

MEMO

Aan: College van B&W
Van: K.J. Veenstra
Betreft: Verkeersonderzoek effecten wel of niet uitvoeren oostelijke ontsluitingsweg
Soesterberg Noord
Datum: 3 augustus 2012/Ruimte/945202

Naast een westelijke ontsluiting van de Soesterberg Noord is met de verdiepte aanleg van de N237 voor een evenwichtige bereikbaarheid van dit deel van Soesterberg in het Masterplan Soesterberg voor de ontwikkeling van Soesterberg een oostelijke ontsluiting opgenomen.

Achtergrond

De volgende ontwikkelingen hebben geleid tot het opnemen van een oostelijke ontsluiting Soesterberg-noord als onderdeel van de verkeersstructuur in het Masterplan.

- In 2006 hebben de eerste besprekingen met ondernemers uit Soesterberg Noord over de ontsluiting van Soesterberg Noord plaatsgevonden. Er is maar één volwaardige ontsluiting (Veldmaarschalk Montgomeryweg) en een halve ontsluiting (parallelweg) op de N237. Voorstel destijds was een nieuwe – westelijke – ontsluiting te creëren. Als gevolg van de ontwikkelingen bij Abrona en de vliegbasis heeft dit verder vorm gekregen.
- Enkele jaren geleden is de verdiepte ligging van de N237 in beeld gekomen. De aanleg ervan heeft tot gevolg dat de directe aansluiting van de Montgomeryweg op de N237 en de aansluitingen van de parallelweg op de N237 komen te vervallen. De consequentie daarvan is dat in plaats van een extra (directe) ontsluiting voor Soesterberg-noord op de N237 het aantal ontsluitingen juist worden teruggebracht (van 1½) naar één. Afwikkeling van het verkeer van en naar Soesterberg-Noord zal dan ook plaatsvinden via de Montgomeryweg en Banningstraat/Rademakerstraat.
- Ontsluiting via de Montgomeryweg en Banningstraat / Rademakerstraat heeft een te groot effect op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Dit draagt niet bij aan de in het Masterplan geuite wens dat het dorpshart van Soesterberg – waar het kruispunt Montgomeryweg / Banningstraat onderdeel van uitmaakt – een samenhangende centrumfunctie moet krijgen. Dit gegeven heeft ertoe geleid dat bij de totstandkoming van het Masterplan Soesterberg in de verkeersstructuur een oostelijke ontsluiting is opgenomen tussen de Tammer-rotonde en de toekomstige pleisterplaats (ter hoogte van Montgomeryweg/Batenburgweg). Deze oostelijke ontsluiting van Soesterberg Noord is onder andere het resultaat van een sterk pleidooi van de klankbordgroep N237 (verkeersstructuur) voor een evenwichtige bereikbaarheid van Soesterberg Noord.

De gemeente Soest heeft naar aanleiding van bovenstaande zich tot doel gesteld een tracé te presenteren, met een financiële onderbouwing, dat de steun heeft van alle betrokken partijen en dat voldoet aan de doelstelling vanuit de Uitwerking Masterplan Soesterberg d.d. 4 oktober 2010. Deze wordt met de bijbehorende afspraken ter besluitvorming neergelegd bij de stuurgroep Masterplan Soesterberg.

In opdracht van de gemeente Soest heeft BonoTraffics BV een tracéonderzoek uitgevoerd naar een drietal varianten voor de oostelijke ontsluiting. Op basis hiervan is een voorkeursvariant bepaald. Een en ander is verwoord in de "*Memo Tracéonderzoek Masterplan Soesterberg*" van 14 juni 2011. Recentelijk is echter ook ten aanzien van budget en strategische overwegingen gesproken over de haalbaarheid van deze oostelijke ontsluiting.

Aanleiding onderzoek

Op basis bovengenoemde bevindingen is de vraag gerezen of uitvoering van de oostelijke ontsluiting haalbaar is. Om hierover een weloverwogen besluit te nemen is echter aanvullende informatie noodzakelijk. Redenen zijn:

1. *Een besluit tot het (al dan) niet uitvoeren van een oostelijke ontsluiting dient goed te worden onderbouwd*

Bij de totstandkoming van het Masterplan in het overleg van de Klankbordgroep N237 van 7 juni 2010 (kenmerk 731387) is ondermeer vastgesteld dat een oostelijke ontsluiting via de

Tammer-rotonde onder voorbehoud kan worden opgenomen in het Masterplan; als blijkt dat – om welke reden dan ook – deze ontsluiting niet haalbaar is, zal moeten worden gekeken naar alternatieven.

