

Biltse Rading

Inzichten in kansen en effecten voor de
korte en langetermijn (her)inrichting

STUDIO — BEREIKBAAR

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	2
1. Aanleiding	3
2. Analyse	4
3. Kortetermijnmaatregelen	14
4. Langetermijnperspectieven	17
5. Conclusie	27

STUDIO — BEREIKBAAR

Team

Isabel Liedtke
Vannia Contreras
Laura Drechsel
Olaf de Waal
Loes Noom

In samenwerking met

Marieke Fleer
Casper van Calsteren
Ronald Tamse

November 2024

Stationsplein 45 – D2.150
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl

Managementsamenvatting

Dit onderzoek richt zich op hoe de Biltse Rading, een invalsweg in Utrecht Noordoost, kan worden getransformeerd tot een geloofwaardige (en daardoor veilige) stadsentree die past bij een snelheidslimiet van 50 km/u. Dit sluit aan bij het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente, waarin de ambitie is vastgelegd om stedelijke invalswegen beter in te passen in de stad door de positie van de auto te verminderen ten gunste van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De Biltse Rading wordt volgens het Mobiliteitsplan in snelheid verlaagd van nu 70 naar straks 50 km/uur.

Er zijn verschillende factoren die bijdragen aan de huidige, minder geloofwaardige en minder heldere inrichting van de Biltse Rading. Zo sluit de uit de jaren '70 daterende inrichting van de weg onvoldoende aan op de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving sinds die tijd. De inrichting creëert hierdoor verwarring voor (met name) automobilisten, wat heeft geleid tot onveilige (en helaas dodelijke) situaties met andere (kwetsbare) weggebruikers. Om het gewenste autorijgedrag te bewerkstelligen, is het belangrijk om duidelijkheid te scheppen voor alle weggebruikers. Dit bereiken we door zowel 1) de inrichting van de weg als 2) de aanhechting met de omgeving in de toekomst anders vorm te geven. Gezien de omvang en de kosten die dit met zich meebrengt, zijn dit perspectieven voor de langere termijn.

Korte termijn

Vooruitlopend op deze langetermijnperspectieven en bijbehorende maatregelen, worden in dit onderzoek enkele kortetermijnmaatregelen geadviseerd, zoals:

- Het verbeteren van de bestaande fietstunnel voor voetgangers en fietsers.
- Het verbeteren van de bestaande voetgangersoversteek zodat deze ook geschikt is voor fietsers.

- Het (optisch) versmallen van de rijbanen door het toevoegen van verticale elementen in de middenberm/buitenzijde van de rijbanen, aanpassen van de wegmarkering en (op termijn) daadwerkelijk versmallen van het wegdek.
- Het afmaken van de fiets- en voetgangersstructuur aan de oostzijde van het Kardinaal Alfrinkplein, waar nu geen fiets- en voetpad is.

Lange termijn

Voor de herinrichting van de Biltse Rading tot een geloofwaardige (en daardoor veilige) stadsentree zijn in dit onderzoek in totaal drie langetermijnperspectieven onderzocht, namelijk:

- 1: “à la Mobiliteitsplan 2040”
- 2A: “Nieuwe parkrand” en 2B: “Uitbreiding Veemarkt”
- 3: “Brede Stadsboulevard”

Deze perspectieven verlagen de wegcapaciteit voor autoverkeer, voegen ruimte toe voor groen, fietsers en voetgangers, en zorgen voor betere oversteekbaarheid. Het verschil tussen de langetermijnperspectieven zit in de positie van de bus, de bundeling van groen, het toevoegen van nieuwe functies (programma) en de mate van verandering van de huidige inrichting van de weg.

In alle onderzochte langetermijnperspectieven is de balans tussen het netwerkbelang van de weg en de lokale kwaliteit onderzocht. De drie langetermijnperspectieven bieden allemaal geschikte opties om de Biltse Rading een geloofwaardige en veilige 50 km/u stadsentree te maken. Welke optie gekozen wordt, hangt af van hoe de gemeente de toekomstige balans ziet tussen de autoverkeersfunctie van de Biltse Rading en de verbetering van de lokale omgeving.

De maatregelen uit de langetermijnperspectieven zijn flexibel en kunnen gecombineerd/uitgewisseld worden om een optimale stadsentree te creëren.

1. Aanleiding

In het Mobiliteitsplan 2040 van de Gemeente Utrecht is de ambitie opgenomen om op stedelijke invalswegen (de wegen die de Ring verbinden met de (binnen)stad) meer stedelijke kwaliteit toe te voegen. Dit wil de gemeente doen door de auto anders in te passen en met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. In dit onderzoek wordt daarom verkend hoe een stedelijke invalsweg, de Biltse Rading, er in de toekomst uit zou kunnen zien en hoe dit samenhangt met de ruimtelijke vraagstukken in de directe omgeving van de Biltse Rading. Daarom is het hoofddoel van dit onderzoek om te onderzoeken hoe van de Biltse Rading een geloofwaardige (en daardoor veilige) 50 km/u stadsentree kan worden gemaakt. Onderdeel van dit hoofddoel is ook om maatregelen te verkennen voor de korte en lange termijn.

Na een tragisch dodelijk ongeval in april 2023, heeft de gemeente eind 2023 versneld maatregelen genomen op de Biltse Rading om de veiligheid op de voetgangersoversteek tussen de wijk Veemarkt en het Voorveldse polder Park te verbeteren. Dit omvatte de installatie van een nieuwe verkeersregelininstallatie (VRI) inclusief drempel, portaal, ter plaatse een 50-km-regime en een visuele wegversmalling ter hoogte van de voetgangersoversteek. Onderdeel van het eerder genoemde hoofddoel is om te kijken of er aanvullend op de versnelde maatregelen van de gemeente nog andere maatregelen op de korte termijn getroffen kunnen worden.

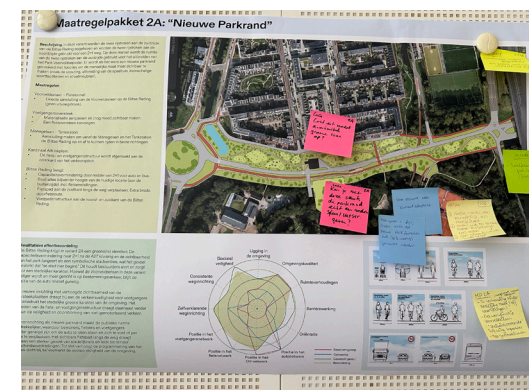
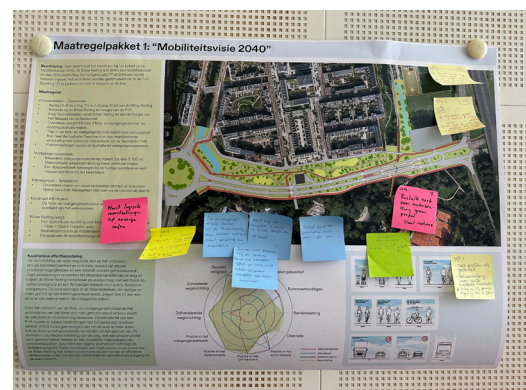
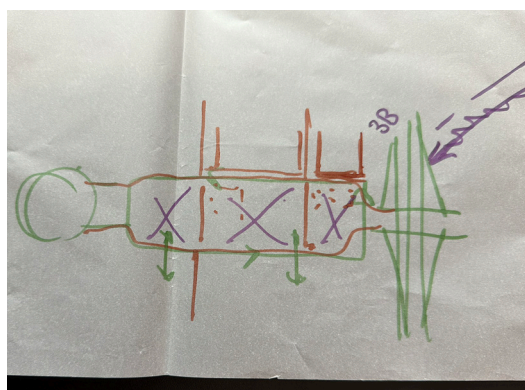
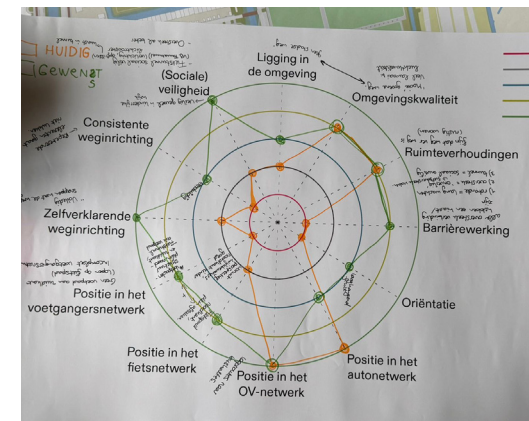
Tegelijkertijd heeft dit onderzoek te maken met de realiteit dat de financiële middelen van de gemeente op dit moment beperkt zijn. Dit betekent dat het vinden van een evenwicht tussen de langetermijnvisie, de beschikbaarheid van budget en het meeliften met andere projecten een cruciale factor zal zijn in de verdere uitwerking en planning van de voorgestelde maatregelen uit dit onderzoek.

Het doorlopen proces

Dit onderzoek is tot stand gekomen in samenwerking met een kernteam van de Gemeente Utrecht. Het kernteam is door middel van werksessies, voortgangsoverleggen en feedbackrondes betrokken geweest bij de totstandkoming van dit advies. Voor dit onderzoek is ook informatie opgehaald bij de werkgroep Infra van de bewonersgroep Veemarkt Samen en heeft de werkgroep Infra mee kunnen lezen in de conceptversie van het door het adviesbureau opgestelde adviesrapport. De werkgroep Infra draagt geen verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit advies.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste bevindingen uit de analyse getoond. De volledige analyse is te vinden in bijlage I. In hoofdstuk 3 worden de maatregelen, die worden voorgesteld voor de korte termijn, getoond. De nadere toelichting zit in bijlage II. In hoofdstuk 4 zijn de drie langetermijnperspectieven inclusief de bijbehorende maatregelen uitgewerkt. De volledige longlist van mogelijke maatregelen is te vinden in bijlage III. De aanvullende kwalitatieve beoordeling van de langetermijnperspectieven staat in bijlage IV. In hoofdstuk 5 wordt ons advies toegelicht.



2. Analyse

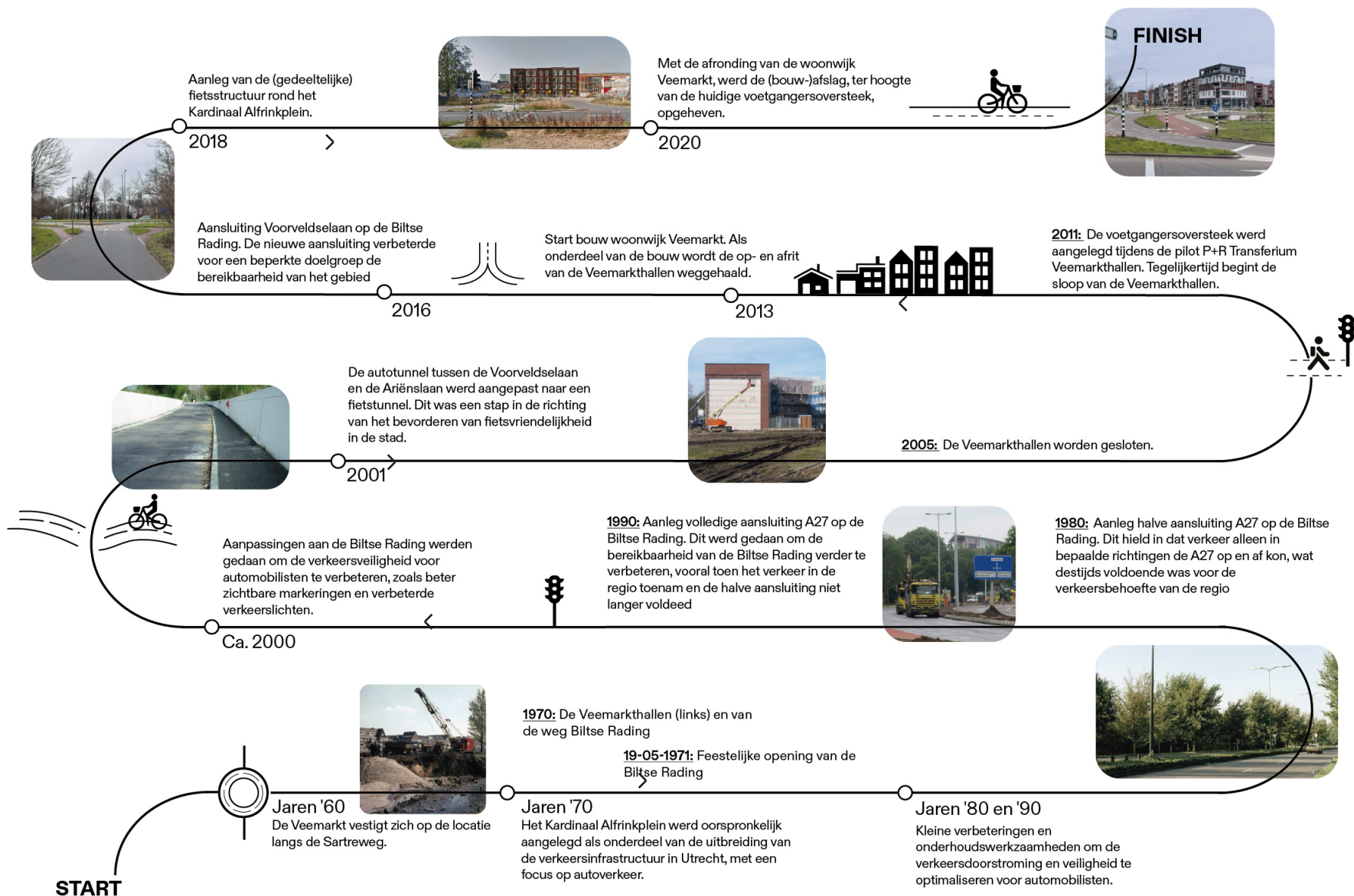
In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen getoond. Deze bevindingen zijn gebaseerd op een uitgebreidere 'rode draad'-analyse, die in de bijlage terug te vinden is.

Met de groeiende stad valt te betwisten of het huidige gebruik van de Biltse Rading en de omgeving nog op elkaar aansluiten

De Biltse Rading was van oudsher een verbindingsweg tussen De Bilt en Utrecht. Vanaf de jaren 1970 tot en met 1990 breidde Utrecht haar verkeersinfrastructuur, met een focus op autoverkeer, verder uit. Onderdeel hiervan waren ook optimalisaties op de Biltse Rading voor een betere verkeersdoorstroming van de auto. Na 2000 begonnen de eerste aanpassingen om de fietsvriendelijkheid in de stad te bevorderen. Het omvormen van de autotunnel bij de Voorveldselaan tot een fietstunnel was hier ook onderdeel van. Tegelijkertijd werden optimalisaties voor de verkeersveiligheid en doorstroming van de auto verder uitgevoerd.

Vanaf circa 2010 begint de omgeving van de Biltse Rading drastisch te veranderen. In 2011 wordt een voetgangersoversteek over de Biltse Rading aangelegd voor de pilot P+R Transferium Veemarkthallen. In 2013 start de bouw van de woonwijk Veemarkt. Naast de bouw van de woonwijk werden wederom aanpassingen aan de infrastructuur gedaan om de autodoorstroming verder te bevorderen én Utrecht fietsvriendelijker te maken. Tot 2020 was er een (bouw-)afslag naar de nieuwbouwwijk, ter hoogte van de huidige voetgangersoversteek. Deze afslag leidde tot sluipverkeer door de wijk. Met de afrondingen van de wijk is deze afslag opgeheven.

