik van energie en het stimuleren van duurzaam vervoer milieuaspecten worden meegewogen.

Materialen en energie.

Voor de keuze van materialen wordt gebruik gemaakt van de volgende informatiekanalen:

- Programma Duurzaam inkopen (SenterNovem)
- FSC Nederland
- Stichting Milieukeur
- Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen (SenterNovem, GWW / CROW)
- GWW energiebesparing.

Hilversum kiest als standaard dan ook voor duurzame materialen: betonstenen worden niet toegepast, maar wel gebakken en natuurlijke materialen. Materialen zijn slijtvast en kennen een hoge hergebruikswaarde. Hoewel de investering iets hoger is, is de afschrijving veel gunstiger.

Deze materialen zijn ook beter bestand tegen machinaal onkruid verwijderen.

Sinds 1995 past Hilversum geen tropisch hardhout toe tenzij dit het FSC keurmerk heeft.

Water

De stad kent grotendeels een gescheiden rioolstelsel, waarbij schoon regenwater apart wordt opgevangen. Bij nieuwbouwprojecten is infiltratie van hemelwater uitgangspunt, waarbij het regenwater via grintputten direct naar het grondwater wordt afgevoerd.

Daarnaast wordt in dit handboek de mogelijkheid beschreven van het creëren van wadi's in de middenbermen (zie 5.E.).

Groen

Hilversum streeft niet alleen naar behoud (herplantplicht) maar zelfs naar een uitbreiding van de hoeveelheid groen. Op de bijzondere plekken in de stad zal in de komende tijd een toename van het aantal bomen plaatsvinden. Zie verder 5.D.

Lucht en Geluid

Luchtkwaliteit speelt in Hilversum op een aantal locaties een grote rol. De geldende grenswaarden worden soms overschreden. Door de realisatie van Plan Infra (en daarvoor het Plan Wegen) en het Integraal Bereikbaarheids Plan (IBP) moet de doorstroming zo verbeteren, dat de luchtkwaliteit aan de normen voldoet.

Om geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer tegen te gaan worden op hoofdwegen deklagen met geluidsreducerende eigenschappen toegepast. Geluidsoverlast door horeca en bij evenementen in de openbare ruimte wordt via het uitstellingsreglement en de APV gereguleerd.

Mobiliteit

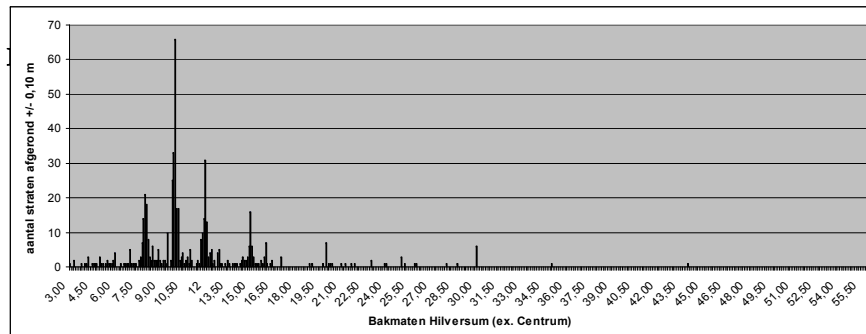
Door het toepassen van slimme verkeerskundige principes wordt de doorstroming bevorderd. Hierdoor is er in de komende jaren minder stilstaand verkeer in de stad. Op de lange termijn wordt daardoor juist méér mobiliteit gegenereerd. Hierbij wordt geanticipeerd op het schoner worden van de auto's.

Dit geldt ook voor het bijplaatsen van laanbeplanting langs drukke wegen. Grote bomen houden de vieze lucht in de straat gevangen. Echter, de nieuwe bomen zullen pas over 30 jaar ´groot´ zijn. Er wordt van uitgegaan dat dan de motoren veel schoner zullen zijn. Het gebruik van de fiets -bij uitstek duurzaam- wordt gestimuleerd door een fietsvriendelijke inrichting. Hierbij wordt rekening gehouden met snelle verbindingen; fietsers in de voorrang; fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten en voldoende en goede fietsparkeermogelijkheden.

6. Profielen ; de componenten samengevoegd

De Hilversumse profielen worden gestandaardiseerd. Met de bouwstenen uit eerdere hoofdstukken en de analyse van de huidige situatie zijn er voor Hilversum een aantal typische profielen opgesteld. Deze profielen passen bij Hilversum, voldoen aan de technische randvoorwaarden en bieden de buurten en wijken voldoende ruimte om in te spelen op lokale voorkeuren¹.

De profielen vormen families die per buurt/wijk worden toegepast. Deze eenheid wordt aangehouden om enerzijds eenduidigheid en samenhang in het straatbeeld te verkrijgen, en anderzijds burgers invloed te geven op de keuze van de inrichting van hun straat.



Grafiek: bestaande breedtematen van de Hilversumse straten en de mate waarin ze voorkomen

¹ Let op: in nieuw aan te leggen voor auto's toegankelijke gebieden moeten straten breder dan 10 meter worden nagestreefd ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Breedte straten

De Hilversumse woonstraten bestaan globaal uit maar vier voorkomende maten: 8,00 m., 10,00 m., 12,00 m. en 15,00 m. exact. Met een marge van 10 cm. vallen hier vrijwel alle straten onder. Een straat van bijvoorbeeld 11,00 m. of 9,00 m. komt nauwelijks voor (zie de bijgaande grafiek en kaart)



Kaart: breedtematen van de Hilversumse straten

Rood = 8 meter
Oranje = 10 meter
Lichtgroen = 12 meter
Donkergroen = 15 meter

De opgave voor Hilversum is dus om voor deze kenmerkende maten passende profielen af te spreken, die recht doen aan de karakteristieken van Hilversum en de wijktypologie. Binnen een wijk komen vaak zowel de 8,00 m., de 10,00 m. of de 10,00 m. en de 12,00 m. voor, waarbij het gebruik van 'families' logisch wordt.

De profielen in Hilversum kennen op dit moment eigen karakteristieken per typologie: de villaparken met de groene bermen, de villaparken waar binnen de smalle bakmaten brede rijbanen liggen en smalle trottoirs; trottoirs die vrijwel alle een bijzondere decoratie kennen met een motief in gebakken straatstenen; de planmatige uitbreidingen van na de oorlog, waarbij in een symmetrisch profiel de breedteverhouding tussen trottoirs en rijbaan 1 : 2 is; de vroege uitbreidingen, waar de grasstrook langs de rijbaan is vervangen door een kenmerkende klinkerstrook die als parkeerstrook dienst doet; het oude dorp kent klinkertjes op het trottoir. Deze kenmerken zijn beoordeeld op de volgende aspecten: authentiek, functioneel, karakter en beheerbaar. Hieruit komen een aantal voor Hilversum specifieke profielen naar voren.

Hilversumse samenhang

De families hebben met elkaar gemeen dat ze gebaseerd zijn op dezelfde – Hilversumse – uitgangspunten: lange zichtlijnen, ontbreken van slingers en versmallingen, continue randlijnen, de aanwezigheid van bomen, een symmetrische opbouw waar mogelijk. Daarnaast moeten de profielen zodanig zijn opgebouwd dat de huidige problemen m.b.t. handhaving worden opgelost. In concreto: foutparkeren kan straks niet meer of wordt bekeurd. Gedoogsituaties verdwijnen: op een trottoirtegel wordt niet geparkeerd. In concreto betekent dit dat in veel situaties de eerste drie tegels van een trottoir zullen worden vervangen door een rabatstrook van klinkers.

3 families

De eerste familie van profielen is de *rabatfamilie*.

Deze typisch Hilversumse familie wordt gekenmerkt door het voorkomen van rabatstroken. Deze stroken komen van oorsprong

voor in de villagegebieden en de oude geplande uitbreidingswijken. De cultuurhistorisch waardevolle inrichting blijkt de tand des tijds zeer goed te hebben doorstaan.

Grote voordeel van rabatprofielen zijn de brede trottoir, het inpassen van oude bomen en het behoud van tweerichtingsverkeer.

Rabatparkeren: Parkeren op hoogte van het trottoir, achter een betonband tussen rabatstrook en rijweg, geheel of met twee wielen op de rabatstrook.
Parkeren op de rijbaan: parkeren op en op de hoogte van de rijweg (voor de trottoirband), zonder dat er een strook is aangegeven.
Strookparkeren: Parkeren op de hoogte van de rijweg (voor de trottoirband tussen parkeerstrook en trottoir), op een daartoe aangegeven strook.

De tweede familie is het '*parkeren op de rijbaan*' – principe. Hierbij worden geen expliciete voorzieningen getroffen voor het parkeren, maar vindt het parkeren een logische plek binnen het profiel. Op dit moment is dit profiel terug te vinden in de villaparken (ontbreken van trottoirs) en in de ruimere uitbreidingswijken. Het symmetrische profiel bestaat uit een brede rijbaan met trottoirs of eventueel bermen daarnaast. Op het trottoir of in de berm is plek voor bomen. Op de rijbaan wordt enkelzijdig of dubbelzijdig geparkeerd. Bij smalle bakmaten en een hoge parkeerdruk ontstaan er problemen.

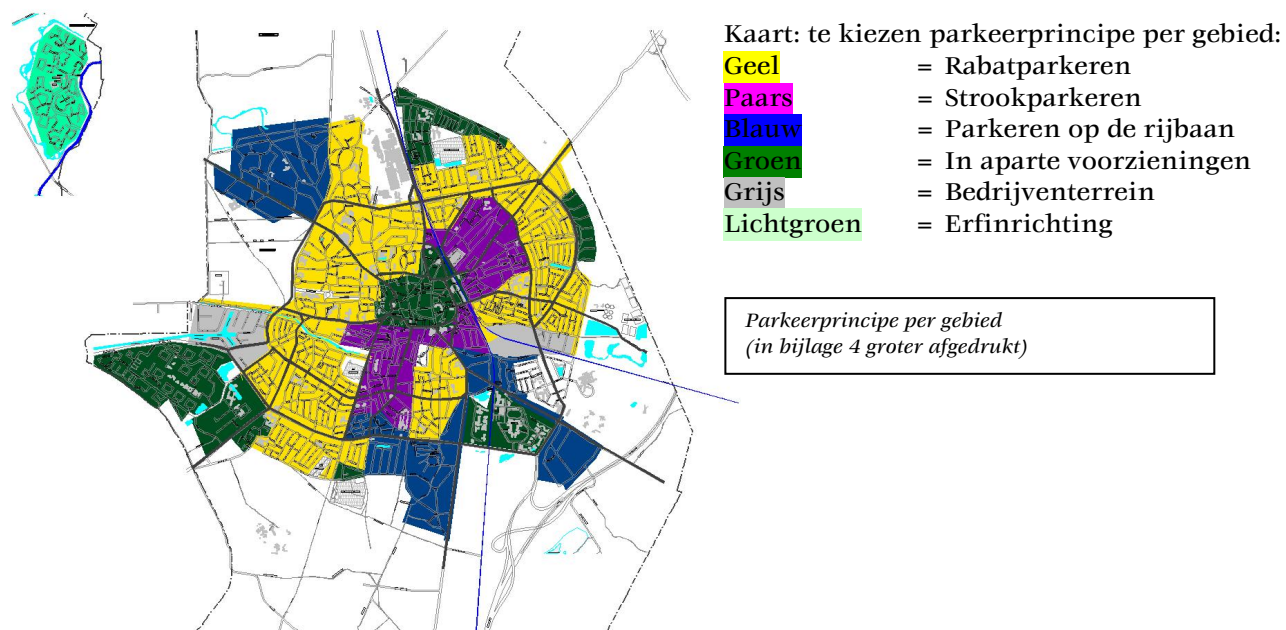
De laatste familie is het *strookparkeren*. Hierbij wordt een 1,80 m. á 2,00 m. brede strook aangebracht aan weerszijden van de rijbaan voor parkeerdoeleinden. Deze strook kent een ander materiaal of bestratingspatroon dan de rijbaan, afgescheiden door een goot. In deze strook is ook ruimte voor bomen. Potentieel voordeel is het nettere parkeergedrag. Nadeel is bij smaller bakmaten het verplichte éénrichtingsverkeer.

Tot slot komt nog voor het parkeren in voorzieningen – als openbare garages en parkeerterreinen - en erfparkeren.

Toewijzing van de profielen.

Het Handboek Inrichting spreekt een voorkeur uit per wijk voor één van de profielfamilies. Dit om de samenhang op een hoger schaalniveau te bereiken. Per deelgebied (buurt) kan er echter op basis van samenlevingsgericht werken een andere familie als resultaat van overleg naar voren komen. De gebruikte materialen zijn echter altijd voor de hele wijk gelijk.

