

# **Verkeersstudie oostzijde Bunschoten**

Gemeente Bunschoten

6 oktober 2006  
Definitief rapport  
9R4537.A0

Barbarossastraat 35  
Postbus 151  
6500 AD Nijmegen  
+31 (0)24 328 42 84 Telefoon  
+31 (0)24 360 95 66 Fax  
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail  
www.royalhaskoning.com Internet  
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Verkeersstudie oostzijde Bunschoten

Verkorte documenttitel Ontsluiting oostzijde Bunschoten

Status Definitief rapport

Datum 6 oktober 2006

Projectnaam Verkeersstudie oostzijde Bunschoten

Projectnummer 9R4537.A0

Opdrachtgever Gemeente Bunschoten  
P.W. Koele

Referentie 9R4537.A0/R006/HPE/CBU/Nijm

Auteur(s) Hans Peters en Teun Hellings

Collegiale toets Peter Traas

Datum/paraaf .....

Vrijgegeven door Hans Peters

Datum/paraaf .....

## INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Context	1
1.2	Vraagstelling	1
1.3	Werkwijze	1
2	DOELSTELLING EN UITGANGSPUNTEN	3
2.1	Doel	3
2.2	Uitgangspunten	3
3	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	4
3.1	Regionale ontwikkelingen	4
3.2	Ontwikkelingen noord- en oostzijde Bunschoten	5
3.3	Relatie met ontwikkelingsvisie bedrijventerrein Bunschoten	5
3.4	Relatie met het Nationale Landschap	6
3.5	Verwachte verkeersgroei	7
4	ANALYSE EN ONTWIKKELING VARIANTEN	8
4.1	Aandachtspunten	8
4.2	Ontwikkeling varianten	9
4.3	Beoordeling varianten	11
4.4	Analyse verkeersafwikkeling oostzijde	11
4.4.1	Variant 1: nieuwe weg met randligging (volledige randweg)	12
4.4.2	Variant 2: nieuwe weg met randligging in zuidelijk deel, bestaande weg in middendeel en nieuwe weg met randligging in noordelijk deel (randweg noord en zuid)	13
4.4.3	Variant 3: nieuwe weg met randligging in zuidelijk deel, bestaande weg in middendeel en nieuwe weg in noordelijk deel met een centrale ligging (zuidelijke randweg en directe noordelijke route)	14
4.4.4	Variant 4: capaciteitsvergroting Amersfoortseweg, geen nieuwe weg in middendeel en in noordelijk deel nieuwe weg met centrale ligging (huidige situatie met directe noordelijke route)	15
4.5	Analyse sluipverkeer	16
5	UITWERKING VOORKEURSAALTERNATIEF	17
5.1	Voorkeursalternatief	17
5.1.1	Nadere analyse voorkeursalternatief noordelijk gedeelte	17
5.1.2	Voorkeursalternatief noordelijke gedeelte	18
5.1.3	Voorkeursalternatief middengedeelte	19
5.1.4	Nadere analyse voorkeursalternatief zuidelijk gedeelte	19
5.1.5	Voorkeursalternatief zuidelijk gedeelte	21
5.2	Vervolgstappen	22
5.3	Doorkijk na 2020	22

6	TOELICHTING VOORKEURSALTERNATIEF	23
6.1	Presentatie	23
6.2	Noordelijk deel: Zuidwenk en ontsluiting kuststrook	23
6.3	Middendeel: ontsluiting Rengerswetering	23
6.4	Zuidelijke deel: Amersfoortseweg- Oostelijke Randweg - Nijkerkerweg	23

- TEKENINGEN: Voorkeurstracé

## 1 INLEIDING

*In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de context en de vraagstelling voor het ontwikkelen van een goede verkeersontsluiting aan de oostzijde van Bunschoten.*

### 1.1 Context

In Bunschoten staan de komende jaren de nodige ruimtelijke ontwikkelingen op stapel. Het gaat over het ontwikkelen van de nieuwbouwlocatie Rengerswetering en een nieuw bedrijventerrein van Haarbrug ten zuiden van de kern. Ook worden diverse inbreidingslocaties en ontwikkelingsmogelijkheden, waaronder die van de kuststrook, onderzocht of uitgewerkt. Deze ruimtelijke ontwikkelingen brengen nieuwe uitdagingen voor de lokale en regionale verkeersstructuur met zich mee. Nieuwe ontwikkelingen betekenen grotere verkeersstromen of een andere verdeling van het auto- en fietsverkeer over de wegen. Mogelijk zijn nieuwe wegen nodig. Daarom kunnen de ruimtelijke ontwikkelingen en de verkeersstructuur niet los van elkaar worden beschouwd. Daar komt bij dat, los van de ruimtelijke ontwikkelingen, het verkeer jaarlijks zal blijven toenemen.

### 1.2 Vraagstelling

De consequenties van de ruimtelijke ontwikkelingen voor het functioneren van de verkeersstructuur moeten in een integraal kader worden afgewogen. De toekomstige verkeersstructuur dient optimaal afgestemd te zijn op het totaal aan ruimtelijke en autonome ontwikkelingen.

De aandacht dient zich te richten op het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van de toekomstige hoofdwegenstructuur aan de oostzijde van Bunschoten-Spakenburg. Keuzes ten aanzien van de autostructuur mogen niet ten koste gaan van de fietsstructuur. Openbaar busvervoer blijft in de toekomst van de autostructuur gebruik maken.

De specifieke vragen die de gemeente in dit verband heeft betreffen:

- het functioneren van de Amersfoortseweg met name tussen de Bisschopsweg en de Oostelijke Randweg;
- het functioneren van de kruispunten Amersfoortseweg-Oostelijke Randweg en Amersfoortseweg - Bisschopsweg;
- de externe ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein bij Haarbrug met doortrekking langs de Rengerswetering;
- het ontsluiten van de te ontwikkelen Oostmaat, Spakenburg Centrum en de kuststrook met jachthaven en uitbreiding ligplaatsen;
- het fietsverkeer.

### 1.3 Werkwijze

Het onderzoeken van een toekomstige hoofdwegenstructuur vraagt een zorgvuldig proces. De gemeente zal met de uiteindelijk gekozen hoofdwegenstructuur enkele tientallen jaren vooruit moeten. Bovendien heeft de ervaring geleerd dat andere wegbeheerders kritisch meekijken als het gaat om hoofdwegen. Daarom is in het totstandkomingsproces gezorgd voor de bestuurlijke terugkoppeling met het College en de Raad en zijn bij de planvorming Rijkswaterstaat en Provincie Utrecht betrokken.

Verschillende varianten voor de toekomstige hoofdwegenstructuur aan de oostzijde van Bunschoten-Spakenburg (verder ook oostelijke ontsluiting genoemd) zijn nader onderzocht. Het eindresultaat is een uitgewerkt voorkeursalternatief (in dit concept nog in varianten).

## 2 DOELSTELLING EN UITGANGSPUNTEN

*Dit hoofdstuk bevat de beschrijving van de doelstellingen voor de oostelijke ontsluiting.*

### 2.1 Doel

De gemeente heeft vele gezichten en functies waaronder die van werkgemeente, winkelfunctie, centrumfunctie en een trekpleister voor recreatie en cultuur. Al deze functies wil Bunschoten op het vlak van mobiliteit voldoende kunnen (blijven) faciliteren. Daarbij spelen de ambities voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid een centrale rol. Deze komen tot uitdrukking in de doelstellingen.

***tabel 2.1.doelstellingen***

- Algemeen doel:  
*Komen tot een duurzaam verkeerssysteem dat in het licht van de toekomstige ontwikkelingen naar behoren functioneert en bovendien financieel en bestuurlijk haalbaar is*
- Specifieke doelen:  
*De nieuwe ontwikkelingen aan de noord- en oostzijde van de kern en in het centrum dienen goed ontsloten te zijn. Sprake moet zijn van een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid.*

### 2.2 Uitgangspunten

De uitgangspunten betreffen de ruimtelijke ontwikkelingen en de verwachte verkeersgroei; deze worden in het volgende hoofdstuk behandeld.

### 3 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk zijn de relevante ruimtelijke ontwikkelingen en de verwachte verkeersgroei kort beschreven.

#### 3.1 Regionale ontwikkelingen

De regionale ontwikkelingen in het noordelijk deel van het gewest Eemland zijn op figuur 3.1. te zien.

**Figuur 3.1 regionale ontwikkelingen**



De regionale ontwikkelingen leiden voor de planperiode tot een toename van de woningvoorraad met 19.440 woningen en van de bedrijfsterreinen met 193 ha (inclusief ruimte voor uitplaatsing). De contouren van deze ontwikkelingen zijn op figuur 3.2 aangegeven. Daarbuiten is sprake van behoud van en versterken van open ruimte en verbindingzones, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van landgoederenzones.

**Figuur 3.2 contouren regionale ontwikkelingen**





### 3.2 Ontwikkelingen noord- en oostzijde Bunschoten

De ontwikkelingen aan de noord- en oostzijde van Bunschoten zijn op figuur 3.3 aangegeven.

In de planperiode worden in Bunschoten oostzijde ongeveer 1990 woningen gebouwd door inbreiding, invulling van restcapaciteiten en uitbreiding in Rengerswetering.

Aan uitbreiding met nieuwe bedrijventerreinen is totaal 35,9 ha voorzien, bestaande uit de mogelijke uitplaatsingen op Zuidwenk (dit is nog in procedure) en een uitbreiding van Haarbrug zuidelijk van het huidige Polynorm.

Verder is er ruimte voor benutting en ontplooiing van het landschap aan de noordzijde van de gemeente.

**figuur 3.3 ontwikkelingen noord- en oostzijde Bunschoten**



Meer specifiek is in deze studie rekening gehouden met:

- bouw van 1600 woningen aan de oostzijde van Bunschoten in Rengerswetering conform Streekplan;
- uitbreiding woongebied Koenraads wetering noord met circa 285 woningen conform Streekplan;
- herstructurering bedrijventerrein Zuidwenk (20 ha); hier komt dan na het jaar 2015 ruimte voor ongeveer 500 woningen;
- locatie Spakenburg oost: 170 woningen en 3300 m<sup>2</sup> bvo winkel met een parkeergarage van circa 340 plaatsen;
- herstructurering bestaande jachthaven met nieuwe jachthaven aan Oostmaat en met woningontwikkeling Oostmaat;
- ontwikkeling kuststrook met benutten recreatieve- en natuurfunctie, natuurontwikkeling Poldermaten en een extensief karakter van Laakmaat;
- uitbreiding van het terrein van Polynorm;
- bedrijventerrein Haarbrug Zuid, wat tevens moet leiden tot een aantrekkelijke entree van de gemeente met aandacht voor het landschap.

