

Onderzoek Verkeersveiligheid Amersfoortsestraatweg



Opdrachtgever	Gemeente Gooise Meren
Titel rapport	Onderzoek Verkeersveiligheid Amersfoortsestraatweg
Kenmerk	010633.20220110.N1.02
Datum publicatie	20 januari 2022
Projectteam Goudappel	Jan-Anne Waagmeester, Jeroen Terlouw
Projectteam opdrachtgever	Eric 't Hart, Bert-Jan Espeldoorn
Status	Definitief

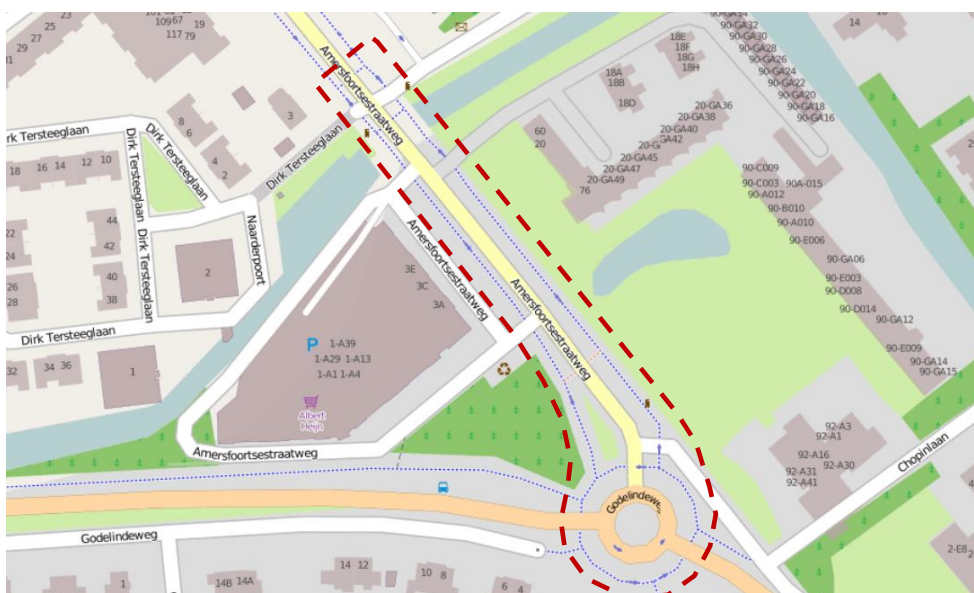
Inhoudsopgave

1. Doel en aanpak	4
1.1 Verbetering verkeersveiligheid Amersfoortsestraatweg	4
1.2 Planproces	4
1.3 Opzet van deze rapportage	6
2. Uitgangssituatie	7
2.1 Functie en gebruik van de Amersfoortsestraatweg	7
2.2 Verkeersveiligheid Amersfoortsestraatweg	8
2.3 Uitgangspunten voor het ontwerp	9
3. Knelpunten en wensen	10
3.1 Ronde	10
3.2 Amersfoortsestraatweg	11
3.3 Parkeerterrein Albert Heijn en Koningshoek	14
4. Oplossingen	15
4.1 Ronde	15
4.2 Amersfoortsestraatweg	16
4.3 Parkeerterrein Albert Heijn en Koningshoek	20
5. Kostenramingen en vervolgproces	23
5.1 Kostenramingen	23
6. Conclusies	25

1. Doel en aanpak

1.1 Verbetering verkeersveiligheid Amersfoortsestraatweg

De gemeente Gooise Meren ontvangt veel klachten over verkeersonveiligheid op de Amersfoortsestraatweg in de omgeving van de Albert Heijn (tussen de Dirk Tersteeglaan/Beethovenlaan en de rotonde met de Godelindeweg, zie figuur 1.1). Dit is reden voor de gemeente om hier onderzoek naar te laten uitvoeren, in nauw overleg met omwonenden en ondernemers uit de directe omgeving.



Figuur 1.1: Onderzoekgebied

Het doel van het onderzoek is om “met draagvlak van de belanghebbenden een uitgewerkte oplossing op te stellen die het gevoel van onveiligheid wegneemt bij de weggebruikers”.

1.2 Planproces

Dit Onderzoek Verkeersveiligheid Amersfoortsestraatweg is nadrukkelijk in samenwerking met direct belanghebbenden (bewoners en ondernemers uit de omgeving) tot stand gekomen. In elke fase van het planproces hebben zij meegedacht om tot goede, en breed gedragen oplossingen te komen.

Fase 1: kijken en luisteren

In de eerste fase hebben we alle benodigde feitelijke informatie over de Amersfoortsestraatweg verzameld en hebben we ter plekke de situatie bekeken en

beoordeeld, samen met de belanghebbenden. Tijdens de wandeling door het plangebied hebben zij direct kunnen aangeven wat er op straat gebeurt en welke problemen dit kan opleveren. We hebben daardoor een duidelijk beeld gekregen van de doelen, wensen en aandachtspunten van omwonenden en ondernemers.



Figuur 1.2: Beoordeling van de situatie ter plekke

Fase 2: analyse en ontwerp

Met alle opgehaalde knelpunten zijn we aan het werk gegaan. We hebben een aantal voorstellen geschetst en deze hebben we weer besproken met de belanghebbenden. Dit keer moest dat via een Teams-bijeenkomst (vanwege nieuwe Corona-maatregelen). In de praktijk bleek dat echter prima te gaan. Iedereen heeft kunnen reageren op de voorstellen. In grote lijnen konden de belanghebbenden hun wensen goed terug vinden in de gemaakte schetsen, maar er zijn ook een aantal vragen gesteld om onderdelen verder te optimaliseren.

Fase 3: keuzes maken en voorkeur vaststellen

In een laatste bijeenkomst hebben we de uitwerkte voorstellen gepresenteerd en toegelicht. Voor punten waar nog verschillende mogelijkheden waren uitgewerkt, hebben we samen met de belanghebbenden een voorkeur bepaald. Deze is verder uitgewerkt en van een kostenraming voorzien.

Fase 4: rapportage

De uitkomsten van het planproces zijn in dit rapport beschreven. Ook het rapport is ter informatie gedeeld met de belanghebbenden.



Figuur 1.3: Indeling van het onderzoek in fasen

1.3 Opzet van deze rapportage

In hoofdstuk 2 beschrijven we eerst de uitgangssituatie. We geven een korte karakterisering van (het deel van) de Amersfoortsestraatweg en stellen daarmee de uitgangspunten voor het onderzoek vast. In hoofdstuk 3 geven we een overzicht van de knelpunten die benoemd zijn door de belanghebbenden. Vervolgens geven we in hoofdstuk 4 aan op welke manier we met die knelpunten willen omgaan. We beschrijven daarin ook de afwegingen die we gemaakt hebben als er verschillende mogelijkheden zijn om met het knelpunt om te gaan. In hoofdstuk 5 gaan we in op de kosten en het vervolgproces. We sluiten de rapportage af met een samenvatting van de conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 6).

