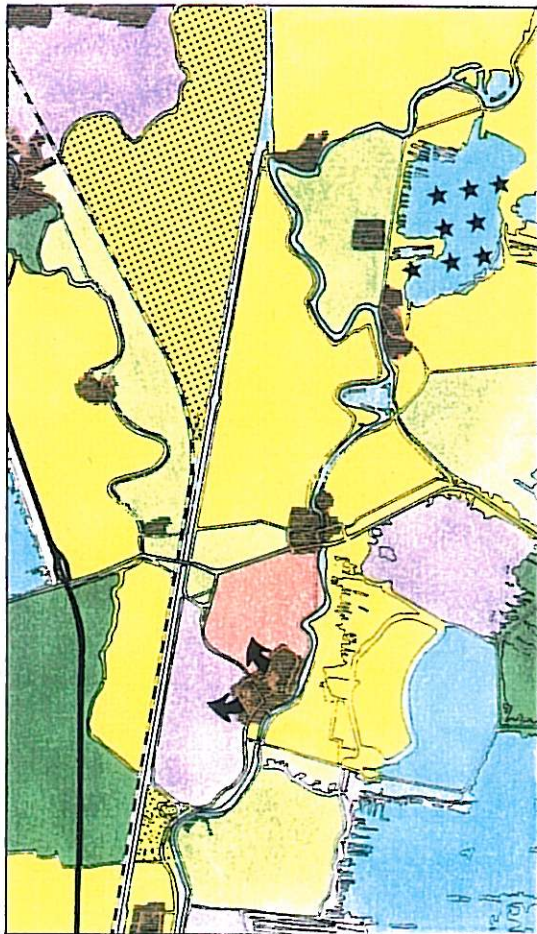


Structuurschets Loenen

Verkeersrapportage Rondweg



STRUCTUURSCHEETS LOENEN
Verkeersrapportage Rondweg
Gemeente Loenen,
Utrecht, oktober 1992

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Probleemstelling	2
3.	Inventarisatie en analyse	3
3.1.	Rijksstraatweg, huidige situatie	3
3.2.	Uitbreidingsvarianten	5
4.	Mogelijkheden voor de Rijksstraatweg	7
4.1.	Situatie zonder een rondweg	7
4.2.	Situatie met een rondweg	7
5.	Beoordeling verschillende opties	12
5.1.	Afwegingscriteria	12
5.2.	Afweging	13
6.	Conclusie	17

1. Inleiding

In het kader van de structuurvisie voor de gemeente Loenen is gekozen voor een aparte uitwerking van de problematiek rond de eventuele aanleg van een rondweg om Loenen. Voorliggende rapportage heeft tot doel deze problematiek in beeld te brengen. Er is niet alleen gelet op de mogelijkheid van een rondweg, maar ook op de effecten op de Rijksstraatweg en op de mogelijkheid hier maatregelen te treffen (al dan niet bij aanleg van een rondweg). Daarbij is een relatie gelegd met de varianten voor uitbreiding van de bebouwde kom van Loenen, ook in financieel-exploitatieve zin. Het rapport leidt tot globale aanbevelingen; de uiteindelijke keuze zal nog een brede maatschappelijke en politieke afweging vergen. Het rapport is tot stand gekomen in samenwerking met TAUW Infra Consult B.V..

2. Probleemstelling

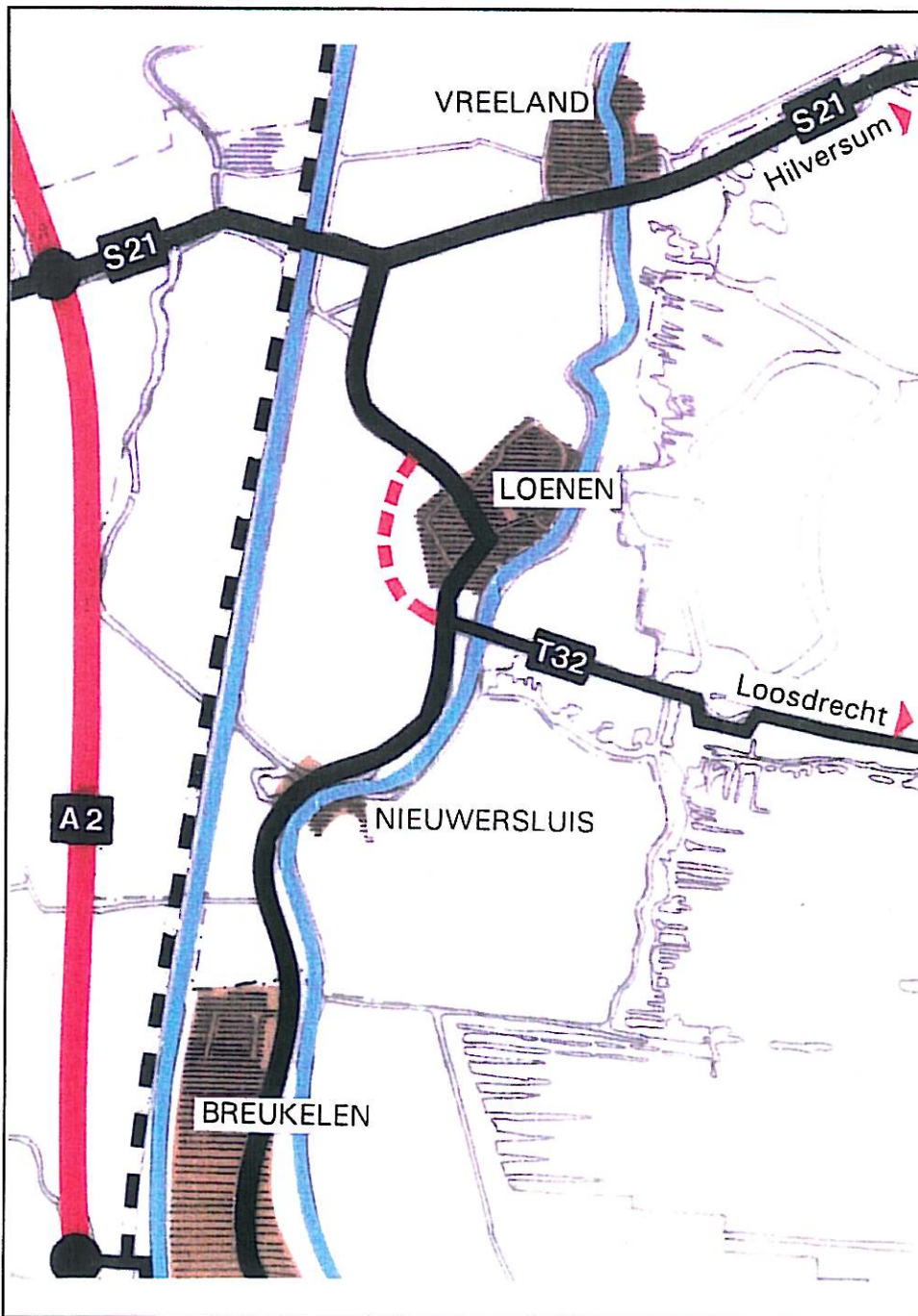
Binnen de gemeente is het voornemen geuit om Loenen verder te ontwikkelen. Hiertoe zijn in het besluit 'Nieuwe uitleg Loenen' d.d. 10 december 1991, een viertal alternatieven geformuleerd voor nieuwe uitbreidingslocaties voor woningbouw voor de hoofdkern Loenen. Tegelijkertijd loopt er gedurende enige tijd de discussie over de ligging en het functioneren van de Rijksstraatweg in Loenen.

