RAADSVOORSTEL

zaaknummer:	1252928
afdelingsnaam:	Leefomgeving
steller:	Rob van den Boer
telefoonnummer	0638712512
onderwerp:	Uitvoeringskrediet buitenruimte Gijsbrecht

Voorstel

1. Het verhoogde krediet van € 2.500.000 vrij te geven ten behoeve van de herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat tussen de Gladiolusstraat en de Neuweg.

Planning

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	OORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Herinrichting openbare ruimte Gijsbrecht van Amstelstraat tussen de Gladiolusstraat en de Neuweg	Beschikbaar stellen van een budget voor herinrichting van de openbare ruimte op de Gijsbrecht van Amstelstraat tussen de Gladiolusstraat en de Neuweg	12-09-2023 werksessie	Commissie Ruimte Ordening en Projecten 4 oktober 2023	Gemeenteraad 15 november 2023

Samenvatting

Om het unieke karakter van De Gijsbrecht te behouden is het van belang dat er een toekomstbestendige openbare ruimte wordt gerealiseerd. Zoals aangekondigd in het Coalitieakkoord 2022-2026 is er in december 2022 een uitgebreid participatietraject gestart met ondernemers, pandeigenaren, bewoners en bezoekers. Op basis van alle laad- en losactiviteiten van ondernemers, gestelde eisen omtrent verkeersveiligheid en de ingebrachte wensen is er een voorlopig ontwerp opgesteld. Er komt meer ruimte voor voetgangers, meer groen, meer zitgelegenheden en een veilige oplossing om te laden en lossen naast de rijbaan. Fietsers gaan weer terug naar de rijbaan. Van september tot december 2023 zal in overleg met ondernemers en andere betrokkenen worden toegewerkt naar een definitief ontwerp met een passend sfeerbeeld. Na vrijgave van het uitvoeringskrediet kan gestart worden met de voorbereidingen voor de uitvoeringfase.

Inleiding

Stichting Ondernemersfonds Gijsbrecht en Stichting BIZ Vastgoed Gijsbrecht hebben zich sterk gemaakt voor de herinrichting van de Gijsbrecht in de geest van het in 2019 opgestelde wensbeeld “Van Winkelstraat naar Winkelerf”. De gemeenteraad heeft op 21 april 2021 bij de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 een amendement “Sneller aan de slag met de Gijsbrecht” (A21-45) aangenomen om de verbetering van de verblijfsruimte van het winkelgebied Gijsbrecht als maatregel op te nemen in het eerste Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Uitgangspunt daarbij is het wensbeeld van de ondernemers van de Gijsbrecht.
Als eerste stap heeft adviesbureau Goudappel onderzocht welke verkeerskundige aandachtspunten en randvoorwaarden gelden voor een herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat. Het college heeft op 8 maart 2022 de rapportage van het verkeersonderzoek “De Gijsbrecht van Morgen” d.d. 4 januari 2022 vastgesteld. In het Coalitieakkoord 2022-2026 is opgenomen dat de plannen voor de herinrichting van De Gijsbrecht in een breed participatietraject met ondernemers en bewoners vorm gegeven worden. Dit traject is vanaf december 2022 gestart en wordt onder argumenten nader toegelicht.

Probleemstelling/doel

De herinrichting moet zorgen voor een verbetering van de verblijfsruimte en daarmee de belevingswaarde van het winkelgebied De Gijsbrecht. Om dit te bereiken zal de auto in de nieuwe situatie de rijbaan moeten delen met fietsers en wordt de openbare ruimte daarmee meer het domein van de voetgangers en fietsers. Daarmee draagt de nieuwe inrichting bij aan een prettigere woon- en werkomgeving, de verkeersveiligheid en de economische vitaliteit van het winkelgebied.

Argumenten

1.1 Kosten voor uitvoering van de werkzaamheden zijn gestegen

In de financiële vertaling van het Coalitieakkoord 2022-2026 is in het meerjareninvesteringsprogramma in de jaarschijf 2023 een krediet opgenomen van € 1.800.000 (prijspeil eind 2021). Als gevolg van prijsstijgingen van bouwmaterialen (circa 30%) en extra kosten voor omgevingsmanagement en het bouwteam (zie argument 1.2), is de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden nu geraamd op € 2.500.000 (prijspeil 3^{e} kwartaal 2023). Het voorlopig ontwerp bevat geen bijzonder luxe bouwmaterialen zoals natuursteen, maar gebruikelijke materialen zoals gebakken klinkers die de afgelopen jaren al flink in prijs zijn gestegen. Bij de uitvoering worden zoveel mogelijk materialen hergebruikt om geen onnodige hoge kosten te hoeven maken. Eén van de voorbeelden hiervan is de inpassing van de bestaande lichtmasten in de nieuwe inrichting.

