

Maatregelpakketten

BIJLAGE IV: Kwalitatieve Beoordeling

STUDIO — BEREIKBAAR

Ruimtelijke clusters waaraan de maatregelen zijn gekoppeld



1. Voorveldselaan – Fietstunnel (incl. onderzoeksgebied voor een potentiële mobiliteitshub).
2. De huidige voetgangersoversteek.
3. Manegelaan – Tankstation.
4. Kardinaal Alfrinkplein (focus op oostkant)
5. De Biltse Rading (weginrichting).

DISCLAIMER: de kwalitatieve beoordeling in dit document is aanvullend op de kwalitatieve beoordeling 'maken we met dit maatregelpakket een geloofwaardige stadsentree?' uit het hoofdrapport (adviesrapport). Dit is bedoeld om de onderzoeksaspecten uit de (gap-)analyse meer in detail te kunnen beoordelen.

Maatregelpakket 1: "à la Mobiliteitsplan 2040"

Beschrijving. 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 hoogfrequenter OV-verbinding te realiseren.

Maatregelen:

Voorveldselaan – Fietstunnel:

- + Aanleg Mobiliteitshub Sporting '70, in-/uitgang direct aan de Biltse Rading.
- + Ronde op de Biltse Rading ter hoogte van de Mobiliteitshub. Voor een enkelstrooksrotonde wordt als grenswaarde bijvoorbeeld ca. 20.000 à 25.000 mvt/etm aangehouden. Verkeerstellingen laten momenteel ongeveer 12.000 mvt/etm per rijrichting (inschatting) op de Biltse Rading zien.
- + Knip Voorveldselaan: vanaf Biltse Rading tot aan de hoogte van het fietspad van de fietstunnel.
- + Oversteek vanuit de Mobiliteitshub naar de fiets- en voetgangerstunnel en richting de bushalte.

- + Trap in de fiets- en voetgangerstunnel maken voor een opgang/trap naar de bushalte. Daarmee is er een ongelijkvloerse verbinding met de bushalte Veemarkt.
- + Fietsenstallingen tussen de bushalte en voetgangersoversteek.

Voetgangersoversteek:

- + Meerdere voetgangersoversteken maken (ca. elke 50-100 m). Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
- + Een fietsoversteek toevoegen bij de huidige oversteek en een nieuwe oversteek bij het tankstation.

Manegelaan – Tankstation:

- + Doorsteek maken om vanuit tankstation de stad uit te kunnen rijden. Vanuit de Manegelaan rijdt men via de rotonde de stad in.

Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.

Biltse Rading (weg):

- + Een rijstrook per rijrichting voor bussen gebruiken: 1 regulier auto + 1 bus – 1 bus + 1 regulier auto.
- + Bushalteperrons in de middenberm.
- + Fietspad aan de noordkant langs de autoweg aanleggen.



Maatregelpakket 1: "Mobiliteitsvisie 2040"

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Rotonde op de Biltse Rading met een aansluiting op de Voorveldselaan
 3. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 4. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 5. Trap in de fiets- en voetgangerstunnel maken voor een opgang/trap naar de bushalte. Daarmee is er een ongelijkvloerse verbinding met tussen de middenberm en de Veemarkt / P+R.
 6. Fietsenstallingen tussen de bushalte en voetgangersoversteek.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen.
3. Manegelaan – Tankstation: Doorsteek maken om vanuit tankstation de stad uit te kunnen rijden. Vanuit de Manegelaan rijdt men via de rotonde de stad in.
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. 2x2 houden in versmalde vorm > van 7,2 naar 6,5. De middenberm wordt hierdoor 1,4 meter breder.
 2. Een rijstrook per richting voor bussen gebruiken: 1 regulier auto +1 bus – 1 bus + 1 regulier auto.
 3. Bushaltes op eiland in de middenberm.
 4. As-verspringing autoweg.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de autoweg aanleggen.

Effecten en ruimtelijke impact:

Stadsentree en verkeersveiligheid: Rotondes zorgen niet alleen voor een goede doorstroming van het verkeer, maar dragen ook bij aan een veiligere verkeerssituatie door het verlagen van de snelheid en het verminderen van conflictpunten. Een rotonde met vrijliggende fietsvoorzieningen leidt bijvoorbeeld tot 100% minder ongevallen in vergelijking met een kruispunt zonder fietsvoorzieningen.¹ Bovendien fungeren rotondes als een symbolische stadsentree, waarbij het gevoel wordt gecreëerd dat "de stad hier begint".

Positie in het autonetwerk: Goede stallings- en P&R kunnen reizigers over de drempel trekken om niet met de auto, maar met het OV te reizen als ze snel een OV-knoop kunnen bereiken. Dit kan autogebruik reduceren, maar zal tegelijk de vraag naar hoogwaardig OV doen toenemen en diens capaciteit onder druk kunnen zetten.² Meer ruimte voor OV en deelmobiliteit in plaats van de privé auto levert ook ruimte in het straatbeeld op en de plek voor de auto in het straatbeeld neemt af.