Bovenstaande geeft aanleiding voor een integrale aanpak van de problematiek. De probleemstelling kan dan ook als volgt worden geformuleerd. Hoe kan de huidige verkeersproblematiek van de Rijksstraatweg worden aangepakt, met of zonder rondweg, en hoe verhoudt dit zich tot de verschillende uitbreidingsvarianten voor de bebouwde kom.

3. Inventarisatie en analyse

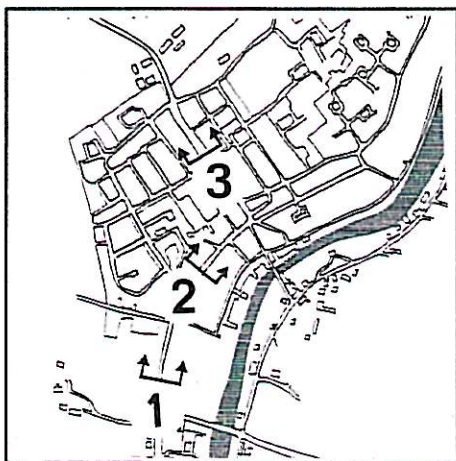
3.1. Rijksweg, huidige situatie

Wanneer de Rijksweg in groter verband wordt gezien ontstaat het volgende beeld (figuur 1 geeft een overzicht van de wegenstructuur). De Rijksweg is een weg die een aantal kernen met elkaar verbindt.

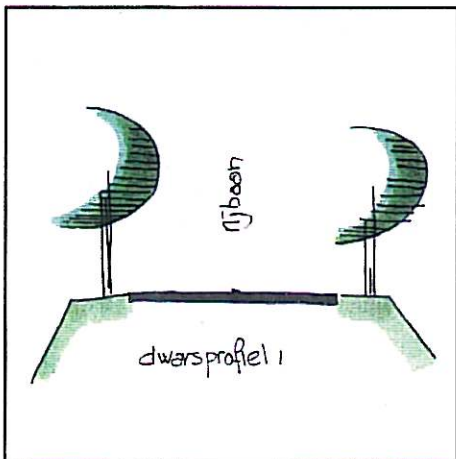


Figuur 1.

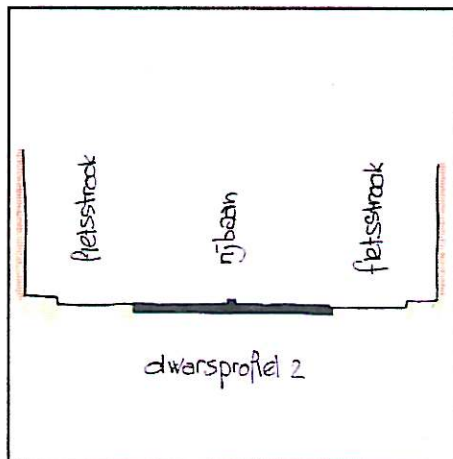
In het noorden vindt aansluiting plaats aan de S21, die de belangrijkste verbinding is tussen Hilversum en de A2. Direct ten zuiden van Loenen sluit de Bloklaan (T32) aan op de Rijksstraatweg. Het is de belangrijkste ontsluitingsweg voor verkeer vanuit Oud-en Nieuw Loosdrecht richting A2. Dit leidt tot een situatie waarbij de Rijksstraatweg, naast de ontsluitende functie voor verkeer uit Loenen zelf, een hoeveelheid doorgaand verkeer krijgt te verwerken. Hierdoor is de functie van de weg niet in overeenstemming met de omgeving. Er ontbreken voldoende voorzieningen voor het langzaam verkeer, waaronder trottoirs met voldoende breedte, oversteekvoorzieningen voor voetgangers en er is een onveilige situatie ter plaatse van de vrijwel haakse bocht in de Rijksstraatweg in het centrum. De omgevingskwaliteit wordt voorts negatief beïnvloed door geluids- en stankoverlast. De figuren 2, 3, 4 en 5 geven enkele dwarsprofielen. Het gedeelte ten zuiden van Loenen heeft een dwarsprofiel zoals aangegeven bij 'dwarsprofiel 1' (figuur 3), met een enkele rijbaan zonder extra voorzieningen voor langzaam verkeer. Vervolgens is er een gedeelte van de Rijksstraatweg met een profiel als aangegeven bij 'dwarsprofiel 2' (figuur 4). Hierbij zijn aan weerszijden van de rijbaan fietsstroken aangebracht. Voor de voetgangers rest slechts een smal strookje.



