

Gemeente Renswoude

Ontwikkelingen Beekweide

Samenvattend rapport verkeersaspecten

Datum 21 december 2010
Kenmerk RWD055/Bkc/0019
Eerste versie 25 november 2010

1 Inleiding

Aan de noordkant van Renswoude worden de komende tien jaar 415 woningen en een nieuwe basisschool gerealiseerd. Daarnaast is het sportpark gerevitaliseerd en zullen er op de huidige plaats van de basisschool 25 woningen gebouwd gaan worden.

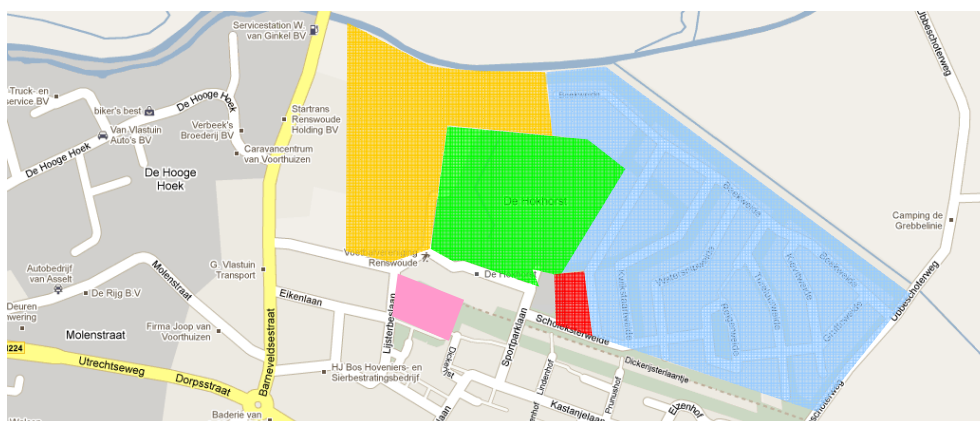
In het verleden heeft Goudappel Coffeng BV advies gegeven over de diverse onderdelen. Al deze onderdelen zijn apart van elkaar onderzocht, in deze notitie worden de uitkomsten samengebracht tot één overkoepelende conclusie voor het hele gebied. Aanvullend wordt ingegaan op de ontsluiting van de school op de nieuwe lokatie.

Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt nader ingegaan op de totale ontwikkelingen in de wijk Beekweide inclusief basisschool. In hoofdstuk 3 zijn vervolgens de conclusies uit eerdere onderzoeken weergegeven. Tenslotte is in hoofdstuk 4 ingegaan op de verkeerssituatie rond de basisschool.

2 Ontwikkelingen Beekweide

Op onderstaande kaart zijn de diverse onderdelen weergegeven:



Figuur 2.1: Ontwikkelingen Renswoude, blauw: Beekweide + II (fase 1), oranje: Beekweide II (fase 2), groen: revitalisering sportpark, rood: nieuwe basisschool, rosé: woningbouw op oude locatie school.

De ontwikkelingen zoals afgebeeld in figuur 2.1 zijn onderzocht in de volgende studies:

Blauw: Beekweide + Beekweide II (fase 1)

In deze zone worden in totaal 340 woningen gerealiseerd, in 2015 zal dit gedeelte gerealiseerd te zijn. De gevolgen voor de verkeersafwikkeling van deze woningbouwlocatie worden onderzocht in het rapport 'Verkeerskundig onderzoek Beekweide + Beekweide II (fase 1)' met kenmerk RWD050.

Oranje: Beekweide II (fase 2)

Binnen deze zone gaat de gemeente 75 woningen realiseren, in 2020 zal dit gedeelte gerealiseerd te zijn. De gevolgen voor de verkeersafwikkeling van deze woningbouwlocatie worden onderzocht in het rapport 'Verkeerskundig onderzoek Beekweide II (fase 2) Renswoude' met kenmerk HYG006.

Rosé, groen en rood: Basisschool

Binnen deze drie zones spelen ontwikkelingen omtrent het revitaliseren van het sportcomplex (groen) en de nieuwbouw van basisschool 'De Borgwal' (rood). Bij gereedkomen van de nieuwe school zal op de huidige plaats woningbouw plaatsvinden (rosé). De gevolgen voor de verkeersafwikkeling van deze locaties zijn onderzocht in de notitie 'Verplaatsing De Borgwal' met kenmerk RWD051.