Anno 2024 is de huidige inrichting van de Biltse Rading een opeenstapeling van kleine infrastructurele ingrepen, maar is de inrichting niet substantieel meebewogen met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Dit "knip-en-plak-werk" heeft tot een verwarrend straatbeeld geleid. Daarom is het doel van de gemeente om een geloofwaardige (en daardoor veilige) stadsentree te maken van de Biltse Rading.



† Tijdlijn van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op en rondom de Biltse Rading

SWOT-analyse

De kaart is een visuele samenvatting van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen (SWOT-analyse) die tijdens dit onderzoek zijn opgehaald.

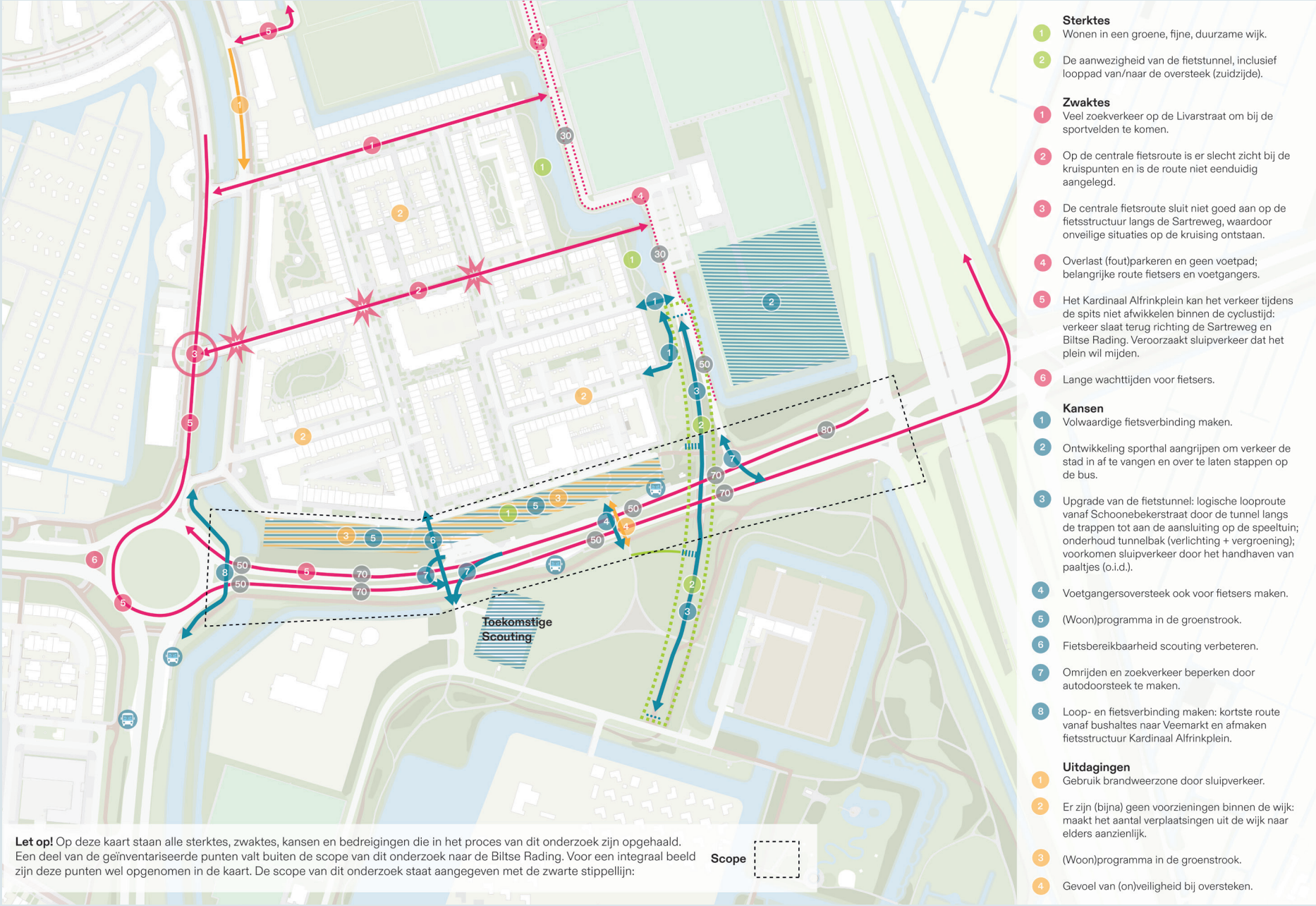
In de SWOT-analyse is breder opgehaald wat er in de omgeving speelt dan wat de scope van dit onderzoek is. De scope van dit onderzoek beslaat namelijk de Biltse Rading vanaf de afrit A27 tot aan het Kardinaal Alfrinkplein en heeft alleen betrekking op de weg zelf (en de direct daaraan gelegen groenstroken). De scope is weergegeven met een zwarte stippellijn op de kaart.

Aanvullend op de SWOT-analyse is een analyse uitgevoerd naar:

- Functie en identiteit
- Ruimtelijke inrichting (verkeerspsychologie)
- Verkeerskundige inrichting



↑ Overlast van foutparkeren (punt 4, zwaktes)



Het ontbreken van een overkoepelende stedenbouwkundige visie heeft geleid tot een geïsoleerde en beperkt geïntegreerde woonwijk aan de rand van de stad

De woonwijk Veemarkt is ruimtelijk geïsoleerd van haar omgeving. Dit komt mede door het ontbreken van een overkoepelende stedenbouwkundige visie tijdens de ontwikkeling van de woonwijk Veemarkt. Hierdoor sluit de wijk niet goed aan op de omliggende natuur (polder), recreatie- en sportmogelijkheden in het Park Voorveldse Polder, het openbaar vervoer (de route van en naar de bushaltes) en de wegenstructuur voor voetgangers en fietsers. De huidige oversteekmogelijkheden tussen de woonwijk Veemarkt en het Park Voorveldse Polder zijn vanuit de ruimtelijke opzet niet logisch ingepast. Dit komt mede doordat de oversteek voor voetgangers en de fiets- en voetgangerstunnel niet voor de wijk zijn aangelegd, maar al aanwezig waren voordat de woonwijk Veemarkt gebouwd werd. Hierdoor zorgt de monofunctionele inrichting van de wijk ervoor dat bewoners gedwongen zijn om voor basisvoorzieningen naar elders te gaan.

De keerzijde is dat de afwezigheid van winkels en scholen er ook

voor zorgt dat er geen bevoorradingsverkeer, winkelverkeer, haal- en brengverkeer naar scholen is, en dat het - afgezien van het zoekverkeer naar de sportvelden (wat af en toe optreedt) - rustiger is qua verkeersbewegingen in de woonwijk.

“De groenstructuren langs de A27 en de Biltse Rading worden behouden waarbij versterking van de groene entrees van de stad in het gebied een belangrijk aandachtspunt is.”

“Om een goede doorstroming van het verkeer op de Biltse Rading te waarborgen worden er geen nieuwe ontsluitingen op deze weg aangetakt. De ontsluiting van het Veemarkt terrein is dan ook aan de westkant (Sartreweg) gemaakt.”

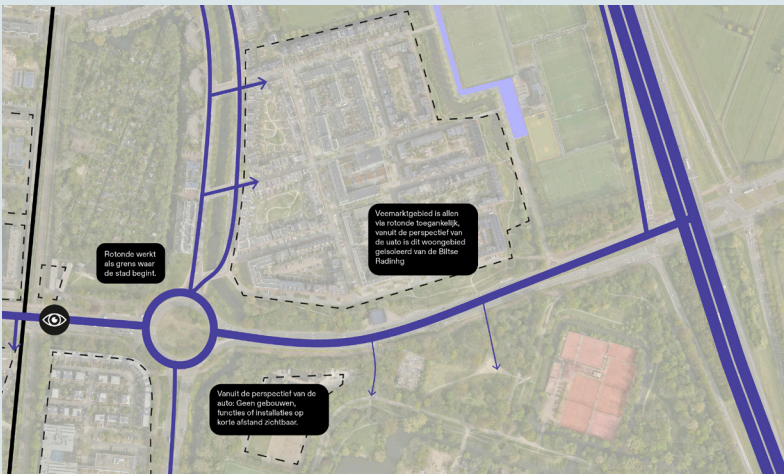
† Document: Veemarkt, 2e Herziening, Hoofdstuk 4.3 Conclusie
† Het bestemmingsplan voor de woonwijk Veemarkt is in oktober 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad. De quotes geven het toenmalige denken en beleid van de gemeente weer.



† De groenstructuren rondom de woonwijk Veemarkt zijn aangelegd om afstand te creëren/het zicht te berperken op de autoweg. Nu wordt dit door ons beschouwt als een barrière tussen de woonwijk Veemarkt en de aanhechting met de omgeving.



† De kaart laat zien dat de woonwijk Veemarkt (gebied binnen de zwarte stippellijn) overwegend uit wonen bestaat en er niet heel veel functiemenging is.



† Ruimtelijke schets van de geïsoleerde situatie van de woonwijk Veemarkt (rechts)



† Recreatie- en sportmogelijkheden in het Park Voorveldse Polder zijn nabij, maar voelen door de barrièrewerking van de Biltse Rading en de groenstructuren ver weg

De overgang van de Biltse Rading naar de stad creëert verwarring en beïnvloedt rijgedrag

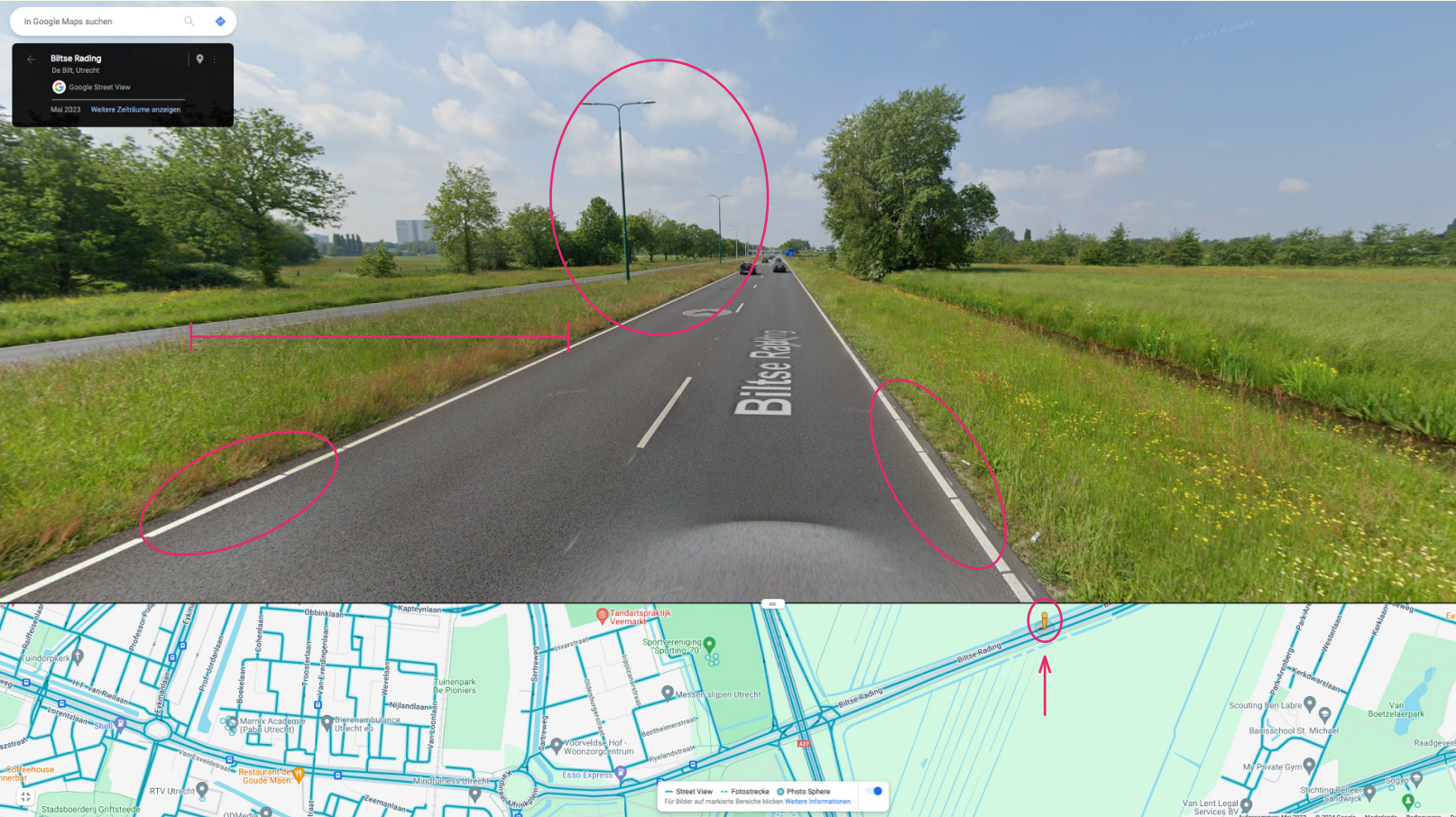
De Biltse Rading voelt als een provinciale weg door de breedte van de weg, de hoge lantarenpalen en de afstand tot de bebouwing: als een autoweg op een afstand van kleiner dan 25 m van bebouwing van 3 hoog ligt, voelt het alsof men zich in de stad bevindt - de afstand tussen de Biltse Rading en de bebouwing van de woonwijk Veemarkt is circa 45 m. Het 'stadse karakter' wordt pas zichtbaar ná het Kardinaal Alfrinkplein. Dit resulteert in verhoogde snelheden op de Biltse Rading, vooral omdat automobilisten hun snelheid pas na het Kardinaal Alfrinkplein verlagen. De weg is een mix van elementen die zowel buiten als binnen de bebouwde kom passen, wat een verwarrend straatbeeld oplevert. Deze verwarring, gecombineerd met de verrassingselementen langs de weg, moedigt hard rijden aan en ondermijnt de verkeersveiligheid.

De stad in: autogebruikers nemen hun snelheid pas terug na de rotonde (Kardinaal Alfrinkplein).

De stad uit: autogebruikers versnellen al na het Kardinaal Alfrinkplein en/of stellen nog hun navigatie in voor de A27.

Wegkenmerk	Effect op rijnsnelheid
Aantal rijstroken	Meer rijstroken → hogere snelheid
Breedte weg/rijstrook	Bredere wegen/rijstroken → hogere snelheid
Middenberm	Middenberm aanwezig → hogere snelheid
Verharde berm	Verharde berm aanwezig → hogere snelheid
Belijning	Kant- en middenstrepen → hogere snelheid
Type wegdek	Glad wegdek (asfalt) → hogere snelheid
Openheid omgeving	Open omgeving → hogere snelheid

† Weg- en wegomgevingskenmerken die de rijnsnelheid ongemerkt beïnvloeden
† (bron: SWOV)



↑ Biltse Rading tussen De Bilt en de aansluiting A27 in een open omgeving (bron: Google Maps)

↑ Hoge lantarenpalen in de middenberm en de kantstrepen zijn herkenbaar voor een provinciale N-weg.