2. Uitgangssituatie

2.1 Functie en gebruik van de Amersfoortsestraatweg

De functie en het gebruik van de Amersfoortsestraatweg bepalen mede welke mogelijkheden er zijn om aanpassingen door te voeren aan de weg. Daarom hebben we eerst een korte inventarisatie gemaakt van een aantal kenmerken van het plangebied.

Verkeersintensiteit

In 2019 is ten noorden van de Beethovenlaan een verkeerstelling uitgevoerd. Daaruit bleek dat de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag ca. 5.400 motorvoertuigen per etmaal bedroeg. Uit het verkeersmodel blijkt echter dat de intensiteit toeneemt naarmate men dichter bij de rotonde (Godelindeweg) komt. Op basis hiervan stellen we vast de verkeersintensiteit in het plangebied tussen de 6.000 en 7.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt (hoogste intensiteit bij rotonde). Dat betekent dat de weg een duidelijke verkeersfunctie heeft. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het logisch dat de weg voorzien is van fietspaden en voorrang heeft op zijstraten. De weg ontsluit echter ook veel verschillende functies in het gebied (woningen, kantoren, winkels, zorg, sport).

Op werkdagen is de hoeveelheid autoverkeer in de avondspits het grootst. Daarnaast is er een sterke piek aan het begin van de zaterdagmiddag. Dit heeft te maken met de sportfuncties in het gebied.

Er zijn geen fietstellingen bekend, maar uit een schouw ter plekke kan wel worden geconcludeerd dat de Amersfoortsestraatweg ook veel gebruikt wordt door fietsers. Opvallend is het hoge aandeel bakfietsen.



Figuur 2.1: Fietsers langs de Amersfoortsestraatweg

Als gevolg van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (BOR-gronden, Naarderheem), moet er rekening mee gehouden worden dat de Amersfoortsestraatweg ook een functie krijgt voor deze nieuwe gebieden en dat de hoeveelheid verkeer dus nog kan toenemen. In welke mate dat gebeurt, is afhankelijk van de feitelijke invulling en ontsluiting van deze nieuwbouw.

Verkeersafwikkeling

Op basis van een analyse met Google Maps, blijkt dat het verkeer op de Amersfoortsestraatweg in de regel goed doorstroomt. In de avondspits en op zaterdagmiddag is wel sprake van enige vertraging, maar geen structurele filevorming. Uit eigen waarneming voegen we hieraan toe dat het afslaand verkeer naar de Albert Heijn op drukke momenten tot enige vertraging leidt en dat er op de Beethovenlaan soms wachtrijen ontstaan voor het oprijden van de Amersfoortsestraatweg.



Figuur 2.2: Google Maps: vertraging op drukke momenten (avondspits, zaterdagmiddag)

2.2 Verkeersveiligheid Amersfoortsestraatweg

In de periode vanaf 2014 tot en met 2020 zijn 14 ongevallen geregistreerd. Gelukkig was daarbij (in totaal) slechts één gewonde en waren er geen dodelijke slachtoffers. In 2 van de 14 gevallen was een fiets betrokken, de overige ongevallen betroffen botsingen tussen personenauto's onderling of tussen een auto en een ander voorwerp/vast object. Gedurende dit onderzoek, op 17 december 2021, heeft helaas een dodelijk ongeval plaatsgevonden tussen een voetganger en een vrachtauto nabij de uitrit vanaf Koningshoek naar de Amersfoortsestraatweg (ter hoogte van de afvalcontainers). De precieze oorzaak daarvan is nog niet bekend.

Als we het ongevallenbeeld vergelijken met andere wegen met een vergelijkbare drukte en functie, dan is er geen sprake van een 'black spot'. Ook wordt de maximumsnelheid weinig overschreden. Gezien de grote hoeveelheid attentiepunten (uitritten, kruispunten, oversteeklocaties) op korte afstand van elkaar, kan echter ook een snelheid van 50 km/h al risico's opleveren. Bij de huidige snelheid van het verkeer is – blijkens klachten hierover – in ieder geval sprake van subjectieve onveiligheid (een gevoel van onveiligheid onder de weggebruikers).

2.3 Uitgangspunten voor het ontwerp

Op basis van het voorgaande moet het ontwerp aan de volgende uitgangspunten voldoen.

De Amersfoortsestraatweg blijft een gebiedsontsluitingsweg: de weg moet geschikt blijven voor de hoeveelheid verkeer die er nu op rijdt.

In verband met toekomstige ontwikkelingen kan de verkeersstructuur en daarmee de functie van de Amersfoortsestraatweg in de toekomst veranderen. Oplossingsrichtingen moeten daarom voldoende robuust zijn.

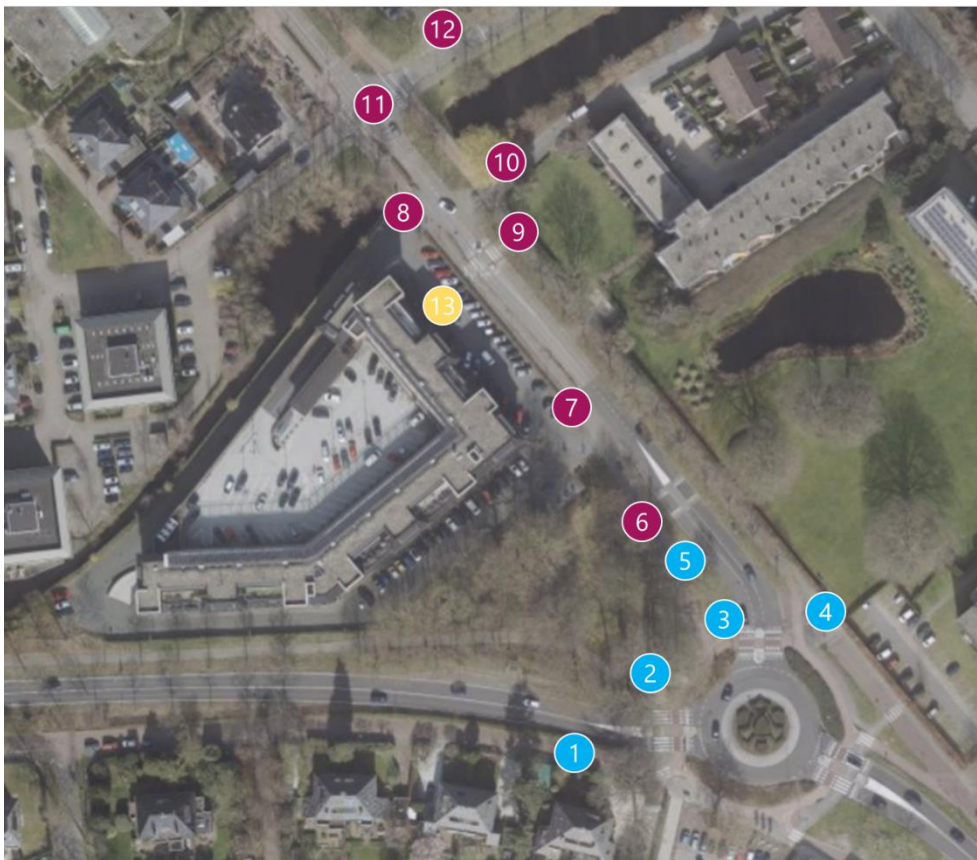
Er wordt in dit onderzoek gezocht naar *lokale* maatregelen waarmee de verkeersveiligheid op relatief eenvoudige manier kan worden verbeterd. Eventuele maatregelen op netwerkniveau vallen buiten de scope van dit onderzoek. Hiervoor is onderzoek op groter schaalniveau nodig.

