

Notitie Ontwerpatelier De Bilt

Onderwerp: Samenvatting van het Ontwerpatelier
Projectnummer: Projectnummer
Referentienummer: nl_memo 01
Datum: 26-03-2019

1 Inleiding

Voor de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort is in het Masterplan uit 2018 een tracé door de gemeente De Bilt opgenomen.



Om tot een gedragen tracé door de bebouwde kom van De Bilt te komen heeft de gemeente De Bilt op 26 maart een ontwerpatelier georganiseerd, waarvoor verschillende organisaties en bewonersgroepen uitgenodigd waren.

Wouter Le Fèvre van de gemeente De Bilt heette de aanwezigen welkom en legde de opzet van de avond uit. Benadrukt werd dat er in het Masterplan wel een tracé voor de snelfietsroute door De Bilt/Bilthoven is opgenomen, maar dat die nog niet vastligt. Het is de bedoeling van de avond de voor- en nadelen van dit tracé en van mogelijke alternatieven met elkaar te bespreken. Al deze input wordt vastgelegd en de gemeente zal gemotiveerd aangeven hoe het met deze input omgaat in de verdere uitwerking van het plan voor de snelfietsroute.

Hans van Engelenburg van de provincie Utrecht licht toe waarom de provincie snelfietsroutes van belang vindt. De snelfietsroute Amersfoort-Utrecht is de eerste waarbij de provincie het initiatief neemt om met de betrokken gemeenten een plan voor de realisering van een snelfietsroute te maken. Hier heeft de provincie ook een subsidieregeling voor.

2 Input over de vier onderdelen van het tracé door De Bilt/Bilthoven

Voor deze avond was de route opgedeeld in vier logisch samenhangende stukken. Van ieder deel was er een grote tekening beschikbaar met daarop het tracé zoals in het Masterplan opgenomen.

Per routedeel is besproken:

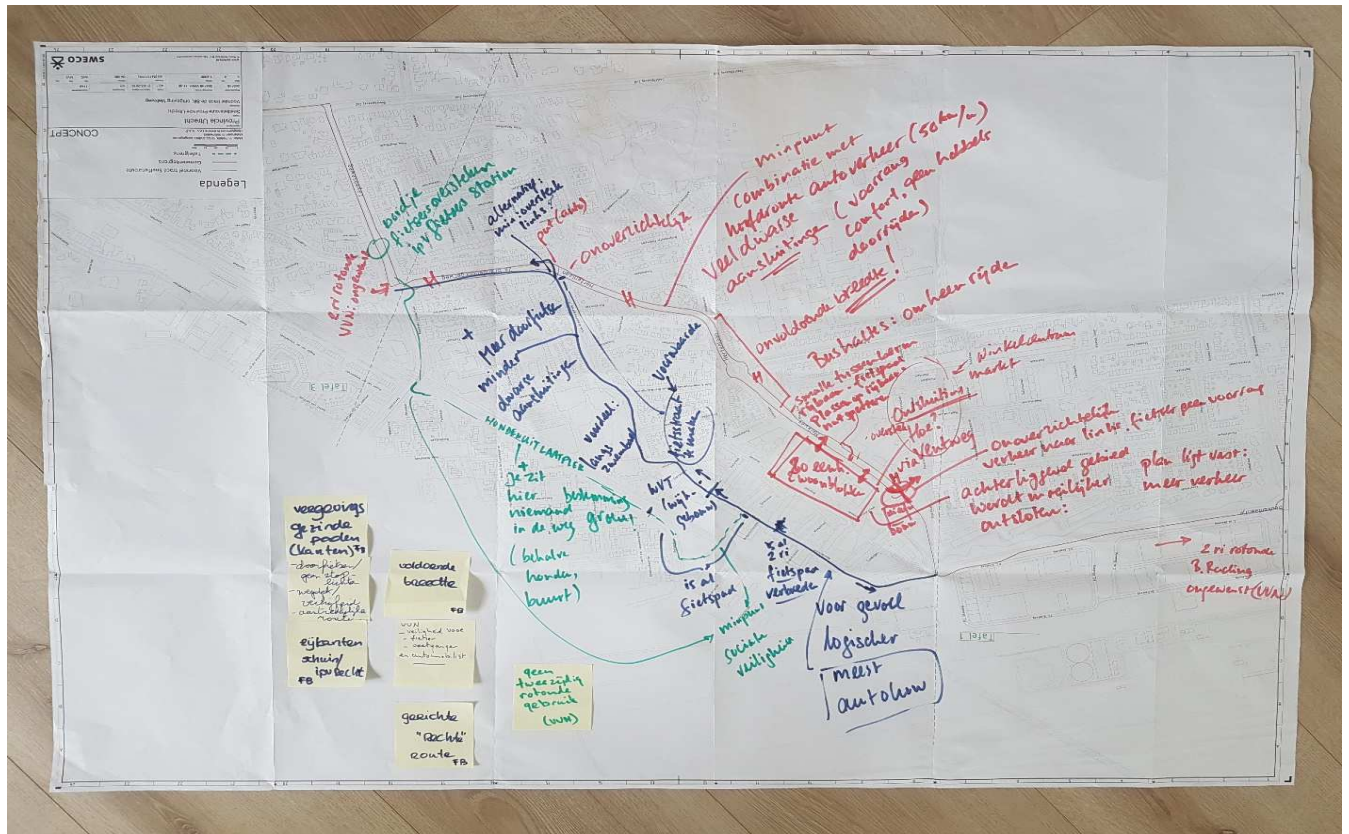
- Wat spreekt aan van het tracé uit het Masterplan, welke kansen biedt het?
- Waar zijn vragen over, wat is onduidelijk?
- Waar zijn zorgen over, wat zijn nadelen van het tracé van het Masterplan?
- Is er een voorstel voor een alternatief tracé of voor meerdere alternatieve tracés?
Wat zijn de positieve punten, de onduidelijke punten en de negatieve punten van dat alternatief / die alternatieven