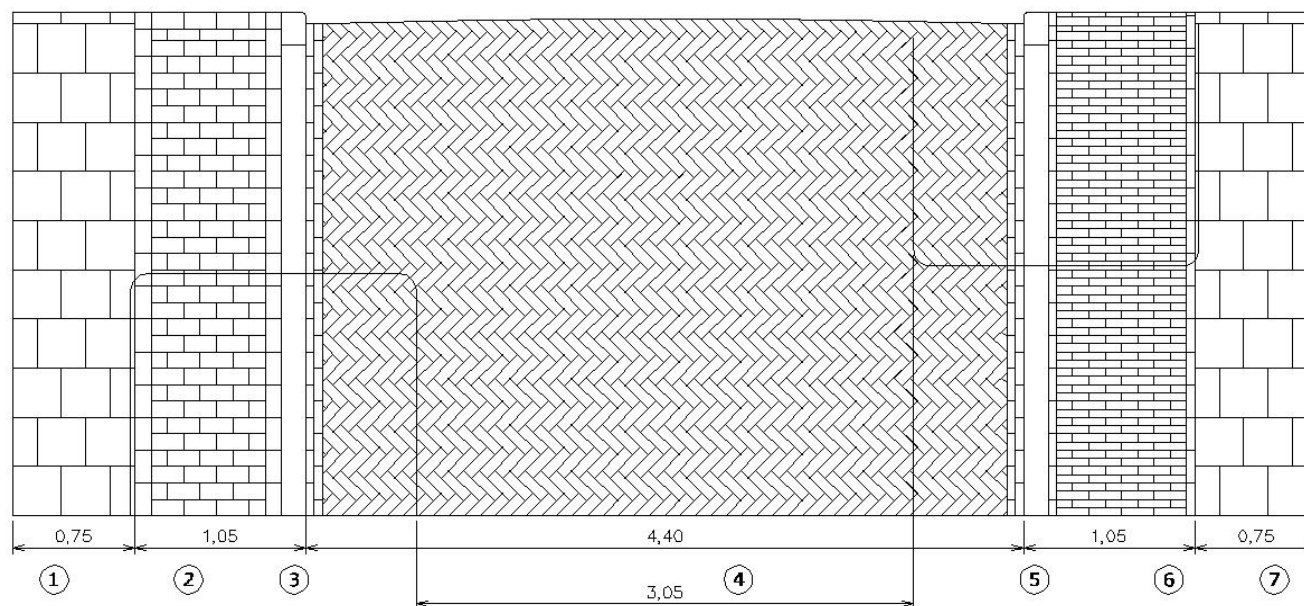
Belangrijke invloed heeft het parkeerregime: bij een lage parkeerdruk zijn andere keuzes mogelijk. Hierbij is gekeken naar de huidige en te verwachten parkeersituatie.



6.A.1. 8 meter profielen

8 meter rabat
standaard inrichting

8 meter rabat
plus inrichting

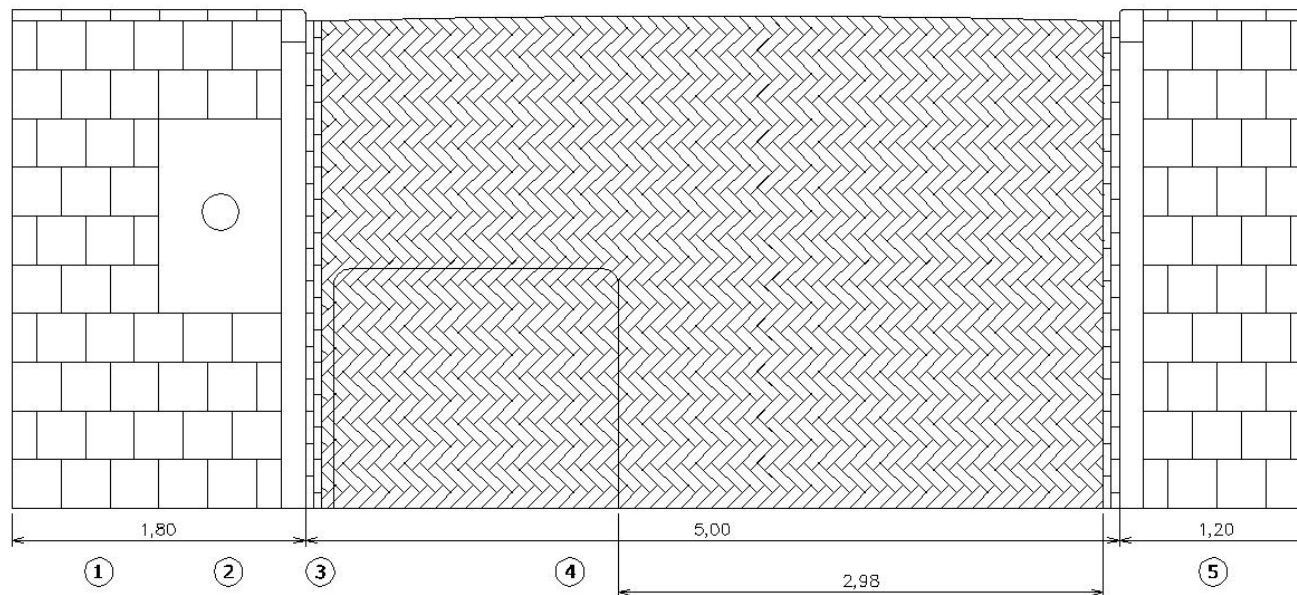


- ① uitstapstrook
lopen over de rijbaan
- ② bomen in klinkerstrook BSS
bij grote bomen ook op tegelstrook
- ③ trottoirband standaard 7 cm zicht
in enkele wijken kenmerkend 2 cm zicht
bandkoek

- ④ rijbaan tonrond met gebakken klinkers
of asfalt

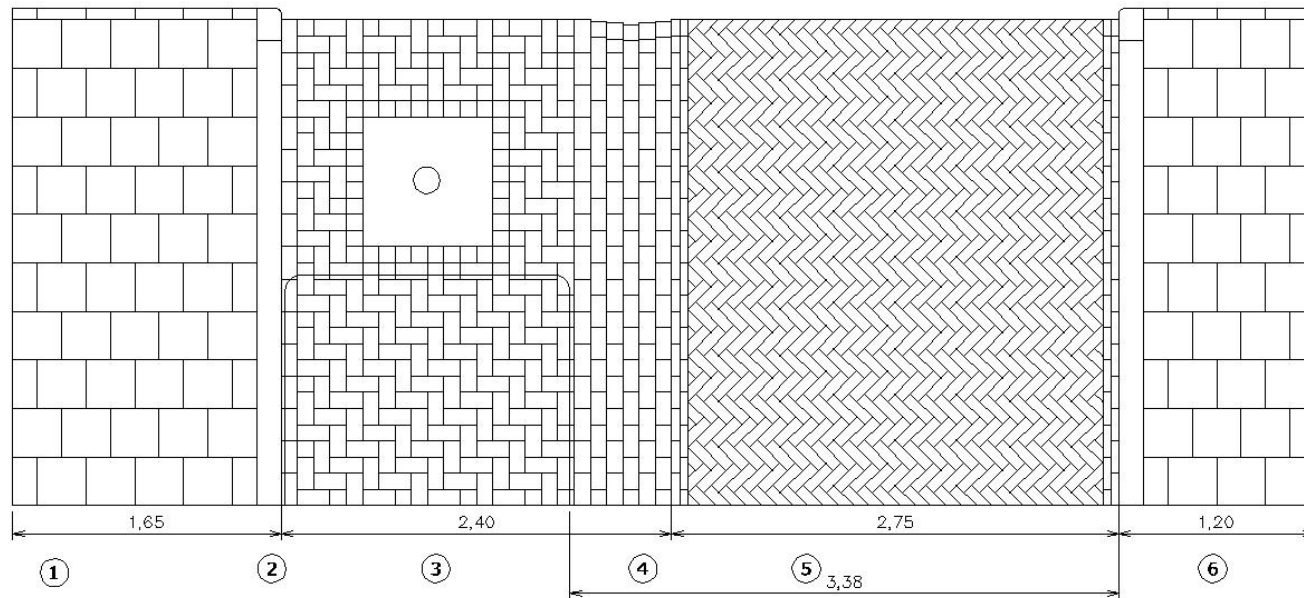
- ⑤ trottoirband met 7 cm zicht
in enkele wijken kenmerkend 2 cm zicht
in villawijk melafieren ipv band
- ⑥ bomen in gebakken
klinkerstrook Waalformaat
- ⑦ In villagegebied decoratief verband met gebakken klinkers
trottoirtegels met toplaag

**8 meter rabat
standaard en plus-inrichting**



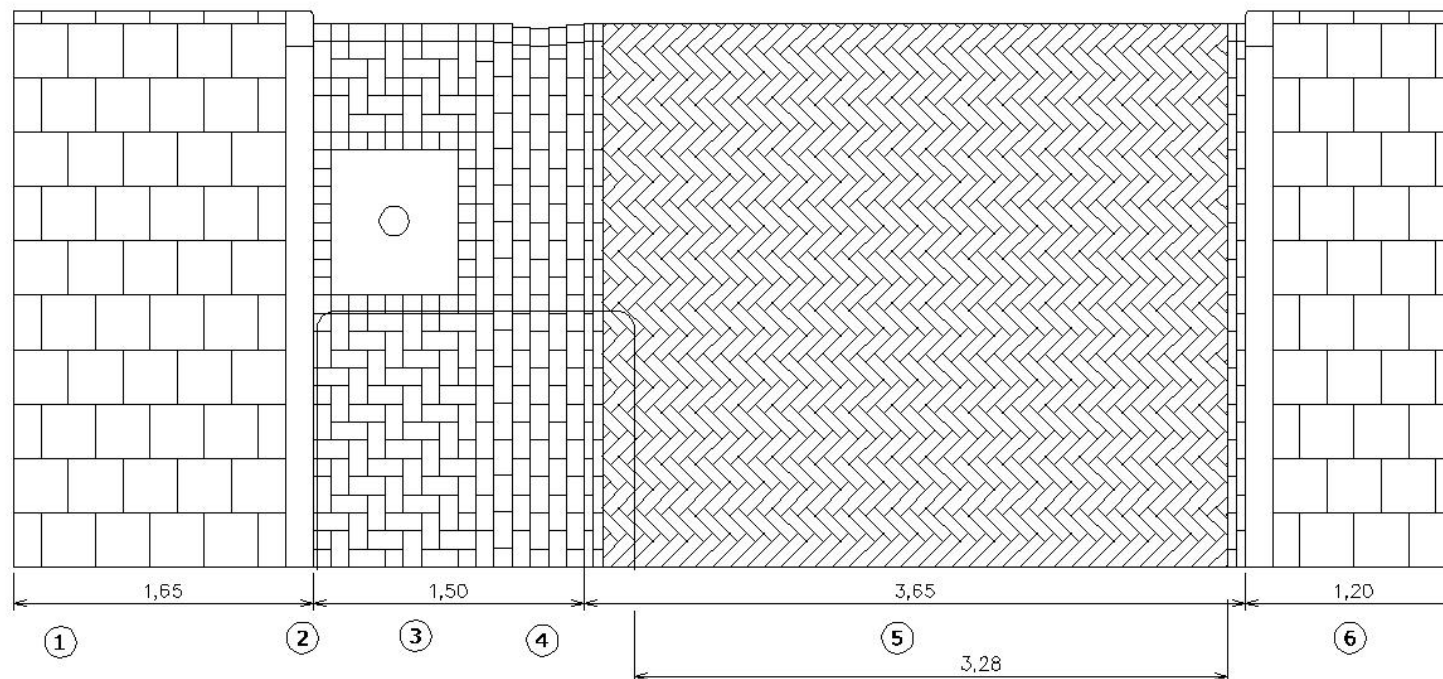
- | | | |
|--|---|---|
| ① trottoir | ④ rijbaan tonrond met gebakken klinkers of asfalt | ⑤ smal trottoir: plusniveau: tegels met toplaag |
| ② bomen in trottoir | | |
| ③ trottoirband met 10 cm zicht gootlaag bandkolk | | |

**8 meter strookparkeren
standaard en plus-inrichting**



- | | | |
|---|--|---|
| ① trottoir | ④ molgoot in BSS
plusniveau gebakken klinkers
met smalle kolk | ⑥ smal trottoir
plusniveau: trottoirtegels met toplaag |
| ② trottoirband met 7 tot 10 cm zicht | | |
| ③ parkeerstrook elleboog BSS
bomen in parkeerstrook
plusniveau halfsteens gebakken klinkers | ⑤ rijbaan in gebakken klinkers
of asfalt in aangewezen wijken,
aflopend naar molgoot
bij voorkeur 1 richtingverkeer | |