↑ Er is een brede middenberm aanwezig

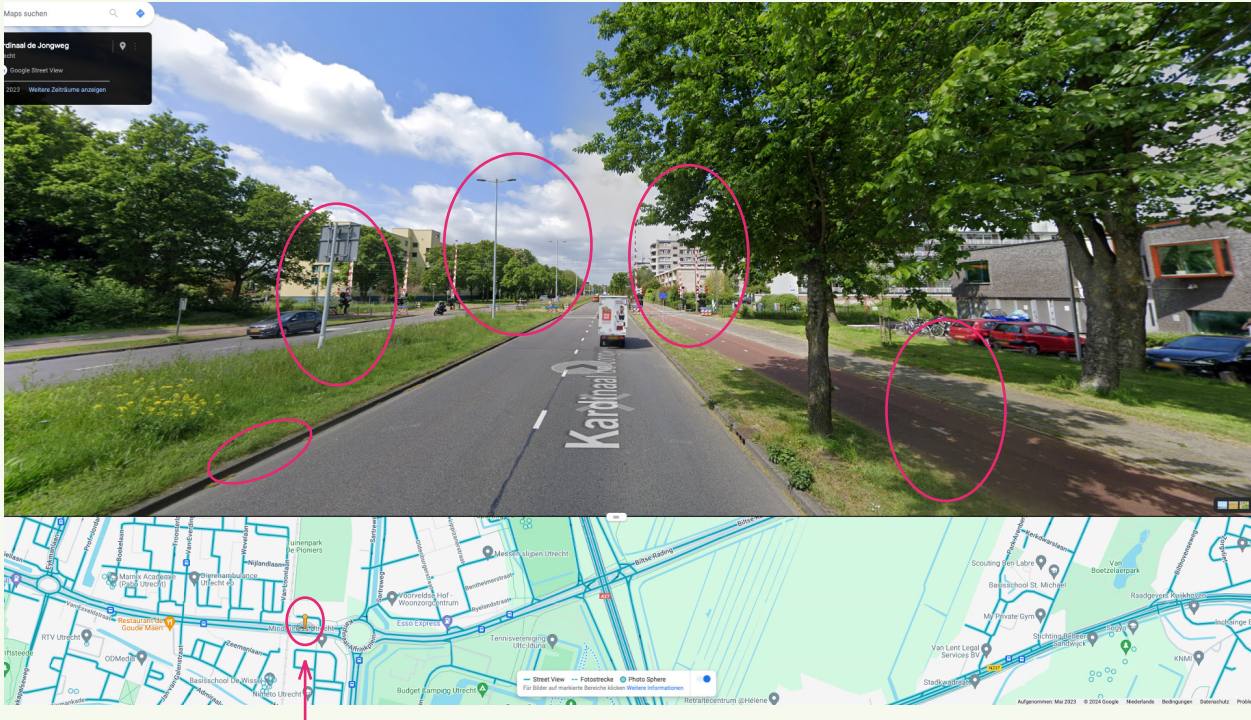
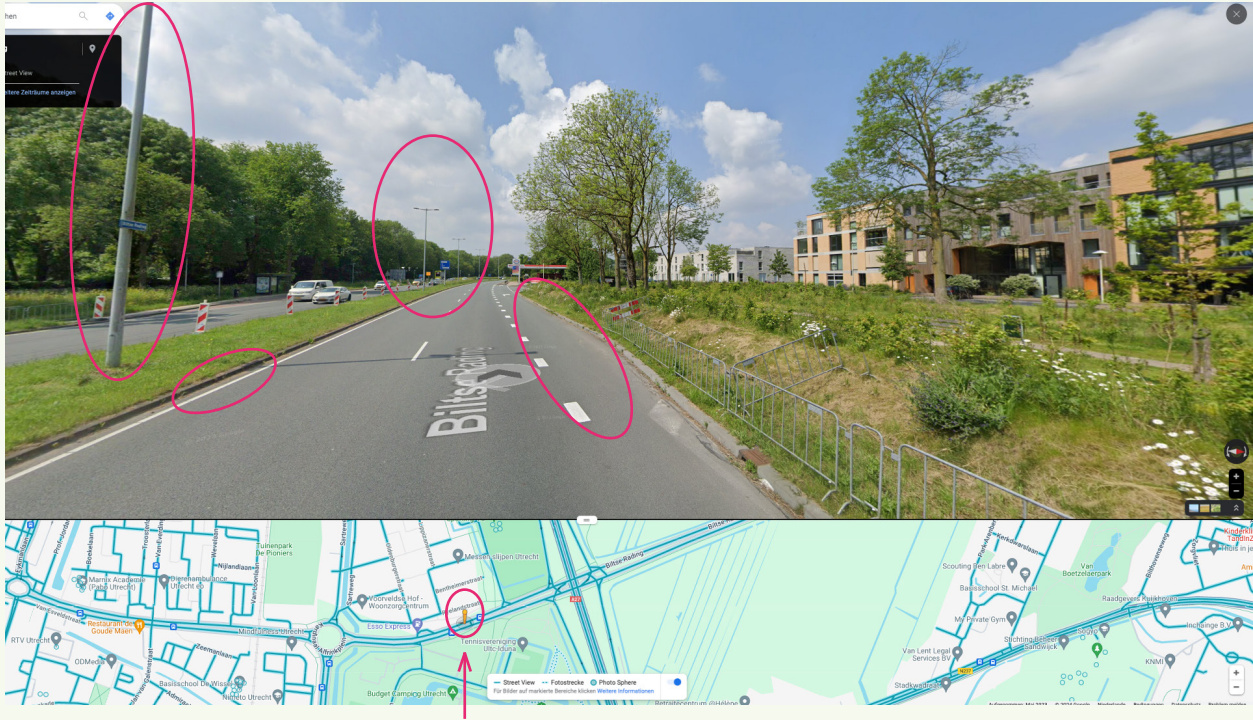
“Die oversteek is altijd onveilig geweest. Automobilisten verwachten daar geen stoplicht.”

"Ik rijd er dagelijks en ook ik ben soms verrast als ik ineens moet stoppen omdat er mensen oversteken."

“De verkeerssituatie is niet aangepast aan het feit dat er nu een hele woonwijk op de Veemarkt staat.”

“Het hele gebied is bebouwde kom, en de Biltse Rading, en ook de Sartreweg, dienen ook als zodanig te worden ingericht.”

Een greep uit de quotes van de petitie van de bewonersgroep Veemarkt Samen kort na het ongeval in 2023, waarin reacties werden gevraagd over de Biltse Rading



- ↑ Biltse Rading tussen de aansluiting A27 en het Kardinaal Alfrinkplein (bron: Google Maps).
- ↑ Let op: verouderde situatie ZONDER de VRI met drempel, poortaal en visuele vernijping ter hoogte van de voetgangersoversteek.
- ↑ Hoge lantaarnpalen in de middenberm, kantstrepen, uitvoegstroken zijn kenmerken voor buiten de bebouwde kom.
- ↑ Een voetgangersoversteek en bebouwing (wel op ca. 45 m afstand) zijn kenmerken van binnen de bebouwde kom.

- ↑ Kardinaal de Jongweg na het Kardinaal Alfrinkplein (bron: Google Maps)
- ↑ Lage en hoge lantaarnpalen in de middenberm, geen kantstrepen.
- ↑ Een zichtbaar fiets- en voetpad en de bebouwing geven een veel stedelijker gevoel.



↑ Biltse Rading onder viaduct van de A27 richting de stad: geen stad in zicht...



↑ Biltse Rading: zicht op de huidige voetgangeroversteek (VRI, hoog poortaal, visuele vernijping ter hoogte van de oversteek).



↑ Biltse Rading: na de oversteek richting de stad, bebouwing op afstand, geen stad in zicht...

De Biltse Rading blijft belangrijk in het autonetwerk

De Biltse Rading heeft een verkeersvolume van circa 25.000 voertuigen per etmaal (op doorsnede) en gereden snelheden tussen de 40-60 km/uur (bron: Mobiliteitsscan). De gereden snelheid zit op wegvakniveau wel aan de bovengrens van 60 km/u en sluit dus aan bij het huidige wisselende 50 km/u en 70 km/u regime.

Bezien vanuit de huidige autonetwerkstructuur sluit de Biltse Rading logisch aan op de andere autowegen (Sartreweg en Kardinaal de Jongweg). De Biltse Rading zal in de toekomst een belangrijke stedelijke invalsweg blijven en kan niet los gezien worden van de netwerkontwikkelingen rondom de Sartreweg en de Kardinaal de Jongweg.

Oost-west: vanaf de Biltse Rading rijdt je via de Kardinaal de Jongweg richting het centrum. Deze hele route heeft een gereden snelheid van circa 40 – **60 km/uur**. Met een profiel van 2x2 rijstroken vormt het als geheel een belangrijke en snelle route door de stad. Hier is geen logisch alternatief voor.

Noord-zuid: aan de oostkant ligt de snelweg A27, aan de westkant ligt de Sartreweg. Beiden belangrijke verbindingswegen met hoge snelheid.



† Modeldata van gereden snelheden (bron: Mobiliteitsscan)

† 1 Kardinaal de Jongweg; 2 Biltse Rading (projectgebied); 3 Biltse Rading aan oostkant van de A27; 4 Sartreweg (noord en zuid); 5 Knooppunt Rijnsweerd



† De twee noordelijke rijbanen van de Biltse Rading (kort na de voetgangersoversteek) in de richting van het Kardinaal Alfrinkplein



† De twee zuidelijke rijbanen van de Biltse Rading (ter hoogte van voetgangersoversteek) afkomstig van het Kardinaal Alfrinkplein: de visuele versmalling van de dikke kantstrepen ter hoogte van de voetgangersoversteek en de drempel zijn zichtbaar.

De OV-opties zijn door de loopafstand minder aantrekkelijk

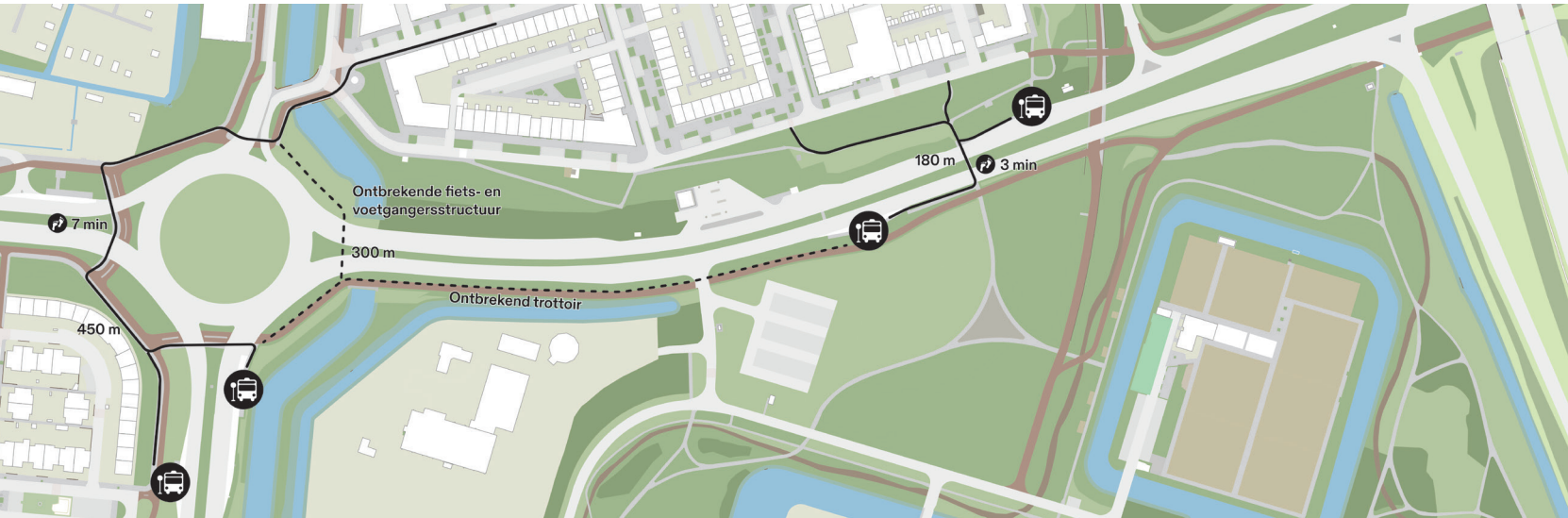
In de huidige situatie stappen er circa 100 reizigers in en 100 reizigers uit bij de bushalte Veemarkt. In verhouding tot de bushalte Sartreweg stappen in de huidige situatie weinig reizigers in en uit bij bushalte Veemarkt. Dit komt naar verwachting door de (voornamelijk) auto-afhankelijke omgeving en het feit dat zowel de bushalte Veemarkt als de halte Sartreweg niet logisch liggen gepositioneerd vanuit de woonwijk Veemarkt berekend, wat de OV-opties minder aantrekkelijk maakt.

Buslijn 77: Frequentie 4x per uur.
Buslijn 30: Frequentie 4x per uur.

halteperron	In	Uit
Veemarkt, richting stad	101	11
Veemarkt, stad uit	8	92
Sartreweg, richting zuid	476	90
Sartreweg, richting noord	47	483



† Entrees naar en voorzieningen van de bushalte Veemarkt



† Bushaltes Veemarkt en Sartreweg en de (om)looproutes: vanuit de wijk zijn de bushaltes niet logisch ontsloten



De fietsstructuur rondom de Biltse Rading is nooit afgerond

Op de Biltse Rading fietsen momenteel circa 1.800 fietsers per etmaal (bron: VRI-tellingen Gemeente Utrecht). Naar verwachting ligt dit in werkelijkheid iets hoger, omdat dit aantal fietsers afkomstig is uit VRI-tellingen uit een enkele locatie. Het fietspad ten zuiden van de Biltse Rading is intensiever in gebruik dan het fietspad aan de noordkant via de wijk Veemarkt. Dit komt naar verwachting doordat doorgaande fietsers de zuidkant gebruiken. Het fietspad ten noorden van de Biltse Rading is onlogisch aangelegd als doorgaande fietsroute en heeft vooral een functie voor de wijk. Fietsers zijn geneigd om bij het verkeerslicht bij de afslag A27 of via de voetgangersoversteek op de Biltse Rading over te steken om het Kardinaal Alfrinkplein zo veel mogelijk te mijden: de fiets- en voetgangersstructuur is hier namelijk nooit afgerond ten behoeve van de doorstroming van de auto's. De fietstunnel wordt niet gezien als een alternatieve route. Daarnaast is de fietstunnel voor veel bewoners van de Veemarkt ook een omweg en is de sociale veiligheid bij de fietstunnel beperkt door het gebrek aan toezicht.

De omloopfactor wordt voetgangers is aanzienlijk

Voor voetgangers zijn de oversteekmogelijkheden beperkt en/of niet aantrekkelijk: in de fietstunnel is er geen stoep aanwezig en voelt het sociaal onveilig; de voetgangersoversteek werd door sommige

automobilisten over het hoofd gezien; bij het Kardinaal Alfrinkplein bevindt de voetgangersstructuur zich pas aan de andere kant van het verkeersplein. De nabijheid van de (groene) voorzieningen wordt door de omloopfactor tenietgedaan.