Opmerking vooraf: als alternatieve route is ook de route aangedragen Ronde Biltse Rading/Groenekansweg over de Groenekansweg en Soestdijkseweg Zuid tot aan de Boslaan. Hierover zijn op deze avond geen specifieke voor- en nadelen benoemd. Dit gaat voornamelijk over een al bestaande fietsroute, waarvan de indruk is dat weinig aanpassingen nodig zijn. Een voordeel lijkt te zijn dat de aansluiting van de route op de Soestdijkseweg Zuid makkelijker loopt bij de rotonde Groenekansweg/Soestdijkseweg Zuid dan bij kruising Leijenseweg/Soestdijkseweg Zuid.

2.1 Routedeel 1: tussen Biltse Rading/gemeentegrens naar Beukenlaantje

	Tracé volgens Masterplan
Positief	Groot deel van route ligt er al
	Groot gedeelte van de route is wel duidelijk uitgevoerd
Vraag/onduidelijk	VRI Biltse Rading/Blauwkapelseweg: <i>Is het mogelijk om deze bij te stellen voor de SFR? Welke is dit dan?</i>
Negatief/aandachtspunt	Biltse Rading t.h. prof. dr. PJ Crutzenlaan: <i>Bestaande drempels zijn een obstakel</i>
	Rotonde Biltse Rading/ Groenekanneweg: <i>Verwijderen beplanting/bomen i.v.m. zichtbaarheid</i> <i>Zeer onoverzichtelijk - Voorstel een fietsrotonde</i>