Figuur 2.

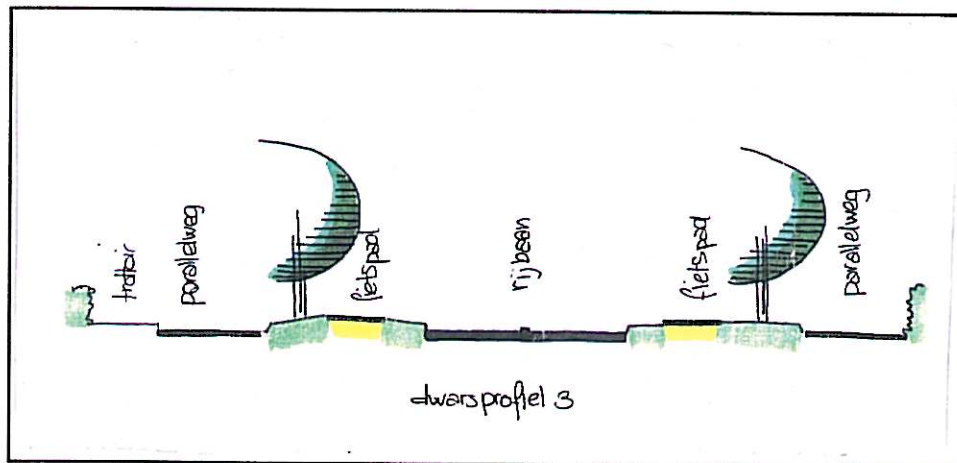


Figuur 3.



Figuur 4.

Het gedeelte van de Rijksstraatweg ten noorden van de 'knik' heeft het meest riante profiel (zie 'dwarsprofiel 3') [figuur 5].



Figuur 5.

Hier zijn naast de rijbaan, gescheiden door een groenstrook, aan beide zijden vrijliggende fietspaden aangelegd.

Ter ontsluiting van de aanliggende bebouwing zijn parallelwegen aanwezig. Alleen aan de westzijde is een trottoir aangelegd.

Ten behoeve van langzaam verkeersdeelnemers zijn weinig oversteekvoorzieningen aanwezig op de Rijksstraatweg (er zijn enkele zebrapaden). Het ontbreken hiervan manifesteert zich het meest op de plaats waar de Rijksstraatweg een haakse bocht maakt (de 'knik'). Op dit punt is de snelheid van het autoverkeer het laagst, dit neemt echter niet weg dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor voetgangers of fietsers die willen oversteken. Het probleem wordt op deze plaats versterkt door het ontbreken van voldoende zicht.

3.2. Uitbreidingsvarianten

Varianten voor de uitbreiding zijn door de gemeente vastgelegd in het besluit 'Nieuwe uitleg Loenen'.

Het betreft vier varianten A t/m D, waarbij de eerste drie varianten een uitbreiding inhouden ten westen van Loenen. Bij variant D is de uitbreiding geprojecteerd aan de noordzijde van Loenen, ten oosten van de Rijksstraatweg. Bij elk van de varianten wordt een hoeveelheid extra autoverkeer gegenereerd ten opzichte van de huidige situatie. De grootste hoeveelheid autoverkeer wordt voortgebracht door variant A (735 woningen). Uitgaande van een etmaalproductie van 5 ritten per woning gaat het hier om 3.675 motorvoertuigen/etmaal. Dit woningaantal lijkt echter aanzienlijk meer te zijn dan in de gemeente Loenen haalbaar is.

Het meeste verkeer dat door de nieuwe woonwijk wordt geproduceerd zal naar verwachting georiënteerd zijn op de rijksweg. Gelet op de geprojecteerde ligging van de nieuwbouw betekent dit, dat de extra belasting van de Rijksstraatweg zich vooral zal voordoen op het gedeelte ten noorden van de haakse bocht. Gezien het aanwezige profiel van de weg op die plaats, zal dit vanuit capaciteitsoverwegingen geen probleem opleveren. De reeds eerder gesignaleerde problemen ten aanzien van het langzaam verkeer (oversteekproblemen en het ontbreken van voldoende fysieke

scheiding) worden echter versterkt. Uiteraard zal ook een gedeelte van het extra verkeer op het zuiden zijn gericht.

Er zal dus in alle gevallen een verslechtering van de situatie optreden ten gevolge van het autoverkeer met een bestemming buiten Loenen.

Bovendien wordt de S21 potentieel een extra knelpunt; de gemeente is echter geen voorstander van verbreding van deze weg.

4. Mogelijkheden voor de Rijksstraatweg

4.1. Situatie zonder een rondweg

Zoals reeds vermeld zal, in het geval er geen sprake is van aanleg van een rondweg, terwijl er uitbreiding plaatsvindt van het aantal woningen volgens één van de varianten, de situatie rond de Rijksstraatweg er zeker niet beter op worden.

Als niet wordt gekozen voor de aanleg van een rondweg betekent dit dat er maatregelen moeten worden genomen op de Rijksstraatweg.

Wanneer de Rijksstraatweg in zijn geheel wordt beschouwd, kunnen er verschillende gedeelten met verschillende sferen worden onderscheiden. Er is een gedeelte zonder bebouwing direct langs de weg en een gedeelte waarbij de Rijksstraatweg binnen de bebouwde kom ligt. Binnen dit laatste gebied is er een apart gedeelte met een eigen sfeer, rond de haakse bocht waar duidelijk sprake is van een soort centrumfunctie.