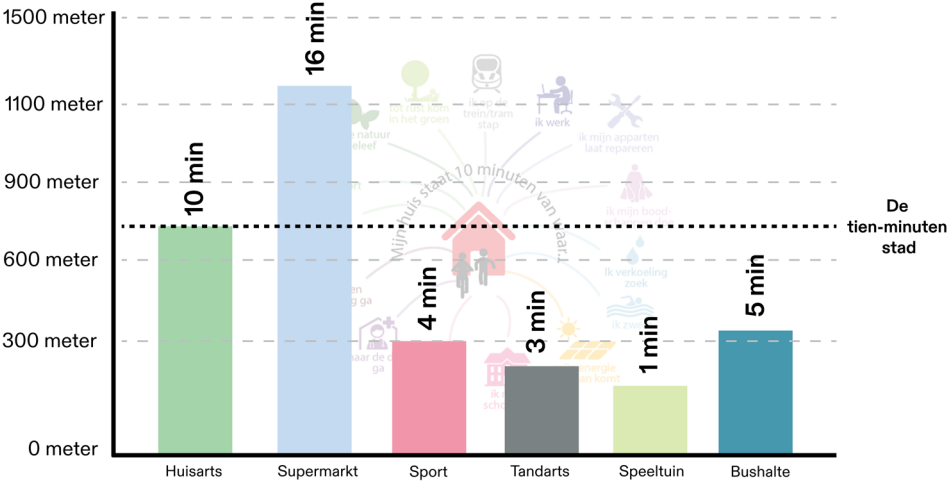
↑ Fietsers steken regelmatig over bij de voetgangersoversteek



↑ Verbinding naar de fietstunnel



↑ Voetgangers steken informeel over



↑ Binnen 10 min lopen bereik je vanuit de Oldenburgerstraat (ter hoogte van WeDriveSolar)...
Bron: gelopen/gemeten afstanden op Google Maps naar de dichtstbijzijnde voorzieningen



↑ Overzichtskaart van bestaande en ontbrekende fiets- en voetgangersstructuur

Toekomstige ontwikkelingen en claims op de Biltse Rading

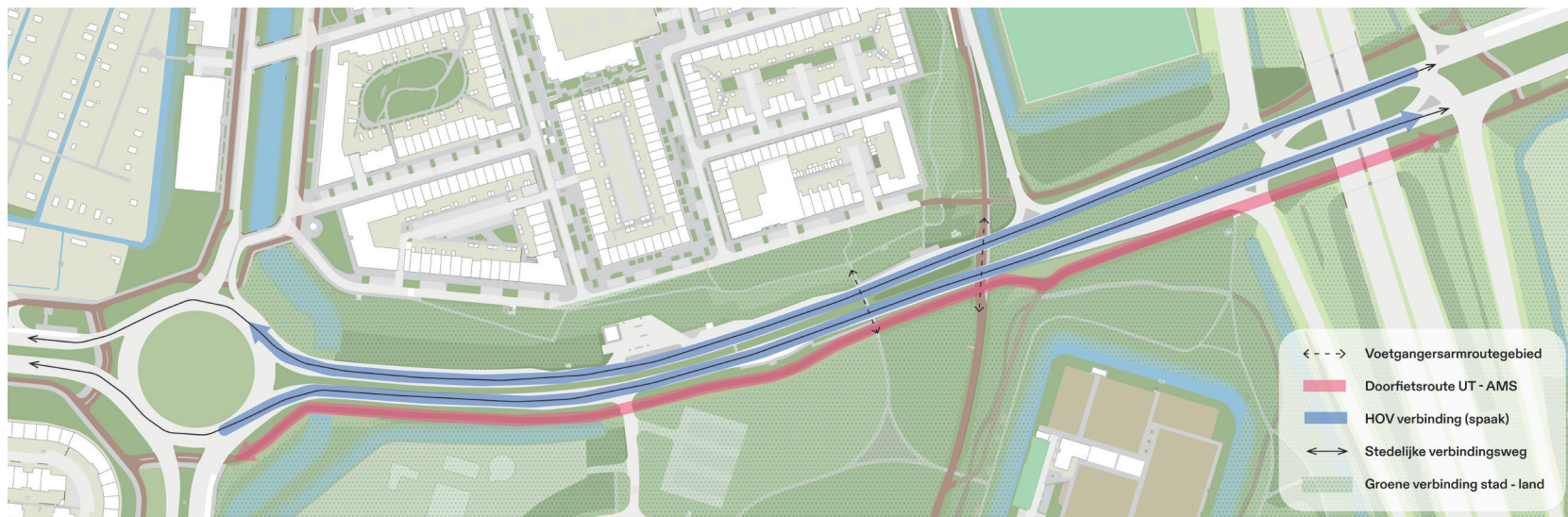
In het Mobiliteitsplan geeft de gemeente aan dat voetgangers en fietsers prioriteit krijgen, en dat de Biltse Rading uiteindelijk een 50-km weg wordt. Daarnaast staat benoemd dat de Biltse Rading een belangrijke OV-verbinding wordt met frequente busdiensten naar Bilthoven. Ondanks deze ontwikkelingen blijft het een voetgangersarm gebied met (in de huidige plannen) beperkte voorzieningen. Voor het fietsnetwerk loopt momenteel al een project voor de Doorfietsroute tussen Amersfoort en Utrecht (gepland voor eind 2025 - 2026).

Daarnaast fungeert de Biltse Rading als een groene verbinding tussen stad en landschap. Door ruimtelijke ontwikkelingen zal het Kardinaal Alfrinkplein drukker worden. Op de stedelijke invalswegen krijgt autoverkeer ook geen prioriteit meer. Er wordt echter wel gekeken dat de verkeerslichten zo worden afgesteld dat deze invalswegen sneller blijven dan ongewenste alternatieve routes door de wijken.

De Biltse Rading zal in de toekomst te maken krijgen met verschillende ontwikkelingen en opgaven. Het is van belang om dit mee te nemen in de herinrichting van de Biltse Rading.



↑ Het huidige fietspad aan de zuidkant van de Biltse Rading wordt verbreed van 3 naar 4 meter als onderdeel van het project DFR Amersfoort - Utrecht



↑ Overzichtskaart van alle ruimtelijke claims

Opgave: een geloofwaardige stadsentree van de Biltse Rading maken

Om het gewenste (auto)verkeersgedrag te bewerkstelligen, is het belangrijk om duidelijkheid te scheppen voor alle weggebruikers. Dit bereiken we door zowel de 1) inrichting van de weg als 2) de aanhechting met de omgeving anders vorm te geven. Deze aanpassingen zullen bijdragen aan een duidelijkere en verkeersveiliger (lees: geloofwaardige) stadsentree.

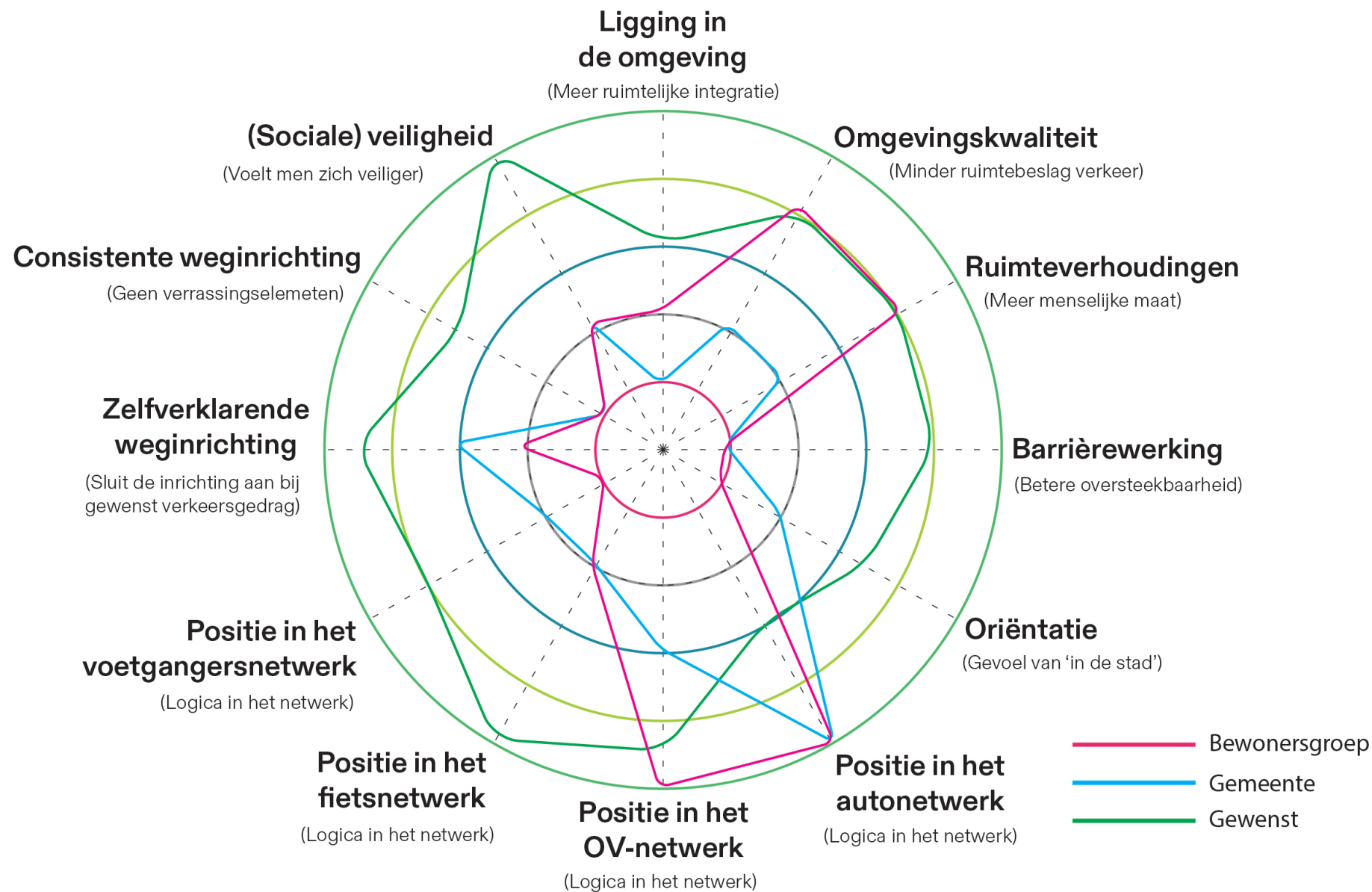
In de inrichting van de weg ligt de opgave in het afwaarderen van de Biltse Rading voor autoverkeer en het opwaarderen van voor voetgangers en fietsers. Het streven is een eenduidige inrichting met een snelheid van 50 km/u, zonder variatie tussen 50 en 70 km/u. Het spanningsveld ligt hierbij in de blijvende functie als stedelijke invalsweg, maar tegelijkertijd het terug willen dringen van de positie van de auto.

Voor de aanhechting met de omgeving ligt de opgave in het minder anoniem maken en het toevoegen van meer menselijke maat langs de Biltse Rading. Het streven is om de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een gezicht te geven aan de Biltse Rading en te onderzoeken welke aanvullende voorzieningen logisch zijn en ten goede komen aan zowel de woonwijk Veemarkt als de omliggende omgeving.

Extra winst op de korte termijn mogelijk

Hoewel de zichtbaarheid van de oversteekplaats al is verbeterd, kunnen nog enkele aanvullende maatregelen worden getroffen om de zichtbaarheid nog verder te verbeteren. Daarnaast is er nog winst te behalen in de sociale veiligheid van de fietstunnel, die momenteel anoniem en zonder toezicht is.

Om de verbinding tussen de woonwijk Veemarkt en de omgeving te versterken, is op termijn echter een grondige herinrichting nodig.



Samengevat...

De uitgelichte bevindingen zijn een selectie uit de 'rode-draad analyse' die in bijlage I staat. In de rode-draad analyse zijn de elementen die in het figuur hiernaast staan weergegeven, onderzocht en vervolgens besproken met de werkgroep Infra van de bewonersgroep Veemarkt Samen en met het kernteam van de gemeente.

In het figuur zijn op basis van deze gesprekken drie beoordelingen gemaakt:

- De beoordeling van de werkgroep Infra van de huidige situatie
- De beoordeling van het kernteam van de gemeente van de huidige situatie
- Het gemiddelde van de gewenste toekomstige situatie voor de Biltse Rading van de werkgroep Infra en het kernteam van de gemeente samen. Hiervan is het gemiddelde genomen omdat de gewenste situatie van beide partijen grotendeels 1-op-1 overeenkwam.

De uitkomsten van deze beoordeling zijn gebruikt voor het aanscherpen van de opgave en om de voorgestelde langetermijnperspectieven voor de Biltse Rading op een kwalitatieve wijze te kunnen scoren. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

3. Kortetermijnmaatregelen

In dit onderzoek worden – naast de langetermijnperspectieven – ook maatregelen voor de korte termijn geadviseerd aan de gemeente om uit te voeren. Met kortetermijnmaatregelen wordt bedoeld dat:

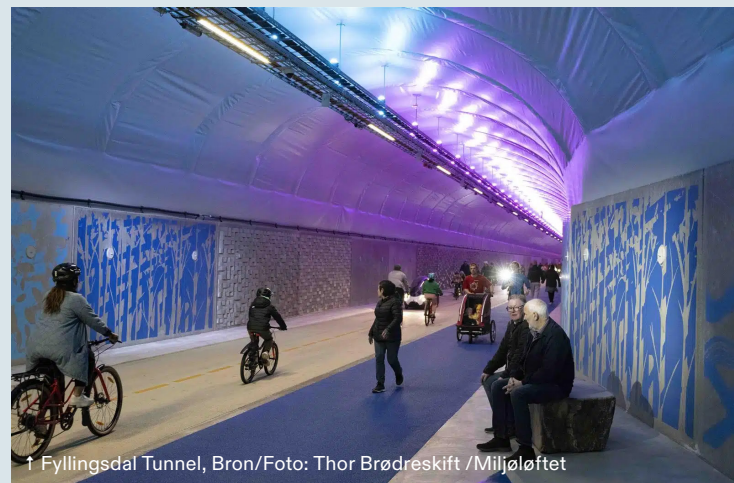
- De maatregelen op redelijk korte termijn (in de komende 5 jaar) gerealiseerd kunnen worden;
- De maatregelen in verhouding tegen lagere kosten gerealiseerd kunnen worden, omdat er (bijv.) meegelift kan worden met lopende projecten in de omgeving (werk-met-werk maken);
- De maatregelen – onafhankelijk van het langetermijnperspectief – onder vrijwel alle omstandigheden een gewenste bijdrage leveren aan de toekomstige herinrichting van de Biltse Rading, ongeacht de toekomstige ontwikkelingen.

Er moet echter nog gekeken worden of de kortetermijnmaatregelen meegekoppeld kunnen worden met andere projecten en of er financiële middelen gevonden kunnen worden.

De kortetermijnmaatregelen, die aan de gemeente worden geadviseerd, zijn:

- Het verbeteren van de bestaande fietstunnel voor voetgangers en fietsers.
- Het verbeteren van de bestaande voetgangersoversteek zodat deze ook geschikt is voor fietsers.
- Het (optisch) versmallen van de rijbanen door het toevoegen van verticale elementen in de middenberm/buitenzijde van de rijbanen, aanpassen van de wegmarkering en (op termijn) daadwerkelijk versmallen van het wegdek.
- Het afmaken van de fiets- en voetgangersstructuur aan de oostzijde van het Kardinaal Alfrinkplein, waar nu geen fiets- en voetpad is.

Op deze en volgende pagina's is een (schetsmatige) visualisatie en beschrijving voor deze kortetermijnmaatregelen toegevoegd.

