



BUNSCHOTEN STAD AANTREKkelijk EN BEREIKBAAR

Samen werken aan een gedragen
inrichting voor de Dorpsstraat en
kruispunt Rengersweg-Bickersweg.

Opdrachtgever	Gemeente Bunschoten
Titel rapport	BUNSCHOTEN AANTREKKELIJK EN BEREIKBAAR <i>Samen werken aan een gedragen inrichting voor de Dorpsstraat en kruispunt Rengersweg-Bickersweg.</i>
Status	Definitief
Kenmerk	BNT009/002206
Datum publicatie	9 april 2019
Kernteam opdrachtgever	Hans Reijnen Marianne Wajer
Projectteam Goudappel Coffeng	Marco Aarsen (projectleider) Jan-Anne Waagmeester Thijmen van Gompel Jeroen Kuijpers



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Inhoud

1	Introductie	4
2	Samen aan de slag	8
2.1	De stappen in het ontwerpproces	
2.2	Samenvatting knelpunten en wensen voor Dorpsstraat	
2.3	Samenvatting knelpunten en wensen gebied Bickersweg - Rengersweg - Vondelstraat	
3	Huidige situatie in beeld	16
3.1	Wat gaat goed?	
3.2	Wat kan beter?	
3.3	Bestaande profielen rijbaan Dorpsstraat	
4	Mogelijke varianten verkeerscirculatie	28
4.1	Het onderzoek	
4.2	De onderzochte varianten	
4.2.1	De huidige situatie	
4.2.2	Eenrichtingsverkeer	
4.2.3	Nieuwe ontsluiting naar de Oostelijke Randweg	
4.2.4	Tegengesteld eenrichtingsverkeer én nieuwe ontsluitingsweg	
4.3	Afweging	
5	Visie op Dorpsstraat en omgeving	34
6	Ontwerp voor de Dorpsstraat	40
6.1	Basisprofiel rijbaan Dorpsstraat	
6.2	Ruimte voor extra leilindes	
6.3	Verbijzondering met overrijdbare pleintjes	
6.3.1	Noordelijke entree Bunschoten-Stad	
6.3.2	Kerkplein	
6.3.3	Oude Raadhuisplein	
6.3.4	Botermarkt	
6.3.5	Zuidelijke entree Bunschoten-Stad	
6.4	Parkeren	
7	Kruispunt Rengersweg - Bickersweg	64
8	Mogelijk aanvullende maatregelen	68
	Bijlage	70
	Verkeerstellingen op een gemiddelde werkdag	
	De onderzochte varianten en verkeersintensiteiten	



An aerial photograph of a residential neighborhood, showing houses, streets, and green spaces. A large red square is overlaid on the right side of the image, containing the number '1' and the word 'INTRODUCTIE'.

1

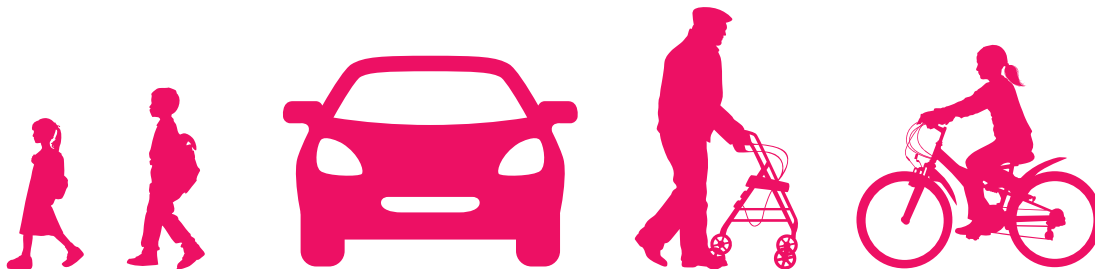
INTRODUCTIE

Het is de wens de woonkwaliteit en de leefbaarheid in de Dorpsstraat te verbeteren. In de huidige situatie voelen voetgangers en fietsers zich onvoldoende prettig. De bewoners wensen een ontwerp waarin de verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers wordt gewaarborgd. Dit is onderzocht in samenhang met een mogelijke extra ontsluiting van de Dichtersbuurt naar de Oostelijke Randweg. Ook is onderzocht wat de verschillende mogelijkheden zijn voor kruispunt Rengersweg-Bickersweg. Om een integraal afgewogen en breed gedragen plan te realiseren is er een klankbordgroep gevormd welke bestaat uit bewoners.