Eventueel te nemen maatregelen moeten hierop aansluiten, dat wil zeggen dat ze niet alleen ondersteunend moeten zijn voor de indeling in sfeergebieden maar ook duidelijk de verschillende overgangen moeten accentueren. Het gaat daarbij niet alleen om het verkeerstechnische aspect maar evenzeer om het belevingsaspect. Concreet betekent één en ander dat aan beide zijden van Loenen waar de bebouwing begint aan verbeterde oversteekvoorzieningen is te denken, waarbij wellicht door uitbuiging van de rijbaan opstelruimte wordt gecreëerd en waarbij de snelheden van het autoverkeer worden teruggedrongen. Eén en ander moet worden ondersteund met 'groene' elementen waardoor bij de automobilist het beeld ontstaat dat hij een 'ander' gebied binnen gaat.

Ter plaatse van de haakse bocht in de Rijksstraatweg dient eveneens het nemen van maatregelen te worden overwogen ter ondersteuning van de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers. Ook hier geldt dat er veel aandacht moet worden besteed aan de verdere inrichting ter ondersteuning van de specifieke sfeer van dit gebied. Gezien de hoeveelheid beschikbare ruimte zal dit geen gemakkelijke opgave zijn.

Er kan bijvoorbeeld worden onderzocht of op één of andere manier een fysieke scheiding kan worden aangebracht tussen het fietsverkeer en het autoverkeer.

Profielwijzigingen die een versmalling van de rijbaan tot gevolg hebben, liggen gezien de functie van de Rijksstraatweg, zonder rondweg niet voor de hand. Om exact te kunnen aangeven wat de mogelijkheden zijn, is het noodzakelijk om op een meer gedetailleerd niveau ontwerpen te maken. Dit valt nadrukkelijk buiten het bestek van de Structuurvisie.

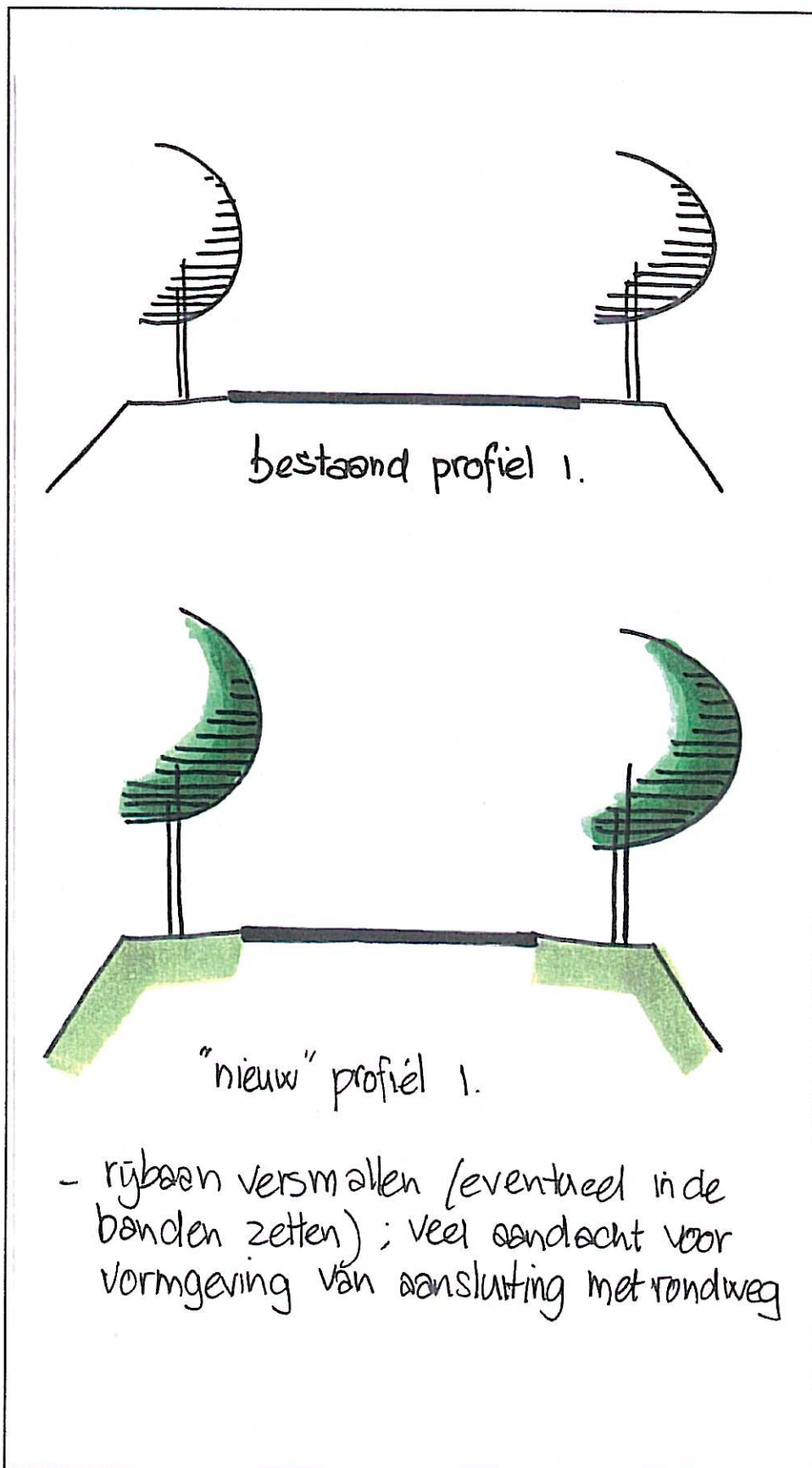
4.2. Situatie met een rondweg

In het geval dat een rondweg zou worden aangelegd ontstaat een gewijzigde situatie. De Rijksstraatweg krijgt dan namelijk een geheel andere functie. Het doorgaande verkeer gaat gebruik maken van de rondweg in plaats van de Rijksstraatweg. Dit biedt ten opzichte van de situatie zonder rondweg meer mogelijkheden om accenten aan te brengen ter ondersteuning van de verschillende sferen. Er zou tevens een gewijzigd wegprofiel kunnen worden overwogen met een enkele rijbaan voor zowel auto- als fietsverkeer. Aparte voorzieningen voor fietsverkeer zijn niet meer noodzakelijk. Het past bij het nieuwe karakter om het auto- en fietsverkeer te mengen. De gewij-