**8 meter halfstrooksparkeren
standaard en plus-inrichting**



① trottoir

② band met 5 tot 7 cm zicht

③ smalle parkeerstrook elleboog BSS

bomen in parkeerstrook
plusniveau halfsteens gebakken klinkers

Let op:

Profiel gaat niet altijd samen met bestaande bomen

④ molgoot in BSS
plusniveau gebakken klinkers
met smalle kolk

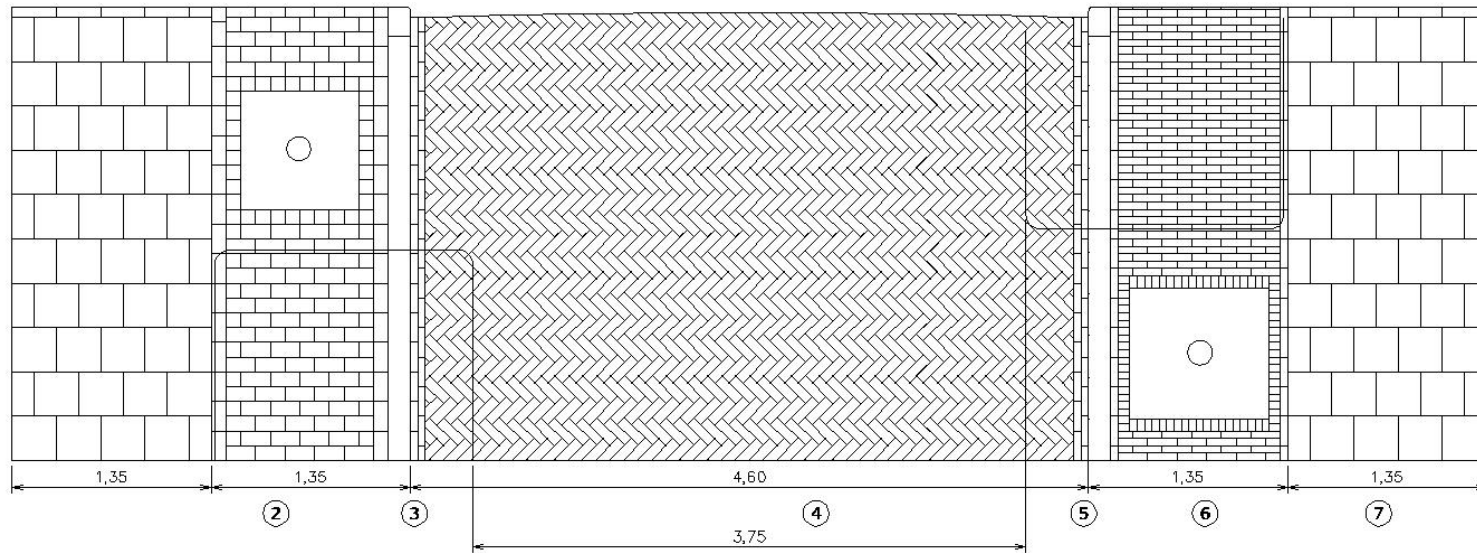
⑤ rijbaan in gebakken klinkers
of asfalt in aangewezen wijken,
aflopend naar molgoot
bij voorkeur 1 richtingverkeer

⑥ smal trottoir
plusniveau: trottoirtegels met toplaag

6.A.2. 10 meter profielen:

10 meter rabat
standaard inrichting

10 meter rabat
plus inrichting



① trottoir

② bomen in klinkerstrook
bij grote bomen ook in tegelstrook

③ trottoirband standaard 7 cm zicht
in enkele wijken kenmerkend 2 cm zicht
Bandkolk

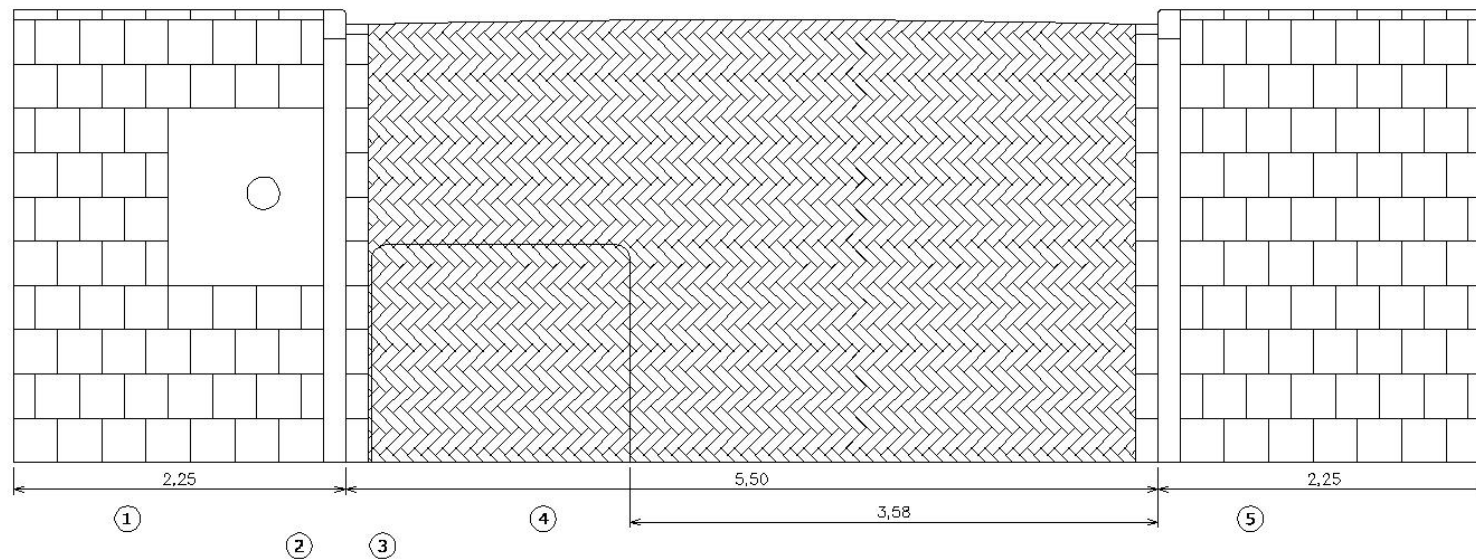
④ rijbaan tonrond met gebakken klinkers
of asfalt

⑤ trottoirband met 7 cm zicht
in enkele wijken kenmerkend 2 cm zicht
in villawijk melafieren ipv band

⑥ bomen in gebakken
klinkerstrook Waalformaat
In villagegebied decoratief verband met gebakken klinkers

⑦ trottoirtegels met toplaag

**10 meter rijbaanparkeren
standaard en plus-inrichting**



① trottoir

② bomen in trottoir
beide zijden van de weg

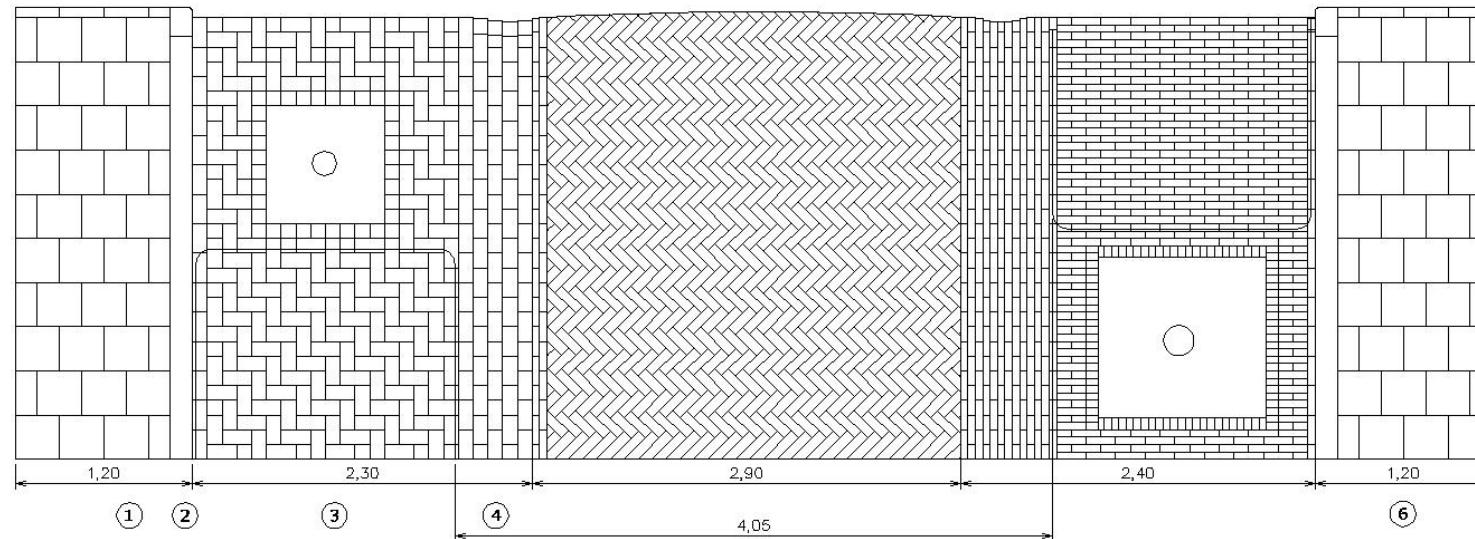
③ trottoirband met 10 cm zicht
gootdaag
bandkolk

④ rijbaan tonrond met asfalt
of gebakken klinkers in aangewezen wijken
Parkeren aan een zijde

⑤ plusniveau: tegels met toplaag

**10 meter strookparkeren
standaardinrichting**

**10 meter strookparkeren
plusinrichting**



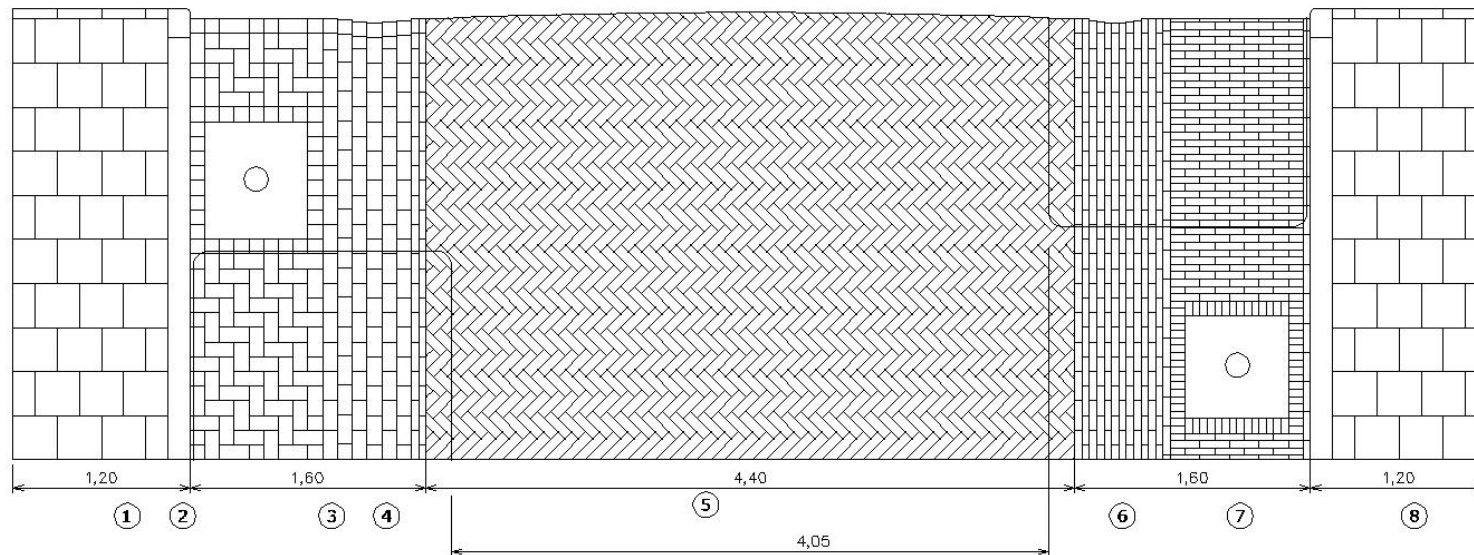
- ① trottoir
- ② band met 7 tot 10 cm zicht
- ③ parkeerstrook elleboog BSS
bomen in parkeerstrook
plusniveau halfsteens gebakken klinkers

- ④ molgoot in BSS
plusniveau gebakken klinkers
met smalle kolk
- ⑤ rijbaan tonrond in gebakken klinkers
of asfalt bij voorkeur 1 richtingverkeer