2. *Voor een goede onderbouwing is nog niet alle informatie voorhanden*

Om een goede totaalafweging te maken, ontbreekt nog de verkeerskundige beoordeling die zowel de consequenties in beeld brengt van de aanleg van de onderzochte varianten, als die van het niet uitvoeren van een oostelijke aansluiting.

Op 28 juni 2012 heeft het college ingestemd met een aanvullend verkeerskundig onderzoek. Met dit onderzoek – een aanvulling op het reeds eerder opgestelde rapport “Verkeerscirculatie Masterplan Soesterberg – Klankbordgroep scenario” – wordt inzicht gegeven in de consequenties voor het omliggende wegennet als een oostelijke ontsluitingsweg niet wordt aangelegd. Tezamen met eerder genoemde aspecten wordt een totaalbeeld gegeven van alle argumenten en kanttekeningen die van invloed zijn op de haalbaarheid van de aanleg van een oostelijke ontsluiting.

Onderzoek – verkeersmodel

Om in beeld te brengen wat de effecten zijn op het omliggende wegennet bij het al dan niet aanleggen van een oostelijke ontsluitingsweg is een doorrekening gemaakt in het reeds eerder gebruikte verkeersmodel van Soesterberg en omgeving. Als basis heeft gediend rapport “Verkeerscirculatie Masterplan Soesterberg – Klankbordgroep scenario”, opgesteld in augustus 2010 door ingenieursbureau DHV. In dit rapport is als uitgangspunt de situatie 2006 gehanteerd. Daarnaast zijn een aantal varianten doorgerekend, waaronder een variant met een verdiepte ligging N237 + een westelijke en een oostelijke ontsluiting voor Soesterberg Noord, direct aansluitend op de N237.

Het aanvullende onderzoek is in juli 2012 uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. De door hen uitgevoerde doorrekening is de hierbovengenoemde variant, exclusief een oostelijke ontsluiting.

In dit advies zijn drie modeldoorrekeningen opgenomen:

1. Huidige situatie (peildatum 2006)
2. Klankbordgroep scenario: een verdiepte ligging N237 + ongelijkvloerse kruising Montgomeryweg + westelijke en oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord
3. Klankbordgroep scenario (zie 2) zonder oostelijke ontsluitingsweg

In beide 2020-modellen is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen en diverse andere (woningbouw)ontwikkelingen in het Masterplan.

De effecten op het wegennetwerk in en rondom Soesterberg zijn in een verzameltabel weergegeven (zie bijlage, blz. 5). De doorrekening resulteren in een gemiddelde avondspitsintensiteit. Deze cijfers zijn vervolgens doorgerekend naar etmaalintensiteiten.¹

Om een beter inzicht te krijgen in de effecten op het wegennet, zijn de cijfers uit een drietal kolommen uit deze tabel gevisualiseerd in overzichtskaarten (zie bijlage, blz. 5 en 6).

- Figuur 1: Etmaalintensiteit 2020 inclusief oostelijke ontsluitingsweg.
- Figuur 2: Etmaalintensiteit 2020 zonder oostelijke ontsluitingsweg.
- Figuur 3: Verschil varianten 2020 met en zonder oostelijke ontsluitingsweg.

Resultaten

- Het wegvallen van een directe aansluiting op de N237 via de Montgomeryweg betekent een zwaardere druk de andere op uitvalswegen voor verkeer uit Soesterberg (zuid).
 - o Bij de aanleg van zowel een westelijke als een oostelijke ontsluiting voor Soesterberg Noord is op de Rademakerstraat een toename van 138% tot 217% en op de Banningstraat een toename van gemiddeld 67%.
 - o Bij alleen een aanleg van een westelijke ontsluitingsweg (en geen oostelijke), is er nauwelijke sprake van een verdere toename op de Rademakerstraat, maar wel een verdere forse toename op de Banningstraat (gemiddeld ruim 100%).
- Verkeer van en naar Soesterberg Noord dat gebruik zou maken van de oostelijke ontsluitingsweg verdeelt zich – bij het niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg –

¹ Op basis van ervaringscijfers wordt gesteld dat het gemiddelde avondspitsuur ca. 8% is van de etmaalintensiteit.

gelijkelijk over de westelijke ontsluitingsweg en de route Veldmaarschalk Montgomeryweg + Banningstraat

- De beoogde forse afname van het verkeer op de belangrijke verbindende schakel tussen Soesterberg en Soesterberg Noord (61% afname) wordt met het niet uitvoeren van de oostelijke ontsluitingsweg vrijwel teniet gedaan (nog maar 13% afname).
- Op de Kampweg is sprake van een tweedeling:
 - o Een lichte toename op het noordelijke deel (tot Van Maarenplein)
 - o Een forse toename op het zuidelijke deel, met name ten zuiden van de K. Onneslaan.Op de gehele Kampweg neemt de verkeersdruk verder toe bij het niet aanleggen van een oostelijke ontsluitingsweg.
- Het kruispunt Banningstraat/Kampweg wordt met het wegvallen van een directe aansluiting op de N237 op de Montgomeryweg zwaarder belast. Drie van de vier takken kennen forse intensiteiten tussen de 4.500 tot 6.800 voertuigen per etmaal. Als de oostelijke ontsluitingsweg niet wordt aangelegd, neemt die druk nog verder toe en wordt ook de Montgomeryweg veel zwaarder belast.

Conclusies:

1. Verdere toename verkeersdruk:

- a. Het niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord resulteert in een forse toename op de dan meest geschikte alternatieve route via Montgomeryweg en Banningstraat.
- b. Het kruispunt Banningstraat / Kampweg zal in de toekomst zwaarder worden belast. Het niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg doet die druk verder toenemen. Ermee rekening houdend dat voor een erftoegangsweg als richtlijn een maximumbelasting wordt gehanteerd van 6.000 voertuigen per etmaal, is de conclusie dat op 2 van de 4 takken op het kruispunt deze maximumbelasting wordt overschreden en op een 3^{de} tak deze limiet ook vrijwel wordt bereikt.

2. Afname leefbaarheid rondom het dorpshart van Soesterberg (kruispunt Banningstraat/Kampweg):

Het niet uitvoeren van de oostelijke ontsluitingsweg betekent dat het streven om de interne schakel tussen Soesterberg en Soesterberg Noord verkeersluw te maken nauwelijks wordt bereikt. Dit staat haaks op de in het Masterplan geuite wens dat het dorpshart van Soesterberg – waar het kruispunt Montgomeryweg / Banningstraat / Kampweg onderdeel van uitmaakt – een samenhangende centrumfunctie moet krijgen.

3. Toename conflict met afwikkeling langzaam verkeer en OV (veiligheid):

Het kruispunt vormt ook een belangrijk uitwisselpunt voor het langzaam verkeer (fietsverbinding Soest-Soesterberg + hoofdfietsroute Amersfoort-Utrecht) en het openbaar vervoer. Dit vereist een veilige inrichting van met name het kruispunt, Montgomeryweg en Banningstraat. Met name het kruispunt wordt voor de afwikkeling van het verkeer en de veiligheid een knelpunt.

Advies:

De aanleg van een oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord vergt een forse investering. Daarnaast zijn ook andere beperkingen van invloed op de haalbaarheid van deze weg (natuurwaarden, belangen van derden, onzekerheid instemming provincie Utrecht met een aansluiting op de Tammer rotonde).

Daar staat tegenover dat een keuze voor het (nog) niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg gevolgen heeft voor andere – bestaande – wegen in Soesterberg. Aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om de negatieve effecten op de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op te vangen. Bovendien is een belangrijk aandachtspunt dat het VERDER-project "Directe fietsroute Soesterberg" moet resulteren in een snelle en veilige fietsverbinding. Deze moet ook op een verkeersveilige wijze aansluiten op de bestaande wegenstructuur ten zuiden van de N237 teneinde aanspraak te kunnen maken op de VERDER-bijdrage.

Dit leidt tot het volgende advies:

- 1. Om de negatieve effecten op de verkeersafwikkeling en de veiligheid te beperken – met name op het kruispunt Banningstraat/Kampweg, maar ook op de schakel Soesterberg – Soesterberg Noord – wordt geadviseerd de oostelijke ontsluitingsweg tussen de Batenburgweg en de Tammer rotonde te realiseren.

2. De druk op het beoogde dorpshart zal na realisatie van de verdiepte ligging (medio 2015) sterk toenemen. Realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg dient daarom bij voorkeur gelijktijdig met de start uitvoering van de verdiepte ligging te worden opgestart.
3. Indien de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg op korte termijn niet realiseerbaar/haalbaar is, wordt geadviseerd om in ieder geval de aanleg ervan op langere termijn mogelijk te houden en bij andere planvorming voor het totale gebied (Campuszone Noord) hier fysieke ruimte voor reserveren.

BIJLAGE: RESULTATEN MODELDOORREKENING

Tabel 1: Overzicht intensiteiten 2006 en 2020 (met en zonder oostelijke ontsluiting)

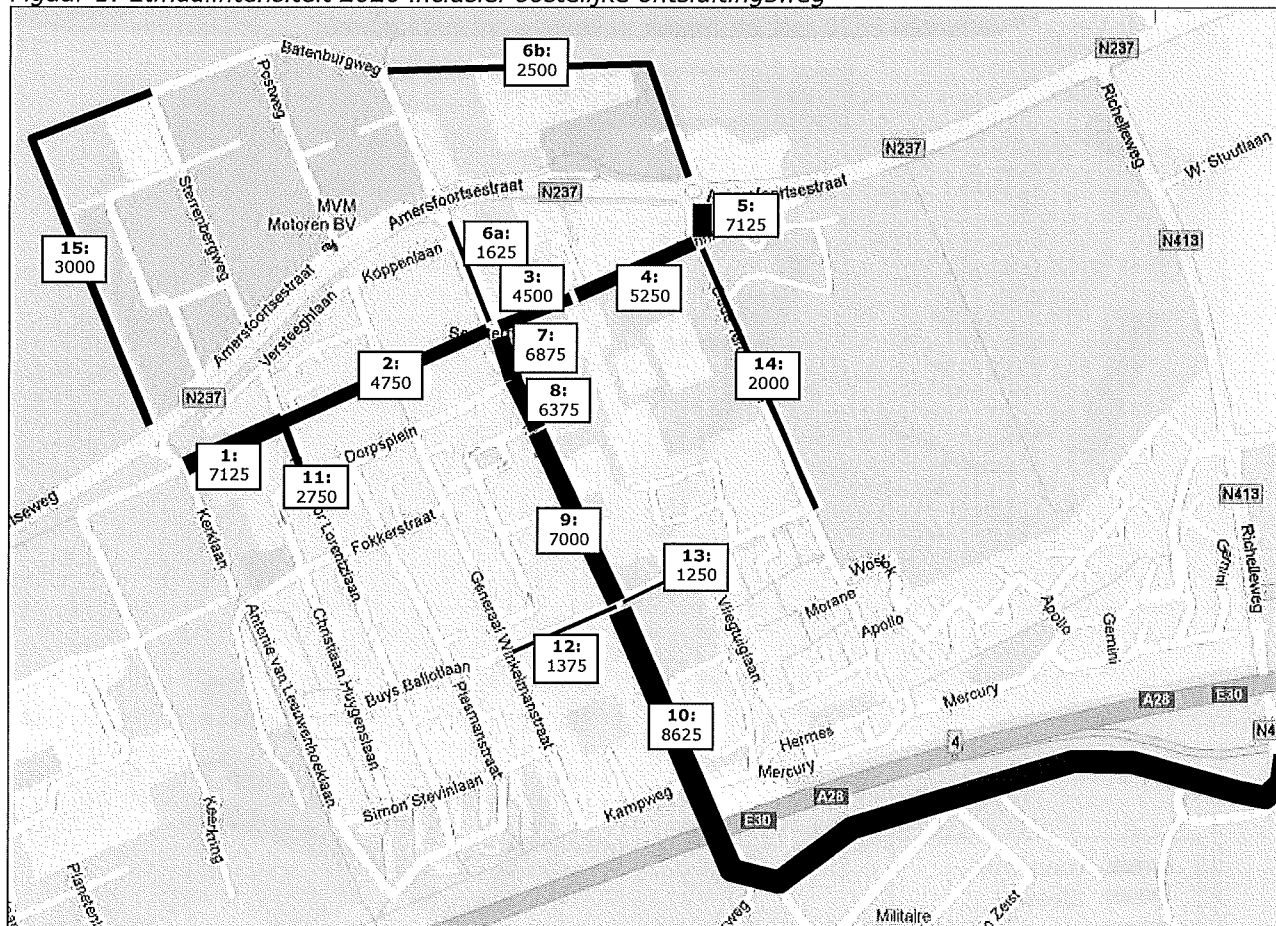
	straat	tussen	2006 Huidige situatie		2020 Met maatregelen inclusief oostelijke ontsluiting				2020 Met maatregelen zonder oostelijke ontsluiting				verschil MET en ZONDER oostelijke ontsluiting	
			gem. avond- spitsuur	Etmaal- intensiteit	gem. avond- spitsuur	Etmaal- intensiteit	toename (abs.) tov 2006	toenam e% tov 2006	gem. avond- spitsuur	etmaal- intensiteit	toename (abs.) tov 2006	toenam e% tov 2006	Abs.	%
1	Rademakerstraat	Kerklaan - Professor Lorentzlaan	180	2250	570	7125	4875	217%	580	7250	5000	222%	125	6%
2	Rademakerstraat	Professor Lorentzlaan - Kampweg	160	2000	380	4750	2750	138%	400	5000	3000	150%	250	13%
3	Banningstraat	t.p.v. Marechausseekazerne	230	2875	360	4500	1625	57%	470	5875	3000	104%	1375	48%
4	Banningstraat	Marechausseekazerne - Oude Tempellaan	240	3000	420	5250	2250	75%	520	6500	3500	117%	1250	42%
5	Banningstraat	Oude Tempellaan - N237	340	4250	570	7125	2875	68%	670	8375	4125	97%	1250	29%
6a	Veldmaarschalk Montgomeryweg	t.p.v. N237	330	4125	130	1625	-2500	-61%	280	3500	-625	-15%	1875	45%
6b	Oostelijke ontsluitingsweg		-	-	200	2500	2500	n.v.t.	-	-	-	-	-2500	n.v.t.
7	Kampweg	t.p.v. Odijkplein	500	6250	550	6875	625	10%	610	7625	1375	22%	750	12%
8	Kampweg	Moerbessenberg - Van Maarenplein	450	5625	510	6375	750	13%	570	7125	1500	27%	750	13%
9	Kampweg	Generaal Spoorstraat - Kamerlingh Onneslaan	410	5125	560	7000	1875	37%	620	7750	2625	51%	750	15%
10	Kampweg	Kamerlingh Onneslaan - A28	390	4875	690	8625	3750	77%	760	9500	4625	95%	875	18%
11	Professor Lorentzlaan	Rademakerstraat - Van Angerenstraat	150	1875	220	2750	875	47%	230	2875	1000	53%	125	7%
12	Kamerlingh Onneslaan	Generaal Winkelmanstraat - Kampweg	130	1625	110	1375	-250	-15%	110	1375	-250	-15%	-	-
13	Kamerlingh Onneslaan	Kampweg - Vliegtuiglaan	100	1250	100	1250	-	-	100	1250	-	-	-	-
14	Oude Tempellaan	Banningstraat - Kamerlingh Onneslaan	80	1000	160	2000	1000	100%	160	2000	1000	100%	-	-
15	Westelijke ontsluitingsweg	N237 - Batenburgweg	-	0	240	3000	3000	n.v.t.	340	4250	4250	n.v.t.	1250	n.v.t.

Fig. 1

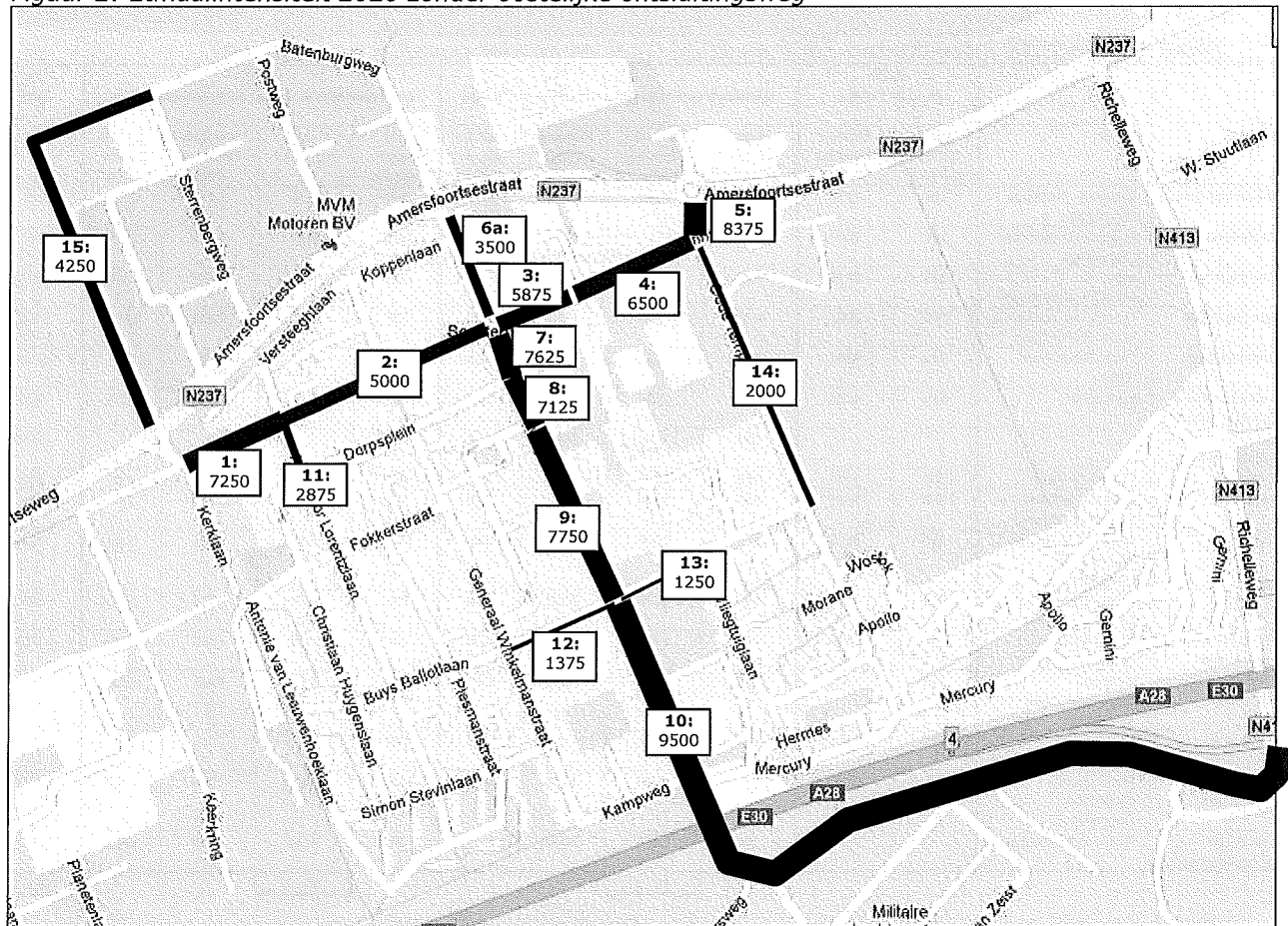
Fig. 2

Fig. 3

Figuur 1: Etmaalintensiteit 2020 inclusief oostelijke ontsluitingsweg



Figuur 2: Etmaalintensiteit 2020 zonder oostelijke ontsluitingsweg



Figuur 3: Verschil varianten 2020 met en zonder oostelijke ontsluitingsweg