zige functie van de weg biedt dus mogelijkheden tot het nemen van maatregelen die verder gaan dan in de vorige situatie. Op deze manier kan het karakter van de weg daadwerkelijk aansluiting vinden bij de 'dorpse' omgeving waarbinnen de weg zich bevindt. Ook kan er aan worden gedacht om aan weerszijden van Loenen, waar de bebouwing begint, dusdanige maatregelen te treffen dat auto's, komend uit verschillende richtingen, op elkaar moeten wachten.

Ter plaatse van de haakse bocht zijn er wellicht mogelijkheden om een soort plateau-constructie aan te brengen. De reeds genoemde profielaanpassing biedt ruimte voor het maken van betere voetgangersvoorzieningen en tot herinrichting (bestrating, straatmeubilair, groen), ter ondersteuning van het karakter van de weg.

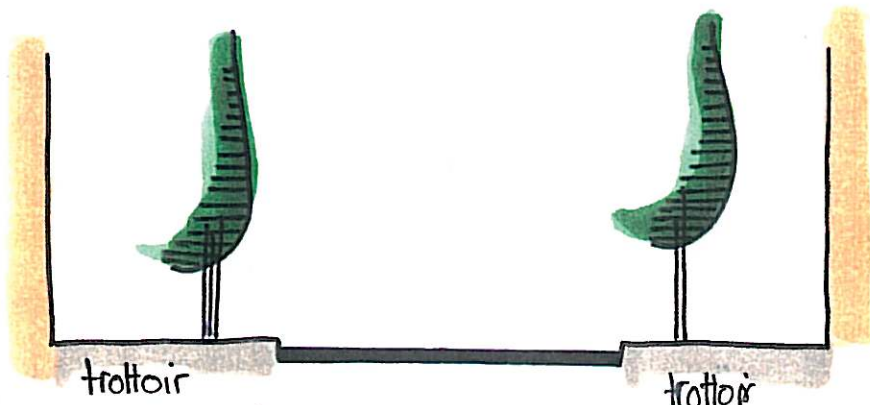
Op de figuren 6, 7 en 8 is te zien wat één en ander zou kunnen betekenen voor de eerder aangegeven profielen. De meest vergaande wijziging kan plaats vinden op het gedeelte ten noorden van de haakse bocht, ter plaatse van dwarsprofiel 3. Wil het basisprofiel over de volle lengte worden doorgezet dan zou de aanliggende bebouwing rechtstreeks kunnen worden ontsloten op de hoofdrijbaan. De parallelwegen kunnen dan verdwijnen. Omdat het doorgaande verkeer in de nieuwe situatie gebruik maakt van de rondweg, zal voor het benzinstation dat nu midden in de kern is gelegen een oplossing moeten worden gevonden. Overwogen moet worden om het benzinstation in dat geval te verplaatsen naar een lokatie waar het doorgaande verkeer passeert. Van de zijde van de winkeliers wordt weleens de vrees geuit dat er een omzetsdaling zal plaatsvinden bij aanleg van een rondweg. Het is niet waarschijnlijk dat een groot deel van de omzet te danken is aan doorgaand verkeer. Eerder zal een erffunctie tot een aantrekkelijk winkelklimaat kunnen leiden. Uiteraard dient hieraan de nodige aandacht te worden besteed.



Figuur 6.