3. Knelpunten en wensen

Bij de beschrijving van de knelpunten en wensen maken we onderscheid in drie deelgebieden:

- de rotonde Godelindeweg;
- de Amersfoortsestraatweg;
- Het parkeerterrein Albert Heijn en Koningsdriehoek.

De punten waar opmerkingen over gemaakt zijn, zijn in figuur 2.1 genummerd weergegeven. Deze nummering komt terug in de beschrijvingen in de volgende paragrafen.



Figuur 3.1: Knelpuntlocaties bij rotonde, Amersfoortsestraatweg en terrein Albert Heijn

3.1 Rotonde

Bij de rotonde zijn vooral wat kleine, losstaande aandachtspunten naar voren gekomen.

1. In de zuidwestelijke hoek van de rotonde wordt het zicht beperkt door hagen.
2. Het fietspad aan de noordzijde van de Godelindeweg (richting Amsterdam) is slecht zichtbaar doordat er weinig onderscheid is in materiaal en kleur van verharding en door de schaduw van bomen. Fietsers zijn daardoor soms geneigd het pad naar de bushalte te nemen in plaats van het fietspad.

3. Op de noordelijke tak van de rotonde (de Amersfoortsestraatweg) is geen zebrapad.
4. De aansluiting van de parallelweg vlakbij de rotonde is vormgegeven als uitritconstructie, maar is matig herkenbaar. Bij een uitrit hoort trottoirverharding door te lopen, maar deze uitrit is in rode klinkers en het fietspad is dan juist weer niet rood.



Figuur 3.2: Uitritconstructie parallelweg Amersfoortsestraatweg

5. Fietsers rijden soms tegen de richting in, vooral fietsers die vanaf het noordelijke fietspad langs de Godelindelaan komen en richting Albert Heijn willen. (Fietsers vanaf de zuidzijde van de Godelindeweg rijden wel meestal via de rotonde naar de rechter zijde van de Amersfoortsestraatweg).

3.2 Amersfoortsestraatweg

Op de Amersfoortsestraatweg zijn (zoals verwacht) de meeste knelpunten naar voren gekomen. De knelpunten hangen deels ook meer met elkaar samen.

6. Ongeveer halverwege het wegvak tussen de rotonde en de uitrit van het parkeerterrein Albert Heijn ligt een (flauwe) drempel. Op deze plek is weinig aanleiding voor deze drempel. In het verleden heeft hier een oversteekplaats gelegen, maar die is weggehaald.
7. De uitrit van het parkeerterrein van Albert Heijn is tevens de in- en uitrit van Koningshoek. De verschillende verkeersstromen blokkeren hier de doorgang voor elkaar:
 - a. Het fietspad is moeilijk herkenbaar en wordt geregeld geblokkeerd door auto's die wachten voor de Amersfoortsestraatweg.
 - b. Uitrijdende auto's blokkeren vanaf het parkeerterrein van Albert Heijn de toegang tot de entree voor bewoners.



Figuur 3.3: Uitrit parkeerterrein Albert Heijn en in-/uitrit Koningshoek

8. Bij de inrit van het parkeerterrein van Albert Heijn doen zich vergelijkbare problemen voor. Doordat het verkeer op het parkeerterrein opstroopt, blokkeren auto's soms het fietspad. Ook hier is het fietspad matig herkenbaar doordat de bestrating van fietspad en voetpad veel op elkaar lijkt. Hoewel automobilisten vanaf het parkeerdek naar rechts via het parkeerterrein worden geleid (zie figuur hierna), wordt de inrit van Albert Heijn nog steeds ook geregeld als uitrit gebruikt.



Figuur 3.4: Automobilisten vanaf parkeerdek behoren onderaan de helling rechtsaf te slaan

9. Ongeveer ter hoogte van de ingang van Albert Heijn is een zebropad aangelegd over de Amersfoortsestraatweg. Maar hier is geen toegang tot het terrein van de Albert Heijn. De oversteekplaats ligt niet op een logische plaats. Er steken dan ook weinig voetgangers over, terwijl op andere plaatsen wel veel voetgangers oversteken (dichter bij de kruispunten).



Figuur 3.5: Het zebrapad ligt niet op een logische loopplijn

10. Het is soms moeilijk om vanaf de uitrit Zandbergen (tegenover de Albert Heijn) de weg op te komen, vooral als men linksaf wil slaan. Het is druk op de Amersfoortsestraatweg er ontstaan wachtrijen als een automobilist vanaf de Amersfoortsestraatweg naar het parkeerterrein van Albert Heijn wil rijden. Verder is aangegeven dat de uitrit nogal steil is (uitritband) en dat er weinig (kleur)onderscheid is tussen de uitrit en het fietspad.
11. Bij het kruispunt met de Beethovenlaan en de Dirk Tersteeglaan gebeurt heel veel. Er zijn hier naast het kruispunt aparte fietsoversteken, maar die worden nauwelijks gebruikt. Fietsers steken gewoon bij de weg over, tussen de auto's. Auto's en fietsers vanaf de Beethovenlaan moeten soms lang wachten om de Amersfoortsestraatweg op te kunnen rijden. Daardoor ontstaan in de spits wachtrijen op de Beethovenlaan.



Figuur 3.6: Fietsers vanuit de Beethovenlaan maken bij het oversteek geen gebruik van de uitgebogen fietspaden, maar steken recht over

12. Vlakbij het kruispunt van de Beethovenlaan met de Amersfoortsestraatweg is ook nog een uitrit van het parkeerterrein Lunet. De vraag is of deze hier wel nodig is. Het maakt de drukte en onoverzichtelijkheid op de Beethovenlaan nog groter.

3.3 Parkeerterrein Albert Heijn en Koningshoek

13. De problemen op het parkeerterrein bij Albert Heijn zijn deels al benoemd bij de in- en uitritten. De bedoeling is dat al het verkeer naar Albert Heijn inrijdt via de noordwestelijke aansluiting en uitrijdt via de zuidoostelijke aansluiting op de Amersfoortsestraatweg. Maar mede door de onduidelijke vormgeving van de entree en de matige doorstroming op het parkeerterrein voor Albert Heijn gebeurt dat niet. Op het terrein voor Albert Heijn is het in de regel erg druk, terwijl het parkeerdek juist matig wordt gebruikt. Iedereen lijkt beneden te willen parkeren.



Figuur 3.7: Drukke op het parkeerterrein voor Albert Heijn

4. Oplossingen

4.1 Rotonde

De knelpunten die bij de rotonde naar voren zijn gekomen, kunnen door kleine, op zichzelf staande maatregelen aangepakt worden. Hierna lichten we de maatregelen toe, aan het eind van deze paragraaf zijn ze tevens op een kaartbeeld weergegeven.

Haag snoeien

De heg aan de zuidzijde van de Godelindeweg (tussen hoofdrijbaan en parallelstraat/fietspad) beperkt het zicht op de oversteek. Nu mogen fietsers op deze oversteek alleen van links komen, maar voetgangers kunnen ook van rechts komen. In de huidige situatie is alleen het laatste stukje van de heg voor de rotonde verlaagd. Het verdient aanbeveling om voor de rotonde een wat langer deel van de heg (ca. 10 m lengte) te snoeien tot een hoogte van maximaal ca. 90 cm.

Betere herkenbaarheid fietspad noordzijde Godelindeweg

Dat fietsers geneigd zijn om aan de noordzijde van de Godelindeweg het pad naar de bushalte te nemen in plaats van het fietspad, komt mede doordat fietspaden in de regel dicht bij de rijbaan liggen dan voetpaden. Men kiest dus 'uit gewoonte' het pad dat het dichtst bij de rijbaan ligt. In dit geval is dat echter het voetpad naar de bushalte. Een verbetering is mogelijk door het fietspad iets naar het noorden op te schuiven:

- Er ontstaat dan een duidelijker scheiding tussen het pad naar de bushalte en het fietspad (ze worden meer 'uit elkaar getrokken').
- Tegelijkertijd kan het begin van het fietspad duidelijker aangegeven worden door de ruime boogstralen, rode verharding en extra verlichting.
- De extra ruimte tussen de rotonde en het fietspad verhoogt bovendien de verkeersveiligheid (auto's en fietsers hebben meer tijd om op elkaar te anticiperen).

Betere uitritconstructie parallelweg Amersfoortsestraatweg (bij noordelijke tak rotonde)

We stellen voor om de uitritconstructie iets in te korten en qua vormgeving aan te passen conform de CROW-richtlijnen. Dat betekent dat we de uitrit volledig verhardten in voetgangersverharding¹ met uitzondering van het fietspad dat over de uitrit loopt. Deze wordt in (contrasterend) rood asfalt of rode tegels uitgevoerd. Verder wordt het bord dat een parkeerverbod aangeeft, verplaatst, zodat het beter zichtbaar is (het gaat hier om het bord aan



Figuur 4.1: Referentie uitritconstructie met fietspad over uitrit (bron: CROW)

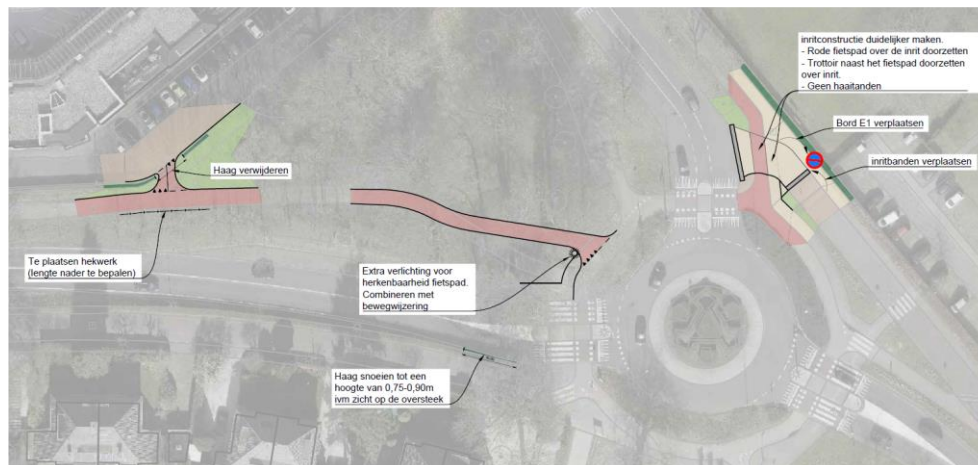
¹ Trottoirtegels, alleen wat dikker en kleiner, zodat ze niet kapot gereden worden

de noordoostelijke zijde van de parallelweg, het bord aan de andere zijde is wel goed zichtbaar).

Omdat de uitrit op korte afstand van de rotonde aansluit op de Amersfoortsestraatweg is er geen ruimte om op de noordelijke tak van de rotonde ook een zebrapad te maken. Hier steken echter ook weinig voetgangers over. De meeste voetgangers lopen door richting de Albert Heijn. In de volgende paragraaf gaan we in op de oversteekmogelijkheden voor deze voetgangers.

Doorsteek voor fietsers vanaf Godelindeweg (noordelijke fietspad) naar Albert Heijn

Om te voorkomen dat fietsers vanaf het noordelijke fietspad langs de Godelindelaan tegen de richting in gaan fietsen op de Amersfoortsestraatweg (richting Albert Heijn), stellen we voor om een fietsdoorsteek te maken vanaf de Godelindeweg naar de Koningshoek (in overleg met VVE Koningshoek). Bij deze doorsteek wordt een hek geplaatst tussen het fietspad en de rijbaan van de Godelindeweg om te voorkomen dat fietsers hier de Godelindeweg gaan oversteken.



Figuur 4.2: Voorstellen nabij rotonde Amersfoortsestraatweg-Godelindeweg

4.2 Amersfoortsestraatweg

Maximumsnelheid plaatselijk naar 30 km/h

Op de Amersfoortsestraatweg hangen de knelpunten meer met elkaar samen en daarom zoeken we ook naar een samenhangend pakket van maatregelen om de situatie te verbeteren. Op dit weggedeelte gebeurt op korte afstand heel veel: vlak achter elkaar zijn er diverse in- en uitritten, zijstraten en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Voor de inritten en kruispunten stroopt het verkeer bovendien soms op. Dat betekent dat een hoog attentieniveau nodig is: verkeer moet kort na elkaar op veel verschillende dingen letten. Bij een lagere snelheid gaat dat beter dan bij een hogere snelheid. Als eerste maatregel stellen we daarom voor de maximumsnelheid op een gedeelte van de Amersfoortsestraatweg te verlagen.

Zebrapaden op logische plaatsen, gecombineerd met drempels

Bij de overgang van 50 km/h naar 30 km/h willen we drempels of plateaus realiseren die de snelheid van het autoverkeer daadwerkelijk terugbrengen naar 30 km/h (dus met een wat minder flauwe helling dan de huidige drempels in de Amersfoortsestraatweg). De drempels combineren we met oversteekplaatsen voor voetgangers (zebra's). En de oversteekplaatsen komen op locaties waar ook daadwerkelijk veel voetgangers willen oversteken, te weten:

- nabij de uitrit van het parkeerterrein Albert Heijn / Koningshoek;
- bij het kruispunt van de Amersfoortsestraatweg met de Beethovenlaan.

Hier komen dus steilere drempels en tussen deze twee punten wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/h.

Smalle rijlopers en informele middenstrook voor linksafslaand verkeer

Het voordeel van een lagere rijnsnelheid op dit wegvak is dat ook wat kleinere rijlopers toegepast kunnen worden. In 30 km/h-gebied is wat meer flexibiliteit om maatwerk te leveren. Door uit te gaan van smalle rijlopers en door de heg tussen het fietspad en de rijbaan weg te halen, ontstaat ruimte om een informele middenstrook te maken, waar linksafslaande auto's (naar Albert Heijn of Zandbergen) zich kunnen opstellen. We stellen voor om voor de informele middenstrook een ander type en/of kleur verharding te gebruiken. Klinkers zorgen echter voor meer geluidhinder. Een asfaltverharding met streetprint is een goed oplossing die niet zorgt voor meer geluidhinder.

Het fietspad en het voetpad aan de zijde van de Albert Heijn kunnen eventueel op gelijk niveau worden gebracht, aangezien het voetpad relatief weinig gebruikt wordt. Daardoor kan de ruimte iets flexibeler gebruikt worden.

Duidelijkere in- en uitrit Albert Heijn en Koningshoek

We stellen voor om voor Albert Heijn nog duidelijker één inrit en één uitrit te maken. De inrit wordt beter ingericht voor verkeer in één richting (versmald). De in- en uitrit worden bovendien duidelijker vormgegeven en de fietspaden krijgen een meer contrasterende kleur, zodat zij beter opvallen. Deze voorstellen hebben echter alleen zin als ook op het terrein van Albert Heijn / Koningshoek wat aanpassingen worden doorgevoerd. Hier gaan we verder op in de volgende paragraaf (paragraaf 4.3).

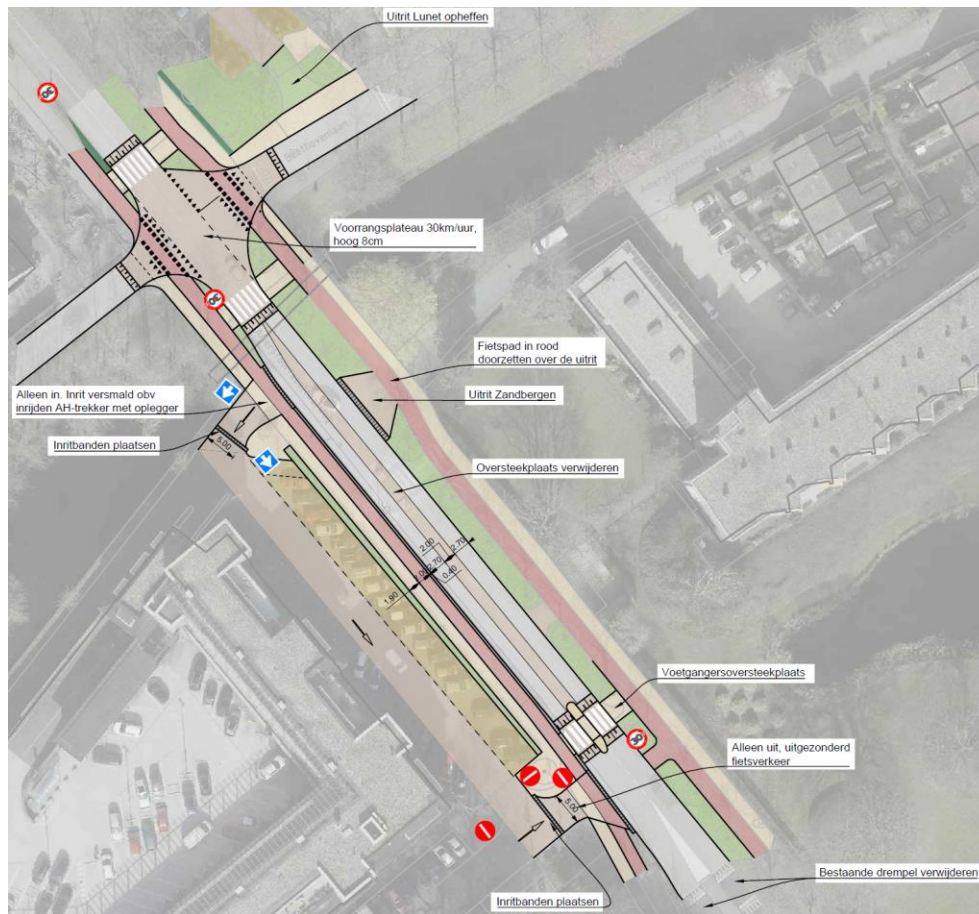
Uitrit Zandbergen

De ruimte tussen het fietspad en de rijbaan voor autoverkeer volstaat net om één auto op te stellen (5 m, inclusief uitritband). Bij voorkeur zou er iets meer ruimte zijn, maar dat zou betekenen dat grondaankoop nodig is en het probleem is beperkt: een auto die staat te wachten kan met de achterkant op het fietspad staan, maar fietsers kunnen deze nog wel passeren. Het zal wel makkelijker worden om vanuit Zandbergen de Amersfoortsestraatweg op te komen doordat afslaand verkeer naar Albert Heijn op de middenstrook gaat staan. In de voorgestelde nieuwe situatie staan de auto's richting Albert Heijn nog steeds 'in de weg' als men vanuit de uitrit linksaf wil slaan, maar er is toch een belangrijk verschil met de huidige situatie. Want nu staat er ook nog een rij auto's achter de auto die af wil slaan naar Albert Heijn. Die auto's hebben allemaal voorrang op het verkeer uit de uitrit. De kans op rijvorming wordt door de middenstrook aanzienlijk kleiner.

Verder kunnen nog kleine verbeteringen worden doorgevoerd door de uitrit wat minder hoog te maken en het fietspad over de uitrit duidelijker rood te maken. Daarmee wordt het ook duidelijker voor voertuigen dat ze een fietspad passeren of blokkeren.

Parkeerterrein Lunet niet aansluiten op Beethovenlaan

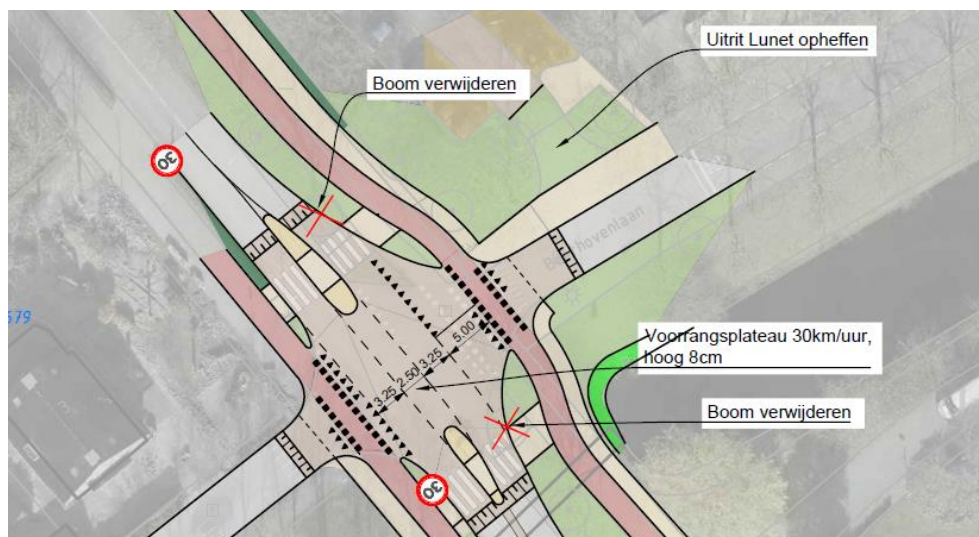
Ten slotte kan de uitrit van het parkeerterrein Lunet op de Beethovenlaan worden opgeheven. Deze kan gecombineerd worden met de inrit wat noordelijker aan de Amersfoortsestraatweg. De situatie bij de Beethovenlaan wordt daardoor wat overzichtelijker.



Figuur 4.3: Voorgestelde aanpassingen Amersfoortsestraatweg

Optie middeneilanden bij kruispunt Beethovenlaan

Er is ook onderzocht of het mogelijk is om bij het kruispunt met de Beethovenlaan in de Amersfoortsestraatweg een middeneiland te maken, zodat voetgangers en fietsers hier in twee fasen kunnen oversteken. Verkeerskundig is dit een verbetering, maar het leidt wel tot een grotere (en dus duurdere) reconstructie, waarvoor bovendien twee bomen worden gekapt (zie figuur 4.4). Om die reden is deze oplossing als aanvullende 'optie' meegenomen (ook in de kostenberekeningen, zie hoofdstuk 5).



Figuur 4.4: Onderzoek mogelijkheid voor middeneilanden bij kruispunt Beethovenlaan

Volgens de richtlijnen (ASVV 2021, CROW) wordt een zebrapad bij voorkeur toegepast in combinatie met een middeneiland, maar in de achtergrondinformatie² is opgenomen dat "bij een intensiteit van 1.000 motorvoertuigen per uur of meer" wordt aanbevolen om een middengeleider toe te passen. Dat impliceert dat een middengeleider bij lagere intensiteiten (zoals in dit geval) niet per se noodzakelijk is. Uit oogpunt van veiligheid dient dan wel de snelheid van het gemotoriseerde verkeer goed afgeremd te worden.

Voor fietsers heeft de realisatie van een middeneiland als duidelijk voordeel dat de Amersfoortsestraatweg in twee fasen overgestoken kan worden. Zonder middensteunpunt is het voor fietsers soms lastig om een 'gaatje in de autostroom' te vinden om over te steken. Eventueel kan men wel afstappen en via het zebrapad oversteken. In beide varianten (met of zonder middeneiland) wordt de oversteek wel veiliger dan nu, omdat het autoverkeer meer wordt afgeremd.

Optimaal zou zijn om ook nog extra ruimte te creëren tussen het fietspad en de rijbaan bij de Dirk Tersteeglaan, maar daar is fysiek geen ruimte voor te vinden. Wel kan het uitzicht nog wat verbeterd worden door de heg kort te houden. Hiervoor is overleg nodig met de bewoners van het hoekpand.

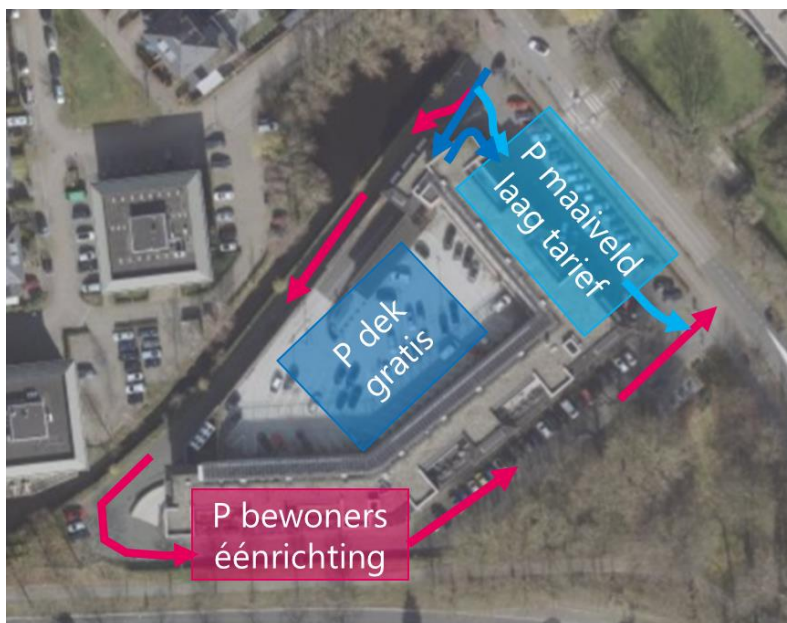
² <https://www.crow.nl/downloads/pdf/kennisbank/wanneer-wel-of-niet-vop-toepassen>

4.3 Parkeerterrein Albert Heijn en Koningshoek

Met de aanpassing van de inrit van het parkeerterrein van Albert Heijn wordt het een stuk lastiger om deze inrit tevens als uitrit te gebruiken, maar het achterliggende probleem wordt daarmee nog niet opgelost. De reden dat men graag bij de inrit van de Albert Heijn ook weer uitrijdt, heeft te maken met de grote drukte op het parkeerterrein van de Albert Heijn op maaiveld. Daardoor moet men soms lang wachten voordat men kan uitrijden via de uitrit. En de matige verkeersafwikkeling op het parkeerterrein zorgt er ook voor dat het op drukke tijden lastig kan zijn om het parkeerterrein vanaf de Amersfoortsestraatweg op te rijden. Tegelijkertijd is geconstateerd dat het parkeerdek (op het dak van de Albert Heijn) vrij matig gebruikt wordt.

Er zijn dus aanvullende maatregelen gewenst om het gebruik van het parkeerdek te stimuleren waardoor het parkeerterrein voor de Albert Heijn wat minder druk wordt. Wij stellen daartoe voor om op het parkeerterrein voor Albert Heijn betaald parkeren in te voeren en het parkeren op het dek gratis te houden (blauwe zone, conform huidige situatie). Een laag tarief is naar verwachting al voldoende stimulans om het parkeerdek aantrekkelijker te maken ten opzichte van het parkeren op maaiveld. Eventueel kan als extra maatregel vol/vrij signalering worden toegevoegd om het gebruik van het parkeerdek te stimuleren.

Aanvullend hierop stellen wij voor om een eenrichtingsroute om het gebouw van Albert Heijn heen te maken voor de bewoners. Dan kan ook de uitrit aan de van Albert Heijn op de Amersfoortsestraatweg eenrichtingsverkeer worden. Het ingaande en het uitgaande verkeer zitten hier elkaar dan minder in de weg. Bijkomend voordeel hiervan is dat de parkeerplaatsen naast het appartementengebouw alleen via een omweg (om het gebouw heen) bereikbaar zijn en daardoor minder snel door winkelbezoekers gebruikt zullen worden als gratis parkeeralternatief op maaiveld (het is makkelijker om op het dek van Albert Heijn te parkeren dan om rond het gebouw te rijden en daarvandaan alsnog naar de winkels te lopen). Eventueel kan op de parkeerplekken bij de Koningshoek parkeren voor vergunninghouders geïntroduceerd worden. Hiervoor zal dan eerst een inventarisatie van de optredende parkeerdruk moeten plaatsvinden (bij de Koningshoek zelf en op alternatieve locaties in de omgeving). Dergelijke maatregelen zullen bovendien in afstemming met alle partijen (bewoners/VVE/winkeliers) moeten gebeuren.



Figuur 4.5: Voorgesteld parkeerregime en rijrichtingen Albert Heijn en Koningshoek

De ingang van de parkeergarage onder het appartementencomplex bevindt zich in de westelijke hoek. Er is getoetst of auto's ook gemakkelijk de parkeergarage in kunnen rijden als ze van de andere kant komen aanrijden. Dat blijkt het geval: de bocht op de westelijke hoek is gemaakt voor grote vrachtauto's. Daardoor is er voldoende ruimte voor personenauto's om hier de draai naar de entree van de parkeergarage te maken.

In het proces is vanuit Albert Heijn begrip getoond voor de hier gepresenteerde voorstellen. Er zal echter nog wel afstemming moeten plaatsvinden over deze maatregelen met de VVE Koningshoek en de eigenaren van de (overige) winkels.

Locatie fietsenstallingen en afvalcontainers

Ten slotte zijn er nog suggesties gedaan om meer stallingsvoorzieningen voor fietsers bij de winkels te maken en om de afvalcontainers die nabij de uitrit van Albert Heijn staan te verplaatsen. De suggestie om wat extra stallingsvoorzieningen te maken onderschrijven we (eventueel ten kosten van een parkeerplaats). Verder is het gewenst om de fietsenstallingen die in een kwart cirkel in de bocht bij de uitrit van Albert Heijn staan (zie foto) elders te plaatsen:

- enerzijds omdat ze in het verlengde staan van de nieuw bedachte oversteekplaats voor voetgangers;
- anderzijds omdat de vorm in een kwart cirkel ertoe leidt dat niet alle klemmen goed te gebruiken zijn (de fietsen komen aan de achterzijde te dicht bij elkaar).



Figuur 4.6: Fietsklemmen in kwart cirkel nabij uitrit Albert Heijn

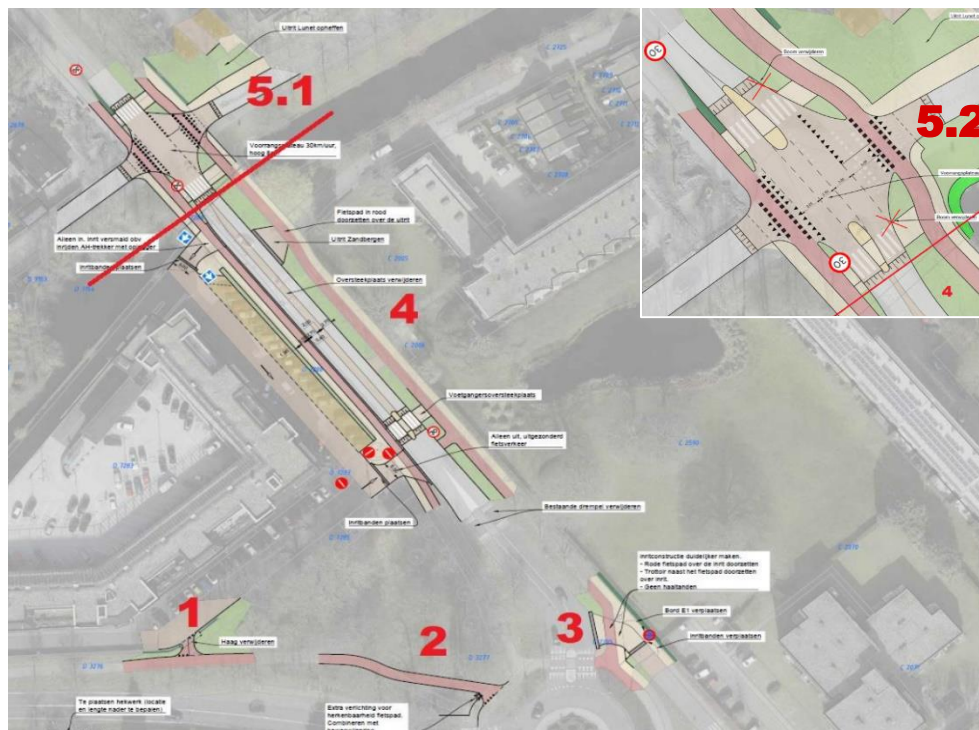
Het verplaatsen van de afvalcontainers is minder eenvoudig: ze hebben een functie voor bewoners en worden ook gebruikt door bezoekers van de winkels die flessen of plastic willen wegbrengen. Voor deze beide doelgroepen is de huidige locatie een logische plaats. De gemeente zal echter in overleg gaan met de GAD om te bespreken of er mogelijkheden zijn om de huidige situatie te optimaliseren.