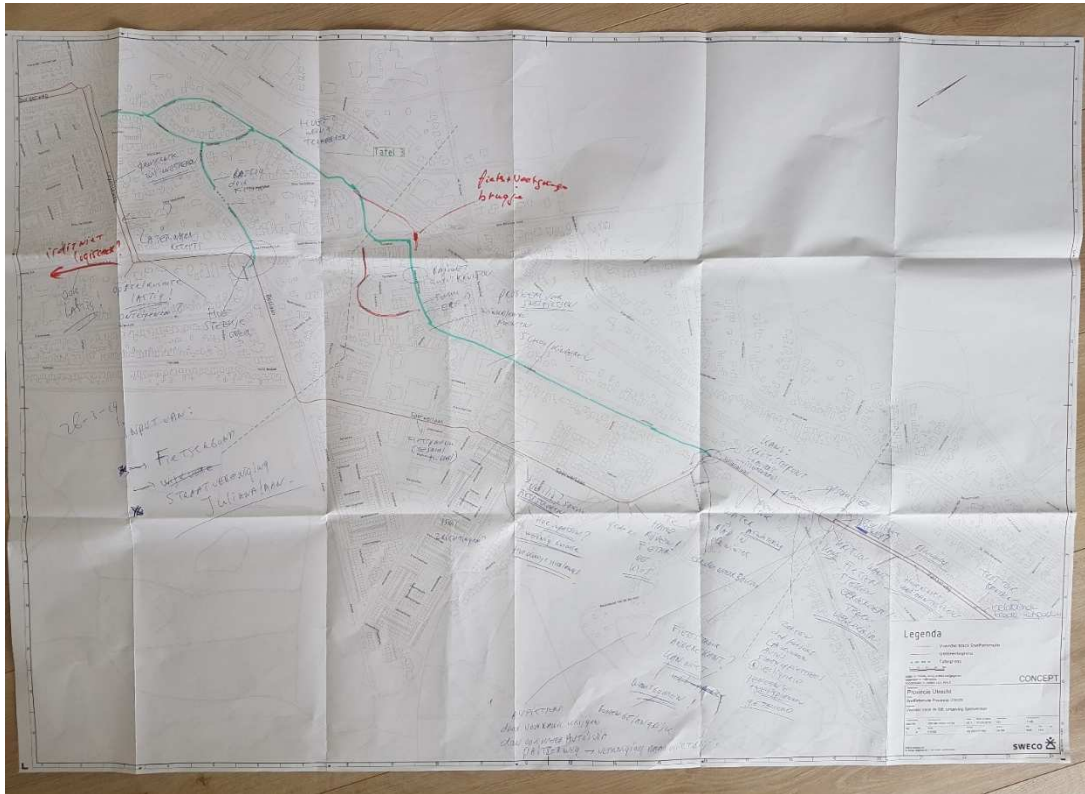
2.2 Routedeel 2: tussen Beukenlaantje/Melkweg en rotonde Leijenseweg



	Tracé volgens Masterplan	Alternatief 1: Noorderkroon/Oude Brandenburgerweg	Alternatief 2: Via Noorderkroon/spoortunnel/tussen de Leijen en spoor en terug via tunnel Leijenseweg
Positief	Groot deel van route ligt er al	Meest autoluw	Geen punten benoemd
	Gerichte "rechte" route	Voor het gevoel meest logischeroute	
		Langs het zwembad	
		Minder dwarse aansluitingen	
		Meer doorfietsen	
		Veiliger route	

Vraag/onduidelijk	Achter de bushalte heen fietsen, past dit overal goed?	Nog geen verkenning geweest van de route	<i>Geen punten benoemd</i>
	Is overal de voorrang te regelen?	Fietsstraat van maken?	
Negatief/aan dachtspunt	Hoofdroute met autoverkeer 50 km/u	Aansluitingen bedenken op de Hertenlaan	Doorlooptijd, vergunningen, bezwaren, ProRail, bestemmingsplan, etc.
	Veel dwarse aansluitingen	Bestaande fietspaden moeten verbreed	
	Onoverzichtelijk		
	Comfort i.v.m. drempels/uitritconstructies		
	Smalle tussenbermen rijbaan/fietspad		
	Plassen op de weg en daardoor overlast voor de fietsers		
	T.h.v. Melkweg/Poolsterlaan; plan is klaar en niets meer mogelijk		

2.3 Routedeel 3: tussen rotonde Leijenseweg en kruising Sperwerlaan/Julianalaan



	Tracé volgens Masterplan	Alternatief 1: Via Spoorlaan/Emmaplein/Julianalaan	Alternatief 2: Via Soestdijksweg Zuid/Emmaplein/Julianalaan
Positief	Groot deel van route ligt er al	Minder zijaansluitingen	Minder zijaansluitingen
	Rechte route	Autoluw	
	Overzichtelijk met weinig aansluiting en erop	Veilige route	
		Ontsluit winkelgebied en school	Ontsluit Winkelgebied en school
		Kortste route	Kortste route