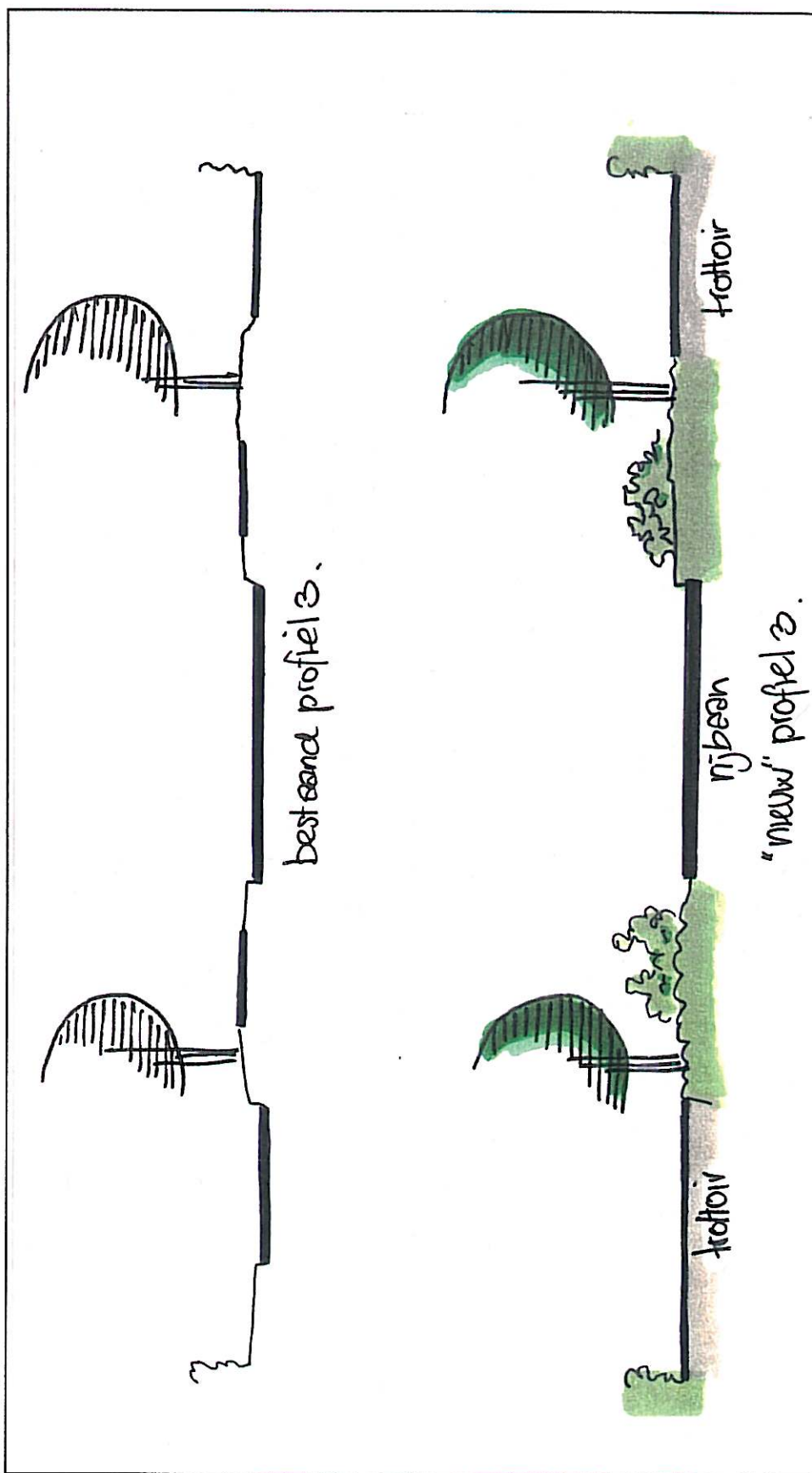
bestaand profiel 2.



"nieuw" profiel 2

- geen aparte voorzieningen t.b.v. fietsverkeer
- bredere trottoirs met groen voorzieningen

Figuur 7.



Figuur 8.

5. Beoordeling verschillende opties

5.1. Afwegingscriteria

Uitbreiding van de kom van Loenen kan eventueel worden gekoppeld aan de aanleg van een rondweg. De financiële consequenties van uitbreiding en van aanleg van een rondweg kunnen dan aan elkaar worden gerelateerd. Zo kan nieuwe woningbouw een rondweg niet alleen meer gewenst maken (i.v.m. grotere verkeersdruk), maar ook meer haalbaar (i.v.m. de verhouding van kosten en opbrengsten). Uiteraard is de keuze niet alleen een financiële. Hieronder volgen de verschillende in de beoordeling te betrekken criteria. De verschillende varianten volgens het besluit 'Nieuwe uitleg Loenen' worden beoordeeld, gecombineerd met het al dan niet aanleggen van een rondweg.

Verkeersveiligheid

Het betreft de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers, waarbij het accent ligt bij het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

Geluidhinder

Het geluidhinderaspect zal in alle gevallen moeten worden meegenomen. Het gaat hierbij in eerste instantie om de hinder ter plaatse van de Rijksstraatweg. Bij de aanleg van een rondweg moeten uiteraard ook de nodige maatregelen worden getroffen ter voorkoming van geluidsoverlast. Voordeel is dan dat hier in het ontwerp goed rekening mee kan worden gehouden.

Inpasbaarheid

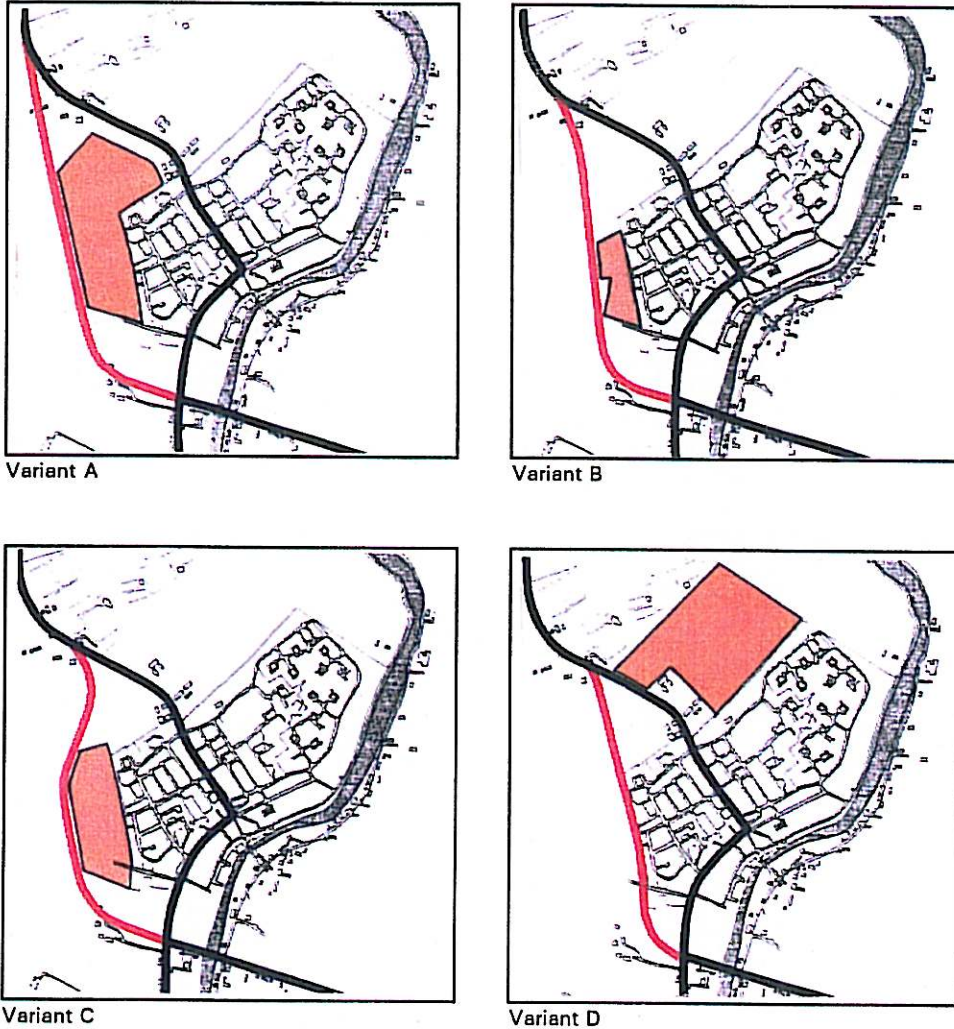
Het gaat hierbij om de inpasbaarheid van de nieuwe rondweg (landschappelijke effecten).

Kosten

Om het kostenaspect mee te kunnen nemen bij het maken van een afweging is een globale kosten/baten analyse gemaakt. Hiermee is getracht de economische uitvoerbaarheid te toetsen. Per variant zijn de kosten, opbrengsten en het saldo aangegeven. Bij de beoordeling zijn de kosten voor de aanleg van een rondweg meegenomen. Kosten die niet zijn meegenomen zijn, zijn die welke moeten worden gemaakt bij eventuele onteigeningen en kosten voor een reconstructie van de Rijksstraatweg.

5.2. Afweging

Uitgangspunt bij de afweging zijn de eerder genoemde vier basisvarianten, inclusief de aanleg van een rondweg. Figuur 9 geeft een overzicht van deze varianten. Per criterium zal nu worden aangegeven wat de beste variant kan zijn.



Figuur 9.

Verkeersveiligheid

Voor alle varianten geldt dat de verkeersveiligheid op de Rijksstraatweg in positieve zin wordt beïnvloed door de aanleg van een rondweg. Bij de varianten A, B en C ligt dit nagenoeg gelijk. Bij variant D zou, gezien de ligging ten opzichte van de rondweg, verkeer komend vanuit het zuiden met bestemming nieuwbouwlocatie, wellicht gebruik maken van de Rijksstraatweg. Als er geen rondweg wordt aangelegd, maar er vindt wel uitbreiding plaats, dan betekent dit een negatieve invloed op de verkeersveiligheid van de Rijksstraatweg.

Geluidhinder

De aanleg van een rondweg zal een positieve invloed hebben op de overlast ter plaatse van de Rijksstraatweg. De varianten A, B en C hebben ongeveer een gelijke positieve uitwerking op de geluidsoverlast ter plaatse van de Rijksstraatweg.

Gezien de mogelijkheid van afwijkend verkeersgedrag bij variant D zou het positieve effect gedeeltelijk teniet gedaan kunnen worden.

Wanneer geen rondweg wordt aangelegd heeft uitbreiding van het aantal woningen in Loenen een negatieve invloed voor wat betreft de overlast ter plaatse van de Rijksstraatweg.

Inpasbaarheid

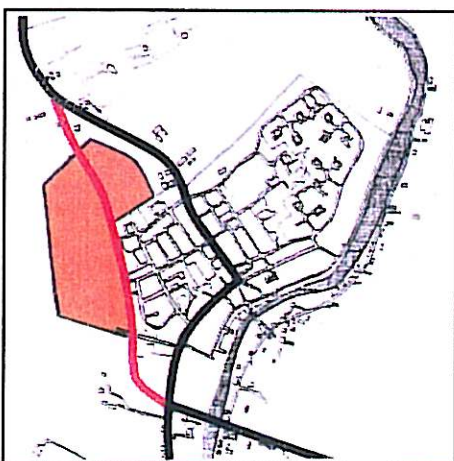
Wordt een rondweg aangelegd, dan betekent dit voor de Rijksstraatweg maximale mogelijkheden tot verbetering van de situatie van deze weg. Wel betekent dit een aantasting en mogelijke versnippering (bij de aansluitingen op de Rijksstraatweg) van het landschap. Een tracering zo dicht mogelijk langs de bebouwing, uiteraard met inachtnaam van eisen ten aanzien van geluid, is nodig om aantasting van het landschap te minimaliseren.

Een alternatief zou kunnen zijn de aanleg van een rondweg tussen de bestaande bebouwing en de nieuwbouwlocatie. Er ontstaat zodoende een variant A1. Voordeel van zo'n variant is dat de weg goed kan worden ingepast en een slechts beperkte lengte hoeft te hebben. De nieuwe uitbreiding kan dan goed en definitief in het landschap worden ingepast. Een afsluitende rondweg aan de rand van de bebouwing heeft altijd het gevaar in zich, dat weer 'over de weg' wordt gebouwd.

Wel is er sprake van het introduceren van een verkeersbarrière.

In het geval er geen rondweg zou worden aangelegd betekent dit voor de Rijksstraatweg aanzienlijk minder mogelijkheden tot verbetering van de huidige situatie, omdat de huidige functie van de weg gehandhaafd wordt.