- ⑥ smal trottoir:
plusniveau: trottoirtegels met toplaag

10 meter halfstrooksparkeren
standaardinrichting

10 meter halfstrooksparkeren
plusinrichting

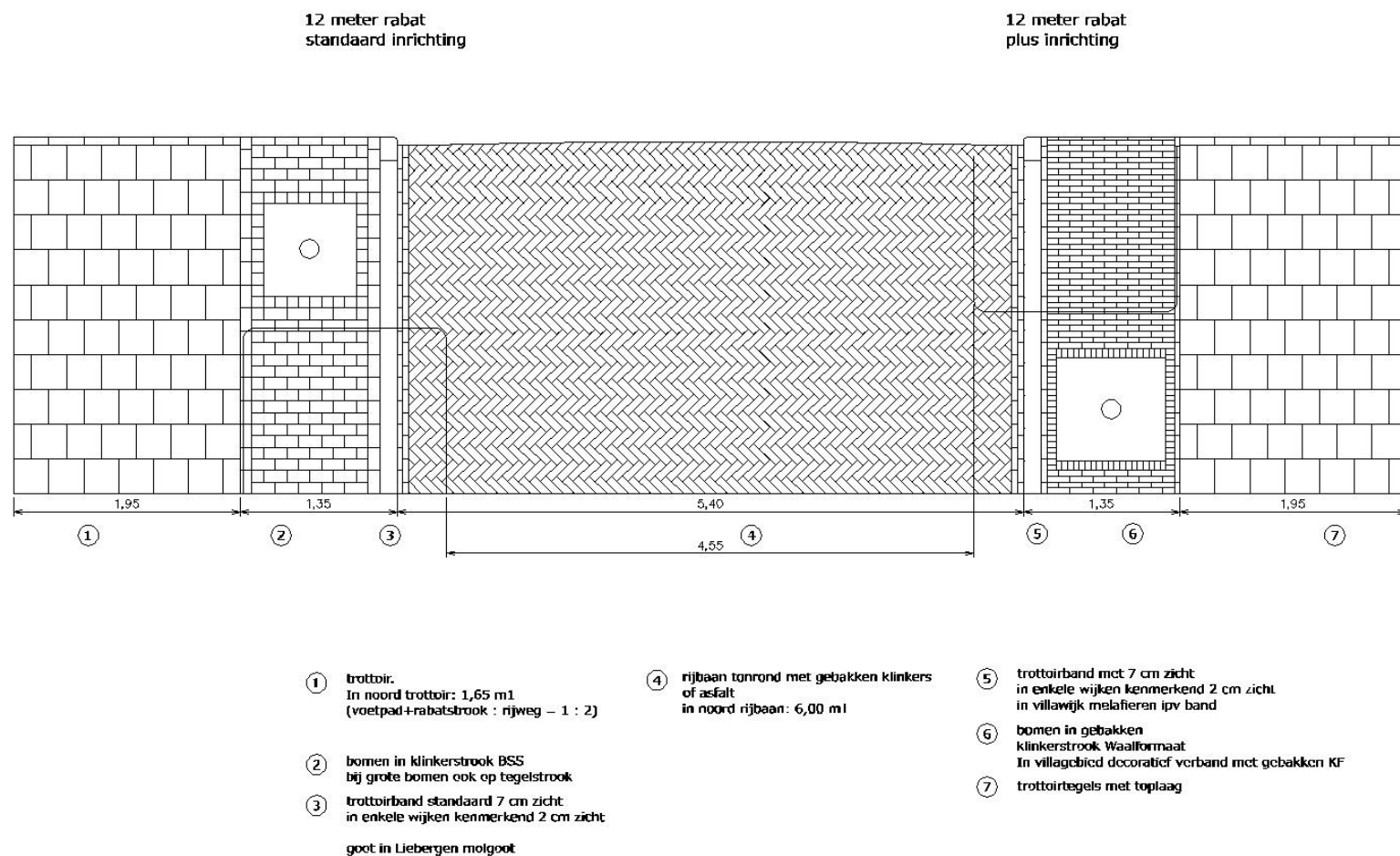


- | | | |
|---|--|---|
| ① smal trottoir | ④ molgoot in BSS met smalle kolk | ⑥ molgoot in gebakken klinkers |
| ② band met 5 tot 7 cm zicht | ⑤ rijbaan tonrond in gebakken klinkers of asfalt | ⑦ Smalle parkeerstrook halfsteens gebakken WF boomgaten |
| ③ smalle parkeerstrook elleboog BSS bomen in parkeerstrook
Let op:
Profiel gaat niet altijd samen met bestaande bomen | | ⑧ smal trottoir plusniveau: trottoirtegels met toplaag |

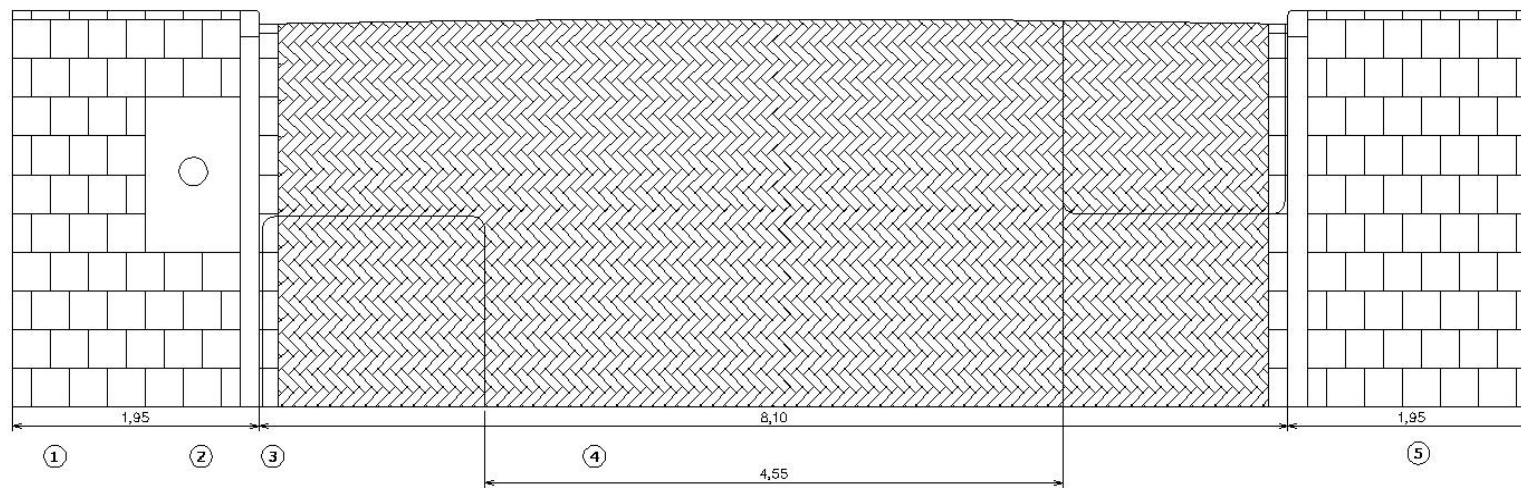
6.A.3.12 meter profielen

Bij de 12 meter straten wordt gestreefd naar een symmetrische opbouw en een dubbelzijdige laanbeplanting.

Bij lage verkeers- en parkeerintensiteiten is er bij rijbaanparkeren meer speelruimte



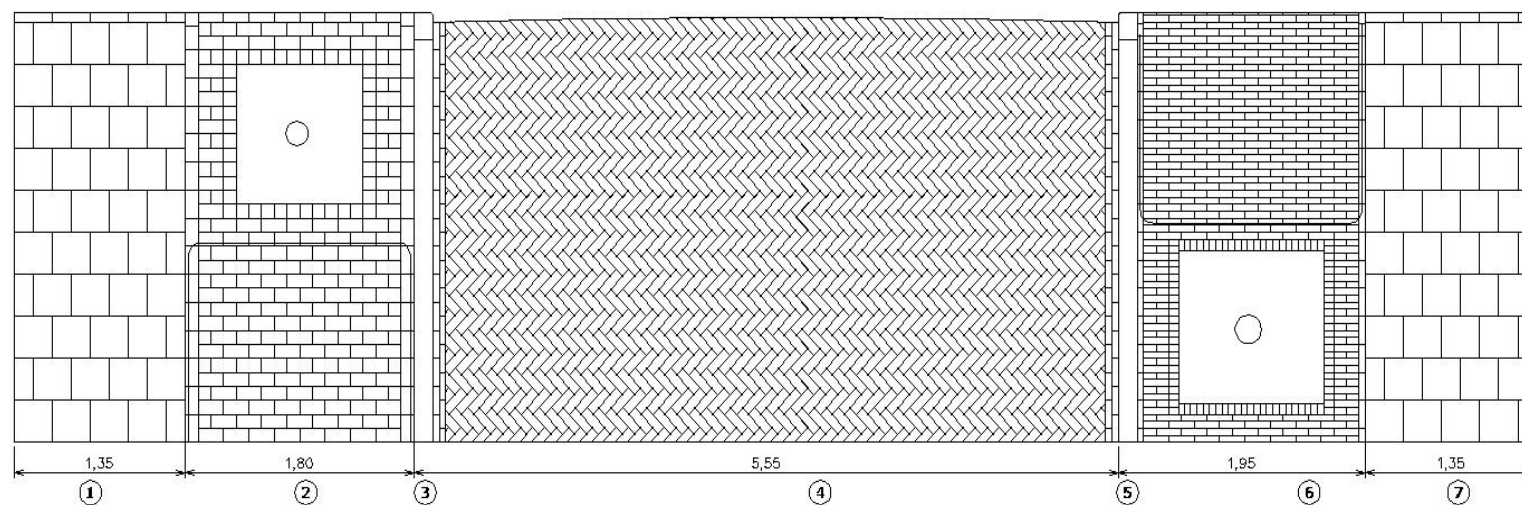
12 meter rijbaanparkeren
standaard en plus-inrichting



- | | | | | | |
|---|--|---|---|---|--------------------------------|
| ① | trottoir | ④ | rijbaan tonrond met asfalt
of gebakken klinkers
Parkeren aan beide zijden | ⑤ | plusniveau: tegels met toplaag |
| ② | bomen in trottoir
beide zijden van de weg | | | | |
| ③ | trottoirband met 10 cm zicht
gootlaag
bandkolk | | | | |

12 meter rabat BUURTWEG
standaard inrichting
buurtweg

12 meter rabat BUURTWEG
plus inrichting
buurtweg



① trottoir

② bomen in klinkerstrook BSS
Parkeren volledig op strook

③ trottoirband standaard 7 cm zicht
buurtweg kan ook met RWS band

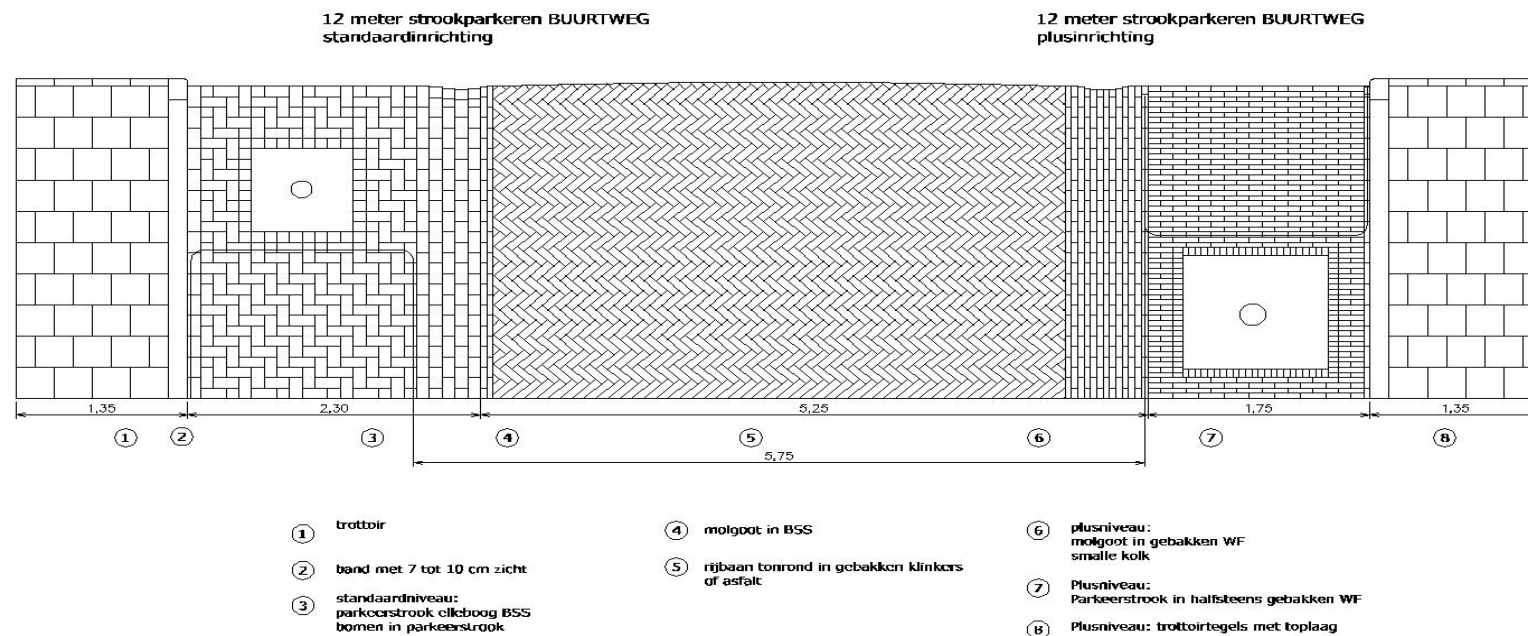
④ rijbaan tonrond met gebakken klinkers
of asfalt

⑤ trottoirband met 7 cm zicht
in enkele wijken kenmerkend 2 cm zicht
in villawijk melafieren ipv band

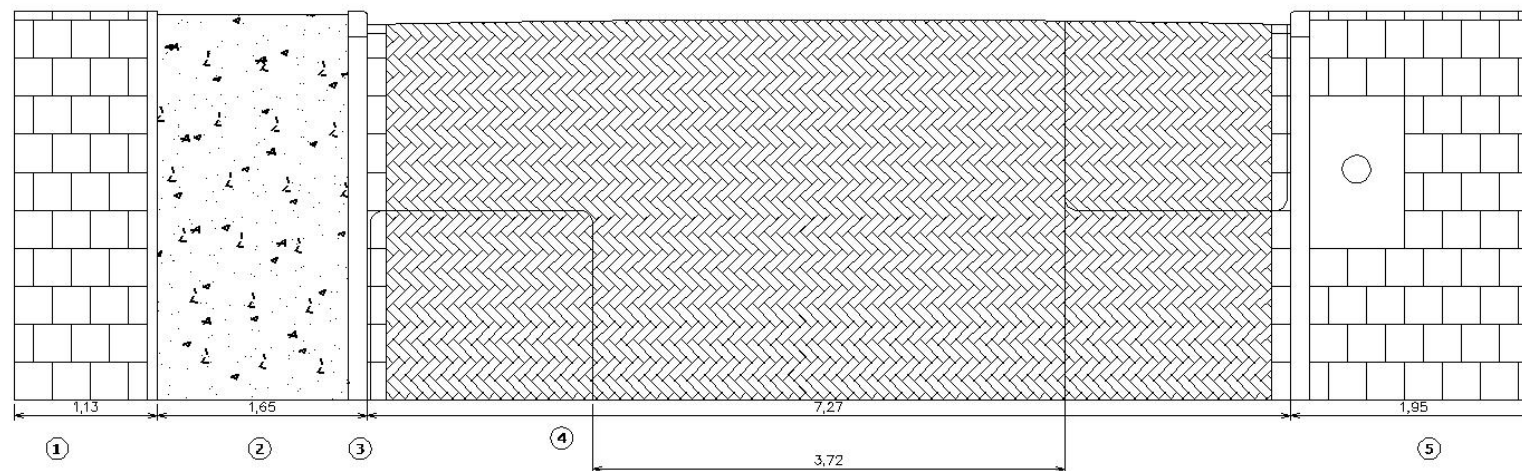
⑥ bomen in gebakken
klinkerstrook Waalformaat
In villagebied decoratief verband met gebakken KF

⑦ trottoirtegels met toplaag

12 meter profiel met parkeren op de rijweg bestaat niet als buurtweg.
 Er wordt dan een keuze gemaakt uit rabatparkeren of strookparkeren.
 Dit i.v.m. de enorme rijbaanbreedte bij lage parkeerdruk.



**12 meter rijbaanparkeren
met groene berm
standaard en plus-inrichting**



- ① smal trottoir
opgsloten met opsluitband
- ② grasstrook met bomen
> 1,35 m
- ③ trottoir met 10 cm zicht
gootlaag
bandkolk

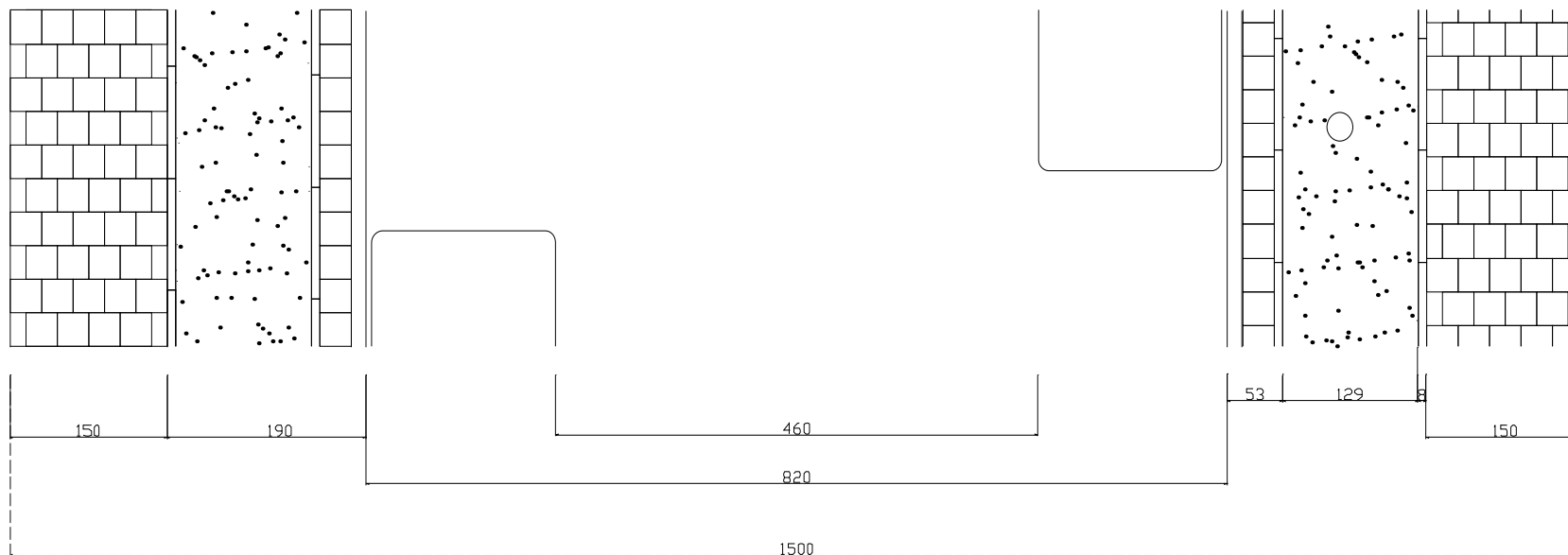
- ④ rijbaan tonrond met asfalt
of gebakken klinkers
Parkeren aan beide zijden

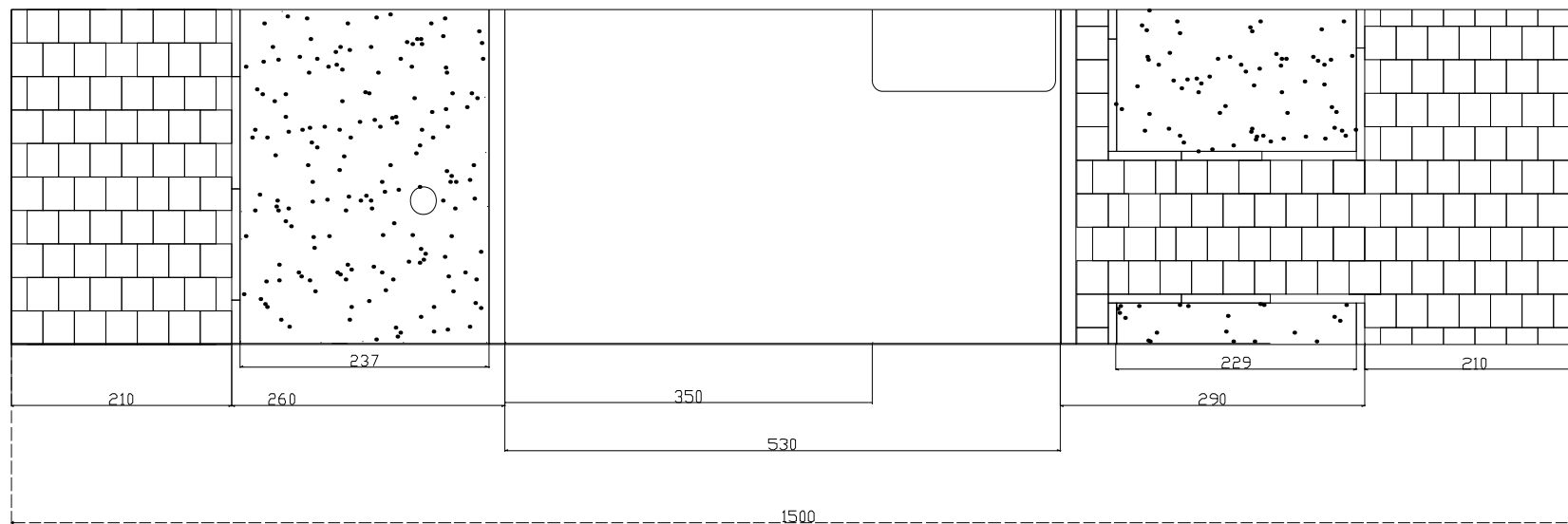
- ⑤ trottoir met bomen
plusniveau: tegels met toplaag

6.A.4. 15 meter profielen voor woonstraten / buurtwegen

Parkeren op de rijbaan: enkelzijdige en dubbelzijdige variant.

Uitgangspunt bij 15 meter profielen is het realiseren van groene bermen. Net als het aanbrengen van dubbelzijdige laanbeplanting. Langsparkeren / strookparkeren. Boven de 12 meter wordt geen rabatparkeren meer toegepast: het parkeren geschiedt op een brede strook, op niveau van de rijweg. Strookparkeren gebeurt vooral bij drukke buurtwegen: hier vervallen de bermen en wordt de vrije doorrijruimte 5,50 m. De rest van de ruimte komt dan ten gunste van het trottoir. Afhankelijk van de positie van de bomen kan er dan voor rijbaanparkeren worden gekozen.





6.B.I. Rabatparkeren

Het rabatparkeren wordt de standaard in Hilversum: De meeste buurten krijgen dit principe. Niet alleen is het een mooi historisch Hilversums inrichtingsprincipe, ook lost het de problemen op die ontstaan daar het gebrek aan breedtemaat in de meeste straten. Als alternatief geldt hier het strookparkeren en bij voldoende ruimte het parkeren op de rijbaan.

Uitbreidingswijken

De uitbreidingswijken kennen over het algemeen 10 en 12 meter straten, met een aantal buurtwegen met een veel ruimere maat. Door de geplande opzet is het herhalen van de gekozen oplossingen onmisbaar voor de eenheid en de samenhang. Deze wijken zijn het meest gebaat bij het rabatparkeren.

Brede trottoirs, tweerichtingsverkeer, ruimte voor laanbeplanting, behoud van de huidige bomen en opstelruimte voor klinkers.

Ruimtelijk sluit dit inrichtingsprincipe goed aan bij de oorspronkelijke breedteverhouding tussen rijbaan en trottoir. (bijvoorbeeld 1:2 in een symmetrisch profiel).

Verder komt rabatparkeren in deze wijken nu al onofficieel voor in de vorm van het –noodzakelijkerwijs – half ophet trottoir parkeren. Verder zie paragraaf over profielen 6.A.

Het alternatief in deze wijken is het strookparkeren.

Strookparkeren levert een iets beter parkeergedrag op, maar heeft als nadeel het éénrichtingsverkeer (bij 10 meter straten) en de nutteloze ruimte op momenten dat de parkeerdruk laag is. Bij permanent lage parkeerdruk is parkeren op de rijbaan dan ook te prefereren boven strookparkeren.

Stedelijk Villagegebied

Een elegante vorm van rabatparkeren komt voor in het stedelijk villagegebied. De deels zeer smalle wegen (8,00 m.) worden gekenmerkt door een relatief brede rijbaan. De trottoirs liggen net niet á niveau en zijn bijzonder gedetailleerd: melafierkeien i.p.v. trottoirbanden, een decoratieve smalle klinkerstrook en een smalle strook tegels.