Barrièrewerking: Het verminderen van barrières voor fietsers en voetgangers door middel van verbeterde netwerken en infrastructuur, zoals ongelijkvloerse verbindingen, zorgt voor meer gebruik van deze routes en verhoogde veiligheid.³

¹Rotondes en andere kruispunten, SWOV-factsheet, juni 2022

²Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 19/36

³Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 23/47

Maatregelpakket 1: "Mobiliteitsvisie 2040"

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Rotonde op de Biltse Rading met een aansluiting op de Voorveldselaan
 3. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 4. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 5. Trap in de fiets- en voetgangerstunnel maken voor een opgang/trap naar de bushalte. Daarmee is er een ongelijkvloerse verbinding met tussen de middenberm en de Veemarkt / P+R.
 6. Fietsenstallingen tussen de bushalte en voetgangersoversteek.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen.
3. Manegelaan – Tankstation: Doorsteek maken om vanuit tankstation de stad uit te kunnen rijden. Vanuit de Manegelaan rijdt men via de rotonde de stad in.
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. 2x2 houden in versmalde vorm > van 7,2 naar 6,5. De middenberm wordt hierdoor 1,4 meter breder.
 2. Een rijstrook per richting voor bussen gebruiken: 1 regulier auto +1 bus – 1 bus + 1 regulier auto.
 3. Bushaltes op eiland in de middenberm.
 4. As-verspringing autoweg.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de autoweg aanleggen.

Effecten en ruimtelijke impact:

Zelfverklarende weginrichting: Een nieuwe materialisatie en zichtbaarheid van de oversteek verhoogt de verkeersveiligheid voor voetgangers maar leidt ook tot meer herkenbaarheid van de stedelijke karakter

Barrièrewerking: Het aanleggen van een missende verbindingen over barrières vermindert de reistijd en afstand significant. Bereikbaarheid wordt verbeterd en de netwerken worden meer gebruikt.⁴

⁴Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 23/47

Maatregelpakket 1: "Mobiliteitsvisie 2040"

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Rotonde op de Biltse Rading met een aansluiting op de Voorveldselaan
 3. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 4. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 5. Trap in de fiets- en voetgangerstunnel maken voor een opgang/trap naar de bushalte. Daarmee is er een ongelijkvloerse verbinding met tussen de middenberm en de Veemarkt / P+R.
 6. Fietsenstallingen tussen de bushalte en voetgangersoversteek.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen.
3. Manegelaan – Tankstation: Doorsteek maken om vanuit tankstation de stad uit te kunnen rijden. Vanuit de Manegelaan rijdt men via de rotonde de stad in.
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. 2x2 houden in versmalde vorm > van 7,2 naar 6,5. De middenberm wordt hierdoor 1,4 meter breder.
 2. Een rijstrook per richting voor bussen gebruiken: 1 regulier auto +1 bus – 1 bus + 1 regulier auto.
 3. Bushaltes op eiland in de middenberm.
 4. As-verspringing autoweg.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de autoweg aanleggen.

Effecten en ruimtelijke impact:

Barrièrewerking en Oriëntatie: Het creëren van een verbinding vermindert de barrièrewerking en houdt bestuurders alert. Het wordt stedelijker en er gebeuren dingen.⁵

Maatregelpakket 1: "Mobiliteitsvisie 2040"

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Rotonde op de Biltse Rading met een aansluiting op de Voorveldselaan
 3. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 4. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 5. Trap in de fiets- en voetgangerstunnel maken voor een opgang/trap naar de bushalte. Daarmee is er een ongelijkvloerse verbinding met tussen de middenberm en de Veemarkt / P+R.
 6. Fietsenstallingen tussen de bushalte en voetgangersoversteek.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen.
3. Manegelaan – Tankstation: Doorsteek maken om vanuit tankstation de stad uit te kunnen rijden. Vanuit de Manegelaan rijdt men via de rotonde de stad in.
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. 2x2 houden in versmalde vorm > van 7,2 naar 6,5. De middenberm wordt hierdoor 1,4 meter breder.
 2. Een rijstrook per richting voor bussen gebruiken: 1 regulier auto +1 bus – 1 bus + 1 regulier auto.
 3. Bushaltes op eiland in de middenberm.
 4. As-verspringing autoweg.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de autoweg aanleggen.

Effecten en ruimtelijke impact:

Positie in het fiets- en voetgangersnetwerk: Het voltooien van de fiets- en voetgangersstructuur zal de veiligheid en doorstroming voor niet-gemotoriseerd verkeer verbeteren, wat het gebruik van deze routes kan bevorderen.⁶

Maatregelpakket 1: "Mobiliteitsvisie 2040"

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Rotonde op de Biltse Rading met een aansluiting op de Voorveldselaan
 3. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 4. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 5. Trap in de fiets- en voetgangerstunnel maken voor een opgang/trap naar de bushalte. Daarmee is er een ongelijkvloerse verbinding met tussen de middenberm en de Veemarkt / P+R.
 6. Fietsenstallingen tussen de bushalte en voetgangersoversteek.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen.
3. Manegelaan – Tankstation: Doorsteek maken om vanuit tankstation de stad uit te kunnen rijden. Vanuit de Manegelaan rijdt men via de rotonde de stad in.
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. 2x2 houden in versmalde vorm > van 7,2 naar 6,5. De middenberm wordt hierdoor 1,4 meter breder.
 2. Een rijstrook per richting voor bussen gebruiken: 1 regulier auto +1 bus – 1 bus + 1 regulier auto.
 3. Bushaltes op eiland in de middenberm.
 4. As-verspringing autoweg.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de autoweg aanleggen.

Effecten en ruimtelijke impact:

Zelfverklarende weginrichting en positie in het autonetwerk: Minder ruimte voor de auto toepassen of minder fijne route maken, bijvoorbeeld door toepassen van een smaller profiel en een as-verspringing moedigt mensen aan om minder hard te rijden.⁷ Door slechts één rijstrook toe te wijzen, wordt de capaciteit van de weg verminderd. Voor een enkelstrooksrotonde wordt als grenswaarde bijvoorbeeld ca. 20.000 à 25.000 mvt/etm aangehouden.⁸ Verkeerstellingen laten momenteel ongeveer 12.000 mvt/etm per rijrichting (inschatting) op de Biltse Rading zien.⁹

Positie in het OV-netwerk: Het toewijzen van rijstroken voor bussen kan de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren en vertragingen verminderen, wat het gebruik van de bus aantrekkelijker maakt. Meer ruimte voor OV en deelmobiliteit in plaats van de privé-auto levert ook ruimte in het straatbeeld op.¹⁰

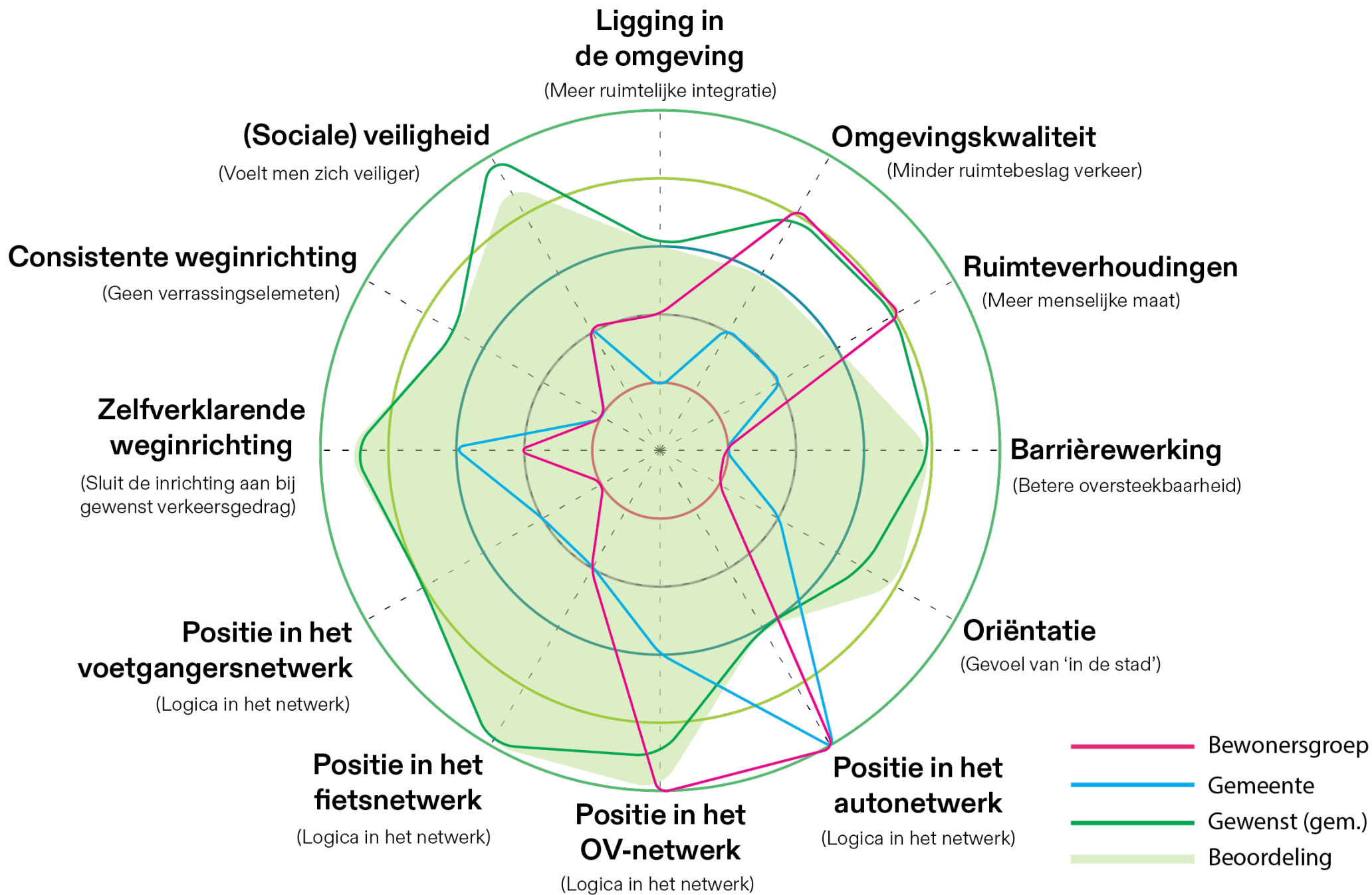
Oriëntatie en positie in het fietsnetwerk: Door de herinrichting ontstaat een nieuwe functie en wordt de auto minder prominent in het straatbeeld. Bewoners, fietsers en voetgangers worden door een aangenamere publieke ruimte eerder verleid de auto links te laten en om zich fietsend of lopend te verplaatsen. De zichtbare fietspad langs de weg leidt ook tot meer ervaren stedelijkheid en minder snelheidsovertredingen.

⁷ Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 19/20

⁸ CROW Wegontwerp bibeko met ASVV\ Eenheid in rotonde

⁹ Verkeerstellingen gemeente Utrecht

¹⁰ Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 28



Maatregelpakket 2A: “Nieuwe Parkrand”

Beschrijving. 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 2×1 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.

Maatregelen:

Voorveldselaan – Fietstunnel:

- + Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading (geen uitvoegstrook).

Voetgangersoversteek:

- + Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
- + Een fietsoversteek toevoegen.

Manegelaan – Tankstation:

- + Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen.

Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.

Biltse Rading (weg):

- + Capaciteitsvermindering door middel van 2×1 voor auto en bus.
- + Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie (aan de buitenzijde), incl. fietsenstallingen.
- + Fietspad aan de zuidkant langs de weg verplaatsen. Extra brede doorfietsroute.
- + Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.



Maatregelpakket 2A: “Nieuwe Parkrand”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation: Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering door middel van 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie (aan de buitenzijde).
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de zuidkant langs de weg verplaatsen. Extra brede doorfietsroute.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Stadsentree en Oriëntatie: Het aansluiten van de Voorveldselaan op de Biltse Rading fungeert als een symbolische stadsentree, waarbij het gevoel wordt gecreëerd dat "de stad hier begint". Het creëren van een verbinding vermindert de barrièrewerking en houdt bestuurders alert.¹

Maatregelpakket 2A: “Nieuwe Parkrand”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation: Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering door middel van 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie (aan de buitenzijde).
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de zuidkant langs de weg verplaatsen. Extra brede doorfietsroute.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Zelfverklarende weginrichting: Een nieuwe materialisatie en zichtbaarheid van de oversteek verhoogt de verkeersveiligheid voor voetgangers maar leid ook tot meer herkenbaarheid van de stedelijke karakter

Barrièrewerking: Het aanleggen van een missende verbindingen over barrières verminderd de reistijd en afstand significant. Bereikbaarheid wordt verbeterd en de netwerken worden meer gebruikt.²

²Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 23/47

Maatregelpakket 2A: “Nieuwe Parkrand”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation: Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering door middel van 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie (aan de buitenzijde).
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de zuidkant langs de weg verplaatsen. Extra brede doorfietsroute.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Barrièrewerking en Oriëntatie: Het creëren van een verbinding vermindert de barrièrewerking en houdt bestuurders alert. Het wordt stedelijker en er gebeuren dingen.³

Maatregelpakket 2A: “Nieuwe Parkrand”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation: Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering door middel van 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie (aan de buitenzijde).
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de zuidkant langs de weg verplaatsen. Extra brede doorfietsroute.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Positie in het fiets- en voetgangersnetwerk: Het voltooiën van de fiets- en voetgangersstructuur zal de veiligheid en doorstroming voor niet-gemotoriseerd verkeer verbeteren, wat het gebruik van deze routes kan bevorderen.⁴

⁴Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 23

Maatregelpakket 2A: “Nieuwe Parkrand”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation: Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering door middel van 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie (aan de buitenzijde).
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de zuidkant langs de weg verplaatsen. Extra brede doorfietsroute.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Zelfverklarende weginrichting en positie in het autonetwerk: Minder ruimte voor de auto toepassen of minder fijne route maken, bijvoorbeeld door toepassen van een smaller profiel en een as-verspringing moedigt mensen aan om minder hard te rijden.⁵ Door slechts één rijstrook toe te wijzen, wordt de capaciteit van de weg verminderd. Voor een enkelstrooksrotonde wordt als grenswaarde bijvoorbeeld ca. 20.000 à 25.000 mvt/etm aangehouden.⁶ Verkeerstellingen laten momenteel ongeveer 12.000 mvt/etm per rijrichting (inschatting) op de Biltse Rading zien.⁷

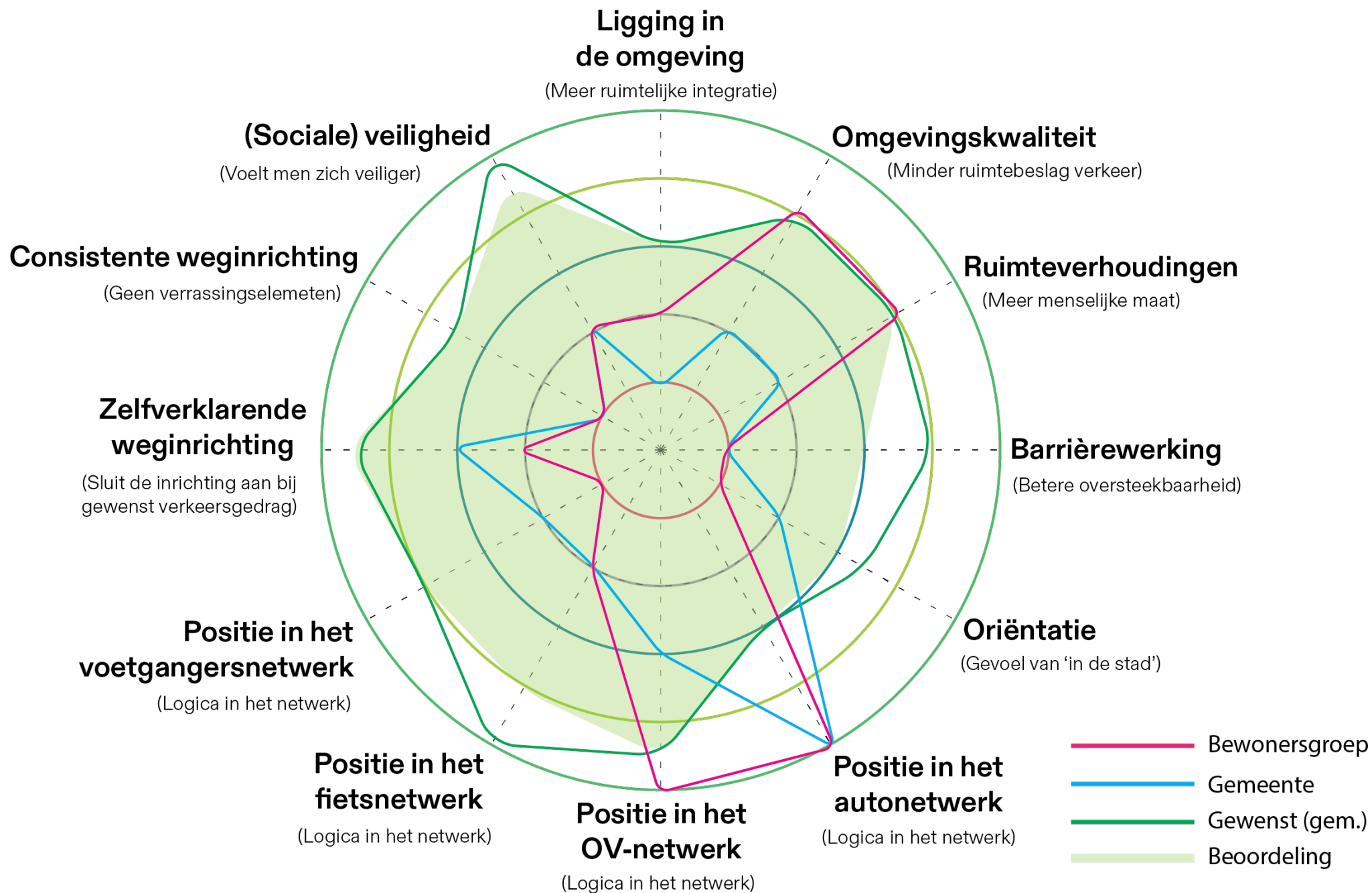
(Sociale) veiligheid: Een Bushalte aan de buitenzijde dichtbij de Veemarkt wordt mogelijk als sociaal veiliger beleefd.

Oriëntatie en positie in het fietsnetwerk: Door de herinrichting als nieuwe parkrand ontstaat een nieuwe functie en wordt de auto minder prominent in het straatbeeld. Bewoners, fietsers en voetgangers worden door een aangename publieke ruimte eerder verleid de auto links te laten en om zich fietsend of lopend te verplaatsen. De zichtbare fietspad langs de weg leidt ook tot meer ervaren stedelijkheid en minder snelheidsovertredingen.

⁵Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 19/20

⁶CROW Wegontwerp bibeko met ASVV\ Eenheid in rotonde

⁷Verkeerstellingen gemeente Utrecht



Maatregelpakket 2B: “Uitbreiding Veemarkt”

Beschrijving. In deze variant wordt gebruik gemaakt van de twee rijstroken aan de parkzijde met 2×1 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.

Maatregelen:

Voorveldselaan – Fietstunnel:

- + Aanleg Mobiliteitshub Sporting '70, in-/uitgang via Voorveldselaan.
- + Knip op Voorveldselaan na in-/uitgang Mobiliteitshub.
- + Oversteek vanuit Mobiliteitshub naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
- + Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.

Voetgangersoversteek:

- + Materialisatie aanpassen en oversteek (nog meer) zichtbaar maken.
- + Een fietsoversteek toevoegen.

Manegelaan – Tankstation:

- + Tankstation herbestemmen (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, TOP, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
- + Voetgangersoversteek maken ter hoogte van tankstation.

Kardinaal Alfrinkplein:

- + De fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
- + Geen rotonde, maar een versimpeld kruispunt. Water doortrekken.

Biltse Rading (weg):

- + Capaciteitsvermindering 2×1 voor auto en bus.
- + Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde, incl. fietsenstallingen.
- + Fietspad aan de noordkant langs de weg aanleggen.
- + Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.



Maatregelpakket 2B: “Uitbreiding Veemarkt”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 3. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 4. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en oversteek (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen.
 2. Tankstation bredere functie geven (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, TOP, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de weg aanleggen.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Stadsentree en Oriëntatie: Het aansluiten van de Voorveldselaan op de Biltse Rading fungeert als een symbolische stadsentree, waarbij het gevoel wordt gecreëerd dat "de stad hier begint". Het creëren van een verbinding vermindert de barrierewerking en houdt bestuurders alert.¹

Positie in het autonetwerk: P&R-faciliteiten kunnen reizigers over de drempel trekken om niet met de auto, maar met het OV te reizen als ze snel een OV-knoop kunnen bereiken. Dit kan autogebruik reduceren, maar zal tegelijk de vraag naar hoogwaardig OV doen toenemen en diens capaciteit onder druk kunnen zetten.² Meer ruimte voor OV en deelmobiliteit in plaats van de privé auto levert ook ruimte in het straatbeeld op en de plek voor de auto in het straatbeeld neemt af.

¹Wegontwerp bibeko met ASVV\Bebouwdekomgrenzen

- Aanbevelingen voor locatie en inrichting

²Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 19/36

³Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 23/47

Maatregelpakket 2B: “Uitbreiding Veemarkt”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 3. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 4. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en oversteek (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen.
 2. Tankstation bredere functie geven (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, TOP, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de weg aanleggen.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Zelfverklarende weginrichting: Een nieuwe materialisatie en zichtbaarheid van de oversteek verhoogt de verkeersveiligheid voor voetgangers maar leidt ook tot meer herkenbaarheid van de stedelijke karakter

Barrièrewerking: Het aanleggen van een missende verbindingen over barrières vermindert de reistijd en afstand significant. Bereikbaarheid wordt verbeterd en de netwerken worden meer gebruikt.⁴

⁴Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 23/47

Maatregelpakket 2B: “Uitbreiding Veemarkt”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 3. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 4. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en oversteek (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen.
 2. Tankstation bredere functie geven (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, TOP, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de weg aanleggen.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Barrièrewerking en Oriëntatie: Het creëren van een verbinding vermindert de barrièrewerking en houdt bestuurders alert. Het wordt stedelijker en er gebeuren dingen.⁵

Omgevingskwaliteit: Door de herinrichting ontstaat een nieuwe functie en wordt de auto minder prominent in het straatbeeld. Bewoners, fietsers en voetgangers worden door een aangenamere publieke ruimte eerder verleid de auto links te laten en om zich fietsend of lopend te verplaatsen. Meer verplaatsingen binnen de wijk in plaats van op grotere afstand richting voorzieningen buiten de wijk.⁶

Maatregelpakket 2B: “Uitbreiding Veemarkt”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 3. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 4. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en oversteek (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen.
 2. Tankstation bredere functie geven (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, TOP, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de weg aanleggen.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Positie in het fiets- en voetgangersnetwerk: Het voltooien van de fiets- en voetgangersstructuur zal de veiligheid en doorstroming voor niet-gemotoriseerd verkeer verbeteren, wat het gebruik van deze routes kan bevorderen.⁷

⁷ Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 23

Maatregelpakket 2B: “Uitbreiding Veemarkt”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Aanleg P+R Sporting '70.
 2. Knip op Voorveldselaan ter hoogte van fietspad Voorveldselaan.
 3. Oversteek vanuit P+R naar fiets- en voetgangerstunnel maken.
 4. Directe aansluiting van de Voorveldselaan op de Biltse Rading.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Materialisatie aanpassen en oversteek (nog meer) zichtbaar maken.
 2. Een fietsoversteek toevoegen
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting maken om vanaf de Manegelaan en het Tankstation de Biltse Rading op en af te kunnen rijden in beide richtingen.
 2. Tankstation bredere functie geven (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, TOP, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering 1x1 voor auto en bus.
 2. Weg versmallen van 7,2 naar 6,5 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. As-verspringing in het wegprofiel voor automobilisten.
 5. Fietspad aan de noordkant langs de weg aanleggen.
 6. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Zelfverklarende weginrichting en postie in het autonetwerk: Minder ruimte voor de auto toepassen of minder fijne route maken, bijvoorbeeld door toepassen van een smaller profiel en een as-verspringing moedigt mensen aan om minder hard te rijden.⁸ Door slechts één rijstrook toe te wijzen, wordt de capaciteit van de weg verminderd. Voor een enkelstrooksrotonde wordt als grenswaarde bijvoorbeeld ca. 20.000 à 25.000 mvt/etm aangehouden.⁹ Verkeerstellingen laten momenteel ongeveer 12.000 mvt/etm per rijrichting (inschatting) op de Biltse Rading zien.¹⁰

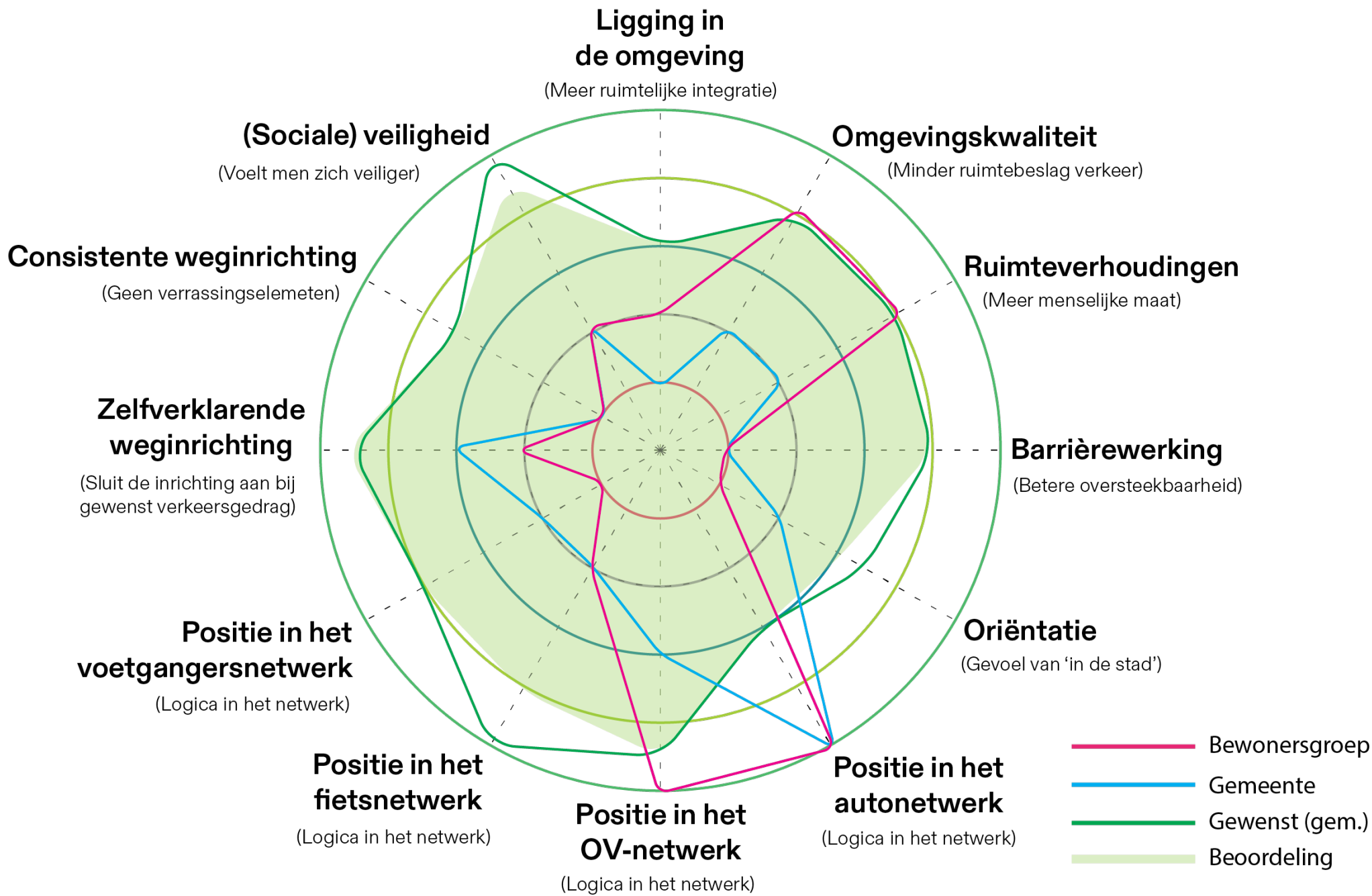
(Sociale) veiligheid: Een Bushalte aan de buitenzijde dichtbij de Veemarkt wordt mogelijk als sociaal veiliger beleefd.

Oriëntatie en positie in het fietsnetwerk: Door de herinrichting en de uitbreiding Veemarkt lijkt het stedelijk en wordt de auto minder prominent in het straatbeeld. Bewoners, fietsers en voetgangers worden door een aangenamere publieke ruimte eerder verleid de auto links te laten en om zich fietsend of lopend te verplaatsen. De zichtbare fietspad langs de weg leidt ook tot meer ervaren stedelijkheid en minder snelheidsovertredingen.

⁸Toolbox Mobiliteitstransitie, p. 19/20

⁹CROW Wegontwerp bibeko met ASVV\ Eenheid in rotonde

¹⁰Verkeerstellingen gemeente Utrecht



Maatregelpakket 3: “Park met éénrichtingscircuit”

Beschrijving. In deze variant wordt de weg afgewaardeerd en een éénrichtingscircuit gecreëerd op een voorrangsp plein. Dit voorrangsp plein 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 voorrangsp plein en aangesloten op het kleine parkjes/uitlaatstrook bij de Veemarkt.

Maatregelen:

Voorveldselaan – Fietstunnel:

- + Aanleg Mobiliteitshub Sporting '70 met een in-/uitgang aan de Biltse Rading.
- + Start voorrangsp plein ter hoogte van aansluiting Mobiliteitshub.
- + Knip Voorveldselaan: vanaf Biltse Rading tot aan de hoogte van het fietspad van de fietstunnel.

Voetgangersoversteek:

- + Meerdere plekken om via zebrapaden over te kunnen steken aansluitend op de loopstructuren van het nieuwe park.
- + Er worden ook fietsoversteeken toegevoegd die aansluiten op de nieuwe fietsstructuur in het midden en het omliggende fietsnetwerk inclusief de straten uit de woonwijk Veemarkt.

Manegelaan – Tankstation:

- + Aansluitingen op het voorrangsp plein: doorsteken maken ter hoogte van de

Lippizanerstraat en de Oldenburgerstraat.

- + Tankstation verdwijnt. Er komen diverse functies terug in het midden van het park (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, toeristisch overstappunt, kiosk, restaurant, skatepark).

Kardinaal Alfrinkplein:

- + De fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein en gaat loopt over het midden via het park.
- + Geen rotonde, maar een versimpeld kruispunt. Water doortrekken.

Biltse Rading (weg):

- + Capaciteitsvermindering: 1-richtingscircuit voor auto en bus.
- + Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde (wel gespiegeld).
- + Eén breed fietspad door het park in het midden.
- + Voetpadenstructuur door het park met aansluitingen op Veemarkt en het Park Voorveldse Polder.



Maatregelpakket 3: “Plein met éénrichtingscircuit”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Start voorrangsp plein met aansluiting vanuit de Voorveldselaan direct op het voorrangsp plein.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Meerdere plekken om via zebrapaden over te kunnen steken aansluitend op de loopstructuren.
 2. Er wordt ook een fietsoversteek toegevoegd ter hoogte van de huidige voetgangersoversteek.
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting op voorrangsp plein, een doorsteek bij deze kruising vanuit de wijk Veemarkt.
 2. Tankstation herbestemmen en verplaatsen (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, toeristisch overstappunt, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein en gaat op in het voorrangsp plein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering: 1-richtingscircuit voor auto en bus.
 2. Weg versmallen naar 3,4 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. Fietspaden aan de noord- en zuidkant langs de autoweg leggen.
 5. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Stadsentree en verkeersveiligheid: Het aansluiten van de Voorveldselaan op de Biltse Rading via een Voorrangsp plein draagt bij aan een veiligere verkeerssituatie door het verlagen van de snelheid en het verminderen van conflictpunten. Een rotonde met vrijliggende fietsvoorzieningen leidt bijvoorbeeld tot 100% minder ongevallen in vergelijking met een kruispunt zonder fietsvoorzieningen.¹ Bovendien fungeert deze aansluiting als een symbolische stadsentree, waarbij het gevoel wordt gecreëerd dat “de stad hier begint”.

¹Rotondes en andere kruispunten, SWOV-factsheet, juni 2022

Maatregelpakket 3: “Plein met éénrichtingscircuit”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Start voorrangsp plein met aansluiting vanuit de Voorveldselaan direct op het voorrangsp plein.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Meerdere plekken om via zebrapaden over te kunnen steken aansluitend op de loopstructuren.
 2. Er wordt ook een fietsoversteek toegevoegd ter hoogte van de huidige voetgangersoversteek.
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting op voorrangsp plein, een doorsteek bij deze kruising vanuit de wijk Veemarkt.
 2. Tankstation herbestemmen en verplaatsen (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, toeristisch overstappunt, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein en gaat op in het voorrangsp plein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering: 1-richtingscircuit voor auto en bus.
 2. Weg versmallen naar 3,4 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. Fietspaden aan de noord- en zuidkant langs de autoweg leggen.
 5. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Barrièrewerking: Deze maatregelen zorgen ervoor dat de voetganger en fiets voorrang hebben en de auto moet wachten. Dit zorgt voor een reistijdwinst voor de fiets en een wat langere reistijd voor de auto, maar het zorgt met name voor een verbetering van het comfortabel door kunnen fietsen en lopen (en niet hoeven stoppen). Voor de auto wordt een route minder prettig en zal sneller overwegen een andere route te kiezen.²

Maatregelpakket 3: “Plein met éénrichtingscircuit”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Start voorrangsp plein met aansluiting vanuit de Voorveldselaan direct op het voorrangsp plein.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Meerdere plekken om via zebrapaden over te kunnen steken aansluitend op de loopstructuren.
 2. Er wordt ook een fietsoversteek toegevoegd ter hoogte van de huidige voetgangersoversteek.
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting op voorrangsp plein, een doorsteek bij deze kruising vanuit de wijk Veemarkt.
 2. Tankstation herbestemmen en verplaatsen (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, toeristisch overstappunt, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein en gaat op in het voorrangsp plein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering: 1-richtingscircuit voor auto en bus.
 2. Weg versmallen naar 3,4 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. Fietspaden aan de noord- en zuidkant langs de autoweg leggen.
 5. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Barrièrewerking en Oriëntatie: Het creëren van een verbinding vermindert de barrièrewerking en houdt bestuurders alert. Het wordt stedelijker en er gebeuren dingen.³

Omgevingskwaliteit: Door de herinrichting ontstaat een nieuwe functie en door het herbestemmen van de tankstation wordt de auto minder prominent in het straatbeeld. Bewoners, fietsers en voetgangers worden door een aangenamere publieke ruimte eerder verleid de auto links te laten en om zich fietsend of lopend te verplaatsen. Meer verplaatsingen binnen de wijk in plaats van op grotere afstand richting voorzieningen buiten de wijk.⁴ Een aantal parkeerplekken wordt getransformeerd, wat zorgt voor meer ruimte voor ontmoeten, groen, spelen, fietsen en lopen.

Maatregelpakket 3: “Plein met éénrichtingscircuit”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Start voorrangsp plein met aansluiting vanuit de Voorveldselaan direct op het voorrangsp plein.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Meerdere plekken om via zebrapaden over te kunnen steken aansluitend op de loopstructuren.
 2. Er wordt ook een fietsoversteek toegevoegd ter hoogte van de huidige voetgangersoversteek.
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting op voorrangsp plein, een doorsteek bij deze kruising vanuit de wijk Veemarkt.
 2. Tankstation herbestemmen en verplaatsen (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, toeristisch overstappunt, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein en gaat op in het voorrangsp plein.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering: 1-richtingscircuit voor auto en bus.
 2. Weg versmallen naar 3,4 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. Fietspaden aan de noord- en zuidkant langs de autoweg leggen.
 5. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Positie in het fiets- en voetgangersnetwerk: Het voltooiën van de fiets- en voetgangersstructuur zal de veiligheid en doorstroming voor niet-gemotoriseerd verkeer verbeteren, wat het gebruik van deze routes kan bevorderen.⁵

Maatregelpakket 3: “Plein met éénrichtingscircuit”

Maatregelen:

1. Voorveldselaan – Fietstunnel:
 1. Start voorrangspuin met aansluiting vanuit de Voorveldselaan direct op het voorrangspuin.
2. Voetgangersoversteek:
 1. Meerdere plekken om via zebrapaden over te kunnen steken aansluitend op de loopstructuren.
 2. Er wordt ook een fietsoversteek toegevoegd ter hoogte van de huidige voetgangersoversteek.
3. Manegelaan – Tankstation:
 1. Aansluiting op voorrangspuin, een doorsteek bij deze kruising vanuit de wijk Veemarkt.
 2. Tankstation herbestemmen en verplaatsen (fietsreparatie- en verhuur, pakketpunt, toeristisch overstappunt, kiosk, restaurant incl. picknick tafels).
4. Kardinaal Alfrinkplein: de fiets- en voetgangersstructuur wordt afgemaakt aan de oostkant van het verkeersplein en gaat op in het voorrangspuin.
5. Biltse Rading (weg):
 1. Capaciteitsvermindering: 1-richtingscircuit voor auto en bus.
 2. Weg versmallen naar 3,4 meter.
 3. Bushaltes blijven ter hoogte van de huidige locatie aan de buitenzijde.
 4. Fietspaden aan de noord- en zuidkant langs de autoweg leggen.
 5. Voetpadenstructuur aan de noord- en zuidkant van de Biltse Rading.

Effecten en ruimtelijke impact:

Positie in het autonetwerk: Het verminderen van rijstroken en de capaciteit moedigt mensen aan om minder hard te rijden⁶, wat bijdraagt aan de veiligheid. Dit zorgt er ook voor dat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd, en de vrijgekomen ruimte kan worden benut voor voetgangers, fietsers en groenvoorzieningen.⁶

(Sociale) veiligheid: Een Bushalte aan de buitenzijde dichtbij de Veemarkt wordt mogelijk als sociaal veiliger beleefd.

Zelfverklarende weginrichting en positie in het voet-/fietsnetwerk: Een verbeterde fietsroute laat verwachten dat er een toename zal zijn van het aantal fietsers op de route en een grotere tevredenheid van de huidige gebruikers. De zichtbare functie langs de weg leidt ook tot meer ervaren stedelijkheid en minder snelheidsovertredingen. Het verhoogt de toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers, wat hun gebruik van deze routes zal stimuleren.⁷