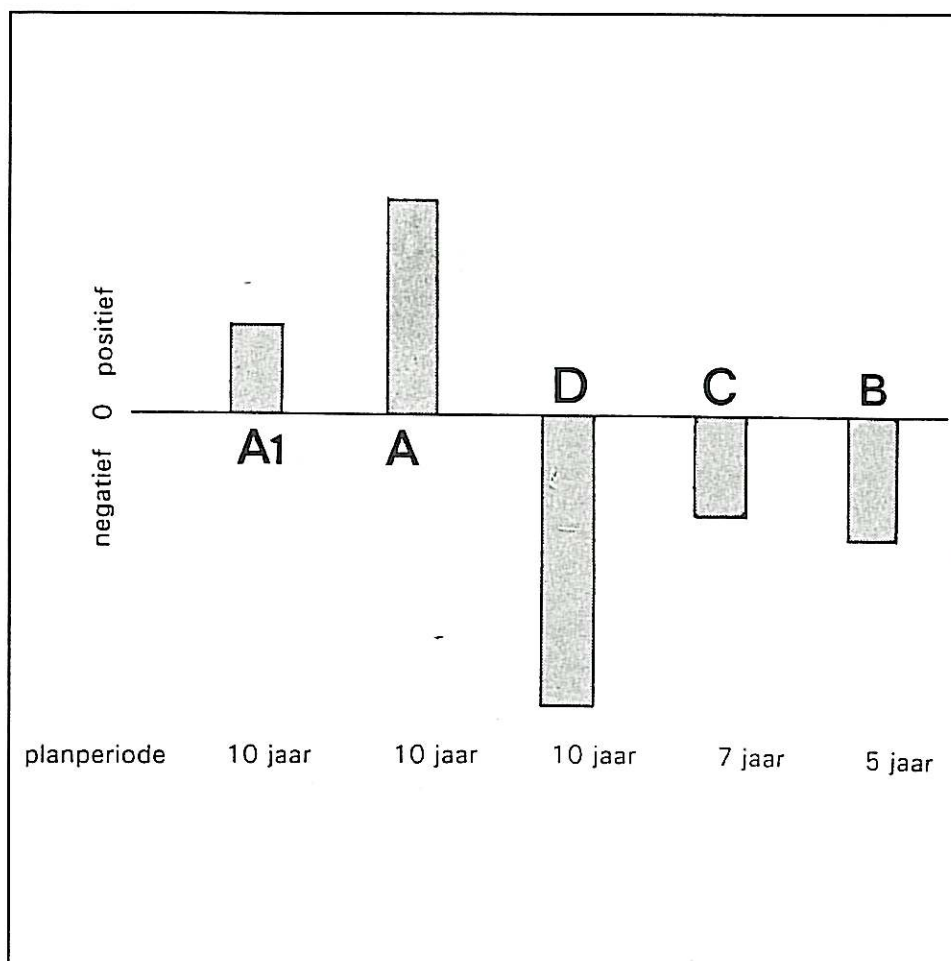
Kosten



Figuur 10.

Met een globale kosten/baten-analyse is getracht de economische uitvoerbaarheid te toetsen. Per variant zijn de kosten en opbrengsten op een rij gezet waardoor een eindsaldo kan worden aangegeven.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de onderlinge relaties tussen de saldi van de varianten inclusief aanleg van een rondweg.



Figuur 10.

Ten behoeve van de beeldvorming is variant A1 meegenomen in de kosten/batenanalyse. Verder is rekening gehouden met de aanlegkosten van de rondweg. Hierbij is uitgegaan van een eenbaansweg met een rijbaanbreedte van 6 meter. Er is geen rekening gehouden met de kosten voor de herindeling van de Rijksstraatweg (inclusief verplaatsing benzinstation) en eventuele kosten voor onteigeningen.

Verder is er, in verband met verschil in aantallen woningen, een onderscheid aangebracht in de planperioden van de verschillende varianten.

Het blijkt dat de varianten A en A1 een positief saldo hebben, terwijl de varianten B, C en D een negatief resultaat hebben. Vastgesteld is dat voor een sluitende exploitatie op eindwaarde inclusief de kosten voor de rondweg, minimaal circa 600 woningen binnen 10 jaar dienen te worden gerealiseerd aan de westzijde van Loenen. Dit is meer dan voor Loenen haalbaar is.

Als onderbouwing van hetgeen hierboven is gesteld, volgt hierna in de vorm van enkele tabellen een nadere opsomming van de uitgangspunten.

Gehanteerde variabelen:

	Looptijd	Rente	Inflatie
A	10 jaar	8%	4%
A1	10 jaar	8%	4%
B	5 jaar	8%	4%
C	7 jaar	8%	4%
D	10 jaar	8%	4%

Gehanteerde uitgangspunten voor alle varianten:

Woningdifferentiatie	Gemiddelde kaveloppervlakte
25% sociale koop/huur	135 m ²
25% VSEB	160 m ²
50% vrije sector	235 m ²

Overzicht:

V	Dichtheid	Woningdif-ferentiatie	Aantal	Kosten EW	Baten EW	Saldo
A	33,8	177-177-355	709	42.169.842	44.633.053	1.140.943
A1	34,9	186-186-374	746	41.121.576	46.981.358	2.714.213
B	33,8	65-65-128	258	14.412.637	12.123.580	-1.557.894
C	33,8	98-98-196	392	22.880.162	20.681.023	-1.283.176
D	33,8	135-135-270	540	41.921.285	34.042.181	-3.649.550

6. Conclusie

- De aanleg van een rondweg biedt in alle gevallen de beste mogelijkheden tot verbetering van de situatie rond de Rijksstraatweg: vergroting van de verkeersveiligheid, vermindering van geluidsoverlast en verbetering van de omgevingskwaliteit.
- Een rondweg heeft landschappelijke bezwaren, behalve bij variant A1. In het geval van variant A1 wordt de weg tussen de bestaande bebouwing en nieuwbouw geprojecteerd, waardoor de invloed op het landschap minder is. De kans is echter groot dat er sprake is van een barrièrewerking.
- Financieel gezien kan worden geconcludeerd dat de varianten A en A1 de meest gunstige zijn. Beide laten een positief saldo zien. Daarbij is echter uitgegaan van een voor Loenen niet haalbaar/gewenst bouwtempo.

Alles overwegend kan worden aanbevolen realisatie van een rondweg na te streven en in ieder geval de realiseerbaarheid nader te onderzoeken.