Regelmatig wordt het trottoir compleet geblokkeerd door grote bomen.

De beperkte verkeersintensiteit, de lage parkeerdruk (vergunningenstelsel) en de lage bandhoogte maken dat er voor voetgangers vrijwel geen nadeel aan dit profiel zit.

Dit veelvoorkomende profiel wordt het standaardprofiel voor het stedelijk villagegebied.



Villagegebied: Groene berm met gasbuishek en trottoir met rabatstrookje



Villagegebied: smal trottoir met klinkerstrookje en boom

6.B.II. Rijbaanparkeren

Villaparken

In de villaparken wordt vooral op eigen terrein geparkeerd. De groene bermen met informele voetpaden vormen een bijzondere karakteristiek van deze wijken. Er is voldoende ruimte om op de rijbaan te parkeren en de bermen vrij te houden – met als handhavingsmiddel het groene gasbuishek - van auto's en parkeervoorzieningen.

In bijzondere gevallen – nabij scholen – kan dubbelzijdig parkeren op de rijbaan voor problemen zorgen. In deze situatie kan de eerste meter van de groene berm met betonsteen verstevigd worden. De gasbuishekken schuiven dan een meter naar achter.

Ruime uitbreidingswijken

De Kastanjevijver en omstreken is een ruim opgezette uitbreidingswijk met brede straten en een lage parkeerdruk. Naast het asfalt op de rijbaan zal ook het profiel met parkeren op de rijbaan wijzen op de link met het villagebied.

Bloemenbuurt

Monumentaal van opzet met een sterke samenhang en hiërarchie. Deze wijk wordt gekenmerkt door een groot percentage 8 meter straten. Daar waar niet monumentale wijken strookparkeren krijgen, vraagt de architectuur hier om een symmetrisch profiel. Parkeren op de rijbaan biedt dat, waarmee de ruimte voor bomen dus op de straathoeken moet worden gezocht.

6.B.III. Strookparkeren

Compacte Uitbreidingen over het spoor

Deze wijken worden gedomineerd door 8 meter straten (en een paar 10 meter straten) en zijn veelal als woonerf ingericht. De aanwezigheid van bomen op velerlei plekken binnen het profiel maakt het lastig een standaardprofiel toe te wijzen.

Uitgangspunt in de smalle straten is het terugbrengen van de zichtlijn en het afbouwen van het woonerf regime. Een enkelzijdige laanbeplanting is dan de maximale groene invulling. Meer is binnen een dergelijk smal profiel ook niet gewenst. Strookparkeren is dan de voor de hand liggende profielfamilie.

Het behouden van de bomen leidt tot maatwerk m.b.t. het ontwerp voor elke straat.

De compacte wijken krijgen een 30 km. regime. Dit betekent verhoogde trottoirs en lange lijnen.

De standaard – smalle en zeer lange – straat is éénrichtingsverkeer met aan één zijde een parkeestrook gecombineerd met een bomenrij. Daarachter een (breed) trottoir. Het trottoir direct naast de rijbaan is nauwelijks meer dan een uitstap- (uit auto en tuin) strook. Door deze asymmetrische opzet wordt illegaal parkeren onmogelijk gemaakt. De Hilversumse 'symmetrie' wordt dan gevonden in het plaatsen van de – enige – gootlijn precies in het midden van profiel. De korte en brede dwarsstraten krijgen een tweerichtingsprofiel gecombineerd met rabatparkeren. De bomen bestaan hier uit (te behouden) een dubbelzijdige laanbeplanting in de rabatstrook. Incidenteel zijn er smalle straten met een te grote parkeerdruk, waardoor er nu –illegaal- dubbelzijdig wordt geparkeerd. Voor dergelijke probleemstraten is er een krap profiel voorhanden met rabatparkeren en uitstapstroken i.p.v. trottoirs. Voetgangers maken dan gebruik van de rijbaan. (zie afbeelding bij Profielen 8 meter /rabatparkeren). Doel is deze situatie af te bouwen en via herstructurering tot betere parkeeroplossingen te komen.

6.B.IV. Parkeren in voorzieningen en erfparkeren

In een aantal gebieden wordt niet op of langs de rijbaan geparkeerd.
In Kerkelanden bijvoorbeeld wordt op parkeerterreinen geparkeerd,
in het centrum wordt in principe in garages geparkeerd, of in betaald
parkeervakken.

De Hilversumse Meent is stedenbouwkundig zo ontworpen dat de
erfinrichting er mee overeen stemt.

De huidige inrichting is niet praktisch en slecht te beheren, het
erfprincipe is wel het enige juiste inrichtingsprincipe voor de Meent.

Het profiel is á niveau en kent vele richtingsveranderingen.

Parkeren geschiedt in daartoe met een P gemarkeerde vakken.

De overige hekken, palen, bielzen en banden verdwijnen uit het
profiel. Dit mag overigens niet ten koste gaan van de veiligheid.

7. Deelgebieden.

Samenvatting van de kenmerken per typologie

Centrum

Het centrum vormt een groot deel van het beeldmerk van Hilversum. Kenmerkend zijn de rood-blauwe penterklinkers. Deze zijn regelmatig achtergrond bij een straatinterview op TV. Het centrum bestaat behalve winkelstraten uit het historische dorp met pittoreske huisjes en een aantal woon-/werk straten met een bescheiden en functionele inrichting.

Het centrum is aan de zijde van de Groest zeer groen, de rest van het centrum is niet zo groen als de slogan van Hilversum doet vermoeden. De brinken en pleinen mogen op termijn een flink groener aanzien krijgen, zonder daarbij de stedelijke allure uit het oog te verliezen. (bijvoorbeeld Kerkbrink, Keiplein, Gooilandplein, Langgewenst, Stationsplein, brink Herenstraat-Veerstraat. Rond de eeuwwisseling is deze vergroening al in gang gezet met de brink aan het einde van de Naarderstraat en de toevoeging van bomen aan de Havenstraat en de Nieuweg.



Centrumstraat: Keiformaat klinkers, donkergrijze trottoirtegels en de centrumverlichting

Het centrum vormt met de verlichtingarmaturen een uitzondering ten opzichte van de rest van de stad. Ook de keiformaat klinkers in de woon-werkstraten en de waalklinkertjes op het trottoirs in de historische buurt zijn afwijkend van de standaard.

De winkelstraten worden vrijgehouden van obstakels: geen bomen in de looplijn, hangende verlichting en de afvalbakken worden tegen de gevels geplaatst.

Het parkeren vindt plaats in parkeergarages en incidenteel in vakken.



Bij Penterklinkers: Details in Portugese keitjes

Een groot deel van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt in het centrum bepaald door hoe mensen gebruik maken van de openbare ruimte. Foutparkeren met fiets en auto, laden en lossen, terrassen, illegaal fietsen of brommen, zwerfvuil, kauwgom, reclameborden beïnvloeden de kwaliteit negatief. De handhaving en het beheer spelen in het centrum dan ook een voorname rol. De inrichting moet waar mogelijk bijdragen aan het afdwingen van het juiste gebruik. Het bijplaatsen van fietsenklemmen op strategische locaties zou hier een goede bijdrage aan leveren.

Detailering in het centrum vindt bij de Penterklinkers plaats middels Portugese keitjes.

Villawijken

De villawijken vormen een bijzondere kwaliteit van Hilversum. De ruime en groene opzet ligt vast in het beschermd stads- en dorpsgezicht, het bestemmingsplan, het groenstructuurplan. Ook de openbare ruimte is een belangrijk onderdeel van de kwaliteit en moet in dit handboek worden benoemd en vastgelegd.

In de villagebieden heeft de asfaltverharding (voorzien van een slijtlaag) een cultuurhistorische oorsprong en blijft behouden. In de villagebieden bestaan grote contrasten in de verhouding tussen bakmaat en rijbaanbreedte: de rijbaan is altijd ongeveer 5,50 meter, waardoor trottoirs en bermen variëren van zeer smal tot zeer breed.



Villawijken: brede rijbanen en bijzondere trottoirs

Vanuit de cultuurhistorie ligt op de rijbanen in het villagegebied ligt (afgestrooid) asfalt in plaats van een gebakken klinkerverharding. De vloeiende lijnen mogen niet verder worden aangetast en moeten, als de mogelijkheid zich aandient, weer worden hersteld. Geen haakse aansluitingen meer maken maar Y-splitsing vernauwen om het verkeer langzamer te laten rijden. In deze mooie wijken moet zeer terughoudend worden omgesprongen met de toepassing van snelheidsremmers.

In het stedelijk villagegebied komen bijzondere trottoirs voor, in de vorm van een decoratieve klinkerstrook achter de trottoirband van melafierkeien. Op de lange termijn zullen ook de ontbrekende straten in het villagegebied deze bijzondere detaillering krijgen.

De villaparken worden gekenmerkt door een groene berm met een informeel voetpad. Ook dit verschijnsel blijft behouden. Het parkeren wordt uit deze bermen geweerd, het verharderen van de looppaden is niet aan de orde.

Oude dorpsuitbreidingen

Dit zijn de woonwijken met nog het meest 'stedelijke' karakter van Hilversum. Hoewel de huizen laag zijn en kleinschalig, is de dichtheid hoog en de openbare ruimte beperkt en stenig. Waar de rest van Hilversum statig, groen, rustig en netjes is, zijn de oude dorpsuitbreidingen te omschrijven als afwisselend, slordig, onoverzichtelijk en versleten, maar tegelijk ook levendig, gezellig en dynamisch.

De leeftijd van de – veelal koop- woningen heeft elke woning een eigen uiterlijk doen krijgen. Een ander deel van de visuele onrust is terug te voeren op de erfinrichting. Met talloze asverspringingen, schuin-, haaks-, en langsparkeren en verspringende bomenrijen.



Huygensstraat: Bredere tangentiaal biedt lucht en groen als aanvulling op de lange, smalle straten.

De komende 30 jaar moet de visuele rust terugkomen in de wijk. Langere zichtlijnen, trottoirs, laanbeplanting. Door een rustige en heldere inrichting zonder overhoeken kunnen ook de poefs, bielzen en palen uit het straatbeeld verdwijnen. Lange zichtlijnen vragen wel

om snelheidsremmers. De lange smalle driften moeten worden aangevuld door verkeersluwe groene 'hoven' haaks op deze radiale structuur.

Parkeren gebeurt aan één zijde op de rijbaan of in een 'strook', er is een krap profiel voor straten die nu ondanks de smalle maat toch tweezijdig parkeren kennen; er is rabatparkeren mogelijk binnen 8,00 m. breedte. Deze situatie levert echter geen functionerende trottoir op: via herstructurering moet in deze wijken op termijn meer ruimte gerealiseerd worden voor parkeren.

Geplande uitbreidingen

Nog een bijzonder kenmerk van Hilversum: de lange reeks vooorlogse hoogwaardige woonwijken. Mooie architectuur, een krachtige stedenbouwkundige structuur en volwassen groen. Vrijwel elke straat binnen deze lange reeks geplande uitbreidingen is toch nog uniek ingericht: een bijzonder plantsoen, een aparte boomsoort, afwijkende maat, etc.



*Noord: karakteristieke vaste verhouding
tussen trottoirbreedte en rijbaanbreedte
1:2*

Samenhang in het grote beeld staat hier voorop, maar met behoud van de verfijning op straatniveau met groen als middel. Deze wijken worden ingericht met gras en bomen, gebakken klinkers en trottoirtegels. In het gras is plek voor sneeuwkllokjes en krokusjes.

Simpele en heldere middelen, aansluitend op het karakter van de bebouwing. De bredere straten hebben een of meer groene bermen, de hoofdwegen en lanen kunnen met een zwaardere rol voor bloemen de tuinstadgedachte uitbeelden.

Noord, ruim opgezet, kent een verhouding tussen trottoir en rijbaan van 1 op 2. Deze verhouding moet behouden blijven.

Parkeren gebeurt hier in de toekomst op de rijbaan of op rabatstroken.

Naoorlogse wijken

Ook dit zijn planmatige uitbreidingen, maar met andere uitgangspunten gebouwd dan de vooroorlogse: licht, lucht en ruimte alleen zijn niet meer voldoende voor de moderne mens. Individualiteit, verkeersveiligheid, parkeren en privacy zijn ook belangrijke eisen aan de inrichting. De Hilversumse Meent en Kerkelanden zijn beide als totaalconcept ontworpen. Stedenbouw, verkeersstructuur en openbare ruimte zijn op elkaar afgestemd.



De Hilversumse meent: Totaalconcept moet beheervriendelijker worden.

