



Oplegnotitie

Aan : Gemeente Bunschoten

C.c. : BRO

Van : Alex Roedoe en Eveline de Jong (Mobycon)

Betreft : Oplegnotitie Mobiliteitstoets De Kronkels-Zuid

Datum : 17-3-2022

Kenmerk : 6118B

Inleiding

Mobycon heeft in 2020 een Mobiliteitstoets voor het bestemmingsplan bedrijventerrein De Kronkels-Zuid opgesteld. Hierin is onder andere een advies gegeven over de aansluiting van het bedrijventerrein op de rotonde Amersfoortseweg-Neerduist. De rapportage is ter visie gelegd bij het voorontwerpbestemmingsplan. Daarbij is vast komen staan dat naar aanleiding van de provinciale vooroverlegreactie de beoogde fase 2 van het bedrijventerrein niet met een wijzigingsbevoegdheid kon worden opgenomen. Fase 1 moet worden beschouwd met een eigenstandige verkeeroplossing. De Mobiliteitstoets en het advies van Mobycon sluiten daarom niet meer geheel aan op het ter visie te leggen ontwerp bestemmingsplan en exploitatieplan.

Doel van deze oplegnotitie

Het doel van deze oplegnotitie is om het resultaat van de gewijzigde fasering en ontsluiting te beschrijven en beoordelen ten opzichte van het resultaat van de oorspronkelijke Mobiliteitstoets.



Wat was het uitgangspunt in de Mobiliteitstoets (2020)?

Omvang bedrijventerrein en fasering:

- totaal: 14 ha netto
- fase 1: 7 ha netto (oostelijk deel)
- fase 2: 7 ha netto (westelijk deel)

Faseringen ontsluiting:

- fase 1: 1 aansluiting op de rotonde Amersfoortseweg (N199) - Neerduist
- fase 2: 2^e aansluiting op het kruispunt Bisschopsweg (N414) - De Kronkels

Wat was het resultaat van de Mobiliteitstoets (2020)?

Kruispunt Bisschopsweg (N414) – De Kronkels:

- Het huidige voorrangskruispunt kan als gevolg van autonome ontwikkelingen (zonder realisatie van De Kronkels-Zuid) de hoeveelheid autoverkeer in 2030 niet verwerken.
- Realisatie van de aansluiting van De Kronkels-Zuid (fase 2) leidt tot verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling.
- Het huidige voorrangskruispunt moet als gevolg van autonome ontwikkelingen worden opgewaardeerd naar rotonde of verkeerslicht. Hierbij moet rekening worden gehouden met de realisatie van deze aansluiting voor De Kronkels-Zuid.

Kruispunt Bisschopsweg (N414) – Amersfoortseweg (N199):

- Het huidige voorrangskruispunt met verkeerslichten kan als gevolg van autonome ontwikkelingen (zonder realisatie van De Kronkels-Zuid) de hoeveelheid autoverkeer in 2030 niet verwerken.
- Realisatie van De Kronkels-Zuid (fase 1 en 2) leidt tot een iets verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Kruispunt Amersfoortseweg (N199) – Neerduist:

- De huidige enkelstrooksrotonde kan als gevolg van autonome ontwikkelingen (zonder realisatie van De Kronkels-Zuid) de hoeveelheid autoverkeer in 2030 niet verwerken.
- Realisatie van de aansluiting van De Kronkels-Zuid (fase 1) leidt tot verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling.
- De huidige enkelstrooksrotonde moet worden opgewaardeerd naar meerstrooksrotonde of verkeerslicht. Hierbij moet rekening worden gehouden met de realisatie van deze aansluiting van De Kronkels-Zuid.
- Vanwege de beoogde snelfietsroute via de parallelweg van de Amersfoortseweg moet de fietsoversteek conform de richtlijnen 'in de voorrang' de aansluiting van De Kronkels-Zuid kruisen. Om dit veilig te doen, én om terugslag van autoverkeer tot op de enkelstrooksrotonde te voorkomen én om voldoende ruimte voor een meerstrooksrotonde of verkeerslicht te bieden is een ruime uitbuiging van de parallelweg noodzakelijk.



Wat is het gewijzigde uitgangspunt wat betreft fasering, aantal ontsluitingen en aansluiting op de omgeving?

Omvang bedrijventerrein en fasering:

- totaal: 7 ha netto
- alleen fase 1: 7 ha netto
- vooralsnog geen fase 2

Faseringen ontsluiting:

- fase 1: 1 volwaardige aansluiting op de rotonde Amersfoortseweg (N199) – Neerduist en calamiteitenontsluiting (alleen voor hulpdiensten) op de Bisschopsweg (N414).
- Er is op dit moment geen concrete planning mogelijk van een mogelijke aansluiting op de Bisschopsweg (N414). Er kan niet concreet rekening worden gehouden met een fase 2 voor De Kronkels-Zuid en eventuele verkeersgevolgen en noodzakelijke maatregelen. Er wordt van uitgegaan dat aan het einde van de planperiode de inzichten en het overleg over de te nemen maatregelen in verband met de autonome verkeersgroei en afwikkeling op de Bisschopsweg (N414) zodanig zijn gevorderd, dat dan ook een aansluiting van De Kronkels-Zuid op de Bisschopsweg aangehaakt kan worden.

Aansluiting op de omgeving:

- (Toekomstvaste) veilige en vlotte verkeersafwikkeling voor auto en fiets op de kruising van de beoogde snelfietsroute (via de parallelweg van de Amersfoortseweg) met de ontsluiting van De Kronkels-Zuid.

Wat is het resultaat van het gewijzigde uitgangspunt?

De gewijzigde uitgangspunten zorgen ervoor dat er nauwelijks extra verkeer ten gevolge van De Kronkels-Zuid wordt afgewikkeld via de kruispunten Bisschopsweg – De Kronkels en Bisschopsweg – Amersfoortseweg ten opzichte van de autonome situatie (zonder De Kronkels-Zuid). De enkelstrooksrotonde Amersfoortseweg – Neerduist wordt bij de gewijzigde uitgangspunten wel extra belast ten opzichte van de autonome situatie (zonder De Kronkels-Zuid).

De verkeersbelasting van de enkelstrooksrotonde Amersfoortseweg – Neerduist bij de gewijzigde uitgangspunten (alleen fase 1; één ontsluiting) is even groot als de verkeersbelasting bij de oorspronkelijke uitgangspunten uit de Mobiliteitstoets (fase 1 en 2; twee ontsluitingen). De hoeveelheid motorvoertuigen is nagenoeg even groot in beide situaties. Zie hiervoor bijlage 2 uit de oorspronkelijk Mobiliteitstoets van 2020.

De conclusies voor de verkeersafwikkeling op deze rotonde zijn dus hetzelfde als in de oorspronkelijke Mobiliteitstoets uit 2020:

- De huidige enkelstrooksrotonde kan als gevolg van autonome ontwikkelingen (zonder realisatie van De Kronkels-Zuid) de hoeveelheid autoverkeer in 2030 niet verwerken.
- Realisatie van de aansluiting van De Kronkels-Zuid (fase 1) leidt tot verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling.



- De huidige enkelstrooksrotonde moet worden opgewaardeerd naar meerstrooksrotonde of verkeerslicht. Hierbij moet rekening worden gehouden met de realisatie van de aansluiting van De Kronkels-Zuid.

Nader afweging met betrekking tot het fietsverkeer

In de oorspronkelijke Mobiliteitstoets uit 2020 is aangegeven onder welke voorwaarden een gelijkvloerse kruising van de toekomstige snelfietsroute (via de parallelweg van de Amersfoortseweg) met de ontsluiting van De Kronkels-Zuid kan worden vormgegeven.

In verband met beperkte ruimte en functionaliteit van de ontsluiting is het echter aan te bevelen dat in één keer een volwaardige integrale oplossing wordt gerealiseerd voor de gehele kruising/rotonde Amersfoortseweg – Neerduist inclusief ontsluiting De Kronkels-Zuid en snelfietsroute. Bij een dergelijke insteek kan van begin af aan ingespeeld op een toekomstvaste oplossing met een veilige en vlotte verkeersafwikkeling voor auto en fiets.

Daarom is voor een toekomstvaste, veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de kruising van de beoogde snelfietsroute (via de parallelweg van de Amersfoortseweg) met de ontsluiting van De Kronkels-Zuid alvast rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising van de snelfietsroute (fietstunnel of -brug of deels verdiepte oplossing) met de ontsluiting De Kronkels-Zuid vanwege:

- Grotere veiligheid en doorstroming van de snelfietsroute bij een ongelijkvloerse kruising dan bij een gelijkvloerse kruising zolang de enkelstrooksrotonde er nog ligt.
- Er is geen grote uitbuiging van de snelfietsroute om de rotonde nodig die ten koste gaat van het uitgeefbare bedrijfsterein.
- Toekomstvastheid: Bij toekomstige uitbreiding van de enkelstrooksrotonde naar meerstrooksrotonde of verkeerslicht biedt een ongelijkvloerse kruising in de snelfietsroute veel meer mogelijkheden voor een veilige vormgeving van de snelfietsroute en een vlotte verkeersafwikkeling op de ontsluiting dan een gelijkvloerse kruising in de snelfietsroute.

Door de ongelijkvloerse kruising van de snelfietsroute met de ontsluiting van De Kronkels-Zuid naar de rotonde Amersfoortseweg – Neerduist verbetert de verkeersveiligheid op de snelfietsroute en de verkeersafwikkeling op de ontsluiting aanzienlijk ten opzichte van een gelijkvloerse oplossing. Bovendien is geen grote uitbuiging van de snelfietsroute nodig.

Bij de uitwerking van de ongelijkvloerse kruising dient rekening te worden gehouden met de doorwerking van hoogteverschillen, sociale onveiligheid en een volwaardige fietsverbinding met Haarbrug Zuid. De uitkomsten van de verkeersstudie voor de Amersfoortseweg zullen mede richting geven aan de oplossing.