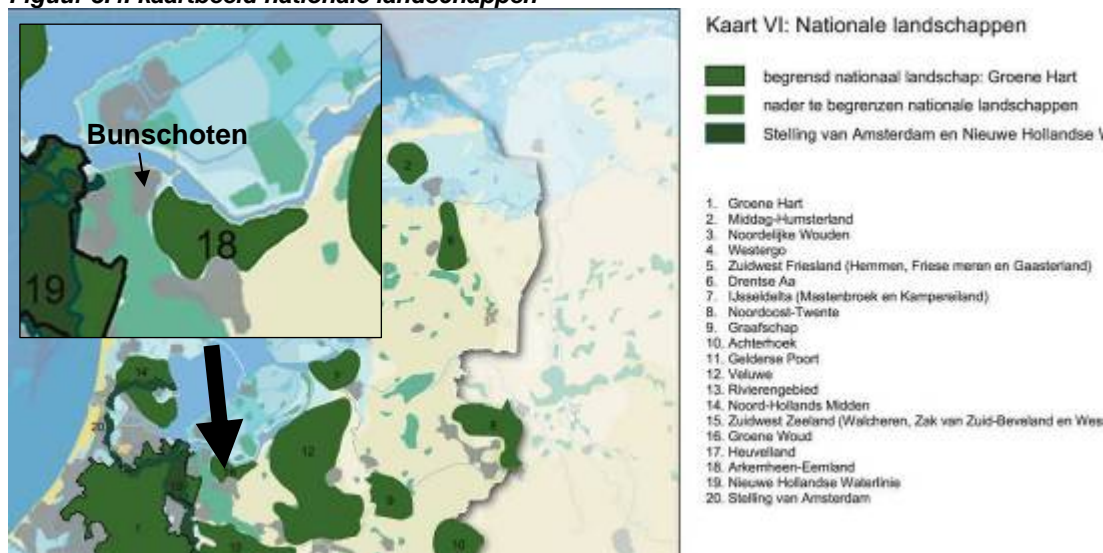
### 3.3 Relatie met ontwikkelingsvisie bedrijventerrein Bunschoten

De ontsluiting in het noordelijke gedeelte (aan de oostzijde van Bunschoten-Spakenburg) dient in samenhang met de ontwikkelingsvisie bedrijventerrein Bunschoten te worden gezien. Deze visie is in 2005 opgesteld door Arcadis in opdracht van de gemeente Bunschoten. De ontwikkelingsvisie onderzoekt de haalbaarheid van een bedrijventerrein aan de zuidzijde van Bunschoten. Daar is onder andere plaats voor bedrijven, die thans gevestigd zijn op bedrijventerrein Zuidwenk. Vanuit deze ontwikkeling ontstaat de mogelijkheid om in het noordelijk gedeelte de toekomstige hoofdontsluiting te traceren via het bedrijventerrein Zuidwenk.

### 3.4 Relatie met het Nationale Landschap

Verder is sprake van de ontwikkeling van een Nationaal Landschap oostelijk van de kern Bunschoten. Hieronder wordt de laatstbekende stand van zaken (januari 2006) kort beschreven. In de Nota Ruimte is het gebied rondom Bunschoten: Arkemheen-Eemland benoemd als Nationaal Landschap. Zie onderstaand kaartbeeld uit de Nota Ruimte.

**Figuur 3.4. kaartbeeld nationale landschappen**



Het landschap rondom Bunschoten is aangeduid als nader te begrenzen Nationaal Landschap. Het streekplan stelt: *“In de Nota Ruimte worden de provincies verzocht de begrenzing van de nationale landschappen vast te stellen en het planologisch beleid en de gebiedsprogramma’s voor deze gebieden uit te werken. Voor het Groene Hart ligt de begrenzing reeds vast”* Voor de overige nationale landschappen zullen wij het proces om te komen tot een begrenzing en planologisch beleid starten in 2005. Dit zal resulteren in één of meerdere uitwerkingsplannen van het streekplan waarin één en ander wordt vastgelegd. Het proces zal uiteraard inhoud krijgen in samenwerking met de betrokken provincies en gemeenten.” Wat de exacte begrenzing van het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland rondom Bunschoten is, staat dus nog niet vast.

De wethouders van de gemeenten die deelnemen in het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland hebben zich verenigd in een Stuurgroep. Gestreefd wordt om komende zomer (2006) met zoveel mogelijk partijen in het gebied tot gemeenschappelijke afspraken over de invulling te komen. De wethouder van Bunschoten is op 21 december door Gedeputeerde Lokker aangewezen als voorzitter van deze stuurgroep.

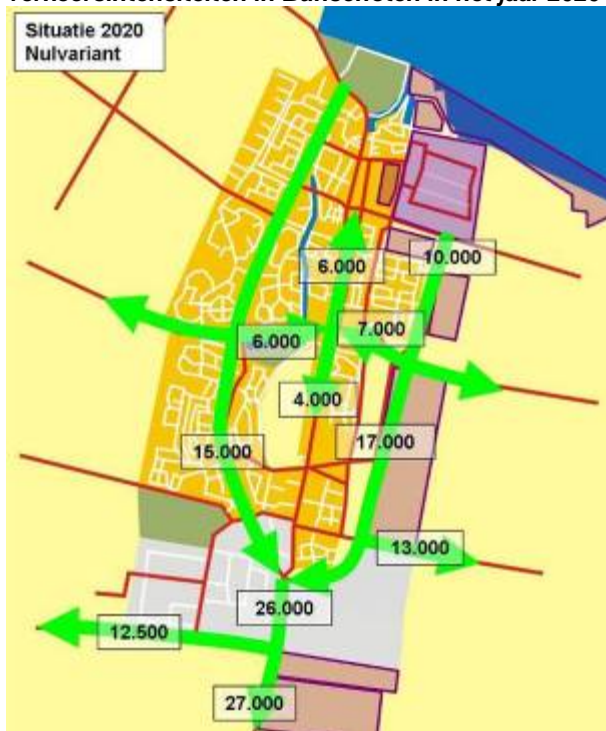
Voor gebied dat is aangemerkt als Nationaal Landschap gelden een aantal beperkingen. De Nota Ruimte stelt hierover: *“In algemene zin geldt dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt (‘ja, mits’-regime). Grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructurele projecten zijn nog steeds niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot nationaal belang.”* Een randweg

binnen het Nationaal Landschap is gezien deze definitie waarschijnlijk geen mogelijkheid.

### 3.5 Verwachte verkeersgroei

De verwachte ontwikkelingen zijn opgenomen in het geactualiseerde verkeersmodel. Uit de rekenresultaten is duidelijk geworden dat met name aan de oostzijde het verkeer extra zal kunnen toenemen (zie figuur 3.5).

**Figuur 3.5 globaal beeld te verwachten verkeersintensiteiten in Bunschoten in het jaar 2020**



En, wat zeker zo belangrijk is, dat het verkeerspatroon zal veranderen. Voor een deel worden de afstanden groter, waardoor eerder voor de auto zal worden gekozen. Het autoverkeer in Bunschoten groeit niet alleen tengevolge deze ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook als gevolg van de autonome ontwikkeling van de mobiliteit. Dit laatste is ongeveer 20% tot 2020. De verwachting is dat het goederenvervoer naar verhouding meer groeit, met name op het landelijke hoofdwegennet. Op basis van de resultaten van het verkeersmodel is een globaal beeld geschetst van de te verwachten verkeersdrukke. Als gevolg van aanleg van nieuwe wegen of maatregelen aan wegen kan dit beeld veranderen. Dat komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

## 4 ANALYSE EN ONTWIKKELING VARIANTEN

*De varianten in dit hoofdstuk zijn ontwikkeld op basis van ambities, doelstellingen en aandachtspunten. De ontwikkelde varianten worden beoordeeld met een multicriteria-analyse. Per variant wordt een overzicht gegeven van de voor- en nadelen. Dit maakt onder meer duidelijk wat de verkeerstechnische consequenties zullen zijn.*

### 4.1 Aandachtspunten

De provinciale wegen worden gebruikt door sluipverkeer. Dit komt doordat in de regio de afwikkeling op de autosnelwegen een groot probleem is. De doorstroming op de A1 en het knooppunt Hoevelaken is slecht. De consequenties zijn besproken met de wegbeheerders en nader geanalyseerd voor zover daarover gegevens bekend zijn (stand maart 2006). De vraag daarbij is of in de toekomst het sluipverkeer toeneemt, afneemt of zelfs volledig verdwijnen zal.

**Figuur 4.1 regionale aandachtspunten**



De ontwikkelingen in Bunschoten zijn voor de verkeersbelasting van het landelijke hoofdwegennet van marginale betekenis. Dit ondanks dat ongeveer 40% van het (nieuwe) autoverkeer van en naar Bunschoten heeft herkomst/bestemming buiten Bunschoten. Dit verspreidt zich over het wegennet hoofdzakelijk via de provinciale wegen N414, N199 en N806. Op het landelijke hoofdwegennet betekent dit een toename van hooguit 1%.

Om in de kern de bereikbaarheid te kunnen faciliteren, en leefbaarheid en veiligheid zo goed mogelijk te garanderen, mag in het centrale gebied van de gemeente (d.i. de oude as) de verkeersdruk niet verder toenemen. Zie figuur 4.2 cijfer 1. De omgevingscapaciteit is hier namelijk met 6000 auto's per etmaal reeds bereikt. Dit is een duidelijk aandachtspunt. Aandacht vraagt verder de verkeersdruk op het steeltje van de stemvork, inclusief de gevolgen van sluipverkeer. Zie figuur 4.2 cijfer 2.

**Figuur 4.2 aandachtspunten in Bunschoten**



Aandacht vraagt het evenwicht tussen de westelijke hoofdontsluiting (Westsingel) en de (nieuwe) oostelijke hoofdontsluiting voor auto's. Zie figuur 4.2 cijfer 3. Een toename van autoverkeer dat oostwest door de kern rijdt, moet worden voorkomen. Een ander aandachtspunt is de vraag in hoeverre de ontwikkelingen nieuwe wegen noodzakelijk maken of dat door aanpassingen aan bestaande wegen problemen kunnen worden voorkomen. Zie figuur 4.2 cijfer 4. Fietsverkeer en openbaar vervoer vragen aandacht voor het openbare vervoersnetwerk. Een goede hoofdautostructuur dient in Bunschoten het openbaar vervoer (OV); daarom wordt niet voorzien in een aparte OV-structuur.

## 4.2 Ontwikkeling varianten

Op basis van de ambities, doelstellingen en aandachtspunten zijn reëel uitvoerbaar en kansrijke geachte varianten voor de ontsluiting ontwikkeld. Hiervoor zijn diverse berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel van het Integraal VerkeersbeleidsPlan (IVP). Het verkeersmodel is speciaal hiervoor geactualiseerd met de nieuwe ontwikkelingen.

De varianten zijn ontwikkeld door het in beeld brengen van de wenslijnenpatronen en door grenzen op te zoeken, waarbij voor Bunschoten sprake is van:

- of een optimale bereikbaarheid;
- of een optimale leefbaarheid;
- of een veronderstelde hoge acceptatiegraad.