3 Samenvatting conclusies

Binnen het plan Beekweide zullen in totaal 415 woningen en een basisschool gerealiseerd gaan worden. De gevolgen van deze ontwikkelingen samen zijn gerapporteerd in studie 'Aansluiting Beekweide' met kenmerk RWD052.

Externe ontsluiting

Op grond van verkeerstellingen elders geldt als rekenregel dat in nieuwbouwlocaties per woningen gemiddeld 5,5 ritten per etmaal worden gemaakt. Het aantal van 5,5 ritten per woning wordt overigens niet alleen door de bewoners zelf gemaakt: in een woonwijk is ook altijd verkeer van bezoekers, post, aannemers, vuilnisophaal, politie etc. Dit is in de totale verkeersproductie en -attractie per woning verdisconteerd. De in het vorige hoofdstuk genoemde ontwikkelingen genereren in totaal 2.623 mvt per etmaal.

	aantal ritten per etmaal
Beekweide	2.283
'Basisschool De Borgwal'	160
'Sportpark de Hokhorst'	40
Vrijvallende schoollocatie	140
Totaal	2.623

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie ontwikkelingen

In de onderzoeken is bovenstaande verkeersgeneratie herverdeeld naar bestemming, 25% van het verkeer gaat richting het noorden, 25% van het verkeer naar het westen, 25% van het verkeer gaat naar het oosten. De overige 25% is intern verkeer in Renswoude.

Op basis van deze percentages is berekend wat het effect van de toename is op de Barneveldsestraat, de Ubbeschoterweg en de Dorpsstraat (N224) voor de verschillende jaren. Om deze kruispuntbelasting te berekenen is gebruik gemaakt van het computerprogramma OMNI-X. Als input voor dit programma zijn telcijfers uit 2007 en 2009 gebruikt in combinatie met de verkeerstoename van de ontwikkelingen en een autonome toename van de hoeveelheid verkeer van 1% per jaar.

locatie	2007	2010	2015	2020	2020
				autonoom	plansituatie
N224 (dorpsstraat)	9.900	10.300	10.800	11.600	11.700
Barneveldsestraat (noord)	3.700	3.800	4.300	4.500	4.700
Barneveldsestraat (zuid)	5.800	5.900	6.600	6.900	7.300
Ubbeschoterweg (noord)	800	900	1.200	1.200	1.200
Ubbeschoterweg (zuid)	1.700	1.800	2.500	2.600	2.500
Kastanjelaan	1.800	1.900	2.000	2.300	2.300

Tabel 3.2: Etmaalintensiteiten gemiddelde werkdag 2007, 2010, 2015, 2020 exclusief en inclusief ontwikkelingen (afgerond op 100 tallen)

Op basis van de analyse en oplossingen zijn de volgende adviezen gerealiseerd voor de aansluiting van het gebied op de hoofdwegen:

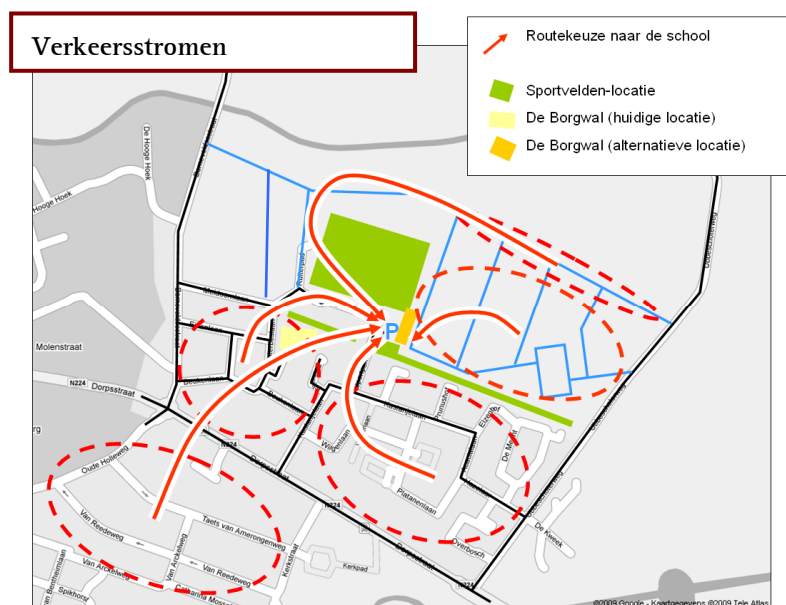
- Een geschikte vorm voor de aansluitingen van de Beekweide op de Barneveldsestraat en Ubbeschoterweg is het eenvoudige voorrangskruispunt. De verwachte intensiteiten geven geen aanleiding om een andere kruispuntvormgeving te kiezen. Deze aansluitingen zijn inmiddels gerealiseerd.
- De kruising Ubbeschoterweg - N224 kan het verkeersaanbod niet verwerken en moet daarom aangepast worden. Voor de aanpassing zijn twee opties, namelijk het aanleggen van een rotonde of het plaatsen van een VRI. Binnen de beschikbare openbare ruimte is geen ruimte voor een rotonde of een VRI. In eerste instantie zal binnen de gemeente bekeken moeten worden welke mogelijkheden er zijn, bijvoorbeeld door het verwerven van gronden. De vervolgstap is in overleg treden met de provincie Utrecht over de verdere uitwerking van de kruispuntoplossing.
- De rotonde Barneveldsestraat Dorpsstraat kan het verkeer zonder aanpassingen goed verwerken.



Figuur 3.1: Onderzochte kruispunten in de verschillende studies

Interne ontsluiting

Bij de interne ontsluiting vragen vooral de routes naar de school de aandacht. Het huidige plan voor de school voorziet in een auto-ontsluiting en parkeervoorziening aan de westzijde. Om een verkeersluwe plek te creëren bij de school is er een knip voorzien ten zuiden van de school. Vanuit de 'Beekweide' is de omrij afstand naar het parkeerterrein groot waardoor de verwachting is dat een groot deel van de bewoners van 'Beekweide' hun kinderen zullen afzetten aan de oostzijde (figuur 3.2) van de school en vervolgens hun weg vervolgen richting de Dorpsstraat.

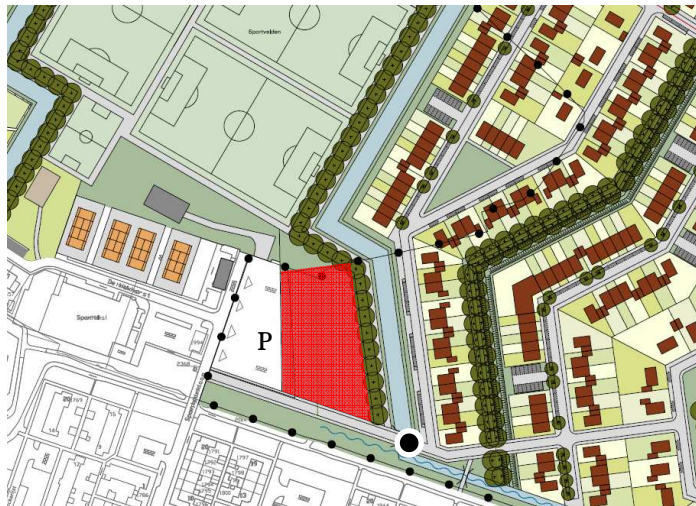


Figuur 3.2: De verwachte verkeersstromen naar de school

Om parkeerproblemen en onveilige situaties te voorkomen stellen we voor om aan de oostzijde een bescheiden parkeergelegenheid te realiseren om het parkeren wel te faciliteren maar niet te stimuleren.

4 Verkeerscirculatie rond de school

De nieuw te ontwikkelen basisschool “De Borgwal” wordt gerealiseerd op de zogenaamde ‘zuid’ locatie. Bij de school wordt het aanwezige parkeerterrein van de voetbalvereniging maximaal gebruikt. Zeer groot voordeel van de combinatie van afsluiten van de verbinding voor gemotoriseerd verkeer met de oostelijk gelegen school is dat de school ‘conflictvrij’ wordt gekoppeld aan de ‘Groene Laan’. Kinderen en ouders kunnen de school via deze route comfortabel en verkeersveilig bereiken en verlaten.



