

Emmastraat – Gooilandplein – Groest Zuid

Schetsontwerp

Achtergronddocument: Ontwerp en toelichting



Inhoudsopgave

1. Geschiedenis.....	4
Vroege historie.....	4
De jaren '90	4
Huidige situatie.....	4
2. Procedureel kader	6
Structuurvisie & Centrumvisie.....	6
Overige projectkaders	7
3. Verkeerskundige & ruimtelijke verkenning.....	8
Uitgangspunten	8
Probleemanalyse	8
Ruimtelijke verkenning.....	8
Conclusie	9
4. Nut en noodzaak	11
Uitgangspunten	11
Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor het autoverkeer vergroten	12
Optimaliseren van bewegwijzering naar en in het centrum	12
Comfortabele parkeervoorzieningen voor de auto met passend parkeerregime	13
Aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het centrum	13
Stedebouwkundig logische en aantrekkelijke route	13
Verplichting vanuit de wegenverkeerswet.....	14
5. Verantwoording Schetsontwerp	15
Emmastraat	15
Gooilandplein	18
Groest.....	20
6. Milieuaspecten	23
Lucht	23
Geluid	23
Bodem	23
7. Financiën	24
Bijlage 1; Parkeerbalans	25
Bijlage 2; Bomenbalans	26

1. Geschiedenis

Vroege historie..

Van oudsher is de Emmastraat de invalsroute vanuit het zuidoosten van Hilversum naar het centrum. Als eerste geasfalteerde weg binnen de gemeente, toen om aansluiting te zoeken bij de handelsroute Amsterdam – Amersfoort, is dit een van de belangrijkste verkeersaders van de stad.

De Groest was en is de langste en breedste straat in het Centrum. Het was de laagste plek in dorp waar het water uit de omgeving naartoe stroomde. De Groest beschikt van oudsher over meerdere bomenrijen, die bestonden uit iepen. Markant was de verharding van gevel tot gevel en de iets verhoogde stroken waar de bomen in stonden. Met de opkomst van de auto is de Groest omgevormd tot een verkeersweg met aan twee zijden trottoirs.

Het Gooilandplein was een brinkvormige ruimte die de Emmastraat, Langestraat en Groest met elkaar verbond. De centrale brink was verhard en had aan de zuidzijde een Wilhelminaboom. De kerk stond in een parkachtige groene omgeving. Langs de noord en oostzijde van de brink stonden grote bomen. Ten tijde van de bouw van het Gooilandtheater was de auto nog een relatief nieuw en interessant fenomeen. Het ontwerp, met de gebogen vorm van de gevel verwijst naar de snelheid van de auto die langs het gebouw rijdt. De (vent)weg direct voor het Gooilandtheater heeft dan ook een historische kwaliteit.

Door het openbreken van de Schapenkamp in is het Gooilandplein van karakter veranderd. Er ontstond een kruispunt met een parkeerpleintje voor Gooiland

De jaren '90

In de jaren '90 is de gehele Groest, in lijn met de beleidsuitgangspunten uit het toenmalige binnenstadsplan, ingericht als verblijfsgebied met veel en nieuwe kastanjabomen. In het noordelijke deel zijn fietsers te gast en in het zuidelijke deel is beperkt bus- en autoverkeer (bestemmingsverkeer) toegestaan. Het beleid was dat de gehele as van de Groest zich hiermee zou kunnen gaan ontwikkelen als flaneerzone met ruimte voor meer en nieuwe winkels en horeca tussen het Langgewenst en Gooiland.

Het autoverkeer uit zuidoostelijke richting werd daarom op het kruispunt bij Gooiland via de Schapenkamp en de Prins Bernhardstraat 'omgeleid' naar de parkeergarage Hilvertshof. Voordat de oprit van deze garage werd verlegd naar de Groest, liep de route via de oorspronkelijke oprit in de Veerstraat, met filevorming tot gevolg. Op het zuidelijke deel van de Groest zuid was de auto (bestemmingsverkeer) te gast en was er slechts een doorkruising van dit verblijfsgebied mogelijk bij de Prins Bernhardstraat om bij de parkeergarage te komen.

Door de herinrichting in de jaren 90 is de Groest weer een sfeervolle, lommerrijke straat geworden , waarin honderden kastanjabomen van fors formaat zijn aangeplant. De bomen geven allure aan deze meest bomenrijke straat in het centrum van Hilversum en refereren naar het historische dorpse karakter.

Huidige situatie

In 2001 kwam er met de uitvoering van het 'Plan Wegen' een totaal andere verkeerssituatie. Dit verkeersplan was gebaseerd op prioriteit voor de voetganger en de fietser, daarna het openbaar vervoer en tenslotte de laagste prioriteit voor het autoverkeer. Bij de herinrichting van de radialen en de centrumring werden daartoe vrijliggende fietspaden aangelegd met als gevolg

éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer op een deel van de radialen en op de centrumring. De Emmastraat, maar ook het grootste deel van de Schapenkamp werd éénrichtingsverkeer.

Daarbij is het kruispunt voor Groot Gooiland heringericht tot een rotonde met een fontein. Deze fontein is later uit gebruik genomen en vervangen door een groen midden eiland. De ventweg voor groot Gooiland is daarbij - weliswaar in omgekeerde richting toegankelijk- in ere herstelt. Het grote voorplein is bijna geheel verhard met een zwarte steen. Het plein wordt niet als prettige verblijfsruimte ervaren.

2. Procedureel kader

Structuurvisie & Centrumvisie

In de in 2013 vastgestelde Structuurvisie Hilversum 2030 is aangegeven dat het (kernwinkel)centrum geconcentreerd wordt en dat uitsluitend het noordelijke deel van de Groest in aansluiting op het Langewest nog volwaardig voetgangersgebied zal zijn. Over de bereikbaarheid van het centrum vanuit de zuid- en oostkant en de inrichting van de openbare ruimte van deze verbinding staat in de Structuurvisie o.a. het volgende:

“Gelijktijdig met het intensiveren van functies, vooral aan de oostzijde van het centrum, wordt ook de wegenstructuur aangepast. De centrumring-oost (Emmastraat, Schapenkamp en Koninginneweg) is in 2030 weer tweerichtingsverkeer geworden. Daarnaast is de centrumring dan om de Markt heen gelegd.

Er is dan een heldere en mooie rechtstreekse entree van het centrum ontstaan vanaf de zuidzijde van Hilversum. Het Gooilandplein functioneert hierbij als stadsentree. Bijkomend voordeel is dat veel verkeer vanuit het zuiden nu via Emmastraat/Groest-Zuid het centrum van Hilversum bereikt in plaats van een route over het kruispunt Schapenkamp/Prins Bernhardstraat bij de Beatrixtunnel.”

“De bezoekers vanuit het zuidoosten komen het centrum in via de Emmastraat op het Gooilandplein bij de iconen Gooiland en de Vituskerk. Aan weerszijden van het Gooilandcomplex is nieuwe bebouwing gekomen, met horeca, wonen en leisurefuncties. Bij de planvorming zijn hoge architectonische kwaliteitseisen gesteld om de icoon weer de allure van vroeger te geven. Hierdoor heeft dit monument zowel ruimtelijk als functioneel weer een prominente rol gekregen in het centrum van Hilversum.”

In de in 2015 vastgestelde Centrumvisie is verder ingezoomd vanuit de Structuurvisie. De ambitie is een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum. Een centrum dat:

- aantrekkelijk is om te bezoeken voor Hilversummers, bezoekers uit de regio en van daarbuiten;
- aantrekkelijk is om er te ondernemen en culturele initiatieven te ontplooiën;
- aantrekkelijk is om er te wonen.

Dit wordt bereikt door de kwaliteit en met name het onderscheidend vermogen van het centrum te verhogen. De aantrekkelijkheid van een centrum is echter niet enkel afhankelijk van de voorzieningen ter plekke, maar ook door de mate waarin die voorzieningen te bereiken zijn.

De bereikbaarheid van Hilversum is met Plan Wegen en het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. verbeterd. Er zijn echter een aantal wensen blijven liggen; enerzijds door veranderingen in de samenleving, anderzijds door gewijzigde inzichten de inrichting van de openbare ruimte.

Over de bereikbaarheid van het centrum vanuit de oostkant en de inrichting van de openbare ruimte van deze verbinding staat in de Centrumvisie o.a. het volgende:

“De Centrumring is uitgevoerd als eenrichtingsverkeer tegen de klok in. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum wordt hierdoor met name vanuit noordelijke en zuidelijke richting als matig ervaren. Met behoud van ruimte voor de fiets, een goede oversteekbaarheid en verkeersveiligheid wordt op onderdelen van de Centrumring en in de Emmastraat tweerichtingsverkeer teruggebracht.”

“Met het realiseren van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat rijden bezoekers weer rechtstreeks en via een logische route via het Gooilandplein (in plaats van via het Achterom) het centrum in naar de parkeergarage van Hilvertshof. Deze rechtstreekse ontsluiting maakt het centrum aan deze zijde beter en helder toegankelijk. Bezoekers ervaren met deze entree tussen Gooiland en Sint-Vituskerk ook de pracht van Hilversum. Realisatie van tweerichtingsverkeer is mogelijk met inachtneming van een aantal randvoorwaarden.”

De randvoorwaarden voor het project zoals die zijn meegegeven in de Centrumvisie zijn:

- Herinrichting van het Gooilandplein om het verkeer beter te laten doorstromen;
- Mogelijke maatregelen zijn een bypass voor rechts afslaand verkeer, herinrichting tot een kruising met verkeerslichten of herinrichting tot voorrangspointje;
- Herinrichting van de Groest-Zuid tot aan de parkeergarage Hilvertshof als rijweg voor auto's en bussen, zodat een herkenbare, veilige route naar de parkeergarage ontstaat;
- Om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken zal een parkeerstrook in de Emmastraat moeten vervallen;
- Realisatie van goede oversteekplaatsen voor de langzaam verkeersdeelnemers;
- Uitgangspunt is dat het huidige verkeersregime in het Achterom (50 km per uur) behouden blijft. Deze route is vooral van belang voor autoverkeer dat vanuit de Emmastraat richting Beatrixtunnel, het Station of de markt wil rijden.

Overige projectkaders

Bij het maken van het schetsontwerp en de aanvraag van het projectkrediet is rekening gehouden met:

- Het project Ondergrondse Containers Hilversum Centrum; het GAD heeft de doelstelling de huisvuilzakken in het centrum van Hilversum te vervangen door ondergrondse verzamelcontainers. De locaties binnen het plangebied zijn geïntegreerd in dit project.
- Het project HOV is in tijd randvoorwaardelijk voor de uitvoering van het project. Daarnaast draagt de uitvoering bij aan het afwikkelen van het verkeer op de omleidingsroute.
- Het project draagt bij aan het project 1.000 bomen / 3 tinten groen waarin zo veel mogelijk bomen worden geplant in Hilversum.
- Het groendbeleidsplan en Hilversum Buiten bieden randvoorwaarden voor het ontwerp.
- De werkzaamheden vinden plaats op eigen grond en binnen de bestemming Verkeer.

3. Verkeerskundige & ruimtelijke verkenning

Uitgangspunten

De (lange termijn) ambities in de Centrumvisie vormen uitgangspunt bij de start van de ontwerpfase. Dit betekent dat in de (verkeerskundige) analyses is uitgegaan van het instellen van 2-richtingsverkeer in de Emmastraat, het instellen van 2-richtingsverkeers op de Schapenkamp en verlegging van de centrumring om het marktplein. Deze wijzigingen in de verkeerscirculatie rond het centrum hebben ook gevolgen voor het verkeersaanbod op de aansluiting Emmastraat / Schapenkamp / Groest / Langestraat.

De verkeerskundigen mogelijkheden op netwerkniveau zijn bij het opstellen van de ontwerp centrumvisie onderzocht¹. De vormgevingsaspecten van de aansluiting Emmastraat / Schapenkamp / Groest / Langestraat zijn vervolgens nader onderzocht.

Probleemanalyse

Als gevolg van het instellen van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat neemt de verkeersbelasting op de rotonde Gooilandplein toe. Onderzocht is of het toekomstige verkeersaanbod met de bestaande inrichting goed kan worden verwerkt of dat aanpassing van de kruising noodzakelijk is.

Uit praktijkobservaties is bekend dat in de huidige situatie al regelmatig wachtrijen staan tot aan de Nieuweg (en Brinkweg). Met een verwachte toename van het verkeersaanbod neemt de kans op wachtrijvorming verder toe. Uit de verkeerskundige probleemanalyse blijkt de avondspits de maatgevende situatie te zijn waarbij de kans op wachtrijvorming in de Langestraat het grootste is. In de ochtendspits worden geen problemen met de verkeersafwikkeling verwacht.

Ruimtelijke verkenning

Aanpassing van de aansluiting Emmastraat / Schapenkamp / Groest / Langestraat is dus noodzakelijk om wachtrijvorming rondom de aansluiting te beperken. Hierbij zijn de volgende denkrichtingen verkend:

1. Ongewijzigde inrichting Gooilandplein
2. Herinrichting Gooilandplein tot voorrangspointje;
3. Herinrichting Gooilandplein tot turborotonde;
4. Realisatie bypass Langestraat richting Emmastraat;
5. Realisatie VRI aansluiting.

De verschillende denkrichtingen zijn uitgewerkt in schetsontwerpen aan de hand waarvan de verdere (ruimtelijke) toetsing en analyse heeft plaatsgevonden. Hierbij is gekeken naar de volgende aspecten:

- Kwaliteit verkeersafwikkeling:
Bieden de denkrichtingen voldoende capaciteit om het (toekomstige) verkeersaanbod af te wikkelen. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is beoordeeld aan de hand van verkeerskundige berekeningen van verwachte wachttijden en wachtrijen;
- Verkeersveiligheid:
Er is kwalitatief gekeken of er aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid te benoemen zijn. Hierbij is bijvoorbeeld gekeken naar de conflictkans (ontstaan er nieuwe conflictbewegingen), oversteeklengte, kans op afdekongvallen, etc.

- Langzaam verkeer:
Gekeken is naar de routing voor het fiets- en voetgangersverkeer: ontstaan er omrijdafstanden, extra oversteekbewegingen, etc.?
- OV doorstroming:
De kwaliteit van de doorstroming van de bus wordt hoofdzakelijk bepaald door de kwaliteit van de algehele verkeersafwikkeling. Momenteel maken 5 buslijnen gebruik van de route Langestraat -> Groest (lijn 1, 104, 105, 121 en 206). Iedere (2-urige) spitsperiode maken passeren in totaal 18 bussen het Gooilandplein (per dag in totaal 104 busbewegingen).
- Eigendom / bestemmingsplan:
Op basis van de schetsontwerpen is in beeld gebracht of de verschillende ontwerpoplossingen binnen de huidige eigendomsgrenzen / bestemmingsgrenzen te realiseren zijn.
- Fasering:
Inzet is om de in 2016 te starten met de herinrichting van de Emmastraat / Groest / en het Gooilandplein. Onderzocht is welke (wettelijke) procedures doorlopen moeten worden voordat tot realisatie over kan worden gegaan (bestemmingsplanprocedure, onteigeningsprocedure, verkeersbesluit);
- Kosten:
Aan de hand van expert judgement zijn de verwachte kosten van een oplossingsrichting ingeschat.
- Verblijfskwaliteit:
Voor het bepalen van de verblijfs- of ruimtelijke kwaliteit van de ontwerpoplossingen is gekeken naar de volgende deelaspecten:
 - % aandeel verkeersruimte: neemt de benodigde verkeersruimte toe ten opzicht van de huidige situatie (in verhouding tot de verblijfsruimte);
 - Groen: Zijn er mogelijkheden om de groenstructuur te versterken (rekening houdend met aanwezige kabels en leidingen);
 - Entree: is er voor verkeersdeelnemers vanuit het zuiden een herkenbare entree naar het centrum (zicht op centrum vanuit Emmastraat);
 - Versnippering: ontstaat er één grote verblijfsruimte of wordt de ruimte doorsneden door infraroutes;
 - Bebouwde omgeving: Bij de bouw van het Gooilandtheater was de auto een nog relatief nieuw en interessant fenomeen. De snelheid van de auto is in het ontwerp van het gebouw vertaald naar de ronde vorm. De (ventweg)weg direct voor het Gooilandtheater heeft hierdoor ook een historische kwaliteit.

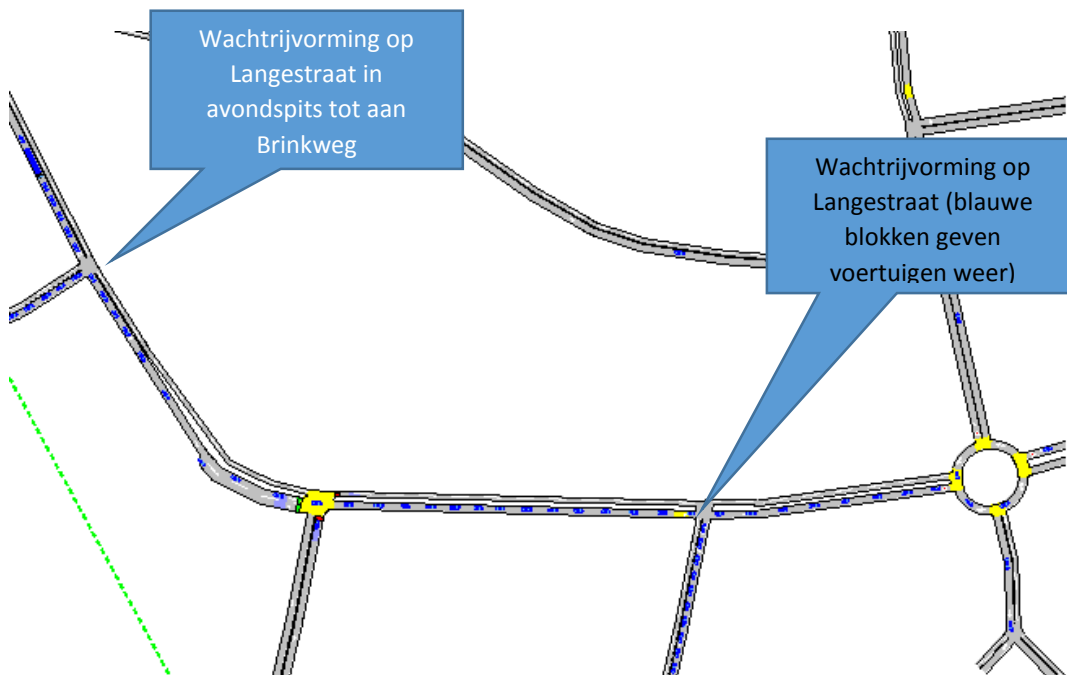
Om een indruk te krijgen van de esthetische kwaliteit van de ontwerpoplossingen is ook een verbeelding gemaakt. Deze dient met name om beter antwoord te krijgen op de vraag of er ook een aantrekkelijke entree voor het centrum ontstaat (bij de verschillende principe oplossingen).

Conclusie

Kort samengevat kent de huidige enkelstrooksrotonde als belangrijkste nadeel dat de verkeersafwikkeling in met name de avondspitsperiode niet voldoet. Al in de huidige situatie treedt, in een drukkere avondspits, stagnatie op in de Langestraat. Met een toename van het verkeersaanbod zal deze problematiek toenemen.

De verschillende oplossingsrichtingen kennen voor- en nadelen. In grote lijnen wordt de keuze voor een oplossingsrichting enerzijds bepaald door het vermogen bij te dragen aan een logische en

allurevolle entree en anderzijds aan het vermogen om de bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer te verbeteren.



Figuur 1; Wachtrijvorming Langestraat in avondspits (blauwe blokjes geven voertuigen weer) tot aan Brinkweg

Daarbij is duidelijk dat de huidige enkelstrooksrotonde onvoldoende capaciteit biedt om het verkeer in (piek)spitsperioden af te wikkelen. Ook een voorrangspointje voldoet niet aan deze basiseis. Een VRI aansluiting lijkt, gezien het ruimte beslag van de voorsorteervakken en vanwege de verkeersinstallatie op zich, verder niet voldoende tegemoet te komen aan de wens om een allurevolle entree te realiseren. Het ruimtebeslag van een turborotonde is beduidend groter dan van een rotonde met bypass (kwart turborotonde). Een volledige turborotonde is ook niet nodig, omdat er alleen wachtrijvorming zal ontstaan in de Langestraat. Aanbevolen wordt daarom om het Gooilandplein her in te richten tot een rotonde met bypass.

Vanuit haalbaarheid en het creëren van een aantrekkelijke entree tot de stad heeft de combinatie van de rotonde met een bypass sterk de voorkeur.

4. Nut en noodzaak

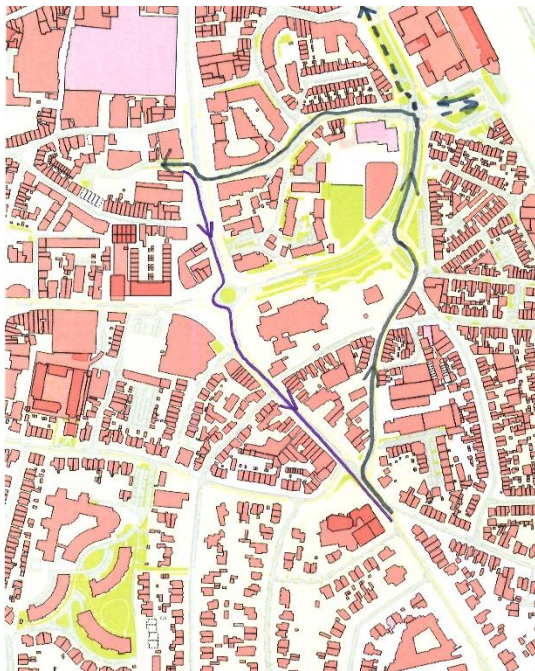
Aan de hand van de beleidsdoelen is het nut en de noodzaak van de aanpak van de Emmastraat / Gooilandplein en Groest is onderzocht. Beschreven is welke bijdrage de herinrichting van de Emmastraat / Gooilandplein en Groest kan leveren aan het bereiken van deze doelen.

Uitgangspunten

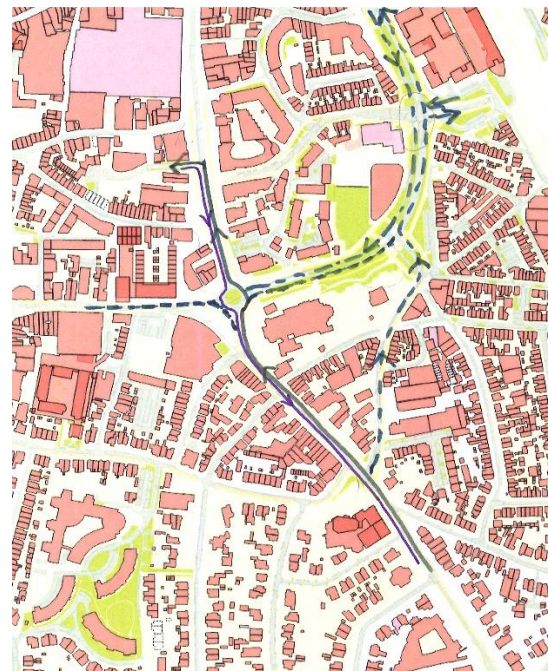
Uitgangspunt, zowel vanuit de Structuurvisie als vanuit de Centrumvisie is dat een bezoeker het centrum aantrekkelijker gaat ervaren als hij of zij er op een gemakkelijke en logische route eenvoudig kan komen. Een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, openbaar vervoer en auto is daarom een randvoorwaarde. Net als het comfortabel parkeren van auto en fiets.

Met het realiseren van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat rijden bezoekers net als voorheen weer rechtstreeks via het Gooilandplein het centrum in naar de parkeergarage van Hilvertshof. Deze rechtstreekse route maakt het centrum aan deze zijde beter en logischer toegankelijk. Bezoekers ervaren met deze entree tussen Gooiland en Sint-Vituskerk ook de pracht van Hilversum met de twee Rijksmonumenten als entree: De Vituskerk en het Grand Hotel Gooiland. Bezoekers aan het centrum die naar het station of de markt willen gaan, kunnen gebruik blijven maken van de route via het Achterom en Schapenkamp.

Omdat er in de Structuurvisie en de Centrumvisie ook de ambitie staat weer tweerichtingsverkeer op het gehele Schapenkamp in te voeren (Centrumring in twee richtingen om de markt heen), zal het kruispunt Schapenkamp-Pr. Bernhardstraat-Beatrixtunnel zwaarder belast gaan worden. Door het autoverkeer vanuit de Emmastraat weer rechtsteeke via de Groest-Zuid naar de parkeergarage Hilvertshof te leiden, zal dit kruispunt minder belast gaan worden met dit verkeer en zal de doorstroming op de Centrumring Schapenkamp beter zijn dan wanneer dit bestemmingsverkeer naar de Hilvertshof wél via de Schapenkamp zou blijven worden afgewikkeld. Wellicht is een linksafverbod Schapenkamp-Prins Bernhardstraat zelfs ook nog een optie.



Figuur 2 Huidige route



Figuur 3: Nieuwe route

De noodzaak tot invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat wordt ingegeven door de wens om de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor het autoverkeer te vergroten via logische routes, de doorstroming op de centrumring te verbeteren en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het centrum te realiseren. Hierna wordt ingegaan op de verschillende aspecten, zodat nut en noodzaak van het instellen van tweerichtings verkeer in de Emmastraat in een ruimer verband wordt onderbouwd.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor het autoverkeer vergroten

In een burgerpanel enquête (april 2015) is o.a. gevraagd naar de kwaliteit van het functioneren van de centrumring. Daarbij werd (door de ruim 600 respondenten) veelvuldig gewezen op de huidige verkeerscirculatie: zo werd door 10% van de respondenten de wens uitgesproken om het aantal wegen met éénrichtingsverkeer te beperken. Het creëren van een logische route van en naar één van de hoofdbestemmingen in het centrumgebied (Hilvertshof) draagt bij aan deze wens. Invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat kan niet los gezien worden van een reconstructie / aanpassing van het Gooilandplein: door aanpassing van het Gooilandplein kan de doorstroming op de centrumring worden verbeterd. Wachtrijvorming in de Langestraat (voor het Gooilandplein) kan hierdoor worden beperkt. Verbeteren van de doorstroming op de centrumring is ook wenselijk met het oog op:

De stagnatie op het kruispunt Schapenkamp-Pr. Bernhardstraat-Beatrixtunnel: De verkeersdoorstroming op de aansluiting Schapenkamp – Prins Bernhardstraat – Beatrixtunnel is een punt van aandacht. Als gevolg van het instellen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp zal de verkeersbelasting op deze kruising verder toenemen. Door het autoverkeer vanuit de Emmastraat via het Gooilandplein en de Groest rechtstreeks naar de Hilvertshof te leiden, kan de doorstroming op de centrumring ter plaatse van het kruispunt Schapenkamp-Pr. Bernhardstraat-Beatrixtunnel worden verbeterd.

De gewenste invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp: Door invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp zal de hoeveelheid verkeer richting het Gooilandplein ook toenemen. Met een reconstructie van het Gooilandplein in combinatie met invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat kan de doorstroming worden verbeterd;

De geplande realisatie van de Oosterengwegtunnel (HOV): Het Gooilandplein maakt tijdens de bouw van deze tunnel onderdeel uit van een omleidingsroute en zal gedurende een periode van ruim 2 jaar zwaarder worden belast.

Optimaliseren van bewegwijzering naar en in het centrum

De invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat kan ogenschijnlijk los worden gezien van de wens om de bewegwijzering naar het centrum te verbeteren. Idealiter wordt het wegennet echter zo vormgegeven dat het voor een ieder (ook zonder bewegwijzering) logisch leesbaar is: bewegwijzering zou dus een laatste maatregel moeten zijn om de routekeuze van verkeersdeelnemers hooguit nog een keer te bevestigen. De huidige afslag Emmastraat – Achterom wordt, omdat verkeersdeelnemers al zicht hebben op het centrumgebied (De Vitus), als onlogisch ervaren. Vandaar dat hier dus een bewegwijzeringsbord is geplaatst om aan te geven dat er richting centrum op dit punt rechtsaf moeten worden geslagen. Omdat veel bezoekers van de binnenstad van Hilversum al lokaal bekend zijn met deze route zal het optimaliseren van bewegwijzering dus minder bijdragen aan de leesbaarheid van het wegennet dan de invoering van tweerichtingsverkeer.



Figuur 4: Richting Centrum: hier rechtsaf!

Comfortabele parkeervoorzieningen voor de auto met passend parkeerregime

Invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat betekent dat de parkeerstrook aan de oostzijde (niet-winkelzijde) zal komen te vervallen. In potentie neemt hierdoor de autobereikbaarheid van de winkels langs de Emmastraat af. Uiteraard blijven aan de zijde van de winkels de parkeerplaatsen gehandhaafd. De parkeervakken aan de overzijde zullen echter gaan verdwijnen bij het invoeren van tweerichtingsverkeer. Het soms wat lastiger inparkeren aan de linkerzijde en het van daaruit enigszins onveilig oversteken van de rijweg naar de winkels toe, komt daarmee ook te vervallen.

Vanuit de winkeliers van de Emmastraat is eerder wel verzocht om verlenging van de maximale parkeerduur. Deze wens suggereert dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om langduriger parkeren mogelijk te maken. Dit beeld wordt ondersteunt door parkeertellingen waaruit de hoogste parkeerdruk in de nachtelijke uren (niet winkeluren) blijkt. Zelfs die parkeerdruk is met een bezetting van 40% nog bescheiden te noemen. Verder is er nog steeds sprake van onderbenutting in de Gooilandgarage. Opheffing van maaiveldplekken kan bijdragen aan een betere bezetting van deze (gemeentelijke) garage.

Aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het centrum

Reconstructie van de Emmastraat (invoering van tweerichtingsverkeer) betekent een aanpassing van het wegprofiel: opheffing parkeren aan één zijde. Hierdoor ontstaat in potentie een rustiger en fraaiere straatbeeld (minder stilstaand blik, waar auto's tussendoor rijden) dat de kwaliteit van de Emmastraat als toegangsroute naar het centrum vergroot. Er blijven aan weerszijden vrijliggende fietspaden en het trottoir blijft aan de zijde van de winkels even breed. Tweerichtingsverkeer doet daarbij ook beter recht aan de historische functie van de Emmastraat als hoofdinvallroute naar de Groest. Zoals eerder aangegeven kan invoering van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat niet los worden gezien van de herinrichting van het Gooilandplein: Ook hier ontstaan kansen om de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken en een aantrekkelijker verblijfsgebied te realiseren (o.a. meer groen).

Stedebouwkundig logische en aantrekkelijke route

De invoering en reconstructie van de Emmastraat met tweerichtingsverkeer biedt ook kansen om een kwalitatief fraaiere en logische route naar het centrum te realiseren. Bij veel steden rij je, als je naar het centrum wilt, gevoelsmatig naar een oude kerktoeren toe. In Hilversum lijkt dat ook goed te gaan totdat je er bijna bent. Dan wordt je (letterlijk) via het Achterom geleid en moet je via bebording verder worden geleid. Veel bezoekers spreken dan ook als ze Hilversum inrijden over desoriëntatie en de weg kwijt raken. Door aan 1 zijde zoveel mogelijk een laanbomenstructuur in

stand te houden, blijft de Emmastraat een groen karakter behouden. Dit kan versterkt worden door de aanplant van extra bomen bij het kruispunt Emmastraat/Koningstraat/Achterom en door de aanplant van extra bomen op het Gooilandplein.

Bovendien komt bij het herinrichten van de Emmastraat met tweerichtingsverkeer, de hoofdinvalsroute vanuit het zuidwesten uit op een plek met 'allure': het Gooilandplein, een prachtige entree van het centrum met aan twee zijden een Rijksmonument: Gooiland en Vituskerk. Invoering van tweerichtingsverkeer is ook meer in lijn met de historische functie van de Emmastraat als invalsroute (voor alle verkeer) vanuit het zuidoosten naar het centrum.

Verplichting vanuit de wegenverkeerswet

De gemeente heeft vanuit de wegenverkeerswet de verplichting om de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk te waarborgen. Voor het beperken van de vrijheid van het verkeer (door bijvoorbeeld handhaving van éénrichtingsverkeer) moet dus een goede motivatie bestaan (in geval van reconstructie van de Emmastraat).

5. Verantwoording Schetsontwerp

Dit hoofdstuk beschrijft per wegsectie (Emmastraat – Gooilandplein – Groest) de ontwerpkeuzes en achtergronden. Achtereenvolgens worden de wegsecties kort getypeerd, is de opgave kort samengevat en wordt het ontwerp aan de hand van de thema's verkeer, landschap, groen en specifieke locaties behandeld.

Emmastraat

De Emmastraat is een entree van allure richting centrum. Vanaf de splitsing Soestdijkerstraatweg / Utrechtseweg, rijd je tussen 2 rijen monumentale laanbomen, statige villa's en bijzondere bebouwing door in de richting van de Vitus. Om dan ineens rechtsaf het Achterom in te worden gestuurd en via een achterafroute, achter de Vitus langs, ergens anders op de binnenring uit te komen. Een verwarrende route met geringe uitstraling, die tijdens de laatste herinrichting in het eind van de vorige eeuw is ontstaan.

Opgave

In de structuurvisie en centrumvisie is aangegeven dat een logischer route naar het centrum wenselijk is om de regionale betekenis van het centrum te behouden of te versteken. Door het opnieuw invoeren van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat kan dat gerealiseerd worden. Bovendien ontstaat dan over de gehele zuidelijke entree naar het centrum een uitnodigende route met allure. Een route langs bebouwing van bijzondere architectuur die uitkomt bij twee spraakmakende monumenten van Hilversum: De St. Vitus, waarvan de locatie van oudsher de rand van het centrum markeerde, en Groot Gooiland, een prachtig hotel en theater van architect Duiker uit het begin van de vorige eeuw.

Ontwerp

Verkeerskundig

In het ontwerp is gekozen voor behoud van de parkeerplaatsen aan de zijde van de winkels, omdat ze aan die zijde het meest gebruikt zullen worden. Bovendien wordt daarmee voorkomen dat er veelvuldig moet worden overgestoken om van de parkeerplaatsen naar de winkels te komen. Een andere reden om juist de parkeerplaatsen aan de oostzijde op te heffen is dat daar in voortuinen of op achtererven ook nog private parkeerplaatsen/terreinen liggen.

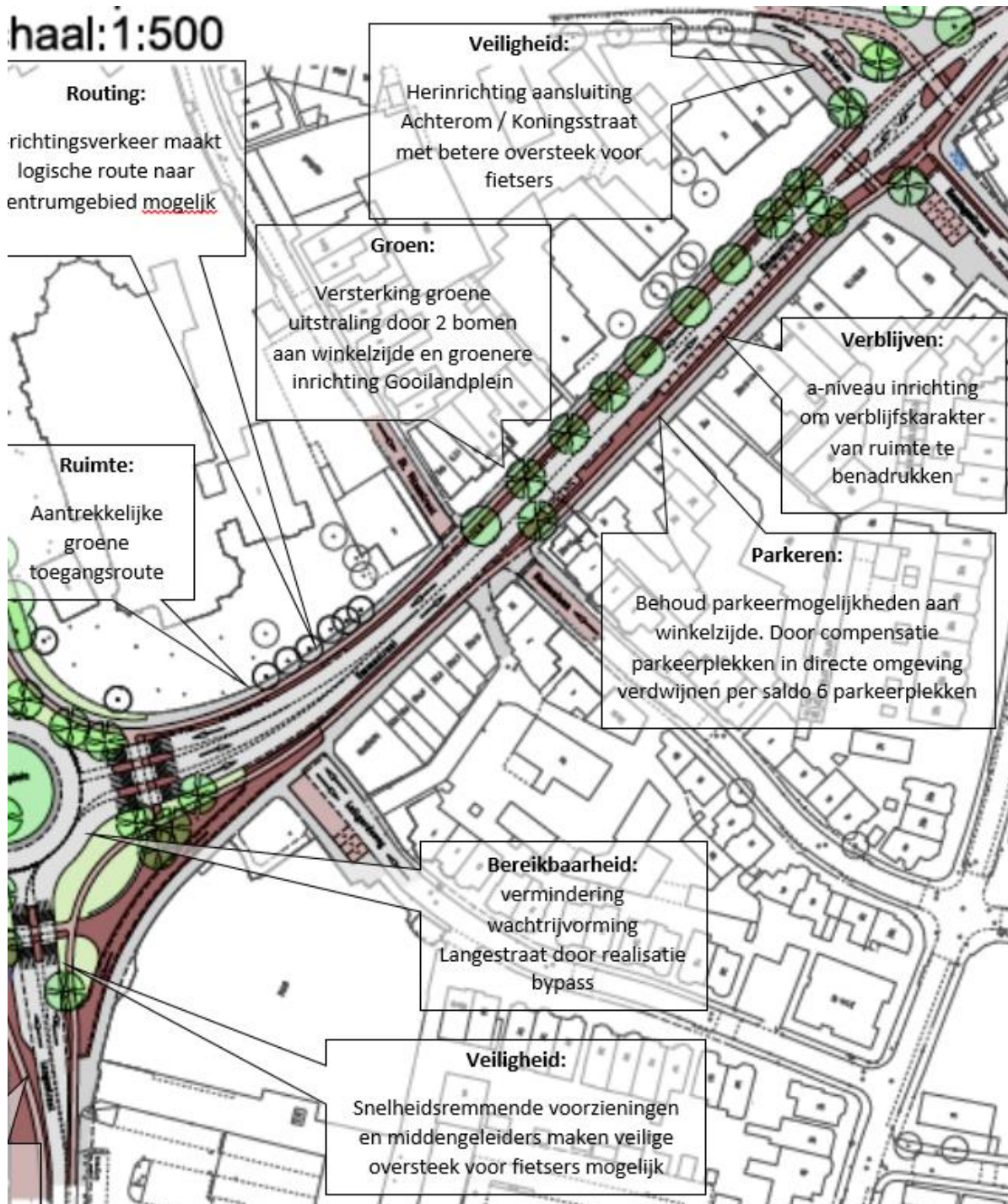
In het profiel zijn de vrij liggende fietspaden behouden om optimale veiligheid voor de fietser te waarborgen. Ook wordt zo voorkomen dat parkerende automobilisten een fietsstrook over moeten steken als ze gaan parkeren.

De bussen die stad uit over de Emmastraat rijden blijven dit doen. Of er in noordelijke richting een busroute wordt toegevoegd hangt af van toekomstige concessies.

In dit deel van de Emmastraat is geen extra halteplaats voorzien. Mocht de bus die nu over het Achterom rijdt, in de toekomst van de Emmastraat gebruik maken, dan zijn er voldoende halteplaatsen op de Schapenkamp en op de Groest om de passagiers uit te laten stappen.

Het aantal parkeerplaatsen bedraagt op dit moment 24 (inclusief de 3 plekken voor Groot Gooiland) en er is 1 laad en losplaats ter grootte van 2 parkeerplaatsen. De bezetting van de parkeerplaatsen is 's avonds 40 % en overdag nog lager. In de nieuwe situatie worden 18 parkeerplaatsen teruggebracht (9 in de Emmastraat en 4 plaatsen op het Achterom, 2 plaatsen in de Koningsstraat en 3 extra plaatsen in de Luitgardeweg). Daarnaast wordt de laad en losplaats ter grootte van 2 parkeerplaatsen teruggebracht. De totale capaciteit neemt daarmee af met 6 plaatsen. Overdag is dit geen probleem. Dan wordt er betaald geparkeerd, waarbij de parkeertijd maximaal 2 uur

bedraagt. Gezien de beperkte bezetting overdag is die verlengde parkeertijd recent ingesteld. Bovendien vormt de parkeergarage Koningsstraat voor langparkeerders een goedkoper alternatief. Eventueel is de laad en loshalte door het instellen van venstertijden een deel van de dag als parkeerruimte te gebruiken.



's Avonds en op koopavonden is 40% van de plaatsen bezet. Dat betekent dat er ook geen parkeerprobleem is. Ook is er voor de bewoners in de buurten ten oosten en ten westen van de Emmastraat overdag en 's avonds nog parkeerruimte beschikbaar. Bewoners moeten dan wel iets verder lopen van en naar hun auto.

Landschappelijke inpassing

Bij de herindeling van het profiel zijn de bomen aan de oostzijde gesitueerd, langs de buitenbocht. Bomen die de buitenbocht begeleiden vallen meer op in het straatbeeld en leveren daardoor een belangrijker bijdrage aan het groene beeld. Aan de oostzijde staat de bebouwing op iets grotere afstand van de bomen en ondergronds zijn minder kabels en leidingen aanwezig. Ook daardoor zullen de bomen aan de oostzijde sneller tot bomen van formaat uit kunnen groeien. Aan de zijde van de winkels versterken 2 bomen het groene beeld.

In totaal moeten er 13 bomen worden gekapt en kunnen er 4 blijven behouden. Er worden 7 nieuwe bomen aangeplant. Van de te kappen bomen beschikken er 3 over een slechte conditie. Van de andere bomen hebben veel bomen beschadigingen aan de stam.

Door de verharding van fietspad en trottoir op 1 niveau te leggen ontstaat een rustiger straatbeeld. Ook kan de verharding een warmere uitstraling krijgen door te kiezen voor gebakken klinkers voor de parkeerplaatsen en margestroken tussen fietspad en parkeervak (plusniveau Hilversum buiten). De lichtmasten bij de winkels staan nu aan de trottoirzijde van de fietspaden. Door ze te verplaatsen naar de margestrook tussen fietspad en parkeerruimte, blijft het trottoir vrij van obstakels, waardoor er meer ruimte is voor de voetganger.

Fietsnietjes om fietsen te stallen en parkeermeters worden geplaatst in 1 lijn met de parkeerstroken, in de extra ruimte naast inritten of aan weerszijden van de bomen. Dit wordt bij het opstellen van het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt.

Groen

Als boomsoort is gekozen voor een linde. Dat sluit aan bij de andere bomen in de Emmastraat en past bij de historie. Tijdens het opstellen van het VO kan in overleg met beheer en onderhoud bepaald worden of we ze allemaal nieuw planten, met betere ondergrondse groeiomstandigheden of dat we een deel van de bomen behouden.

Kruispunt Emmastraat Achterom

De omzetting van de Emmastraat in een twee richtingen straat heeft consequenties voor dit kruispunt. Voor het kruispunt zijn verschillende opties onderzocht. Opties met of zonder aparte middenstrook voor links afslaand verkeer. Hoewel voor de doorstroming van het verkeer op de Emmastraat een aparte middenstrook niet nodig is, is er voor gekozen de middenstrook wel aan te brengen. De gekozen variant heeft als voordeel dat er aan weerszijden van de middenstrook veilige fietsoversteekplaatsen te maken zijn. Door de aansluitingen van de Koningsstraat en het Achterom in elkaars verlengde te leggen, schuift het kruispunt in noordelijke richting op en ontstaat een veiliger situatie voor de fietsers die op de Emmastraat rijden. In zuidelijke richting is er meer ruimte om het vrij liggende fietspad over te laten gaan in de fietsstrook op de rijbaan. In noordelijke richting wordt de fietser niet meer gesneden door verkeer dat het Achterom in rijdt. Bovendien zijn er met deze oplossing extra parkeerplaatsen te realiseren in de Koningsstraat.

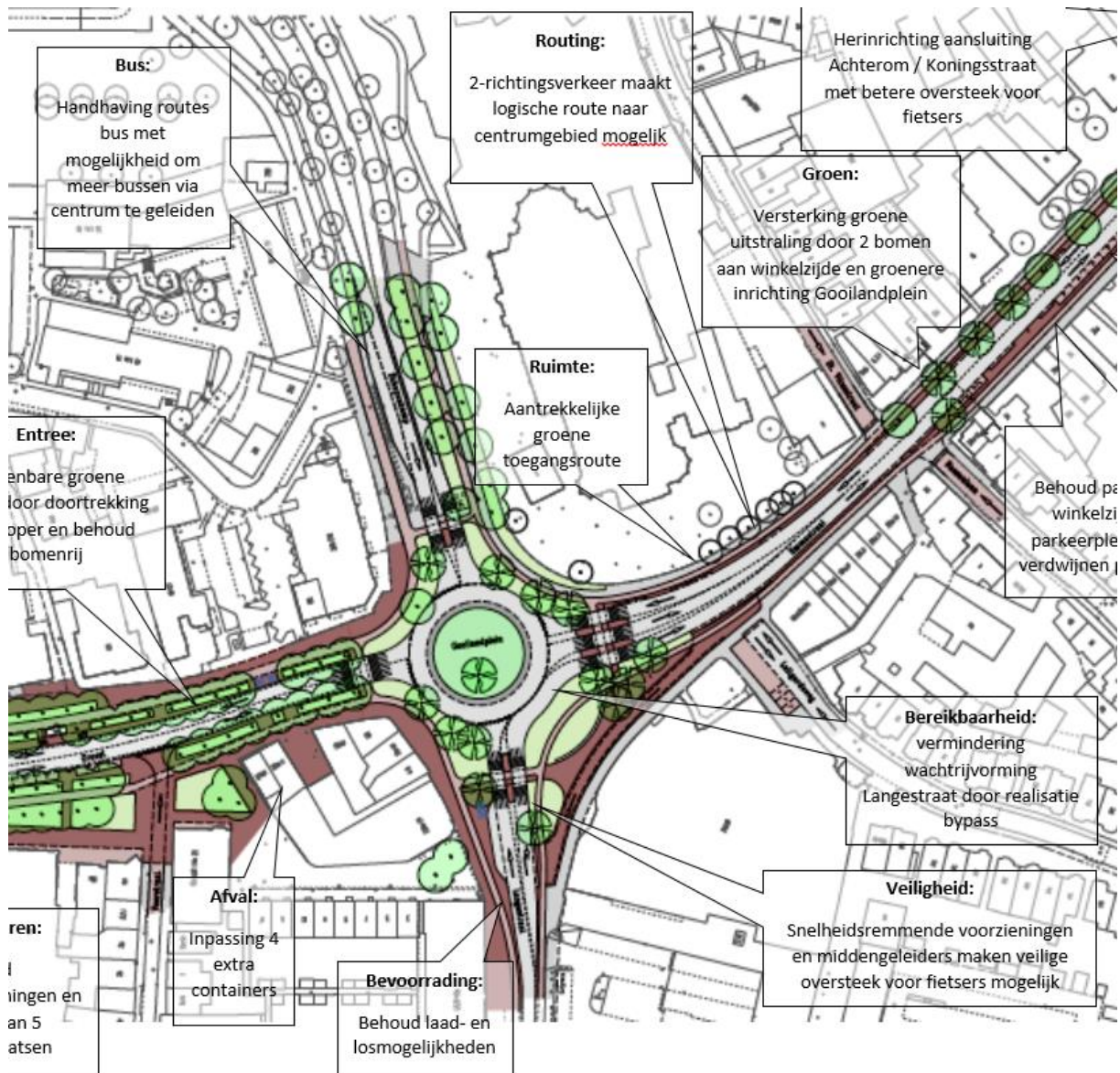
Containers

Aan de zuidzijde van de Koningsstraat lijkt ondergronds voldoende ruimte aanwezig om 2 ondergrondse containers aan te brengen. Aan de hand van extra gegevens van kabels en leidingen wordt dit tijdens het opstellen van het VO nader onderzocht.

Gooilandplein

In de centrumvisie is aangegeven dat het Gooilandplein een aantrekkelijkere entree tot de binnenstad moet gaan vormen. Met name het groene karakter zou versterkt moeten worden. Daarnaast moet bekeken worden welke verkeerskundige aanpassingen aan het plein nodig zijn om voldoende capaciteit te bieden voor de te verwachten toename van het verkeer, die ontstaat door het instellen van tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg en de Schapenkamp.

Vanuit de afdeling monumenten is aangegeven dat het wenselijk is om de ventweg (in de huidige rijrichting) voor Groot Gooiland te behouden. Als wezenlijk onderdeel van het monument, waarbij auto's voor kunnen rijden en bezoekers uit kunnen laten stappen, waarna de auto weer door kan rijden.



Verkeerskundig

Uit de verkeerskundige studie van december 2015 is gebleken dat de huidige rotonde in de toekomst onvoldoende capaciteit biedt aan de toename van het verkeer. Met name in de Langestraat zullen langere wachtrijen ontstaan. Uit de verschillende onderzochte verkeerskundige

oplossingen is naar voren gekomen dat een rotonde in combinatie met een bypass van de Langestraat naar de Emmastraat een goede oplossing biedt, die ook de mogelijkheid biedt om een aantrekkelijke entree tot de stad te creëren.

Dit is vorm te geven als een kwart turborotonde waarbij de verkeersruimte zo compact mogelijk kan worden gehouden. Een turborotonde is een z.g. voorkeuzerotonde. Dit betekent dat de weggebruiker voordat hij de rotonde op rijdt een keuze moet maken voor de gewenste rijrichting. Op de rotonde hoeft de weggebruiker dan niet meer van rijrichting te wisselen (en ontstaan er geen weefconflicten, waardoor deze rotonde veiliger is). Dit wordt door overrijdbare rijbaanscheidingen ondersteund. Voor het Gooilandplein betreft het een gedeeltelijke voorkeuzerotonde en wel vanuit de richting van de Langestraat. Vanuit de Langestraat wordt de rotonde met twee rijstroken benaderd. Eén voor de richting Emmastraat en één voor de richting Schapenkamp en Groest. Op de Langestraat wordt dit door bebording vroegtijdig aan de automobilist duidelijk gemaakt.

Ruimte voor de extra rijstrook in de Langestraat wordt zowel aan de noord als aan de zuidzijde van de huidige rijbaan gevonden. Hierdoor zullen de aanliggende fietspaden ook opschuiven evenals de laad en losplaats aan de noordzijde van de weg. Ruimte voor de extra rijstrook langs de rotonde en op de Emmastraat wordt gevonden op het voorplein van Groot Gooiland. De laad en los plek ten noorden van de Langestraat blijft behouden. De locatie wordt wel iets in noordoostelijke richting verschoven.

De twee rijbanen voegen op de Emmastraat via een weefvak weer samen tot 1 rijbaan. Normaal gesproken heeft alle verkeer (auto, fiets en voetganger) op de rotondes binnen de bebouwde kom voorrang. In dit geval wordt, vanwege de gewenste doorstroming en slechte ervaringen met de fietser in de voorrang in het verleden, er voor gekozen om de fietser en voetganger uit de voorrang te halen. De oversteekplaatsen zijn daarom op grotere afstand van het midden eiland gesitueerd en er zijn vluchtheuvels aangebracht tussen de over te steken rijstroken. Er kan op een veilige manier in etappes worden overgestoken. Om de automobilist extra te attenderen op de oversteeklocaties van fietsers en voetgangers worden deze op een drempel gesitueerd.

De ventweg voor Groot Gooiland is in het ontwerp behouden. In 1 richting (vanaf de Emmastraat richting Langestraat) kan hier worden voorgereden en kunnen passagiers worden uitgezet of opgehaald. Deze rijrichting is een bewuste keuze, om te voorkomen dat het een sluiproute wordt van de Langestraat naar de Emmastraat.

De bestaande busroutes zijn gehandhaafd. De maatvoering van de rotonde is daar op afgestemd.

Door de extra rijstrook op de Emmastraat is er geen ruimte meer voor de 3 parkeerplaatsen tegenover de ijssalon. Deze worden gecompenseerd in de Luitgardeweg naast de bestaande gestoken parkeervakken. De daar aanwezige fietsstalplaatsen komen op het pleintje voor Groot Gooiland.

[Landschappelijke inpassing](#)

Het midden eiland van de rotonde is vergroot, waardoor het verharde plein voor Groot Gooiland in omvang afneemt. Het midden eiland en de bermen tussen fietspad en rijbaan krijgen een groene invulling. Deze stadsentree krijgt daarmee een meer bij Hilversum passende uitstraling. Met bomen, gazon en een bloemrijke lage beplanting.

In het midden eiland wordt een meerstammige boom of een groepje bomen geplant en aan de randen van de rotonde worden meerdere bomen toegevoegd.

Het plein voor Gooiland wordt kleiner, maar beter in verhouding tot de ruimte op de rest van het plein en meer in samenhang met de benodigde gebruiksruimte. Groenvakken langs de randen van het plein schermen de ruimte af van het verkeer op de rotonde en bypass. Voor de ijssalon kan te midden van een paar bomen, terrasmeubilair worden geplaatst, waar mensen hun ijsje op kunnen eten. Voor het Gooiland blijft de ruimte open zodat de architectuur van het monument volledig tot haar recht komt. Een veld met lage beplanting verzacht het beeld. Een gebogen bank, langs de beplantingstrook, biedt ruimte aan bezoekers van Gooiland om op elkaar te wachten voordat ze naar binnen gaan.

De fietsen kunnen gestald worden in de fietsklemmen aan de zuidzijde van het plein.

Afhankelijk van de reacties op het schetsontwerp zal tijdens opstellen van het VO nader worden bekeken of het pleintje voor Groot Gooiland wordt ingericht als shared space of dat we de ruimte voor de fietser en de voetganger, apart zullen aangeven.

Containers

Door de aanleg van de Bypass is er geen ruimte meer voor de glascontainer op het plein voor de ijssalon. Met het GAD zal worden afgestemd of de functie van de glascontainer kan worden meegenomen in het nieuwe systeem van ondergrondse containers voor Emmastraat, de Langestraat en de Groest, met vier gescheiden afvalfracties.

Naast de laad en los zone aan de Langestraat resteert ondergronds ruimte voor 2 ondergrondse containers

Groest

Vanuit de centrumvisie is de opgave om het zuidelijke deel van de Groest onderscheidend in te richten ten opzichte van het noordelijk deel. Tegelijkertijd moet de Groest wel een eenheid blijven, zoals aangegeven in het groenbeleidsplan. Met name de verkeerskundige functie, als auto-entree naar de binnenstad (en de Hilvertshofgarage) moet verduidelijkt worden.

In de centrumvisie en bij het opstellen van het ontwerp voor het marktplaatsplein bleek er ook vraag naar vervanging van de penterklinker door een ander materiaal. Op de Groest is een deel van de kastanjes in lichte of zwaardere mate aangetast door de kastanjebloedingsziekte. Daarom is er ook een visie gewenst op het hoe en wanneer vervangen van de kastanjes.

Ontwerp

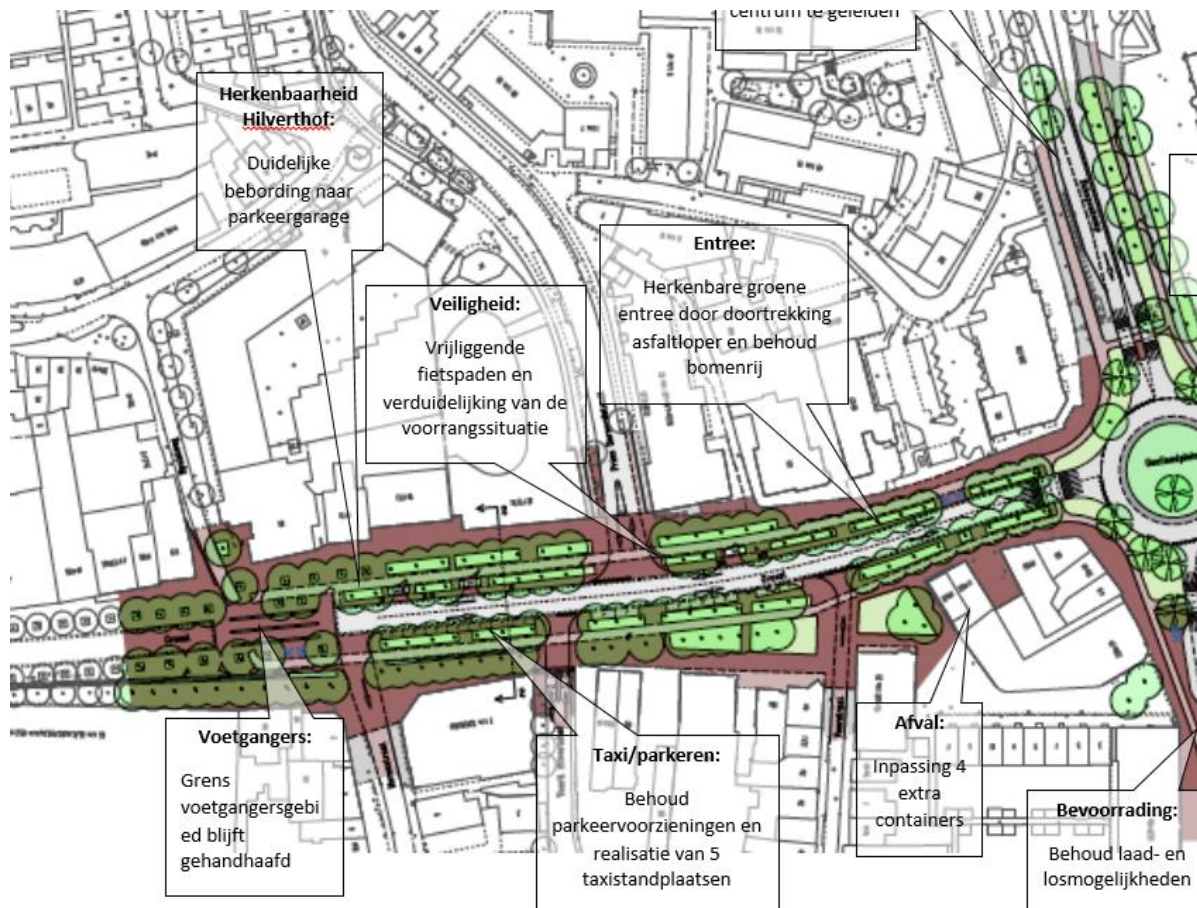
Verkeerskundig

Het zuidelijke deel van de Groest blijft, in aansluiting op de radiaal Emmastraat, een 50 km-weg in twee richtingen, met vrij liggende fietspaden. De rijbaan, het voetgangersgebied en de fietspaden blijven in de voorrang ten opzichte van de zijwegen. Omdat de Emmastraat een tweerichtingeweg wordt (en omdat de mogelijkheid om linksaf te slaan van de Schapenkamp naar de Bernhardstraat wordt opgeheven) zal het zuidelijke deel van de Groest meer gebruikt worden als auto-entree tot de binnenstad. Tot aan de Herenstraat krijgt de rijbaan asfaltverharding, die zich duidelijk onderscheidt van de verharding van het fiets en voetgangersgebied.

De bestaande busroutes en haltes zijn in het plan behouden. De haltes blijven herkenbaar, als iets verhoogde plateau's langs de rijbaan. In de toekomst kunnen hoer ook andere lijnen halteren als dat vanuit een nieuwe concessie wenselijk is.

Voor vergunninghouders is er behoefte aan voldoende parkeerruimte in het centrum. Door bouwplannen elders in het centrum neemt de beschikbare parkeerruimte af. Uit een recent

uitgevoerde parkeerbalansmeting is gebleken dat er in het centrum meer dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Zowel op maaiveld als in de parkeergarages. De parkeerdruk is niet overal gelijk verdeeld. De bezetting van de huidige parkeerplaatsen bedraagt 86%. Dat betekent dat 10 van de 12 beschikbare plaatsen bezet zijn. Daarom is het van belang dat op dit deel van de Groest ca. 10 parkeerplaatsen beschikbaar blijven.



In het ontwerp is het huidige aantal parkeerplaatsen behouden (12) en er worden 2 plaatsen aan toegevoegd. Er is vraag naar 5 taxistandplaatsen. Als die worden toegewezen blijven er 9 parkeerplaatsen beschikbaar om gewoon te parkeren. Dat is 1 plaats minder dan in de huidige bezetting.

De bevoorrading blijft hetzelfde als in de huidige situatie. Alleen nabij de Groest 110 t/m wordt de bevoorrading iets ruimer. Het doorsteekje dat hiermee vervalt komt ten goede aan extra parkeerruimte. Ook er wordt een parkeerplaats toegevoegd nabij huisnr. 104.

Bij de uitwerking van het schetsontwerp tot een voorlopig ontwerp zal bekeken worden of er nog extra fietsklemmen moeten worden geplaatst.

[Landschappelijke inpassing](#)

Samenhang met het noordelijke deel van de Groest wordt gewaarborgd door behoud van de doorlopende bomenrijen en de continuïteit in het type verharding voor de voetgangers en fietsers.

Het andere karakter van het zuidelijke deel van de Groest wordt zichtbaarder gemaakt door onder de bomen groenstroken aan te brengen met bodembedekkers en door de aanleg van grotere groenplekken, op het deel waar de Groest het breedst is. Kras bewegingen voor de voetgangers

worden daardoor minder voor de hand liggend en de straat krijgt ook een ander karakter dan het echte winkelgedeelte. De ruimte voor de voetganger wordt wat kleinschaliger en het extra groen geeft een prettiger sfeer.

Veertig procent van de kastanjes in dit deel van de Groest is in lichte of zwaardere mate aangetast door de kastanjabloedingsziekte. Bomen die zwaar zijn aangetast kunnen het beste op kortere termijn verwijderd worden. Bomen die in lichte mate zijn aangetast kunnen nog een aantal jaren mee. Lastig is in te schatten hoelang dat nog is. Daarbij speelt ook nog mee dat de bomen destijds erg dicht op elkaar zijn aangeplant, waardoor ze niet goed tot volwaardige bomen kunnen uitgroeien.

Bij het opstellen van het VO zal nader worden bekeken, hoe de bomen het beste vervangen kunnen worden. Daarbij denken we vooralsnog aan: de bomen om en om weghalen en vervangen door een nieuwe soort. Als die nieuwe bomen dan na een jaar of 5 een behoorlijke omvang hebben, kunnen de overige kastanjes worden gerooid. De nieuwe bomen staan dan al op de gewenste afstand en er is tegelijkertijd al een groen beeld gerealiseerd. Ook zal er tijdens het opstellen van het voorlopig ontwerp een nieuwe boomsoort worden gekozen. Een iep hoort daarbij tot de mogelijkheden. Het is de soort die van oudsher op de Groest was aangeplant. De lage beplanting in de boomvakken zal een sterke bodembedekker worden die bij voorkeur in de winter blad vasthoudt.

Containers

Hilversum gaat in het centrum over naar een vuilophaalsysteem met ondergrondse containers i.p.v. vuilniszakken. Per container worden 2 fracties (plastic en rest / papier en glas) verzameld, waardoor per locatie 2 containers nodig zijn. De wens voor 4 extra containers op de Groest kan tussen de bomenrijen worden ingepast, op een plek waar een door ziekte aangetaste kastanjeboom moet worden geveld. Daarbij worden 2 containers geplaatst nabij huisnummer 198 en 2 containers bij Groest 90.

6. Milieuaspecten

Lucht

Het plan moet voldoen aan de Wet luchtkwaliteit. Hiervoor zal een luchtkwaliteitsonderzoek worden uitgevoerd. Er moet worden voldaan aan de eisen zoals gesteld in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt wat de gevolgen zijn van het invoeren van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat.

Geluid

Afhankelijk van de mate waarin de geluidssterkte toeneemt ten opzichte van de huidige situatie (c.q. ten opzichte van het wettelijke referentieniveau) is wettelijk het maximaal toelaatbare bepaald. In bepaalde gevallen moeten geluidswerende maatregelen worden getroffen of is een grote toename alleen toegestaan indien ook elders in voldoende mate compensatie wordt geboden.

De geluidsbelastingen op de gevels wordt doorgerekend op basis van het voorlopig ontwerp uitgaande van de te verwachten verkeersintensiteit na uitvoering van de maatregelen. In dit stadium is het enkel mogelijk een indicatie te geven van de mogelijke geluidseffecten van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat.

Op de meeste wegen binnen het plangebied blijft de geluidsbelasting gelijk. De te verwachten afwijking fluctueert tussen de -1 en 1 dB. Op de Emmastraat (Schapenkamp-Achterom) en de Schapenkamp zal de geluidsbelasting tot bijna 3 dB toenemen. Op deze locaties zal er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Bij reconstructie van de Emmastraat tot tweerichtingsstraat wordt daarom uitgegaan van extra te nemen maatregelen die de geluidstoename wegnemen. Dit kan door een stillere wegdek toe te passen of het nemen van maatregelen aan de gevel. Er is in dit stadium van het project nog geen kostenraming gemaakt. Dit zal meegenomen moeten worden in het akoestisch onderzoek.

Bodem

Onderzoek naar eventuele vervuiling van de grond wordt gedaan nadat het krediet voor de aanleg is vrij gegeven. Daarom is nog niet bekend welke vervuiling kan worden aangetroffen.

Op basis van eerder uitgevoerde werken is de verwachting dat eventuele vervuiling te vinden zal zijn langs de buitenranden van de Emmastraat en de Groest, waarbij het bij de Emmastraat vermoedelijk dieper zal liggen dan 1 meter beneden maaiveld.

Voorlopig zijn in de kostenraming de onderzoekskosten meegenomen en is er een post onvoorzien opgenomen voor de eventuele saneringsmaatregelen.

7. Financiën

De kosten (ex Vat en ex BTW) voor de aanleg van het project zijn geraamd op:

Emmastraat	€ 606.500,00
Gooilandplein	€ 742.000,00
Groest	€ 354.000,00
Saneringsonderzoek	€ 7.000,00
Totaal	€ 1.709.500,00
Onvoorzien (sanering)	€ 25.000,00
Totaal	€ 1.734.500,00

Daarbij is er voor de Groest van uitgegaan dat vooralsnog de penterklinkers in het voetgangersgebied en in de fietspaden blijven liggen. Voor de kastanjes is ervan uitgegaan dat de twintig meest zuidelijke bomen geheel vervangen worden en de overige bomen – tot aan de Herenstraat- om en om worden vervangen.

Mocht de wens bestaan om van gevel tot gevel de verharding te vervangen en alle bomen van dit deel van de Groest in 1 keer te vervangen, dan wordt de raming met € 560.000,00 verhoogd.

Bijlage 1; Parkeerbalans

PARKEERBALANS EMMASTRAAT

	Huidig aantal	Huidig aantal	Nieuw aantal	Nieuw aantal
	Parkeerplaatsen	Laden en lossen	Parkeerplaatsen	Laden en lossen
Emmastraat	21, waarvan 6 voor de winkels	1 (ter grootte van 2p)	9	1 (ter grootte van 2p)
Gooilandplein	3	0	0	
Luitgardeweg			+ 3	
Koningsstraat			+ 2	
Achterom	0	1"	4	
Totaal	24	2, waarvan 1 niet gebruikt	18	1*

" wordt niet meer gebruikt als laad en losplaats

* door venstertijden in te stellen, is deze plek mee te nemen in de parkeerbalans

PARKEERBALANS GROEST

	Huidig aantal	Nieuw aantal	Nieuw aantal
	Parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen	Taxiplaatsen
Ten zuiden van P garage	5	7	
Ten noorden van p garage	7	5	2
	12	9	5

Bijlage 2; Bomenbalans

	Huidig aantal bomen	Nieuw aantal bomen	Te vellen bomen	Opmerkingen
Emmastraat	17	11 (7 nieuw, 4 behoud)	13	
Gooilandplein	5	15 (14 nieuw, 1 behoud)	4	Waarvan 1 ernstig en 1 licht aangetast door kastanjeziekte
Luitgardestraat				
Koningstraat		1		
Achterom	2	3	1	
Totaal	24	30	18	

BOMENBALANS GROEST

	Huidig aantal bomen	Nieuw aantal bomen	Te vellen bomen (om en om)	Herplant
kastanje	83	83 (waarvan 42 nieuw, en 41 oud)	50 (waarvan de voorste twee rijen = 19 stuks, geheel). 30 om en om	42
Linde	6	6	1	1