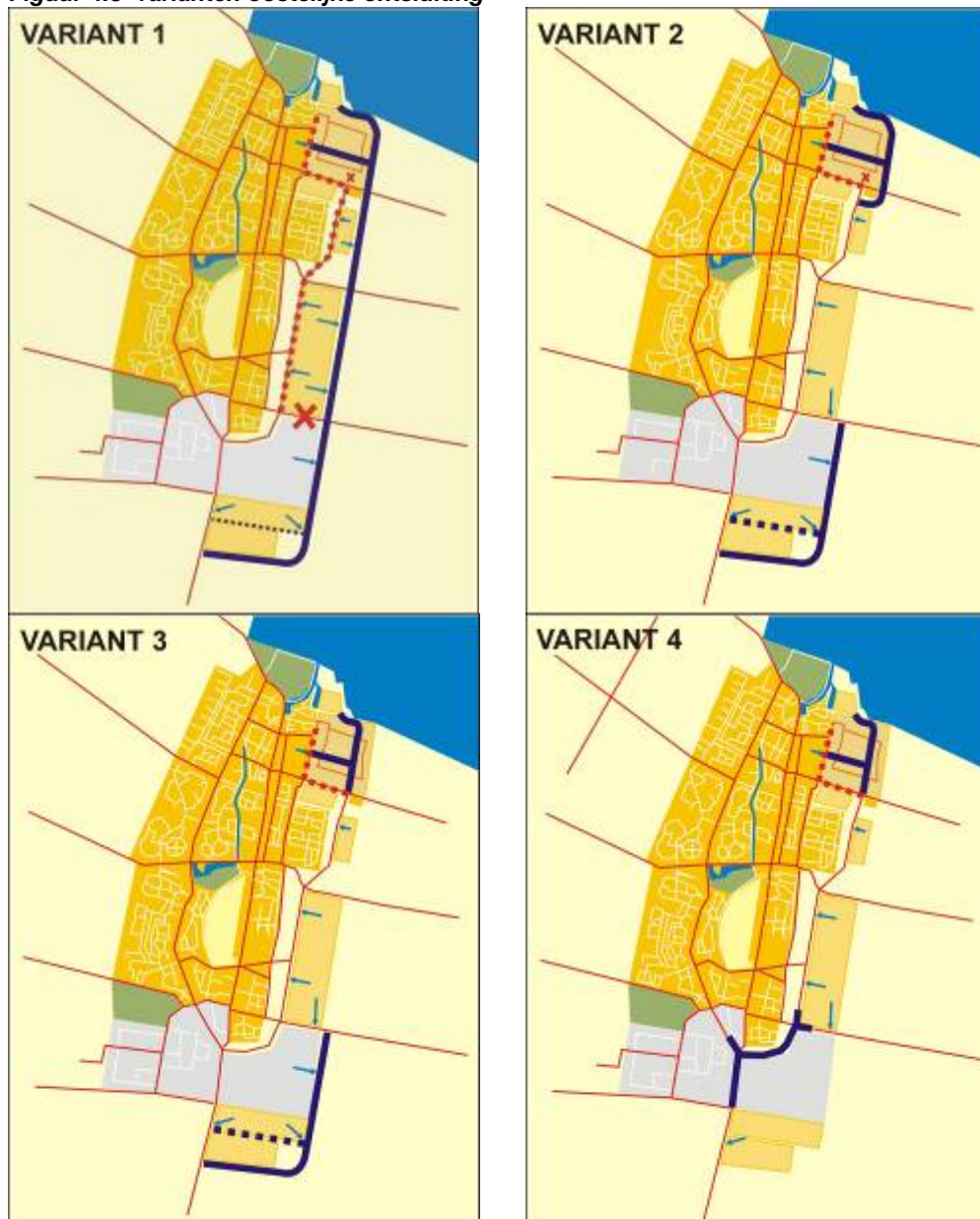
Dit proces heeft geleid tot de conclusie dat de westelijke en oostelijke ontsluiting in balans dient te zijn. Trechtering van de mogelijkheden heeft geleid tot een viertal varianten voor de oostelijke ontsluiting. Zie figuur 4.3.

Dit betreft de volgende varianten van de oostelijke ontsluiting in de vorm van een:

1. nieuwe weg met randligging;
2. nieuwe weg met randligging in zuidelijk deel, bestaande weg in middendeel en nieuwe weg met randligging in noordelijk deel;
3. nieuwe weg met randligging in zuidelijk deel, bestaande weg in middendeel en nieuwe weg in noordelijk deel met een centrale ligging;
4. capaciteitsvergroting Amersfoortseweg, bestaande weg in middendeel en in noordelijk deel nieuwe weg met centrale ligging.

De randligging in het zuidelijk deel wordt ook wel randweg Haarweg genoemd.

**Figuur 4.3 varianten oostelijke ontsluiting**



### 4.3 Beoordeling varianten

De vier ontsluitingsvarianten hebben verschillende effecten op de (verkeers)situatie in Bunschoten-Spakenburg. Referentie is de nulsituatie met de bestaande infrastructuur, de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen en de verkeersgroei tot 2020. In het kader van de effectbeschrijving wordt ingegaan op bereikbaarheid, leefbaarheid, milieuaspecten, ruimtebeslag, wonen en werken, kosten en realiseerbaarheid.

**Tabel 4.1 overzicht beoordelingsaspecten**

<b>bereikbaarheid</b>	met name de situatie in het centrale gebied van Bunschoten-Spakenburg, de verkeerssituatie op het steeltje van de stemvork, de oostzijde van het centrum van Spakenburg en de kwaliteit van ontsluiting van de nieuwe ontwikkelingen zijn beschouwd. Tot slot is de aanwezigheid van sluipverkeer bekeken. Dit is een spitsperiodenprobleem (let op: verkeersmodel beschrijft etmaal).
<b>leefbaarheid,</b>	de verkeersdruk in woongebieden, verkeer op de oost-west verbindingen en barrièrewerking.
<b>milieuaspecten,</b>	vooral de belasting en/of doorsnijding van het buitengebied is bekeken.
<b>ruimtebeslag,</b>	het oppervlak aan ruimte dat voor de ontsluiting nodig is.
<b>wonen en werken</b>	de belangen van (toekomstige) omwonenden en bedrijven die aan de ontsluiting gevestigd zijn.
<b>kosten en realiseerbaarheid</b>	een inschatting van de realisatiekosten en het maatschappelijke en bestuurlijke draagvlak voor de maatregel.

### 4.4 Analyse verkeersafwikkeling oostzijde

De kaarten 4.1 t/m 4.4 geven de verwachte effecten. Het resultaat van de beoordeling is op deze kaarten weergegeven in kleur en met een 0, + of -.

#### 4.4.1 Variant 1: nieuwe weg met randligging (volledige randweg)

##### **Bereikbaarheid**

Door het realiseren van een nieuwe randweg worden de nieuwe ontwikkelingen optimaal ontsloten, zowel in de richting van het centrale gebied van Bunschoten-Spakenburg als in de richting van bestemmingen buiten de gemeente. Het verkeer op de oostelijke randweg neemt af. Het verkeer in het centrale gebied neemt toe. Op de Molenstraat en op de Bikkersweg neemt merkbaar toe. Dit komt doordat de route naar het centrumgebied via de Bikkersweg en de Molenstraat aantrekkelijker is dan via de nieuwe randweg die helemaal buitenom gelegen is. De situatie aan de oostzijde van het centrum van Spakenburg (Kerkemaat, Oostsingel, Zuidwenk) verbetert aanmerkelijk door de nieuwe ontsluitingsstructuur in het noorden. De verkeersstroom op de Oostsingel halveert bijvoorbeeld. De verkeersintensiteit op het 'steeltje van de stempork', de Amersfoortseweg, neemt sterk af. Dit komt doordat voor bepaalde verkeersstromen, zoals het doorgaand (sluip)verkeer de route via de Nijkerkerweg niet meer mogelijk is. Dit verkeer rijdt via de nieuwe randweg rond de bedrijventerreinen in het zuiden. De doorstroming verbetert op de stempork.

##### **Leefbaarheid**

De oost-west verbindingen in Bunschoten kunnen niet al te zwaar worden belast, zonder de leefbaarheid te schaden. Feitelijk is de huidige intensiteit al een maximale waarde. In deze variant 1 neemt hier het autoverkeer toe met bijna 50%. Ook op het historische lint ten noorden van de Bikkersweg neemt de verkeersstroom toe, wat nadelig is voor de leefbaarheid. Het realiseren van een nieuwe randweg heeft verder geen noemenswaardig effect op de verkeersstromen in de verblijfsgebieden. Door het realiseren van een nieuwe randweg neemt de barrièrewerking van de bestaande oostelijke randweg af. Dit hangt samen met een sterke afname van de verkeersintensiteit en de snelheid. Meer ruimte en mogelijkheid voor fietsers en voetgangers om de weg over te steken.

##### **Milieuaspecten**

De nieuwe randweg ligt op de grens van de bebouwde kom. Aan de westzijde van de weg ligt woonbebouwing en bedrijventerrein, aan de oostzijde een grootschalig open Nationaal Landschap. Het realiseren van een nieuwe randweg belast dit landschap, bijvoorbeeld via hinder van lucht en geluid. Dit maakt een ligging hier minder realistisch

##### **Ruimtebeslag**

Voor een nieuwe randweg is relatief veel grond nodig. Het tracé van de gehele randweg is ongeveer 4900 meter lang. Het uiteindelijk benodigde grondoppervlak is dan afhankelijk van het te kiezen totaalprofiel. Door de situering van de weg aan de rand van de bebouwde kom is er tevens sprake van hinderzones, waardoor het uitgeefbare oppervlak van bijvoorbeeld Rengerswetering zal afnemen.

##### **Wonen en werken**

Het realiseren van een nieuwe randweg doet afbreuk aan de kwaliteit van het wonen op nieuwbouwlocatie Rengerswetering. In plaats van een uitzicht op een open landschap zullen toekomstige bewoners van de wijk zicht hebben op een weg waarover dagelijks zo'n 15.000 auto's voorbijrijden. Voor de in het zuiden gelegen bedrijventerreinen is de randweg een positieve ontwikkeling. Voor bestemmingen buiten de gemeente is nu een snelle route met een goede doorstroming beschikbaar.

##### **Kosten en realiseerbaarheid**

De kosten voor variant 1 zijn hoog, waardoor de maatregel aan realiseerbaarheid inboet. Op maatschappelijk niveau is het draagvlak voor de maatregel onzeker.



#### 4.4.2 Variant 2: nieuwe weg met randligging in zuidelijk deel, bestaande weg in middendeel en nieuwe weg met randligging in noordelijk deel (randweg noord en zuid)

##### ***Bereikbaarheid***

Door het realiseren van een noordelijke en zuidelijke randweg worden de nieuwe ontwikkelingen in het noorden en zuiden optimaal ontsloten, zowel in de richting van het centrale gebied van Bunschoten-Spakenburg als in de richting van bestemmingen buiten de gemeente.

Het verkeer in het centrale gebied neemt sterk toe. Op de Molenstraat met 70% en op de Bickersweg met 7% (ten westen van de Molenstraat). Dit komt doordat de route naar het centrumgebied via de Bickersweg en de Molenstraat aantrekkelijker is dan de route via de oostelijke randweg en de route via de nieuwe noordelijke rondweg.

De situatie aan de oostzijde van het centrum van Spakenburg (Kerkemaat, Oostsingel, Zuidwenk) verbetert enigszins door de nieuwe ontsluitingsstructuur in het noorden.

De verkeersintensiteit op het 'steeltje van de stembork', de Amersfoortseweg, neemt af met 14%. Dit komt doordat bepaalde verkeersstromen niet langer van dit wegvak gebruik maken maar via de nieuwe randweg om de bedrijventerreinen in het zuiden rijden. De doorstroming verbetert op de stembork ten opzichte van de referentie.

##### ***Leefbaarheid***

Variant 2 scoort negatief op het gebied van leefbaarheid in het centrale gebied. De intensiteit op de oost-west verbindingen en het historische lint neemt sterk toe, wat een negatieve invloed op de leefbaarheid heeft.

De barrièrewerking van de oostelijke randweg blijft bestaan. Ten opzichte van de referentiesituatie verandert wat dat betreft dus niets.

##### ***Milieuaspecten***

De noordelijke en zuidelijke nieuwe randwegen belasten het open gebied aan de oostzijde van de gemeente. De belasting is echter minder zwaar dan in een situatie met een volledige randweg. Dit hangt samen met de afstand waarover het buitengebied belast wordt, de intensiteit van de belasting (veel minder auto's) en het feit dat de randwegen gesitueerd zijn langs bedrijventerreinen waar toch al sprake is van een gegeven basisbelasting. Variant 2 scoort derhalve neutraal op milieuaspecten.

##### ***Ruimtebeslag***

Hoewel er voor het realiseren van een noordelijke en zuidelijke randweg minder grond nodig dan voor een volledige randweg, blijft het ruimtebeslag behoorlijk. Het tracé van de beide randwegen bij elkaar opgeteld is ongeveer 3100 meter lang. Het uiteindelijk benodigde grondoppervlak is dan afhankelijk van het te kiezen totaalprofiel.

##### ***Wonen en werken***

De bewoners van Rengerswetering behouden vrij zicht op het buitengebied.

Voor de in het zuiden gelegen bedrijventerreinen is de zuidelijke randweg een positieve ontwikkeling. Voor bestemmingen buiten de gemeente is nu een snelle route met een goede doorstroming beschikbaar.

##### ***Kosten en realiseerbaarheid***

De kosten voor het realiseren van de noordelijke en zuidelijke ontsluiting zijn aanzienlijk. Wel is naar verwachting sprake van een breder draagvlak. Bewoners zullen naar verwachting neutraal tegenover het alternatief staan en het bedrijfsleven wellicht zelfs positief.

- 4.4.3 Variant 3: nieuwe weg met randligging in zuidelijk deel, bestaande weg in middendeel en nieuwe weg in noordelijk deel met een centrale ligging (zuidelijke randweg en directe noordelijke route)

#### ***Bereikbaarheid***

De zuidelijke randweg zorgt voor een goede bereikbaarheid van de bedrijven aan de zuidzijde. Door de directe noordelijke route verbetert de bereikbaarheid van Zuidwenk, Oostmaat en Spakenburg-oost. Tevens verlaagt de directe noordelijke route de druk op de verkeersruimte in het centrale gebied ten opzichte van de andere varianten. De verkeersdruk in het centrale gebied blijft gelijk. Dit geldt zowel voor het historische lint (Molenstraat) als de oost-west verbinding (Bickersweg). De situatie aan de oostzijde van het centrum van Spakenburg (Kerkemaat, Oostsingel, Zuidwenk) verbetert aanmerkelijk door de nieuwe ontsluitingsstructuur in het noorden. Op alle drie de wegen neemt de verkeersintensiteit af. De verkeersintensiteit op het 'steeltje van de stempork', de Amersfoortseweg, neemt af. Dit komt doordat bepaalde verkeersstromen niet langer van dit wegvak gebruik maken maar via de nieuwe randweg om de bedrijventerreinen in het zuiden rijden. De doorstroming verbetert op de stempork ten opzichte van de referentie.

#### ***Leefbaarheid***

Doordat de verkeersintensiteiten in het centrale gebied ongeveer gelijk blijven, verandert de leefbaarheid rond de oost-west verbindingen en het historische lint niet. De barrièrewerking van de oostelijke randweg blijft bestaan. Dit verschilt dus niet ten opzichte van de referentiesituatie.

#### ***Milieuaspecten***

De zuidelijke nieuwe randweg belast het open gebied aan de oostzijde van de gemeente. De belasting is echter minder zwaar dan in een situatie met een volledige randweg. Dit hangt samen met de afstand waarover het buitengebied belast wordt, de intensiteit van de belasting (veel minder auto's) en het feit dat de randweg gesitueerd is langs bedrijventerreinen waar toch al sprake is van een gegeven basisbelasting. Variant 3 scoort derhalve neutraal op milieuaspecten.

#### ***Ruimtebeslag***

Voor het realiseren van een zuidelijke randweg is minder grond nodig dan in variant 1 en 2. Toch blijft het ruimtebeslag behoorlijk. Het tracé van de randweg is ongeveer 1800 meter lang. Het uiteindelijk benodigde grondoppervlak is afhankelijk van het te kiezen totaalprofiel.

#### ***Wonen en werken***

Voor de huidige en toekomstige bewoners van de gemeente verandert, net zoals bij variant 2 en 4, niet veel door het realiseren van een noordelijke en zuidelijke randweg. Toekomstige bewoners van Rengerswetering behouden vrij zicht op het buitengebied. Voor de in het zuiden gelegen bedrijventerreinen is de zuidelijke randweg een positieve ontwikkeling. Voor bestemmingen buiten de gemeente is nu een snelle route met een goede doorstroming beschikbaar.

#### ***Kosten en realiseerbaarheid***

De kosten voor het realiseren van de noordelijke en zuidelijke ontsluiting zijn aanzienlijk. Wel is naar verwachting sprake van draagvlak. Bewoners zullen naar verwachting licht positief tegenover het alternatief staan, vanwege het behoud van de bereikbaarheid van het centrale gebied, en het bedrijfsleven licht positief.

4.4.4 Variant 4: capaciteitsvergroting Amersfoortseweg, geen nieuwe weg in middendeel en in noordelijk deel nieuwe weg met centrale ligging (huidige situatie met directe noordelijke route)

#### **Bereikbaarheid**

De bereikbaarheid van de woongebieden en bedrijventerreinen blijft ongeveer gelijk aan de referentiesituatie. Door de directe noordelijke route verbetert de bereikbaarheid van Zuidwenk, Oostmaat en Spakenburg-oost. Tevens verlaagt de directe noordelijke route de druk op de verkeersruimte in het centrale gebied ten opzichte van de andere varianten.

De verkeersdruk in het centrale gebied blijft gelijk. Dit geldt zowel voor het historische lint (Molenstraat) als de oost-west verbinding (Bikkersweg).

De situatie aan de oostzijde van het centrum van Spakenburg (Kerkemaat, Oostsingel, Zuidwenk) verbetert aanmerkelijk door de nieuwe ontsluitingsstructuur in het noorden.

Op alle drie de wegen neemt de verkeersintensiteit af.

De verkeersintensiteit op het 'steeltje van de stemvork', de Amersfoortseweg, blijft gelijk doordat er niets verandert aan de omvang en de routes van verkeersstromen in dit gebied.

#### **Leefbaarheid**

Doordat de verkeersintensiteiten in het centrale gebied ongeveer gelijk blijven, verandert de leefbaarheid rond de oost-west verbindingen en het historische lint niet.

De barrièrewerking van de oostelijke randweg blijft bestaan. Dit verschilt dus niet ten opzichte van de referentiesituatie.

#### **Milieuaspecten**

Variant 4 vormt geen directe belasting voor het buitengebied. De variant wordt daarom neutraal beoordeeld.

#### **Ruimtebeslag**

De noordelijke directe ontsluiting van Oostmaat, Zuidwenk en Spakenburg-Oost wordt gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Hierdoor wordt geen beslag gelegd op nog niet bebouwde ruimte. Wel is het zo dat de ruimte die benodigd is voor de ontsluiting niet ten behoeve van andere doeleinden kan worden aangewend. Op het gebied van ruimtebeslag scoort variant 4 neutraal.

#### **Wonen en werken**

Voor de huidige en toekomstige bewoners van de gemeente verandert, net zoals bij variant 2 en 3, niet veel door het realiseren van een noordelijke en zuidelijke randweg. Toekomstige bewoners van Rengerswetering behouden vrij zicht op het buitengebied. Voor de in het zuiden gelegen bedrijventerreinen verandert de situatie niet noemenswaardig.

#### **Kosten en realiseerbaarheid**

Het realiseren van de noordelijke ontsluiting gaat gepaard met de nodige kosten. Naar verwachting zullen bewoners licht positief tegenover de maatregel staan en het bedrijfsleven neutraal.

## 4.5 Analyse sluipverkeer

Uit de verkeerstellingen van de provincie blijkt dat sprake is van sluipverkeer via de provinciale wegen aan de zuidzijde van Bunschoten. Dit wordt geconcludeerd uit het naar verhouding hoge aandeel spitsverkeer in één rijrichting: 's ochtends in de richting Baarn en 's avonds in de richting Nijkerk. Sprake is van een hoge spitsfactor. Uit het overleg met rijk en provincie is niet duidelijk geworden, of en op welke termijn maatregelen genomen gaan worden. De laatste meting naar doorgaand verkeer (waarvan het sluipverkeer onderdeel is) stamt uit 1999.

Eventuele (dwingende) maatregelen aan de provinciale wegen beïnvloeden de bereikbaarheid van Bunschoten negatief en hebben ook elders in Bunschoten ongewenste effecten. Daarom is dé oplossing dat moet worden gezorgd voor een adequate doorstroming op de autosnelwegen.

## 5 UITWERKING VOORKEURSALTERNATIEF

*Op basis van de uitkomsten van de eerste consultatieronde en de analyse van de varianten is verder onderzoek gedaan naar het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief wordt aangegeven.*

### 5.1 Voorkeursalternatief

Het vaststellen van één voorkeursalternatief is niet zonder meer mogelijk (gebleken). Ten eerste zijn de ontwikkelingen rond uitplaatsingen op het bedrijventerrein Zuidwenk nog onzeker. Ten tweede is geen zekerheid gekregen over de te verwachten omvang van het sluisverkeer en de maatregelen die rijk en provincie willen nemen om het sluisverkeer daadwerkelijk tegen te gaan. Desalniettemin is het nodig te komen tot een voorkeursalternatief, omdat de (eventuele) aanleg of reconstructie van wegen vele jaren aan voorbereiding vergt.