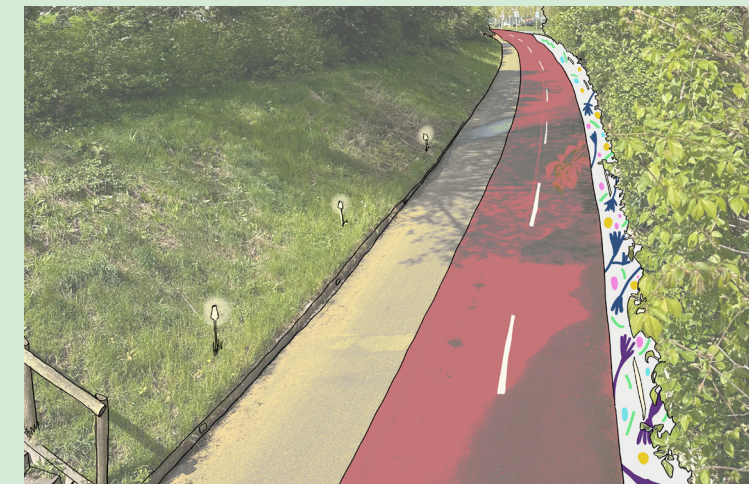


↑ Fyllingsdal Tunnel, Bron/Foto: Thor Brødreskift /Miljøløftet

Pilot: (audio)visuele interventie in de fietstunnel

Om de sociale veiligheid in de fietstunnel op de korte termijn al te verbeteren wordt voorgesteld om een pilot met (audio)visuele elementen uit te voeren, oftewel: discoverlichting en vogelgeluiden. Uit een onderzoek naar vier fietstunnels in Amsterdam-Noord is gebleken dat de visuele interventie het grootste positieve effect hadden op de beleving in de fietstunnels; de geluidsinterventie liet de grootste verbetering zien op het oordeel van comfort en algehele beleving (bron: project Tunnelvisionair).

Naast discoverlichting en vogelgeluiden kan er echter ook aan andere visuele elementen worden gedacht. De fietstunnel is momenteel al een graffiti-plek. Samen met kunstenaars kan gekeken worden hoe de graffiti nog beter tot zijn recht zou kunnen komen om zo aan de sociale veiligheid bij te kunnen dragen.



Herinrichten fietstunnel voor voetgangers en fietsers

De huidige fietstunnel wordt heringericht bestaande uit kleinschalige verlichting, een muurschildering, een stoep van ca. 2,0 m en een fietspad van ca. 4,0 m (aansluitend bij HOR en afmetingen tunnel). De aanpassing betreft het gehele traject vanaf de aftakking van de Voorveldselaan tot aan de Ariënsaan.

Daarbovenop zou er ook nog gekeken kunnen worden naar het toevoegen van een lichtrooster in de middenberm ter hoogte van de fietstunnel, zodat zo ook natuurlijk licht in de tunnel kan schijnen.



Fietsoversteek toevoegen bij voetgangersoversteek

Het toevoegen van een fietsoversteek bij de bestaande voetgangersoversteek. Deze sluit aan de zuidkant aan op het fietspad en aan de noordkant loopt deze door het parkje tot aan de Ryelandstraat. Er wordt uitgegaan van een lengte van circa 60 m en een breedte van circa 4,0 m voor tweerichtingsverkeer.



Toevoegen van verticale elementen langs de weg

Om op de korte termijn al een snelheidsremmend effect te creëren worden (tijdelijke) hangende bloemenbakken aan de lichtmasten geplaatst en/of kleinere bomen en begroeiing in de middenberm toegevoegd.

Let op: er moet nog onderzoek gedaan worden of/waar er kabels en/of leidingen onder de middenberm lopen.



Versmallen rijbanen met tijdelijke ingreep

In de huidige situatie zijn de rijbanen al optisch versmald ter hoogte van de voetgangersoversteek door middel van witte vlakken aan de zijkanten van de rijbaan. Met deze maatregel worden de rijbanen over de gehele lengte van de Biltse Rading (tussen de afrit A27 en het Kardinaal Alfrinkplein) tijdelijk fysiek versmald door middel van plantenbakken langs de rijbaan. Hierbij wordt rekening gehouden met de in het HOR aangegeven afmetingen voor de rijbanen:

- Rijstrookbreedte bus - $\geq 3,30$ m
- Autorijbaan - 3,5 m (Let op: niet afkomstig uit HOR maar uit Atlas Openbare Ruimte)

De huidige rijbanen zijn circa 7,8 m breed. Er kan dus per rijbaan (oftewel per rijrichting) 1,0 m gewonnen worden ten behoeve van groen. En in totaal dus 2,0 m..



Herinrichten rijbanen, middenberm en zijkanten

In de huidige situatie zijn de rijbanen al optisch versmald door middel van witte vlakken aan de zijkanten van de rijbaan ter hoogte van de voetgangersoversteek. Met deze maatregel worden de rijbanen daadwerkelijk versmald door de middenberm uit te breiden en de zijkanten te vergroenen over de gehele lengte van de Biltse Rading (tussen de afrit A27 en het Kardinaal Alfrinkplein. Hierbij wordt rekening gehouden met de afmetingen voor de rijbanen in het HOR:

- Rijstrookbreedte bus - $\geq 3,30$ m
- Autorijbaan - 3,5 m (Let op: niet afkomstig uit HOR maar uit Atlas Openbare Ruimte)

De huidige rijbanen zijn circa 7,8 m breed. Er kan dus 1,0 m gewonnen worden ten behoeve van groen.

Daarbovenop worden de hoge lantarenpalen in de middenbermen verwijderd en komen hier lagere lantarenpalen aan de buitenzijde voor in plaats.

Let op: er moet nog onderzoek gedaan worden of/waar er kabels en/of leidingen onder de middenberm/langs de zijkanten lopen.



Kardinaal Alfrinkplein: fiets- en voetgangersstructuur aan de oostzijde

De fiets- en voetgangersstructuur aan de oostkant van het Kardinaal Alfrinkplein wordt afgerond om de barrièrewerking van de Biltse Rading en het verkeersplein voor voetgangers en fietsers te verminderen. De maatregel bestaat uit het aanleggen van een deel nieuw asfalt voor fietsers en een stoep voor voetgangers, incl. aanpassing van de stopstreep en de VRI.

4. Langetermijnperspectieven

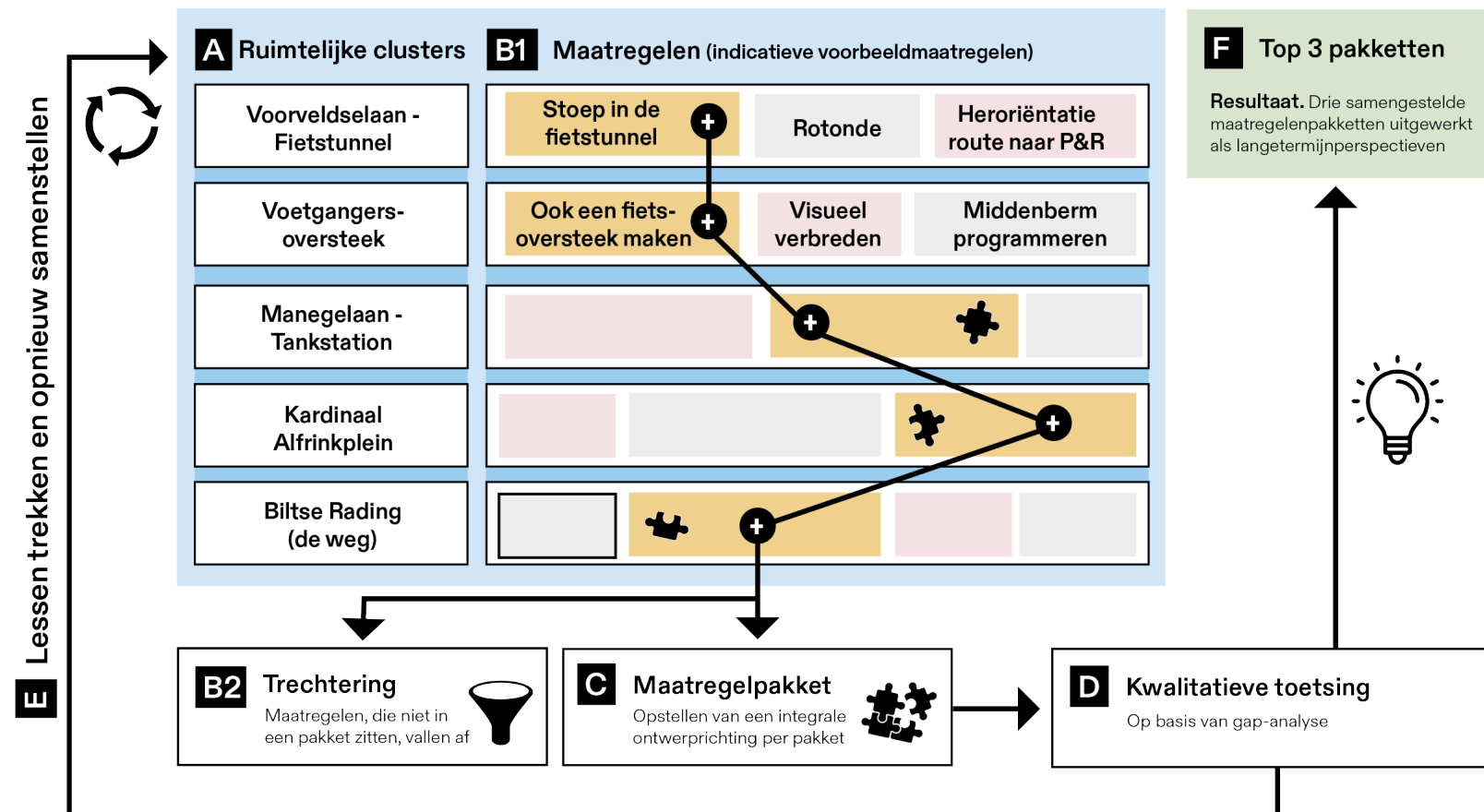
Het doel van de langetermijnperspectieven is om op basis van de opgave een geloofwaardige stadsentree van de Biltse Rading te maken. Er zijn in totaal drie langetermijnperspectieven voor de Biltse Rading onderzocht. In alle langetermijnperspectieven is gekeken naar een balans tussen het netwerkbelang van de stedelijke invalsweg en het toevoegen van lokale kwaliteit voor de plek waarin de stedelijke invalsweg zich bevindt.

Hoe zijn de langetermijnperspectieven tot stand gekomen?

Om te komen tot de langetermijnperspectieven zijn maatregelenpakketten samengesteld. Op basis van de analysefase zijn in totaal zes 'ruimtelijke clusters' benoemd waarbinnen het van belang is om in elk langetermijnperspectief maatregelen te treffen **(A)**. Vervolgens werd per ruimtelijk cluster gekeken naar mogelijke maatregelen en een logische samenhang tussen de maatregelen per ruimtelijk cluster **(B1)**. Dit resulteerde in een maatregelenpakket **(C)** dat vervolgens kwalitatief werd getoetst op basis van de gap-analyses **(D)**. Vervolgens werden of lessen getrokken uit dit maatregelenpakket en werd deze gedeeltelijk opnieuw samengesteld **(E)** of werd het maatregelenpakket geselecteerd voor de top 3 maatregelenpakketten en verder uitgewerkt als langetermijnperspectief **(F)**.

Hierbij is het van belang om te benoemen dat:

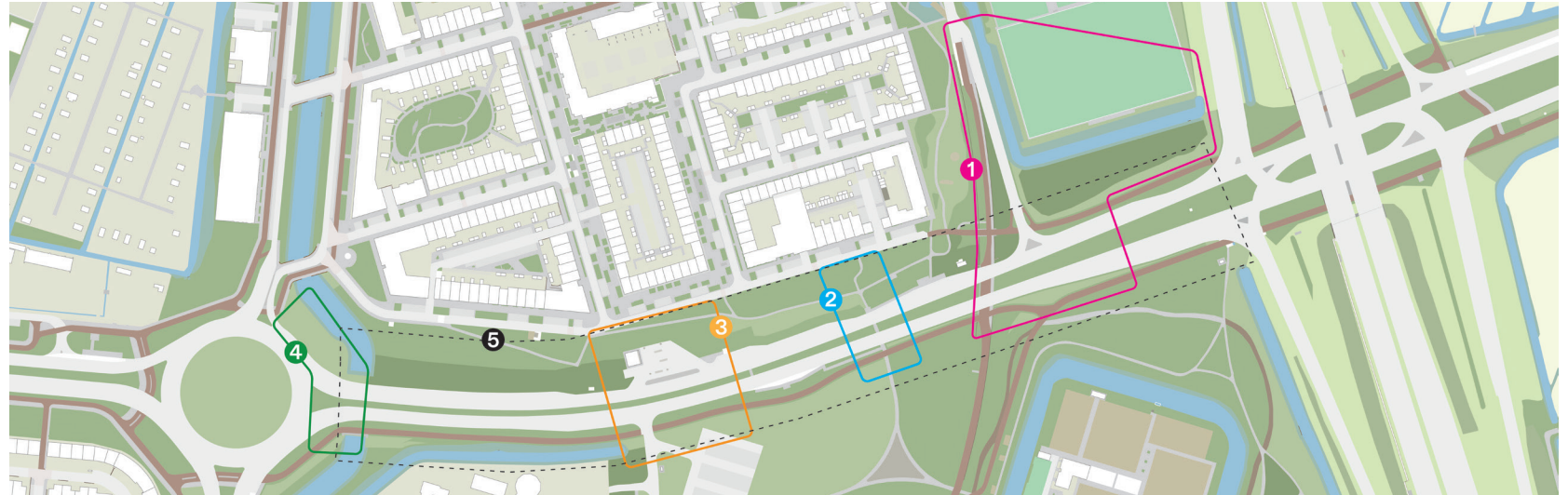
- De maatregelenpakketten uit de langetermijnperspectieven niet in beton gegoten zijn. De maatregelen uit de langetermijnperspectieven zijn uitwisselbaar. Het is dus mogelijk dat de uiteindelijke geloofwaardige stadsentree voor de Biltse Rading uit een combinatie van maatregelen uit de verschillende langetermijnperspectieven bestaat.
- Sommige maatregelen niet in een maatregelenpakket zitten **(B2)**. Dit kan verschillende redenen hebben die terug te vinden zijn in het kader 'redeneerlijn afgevalen maatregelen'.