Vraag/onduidelijk	Overlapt met de snelfietsroute Soestdijkse weg Zuid: te druk?	Spoorlaan inrichten als fietsstraat (bewoners ??)	<i>Geen punten benoemd</i>
Negatief/aandachtspunt	Fietspaden zijn te smal	Druk winkelgebied: Winkelgebied is probleem voor SFR	Druk winkelgebied: Winkelgebied is probleem voor SFR
	Gevaarlijke kruising met VRI erin want auto's blijven door rood/oranje licht rijden.	Vooral de lokale bevolking geeft voorkeur aan deze keuze i.v.m. winkels wat is hier negatief dan?	Vooral de lokale bevolking geeft voorkeur aan deze keuze i.v.m. winkels
	Desinvestering	Bewoners niet op de hoogte die daar aan wonen ??	Bewoners niet op de hoogte die daar aan wonen
	Goede verlichting ontbreekt	School /kinderen	School /kinderen
		Drukke op de route	Drukke op de route
		Veiligheid	Veiligheid

2.4 Routedeel 4: tussen kruising Sperwerlaan/Julianalaan en Paltzerweg/gemeentegrens

	Tracé volgens Masterplan
Positief	Groot deel van route ligt er al
Vraag/onduidelijk	Weinig ruimte is er een route inpasbaar? Onduidelijk voor welk profiel gekozen gaat worden?
Aandachtspunt/negatief	Veiligheid in het gebied van 50km/u Hobbels /drempels Fietzers de klos i.v.m. hardrijden Eerder gebied van 30 km/u van maken Kruising Sperwelaan/Julianalaan: Kritisch punt voor het ontwerp om van een gevaarlijk punt een veilig punt te ontwerpen Julianalaan: Bomen zijn belangrijk en afwatering is belangrijk i.v.m. wateroverlast. Julianalaan/ Paltzerweg: Zorgen voor een goede aansluiting voor de fietsers (linksaf) Julianalaan/ Paltzerweg/ Klaphekweg: Fietsers naar de goede kant krijgen /houden ; Stoplicht niet weghalen ; Kritische kijken waar de fietsers gaan oversteken

3 Conclusies van de gemeente ten aanzien van de 4 routeonderdelen

Ten aanzien van het extra ingebrachte alternatief over de Groenekanseweg:
Dit routedeel achten we minder geschikt vanwege het smalle profiel. Bestaande route is al te smal en verbreding gaat direct ten koste van privé eigendom.

3.1 Conclusies routedeel 1: tussen Biltse Rading/gemeentegrens en Beukenlaantje

Wij zien hier weinig discussie over de route. Wel zijn enkele belangrijke aandachtspunten genoemd bijvoorbeeld over drempels en de veiligheid/overzicht op kruisingen. Deze nemen we mee in het voorlopig ontwerp.

3.2 Conclusies routedeel 2 tussen Beukenlaantje/Melkweg en rotonde Leijenseweg

Voor routedeel zijn twee alternatieven aangedragen.

Voor alternatief 1 (Noorderkroon/Oude Brandenburgerweg) geldt dat dit een acceptabele fietsroute is. Wel moet hier qua inrichting nog heel veel gebeuren. Diverse fietsstraten door bewoond gebied en een belangrijk knelpunt is de aansluiting op de Hertenaan. Beide ingrepen zijn relatief kostbaar (zie bijlage) en niet eenvoudig te realiseren. Voor de Talinglaan en Oude Brandenburgerweg betekent dit een compleet nieuw profiel. De aansluiting Hertenaan / Oude Brandenburgerweg linksaf richting Tweede Brandenburgerweg is als snelfietsroute moeilijk veilig vorm te geven om comfortabel door te kunnen fietsen.

Bovendien sluit dit alternatief niet goed aan bij de routes die nu al door fietsers volop gebruikt worden.

Alternatief 2 via de beide spoortunnels langs De Leijen levert een weinig directe route op. Daarnaast is de route tussen de woningen en het spoor planologisch lastig te realiseren.

De route langs Tweelingen / Noorderkroon is bij gemeente De Bilt wel in beeld om samen met groot onderhoud te verbeteren. Dit ten behoeve van de fietsers richting de scholen en sportclubs ten noorden van het spoor.

Ten aanzien van het tracé zijn enkele belangrijke kanttekeningen en aandachtspunten benoemd. De ontwikkelingen rondom de Melkweg zijn op te lossen in het totaalplan voor de openbare ruimte aldaar. Deze kunnen meeliften in de financiering van dit al lopende project. Het tracé uit Masterplan pakt aanzienlijk goedkoper uit dan het alternatief langs het zwembad(zie bijlage).