#### 5.1.1 Nadere analyse voorkeursalternatief noordelijk gedeelte

De wegen op de Zuidwenk zijn in hun huidige vorm niet geschikt om het toekomstige auto- en fietsverkeer vlot, veilig en duurzaam af te wikkelen. De centrumgerichte ontsluiting dient, op grond van de verwachte verkeersbelastingen en het type verkeer, eigenlijk als gebiedsontsluitingsweg te worden gecategoriseerd. Dit is het gedeelte vanaf de Oostelijke Randweg naar de Oostsingel tot aan de parkeerlocaties centrum.

Onderscheiden wordt daarom:

- een tracédeel via de Zuidwenk met (wat zo kan worden genoemd) een centrumgerichte ontsluiting;
- een ontsluiting voor Oostmaat en de kuststrook.

De gedachte ontwikkelingen op Zuidwenk bieden, als deze doorgang vinden, de mogelijkheid om de centrumgerichte ontsluiting ook daadwerkelijk als gebiedsontsluitingsweg vorm te geven. Dan kan voor de weg Zuidwenk de functie van centrumgerichte ontsluiting vervallen. Een tweede mogelijkheid is de Zuidwenk (voorlopig) voor deze functie te handhaven, zoals dat is opgenomen in IVVP en studie oostwestverbindingen. Dit vraagt echter wel aanpassingen van de huidige situatie, onder andere voor fietsers.

In het noordelijke gedeelte zijn daardoor nog twee traceringen in beeld:

- een nieuw tracé over het bedrijventerrein;
- de route via bestaande wegen: via weg Zuidwenk met aparte route voor fietsers en via Garnalenweg naar Oostmaat c.a.

**Figuur 5.1** tracering over bedrijventerrein



**Figuur 5.2** tracering via de Zuidwenk



Een nieuw tracé volgens figuur 5.1 dient zo rechtstreeks mogelijk naar de (nieuwe) parkeerlocaties te leiden en aan te sluiten op de huidige Oostelijke Randweg. Deze, zo rechtstreeks mogelijke ontsluiting, is op figuur 5.1 aangegeven via Botstraat en Snoekbaarsweg. Voor de straat Zuidwenk resteert in deze visie alleen nog bestemmingsverkeer; daarom zijn daar dan geen aparte fietsvoorzieningen nodig. In verband met de ontwikkeling van Rengerswetering zijn langs de Oostelijke Randweg fietspaden nodig zijn, zoals ook al in het IVVP is aangegeven.

Bij een tracering volgens figuur 5.2, waarbij de route voor auto's via de Zuidwenk blijft bestaan, is een aparte route voor fietsers nodig vanaf de Oostelijke Randweg. De Zuidwenk is te smal voor beide functies.

In beide varianten takt van deze centrumgerichte ontsluiting de route voor Oostmaat en de kuststrook af. Hiervoor is een wegprofiel met suggestiestroken geschikt, zoals dat tegenwoordig regelmatig wordt toegepast voor een dergelijke verkeersfunctie. Deze route voor Oostmaat c.a. is in het geval van het nieuwe tracé volgens figuur 5.1 over het bedrijventerrein getekend. Dit vanuit het beeld van een optimale ontsluiting. Kijkend naar verwachte kosten en gebruik is de kosteneffectiviteit van een dergelijke tracering niet al te gunstig. Second best is een tracé via de Ansjovisweg en doodlopende tak Garnalenweg naar Oostmaat en kuststrook. Dat laatste tracédeel is gemakkelijk in te passen in de ontwikkeling van de kuststrook. Het tracé gaat door een woning (die al is aangekocht).

### 5.1.2 Voorkeursalternatief noordelijke gedeelte

Op grond van laatst bekende cijfers, over toch wel erg hoge kosten voor uitplaatsen bedrijven Zuidwenk en de verwachte kosten, worden de realisatiekansen van een ontsluitingsweg (volgens wensprofiel) over het bedrijventerrein als gering ingeschat. Als voorkeursalternatief wordt daarom de route via de Zuidwenk, met voor fietsers een aparte route via Koenraadswetering, gepresenteerd en uitgewerkt.

### 5.1.3 Voorkeursalternatief middengedeelte

Het middengedeelte van de oostelijke ontsluiting volgt de huidige Oostelijke Randweg. Vanuit het algemene beeld van een dergelijke weg zijn vrijliggende fietspaden hier logisch en ook nodig. Aangesloten dient te worden op de beide andere tracédelen. De verwachte verkeersstroom tot het planjaar 2020 bedraagt 6000 auto's per etmaal. (nu 11000 auto's per etmaal en prognose 2020: 17000 auto's per etmaal). Dit getal is van belang voor onder meer de akoestische aspecten, die zijn/worden behandeld in het kader van bestemmingsplannen.

Gezien de ligging en ontwikkeling van Rengerswetering dient te worden gerekend met nieuwe aansluitingen en fietsoversteekplaatsen. Dit komt in het volgende hoofdstuk bij de toelichting verder aan de orde.

### 5.1.4 Nadere analyse voorkeursalternatief zuidelijk gedeelte

Eerdere studies indiceren dat de doorstroming op de Amersfoortseweg tussen de Bisschopsweg en Oostelijke Randweg niet meer aan de gestelde kwaliteitseisen zal gaan voldoen. Dit is gemeten aan de verkeerslichtenregelingen, waarbij als kwaliteitseis is gesteld dat de cyclustijd niet meer dan 120 sec mag zijn bij een verzadigingsgraad van 80%. Conclusie in die studies is dat de opstel- en afrijcapaciteit dient te worden vergroot. De Bisschopsweg en de Amersfoortseweg tot aan de A1 behoeven deze verdubbeling niet. Ook zijn uitspraken gedaan over de Oostelijke Randweg en Nijkerkerweg, over de mogelijkheden van rotondes en over (niet meer nodig geachte) busstroken in dit deel van de Amersfoortseweg. Bij dit alles speelt de hoge spitsfactor als gevolg van sluipverkeer een rol. Sinds het afronden van de eerdere studies is meer zekerheid gekregen over onder meer de omvang van Rengerswetering en de ontwikkelingen op Oostmaat. De kans dat er een oplossing komt om het doorgaande (sluip)verkeer te verminderen wordt, op grond van wat tot nu toe bekend is, als gering ingeschat. Een toename van sluipverkeer is niet uit te sluiten.

Voor het zuidelijk gedeelte zijn nog twee hoofdvarianten voor het voorkeursalternatief in beeld. te weten:

- A. aanleg zuidelijke ontsluitingsweg rond/door Haarbrug met nieuw kruispunt op de Amersfoortseweg en de Nijkerkerweg (figuur 5.3);
- B. gebruik maken van bestaande route Amersfoortseweg-Oostelijke Randweg tussen Bisschopsweg en Nijkerkerweg (figuur 5.4).

Daarvan is nader onderzocht of deze voldoende capaciteit zullen hebben.

De kruispunten in het wegvak Amersfoortseweg – Oostelijke Randweg zijn bepalend voor de capaciteit van de route. Vooraf wordt gesteld dat de verwachte intensiteiten zo hoog zijn, dat het verkeer op de kruispunten van de hoofdwegen geregeld moet worden:

- of met verkeerslichten;
- of met een rotonde.

**Figuur 5.3**  
**hoofdvariant A. aanleg zuidelijke ontsluitingsweg**  
**rond/door Haarbrug**



**Figuur 5.4**  
**hoofdvariant B. Amersfoortseweg c.a.**  
**gebruiken**



#### *Verkeerslichten als oplossing voor de kruispunten*

Het kruispunt Amersfoortseweg - Bisschopsweg is maatgevend in geval van verkeerslichten. Nagegaan is tot wanneer de huidige situatie en verkeerslichtenregeling naar verwachting nog zal voldoen. Een exact jaar is niet aan te geven omdat:

- de ontwikkelingen in Bunschoten niet volgens een rechte lijn plaats vinden;
- onzekerheid bestaat over de omvang van het sluipverkeer in de toekomst.

**Uit de berekeningen volgt dat zowel bij hoofdvariant A als B een capaciteitsvergroting van de Amersfoortseweg c.a. nodig is.** Zie overzicht 5.1.

Dus ook in het geval van een zuidelijke ontsluitingsweg rond/door Haarbrug, al dan niet als rondweg vormgegeven, is deze capaciteitsvergroting nodig. Lees ook overzicht 5.1. De aanleg van een ontsluitingsweg of rondweg of is dus geen afdoende oplossing.

#### ***Overzicht 5.1. rekenresultaten kruispunt Amersfoortseweg – Bisschopsweg uitgaande van de verwachte ontwikkelingen en bij autonome groei doorgaand (sluip)verkeer***

<p>De huidige verkeersregeling op het kruispunt Amersfoortseweg - Bisschopsweg kan nog een groei verwerken van 44% in de spits. Zie bijlage 1 met rekenresultaat.</p>	<p>Bij hoofdvariant A, met aanleg van ontsluitingsweg rond/door Haarbrug, groeit de maatgevende belasting van het kruispunt tot het jaar 2020 met 58% in de spits.</p> <p>Bij hoofdvariant A-sub, waarbij de ontsluitingsweg is vervangen door een provinciale <u>rondweg</u>, groeit de maatgevende belasting in de spits 20% minder, dat wil zeggen komt uit op een groei van circa 46% tot het jaar 2020. Lees ook bijlage 3.</p> <p>Bij hoofdvariant B, met gebruik blijven maken van de bestaande wegen en zonder ontsluitingsweg rond/door Haarbrug, groeit de maatgevende belasting tot 2020 met 78% in de spits.</p>
---	--

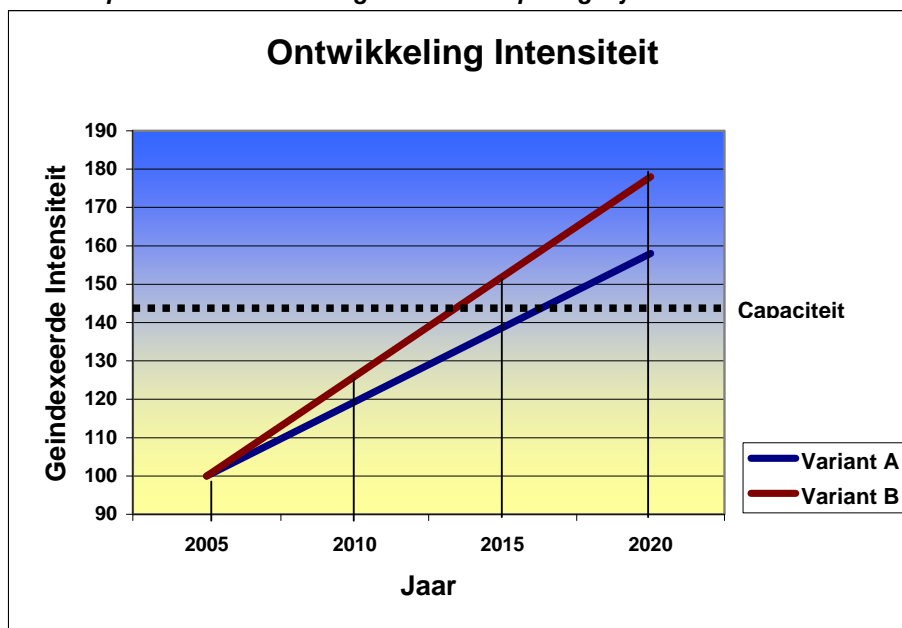
Opmerkingen.