De Hilversumse Meent en Kerkelanden voldoen als concept goed. Enkel op beheergronden zijn er aanleidingen om de inrichting te verbeteren: bloembakken van bielzen, betonklinkers, overmatig groen en oppervlakkig wortelende bomen. Met name de Meent moet binnen het huidige concept een nieuwe ‘materialisering’ en detaillering krijgen. Simpel en eenvoudiger, zonder paaltjes, bielzen, muurtjes en van duurzame materialen. Ter compensatie is het soms nodig extra drempels of andere snelheidsremmers toe te passen. Voor de Meent kunnen bij herinrichting extra maatregelen worden genomen voor blinden en slechtzienden, omdat in de niet-lineaire structuur natuurlijke gidslijnen ontbreken.

Bedrijventerreinen

De Hilversumse Bedrijventerreinen zijn standaard voorzien van asfalt rijbanen. De goten kunnen van prefab-beton zijn, en de trottoirs liggen á niveau, voorzien van betonklinkers. Er komt in tegenstelling tot de rest van Hilversum wel haaksparkeren voor.

Het Mediapark en het Arenapark zijn bijzondere plekken met een eigen inrichtingsconcept.



Bedrijventerreinen: Asfalt met betonklinkers.

8. Uitzonderingen.

De volgende uitzonderingen blijven behouden:

Locatie	Type	Reden
Bachlaan	Betonplaten	Behoud tijdsbeeld en ruimtelijke kwaliteit.
Berlagelaan	Rode trottoirtegels	Mee-ontwerpen met de Noorderbegraafplaats
Graaf Wichmanstraat	Rode trottoirtegels	Mee-ontwerpen met de Noorderbegraafplaats
Dudokpark	Gele betontegels	Mee-ontworpen onderdeel raadhuseiland
Laan van Vogelenzang	Klinkerverharding zonder trottoirs	Cultuurhistorisch onderdeel van monument
Liebergen Zuidkwadrant	Gele klinkerverharding	Cultuurhistorie
Duivenstraat	Drieduimers in het trottoirs	Bijzondere historiserende voorbeeldfunctie
Neuweg (gedeelte bij Leeszaal)	Klinkerverharding	'Laan' met buitengewone cultuurhistorische waarde.
Noord	Keiformaat klinkers	Formaat voorkomend en passend bij de ruim opgezette wijk.
Kamrad	Betonklinkers	Enig te behouden voorbeeld van deze toepassing.
Snelliuslaan	Klinkers in de straat en op trottoirs	Eenheid, te behouden rondom de monumentale school
Paulus Potterlaan e.a.	Klinkers in asfaltwijk	ventweg

De volgende 'uitzonderingen' verdwijnen uit het straatbeeld:

Locatie	Type	Reden
Oude Amersfoortseweg	IJzerslakken banden	Te incidentele uitzondering zonder specifieke waarde
Hoge Naarderweg	IJzerslakken banden	Te incidentele uitzondering zonder specifieke waarde
Loosdrechtseweg	IJzerslakken banden	Te incidentele uitzondering zonder specifieke waarde
Snelliuslaan	Betonplaten	Wordt net als de rest van de buurt asfalt
Kolhornseweg	Betonplaten	Wordt laan en krijgt afgestrooid asfalt (kan eventueel als stadsrand weg langs natuur beton behouden)
St. Vitusstraat e.o.	Klinkerdecoratie op trottoir	Stamt uit '70-er jaren. Cultuurhistorisch geen belang, weghalen echter geen haast.
Lorentzweg	Klinkerdecoratie op trottoir	Incident, niet bijzonder mooi
Van Riebeeckweg	Klinkerstroamlagen en klinkertrottoirs	Te incidenteel. Echter geen haast met verwijderen. Klinkers hergebruiken.
Stadhouderslaan Sophialaan Fabritiuslaan	Rabatstrook á niveau	Volgens profiel zicht trottoirband ongeveer 5 cm

Colofon

© Gemeente Hilversum Dienst Stad

i.s.m. Bureau 0030 en Cronenberg Advies BV.

Milieubesluiten

Milieubesluiten

1992. B&W stemt in met een concept milieubeleidsverklaring:"De gemeente besteedt daarom bij besluitvorming en bij het uitvoeren van taken en werkzaamheden zo veel mogelijk aandacht aan de gevolgen voor het milieu."...

1995. Collegebesluit t.a.v. het gebruik van tropisch hardhout: "Het eigen gebruik van tropisch (hard)hout zoveel mogelijk te beperken en waar mogelijk alternatieven te gebruiken. Dit laatste houdt in dat alleen gebruik zal worden gemaakt van leveranciers die aantoonbaar duurzaam tropisch hardhout verbouwen".

2000. Vaststelling door burgemeester en wethouders van Hilversum van 'het plan van aanpak gemeentelijke interne milieuzorg': "...de gemeente zelf het goede voorbeeld geeft..."

De bedrijfsinterne milieuzorg (BIM) is erop gericht dat de gemeentelijke diensten de milieuvoorschriften naleven en dat de werkzaamheden (in opdracht) van de gemeente zo min mogelijk verontreiniging of verspilling veroorzaken. Milieuthema's zijn: voldoen aan wet- en regelgeving; energieverbruik; afvalpreventie en duurzaam inkopen.

Doel van de bedrijfsinterne milieuzorg is het beheersen en waar mogelijk verminderen van de beïnvloeding van het milieu door de gemeentelijke activiteiten. Aanpak:

1. systematisch doorlichten van gemeentelijke activiteiten, gebouwen en diensten;
2. analyseren van de werkzaamheden, het product- en energieverbruik en de milieuregels;
3. informeren van het betrokken personeel;
4. uitbrengen van adviezen over noodzakelijke, preventieve en besparingsmaatregelen;
5. rapportage over de getroffen maatregelen en de milieueffecten daarvan aan het bestuur.

Bijlage 1

2000. Ondertekening deelnameverklaring programma Duurzaam inkopen door het college.

In dit programma worden milieuspecificaties beschreven voor materialen en onderhoud in de openbare ruimte. Met de ondertekening van de deelnameverklaring heeft de gemeente aangegeven deze specificaties mee te laten wegen bij inkoopprocedures.

2003. Vaststelling Klimaatprogramma 2003 – 2006 door de gemeenteraad.

Als gevolg van het beëindigen van de niet-wettelijke milieutaken in het kader van Perspectief voor de Toekomst (10 maart 2004) kunnen de investeringsbedragen voor energiebeleid worden geschrapt. De aan dit programma gekoppelde BANS subsidie en de hierbij horende investeringen zijn stopgezet. Het klimaatprogramma is echter niet ingetrokken. De maatregelen uit het klimaatprogramma die geen extra kosten met zich meebrengen kunnen worden uitgevoerd.

uit: Klimaatprogramma 2003 – 2006:

6.2.6 Duurzaam ontwerpen en beheren openbare ruimte

Hierin wordt het project Hilversum Buiten specifiek genoemd.

"In het kader van het project Hilversum Buiten worden duurzame materialen en technieken geselecteerd voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals hemelwaterinfiltratie, ondergrondse afvalinzameling, energiebesparing en het gebruik van minder milieubelastende materialen en producten. De milieucriteria van het programmabureau duurzaam inkopen dienen hiertoe consequent te worden gehanteerd bij de aanschaf van straatmeubilair en de inkoop van materialen voor het onderhoud van de openbare ruimte. Randvoorwaarde is dat de milieuzorgcoördinator het personeel regelmatig informeert over de duurzaamheidscriteria die gehanteerd dienen te worden bij de inkoop van de producten en de aanbesteding

en gunning van de werkzaamheden en diensten voor het ontwerpen en beheren van de openbare ruimte. Deze aanpak vergt geen extra inzet van ambtelijke capaciteit. Het resultaat van deze aanpak is het consequent energie- en milieubewust inkopen en onderhouden van straatmeubilair, de toepassing van technieken voor duurzaam groenbeheer en het rekening houden met duurzaam waterbeheer bij ontwerpen voor de inrichting van de openbare ruimte. Aan deze aanpak zijn verder geen kosten verbonden, omdat de milieucriteria van het programmabureau duurzaam inkopen gericht zijn op duurzame materialen en producten die ofwel niet meer kosten dan anders, dan wel zoveel langer mee gaan dat de meerkosten zich hiermee terugverdienen."

2008 Gemeenteraad stelt het Uitvoeringsplan Duurzaam Hilversum 2009-2012 vast.

In dit uitvoeringsplan zijn diverse programmapunten opgenomen die een raakvlak hebben met Hilversum Buiten, zoals :

Terugverdientijd energie-investeringen

Opzet van een verrekeningssystematiek om kosteneffectieve investeringen te kunnen doen op basis van "Total Cost of Ownership", TCO¹.

Een terugverdientijd in TCO-benadering van 10 jaar leidt voor utiliteitsgebouwen ongeveer tot een 50% scherpere EPC.

Hiermee krijgt energie een meer centrale plaats in onderhoudsplannen.

Energiebesparing gemeente

Energieplan openbare verlichting en verkeersregelinstallaties (vri) opstellen en uitvoeren, gerelateerd aan onderhoud en vervanging.

Effecten groen langs wegen

Gebruik van groen kan mogelijk een positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs wegen. Wat zijn ervaringen elders daarmee. Wanneer de verwachting is dat dit ook in Hilversum kansen biedt, uitvoeren van een pilotproject.

¹ TCO: Total Cost of Ownership. Bij het gebruik van Total Cost of Ownership als afwegingskader worden lagere kosten in de gebruiksfase meegewogen bij de investeringsbeslissing. In het uitvoeringsprogramma wordt uitgegaan van een terugverdientijd van 10 jaar. In deze tabel wordt TCO ook als budgetafkorting gebruikt om aan te geven dat de betreffende kosten gefinancierd worden uit de lagere kosten in de gebruiksfase. De gemeente gebruikt als vergunningverlener dit zelfde principe om zorgplicht t.a.v. energie op te leggen aan bedrijven.

Materialenlijst

Bijlage 2

Algemeen.

In deze bijlage is een technische omschrijving van de toe te passen standaardmaterialen weergegeven ten tijde van het verschijnen van het handboek. In de loop van de tijd kan toepassing van andere standaardmaterialen overwogen worden. Voor de meest actuele lijst met materialen dient altijd de beheerder geraadpleegd te worden. Zoals in de inleiding al aangegeven worden op diverse plaatsen in dit handboek namen van fabrikanten genoemd. Bij al die aanduidingen ook in de materialenlijst dient gelezen te worden : of gelijkwaardig.

Klinkers

Gebakken rood-blauwe klinkers zijn de Hilversumse standaard voor woonstraten, waarbij in aanvulling op de BRL 2360 een maatafwijking van 0-6 mm. Gehanteerd wordt (i.p.v. 0-8 mm., voormalige kwaliteit A 4/12 E). Kleuren klinkers volgens monster beheerder. Toepassing overige kleuren en formaten eveneens in overleg met de beheerder.

Tegels.

Trottoirs.

Het standaard trottoir in Hilversum bestaat uit grijze betontegels in een formaat van 30 x 30 cm., met een kleine vellingkant (klein facet, 3. mm., standaardkleur grijs (kleurcode 011021 (Holcim Den Boer) of gelijkwaardig).

Langs de centrumring is in het trottoir een donkergrijze betontegel toegepast in een formaat van 30 x 30 cm., met een kleine vellingkant (kleurcode (Holcim Den Boer)) of gelijkwaardig.

De ´plus´tegel is een grijze betontegel met in de toplaag een toevoeging van basalt, de “basaltina Hilversum nr. 00223 (fabrikaat Holcim Den Boer), de “Merweteegel” (fabrikaat Verwo) of gelijkwaardig.

Kleuren tegels volgens monster beheerder.

Fietspaden.

Het standaard fietspad in Hilversum bestaat uit rode betontegels in een formaat van 30 x 30 cm., met een kleine vellingkant (klein facet, 3 mm., kleur frans rood, kleurcode 95013 (Holcim Den Boer) of gelijkwaardig).

De ´plus´tegel is een rode betontegel met in de toplaag een toevoeging van basalt, de “basaltina Hilversum nr. 00143 (fabrikaat Holcim Den Boer), de “Merweteegel” (fabrikaat Verwo) of gelijkwaardig.

Kleuren tegels volgens monster beheerder.

Straatmeubilair

Palen

De standaard vaste palen die toegepast worden zijn conische stalen trottoirpalen “Hilversummer”, type MA-66A (al of niet voorzien van 1 rode reflecterende band), kleur RAL 7016 (grijs), fabrikaat VCP Streetcare, lang 1050 mm., hoogte boven maaiveld 75 cm.

In uitneembare uitvoering betreft het type MA-66S voorzien van 4 rode reflecterende banden, kleur RAL 9010 (wit), fabrikaat VCP Streetcare, lang 750 mm., hoogte boven maaiveld 75 cm.