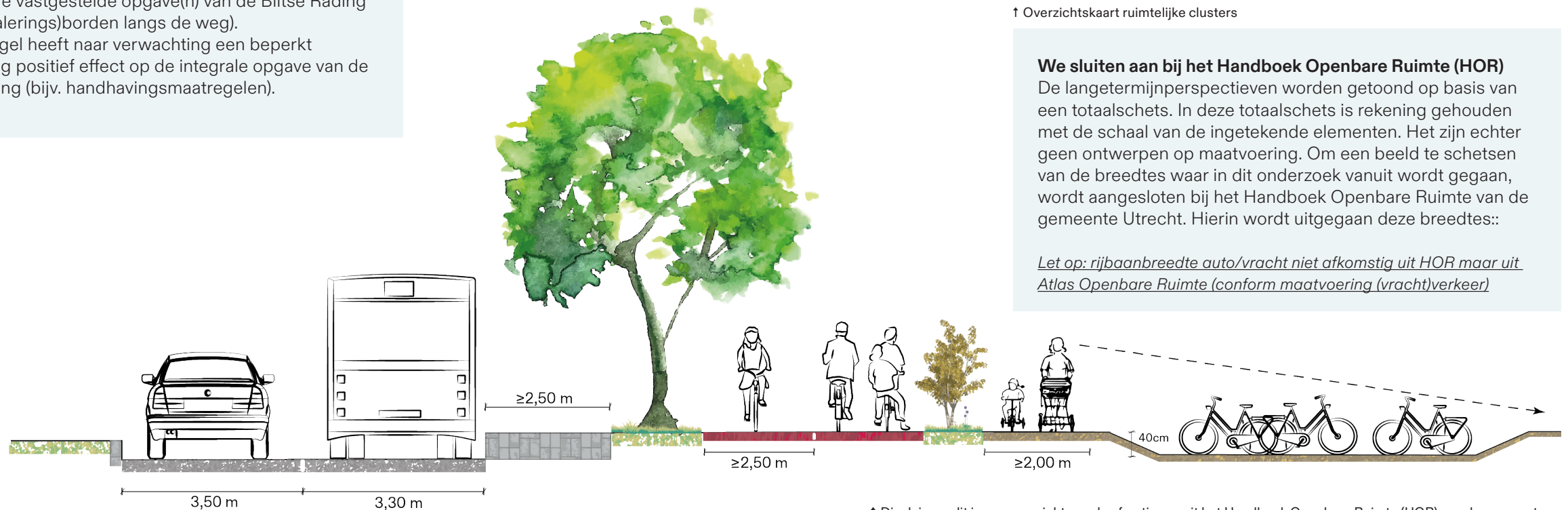
Redeneerlijn afgevalen maatregelen

Hieronder staan de redenen benoemd waarom een maatregel niet terecht gekomen is in een maatregelpakket en zodoende niet in een langetermijnperspectief zit. Dit betekent niet dat de betreffende maatregel niet goed was, maar in relatie tot dit onderzoek niet passend was. De volledige lijst van maatregelen is terug te vinden in de bijlage.

1. De maatregel sluit niet aan bij de ambities zoals beschreven in het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht (bijv. meer ongelijkvloerse verbindingen tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers/fietsers).
2. De financiële middelen wegen niet op tegen het (geringe) effect.
3. De maatregel heeft naar verwachting geen (gewenst) effect op de vastgestelde opgave(n) van de Biltse Rading (bijv. (signalerings)borden langs de weg).
4. De maatregel heeft naar verwachting een beperkt meervoudig positief effect op de integrale opgave van de Biltse Rading (bijv. handhavingsmaatregelen).



† Overzichtskartaal ruimtelijke clusters



We sluiten aan bij het Handboek Openbare Ruimte (HOR)

De langetermijnperspectieven worden getoond op basis van een totaalschets. In deze totaalschets is rekening gehouden met de schaal van de ingetekende elementen. Het zijn echter geen ontwerpen op maatvoering. Om een beeld te schetsen van de breedtes waar in dit onderzoek vanuit wordt gegaan, wordt aangesloten bij het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht. Hierin wordt uitgegaan deze breedtes::

Let op: rijbaanbreedte auto/vracht niet afkomstig uit HOR maar uit Atlas Openbare Ruimte (conform maatvoering (vracht)verkeer)

† Disclaimer: dit is een overzicht van de afmetingen uit het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van de gemeente Utrecht in de vorm van een doorsnede. Dit is NIET een vormgeving voor de doorsnede van de Biltse Rading.

Langetermijnperspectief 1: “à la Mobiliteitsplan 2040”

Dit perspectief sluit het meest direct aan bij het beleid uit het Mobiliteitsplan 2040.

De Biltse Rading is in 2040 een hoofdfietsroute en een HOV-verbinding. Bij Sporting '70 wordt een Mobiliteitshub gebouwd. De Mobiliteitshub vervult een functie voor de bezoekers van de sport- en recreatiefaciliteiten en bewoners van de woonwijk Veemarkt. De huidige buslijn 77 uit Bilthoven wordt – samen met een shuttleservice naar het centrum - ingezet om een hoogfrequentere OV-verbinding te realiseren.

¹Bron: <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/>

In het kort: effecten op het netwerk & kosten

- + **Netwerk.** In het drukste uur rijden er circa 1.000 mvt per rijrichting¹. De capaciteit van 1 rijstrook op stedelijke invalswegen is circa 1.600 mvt per uur. De capaciteit verminderen naar 1 rijstrook per rijrichting is dus mogelijk. De bepalende elementen zijn de capaciteit van het Kardinaal Alfrinkplein en de kruising bij de A27. Aangezien de opstelcapaciteit bij beide kruisingen niet verandert, zal het effect op de autodoorstroming ten opzichte van de huidige situatie gering zijn.
- + **Kosten.** Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de ligging van de bestaande infrastructuur, wat de kosten relatief laag houdt. De kosten zitten voornamelijk in de aanleg van de hub, 'rotonde', bushalte en voetgangers- en fietsinfrastructuur.



Maken we een geloofwaardige stadsentree met “á la Mobiliteitsplan 2040”?

JA, een stadsentree waarbij de nadruk meer op het netwerk en minder op de omgeving ligt (zie gap-analyse). De combinatie van maatregelen in dit langetermijnperspectief zorgt ervoor dat de Biltse Rading functioneert als een veilige verkeersader, maar ook als een herkenbare toegang tot de stad Utrecht. De inrichting is traditioneler en weinig innovatief.

Voordelen

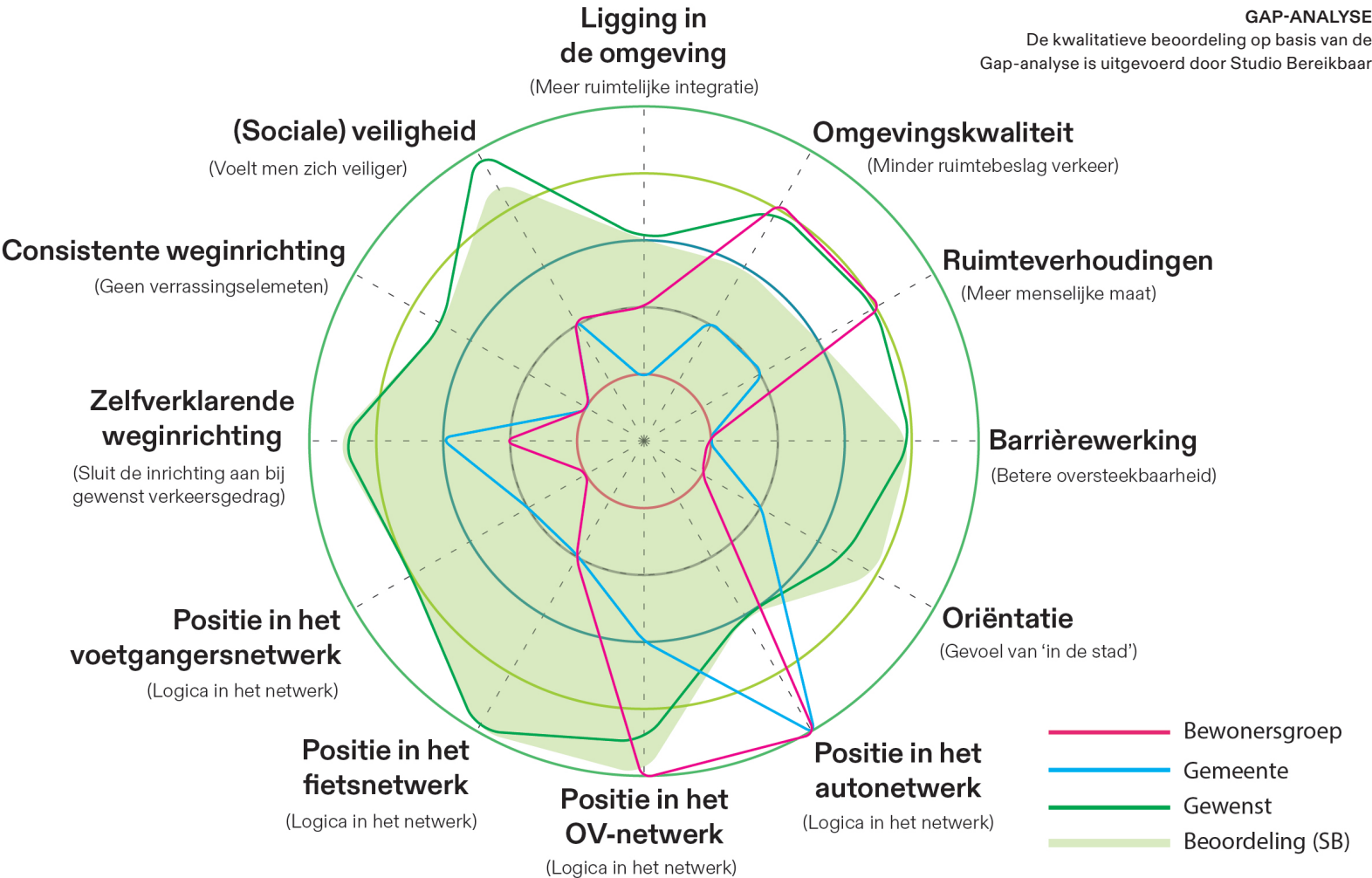
- + De mobiliteitshub en snelheidsremmende functie van de ‘rotonde’ creëren symbolische stadsentree, waarbij het gevoel wordt gecreëerd dat “de stad hier begint”.
- + Het ritme van de vijf oversteekmogelijkheden over de Biltse Rading helpt daarnaast om de kriskras-bewegingen te vergroten en de snelheden van automobilisten laag te houden.
- + De bushalte en de fietsenstalling in de middenberm, en het fietspad langs de Biltse Rading aan de noordkant versterken het stedelijke karakter en zorgen ervoor dat meer mensen zichtbaar zijn.
- + De fiets- en voetgangerstunnel krijgt een verbindende rol door de aansluiting op de bushalte. Hierdoor worden de Biltse Rading en de fiets- en voetgangerstunnel ook minder anoniem.
- + Op netwerkkniveau sluit dit langetermijnperspectief het beste aan bij de omliggende infrastructuur (het Kardinaal Alfrinkplein en de aansluiting A27).
- + De ‘rotonde’ zorgt niet alleen voor een goede doorstroming van het verkeer, maar draagt ook bij aan een veiligere verkeerssituatie door het verlagen van de snelheid en het verminderen van conflictpunten.
- + De mobiliteitshub ervoor zorgen dat de woonwijk Veemarkt en de Voorveldselaan rustiger worden: door een afname van het zoekverkeer in de Veemarkt en de clustering van het huidige parkeren langs de rand van de Voorveldselaan in de mobiliteitshub.
- + De nieuwe inrichting van de weg, met een smaller profiel voor gemotoriseerd verkeer en een duidelijke materialisatie van oversteekplaatsen, bevordert een lagere snelheid en verhoogt de verkeersveiligheid.
- + Het voltooien van de fiets- en voetgangersstructuur zal de

veiligheid en doorstroming voor niet-gemotoriseerd verkeer verbeteren, wat het gebruik van deze routes bevordert.

- + Doordat dit langetermijnperspectief grotendeels gebruik maakt van de bestaande infrastructuur, is het mogelijk om de maatregelen van het langetermijnperspectief meer te faseren en/of uit te testen.

Nadelen

- + Het is de vraag of de prominente rol van de bushalte past bij het gebruik van de halte en de impact op de omgeving: de bushalte in de middenberm zorgt namelijk voor een onderbreking van het groenprofiel en voor extra verharding.



Langetermijnperspectief 2A: “Nieuwe Parkrand”

In dit perspectief worden de twee rijstroken aan de zuidzijde van de Biltse Rading opgeheven en worden de twee rijstroken aan de noordzijde gebruikt voor een 2x1 weg. Op deze manier wordt de ruimte van de twee rijstroken aan de zuidzijde gebruikt voor het uitbreiden van het Park Voorveldse Polder. Er wordt als het ware een nieuwe parkrand gecreëerd met functies om het stedelijke karakter meer zichtbaar te maken

¹Bron: <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/>

In het kort: effecten op het netwerk & kosten

- + **Netwerk.** In het drukste uur rijden er circa 1.000 mvt per rijrichting¹. De capaciteit van 1 rijstrook op stedelijke invalswegen is circa 1.600 mvt per uur. De capaciteit verminderen naar 1 rijstrook per rijrichting is dus mogelijk. De bepalende elementen zijn de capaciteit van het Kardinaal Alfrinkplein en de kruising bij de A27. De aansluiting en opstelcapaciteit van beide kruisingen verandert aanzienlijk, waardoor er (in de toekomst) terugslag bij de kruispunten kan optreden.
- + **Kosten.** Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de ligging van de bestaande infrastructuur, wat de kosten relatief laag houdt. De kosten zitten voornamelijk in het transformeren van asfalt naar een nieuwe parkrand, nieuwe bushaltes en voetgangers- en fietsinfrastructuur.



Maken we een geloofwaardige stadsentree met de “Nieuwe Parkrand”?

JA, waarbij de balans tussen netwerk en plek wordt opgezocht met een focus op de parkfunctie (zie gap-analyse). De combinatie van maatregelen in dit langetermijnperspectief zorgt ervoor dat de Biltse Rading een groene stadsentree wordt, waar een veilige, compacte verkeersader langs loopt. De inrichting geeft de Biltse Rading een groene(re) identiteit.

Voordelen

- + De afwijkende aansluiting op de kruising bij A27 markeert een duidelijk symbolisch startpunt van “de stad begint hier”.
- + De nieuwe inrichting van de weg, met een smaller profiel voor gemotoriseerd verkeer, duidelijke oversteekplaatsen en een zichtbaar fietspad langs de weg, bevordert een lagere snelheid en verhoogt de verkeersveiligheid.
- + Het voltooien van de fiets- en voetgangersstructuur draagt verder bij aan de veiligheid en doorstroming van niet-gemotoriseerd verkeer.
- + De afname in asfalt zorgt voor een klimaatadaptieve inrichting.
- + Het versmalde wegprofiel zorgt voor een betere verbinding tussen de woonwijk Veemarkt en de omgeving.
- + Doordat dit langetermijnperspectief grotendeels gebruik maakt van (de helft van) de bestaande infrastructuur, is het mogelijk om de maatregelen van het langetermijnperspectief meer te faseren en/of uit te testen. Hierin ligt vooral een uitdaging in de aansluiting op de omliggende kruisingen.
- + Qua ruimtelijke programmering zijn ook groeikansen in dit perspectief mogelijk.
- + Dit perspectief sluit goed aan bij de visie voor de stedelijke groenstructuur, mits de verbinding met het omliggende landschap (Voorveldse Polder) goed wordt ingepast.