- Percentages gebaseerd op verkeersmodelberekeningen.
- De spits is zwaarder dan normaal in verband met doorgaand sluipverkeer.



Figuur 5.5 maakt duidelijk dat de bij verwachte ontwikkelingen rond het jaar 2012-2015 de capaciteit wordt bereikt. Dat wil zeggen dat de situatie dan niet meer voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen, die de hele dag door een goede doorstroming moeten garanderen. Opgemerkt wordt dat het realisatiejaar doorschuift als de ontwikkelingen minder snel lopen dan gedacht. Dit vraagt in ieder geval het opzetten van een goede monitoring.

**Figuur 5.5 ontwikkeling verkeersintensiteiten in relatie tot capaciteit van huidige situatie voor het kruispunt Amersfoortseweg met Bisschopsweg bij hoofdvariant A en B**



#### Rotondes

Nagegaan is of het verkeer op de Amersfoortseweg in de toekomst tot aan het planjaar 2020 met rotondes is af te wikkelen.

Enkelstrooksrotondes kunnen niet worden toegepast. Alleen bijzondere kruispuntsvormen zijn mogelijk. Bij de Nijkerkerweg is te rekenen op een dubbelstrooksrotonde.

Weggebruikers ervaren rotondes niet als extra weerstand, in tegenstelling tot verkeerslichten. Dit is in deze situatie, gezien het doorgaande (sluip)verkeer, een minpunt.

#### 5.1.5 Voorkeursalternatief zuidelijk gedeelte

Op grond van de nadere analyse zijn de conclusies voor het zuidelijke gedeelte:

- met doorgaand sluipverkeer is de komende jaren rekening te houden;
- ook bij een ontsluitingsweg over/langs Haarbrug of een rondweg is een reconstructie van de Amersfoortseweg nodig; deze stelt deze reconstructie alleen een aantal jaren uit.

Het voorkeursalternatief is gebruik te blijven maken van bestaande Amersfoortseweg en een reconstructie voor te bereiden met realisatie in 2012-2015. De (nieuwe) bedrijven op Haarbrug kunnen dan ontsluiten op een doorgaand getraceerde weg, die zowel op de Amersfoortseweg als op de Nijkerkerweg aansluit. Vanuit de wegfunctie is het niet logisch Polynorm rechtstreeks op kruispunt te ontsluiten, maar op voornoemde doorgaand getraceerde weg. Dit heeft verkeerskundig de voorkeur.

## 5.2 Vervolgstappen

Om tot verdere besluitvorming en realisatie te komen zijn op korte termijn de volgende stappen (actieplan) nodig:

- opzetten van een monitoringsprogramma;
- onderzoek doen naar het huidige sluipverkeer (het laatste onderzoek stamt uit 1999; de indruk is dat er sprake is van een toename);
- verdere verdieping van de kosten;
- nagaan financieringsbronnen en mogelijkheden;
- opzetten van een bestuurlijke overlegroede;
- uitvoeren van een subsidieonderzoek;
- nader onderzoek naar ondergrondse infrastructuur en planologisch/juridische aspecten;
- opzetten van een realisatieplanning, met name voor het zuidelijk deel.

## 5.3 Doorkijk na 2020

Of en hoeveel de algemene verkeersgroei ná het planjaar 2020 zal zijn, is op dit moment niet aan te geven. De verwachting is geen al te hoge autonome groei tot nulgroei. De voorkeursoplossing, die wordt gebaseerd op het kunnen verwerken van het verkeer in het planjaar 2020, zal naar verwachting juist voldoende toekomstvastheid hebben. Dat verandert als het sluipverkeer belangrijk toeneemt, dat wil zeggen geen halt kan worden toegeroepen. Hoewel het sluipverkeer spitsverkeer is en dus niet de hele dag door voorkomt, is dat wel bepalend voor de vormgeving om de gewenste doorstroomkwaliteit in Bunschoten te blijven behouden. Als zich dit voor gaat doen is de aanleg van een rondweg Haarbrug als oplossing niet uit te sluiten. Een dergelijke rondweg dient zowel op de Amersfoortseweg, de Bisschopsweg als de Nijkerkerweg aan te sluiten. Dit om het evenwichtige gebruik van de verkeersstructuur binnen Bunschoten te behouden. Als eerder gesteld is de aanleg van alleen maar een rondweg geen afdoende oplossing voor het afwikkelingsprobleem op de Amersfoortseweg.

**Figuur 5.7 rondweg na 2020?**



Nadeel is dat het doorgaande (sluip)verkeer gebruik kan blijven maken van de provinciale wegenstructuur; feitelijk wordt hiermee het huidige niet-gewenste gebruik bevestigd. Ook mag de route via de Amersfoortseweg - Oostelijke Randweg niet sneller zijn dan die via de Randweg. In de praktijk zal het niet gemakkelijk lukken al dit verkeer gebruik te laten maken van de rondweg. Landschappelijk vraagt dit een goede inpassing. Planologisch is nog niets bekend. De onzekerheidsmarge bij deze oplossing is vooralsnog groot.

Conclusie hieruit is dat op langere termijn een rondweg niet uit te sluiten is. Het lijkt daarom verstandig daar al bij de planning van de ontsluitingsweg van/door Haarbrug rekening mee te houden. Een randligging van dit tracé van de ontsluitingsweg heeft daarom de voorkeur. Bij het ontwerpen van de ontsluitingsweg van/door Haarbrug is rekening te houden met een eventuele uitbouw tot provinciale weg. Dit stelt eisen aan onder meer kruispuntsafstanden, erfontsluitingen, dwarsprofiel en lengtetracé.

## 6 TOELICHTING VOORKEURSALTERNATIEF

### 6.1 Presentatie

De bij het voorkeursalternatief behorende visie is op een gedetailleerd schaalniveau uitgewerkt. Dit is een schetsontwerp van de nieuwe infrastructuur met aanpassingen aan de bestaande infrastructuur. Daarvoor zijn de standaarddwarsprofielen bepaald. Rekening is gehouden met de veiligheid van het langzame verkeer, door daarvoor de nodige maatregelen aan te geven. Nieuwe ontwikkelingen konden veelal nog niet worden vertaald in de vorm van aansluitingen op het tracé, omdat daarvoor de plannen nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt. Opgemerkt wordt dat akoestische aspecten zijn/worden behandeld in bestemmingsplannen en hier dus verder niet worden behandeld.

In dit rapport zijn de tekeningen verkleind opgenomen na de tekst van dit hoofdstuk. Aan de hand van de digitale bestanden kunnen deze desgewenst op grotere schaal worden gepresenteerd. De tekeningen zijn na dit hoofdstuk opgenomen.

### 6.2 Noordelijk deel: Zuidwenk en ontsluiting kuststrook

De Zuidwenk heeft, bij de huidige verkaveling, onvoldoende ruimte in het dwarsprofiel voor vrijliggende fietspaden. Daarom is gekozen voor een profiel met suggestiestroken. Voor fietsers naar het centrum is een aparte route beschikbaar via Koenraadswetering, die wel met de fietsers moet worden gecommuniceerd. De route naar de kuststrook wordt als "erftoegangsweg met een plus" vormgegeven. In het nieuwe tracé worden bestaande wegen ondergeschikt aangesloten. Rekening is gehouden met hoofdzakelijk personenautoverkeer en fietsers. Boogstralen en dergelijke dienen aangepast te worden als het terrein van de Zuidwenk een functie voor bedrijven blijft behouden.

### 6.3 Middendeel: ontsluiting Rengerswetering

De huidige Oostelijke Randweg krijgt een belangrijke functie in de ontsluiting. Fietsvoorzieningen in de vorm van vrijliggende fietspaden zijn nodig. Het rijbaantracé behoeft geen aanpassing. De kruispunten dienen wel te worden aangepast. Als eerder genoemd kunnen de nieuwe ontwikkelingen nog niet worden vertaald in de vorm van aansluitingen op het tracé, omdat daarvoor de plannen nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt. Dat geldt dus ook voor Rengerswetering. Op grond van de algemene wegkenmerken dient voor de Oostelijke Randweg te worden gerekend met:

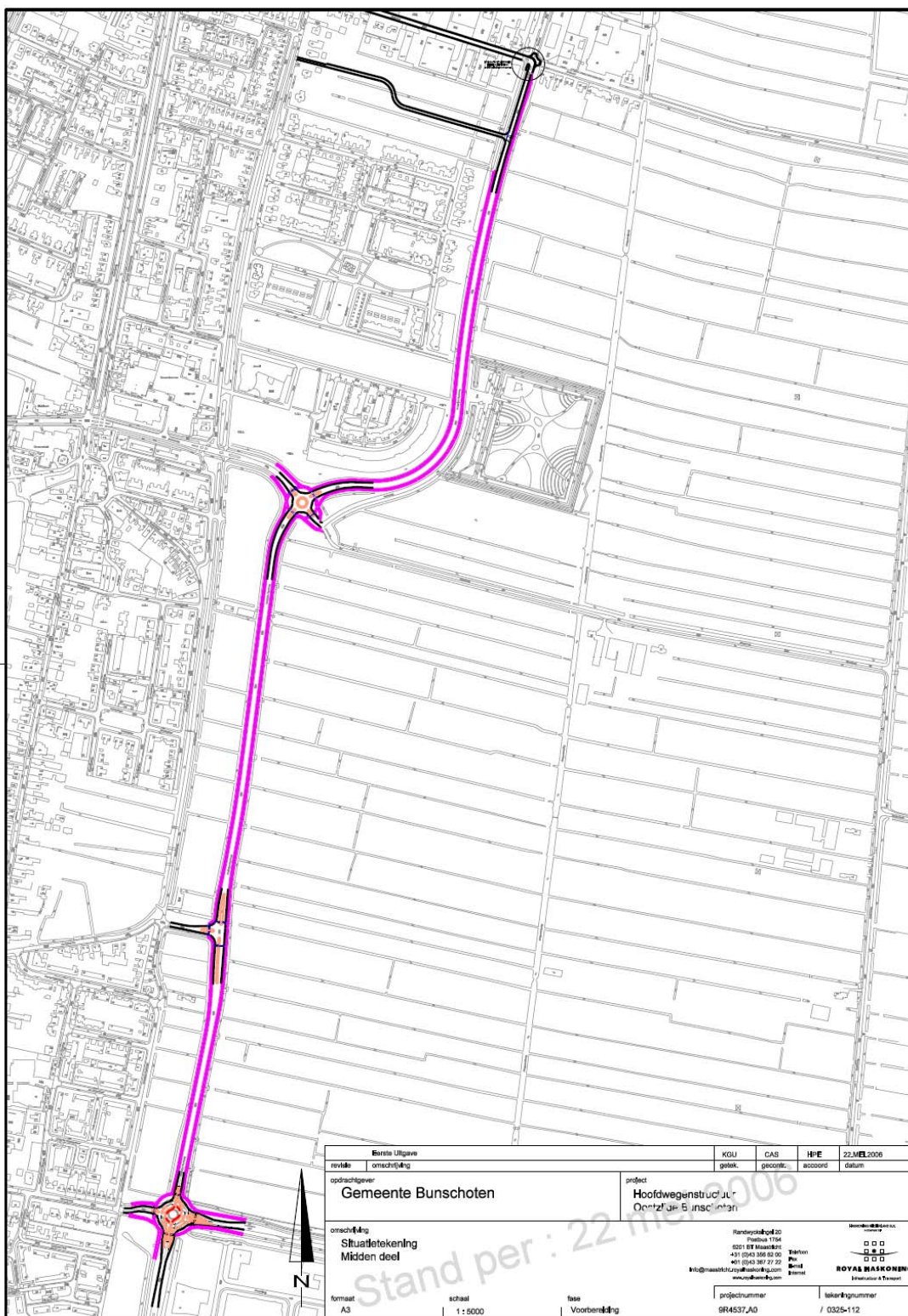
- een ideale onderlinge kruispuntsafstand van 250 tot 500 meter;
- meerdere fietsoversteekpunten, om een netwerk met een ideale maasgrootte van 500 a 600 meter te bereiken.

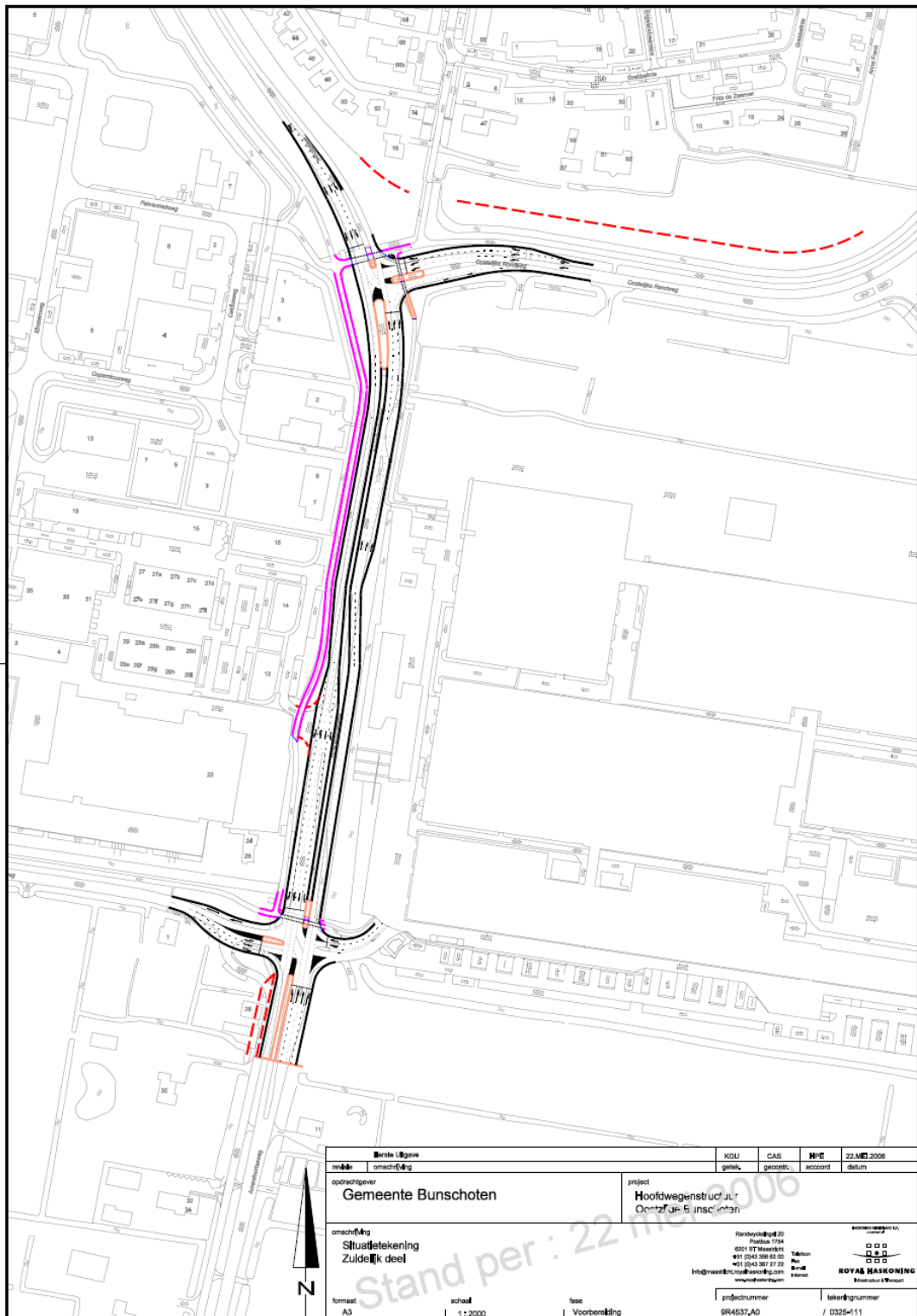
### 6.4 Zuidelijke deel: Amersfoortseweg- Oostelijke Randweg - Nijkerkerweg

Het schetsontwerp op tekening laat het ruimtegebruik zien. Voor het kruispunt Oostelijke Randweg - Nijkerkerweg is, op grond van de analyse tot nu toe, te rekenen op een meerstrooksrotonde (type nog nader te bepalen) om doorstroomkwaliteit te behouden. Voor de andere kruispunten zijn VRI's nodig. In het deel Amersfoortseweg tussen Bisschopsweg en Oostelijke Randweg dient, vanwege de onderlinge beïnvloeding, de weg tot 2 maal 2 rijstroken te worden verbreed. Het fietspad is als maatgevende ligging aangehouden, zo dicht en redelijk mogelijk langs bestaande erven. Een ongelijkvloerse oplossing voor de overstekende fietsers is in het verleden als eens aan de orde geweest en past uitstekend bij deze oplossing. Op de Oostelijke Randweg dienen de toevoerstroken van de beide kruispunten te worden uitgebreid. Ook in de tak Westsingel is een aanpassing nodig. Het kruisingsvlak met de Bisschopsweg dient groter te worden. Het ontwerp is zodanig opgezet dat de verbredingen aan de noordelijke zijde van Oostelijke Randweg liggen.

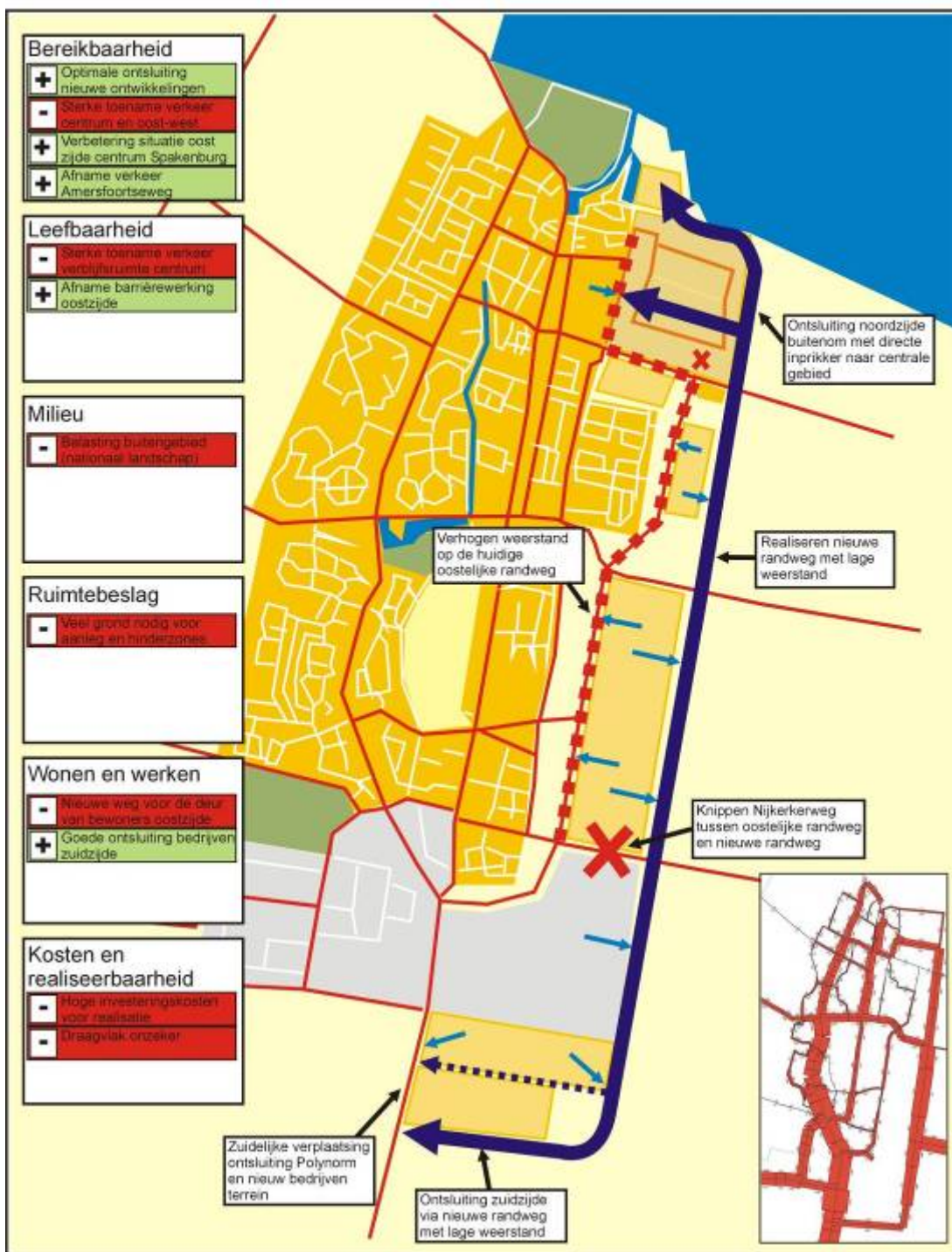
## Tekeningen voorkeurstracé





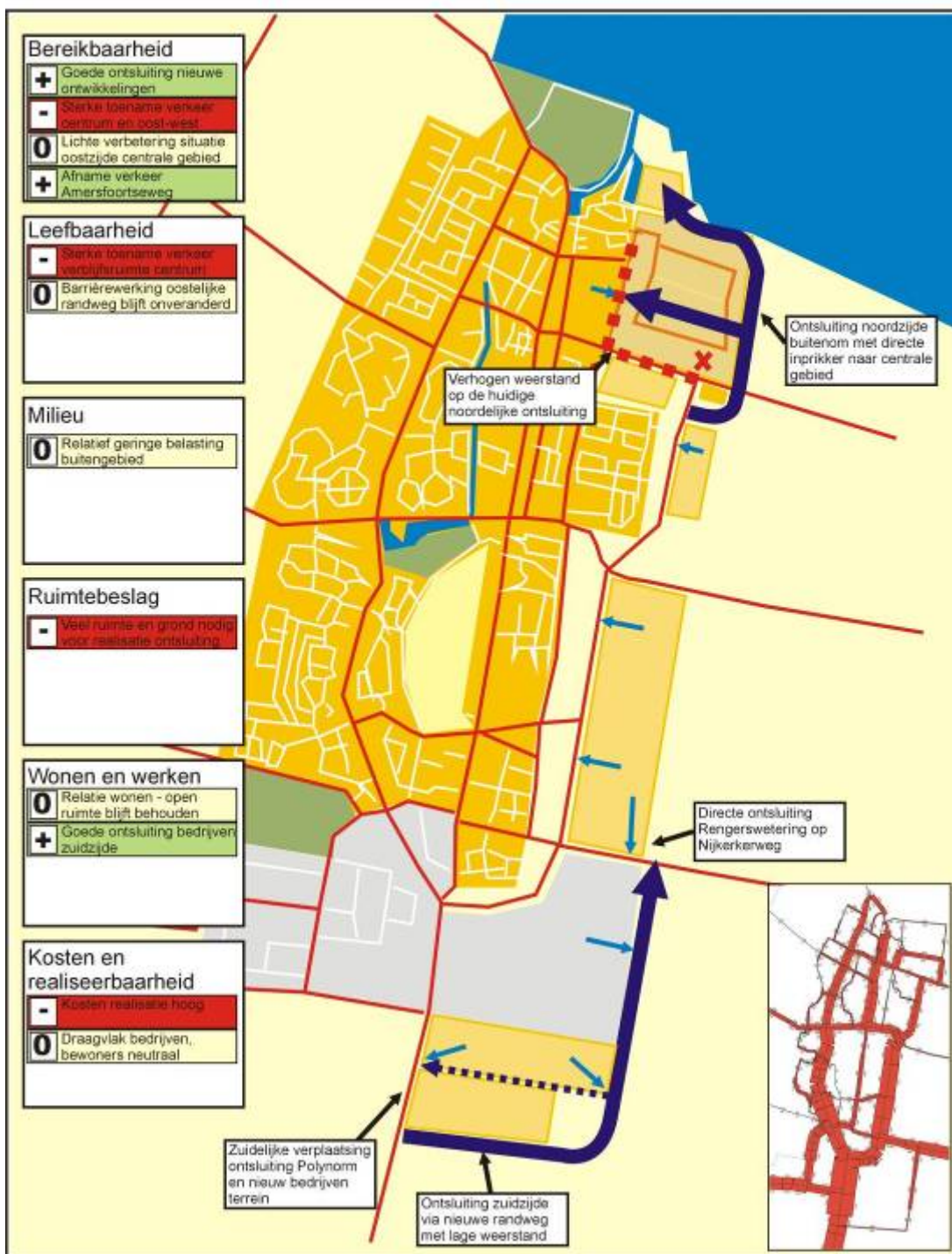


# VARIANT 1: VOLLEDIGE RANDWEG

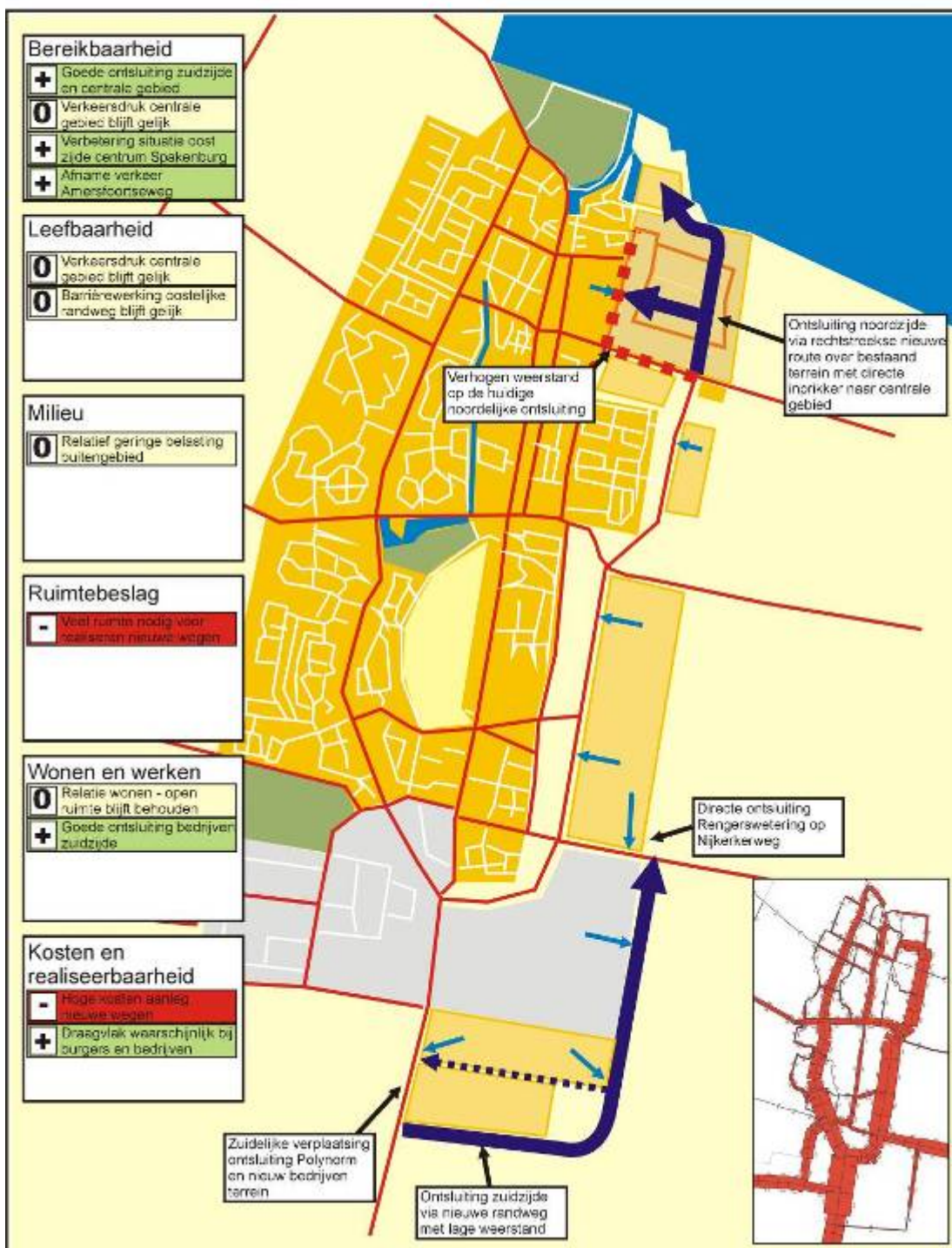




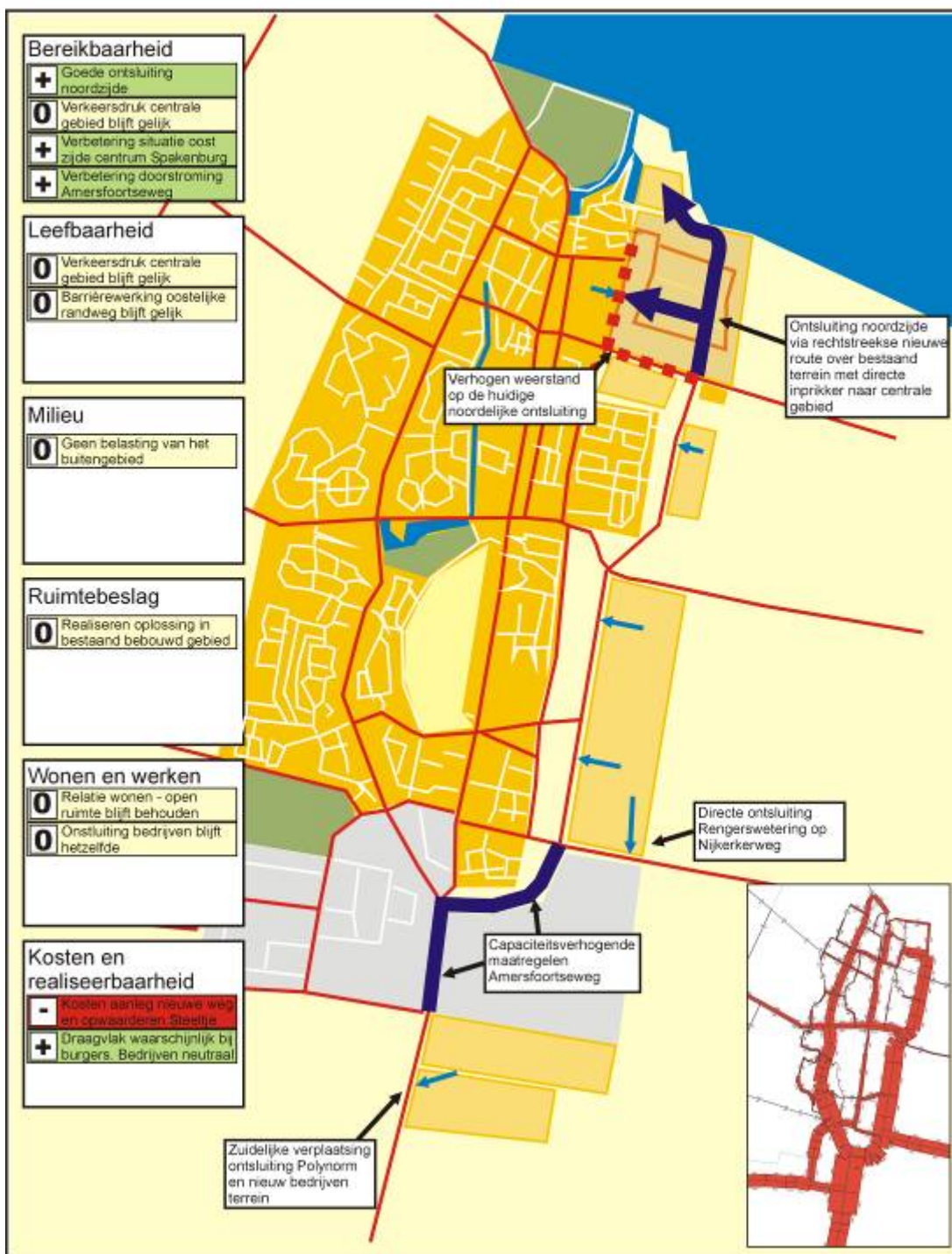
## VARIANT 2: RANDWEG NOORD EN ZUID



## VARIANT 3: RANDWEG ZUID EN DIRECTE NOORDELIJKE ROUTE



## VARIANT 4: HUIDIGE SITUATIE MET DIRECTE NOORDELIJKE ROUTE



## VARIANT 4B: VOORKEURS-VARIANT