Figuur 4.1: Ligging basisschool met knip tussen de Beekweide en bestaande bebouwing.

Door de opbouw van de wijk zullen bewoners van de Beekweide hun kinderen, wanneer deze met de auto worden gebracht, niet gaan omrijden via de bestaande wijk maar zal er geparkeerd gaan worden in de Leeuwerikweide/ Scholeksterweide. Om het halen en brengen van kinderen met de auto zoveel mogelijk te voorkomen is het van belang om veilige/ overzichtelijke rechtstreekse verbindingen te creëren naar de basisschool.

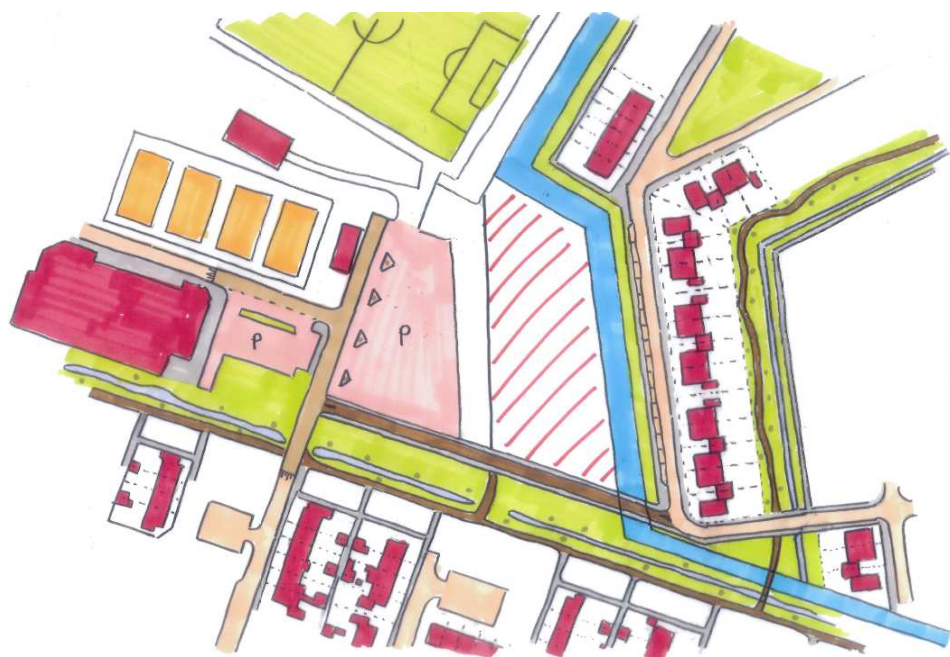
Daarnaast zullen er voldoende parkeermogelijkheden moeten zijn om onoverzichtelijke situaties te voorkomen. Voor het halen en brengen van kinderen is het noodzakelijk om aan de oostzijde tussen de 5 en 8 parkeerplaatsen extra te realiseren om een onoverzichtelijke situatie te voorkomen. Juist door deze onoverzichtelijke situaties gaan ouders hun kind met de auto naar school brengen waardoor de problematiek alleen maar groter wordt. Uitgangspunt voor het ontwerp is het stimuleren van de langzame verkeersdeelnemer, fiets en voetganger.

Op basis van beschreven uitgangspunten zijn er twee varianten ontworpen. Deze worden hieronder toegelicht, de schetsen zijn ook opgenomen als bijlage van dit document:

Schets 1

In deze variant is het gedeelte van de Scholeksterweide dat afgesloten zou worden voor verkeer omgevormd tot een breed fiets- en voetpad. Hierbij zijn de trottoirs verbreed en is de overige ruimte voor de fiets. Het autoverkeer wordt nu rechtstreeks de Leeuwerikweide op gestuurd. Langs de Leeuwerikweide is het aantal parkeerplaatsen verhoogd van 9 tot 16. De kruising van het autoverkeer met het langzame verkeer zal wel rommelig blijven. Het is van belang dat ouders hier niet gaan parkeren.

Aan de westzijde van de school is rond de ingang van de voetbalvelden, de tennisbanen, de sporthal en de school een afwijkende bestrating ingetekend met een toegangsdrempel. Hierdoor wordt het voor het verkeer duidelijk dat er een ander gebied ingereken wordt.

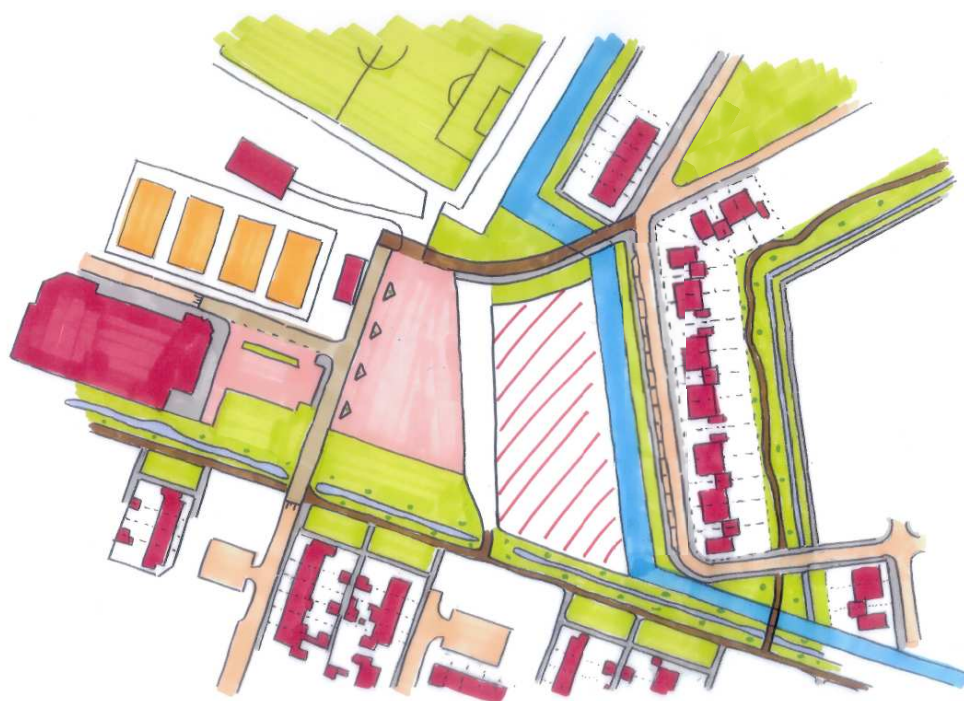


Figuur 4.2: Schets 1

Schets 2

In deze variant wordt de brug in de Scholeksterweide verplaatst naar het noorden ter hoogte van de Graspieperweide. Groot voordeel van deze verplaatsing is het uit elkaar trekken van twee langzaam verkeer assen. Daarbij is er ter hoogte van de Graspieperweide meer ruimte om extra parkeerplaatsen (6) te realiseren en neemt de directheid van de route naar de school toe waardoor het minder aantrekkelijk wordt om de kinderen met de auto naar school te brengen. Bewoners van het zuidelijk deel kunnen via het Dickerijsterlaantje over een autoluwe route naar de school. Voorgesteld wordt om deze route dan wel te verharderen.

Aan de westzijde van de school is rond de ingang van de voetbalvelden, de tennisbanen, de sporthal en de school een afwijkende bestrating ingetekend met een toegangsdrempel. Hierdoor wordt het voor het verkeer duidelijk dat er een ander gebied ingereken wordt.



Figuur 4.3: Schets 2

Voorkeursvariant

Onze voorkeur gaat uit naar schets 2 omdat de directheid van de loop en fiets route naar de school toeneemt. Hierdoor zal het autogebruik minder zijn wat de verkeersveiligheid rond de school ten goede komt. Ook wordt het parkeren geconcentreerd tussen de twee autoluwe verbindingen in waardoor de overlast voor fietser en voetganger beperkt blijft. De verbinding ten behoeve van de school vormt ook een kortere route tussen de wijk Beekweide en het centrum van Renswoude waardoor de bereikbaarheid verbeterd.