1.2 Kosten voor uitvoering zijn hoger door bouwteam en omgevingsmanagement

Het bouwteam is een samenwerkingsvorm waarin de gemeente met een geselecteerde aannemer gezamenlijk de verantwoordelijkheid neemt in de voorbereiding en uitvoering van het werk.
Een zorgvuldige voorbereiding is wenselijk vanwege de vele belangen in de winkelstraat en de complexiteit van het werk in een krappe buitenruimte. Groot voordeel van een bouwteam is dat er vroegtijdig een aannemer wordt geselecteerd die samen met de gemeente en de ondernemers de uitvoering vormgeeft. Hierbij wordt de bereikbaarheid van winkels, omleidingsroutes, planning etc. in gezamenlijk overleg vormgegeven.

1.3 Het voorlopig ontwerp is tot stand gekomen op basis van een breed participatietraject

Enquête
Binnen de gestelde randvoorwaarden voor de herinrichting is in december 2022 een enquête opengesteld waar geïnteresseerden hun wensen en ideeën voor de Gijsbrecht konden aangeven. Uit de bijna 1400 reacties kwamen fietsparkeren, meer ruimte voor terras en ecologisch groen als top 3 wensen naar voren. Ook gaven de enquêteresultaten een goed beeld van de verbeterpunten van de Gijsbrecht.

Presentatie schetsontwerp en rondgang ondernemers
In maart en april 2023 is op verschillende momenten (waaronder 2 open inloopbijeenkomsten) het schetsontwerp gepresenteerd. Er is ook nog een persoonlijke rondgang langs alle ondernemers door de omgevingsmanager gedaan. Tijdens deze bezoeken zijn alle laad- en losbewegingen van ondernemers inzichtelijk gemaakt. Ook is geïnventariseerd welke ondernemers graag een extra fietsenstalling of zitgelegenheid / terras zouden willen.

Presentatie voorlopig ontwerp
Op basis van alle opgehaalde reacties is een voorlopig ontwerp opgesteld. Dit ontwerp is tijdens open inloopbijeenkomsten op 1 en 3 juli 2023 aan alle belangstellenden toegelicht. De getoonde ontwerpen zijn ook op de website https://bouwenaanhilversum.nl/gijsbrecht geplaatst, waarbij er tot en met 21 juli 2023 de ruimte was om digitaal te reageren. Naast het ruimtelijke ontwerp konden geïnteresseerden ook een reactie geven op referentiebeelden over onder andere groen, zitjes en bestrating. De reacties worden meegenomen bij het opstellen van het definitief ontwerp, welke in december 2023 gereed moet zijn om uitvoering in de zomer van 2024 te kunnen realiseren.

1.4 Het voorlopig ontwerp voorziet in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers
Het winkelgedeelte van de Gijsbrecht kent momenteel al een toegestane maximum snelheid van 30 km/u, maar is nog niet als zodanig ingericht. Samen met de wens om het verblijfsgebied meer te benadrukken past een wegprofiel met gemengd verkeer (zonder fietspaden) hier goed bij. Door de fietser van het vrij liggende fietspad terug te brengen naar de rijbaan ontstaat er extra verblijfsruimte voor voetgangers. Deze verandering vraagt echter wel om een zorgvuldige inrichting van de rijbaan en aanpassing van het huidige laad- en losgedrag op de rijbaan. Op dit moment wordt de doorstroming op de Gijsbrecht regelmatig belemmerd door laden en lossen op de rijbaan, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. In de nieuwe situatie komt een algeheel stopverbod op de rijbaan en worden ruime laad- en losvakken met venstertijden voor ondernemers gerealiseerd. De ligging, omvang en de venstertijden van de laad- en losvakken zijn op basis van de aangeleverde informatie van alle ondernemers zorgvuldig gekozen, met een goede spreiding over de gehele winkelstraat. De rijbaan zal bestaan uit drie stroken, twee geasfalteerde fietssuggestiestroken met in het midden een strook van klinkerverharding.

1.5 Het voorlopig ontwerp is toekomstbestendig
Na de herinrichting ontstaat een nieuw straatprofiel, waarbij ruimte is voor uitstallingen, gevelterrassen en voortuinen (ca. 1,5 – 2,5 meter, afhankelijk van exacte locatie), een vrije doorloopruimte van 2 meter, een flexibele ruimte van 3 meter en de rijbaan van 6 meter. De flexibele ruimte van 3 meter kan worden ingezet voor laad- en losvakken, parkeerplaatsen, fietsenrekken, terrassen, openbare zitplekken en groen. De huidige indeling van de flexibele ruimte is bepaald op basis van de vereiste laad- en losplaatsen, zoals uit de rondgang met ondernemers volgde. Vervolgens is gekeken naar de ligging van de huidige bomen, waaronder groene plantvakken kunnen worden gecreëerd. De gedeeltelijke open verharding en de grotere plantvakken zorgen voor een klimaatbestendige inrichting.
De exacte verdeling van parkeerplaatsen, fietsenrekken, openbare zitplekken en terrassen is een complexe puzzel. Meer ruimte voor terrassen of openbare zitjes betekent vaak minder ruimte voor parkeren. Op basis van de ingebrachte wensen is een balans gezocht tussen deze elementen, waarbij het naar de toekomst mogelijk is om eenvoudig binnen deze flexibele ruimte te schuiven met functies. Indien de behoefte aan parkeerplaatsen afneemt kunnen er bijvoorbeeld meer fietsenrekken worden geplaatst. In het voorlopig ontwerp zijn circa 45 fietsparkeerplaatsen toegevoegd, ook geschikt voor bakfietsen. Als er op andere of op meer locaties volwaardige horecavergunningen komen, kan er bekeken worden om

terrassen te realiseren in de flexibele ruimte. Dit alles in goed overleg met de gemeente, omwonenden en ondernemers onderling.

1.6 De kruisingen met de Bosdrift en de Neuweg moeten worden heringericht voor een goede aansluiting op de omgeving
De Bosdrift en de Neuweg kennen ter hoogte van de kruisingen met de Gijsbrecht van Amstelstraat momenteel een maximumsnelheid van 50 km/u. Ook hebben deze radialen voorrang op de Gijsbrecht. Omdat het aantal verkeersbewegingen op deze wegen een stuk lager ligt dan op de Gijsbrecht is het logischer (en beter voor de doorstroming) om een gelijkwaardige kruising te creëren, waarbij de Gijsbrecht voorrang krijgt ten opzichte van autoverkeer vanuit de Bosdrift en de Neuweg. De maximum snelheid moet hierbij op de kruisingen terug worden gebracht naar 30 km/u. De herinrichting van beide kruisingen moet zorgen voor een goede aansluiting op de omgeving. Hierbij is ook van belang voor de verkeersveiligheid dat de fietser op de Neuweg ter hoogte van de kruisingen op de rijbaan zit, waardoor ook het weggedeelte voor de Celebration Church wordt meegenomen bij de herinrichting. Met het verwijderen van de vrij liggende fietspaden komt ook hier meer ruimte voor onder andere vergroening.

Kanttekeningen

1.1 Niet alle parkeerplaatsen kunnen behouden blijven
Het winkelgebied tussen de Gladiolusstraat en de Neuweg bevat momenteel 89 parkeerplaatsen. In het voorlopig ontwerp wordt dit teruggebracht naar 67 parkeerplaatsen. De huidige parkeervakken zijn te krap geworden voor de steeds grotere auto's waardoor de afmetingen moeten worden vergroot, dit kost meer ruimte. Daarnaast zijn er voor een veilige afwikkeling van het laden en lossen diverse grote laad- en losvakken nodig, die gedurende ruime venstertijden vrij moeten blijven voor vrachtwagens.
De afname van het aantal parkeervakken wordt acceptabel geacht omdat uit het Koopstromenonderzoek Gijsbrecht van Amstelstraat 2021 blijkt dat slechts 26% van de bezoekers met de auto komt, de overige bezoekers komen met de fiets of te voet. Daarnaast is het aantal parkeerplaatsen voldoende als gekeken wordt naar de parkeerdrukmeting in 2018. Het piekmoment ligt over het algemeen op zaterdag. Om de parkeerdruk te verlagen kunnen ondernemers op de Gijsbrecht in overleg met de gemeente toegang krijgen tot het afgesloten parkeerterrein van de multifunctionele accommodatie de Nieuwe Lelie. Hier komen circa 18 parkeerplaatsen beschikbaar op zaterdag.
Omdat nu op doordeweekse dagen regelmatig niet alle parkeerplaatsen op de Gijsbrecht bezet zijn, leidt de afname van parkeervakken niet tot een substantiële afname van de inkomsten uit betaald parkeren.

1.2 Wensen en gedrag in de openbare ruimte zijn afhankelijk van gemeentebreed beleid
Op dit moment parkeren veel bezoekers van de Gijsbrecht in de omliggende woonbuurten ten zuiden van het winkelgebied, omdat het hier nog gratis is. Met de verruiming van het betaald parkeergebied in 2024 en 2025 zal eventuele overlast van bezoekers van winkels in de omliggende woonbuurten ook verleden tijd zijn.
Naast de wens om het behoud van parkeerplaatsen hebben ondernemers ook aangegeven meer ruimte voor terrassen te willen. Hier kan in de flexibele zone (zie argument 2.3) ruimte voor komen, maar dit leidt wel tot verlies van meer parkeerruimte. Daarnaast is hierbij het Bestemmingsplan "Kerngebied Gijsbrecht" leidend, waarin een maximum van 11 volwaardige horecabedrijven is opgenomen. Op basis van de geldende Horecaverordening Hilversum 2021 en de Nadere regels terrassen Hilversum 2022 zorgt dit ervoor dat de overige ondernemers uitsluitend nog een gevelterras mogen hebben. Meer ruimte voor terrassen vraagt om aanpassing van deze gemeentebrede kaders. Het voorlopig ontwerp is gebaseerd op de bestaande kaders en de huidige verdeling van horecabedrijven over de Gijsbrecht. De herinrichting zorgt op korte termijn voor meer ruimte voor gevelterrassen en openbare zitplekken, zonder de vrije doorloop te belemmeren. Na een eventuele beleidsaanpassing kan de flexibele zone anders ingedeeld worden.

1.3 Gijsbrecht blijft een belangrijke verkeersader voor Hilversum Zuid
Zoals in het eerder genoemde verkeersonderzoek "De Gijsbrecht van Morgen" (d.d. 4 januari 2022) ook is terug te lezen heeft de Gijsbrecht naast een verblijfsfunctie ook een verkeersfunctie. Het is en blijft een belangrijke route om scholen en station Hilversum Sportpark te bereiken. Vanwege de grote verkeersdruk op de parallel gelegen Diependaalselaan is het niet mogelijk om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te voeren op de Gijsbrecht.

1.4 Geheel open verharding niet wenselijk vanwege toename geluidshinder
Om te voorkomen dat er na de herinrichting sprake is van een toename van geluidhinder en slaapverstoring is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de toekomstige wegverharding op de Gijsbrecht. Hieruit komt naar voren dat elementenverharding in keperverband (klinkers) voor de volledige rijbaan wordt afgeraden vanwege een toename van geluidhinder en slaapverstoring. Om toch een visueel aantrekkelijk en verkeersveilig beeld te krijgen, maar geen toename van geluidhinder, is daarom gekozen voor twee fietssuggestiestroken van asfalt met een centrale strook van elementenverharding.

Financiën, middelen & capaciteit

Herinrichting winkelgedeelte
In de financiële vertaling van het Coalitieakkoord 2022-2026 is in het meerjareninvesteringsprogramma in de jaarschijf 2023 een krediet opgenomen van € 1.800.000 (prijspeil eind 2021). Als gevolg van prijsstijgingen (circa 30%) en extra kosten voor omgevingsmanagement en communicatie is de voorbereiding en uitvoering nu geraamd op € 2.500.000 (prijspeil 3e kwartaal 2023). De kosten voor het uit te voeren werk zijn gebaseerd op de raming van het voorlopig ontwerp van de herinrichting.
Door de verhoging van het investeringskrediet stijgen de kapitaallasten met € 29.000 per jaar. Het krediet van € 2.500.000 en de bijbehorende kapitaallasten zijn reeds verwerkt in de programmabegroting 2024.

Herinrichting kruisingen Bosdrift en Neuweg
Voor een verkeersveilige aansluiting op de omgeving moeten de kruisingen met de Bosdrift en de Neuweg worden heringericht. In de oorspronkelijke raming van Goudappel Coffeng (zoals opgenomen in het verkeersonderzoek "De Gijsbrecht van Morgen", vastgesteld op 8 maart 2022 door het college) waren de kruisingen met de Bosdrift en de Neuweg buiten beschouwing gelaten. Dit omdat nog niet bekend was welke inrichtingsvariant van de kruisingen het meest passend zou zijn bij de nieuwe winkelstraat. De kosten voor het herinrichten van de kruisingen zijn gebaseerd op de raming van het voorlopig ontwerp (prijspeil 3e kwartaal 2023). De kosten voor de herinrichting zijn geraamd op € 650.000. Deze kunnen gedekt worden uit het investeringskrediet "Vergroten verkeersveiligheid voetgangers en fietsers". Dit krediet komt voort uit het coalitieakkoord en heeft nog geen specifieke bestemming. De betreffende kruisingen voldeden eerder niet aan de criteria voor de priowegenlijst en zijn destijds afgevallen en kunnen daar dus niet uit gedekt worden. Om deze reden wordt bij de vaststelling van de begroting op 8 november voorgesteld om de herinrichting van de kruisingen te dekken uit het investeringskrediet "Vergroten verkeersveiligheid voetgangers en fietsers" en dit krediet vrij te geven.

Subsidies
De subsidiemogelijkheden voor het gehele werk worden verkend op Provinciaal en Rijksniveau. Naar verwachting is er subsidie mogelijk vanwege de aangepaste inrichting van de kruisingen Bosdrift en Neuweg naar 30 km/u gebied. Mogelijk worden er ook subsidies toegekend voor de aanpassingen aan de rijbaan, waar de fietssuggestiestroken worden aangebracht in combinatie met een klinkerverharding.
Toekenning van de subsidie is afhankelijk van de exacte toekenningscriteria en de mate waarin het subsidieplafond al bereikt is. Er is reeds een adviserend voorgesprek met de Provincie ingepland om dit te verkennen. Er is nog geen zekerheid over het toekennen van subsidies, mocht hier uitsluitsel over zijn dan wordt u hierover geïnformeerd.

Beheerkosten
Ten opzichte van de huidige inrichting neemt de verharding met ca. 1000m2 af, en wordt deze verharding vervangen door groen. Zowel open verharding als groen brengen onderhoudskosten met zich mee. Per saldo zijn de verschillen in beheerkosten verwaarloosbaar. De vervanging van de huidige betonnen bestratingsmaterialen door gebakken bestratingsmateriaal verbeteren de duurzaamheid van de inrichting omdat gebakken materialen een veel langere levensduur hebben.
Doordat de gescheiden fietspaden verdwijnen wordt het makkelijker strooien tegen gladheid en is het ook voor de veegwagen eenvoudiger schoon te houden. Omdat de straatverlichting behouden blijft en de hoeveelheid afvalcontainers ook niet veranderd nemen deze kosten ook niet toe als gevolg van de herinrichting.

Aanbesteding bouwteam
Om direct na instemming met voorliggend raadsvoorstel een aannemer te kunnen selecteren voor het bouwteam moet het aanbestedingstraject hiervoor al in september 2023 worden opgestart. Dit betekent dat er in september al een openbare marktuitvraag gedaan zal worden via TenderNet. Omdat gunning van deze uitvraag pas na het raadsbesluit zal plaatsvinden zijn hier geen financiële risico's aan verbonden.

Uitvoering
Van september tot december 2023 zal in overleg met ondernemers en andere betrokkenen worden toegewerkt naar een definitief ontwerp met een passend sfeerbeeld. Naar verwachting kan in december 2023 het definitief ontwerp worden afgerond en worden vastgesteld door het college. Van januari t/m juni 2024 zullen voorbereidingen voor de uitvoeringsfase worden getroffen, die vanaf medio juli 2024 kan aanvangen. De exacte uitvoeringsperiode zal worden bepaald in nader overleg met de te selecteren aannemer en de ondernemers.

Monitoring
De Gijsbrecht van Amstelstraat behoort tot de categorie "drukke erftoegangsweg" met een maximumsnelheid van 30 km/u en een verkeersintensiteit tot maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor de verkeersveiligheid is het van belang dat na de herinrichting in principe aan deze criteria wordt voldaan. Daarom zal na circa drie maanden en zes maanden na oplevering van de herinrichting een snelheidsmeting en een verkeerstelling worden uitgevoerd. Ook wordt op deze momenten het aantal ongevallen in beeld gebracht. Indien de resultaten aanleiding geven tot extra verkeersmaatregelen, dan zullen die worden genomen.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera dr. ir. G.M. van den Top

Bijlage(n)
1. Voorlopig ontwerp Gijsbrecht van Amstelstraat

2. Sfeerbeelden voorlopig ontwerp Gijsbrecht van Amstelstraat