3.3 Conclusies routedeel 3: tussen rotonde Leijenseweg en kruising Sperwerlaan/Julianalaan

Voor dit routedeel zijn twee alternatieven aangedragen. Beide alternatieven lopen via het Emmaplein/centrum.

Voor alternatief 1 over de Spoorlaan geldt dat zeker een goede suggestie is. Dit deel kan zeker relatief simpel snelfietsroute kwaliteit krijgen. Belangrijkste nadeel is dat je aankomt in de drukke stationsomgeving en winkelgebied. Voor een snelfietsroute vinden wij dit niet gewenst. De aspecten doorfietsen en veiligheid komen dan onder druk.

Alternatief 2 is vergelijkbaar. Het deel over de Soestdijskeweg Zuid is licht er al prima bij. Het vervolg van de route is om bovenstaande redenen niet gewenst.

Wel zijn over het tracé uit het Masterplan enkele belangrijke zaken benoemd. Dit betreft vooral de opstelruimte en veiligheid bij de kruising Leijenseweg en de smalle fietspaden. In het voorlopig ontwerp krijgen deze punten aandacht. Wij zien voor deze punten genoeg mogelijkheden om dit op te lossen.

3.4 Conclusies routedeel 4: tussen kruising Sperwerlaan/Julianalaan en Paltzerweg/gemeentegrens

Voor dit routedeel is geen alternatief aangedragen. Wel zijn er enkele belangrijke aandachtspunten. Deze nemen wij mee in specifieke ontwerpessies voor de Paltzerweg. Hiervoor organiseren wij nog een inloopsessie met omwonenden. Deze heeft inmiddels plaatsgevonden. In deze sessie kwam de keuze voor hetzij een fietsstraat, hetzij verbrede fietspaden aan de orde.

Bijlage 1: kostenvergelijking voor routedeel 2

Om een goede afweging te kunnen maken zijn de kosten ook een factor die meegaat wegen voor welke route er gekozen wordt.

Besproken is om voor de alternatieve route van de Melkweg een kostenraming aan te leveren op grote hoofdlijnen ('sigarenkist niveau') en deze af te zetten tegen het routedeel in het masterplan. Het is onmogelijk om een gedetailleerde raming te maken omdat er nog geen schouwopname is geweest van de alternatieve route en verder onderzoek /planstudie zijn gedaan in dit beoogde gebied.

Het uitgangspunt is geweest dat wij deze route als een fietsstraat hebben meegenomen en met een aantal kruispunten die aangepast worden.

Gekozen is voor de fietsstraat als principeprofiel, omdat die veel benoemt is het ontwerpatelier vanuit verschillende partijen waar duidelijk de voorkeur lag.

Tracé:

Bestaande uit de volgende elementen:

Rijweg totale lengte – 1000 m

Fietspad totale lengte – 200 m

Diverse kruisingen

Alternatieve route kostenopzet

Verhardingen, bouwkosten	€	558500,-
Nader te detailleren bouwkosten	€	83775,-
Directe bouwkosten	€	642275,-
Indirecte bouwkosten (AKWR)	€	195464,-
Voorziene bouwkosten	€	837739,-
Risico's bouwkosten (10%)	€	83774,-
Totaal bouwkosten	€	921512,-
Engineeringkosten opdrachtgever (15%)	€	125661,-
Overige kosten (Leges, vergunning, verzekering, verkeersmaatregelen)	€	83774,-
Totaal indicatie kosten (Excl. BTW)	€	1.130947,-

Route masterplan kostenopzet

Verhardingen, bouwkosten	€	213452,-
Nader te detailleren bouwkosten	€	32018,-
Directe bouwkosten	€	245470,-
Indirecte bouwkosten (AKWR)	€	66277,-
Voorziene bouwkosten	€	311747,-
Risico's bouwkosten (10%)	€	31175,-
Totaal bouwkosten	€	342992,-
Engineeringkosten opdrachtgever (15%)	€	51449,-
Overige kosten (Leges, vergunning, verzekering, verkeersmaatregelen)	€	27745,-
Totaal indicatie kosten (Excl. BTW)	€	422.186,-