In het centrumgebied worden rechte stalen palen met een diameter van 10 cm. toegepast, vaste stalen palen, type “Hilversum” 100 mm., kleur RAL 7016 (grijs), verlengd, inclusief betonvoet, fabrikaat Respo, hoogte boven maaiveld 75 cm.

In uitneembare uitvoering betreft het artikel nr. MR-005, inclusief ankerblok en sleutel, kleur rood/wit en extra ankerblok inclusief afsluitdeksel, eveneens fabrikaat Respo.

Afvalbakken

De standaard afvalbak is het type Capitole, fabrikaat Bammens, standaardkleur groen. In sommige gebieden is een andere kleurstelling toegepast.

Voor de plusgebieden, de winkelgebieden buiten het centrum, is de Constructo 50 liter van Grijsen de norm. Ook het 100-liter type van deze uitvoering kan worden toegepast.

Afvalbakken in het centrum in overleg met beheerder, i.v.m. contract Ecobin over huidige grote afvalbakken in het centrum.

Fietsklemmen

De standaard fietsklem is het type F-7-M of de typen F-10M (laag) en F11-M (hoog), gegalvaniseerd en in plusgebieden gepoedercoat, kleur mosgroen, RAL 6005, fabrikaat Falco met betonnen voet. In sommige gebieden wordt een andere kleur toegepast. In plusgebieden wordt een fietsklem met een 100 mm. verlengd ankerdeel toegepast, zodat de betonnen voet onder de bestrating aangebracht wordt.

De zgn. nietjes zijn van het fabrikaat Grijsen, standaard gegalvaniseerd en in plusgebieden gepoedercoat, kleur mosgroen RAL 6005. In sommige gebieden wordt een andere kleur toegepast.

De standaard fietsklem in de stationsomgeving is het type Tulip, fabrikaat VelopA-Citystyle, kleur zwart, RAL 9005.

Zitmeubilair

Keuze zitmeubilair, gezien verschillende typen uitvoering, altijd in overleg met beheerder. De basiskeuze is aangegeven in paragraaf 5.C.V.

Verlichting.

I. Standaard



TYPE ARMATUUR

SCHREDER ALTRA II met lichtmetalen huis, kleur grijs RAL 7038.
(Vervangt AEG duo, Philips FGS103, Philips XGS 201 en Industria 2600).

MAST

Conisch, diameter van 60 tot 143 mm., hoogte 4 meter (paaltop).
Verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte.

UITHOUDER

Diameter 60 mm.
Verzinkt staal
Hoogte 1,00 m., lengte 1,00 m., elevatie 5° en 15°.

LICHTP.HOOGTE TOEPASSING

5,00 m. (inclusief uithouder).
Standaard in (smallere) woonstraten, Vroege uitbreidingen, Uitbreidingsplan 1910- 1960, Villagebied, Villapark en stadsranden.



TYPE ARMATUUR

INDUSTRIA AURORA 2650 en 2651* met polyester huis, kleur grijs RAL 7035 met afdekkap antraciet RAL 7037.
(Vervangt Schröder TZ).

MAST

Conisch, diameter van 60 tot 160 mm., hoogte 5 meter.
Conisch, diameter van 60 tot 200 mm., hoogte 7 meter.

UITHOUDER

Verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte.
Diameter 60 mm.
Verzinkt staal.
Hoogte 1 meter, lengte 1 en 1½ meter, elevatie 5° en 15°.

LICHTP.HOOGTE TOEPASSING

6,00 m. en 8,00 m.(inclusief uithouder)
Hoofdweg met villagebiedkarakter, Hoofdweg met planmatig karakter, Hoofdweg met compacte bebouwing, Buitenring.



TYPE	
ARMATUUR	Hogro Ampulla (Lightronics), aluminium kap Ø 690 mm., grijs RAL 9007
MAST	Conisch, diameter van 60 tot 143 mm., hoogte 4 meter (paaltop), verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte.
UITHOUDER	-
LICHTP.HOOGTE	4,50 m.
TOEPASSING	Dudokplein

II. Plus



TYPE	
ARMATUUR	SCHREDER ALTRA II met lichtmetalen huis, kleur RAL 6009 dennengroen.
MAST	Conisch, diameter van 60 tot 143 mm., hoogte 4,00 m. (paaltop). Verzinkt staal, kleur RAL 6009 dennengroen met zwarte krimpous op maaiveldhoogte.
UITHOUDER	Diameter 60 mm. Verzinkt staal, kleur RAL 6009 dennengroen Hoogte 1 meter, lengte 1 meter, elevatie 10½°, radius 800 mm.
LICHTP.HOOGTE	5,00 m. (inclusief uithouder).
TOEPASSING	Liebergen.



TYPE

ARMATUUR

VULKAN 3582 en 3570 met 6-zijdig aluminium huis, kleur blauw RAL 5022 en groen RAL 6005.

MAST

Conisch, diameter van 60 tot 218 mm., hoogte 8 meter en
Conisch, diameter van 60 tot 310 mm., hoogte 12 meter.
Verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte.

UITHOUDER

2-voudig, 4-voudig en standaard 15°
Verzinkt staal, elevatie 0°.

**LICHTP.HOOGTE
TOEPASSING**

8,00 m. en 12,00 m.
Busbaan.



TYPE

ARMATUUR

HELLUX 401, aluminium kap, kleur afhankelijk van locatie: aluminium RAL 9006, blauw RAL 5022, antraciet RAL 7016, Groen RAL 6005.

MAST

Conisch, diameter van 60 tot 143 mm, hoogte 4 meter (paaltop).
Verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte.
Kleur afhankelijk van locatie (zie armatuur)
Hoogte 4,00 m.

**LICHTP.HOOGTE
TOEPASSING**

4,50 m .
Park Laapersveld (groen), Acaciapark (aluminiumkleur), Seinhorst (blauw), Plein bouwplan Marimba (antraciet), Jac. P. Thijssseplein.



ARMATUUR	HELLUX 010 (voorheen 008), aluminium kap, kleur grijs RAL 9007.
MAST	Conische doorgaande mast, diameter 218 tot 60 mm., verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte. Hoogte 8,00 m.
UITHOUDER	Enkel en dubbel, speciale uitvoering, verzinkt staal, hoogte 1 meter, uitval 1 meter, elevatie 0°.
LICHTP. HOOGTE	armatuurbevestiging aan onderkant uithouder 7,50 m.
TOEPASSING	Kantoren Arenapark



ARMATUUR	HELLUX 400 , aluminium kap, kleur grijs RAL 7001 of groen RAL 6005.
MAST	Conisch, diameter van 60 tot 143 mm., hoogte 4,00 m. (paaltop). Verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte, kleur groen RAL 6005.
UITHOUDER	-
LICHTP.HOOGTE	4,50 m.
TOEPASSING	Historische buurtje, Laanstraat/Kruissteeg, Duivenstraat



ARMATUUR	INDUSTRIA LUXOR 2100 , aluminium kap, kleur grijs RAL 7016.
MAST	Verjongend, Cilindrisch met doorsnede van 168 mm. tot 102 mm. Staal verzinkt, hoogte 6,28 m.
UITHOUDER	Staal verzinkt Ø 76 mm., 2,9 meter lang, uitval 2,50 m., radius 4000 mm.
AAN KABEL	Ophangbeugel type Industria ?
LICHTP.HOOGTE	6,00 m. aan mast en ca. 5,00 m. aan kabel midden boven de rijweg
TOEPASSING	Uitloper van hoofdwegen die aansluit op centrumgebied: Havenstraat (aan kabel) en Vaartweg (aan mast)

III. Exclusief



ARMATUUR	LIGHTRONICS SLANG (Coen van Velsen) aluminium kap, kleuren donkergroen nr. 15.10 en lichtblauw nr. 05.85 (Sikkens Color Selection 3031).
MAST	Bijzonder ontwerp, Hoekprofiel 160x160 mm. onder en boven de verjonging vierkant 80x80 mm., eventueel met knikken t.b.v. reclame, kleuren zie armatuur. Hoogte 8,00 m.
UITHOUDER	-
LICHTP.HOOGTE	8,00 m.
TOEPASSING	Centrumring



TYPE

ARMATUUR

HELLUX 500, aluminium kap, kleur groen RAL 6005.

MAST

Verjongend, Cilindrisch met doorsnede van 193,7 mm. tot 101,6 mm. en

Verjongend, Cilindrisch met doorsnede van 114,3 mm. tot 76,1 mm.

Kleur groen RAL 6005.

Hoogte 4 meter.

AAN GEVEL

Wanduithouder type HELLUX 150 785, 55 cm uit de gevel, ralkleur als armatuur.

AAN KABEL

Ophangbeugel type HELLUX ZAU 31

Onderzijde armatuur ca. 5 meter boven de rijbaan.

LICHTP.HOOGTE

5,50 m.

TOEPASSING

Centrum (dikke mast)

Uitloper van hoofdwegen die aansluit op centrumgebied: Langestraat, 's-Gravelandseweg (dunne mast)



ARMATUUR

HELLUX 010 (voorheen 008), aluminium kap, kleur grijs RAL 7016.

MAST

Conische doorgaande mast, diameter 150 tot 60 mm, verzinkt staal met zwarte krimpous op maaiveldhoogte, hoogte 5,50 m., kleur grijs RAL 9007.

UITHOUDER

Dubbel, speciale uitvoering met trekstang, verzinkt staal, uitval 936 mm., elevatie 0°. armatuurbevestiging aan onderkant uithouder, kleur grijs RAL 9007.

LICHTP.HOOGTE

4,50 m.

TOEPASSING

C&A-plein en Keiplein.



TYPE

ARMATUUR

SCHRÉDER ALBANY MIDI, aluminium kap,
kleur groen RAL 6009

MAST

Verjongend, Cilindrisch met doorsnede van 133
mm, 82,5 mm. tot 60,3 mm.
Kleur groen RAL 6005, Kromstaf model, hoogte
5,35 meter en 7,10 meter.

UITHOUDER

LICHTP.HOOGTE

TOEPASSING

Een geheel met mast, uitval 1,00 m. en 1,50 m.
4,50 m. en 6,00 m.
Rond het Raadhuis



TYPE

ARMATUUR

Semperlux AG Brugge spot met aluminium
huis, kleur grijs aluminium RAL 9007,
elevatie armatuur instelbaar,
Conisch, hoogte 11,00 m. en
Conisch, hoogte 13,00 m.
Verzinkt staal met zwarte krimpous op
maaiveldhoogte, kleur grijs aluminium RAL
9007.

MAST

UITHOUDER

Een t/m zes stuks speciaal.
Verzinkt staal, kleur grijs aluminium RAL
9007.

LICHTP.HOOGTE

TOEPASSING

Ca. 9 – 10 en 11 – 12 m.
Stationsplein en pleinen in het centrum.

IV. Bestaand, maar niet meer toe te passen.



TYPE
ARMATUUR

INDUSTRIA 2000, aluminium kap Ø 562 mm.,
zwart RAL 9005.

INDUSTRIA 2015, aluminium kap Ø 410 mm.,
zwart RAL 9005.
(*Vervangt Philips CPS 050*).

MAST

Conisch, diameter van 60 tot 143 mm., hoogte
4,00 m. (paaltop)
Verzinkt staal met zwarte krimpous op
maaiveldhoogte

UITHOUDER
LICHTP.HOOGTE
Toepassing

-

4,50 m.

VLAKKEN: Woonhoven Kerkelanden,
Hilversumse Meent (klein)

PLEKKEN: Oude Haven, speelplekken (groot)



TYPE
ARMATUUR

LOUIS POULSEN ALBERTLUND MINI, stalen
kap verzinkt.

MAST

Cilindrisch met doorsnede van 108 mm. tot 60
mm., staal verzinkt.

Hoogte 4,00 m.

LICHTP.HOOGTE
TOEPASSING

4,50 m.

Fietspad kerkelanden bij zorgcentrum



TYPE
ARMATUUR

PHILIPS SPP 133/05, Heldere bol met louvre.
(armatuur niet meer leverbaar).

MAST

Conisch, diameter van 60 tot 143 mm., hoogte 4,00 m.(paaltop).

Verzinkt staal met zwarte krimpous op
maaiveldhoogte.

Hoogte 4,00 m.

OPZETSTUK

LICHTP.HOOGTE

2-voudig Philips ZGP 002, kleur zwart.

4,50 m.

TOEPASSING

Winkelgebieden Leemkuilen en Stephensonlaan

3. Vloer kaart Hilversum, gewenste bestrating

BIJLAGE 3

4. Kaart parkeerprincipes per gebied

BIJLAGE 4