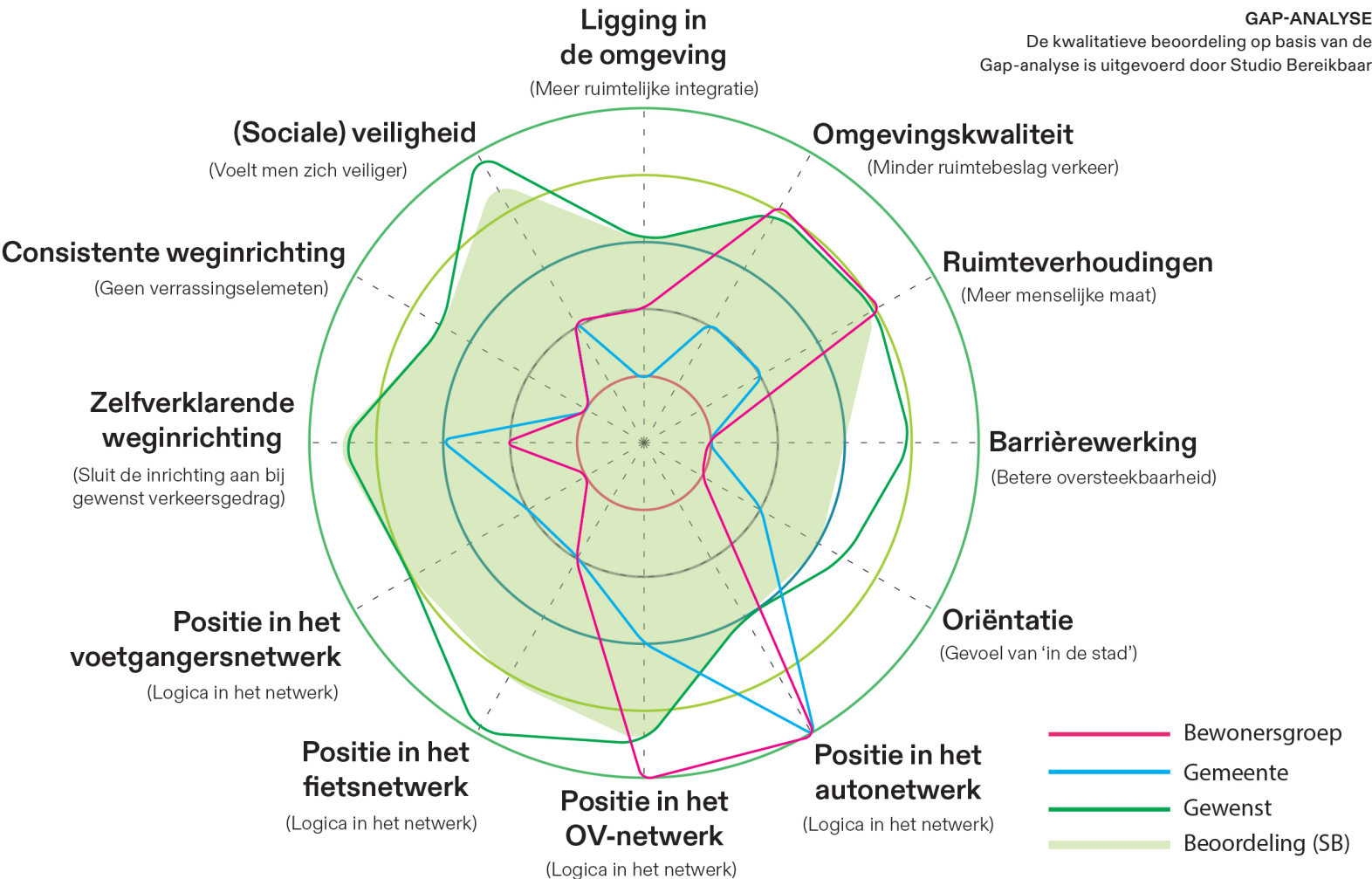
Nadelen

- + Het is de vraag of er niet nog meer ruimte nodig is om de nieuwe parkrand écht een andere sfeer/uitstraling te kunnen creëren. Anders ontstaat de kans dat de nieuwe parkfuncties niet (of te weinig) worden gebruikt en de Biltse Rading nog steeds een anonieme en sociaal onveilige plek blijft. Het stedelijk karakter kan

- hierdoor minder goed uit de verf komen.
- + Zowel de aansluiting van de Biltse Rading op de kruising bij de A27 als op het Kardinaal Alfrinkplein is intuïtief niet logisch. Dit kan potentieel tot verwarring leiden bij automobilisten.
 - + Afgezien van de capaciteitsvermindering voor gemotoriseerd

verkeer zijn de snelheidsremmende verkeerselementen op de weg zelf beperkt.

- + De functie van de Voorveldselaan blijft in dit perspectief behouden, waardoor mogelijk sluipverkeer op de Voorveldselaan en zoekverkeer in de woonwijk Veemarkt blijft.



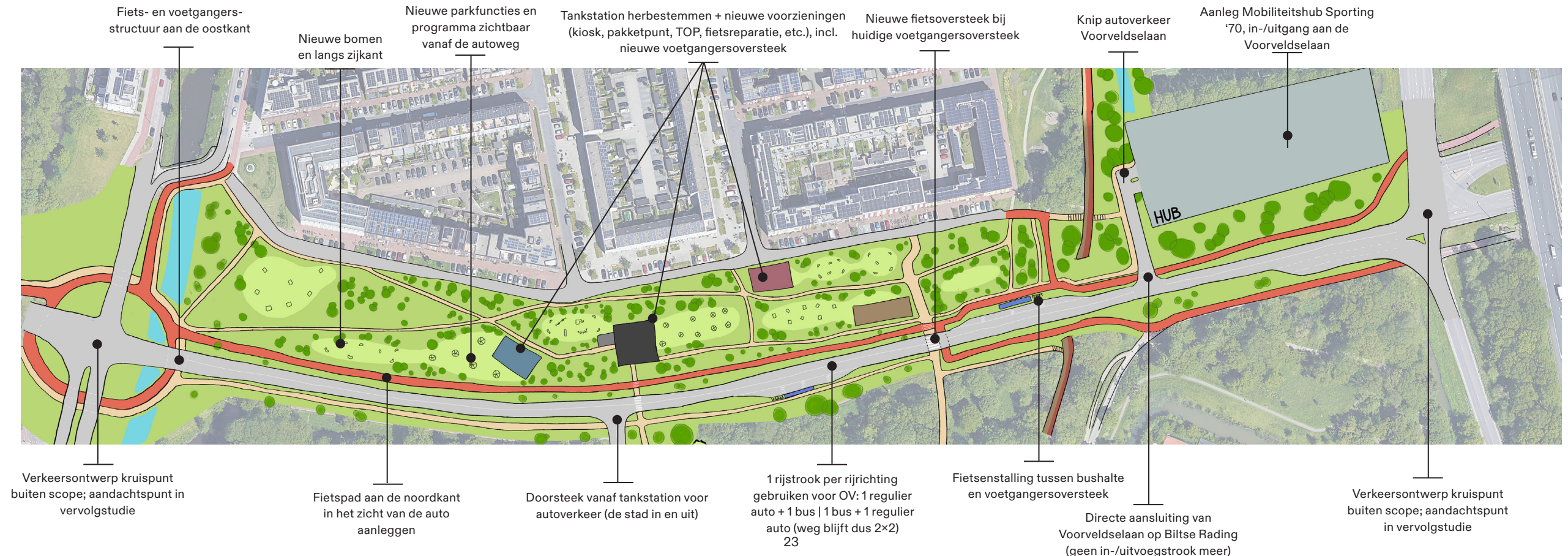
Langetermijnperspectief 2B: “Uitbreiding Veemarkt”

In deze variant wordt gebruik gemaakt van de twee rijstroken aan de parkzijde met 2x1 rijstrook. Op deze manier wordt de ruimte van de andere twee rijstroken gebruikt voor het uitbreiden van de wijk Veemarkt. Er wordt een nieuwe wijkrand gecreëerd met functies/voorzieningen voor de bewoners en bezoekers.

¹Bron: <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/>

In het kort: effecten op het netwerk & kosten

- + **Netwerk.** In het drukste uur rijden er circa 1.000 mvt per rijrichting¹. De capaciteit van 1 rijstrook op stedelijke invalswegen is circa 1.600 mvt per uur. De capaciteit verminderen naar 1 rijstrook per rijrichting is dus mogelijk. De bepalende elementen zijn de capaciteit van het Kardinaal Alfrinkplein en de kruising bij de A27. De aansluiting en opstelcapaciteit van beide kruisingen verandert aanzienlijk, waardoor er (in de toekomst) terugslag bij de kruispunten kan optreden.
- + **Kosten.** Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de ligging van de bestaande infrastructuur, wat de kosten relatief laag houdt. De kosten zitten vooral in het transformeren van asfalt naar een groenstrook Veemarkt met functies, hub, nieuwe bushaltes en voetgangers- en fietsinfrastructuur. Tegelijkertijd is er hier door de programmering een kans om door middel van grondexploitatie ook opbrengsten te creëren ter financiering van deze herinrichting.



Maken we een geloofwaardige stadsentree met de “Uitbreiding Veemarkt”?

JA, waarbij de balans tussen netwerk en plek wordt opgezocht met een focus op wijkfuncties (zie gap-analyse). De combinatie van maatregelen in dit langetermijnperspectief zorgt ervoor dat de Biltse Rading een stadsentree met kleinschalige (wijk)voorzieningen wordt, waar een veilige, compacte verkeersader langs loopt. De inrichting heeft de woonwijk Veemarkt een gezicht aan de Biltse Rading.

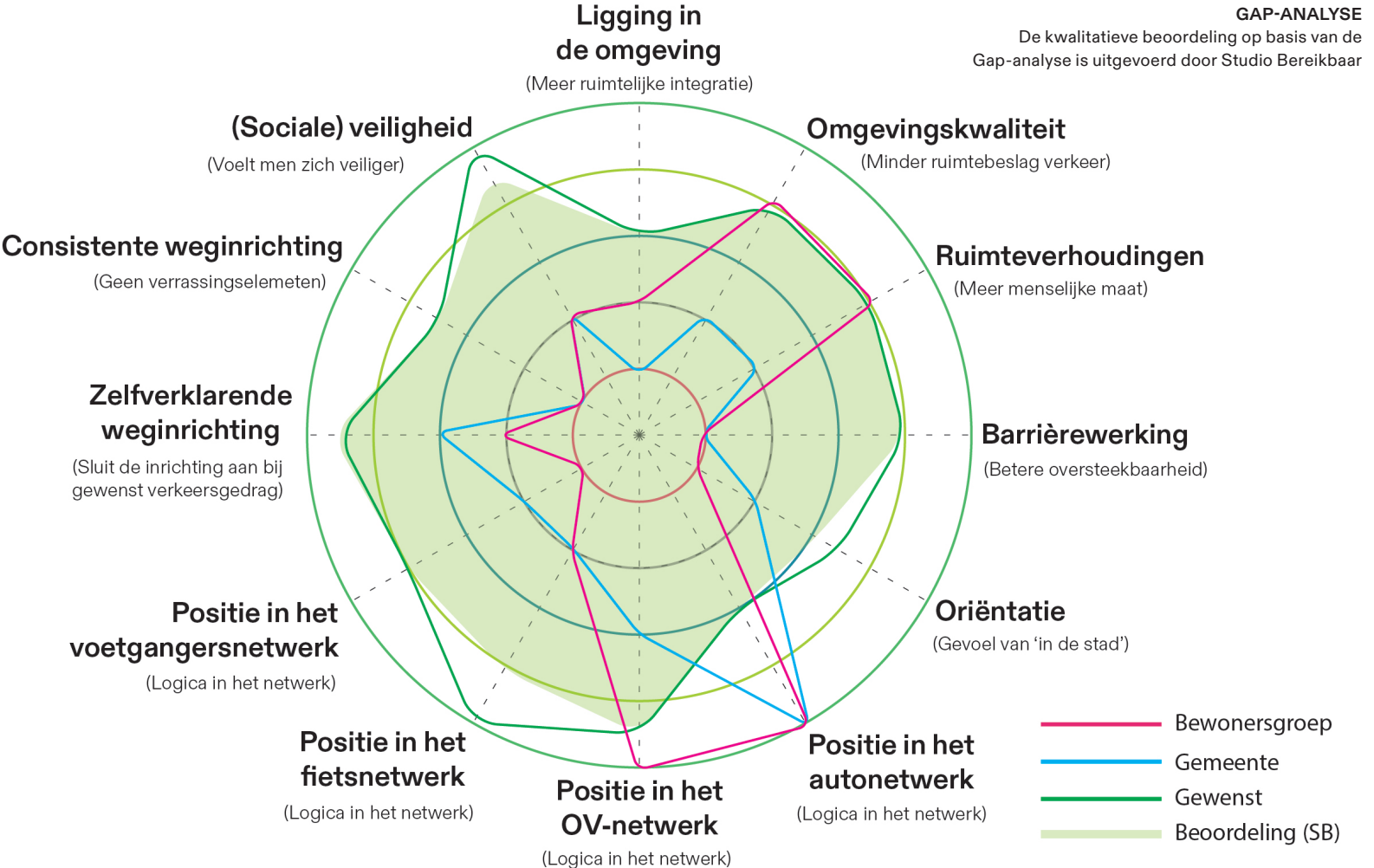
Voordelen

- + De afwijkende aansluiting op de kruising bij A27 markeert een duidelijk symbolisch startpunt van “de stad begint hier”.
- + De nieuwe inrichting van de weg, met een smaller profiel voor gemotoriseerd verkeer, duidelijke oversteekplaatsen en een zichtbaar fietspad langs de weg, bevordert een lagere snelheid en verhoogt de verkeersveiligheid.
- + Het voltooien van de fiets- en voetgangersstructuur draagt verder bij aan de veiligheid en doorstroming van niet-gemotoriseerd verkeer.
- + De afname in asfalt zorgt voor een klimaatadaptieve inrichting.
- + Het versmalde wegprofiel zorgt voor een betere verbinding tussen de woonwijk Veemarkt en de omgeving.
- + Doordat dit langetermijnperspectief grotendeels gebruik maakt van (de helft van) de bestaande infrastructuur, is het mogelijk om de maatregelen van het langetermijnperspectief meer te faseren en/of uit te testen. Hierin ligt vooral een uitdaging in de aansluiting op de omliggende kruisingen.
- + Qua ruimtelijke programmering zijn ook groeikansen in dit perspectief mogelijk.
- + Het ‘bestaan’ van programma zal bijdragen aan het stedelijke karakter.
- + Daarnaast sluit dit perspectief goed aan bij de wensen uit de woonwijk Veemarkt om (bepaalde) voorzieningen dichterbij huis te hebben en niet voor alles op pad te moeten.
- + Verder kan de mobiliteitshub ervoor zorgen dat de woonwijk Veemarkt en de Voorveldselaan rustiger worden: door een afname van het zoekverkeer in de Veemarkt en de clustering van het huidige parkeren langs de rand van de Voorveldselaan in de mobiliteitshub.

Nadelen

- + Het is de vraag of de nieuwe kleinschalige (wijk)voorzieningen goed van grond komen. Het succes van dit perspectief hangt dus af van de nieuwe functies, wat bepalend is voor de mate van anonimiteit en sociale veiligheid van de Biltse Rading.

- + Zowel de aansluiting van de Biltse Rading op de kruising bij de A27 als op het Kardinaal Alfrinkplein is intuïtief niet logisch. Dit kan potentieel tot verwarring leiden bij automobilisten.
- + Afgezien van de capaciteitsvermindering voor gemotoriseerd verkeer zijn de snelheidsremmende verkeerselementen op de weg zelf beperkt.