Dankzij deze klankbordgroep is er een goed beeld ontstaan van de knelpunten en wensen voor de Dorpsstraat, kruispunt Rengersweg-Bickersweg en een eventuele ontsluiting van de Dichtersbuurt op de Oostelijke Randweg.

Er zijn verschillende varianten onderzocht en besproken. Er is een visie en een ontwerp voor de Dorpsstraat opgesteld en er zijn verschillende ontwerpen gemaakt voor kruispunt Rengersweg-Bickersweg.

Met het ontwerp wordt de Dorpsstraat aantrekkelijker, groener en veiliger als verblijfsgebied. De positie van voetgangers en fietsers in de Dorpsstraat wordt versterkt en de omgeving wordt beter toegankelijk voor voetgangers. De Dorpsstraat blijft uiteraard goed bereikbaar per auto. Wel worden er maatregelen getroffen om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen om gebruik te maken van de Dorpsstraat. Tevens zal het plan bijdragen aan het terugdringen van de snelheid van autoverkeer en het versterken van de herkenbaarheid en identiteit van de Dorpsstraat.



Samen op zoek naar een gewenste balans tussen auto, fiets en voetgangers in de Dorpsstraat



Impressie van klankbordavonden



PROFIEL DORPSSTRAAT



Projectrichting

A man in a blue suit is leaning over a table, looking at architectural plans. There is a notebook and a glass on the table. The background is a brick wall.

2

SAMEN AAN DE SLAG

Onder begeleiding van Gemeente Bunschoten en Goudappel Coffeng is de klankbordgroep aan de slag gegaan met een drietal opgaven:

1. Ontwerp voor de Dorpsstraat.
2. Inzicht in wenselijkheid extra ontsluiting van Dichtersbuurt op de Oostelijke Randweg.
3. Ontwerp kruispunt Bickersweg-Rengersweg.

2.1 De stappen in het ontwerpproces

Het ontwerp heeft een breed participatieproces doorlopen. In elke fase van het project heeft de klankbordgroep inspraak gehad op het ontwerp. Het proces met de klankbordgroep bestond uit een drietal avonden. Het resultaat van elke avond is gepresenteerd in een drietal (tussentijdse) inloopavonden. Zo hebben alle inwoners van Bunschoten gedurende het hele proces zicht gehad in de tussenresultaten en de mogelijkheid gehad hierop te reageren.



- 1 Kijken en luisteren**
Avond met klankbordgroep en tussentijdse inloopavond.



- 2 Samen ontwerpen**
Avond met klankbordgroep en tussentijdse inloopavond.



- 3 Bespreken ontwerp**
Avond met klankbordgroep en inloopavond.



- 4 Presentatie Commissie Ruimte**



Avond 1: Kijken en luisteren

De eerste avond vond plaats in het gemeentehuis. Na een plenaire start met aftrap van wethouder Beukers, zijn we in twee groepen naar buiten gegaan om met elkaar in gesprek te gaan over de sterke en zwakke punten van de Dorpsstraat en omgeving, de (on)wenselijkheid van een extra ontsluiting van de Dichtersbuurt op de Oostelijke Randweg en het kruispunt Rengersweg-Bickersweg.

Vervolgens hebben de twee groepen de knelpunten en wensen op kaarten gezet en deze aan elkaar gepresenteerd. Een samenvatting hiervan volgt in de volgende paragraaf. Na de eerste avond zijn de resultaten voorgelegd aan alle geïnteresseerden tijdens de eerste tussentijdse inloopavond.



Avond 2: Samen ontwerpen

Deze avond in Twizst startte met een samenvatting en terugkoppeling van de genoemde knelpunten en wensen op avond 1. Aan de hand van een visie op het centrumgebied zijn de eerste ideeën gepresenteerd met de meest kansrijke varianten voor zowel het profiel van de Dorpsstraat, de verkeerscirculatie en ontsluiting op hoger schaalniveau en de optimalisatie van het kruispunt Bickersweg-Rengersweg.

In twee groepen zijn de verschillende varianten bediscussieerd en zijn de sterke en zwakke punten benoemd. De groepen hebben een voorkeur uitgesproken en deze aan het eind van de avond aan elkaar gepresenteerd. De resultaten van deze avond zijn weer getoond op de tweede tussentijdse inloopavond. Hier hebben alle bezoekers weer de gelegenheid gehad de ideeën in te zien en hierop te reageren. Op- en aanmerkingen op de eerste mogelijkheden zijn meegenomen in het schetsontwerp.