5. Kostenramingen en vervolgproces

5.1 Kostenramingen

Van de verschillende voorgestelde maatregelen zijn de kosten geraamd. De kostenramingen zijn opgesteld door bureau PAS uit Houten. Voor het kruispunt met de Beethovenlaan zijn twee varianten geraamd, namelijk zonder en met toevoeging van een middeneiland in de Amersfoortsestraatweg. In de raming zijn de volgende onderdelen onderscheiden (zie ook figuur 5.1):

1. fietsdoorsteek Godelindeweg – Koningshoek;
2. verplaatsing fietspad richting Amsterdam vanaf rotonde;
3. verduidelijken inritconstructie parallelstraat Amersfoortsestraatweg;
4. herziening dwarsprofiel en inritten Amersfoortsestraatweg tussen Rotonde en Beethovenlaan;
5. reconstructie kruispunt Amersfoortsestraatweg – Beethovenlaan (variant 5.1 zonder toevoeging middeneiland, variant 5.2 met toevoeging middeneiland).



Figuur 5.1: Onderdelen kostenramingen

De onderdelen 1, 2 en 3 kunnen als zelfstandige maatregel doorgevoerd worden. De onderdelen 4 en 5 hangen daarentegen sterk met elkaar samen en zouden daarom ook in samenhang uitgevoerd moeten worden. De reden dat ze in de kostenraming toch als twee afzonderlijke onderdelen zijn geraamd, is omdat er voor het kruispunt met de Beethovenlaan twee varianten zijn geschetst en doorgerekend.

In de volgende tabel zijn de totale kosten per onderdeel weergegeven. Het gaat hierbij om de totale investeringskosten exclusief BTW. De raming betreft dus niet alleen de bouwkosten, maar ook de kosten voor Engineering (voorbereiding, administratie en toezicht) en project-onvoorziene kosten.

Onderdeel	Beethovenlaan: variant 5.1	Beethovenlaan: variant 5.2
1 Fietsdoorsteek Godelindeweg	€ 10.000,-	€ 10.000,-
2 Verplaatsing fietspad bij rotonde	€ 29.000,-	€ 29.000,-
3 Inritconstructie Amersfoortsestraatweg	€ 16.000,-	€ 16.000,-
4 Dwarsprofiel Amersfoortsestraatweg	€ 261.000,-	€ 261.000,-
5 Kruispunt met Beethovenlaan	€ 107.000,-	€ 172.000,-
Totaal (investeringskosten exclusief BTW)	€ 423.000,-	€ 488.000,-

Als we uitgaan van de 'eenvoudige' reconstructie van het kruispunt met de Beethovenlaan komend de totale kosten uit op € 423.000,-, indien hier tevens middeneilanden gemaakt moeten worden zijn de kosten € 65.000,- hoger (totaal geraamd op € 488.000,-).

Zoals aangegeven gaat de aanleg van middeneilanden bij het kruispunt met de Beethovenlaan ten koste van 2 bomen. Er kan voor worden gekozen om beide bomen te verplanten in plaats van te kappen en te vervangen. De meerkosten van verplanting worden geraamd op totaal € 20.000,-. De volgende aandachtspunten zijn van toepassing indien verplanten overwogen wordt:

- een boomdeskundige moet toetsen of de bomen nog voldoende restlevensduur hebben;
- bij verplaatsen van bomen bestaat het risico met dat de boom de verplaatsingsoperatie niet overleeft;
- planning: er moet rekening gehouden worden met een voorbereidingstijd van één jaar voordat tot verplaatsen van bomen overgegaan kan worden.

6. Conclusies

1. Het doel van dit onderzoek was om in samenwerking met direct belanghebbenden tot breed gedragen oplossingen te komen. Dit doel is bereikt. De drie bijeenkomsten met belanghebbenden (waarvan twee digitaal) zijn in een goede sfeer en met wederzijds begrip voor elkaars standpunten verlopen. Een groot deel van de voorstellen van de verschillende participanten kon ook daadwerkelijk in het plan worden opgenomen. Voor de uitwerking van de plannen op het terrein van de winkels en de VVE Koningshoek is nog wel nader overleg nodig met de eigenaren.
2. Er zijn in de omgeving van de rotonde met de Godelindelaan enkele kleine aanpassingen mogelijk die los van elkaar uitgevoerd kunnen worden. De kosten daarvan zijn beperkt (per maatregel tussen de 10.000 en 30.000 euro), maar de te bereiken effecten ook.
3. Voor de maatregelen aan de Amersfoortsestraatweg, het kruispunt met de Beethovenlaan en de toegangen tot Albert Heijn/Koninghoek geldt dat deze sterk met elkaar samenhangen. Deze maatregelen zouden daarom ook in samenhang met elkaar uitgevoerd moeten worden. Dit pakket kost aanzienlijk meer: tussen de € 370.000,- en € 435.000, afhankelijk van te maken keuze voor kruispunt Beethovenlaan, zie conclusie 4). Er worden echter ook grotere knelpunten mee opgelost. Essentiële kenmerken van het plan zijn:
 - dat de snelheid van het verkeer naar beneden gaat,
 - dat oversteekpunten op logische plekken komen te liggen, gecombineerd met drempels,
 - dat de in- en uitritten worden vereenvoudigd en verduidelijkt;
 - dat het dwarsprofiel anders wordt ingedeeld, zodat er meer opstelruimte komt voor afslaand verkeer richting Albert Heijn
 - dat het parkeren op het dek van Albert Heijn extra gestimuleerd wordt.
4. Voor het kruispunt van de Amersfoortsestraatweg en de Beethovenlaan zijn twee varianten. De basisvariant is gemaakt vanuit het uitgangspunt dat de bomenstructuur langs de Amersfoortsestraatweg niet aangetast mag worden. Bij dat uitgangspunt is het niet mogelijk om een middensteunpunt te maken langzaam verkeer dat de Amersfoortsestraatweg kruist. Wel wordt de veiligheid verbeterd door de snelheid van het autoverkeer meer af te remmen in combinatie met zebrapaden voor voetgangers. Voor fietsers blijft het in deze variant echter lastig om de autostroom te kruisen. In de tweede variant zijn daarom middensteunpunten gemaakt, maar dat vergt een grotere reconstructie (ca. € 65.000,- meerkosten) en gaat ten koste van twee bomen.



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