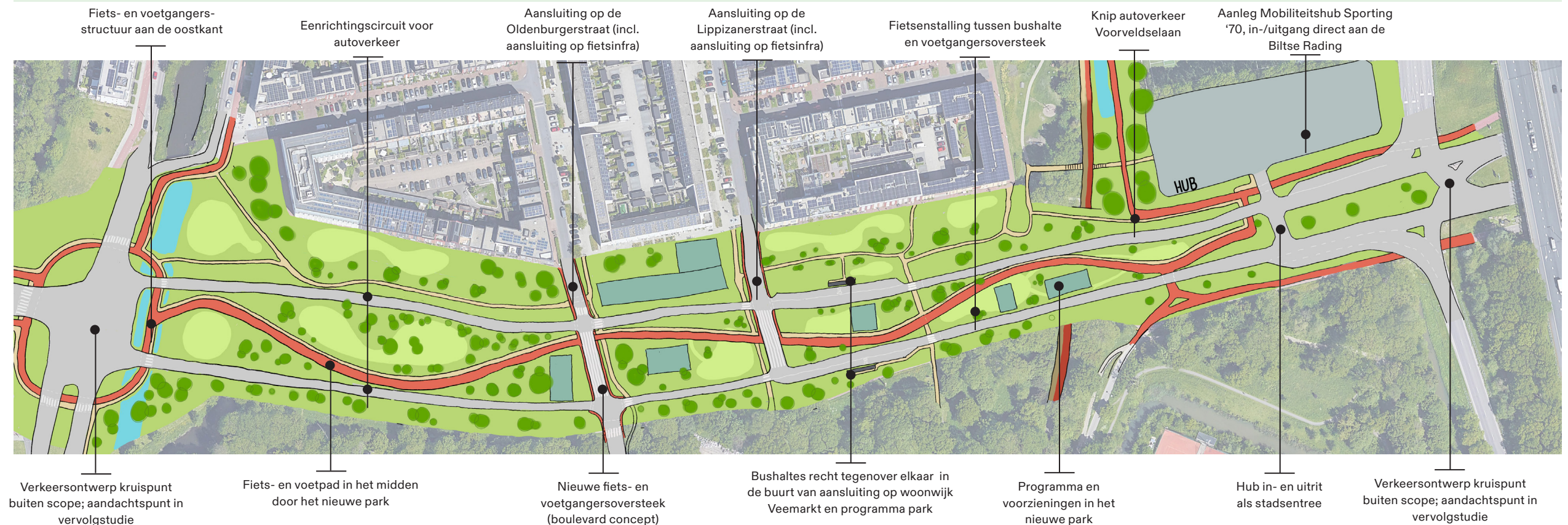
Langetermijnperspectief 3: “Brede Stadsboulevard”

In deze variant wordt de weg afgewaardeerd en een langgerekt voorrangsplein gecreëerd, waarbij er 2 rijbanen zijn met 1 rijstrook per richting. Dit voorrangsplein wordt groots opgezet waardoor er veel ruimte in het midden ontstaat om menselijke maat toe te voegen en functies in te plaatsen zoals een kiosk, restaurant, sportfaciliteiten en straatmeubilair. Het Voorveldsepolder Park wordt doorgetrokken over het voorrangsplein en aangesloten op het kleine parkjes/uitlaatstrook bij de Veemarkt.

¹Bron: <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/>

In het kort: effecten op het netwerk & kosten

- + **Netwerk.** In het drukste uur rijden er circa 1.000 mvt per rijrichting¹. De capaciteit van 1 rijstrook op stedelijke invalswegen is circa 1.600 mvt per uur. De capaciteit verminderen naar 1 rijstrook per rijrichting is dus mogelijk. De bepalende elementen zijn de capaciteit van het Kardinaal Alfrinkplein en de kruising bij de A27. De aansluiting en opstelcapaciteit van het Kardinaal Alfrinkplein verandert aanzienlijk, waardoor er (in de toekomst) terugslag bij dit kruispunt kan optreden. Voor de aansluiting A27 is dit in verband met de opstelcapaciteit naar verwachting minder een probleem. Door de nieuwe aansluitingen op de woonwijk Veemarkt is er een risico op sluipverkeer door de woonwijk als de Biltse Rading niet aantrekkelijk genoeg is voor de autodoorstroming. De vormgeving van de aansluitingen vraagt om nadere uitwerking.
- + **Kosten.** Alles gaat op de schop. Het creëren van de stadsboulevard (incl. aanpassing kruispunten) zal veel kosten met zich meebrengen. Tegelijkertijd is er hier door de programmering een kans om door middel van grondexploitatie ook opbrengsten te creëren ter financiering van deze herinrichting.



Maken we een geloofwaardige stadsentree met de “Brede Stadsboulevard”?

JA, waarbij de nadruk meer op het creëren van een plek ligt. De combinatie van maatregelen in dit langetermijnperspectief zorgt ervoor dat de Biltse Rading niet alleen als een stadsentree, maar ook als een stadsweg langs een woonwijk aanvoelt. De inrichting zorgt ervoor dat de Biltse Rading beter opgaat in de omgeving.

Voordelen

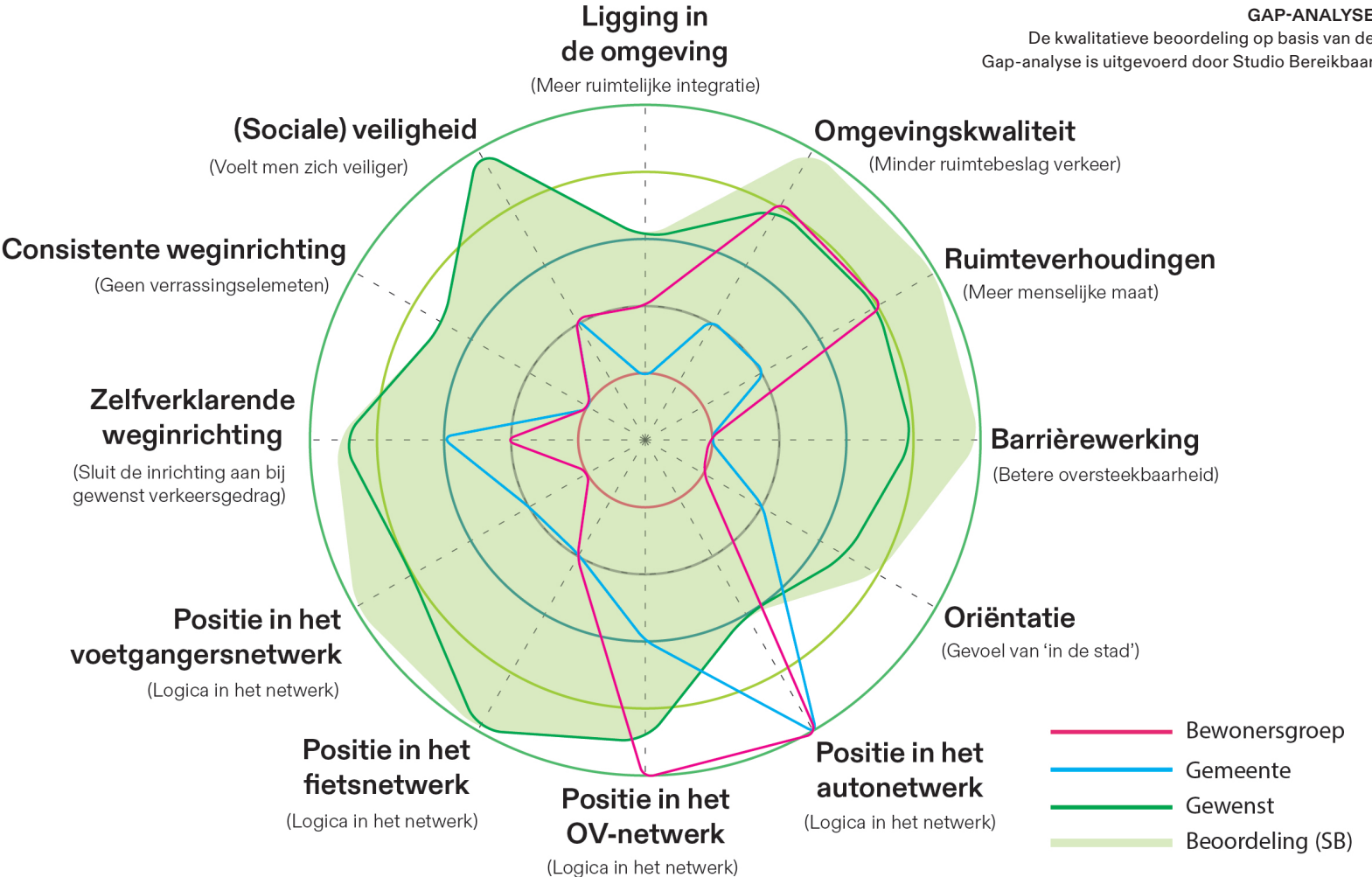
- + De mobiliteitshub en snelheidsremmende functie van het voorrangsp plein creëren een symbolische stadsentree, waarbij het gevoel wordt gecreëerd dat “de stad hier begint”.
- + In dit perspectief wordt de meeste verblijfskwaliteit en sociale veiligheid gecreëerd, mits er een mix van nieuwe woningbouw en voorzieningen wordt gerealiseerd.
- + Dit perspectief sluit het beste aan bij het ruimtelijke beleid van de gemeente Utrecht.
- + Door het creëren van veel oversteekopties wordt het netwerk voor fietsers en voetgangers fijnmaziger en neemt de barrièrewerking van de Biltse Rading af.
- + De weg krijgt een smaller profiel en een lagere capaciteit voor gemotoriseerd verkeer.
- + Verder kan de mobiliteitshub ervoor zorgen dat de woonwijk Veemarkt en de Voorveldselaan rustiger worden: door een afname van het zoekverkeer in de Veemarkt en de clustering van het huidige parkeren langs de rand van de Voorveldselaan in de mobiliteitshub.
- + Het voltooien van de fiets- en voetgangersstructuur draagt tot slot verder bij aan de veiligheid en doorstroming van niet-gemotoriseerd verkeer.

Nadelen

- + Het aantal aansluitingen met de omliggende noord-zuid wegenstructuren wordt vergroot. Hierdoor wordt het verkeer meer gespreid, maar kan de woonwijk Veemarkt wellicht ook iets drukker worden qua verkeer.
- + Daarnaast sluiten de huidige oost-west verbindingen op de kruising bij de A27 als op het Kardinaal Alfrinkplein intuïtief

minder goed aan. Dit kan potentieel tot verwarring leiden bij automobilisten.

- + Het nadeel van dit langetermijnperspectief is dat lastiger is om te faseren. Daarnaast zijn de ontwikkelingen van de ruimtelijke programmering en de aanpassing van de wegenstructuur meer met elkaar verweven wat de complexiteit kan verhogen.



5. Conclusie

Het doel was om te onderzoeken hoe van de Biltse Rading een geloofwaardige (en daardoor veilige) 50 km/u stadsentree kan worden gemaakt. Er zijn in totaal drie langetermijnperspectieven (1, 2A, 2B en 3) verkend. De hoofdconclusie is als volgt:

Alle drie de langetermijnperspectieven zijn een goede invulling om een geloofwaardige (en daardoor veilige) 50 km/u stadsentree van de Biltse Rading te maken. Bepalend voor de keuze van (elementen uit) een langetermijnperspectief is hoe de gemeente de ontwikkeling van de Biltse Rading als netwerk of plek voor zich wil zien.

Daarnaast was onderdeel van dit onderzoek om te kijken of er aanvullend op de versnelde maatregelen van de gemeente nog andere maatregelen op de korte termijn en lange termijn getroffen kunnen worden.

Er wordt geadviseerd om - in het kader van een geloofwaardige stadsentree - op korte termijn nog enkele aanvullende maatregelen te treffen. Deze maatregelen zetten in op het verbeteren van de (bestaande) oversteekmogelijkheden van de Biltse Rading evenals het plaatsen van de eerste snelheidsremmende inrichtingselementen op de Biltse Rading. In het kort gaat het om:

- + Het upgraden van de bestaande fietstunnel voor voetgangers en fietsers.
- + Het upgraden van de bestaande voetgangersoversteek om deze ook geschikt te maken voor fietsers.
- + Het (optisch) versmallen van de rijbanen door het toevoegen van verticale elementen in de middenberm/buitenzijde van de rijbanen.
- + Het afmaken van de fiets- en voetgangersstructuur aan de oostkant van het Kardinaal Alfrinkplein.

Op de lange termijn dienen de maatregelen uit de drie langetermijnperspectieven als een goede basis. Zoals eerder is vermeld, zijn de maatregelpakketten uit de langetermijnperspectieven niet in beton gegoten. De maatregelen uit zijn uitwisselbaar. Het is dus mogelijk dat de uiteindelijke geloofwaardige stadsentree voor de Biltse Rading uit een combinatie van maatregelen uit de verschillende langetermijnperspectieven bestaat.

Dat gezegd hebbende adviseren wij om een aantal maatregelen en/of ontwerpelementen nader uit te werken, namelijk:

- + Meer ruimte voor voetgangers en fietsers creëren door middel van (vanaf de autoweg) zichtbare loop- en fietspaden en het realiseren van meerdere logische en overzichtelijke oversteekmogelijkheden.
- + De ruimte voor het gemotoriseerd verkeer anders in te richten. Denk hierbij aan het verminderen van het aantal rijstroken, 50 km/u, smallere rijbanen, het weghalen van de kant- en middenstrepen en het verminderen van de openheid van de omgeving (door het toevoegen van verticale elementen).
- + Meer stedelijke kwaliteit toe te voegen door groen niet als een scheidingselement in te zetten, maar als een verbindend element tussen de woonwijk Veemarkt en het Park Voorveldse Polder. Denk hierbij aan het doortrekken van de parkzone en bomenlanen om de leefomgeving te verbeteren, optische versmalling te creëren en de klimaatbestendigheid verder te bevorderen. Dergelijke toevoegingen kunnen ook de verbinding tussen de woonwijk Veemarkt en het Park Voorveldse Polder versterken.
- + Meer stedelijke kwaliteit toe te voegen door programma rondom de Biltse Rading te realiseren. Denk hierbij aan kleinschalige voorzieningen zoals een kiosk, fietsreparatie, pakketpunt, restaurant en sportfaciliteiten, maar ook enkele woningen.

Op deze wijze wordt door middel van de inrichting bepaald gedrag door weggebruikers afgedwongen.

Netwerkbelang versus lokale kwaliteit van stedelijke invalswegen

Het herinrichten van de stedelijke invalswegen levert vraagstukken op die op het niveau van het stedelijk netwerk moeten worden beslecht. Immers hangt de Biltse Rading samen met de Sartreweg en de Kardinaal de Jongweg (die wederom ook weer met andere hoofdwegen en stedelijke invalswegen samenhangen). In essentie is het van belang dat de functie van de stedelijke invalswegen – als meest logische route om vanaf de Ring (delen van) de stad te kunnen bereiken – behouden blijft. Vooral om te zorgen dat het verkeer zich niet verplaatst naar andere wegen waar dit (nog) ongewenst(er) is.

Tegelijkertijd kan wel bediscussieerd worden hoe zo een stedelijke invalsweg eruit moet zien, terwijl deze netwerkfunctie wordt vervuld. Immers kan getracht worden om een deel van het verkeer al eerder dan de Ring af te vangen of om door middel van VRI-instellingen de doorstroming te verfijnen. Punt is dat de stedelijke invalsweg zich binnen de Ring en dus binnen de stad bevindt. Een plek waar mensen wonen, werken en recreëren. De langetermijnperspectieven uit dit onderzoek zijn een eerste vingeroefening hoe deze werelden van het netwerkbelang en lokale kwaliteit meer bij elkaar gebracht zouden kunnen worden.

STUDIO — BEREIKBAAR

November 2024

Stationsplein 45 – D2.150
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl