

Raadsinformatiebrief

Van	Burgemeester en Wethouder/Burgemeester	Zaak nr.	1095288
Aan	Gemeenteraad	RIB nr.	2022 - 21
Portefeuillehouder	A.J. Wolthers	Datum	29 maart 2022
Informatie bij	B. van der Helm	Tel. nr.	(035) 629 2487

Onderwerp

Verkeersonderzoek "De Gijsbrecht van Morgen"

Kernboodschap

De gemeenteraad van Hilversum 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 en schetsontwerp van de ondernemers van de Gijsbrecht.

Als eerste stap heeft adviesbureau Goudappel uit Deventer onderzocht welke verkeerskundige aandachtspunten en randvoorwaarden gelden voor een herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 08 maart 2022 de rapportage van het verkeersonderzoek "De Gijsbrecht van Morgen" d.d. 04 januari 2022 vastgesteld.

De volgende stap is de uitwerking van het schetsontwerp tot een Voorlopig Ontwerp en kostenraming voor de herinrichting van het winkelgebied Gijsbrecht. Deze stap gebeurt samen met direct betrokkenen en andere belanghebbenden als bewoners en belangenverenigingen.

Aanleiding

De gemeenteraad van Hilversum 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.

Consequenties

Met de vaststelling van het verkeersonderzoek "De Gijsbrecht van Morgen" zijn de verkeerskundige randvoorwaarden bekend om het schetsontwerp "De Gijsbrecht van Morgen" uit te laten werken tot een Voorlopig Ontwerp en kostenraming voor de herinrichting van de openbare ruimte van het winkelgebied Gijsbrecht.

De gemeente Hilversum heeft in 2022 beperkte capaciteit om het schetsontwerp zelf uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp en kostenraming herinrichting winkelgebied Gijsbrecht. Daarom wil het college van burgemeester en wethouders van Hilversum externe capaciteit inhuren. Indicatie van de kosten is ongeveer 70.000 euro. Het gaat dan om zowel de uitwerking van verkeer als landschap. In de begroting voor het jaar 2022 is geen budget voor het winkelgebied Gijsbrecht opgenomen waaruit deze kosten

kunnen worden gedekt. De financiële effecten van dit voorstel worden verwerkt in de voorjaarsnota 2022. Tot de vaststelling van de voorjaarsnota 2022 door de raad heeft de gemeente Hilversum capaciteit om samen met de ondernemers van De Gijsbrecht alvast de eerste stappen voor de uitwerking zetten. We komen met een raadsvoorstel om het voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor de uitwerking van het schetsontwerp tot een Voorlopig Ontwerp en kostenraming.

Vervolgtraject

De uitwerking van het schetsontwerp tot een Voorlopig Ontwerp en kostenraming voor de herinrichting van het winkelgebied Gijsbrecht gebeurt samen met direct betrokkenen en andere belanghebbenden als bewoners en belangenverenigingen. Communicatie blijft hierbij een belangrijke basis, via onder andere bouwenaanhilversum.nl en persberichten.

Als het ontwerpproces is afgerond, zullen wij het Voorlopig Ontwerp herinrichting Gijsbrecht van Amstelstraat aan de raad voorleggen om vast te stellen. Op basis van de kostenraming vragen wij u in dat zelfde raadsvoorstel een investeringskrediet beschikbaar te stellen.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top

Bijlage(n):

1. Verkeersonderzoek "De Gijsbrecht van Morgen" d.d. 4 januari 2022

Deze raadsinformatiebrief is digitaal beschikbaar op [internet](#) onder "Vergaderstukken", B&W-vergadering van 8 maart 2022.

Verkeersonderzoek 'De Gijsbrecht van morgen'



Opdrachtgever

Gemeente Hilversum,
Stichting Ondernemersfonds De Gijsbrecht

Titel rapport

Verkeersonderzoek 'De Gijsbrecht van morgen'

Kenmerk

010585.20211129.R1.03

Datum publicatie

4 januari 2022

Projectleider Goudappel

Jan-Anne Waagmeester

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 4-1-22

Inhoudsopgave

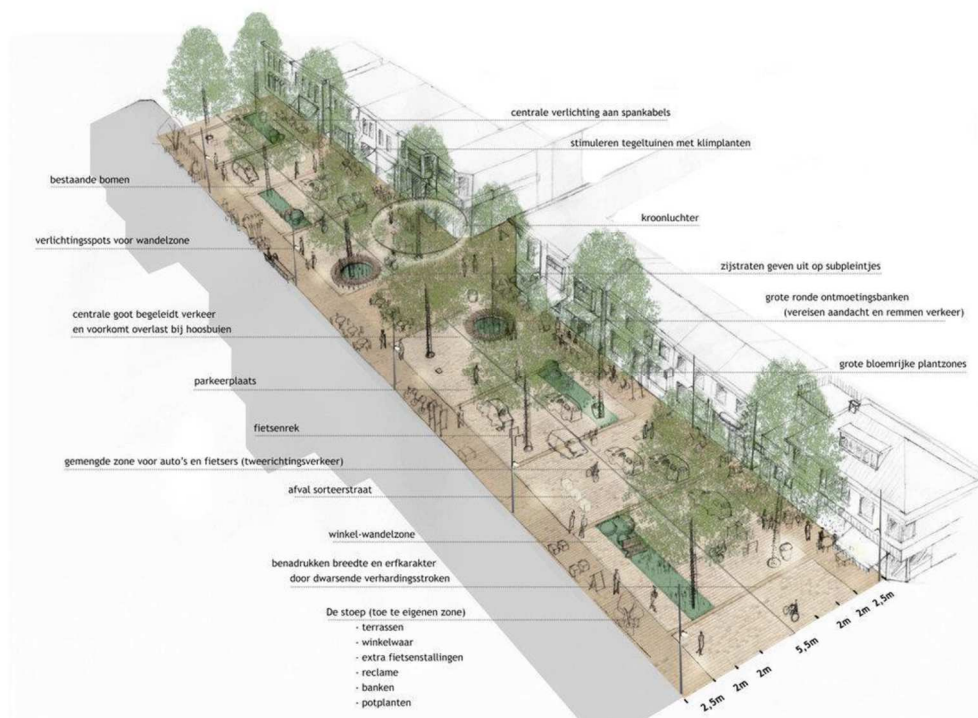
1. Doelstelling en vraagstelling	5
1.1 'De Gijsbrecht van Morgen'	5
1.2 Doelstelling en uitgangspunten	6
1.3 Vraagstelling en opbouw van dit rapport	7
2. Huidige situatie	8
2.1 Huidige knelpunten	8
2.2 Verkeersstromen	10
3. Eisen voor de Gijsbrecht vanuit het theoretisch kader	13
3.1 Erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg 30 km/h	13
3.2 Wegprofiel en maximale verkeersintensiteit	15
3.3 Inrichtingseisen	16
3.4 Geluidhinder	17
4. Verkeerseffecten bij herinrichting	18
4.1 Verschuiving autoverkeer	18
4.2 Bereikbaarheid	20
4.3 Verkeersveiligheid	20
4.4 Leefbaarheid en geluidhinder	21

5. Voorstellen voor uitwerking profiel	24
5.1 Klinkerweg met pleinen	24
5.2 Kruispunten Bosdrift en Nieuweg	26
5.3 Bouwstenen voor parkeerstrook	27
5.4 Kosteninschatting	28
 6. Conclusies	 30

1. Doelstelling en vraagstelling

1.1 'De Gijsbrecht van Morgen'

De Gijsbrecht van Amstelstraat is een relatief drukke winkelstraat in Hilversum. Verschillende verkeersdeelnemers hebben hun 'eigen' ruimte, maar die ruimte is voor eigenlijk te krap. Door de vele ruimteclaims is de ruimtelijke kwaliteit in de straat steeds meer onder druk komen te staan. Dit is de reden geweest voor de stichting Ondernemersfonds 'De Gijsbrecht' om een visie op te stellen om de ruimtelijke kwaliteit en daarmee ook het economisch functioneren van de winkels in de Gijsbrecht van Amstelstraat te verbeteren. Landschapsarchitect Kenny Vandepoel van Bureau Overlant heeft op basis van de wensen van de ondernemers een ontwerpschets gemaakt van de straat waarin de verblijfskwaliteit van de straat benadrukt wordt en voetgangers meer ruimte krijgen. Fietzers en auto's gebruiken dezelfde ruimte, waarbij de auto 'te gast' is.



Figuur 1.1: Schets Bureau Overlant

1.2 Doelstelling en uitgangspunten

De doelstelling voor de Gijsbrecht van Amstelstraat is breder dan alleen verkeer. Een herprofilering van de Gijsbrecht van Amstelstraat is een middel om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar ook om:

- de straat aantrekkelijker te maken voor zowel ondernemers als klanten;
- de barrièrewerking van de straat te verminderen: beide zijden van de straat moeten juist meer met elkaar verbonden worden.
- het groene karakter van de straat te versterken en de straat meer 'klimaatadaptief' te maken.

Zo wordt de Gijsbrecht weer een aantrekkelijke verblijfplaats voor alle bezoekers, een winkelgebied met groot belang voor zowel buurt, wijk als de hele stad.



Daarbij zijn de volgende uitgangspunten meegegeven:

- de straat blijft open voor verkeer in twee richtingen;
- de focus wordt verlegd van de auto naar de fietser en voetganger; zij moeten meer ruimte krijgen;
- de snelheid van autoverkeer gaat naar beneden en wordt gelijkmatiger;
- het aantal parkeerplaatsen blijft nagenoeg hetzelfde, maar in- en uitparkeren wordt gemakkelijker gemaakt;
- er mag uitgaan worden van beperkingen in plaats en tijd voor het laden en lossen van de winkels en duurzame distributie via een goederenhub wordt gestimuleerd.

Aanvullend hierop heeft de gemeente Hilversum aangegeven dat de herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat geen negatief effect mag hebben op:

- de doorstroming van het hoofdwegennet (o.a. Diependaalselaan);
- de verkeersveiligheid op de Gijsbrecht van Amstelstraat en andere wegen in Hilversum.

1.3 Vraagstelling en opbouw van dit rapport

De gemeente Hilversum heeft Goudappel gevraagd om aan te geven welke verkeerskundige aandachtspunten en randvoorwaarden gelden voor een herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat. Daarnaast is inzicht gevraagd in de effecten op bijvoorbeeld verkeersveiligheid en geluidhinder, zowel in de straat zelf als in de omgeving van de Gijsbrecht van Amstelstraat.

2. Huidige situatie

2.1 Huidige knelpunten

Wegvakken

De problematiek in de huidige situatie is eigenlijk samen te vatten in één woord: ruimtegebrek:

- De rijbaan voor het autoverkeer heeft met ca. 5,80 een goede maat, maar er wordt veel op de rijbaan gelost, waardoor toch knelpunten ontstaan.
- Bovendien zijn de naastliggende parkeervakken smal, waardoor de feitelijk beschikbare ruimte op de rijbaan soms kleiner is.
- In de strook met parkeervakken staan bomen die ook weinig ruimte hebben om te groeien. Het gaat om een vrij sterk type bomen (platanen), maar met meer onverharde ruimte om de bomen heen zouden ze beter kunnen groeien.
- In dezelfde strook met bomen en parkeervakken zijn voorts afvalcontainers, fietsenstallingen, parkeerautomaten, bebording en verlichting opgenomen. De strook is daarmee volledig bezet. Daardoor is er vanaf de rijbaan weinig zicht op oversteekplaatsen en kruispunten.
- De ruimte tussen de strook met parkeerplaatsen en fietsenstallingen is beperkt. Portieren van auto's slaan open op het fietspad. Ook als een fiets in of uit een stalling gehaald wordt, wordt het doorgaande fietsverkeer gehinderd (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Het stallen van een fiets hindert het rijdende fietsverkeer

- Verder is zowel het fietspad als het trottoir (met winkelfunctie) smal. Het is niet goed mogelijk om met twee fietsers naast elkaar te fietsen. Fietsers wijken soms uit naar het trottoir, maar ook daar is het druk en smal.
- Ten slotte wordt het trottoir ook gebruikt om te laden en lossen en om fietsen te stallen. Daardoor moeten voetgangers soms ook uitwijken naar het fietspad (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: Lossen over het fietspad en op het trottoir

In de onderstaande figuur zijn de verschillende knelpunten in de beperkte beschikbare ruimte in het dwarsprofiel bij elkaar in beeld gebracht.



Figuur 2.3: Knelpunten in beeld

Kruispunten

Op de kruispunten op de Gijsbrecht van Amstelstraat is de voorrangssituatie voor fietsers op sommige punten onduidelijk:

- Op de kruispunten met de Bosdrift en de Neuweg hebben de Bosdrift en de Neuweg voorrang op het verkeer op de Gijsbrecht van Amstelstraat. Rechtdoorgaande fietsers op de Gijsbrecht van Amstelstraat hebben volgens de regels echter wel voorrang boven afslaand gemotoriseerd verkeer vanuit dezelfde straat (regel: rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg gaat voor). Fietsers krijgen deze voorrang echter niet altijd, waarschijnlijk omdat het fietspad iets wordt uitgebogen bij deze kruispunten.
- Op de tussenliggende kruispunten heeft verkeer van rechts voorrang. Maar fietspaden liggen in de regel op voorrangswegen, waardoor rechtdoorgaande fietsers soms geneigd zijn voorrang te nemen (en meestal ook krijgen) op verkeer van rechts. Verder is het uitzicht op het kruispunt beperkt. Fietsers zien verkeer vanuit de zijweg laat en afslaand autoverkeer vanaf de Gijsbrecht van Amstelstraat zien fietsers soms laat, omdat zij achter geparkeerde auto's vandaan komen.

2.2 Verkeersstromen

Om een goed beeld van de huidige verkeersstromen te krijgen zijn in de eerste week van november 2021 verkeerstellingen uitgevoerd op de Gijsbrecht van Amstelstraat¹. Niet alleen de auto's op de rijbaan, maar ook de fietsers op het fietspad zijn geteld.

Etmaalintensiteiten

De dagelijkse hoeveelheid verkeer op de Gijsbrecht van Amstelstraat is in onderstaande tabel samengevat.

	Gemiddelde werkdag	Zaterdag	Zondag
Gemotoriseerd verkeer (rijbaan, in twee richtingen)	6.824	6.157	4.479
Fietsers, noordelijke fietspad	2.711	2.241	828
Fietsers, zuidelijke fietspad	2.443	2.076	720

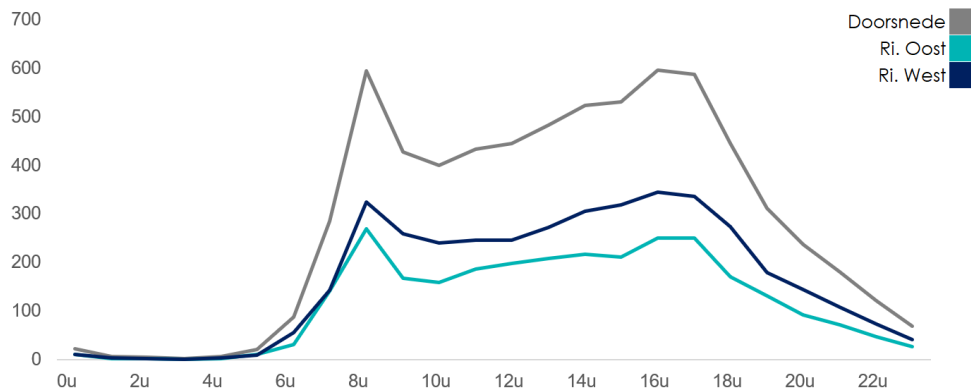
Tabel 2.1: Etmaalintensiteiten

Maandag is de rustigste werkdag, met in het etmaal 6.220 getelde motorvoertuigen en 4.852 fietsers (op beide fietspaden samen). Op donderdag 4 november is het hoogste aantal motorvoertuigen geteld: in totaal 7.116. Het aantal getelde fietsers is echter het hoogst op vrijdag (5 november). Er reden toen 5.561 fietsers op beide fietspaden samen.

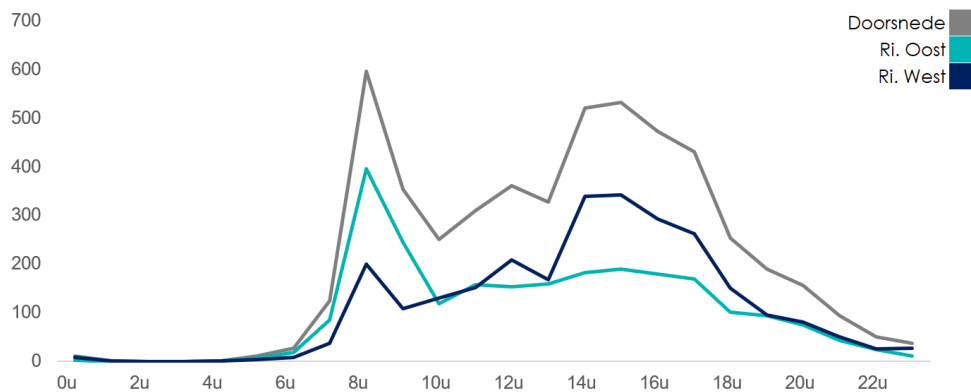
Verdeling van het verkeer over de dag

De figuren 2.4 en 2.5 geven de verdeling van het verkeer over de beide richtingen en per uur van de dag, voor respectievelijk autoverkeer en fietsers.

¹ De verkeerstelling is uitgevoerd in corona-tijd, maar in een periode waarin er maar weinig corona-maatregelen golden.



Figuur 2.4: verdeling motorvoertuigen naar richting en uur van de dag



Figuur 2.5: verdeling fietsers naar richting en uur van de dag

Uit deze grafieken vallen enkele zaken op:

- Zowel voor auto's als voor fietsers geldt dat het aantal bewegingen van oost naar west (over het etmaal genomen) wat groter is dan het aantal bewegingen van west naar oost.
- Dit geldt voor auto's gedurende de gehele dag. Er is geen duidelijke spitsrichting. Bij fietsers zien we echter wel een duidelijke spitsrichting: in de ochtend van west naar oost en in de middag van oost naar west.
- Het verloop van het aantal fietsers over de dag kent sterkere pieken dan het verloop van het aantal auto's. Vooral de piek tussen 8.00 en 9.00 uur is hoog. Dit is echter een normaal patroon: het heeft in de regel te maken met de scholieren die in dat uur naar school fietsen.

Vrachtverkeer

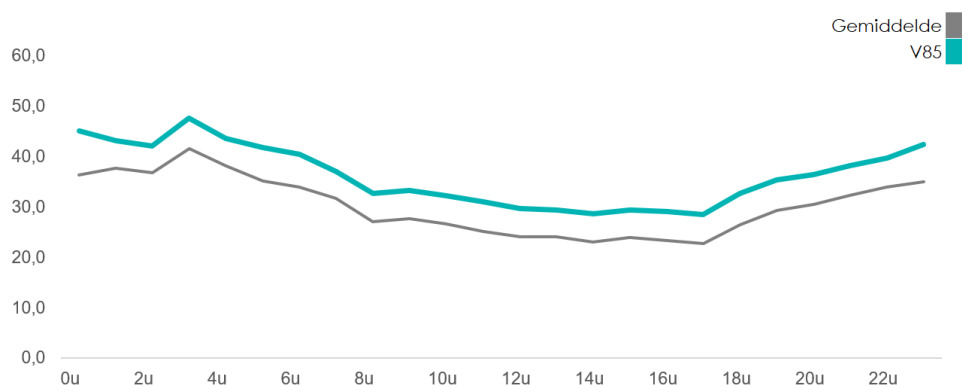
Het aandeel vrachtverkeer bedraagt op een gemiddelde werkdag 3% van het totaal aantal motorvoertuigen (zie tabel 2.2). Gedurende de dag zijn er geen grote pieken in het aantal vrachtauto's op de Gijsbrecht van Amstelstraat.

	Aandeel (doorsnede, gemiddelde werkdag)	
Personenauto's, busjes	6.620	97,0%
Middelzwaar verkeer	179	2,6%
Zwaar vrachtverkeer	24	0,4%

Tabel 2.2: Aandeel vrachtverkeer (gemiddelde werkdag)

Snelheid van het verkeer

De gemeten snelheid van het gemotoriseerde verkeer bedraagt gemiddeld 30,3 km/h. De V85 ligt op 34,7 km/h (85% van het verkeer rijdt op of onder deze snelheid). Figuur 2.4 geeft de gemiddelde snelheid per uur van de dag weer.



Verwachte autonome ontwikkeling van het verkeer

Er wordt op de Gijsbrecht van Amstelstraat geen grote groei van het autoverkeer verwacht: volgens het verkeersprognosemodel van de gemeente Hilversum wordt in de periode van 2019 tot 2040 slechts een groei van ca. 200 mvt/etm op de Gijsbrecht van Amstelstraat verwacht (in de autonome situatie, zonder aanpassingen van het profiel).

3. Eisen voor de Gijsbrecht vanuit het theoretisch kader

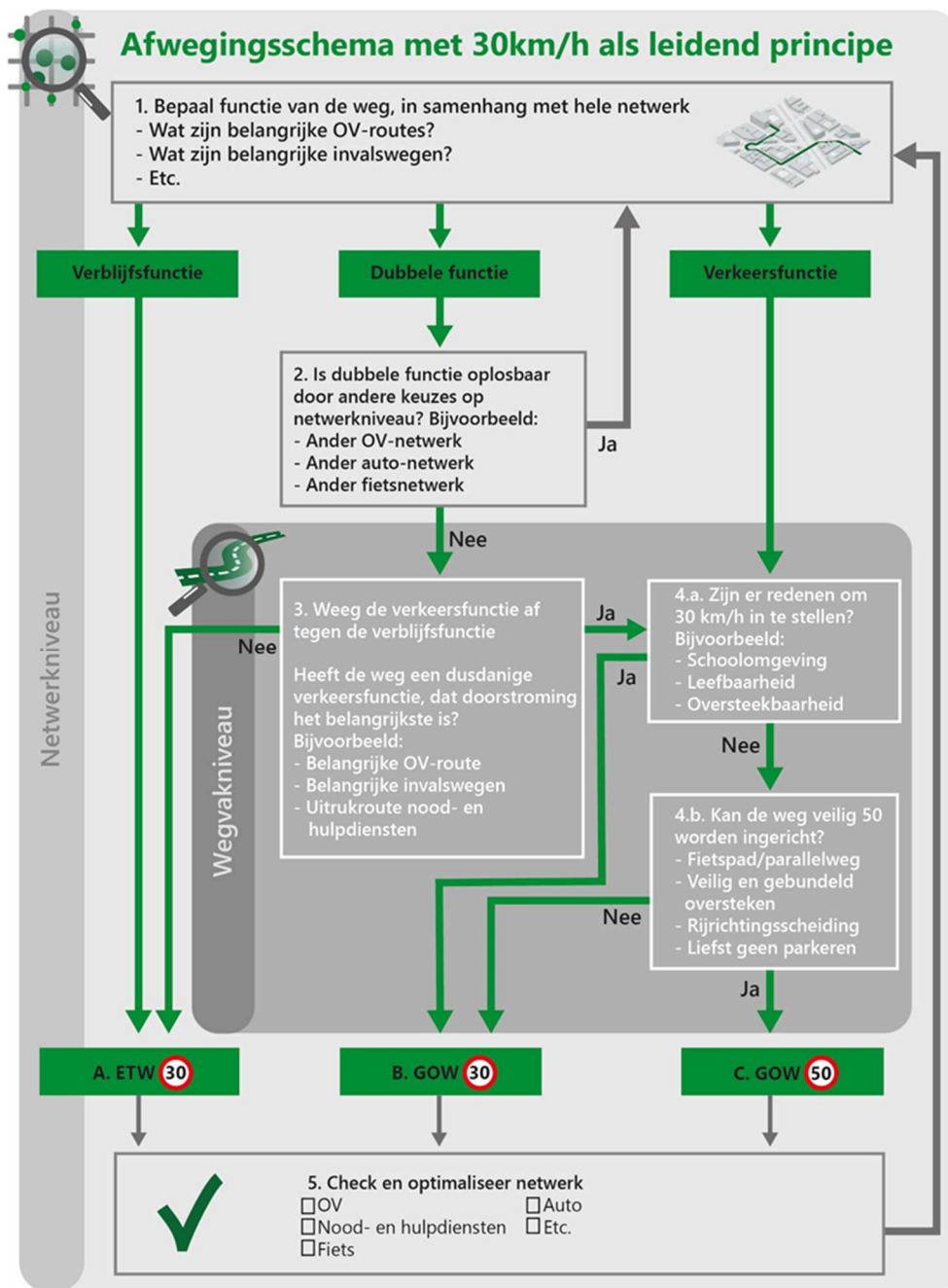
3.1 Erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg 30 km/h

In de filosofie 'Duurzaam Veilig' is onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen:

- Gebiedsontsluitingswegen zijn de belangrijkste wegen in de verkeersstructuur. In beginsel zijn dit voorrangswegen met een maximum snelheid van 50 km/h en een beperkt aantal kruispunten en zo min mogelijk erftoegangen. De veiligheid van fietsers wordt hier gewaarborgd door aparte fietsvoorzieningen (bij voorkeur vrijliggende fietspaden).
- Op erftoegangswegen is de maximumsnelheid 30 km/h (binnen de kom). Deze wegen hebben vooral een verblijfsfunctie. Er zijn veel erftoegangen, de kruispunten zijn gelijkwaardig en er is sprake van gemengd verkeer. De verkeersveiligheid van fietsers wordt gewaarborgd door een lage rijsnelheid van het autoverkeer.

In de praktijk hebben veel (historische) wegen echter een dubbele functie. Ze hebben zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie. Indien er geen mogelijkheden zijn om één van beide functies te versterken en de andere juist te verminderen, is het uit oogpunt van veiligheid gewenst om op dergelijke wegen een maximumsnelheid van 30 km/h te hanteren. Er kan dan gekozen worden om de verblijfsfunctie sterker te benadrukken (duidelijker inrichten als erftoegangsweg) of om de weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg, maar dan wel met een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW 30).

Hiervoor is het volgende afwegingsschema gemaakt (figuur 3.1).



Figuur 3.1: Afwegingsschema gebiedsontsluitingsweg 30

We lopen dit afwegingsschema af voor de Gijsbrecht van Amstelstraat:

- De Gijsbrecht van Amstelstraat heeft in de huidige situatie gezien de verkeerdruk naast een verblijfsfunctie ook duidelijk een verkeersfunctie. De verkeersfunctie heeft te maken met de functies in de omgeving (de weg wordt o.a. gebruikt als route naar scholen in de omgeving en naar station Hilversum Sportpark). Daarnaast speelt de grote verkeersdruk op de Diependaalselaan een rol. De Gijsbrecht van Amstelstraat loopt parallel aan deze laan en zorgt voor een alternatieve oost-westroute voor verkeer van en naar de omliggende wijken.
- De dubbele functie is niet eenvoudig oplosbaar door andere keuzes op netwerkniveau. Eenrichtingsverkeer op de Gijsbrecht van Amstelstraat zou bijvoorbeeld als snel tot een

te grote druk op omliggende straten leiden, die ofwel niet geschikt zijn om veel verkeer te verwerken ofwel al zwaar belast worden (Diependaalselaan).

- Naar ons oordeel heeft de weg echter niet een dussdanige verkeersfunctie dat doorstroming het belangrijkste is. Gezien de winkelfunctie van de weg, heeft de verblijfsfunctie duidelijk de prioriteit. De weg heeft geen functie voor openbaar vervoer en is ook geen belangrijke invalsweg voor de stad als geheel. De route moet wel bruikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten, maar is geen belangrijke uitrukroute voor de hulpdiensten.

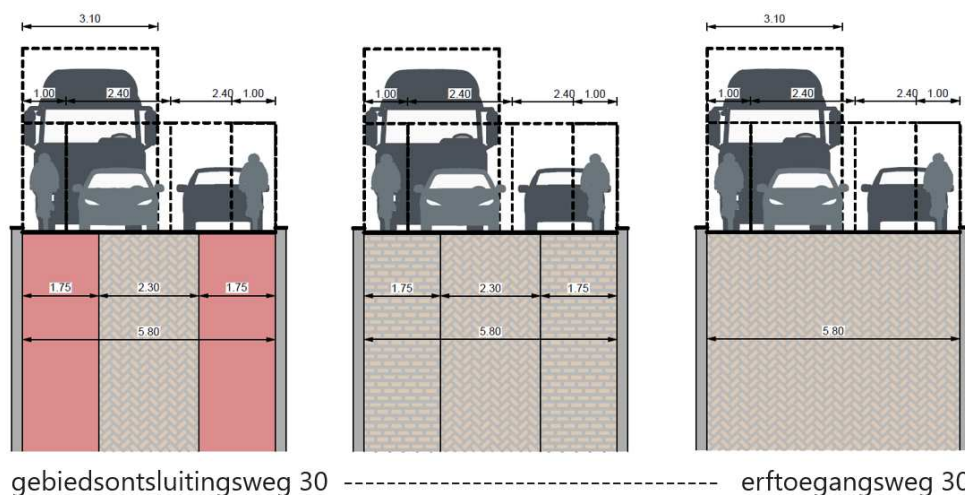
Dit betekent dat een herinrichting die sterker inzet op de verblijfsfunctie van de Gijsbrecht van Amstelstraat een logische keuze is. Daarbij past een wegprofiel met gemengd verkeer (dus zonder fietspaden).

3.2 Wegprofiel en maximale verkeersintensiteit

Voor de beoordeling van het voorgestelde nieuwe wegprofiel gaan we uit van de notitie "Aanbevelingen fiets- en kantstroken" van het CROW-Fietsberaad (Utrecht, december 2015).

De rijbaan op de Gijsbrecht van Amstelstraat is in de huidige situatie ca. 5,80 m breed. Dit is een geschikte maat voor een drukke erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h en een verkeersintensiteit tot maximaal 6.000 motorvoertuigen per uur (mvt/etm). Daarbij is er nog een keuze mogelijk uit verschillende indelingen van het profiel (zie figuur 3.2):

- een profiel met fietsstroken en een smalle middenrijloper (automobilisten moeten bij een tegenligger bewust uitwijken over de fietssuggestiestrook, als er ook fietsers rijden, moeten automobilisten daar achter blijven);
- een volledig gemengd profiel;
- een tussenvorm, waarbij de ruimte voor fietsers alleen wordt weergegeven door een ander klinkerverband.



Figuur 3.2: mogelijke indelingen rijbaanprofiel

Hierbij merken we op dat een profiel met fietsstroken meer de verkeersfunctie benadrukt, terwijl een volledig gemengd profiel juist de verblijfsfunctie benadrukt. In de situatie van de Gijsbrecht ligt de nadruk op de verblijfsfunctie. Een gemengd profiel ligt dan voor de hand, mits de inrichting van de weg voldoende waarborgen biedt voor aangepast verkeersgedrag van gemotoriseerd verkeer (zie inrichtingseisen in de volgende paragraaf).

3.3 Inrichtingseisen

Wegbeeld en verharding

Met de herinrichting wordt beoogd het rijgedrag (lagere snelheid, meer interactie en sociaal gedrag, hoger attentieniveau) te veranderen. Om de verblijfsfunctie te benadrukken, heeft klinkerverharding een grote meerwaarde. Dit is uitgangspunt, mits dit niet leidt tot te grote negatieve effecten op geluidhinder (zie ook paragraaf 3.4).

Snelheidsremming

De snelheid van het autoverkeer mag niet hoger zijn dan 30 km/h, met name op kruispunten en drukke oversteekplaatsen. Hier zijn snelheidsremmende maatregelen essentieel.



Figuur 3.3: snelheidsremming bij oversteekplaatsen (zonder of met zebrapad)

Kruispunten

Op de kruispunten aan het begin en het einde van het plangebied (met Bosdrift en Nieuweg) is een verbijzondering nodig om het begin en het eind van het winkelgebied te benadrukken en om een goede overgang naar het nieuwe profiel te maken. De tussenliggende kruispunten zijn gelijkwaardige kruispunten (verkeer van rechts heeft voorrang).

Parkeren, laden en lossen

Parkeerplaatsen dienen zodanig breed te zijn, dat ze ook goed gebruikt kunnen worden voor laden en lossen. Het in- en uitrijden van de parkeerplaatsen wordt daardoor ook vereenvoudigd. Laden en lossen op de rijbaan moet voorkomen worden. Hiervoor is aanvullende regelgeving en handhaving mogelijk: door middel van venstertijden wordt het laden en lossen geconcentreerd op momenten dat er veel parkeerplaatsen vrij zijn en relatief weinig fietsers gebruikmaken van de Gijsbrecht van Amstelstraat.

3.4 Geluidhinder

In de huidige situatie geldt op dit deel van de Gijsbrecht van Amstelstraat al een snelheidsregime van 30 km/h. Daarmee kent de weg geen formele geluidszone (volgens de Wet geluidhinder). In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter wel een afweging gemaakt worden van de geluidssituatie. Bij een klinkerweg en/of een weg met relatief veel verkeer, kan ook op 30 km/h-wegen sprake zijn van relatief hoge geluidsbelastingen op de gevels van woningen. Om die reden moet het akoestische effect van verkeersmaatregelen meegenomen worden in de afwegingen.

Bij de reconstructie van de Gijsbrecht van Amstelstraat gaat het om twee mogelijke effecten:

- verhoging van de geluidsbelasting op de Gijsbrecht van Amstelstraat zelf als gevolg van de wijziging van de verharding van asfalt naar klinkers;
- gevolgen elders, doordat andere wegen als gevolg van de reconstructie van de Gijsbrecht van Amstelstraat drukker worden.

Beide effecten komen in hoofdstuk 5 aan de orde.

4. Verkeerseffecten bij herinrichting

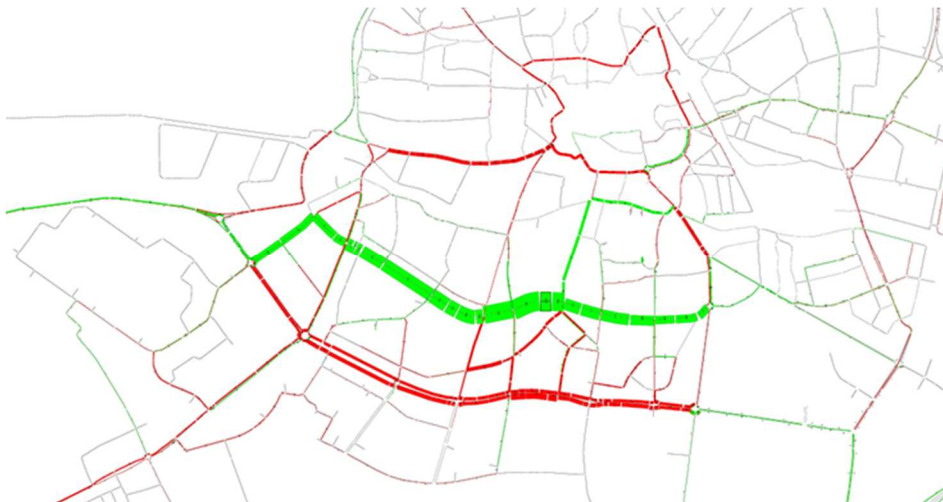
In dit hoofdstuk geven we aan welke verkeerseffecten verwacht kunnen worden bij een herinrichting die voldoet aan de inrichtingseisen die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven. We gaan uit van een profiel zonder fietspaden en een aangepaste rijsnelheid van het autoverkeer.

4.1 Verschuiving autoverkeer

In beginsel verwachten we geen grote verschuivingen van verkeer, omdat er nu al sprake is van een maximumsnelheid van 30 km/h. De feitelijke (waargenomen) snelheid komt bovendien goed overeen met de maximumsnelheid (gemiddeld rond de 30 km/h). Een aangepaste inrichting van de weg maakt weliswaar duidelijk dat de nadruk hier op de verblijfsfunctie ligt, maar de gemiddelde snelheid zal hierdoor niet drastisch dalen. De doorstroming van het verkeer kan zelfs beter worden doordat het lossen op de rijbaan beperkt wordt.

In hoeverre het andere profiel in de praktijk leidt tot ander verkeersgedrag (andere routekeuze of beperking rijsnelheid) is niet goed in cijfers te berekenen. Om echter een gevoel te krijgen hoe gevoelig het netwerk is voor (kleine) veranderingen in snelheid, is een doorrekening met het verkeersmodel gemaakt (door RHDHV) waarbij de snelheid van het betreffende gedeelte van de Gijsbrecht van Amstelstraat in het model is teruggebracht van 30 naar 20 km/h². Dit kan gezien worden als het *maximaal* te bereiken effect.

² De verkeersintensiteit in het verkeersmodel is lager dan geteld: de modelwaarde voor 2019 bedraagt 5.200 mvt/etm op een gemiddelde werkdag, terwijl 6.800 mvt/etm zijn geteld (zie hoofdstuk 2). Een (theoretische) snelheidsbeperking van 30 naar 20 km/h geeft echter een goede indicatie voor welk deel van het verkeer in beginsel redelijke alternatieven aanwezig zijn voor de Gijsbrecht van Amstelstraat. Op de Diependaalselaan komen model en tellingen wel goed overeen.



Figuur 4.1: Verschuiving van verkeersstromen (groen: minder verkeer, rood meer verkeer)

In absolute zin kan een afname van maximaal zo'n 1.500 mvt/etm bereikt worden in de Gijsbrecht van Amstelstraat (drukste deel, ten oosten van Hilvertsweg, zie tabel 4.1). De helft van dit verkeer verschuift richting de Diependaalselaan, de rest verdeelt zich over andere routes. Die worden maximaal 300 mvt/etm drukker. Op de Diependaalselaan zal dit nauwelijks merkbaar zijn: het gaat slechts om enkele procenten toename en in de spitsperiodes nog minder. Bovendien zullen de hier beschreven effecten in de praktijk naar verwachting kleiner zijn, aangezien de gemiddelde snelheid op de Gijsbrecht van Amstelstraat naar verwachting minder zal dalen dan in het verkeersmodel is ingevoerd.

		etmaal		ochtendspits		avondspits	
		absoluut	relatief	absoluut	relatief	absoluut	relatief
Gijsbrecht van Amstelstraat	ten oosten van Hilvertsweg	-1530	-28%	-70	-28%	-85	-19%
Diependaalselaan	ten oosten van Hilvertsweg	+780	3%	+20	1%	+40	2%
Overige straten	maximale toename	< 300					

Tabel 4.1: Maximaal te verwachten verschuivingen van verkeer

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat op een drukke erftoegangsweg (met gemengd verkeer) een verkeersintensiteit tot maximaal 6.000 mvt/etm wenselijk is. Dat betekent dat ongeveer de helft van het berekende effect in de praktijk gehaald moet worden. Daarvoor zal ook ongeveer de helft van de snelheidsreductie die in het model is ingevoerd, gehaald moeten worden. Een gemiddelde van 25 km/h moet dus als uitgangspunt aangehouden worden voor het ontwerp van de Gijsbrecht van Amstelstraat. Dit kan bereikt worden door:

- de aanpassing van het profiel zelf, waarbij auto's in veel gevallen achter fietsers moeten blijven;
- snelheidsremmende maatregelen (met name op kruispunten en oversteekplaatsen).

4.2 Bereikbaarheid

Als we uitgaan van de verschuiving van verkeer zoals in de voorgaande paragraaf is aangegeven (ongeveer de helft van het effect zoals berekend met het verkeersmodel) dan zal een herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat geen noemenswaardige effecten hebben op de doorstroming van het verkeer. Wel zullen aanvullende eisen op het gebied van veiligheid ertoe kunnen leiden dat het aantal parkeerplaatsen op de Gijsbrecht van Amstelstraat iets beperkt moet worden (i.v.m. voldoende uitzicht bij oversteken en kruispunten). Daarnaast zijn venstertijden voor laden en lossen noodzakelijk (zie volgende paragraaf).

De straat wordt beter ingericht voor voetgangers en er ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld goede fietsenstallingen. De bereikbaarheid voor langzaam verkeer verbetert daardoor.

4.3 Verkeersveiligheid

Beperking snelheid autoverkeer

In zijn algemeenheid geldt dat vrijliggende fietspaden op relatief drukke wegen extra veiligheid en comfort geven voor fietsers. De algemene risicocijfers zijn voor de Gijsbrecht van Amstelstraat echter niet toepasbaar, omdat er in de huidige situatie veel specifieke punten aanwezig zijn die de veiligheid van de fietspaden negatief beïnvloeden: voetgangers wijken uit naar het fietspad, autoportieren slaan op het fietspad, het parkeren van fietsen gebeurt deels op het fietspad en op de kruispunten worden de fietspaden beëindigd en zijn fietsers slecht zichtbaar. Indien een goede erftoegangsweg wordt gemaakt die voldoet aan de inrichtingseisen (zie hoofdstuk 3), dan is dat positief voor de verkeersveiligheid. Essentieel is dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer effectief wordt geremd. Dat is noodzakelijk om twee redenen:

1. Een lage snelheid van het verkeer voorkomt ongevallen met ernstige afloop.
2. Een lage snelheid is nodig om de verkeersintensiteit terug te brengen tot ca. 6.000 mvt/etm.

Subjectieve verkeersveiligheid

De verkeersintensiteit op de Gijsbrecht van Amstelstraat ligt – ook na reconstructie – rond de maximaal gewenste intensiteit van 6.000 mvt/etm. De reden van deze richtlijn is dat bij deze intensiteit de automobilist in een gemengd profiel de ruimte meer gaat 'claimen'. Fietsers kunnen zich 'opgejaagd' voelen door automobilisten die achter hun rijden, maar niet kunnen passeren vanwege tegemoetkomend verkeer. En automobilisten accepteren bij drukke relatief kleine hiaten om fietsers te passeren, waarbij fietsers naar de zijkant van het profiel moeten uitwijken. Als de snelheid van het verkeer laag is, zal dit niet direct tot echt verkeersonveilige situaties leiden, maar het kan wel leiden tot een gevoel van onveiligheid (subjectieve onveiligheid). Een voordeel in deze situatie is dat ook het aantal fietsers hoog is. Daardoor voelen fietsers zich sterker en houden automobilisten meer rekening met fietsers.

Parkeren

Als fietsers op de rijbaan moeten rijden, is het noodzakelijk om ook kritisch te kijken naar de ligging van parkeerplaatsen en naar het laden en lossen dat nu veelal op de rijbaan plaatsvindt. De ligging van parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Dat betekent dat bij kruispunten en oversteekplaatsen het uitzicht van auto's op voetgangers en v.v. niet mag worden beperkt door geparkeerde auto's.

Laden en lossen

Er moet ook een oplossing gevonden worden voor het laden en lossen op de rijbaan³. De meest voor de hand liggende oplossing daarvoor is om hiertoe venstertijden te hanteren. Als we kijken naar het druktebeeld op de Gijsbrecht van Amstelstraat (zie hoofdstuk 2), dan zou het laden en lossen vóór 8.00 uur 's ochtends plaats moeten vinden of tussen 10.00 en 12.00 uur. In de vroege ochtend zijn er nog geen klanten van winkels die parkeren, dus dan zal de kans op een parkeerplaats het grootst zijn. Bij grotere winkels moet tijdens de venstertijden parkeren voor de winkel verboden worden, zodat laden en lossen altijd mogelijk is. Voor het laden en lossen van kleinere winkels zal het niet in alle gevallen mogelijk zijn om direct voor de deur te stoppen. Daar staat echter tegenover dat er meer ruimte komt om de laatste meters via het trottoir artikelen naar een winkel te brengen.

4.4 Leefbaarheid en geluidhinder

Een gewijzigde inrichting kan effect hebben op de geluidssituatie op de omliggende panden. Voor een groot deel van de panden is (op de bovenverdiepingen) nog sprake van een woonfunctie en daarmee ook sprake van geluidsgevoelige bestemmingen.

Met een quick-scan is inzichtelijk gemaakt of voor de woningen langs de Gijsbrecht van Amstelstraat een waarneembare geluidstoename te verwachten is bij verschillende inrichtingsvormen. Van een waarneembare toename is sprake wanneer de geluidsbelasting toeneemt met afgerond 2 dB of meer.

Huidige geluidsbelasting

Langs de Gijsbrecht van Amstelstraat is in de huidige situatie sprake van een geluidsbelasting van 56 dB langs ter hoogte van de asfaltverharding (op basis van de gemeten rijsnelheid en het gemeten aandeel vrachtverkeer, zie hoofdstuk 2) Rond de kruispunten die nu zijn uitgevoerd met elementenverharding ligt de geluidsbelasting circa 2 à 3 dB hoger.

³ RHDHV voert op dit moment ook een onderzoek uit naar een eventuele emissievrije zone voor vrachtverkeer op de Gijsbrecht van Amstelstraat. Dit kan ook effect hebben op het aantal en de aard van de vrachtwagens die laden en lossen.

Effect gewijzigde wegdekverharding

Als gevolg van de een gewijzigde verharding zijn de volgende effecten te verwachten ten opzichte van de situatie met de aanwezige asfaltverharding (bij een rijsnelheid van 30 km/h en een vergelijkbare ligging van de weg-as als in de huidige situatie):

- elementenverharding in keperband +2,5 dB;
- elementenverharding niet in keperverband + 5,5 dB;
- stille elementenverharding + 0,2 dB;

Het toepassen van standaard elementenverharding zorgt – bij gelijkblijvende verkeersintensiteiten – voor een waarneembare toename van de geluidsbelasting en zeker als het niet in keperverband aangebracht wordt. In het kader van de leefbaarheid is een dergelijke geluidstoename niet wenselijk. Een alternatief is om stille elementenverharding toe te passen. Dit is verharding met een open structuur die zorgt voor een lagere geluidsbelasting. De geluidsbelasting met stille elementenverharding is vergelijkbaar met asfaltverharding. Het toepassen van streetprint in de asfaltverharding zorgt (afhankelijk van de uitvoering) in de meeste gevallen ook niet voor een waarneembare toename van de geluidsbelasting.

Stille elementenverharding is veel gelijkmatiger dan gewone klinkers (er zijn minder oneffenheden, waardoor het bandengelsd afneemt, zie figuur 4.2). Het nadeel daarvan is dat ook het verblijfskarakter van de straat daardoor iets minder duidelijk benadrukt wordt.



Figuur 4.2: Standaard elementenverharding (links) versus stille elementenverharding (rechts)

Effect lagere rijsnelheid en minder verkeer

Indien het mogelijk is om de gemiddelde snelheid met behulp van het nieuwe ontwerp naar beneden te brengen naar 25 km/h in plaats van 30 km/h, wordt daarmee een afname van de geluidsbelasting bereikt van circa 1 dB. Als daardoor ook verkeer nog met 10% afneemt, kan de geluidsbelasting nog eens 0,5 dB lager worden. Per saldo zou de toepassing van standaard elementenverharding in keperverband dan nog leiden tot 1 dB toename van de geluidsbelasting. Een dergelijke toename is niet of nauwelijks waarneembaar.

Standaard elementenverharding heeft een esthetisch voordeel, waarmee het verblijfskarakter van de straat het sterkst benadrukt wordt. Dit leidt er vervolgens weer toe dat een lagere snelheid en een lagere intensiteit van het verkeer gemakkelijker bereikt kan worden.

Effecten elders

De herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat (met lagere snelheid) leidt tot enige verschuiving van verkeer naar andere straten. Op drukke straten zoals de Diependaalselaan gaat het om een dusdanig kleine relatieve verandering dat dit geen hoorbaar effect oplevert. Op rustige straten blijft de absolute verkeersintensiteit zodanig laag, dat ook hier geen problemen met geluidhinder verwacht hoeven te worden.

5. Voorstellen voor uitwerking profiel

5.1 Klinkerweg met pleinen

Voor de inrichting van de straat, zijn we begonnen om een aantal belangrijke structuren in kaart te brengen: de historische assen, belangrijke bomenstructuren en de winkelstructuur. Deze zijn in figuur 5.1 weergegeven.



Figuur 5.1: Historische assen, hoogwaardige bomenstructuren en winkelstructuur

De Bosdrift, de Hilvertsweg en de Neuweg behoren tot de oudste lijnen in de stad. De Egelantierstraat is van iets later datum, maar is ook een doorgaande lijn die de Gysbrecht van Amstelstraat kruist. De kruispunten van deze wegen met de Gysbrecht van Amstelstraat vragen om een verbijzonderde vormgeving. We stellen hier voor om verhoogde pleinen te maken. Om de snelheid voldoende te remmen wordt telkens tussen twee van deze kruispunten nog een plateau voorgesteld, waar mogelijk gecombineerd met een zijstraat.

In het eerder gemaakte ontwerp van Bureau Overlant werd over de gehele lengte van de straat uitgegaan van een soort plein, met nadruk op de dwarsrelaties. Maar gezien de hoeveelheid verkeer achten we het noodzakelijk om wel een rijbaan aan te geven en het oversteken iets te concentreren op daartoe ingerichte pleinen en plateaus. Daar wordt de snelheid van het autoverkeer geremd. De aangepaste vormgeving geeft automobilisten bovendien duidelijk aan dat ook een aangepast rijgedrag nodig is. Figuur 5.2 geeft een overzicht van het ritme van pleinen en plateaus.



Figuur 5.2: Ritme in pleinen en plateaus

Figuur 5.3 geeft een referentiebeeld van een plateau zoals we bedoelen. Een iets groter hoogteverschil bij het plateau kan de snelheid nog verder terugbrengen.



Figuur 5.3: Referentiebeeld inrichting plateaus

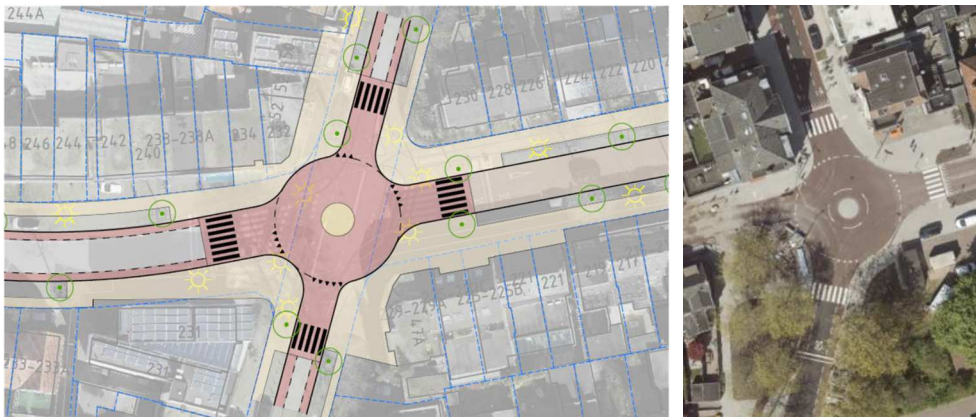
Er kan overwogen worden om de Hilvertsweg ook voor een deel mee te nemen in de herinrichting omdat daar ook winkels aan gelegen zijn (in figuur 5.2 is dat opgenomen). Voor de overgang van het profiel in de Gijbrecht van Amstelstraat adviseren we wel een duidelijke begin- en eindpunt bij de Bosdrift en de Nieuweg. Wel kan eventueel het noordelijke trottoir langs de winkels ten westen van de Bosdrift meegenomen worden in de herinrichting.

5.2 Kruispunten Bosdrift en Nieuweg

Bij de kruispunten met de Bosdrift en de Nieuweg is nog niet zeker of een aanpassing van de huidige vormgeving mogelijk is, zonder dat dit leidt tot toenemende congestie. Het zijn relatief drukke kruispunten waar niet alleen de auto's maar ook de grote hoeveelheid fietsers van invloed zijn op de doorstroming en verkeersveiligheid. Indien overgegaan wordt tot een reconstructie van de Gijsbrecht van Amstelstraat, bevelen we aan om in de spitsperiodes op deze kruispunten visuele of camera-tellingen uit te voeren waarbij ook de afslagbewegingen en het langzaam verkeer in beeld gebracht worden. Op grond daarvan kan de beste vormgeving voor deze kruispunten berekend worden.

Ook op de kruispunten van de Gijsbrecht met de Bosdrift en de Nieuweg zien we wel aanleiding voor een reconstructie. In de huidige situatie worden fietspaden iets uitgebogen zodat er nog een wachtende auto tussen de kruisende fietspad en de kruisende rijbaan kan staan. Het gaat echter om een beperkte uitbuiging (in verband met ruimtegebrek). Daardoor is het soms niet duidelijk of rechtdoorgaande fietsers voorrang hebben op afslaande fietsers (zie ook paragraaf 2.1). Een eenvoudiger vormgeving van de kruispunten, zou goed passen bij een eveneens vereenvoudigde vormgeving van de Gijsbrecht van Amstelstraat.

De meest eenvoudige optie is een plateau (zoals ook op andere kruispunten, zie paragraaf 5.1), maar er kan ook gedacht worden aan een zogenaamde 'microrotonde'. Dat is een zeer kleine rotonde met een overrijdbaar middeneiland (noodzakelijk voor linksafslaand vrachtverkeer). In figuur 5.4 is deze oplossing uitgewerkt voor het kruispunt van de Gijsbrecht van Amstelstraat met de Bosdrift. Bij de Nieuweg zou een dergelijke oplossing ruimtelijk ook inpasbaar zijn (bij de Nieuweg is iets meer ruimte).



Figuur 5.4: Suggestie microrotonde bij kruispunt met Bosdrift (rechts: referentiefoto)

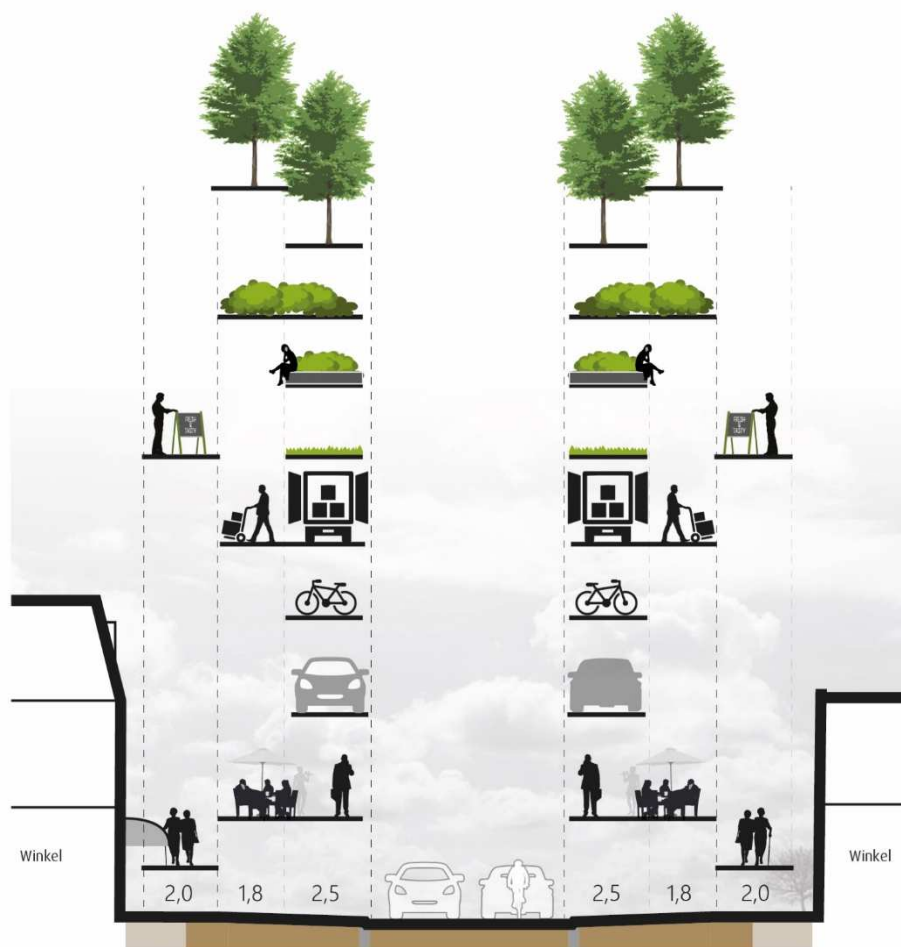
5.3 Bouwstenen voor parkeerstrook

Als uitgangspunt is gesteld dat het aantal parkeerplaatsen nagenoeg hetzelfde moet blijven. In onze optiek gaat dat uitgangspunt ten koste van de brede doelstellingen die in paragraaf 1.2 zijn benoemd. In het huidige profiel zijn geparkeerde auto's dominant aanwezig en beperken ze het uitzicht bij oversteekplaatsen. De bomen hebben daardoor bovendien weinig groeiruimte.



Figuur 5.5: Huidige dwarsprofiel

Om de Gijsbrecht echt een stuk groener en aantrekkelijker te maken om te verblijven, denken we dat de parkeerstrook ook voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt zou moeten worden. De strook wordt verbreed tot 2,5 m zodat er ook voldoende ruimte is voor laden en lossen. Buiten de venstertijden kan hier geparkeerd worden, maar er zou ook ruimte gemaakt kunnen worden voor een terras. Verder zou bij de uitwerking van het plan in overleg met zowel ondernemers als omwonenden moeten worden bekeken in hoeverre in de strook extra ruimte voor groen en/of fietsen wenselijk is dan ruimte voor geparkeerde auto's (zie figuur 5.6).



Figuur 5.6: Bouwstenen voor de invulling van de strook tussen rijbaan en trottoir

Wij stellen voor om in het vervolgproces (indien besloten wordt tot reconstructie van de Gijsbrecht van Amstelstraat) een uitwerking van het profiel te maken waarbij zowel een landschapsarchitect als een verkeerskundige betrokken zijn. Bij de te maken keuzes over o.a. de 'bouwstenen' voor de parkeerstrook is participatie van ondernemers en omwonenden gewenst.

5.4 Kosteninschatting

Om een reële kostenraming te kunnen maken, is een verder uitgewerkt ontwerp nodig. De kosten hangen sterk af van het ambitieniveau, van de inrichting van kruispunten, de verharding ('gewone' klinkers, stille klinkers of asfalt met streetprint) het groen etc. Maar als we uitgaan van een herinrichting van gevel tot gevel dan gaat het om ca. 10.000 m² reconstructie. Voor een hoogwaardige herinrichting (niet 'exclusief', maar wel centrumkwaliteit) moet rekening gehouden worden met ca. 100 tot 150 euro bouwkosten per vierkante meter, dus in totaal 1 à 1,5 miljoen euro. Dit bedrag is nog exclusief VAT (voorbereiding, administratie en toezicht) en onvoorziene kosten. In deze fase raden we aan

hier een opslag van 20% voor te rekenen, zodat de investeringskosten uitkomen op 1,2 à 1,8 miljoen euro.

We raden aan om eerst een VO te maken en daarvan een SSK-raming te laten opstellen. Dat geeft inzicht in de kosten van verschillende onderdelen van het plan. Het biedt ook mogelijkheden om te sturen op de kosten (onderdelen aan te passen) als de kosten te hoog uitvallen.

6. Conclusies

Reconstructie mogelijk onder voorwaarden

Een reconstructie van de Gijsbrecht van Amstelstraat is gezien de huidige krapte voor vrijwel alle functies in de straat wenselijk en *onder voorwaarden* ook mogelijk:

- De snelheid van het autoverkeer moet effectief geremd worden, enerzijds om de veiligheid van fietsers te garanderen, anderzijds om de verkeersintensiteit terug te brengen tot maximaal ca. 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Alleen een ander wegbeeld is hiervoor niet voldoende, er zijn ook snelheidsremmende maatregelen nodig.
- Er zal kritisch gekeken moeten worden naar het aantal en de ligging van de parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen mogen het uitzicht bij oversteekplaatsen niet belemmeren. Ook de doelstelling om de straat te vergroenen en aantrekkelijker te maken om te verblijven kan in conflict komen met het uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen behouden moeten blijven.
- Laden en lossen moet in venstertijden plaatsvinden. Tijdens de venstertijden moet op een deel van de parkeerplaatsen een tijdelijk parkeerverbod gelden, zodat lossen op rijbaan niet meer nodig is. De parkeerruimte is voldoende breed voor een vrachtauto.

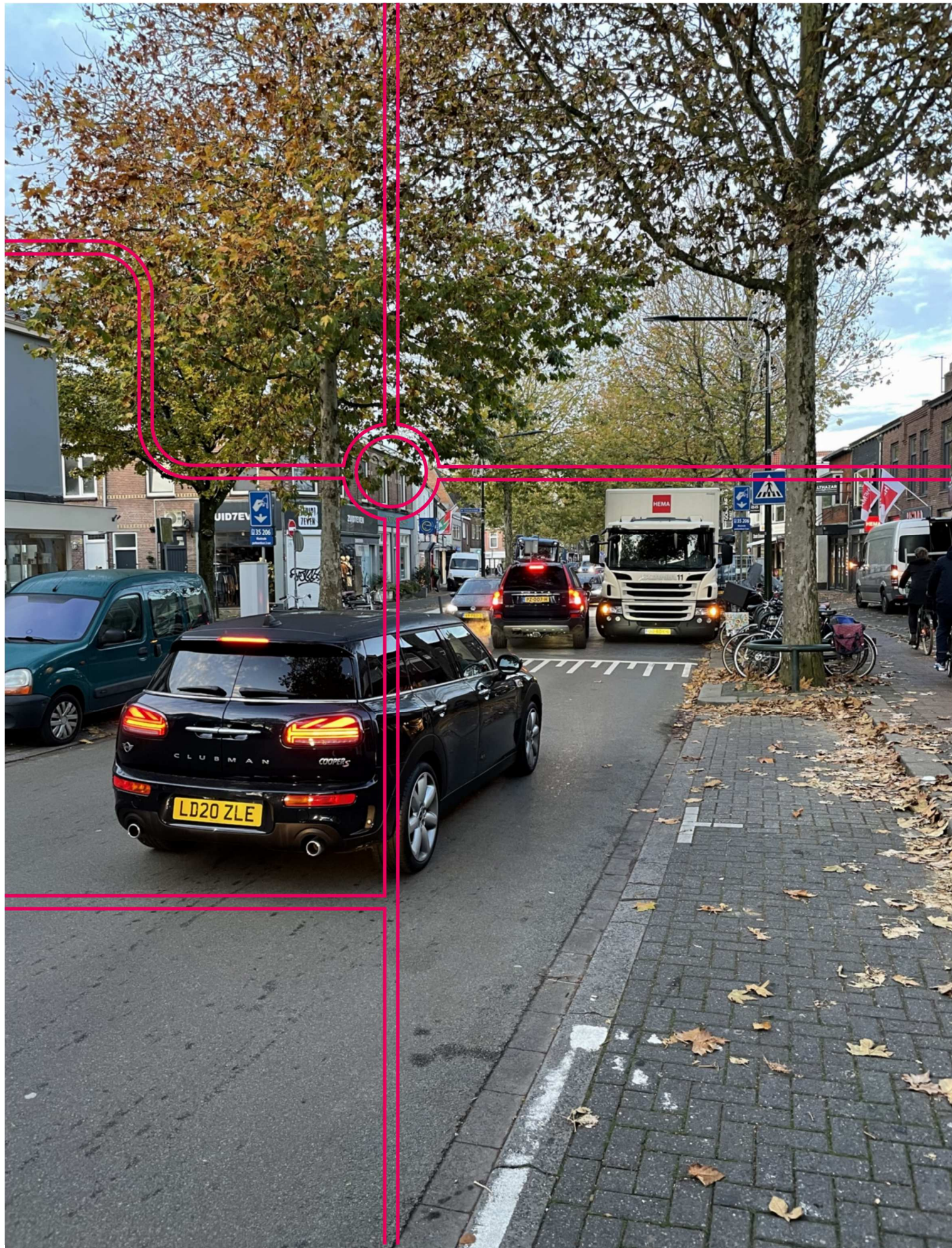
Effecten

Het belangrijkste effect komt overeen met de doelstelling: het verblijfsklimaat van de Gijsbrecht van Amstelstraat wordt aanzienlijk verbeterd. De straat wordt aantrekkelijker voor zowel ondernemers als klanten, de barrièrewerking van de straat vermindert en het groene karakter van de straat wordt versterkt.

De effecten voor de bereikbaarheid zijn beperkt. Wel wordt met de nieuwe inrichting iets duidelijker ingezet op kwaliteit voor voetgangers en fietsers en iets minder op autoverkeer.

Het effect op de verkeersveiligheid is niet op basis van algemene kengetallen vast te stellen, omdat er veel bijzonderheden zijn in de straat die afwijken van het algemene beeld. Zowel de huidige situatie als de eventuele nieuwe situatie kennen veiligheidsrisico's. Ongevallen met letsel kunnen echter worden voorkomen door een lage rijsnelheid af te dwingen. Een profiel met fietsers op de rijbaan hoeft niet te leiden tot vermindering van de feitelijke, objectieve veiligheid, wel kan bij grote drukte van autoverkeer onder fietsers een gevoel van onveiligheid ontstaan (subjectieve onveiligheid). Voordeel is wel dat ook het aantal fietsers groot is, waardoor fietsers ten opzichte van auto's een sterkere positie hebben.

Om het verblijfskarakter van de straat te benadrukken en de gewenste lage rijsnelheid goed zichtbaar te maken, bestaat een sterke voorkeur voor open verharding. Dit heeft echter een negatief effect op geluidhinderniveaus. Dit wordt deels gecompenseerd als de hoeveelheid en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer afneemt. Een andere optie is om te werken met zogenaamde 'stille elementenverharding' of streetprint (asfalt met klinkerprint). Met gewone klinkers wordt het verblijfskarakter van de straat echter het sterkst benadrukt.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32