Avond 3: Bespreken ontwerp

Het voorkeursidee uit de tweede avond is hier verder uitgewerkt tot een schetsontwerp. Ook is er meer informatie wat betreft inrichtingselementen en materialen. Wederom zijn deze in twee groepen besproken. Wat is goed en wat kan beter? Na afloop worden deze bevindingen aan elkaar gepresenteerd. De gewenste aanpassingen zijn doorgevoerd voor de laatste brede informatieavond en de presentatie aan de Commissie Ruimte. Tijdens de laatste brede informatieavond, waar de wethouder bij aanwezig was, is het schetsontwerp voorgelegd aan alle geïnteresseerden. Een groot deel van de leden van de klankbordgroep was hierbij aanwezig om op te treden als ambassadeurs van het ontwerp en desgewenst toelichting te geven. Ook tijdens de laatste brede informatieavond was ruimte voor opmerkingen op het ontwerp.



Avond 4: Presentatie Commissie Ruimte

Deze avond wordt het doorlopen proces en het resultaat voor de Dorpsstraat en het kruispunt Bickersweg-Rengersweg aan de Commissie Ruimte gepresenteerd. Dit heeft een informeel karakter.

Het ontwerp is voorgelegd aan vakspecialisten binnen de gemeente. Aanvullende informatie wordt meegenomen naar de gemeenteraad.



1. KIJKEN EN LUISTEREN

Huidige waardering en
gewenste ambitie



26 september 2018



INLOOP AVOND 1

Herkent u zich hierin?

10 oktober 2018



2. SAMEN ONTWERPEN

Bespreken mogelijke varianten en
uitspreken voorkeur



31 oktober 2018



INLOOP AVOND 2

Tonen voorkeursvarianten met onderbouwing

14 november 2018



3. BESPREKEN ONTWERP

Bespreken en fine-tunen van
schetsontwerp



12 december 2018



BREDE INLOOPAVOND

Presenteren inrichtingsplannen

16 januari 2019

RAADSPRESENTATIE

13 februari 2019

2.2 Samenvatting knelpunten en wensen voor Dorpsstraat

Op de eerste avond zijn de volgende knelpunten en wensen benoemd.

Knelpunten

Ruimte en wegprofiel

- Auto's geven fietsers te weinig ruimte.
- De trottoirs zijn te smal.
- Obstakels en bomen op de stoep.
- Stoep loopt soms erg schuin.
- Snelheid van de auto's te hoog, plateaus werken onvoldoende.
- Verkeers- en parkeerproblemen bij pinautomaat.
- Hoge stoepranden gevaarlijk voor fietsers.
- Licht van lantaarnpalen wordt tegengehouden door bomen.
- Gezien beperkte ruimte te veel ruimte voor auto's en parkeren, te weinig voor voetgangers en fietsers.
- Uitzicht op kruispunten beperkt is slecht (bijv. Dorpsstraat – Schoolstraat).

Parkeren

- Vooral parkeerproblemen tussen Schoolstraat en Vondelstraat.
- Parkeren gebeurt te dichtbij kruispunten en in bochten.
- Te weinig handhaving op foutparkeren.
- Zetten mensen met een eigen oprit ook auto's op straat?
- Parkeerstroken zijn te smal, dus parkeren auto's met één wiel op de stoep.
- Cafetaria in het noorden van de Dorpsstraat trekt veel auto's.
- Achter de kerk ligt parkeerterrein. Deze mag door omgeving worden gebruikt.
- Extra woningen zorgen voor groeiende parkeerdruk.
- Voor de kerk is parkeren ongewenst: reserveren voor halen en brengen.

Wensen

Groen en leefbaarheid

- Authentiek en historisch aanzicht Dorpsstraat behouden.
- Bomen langs de Dorpsstraat (leilindes) behouden.
- Waar mogelijk extra groen aanbrengen in de straat.
- Meer veiligheid en ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Schuine randen bij stoepen of helemaal geen hoogteverschillen, ruimte flexibeler gebruiken.

Parkeren en circulatie

- Extra parkeerplaatsen Botermarkt mogelijk?
- Eenrichtingsverkeer biedt meer ruimte voor bomen, voetpad, terras etc. (nadeel is omrijden).
- Inrijverbod vrachtverkeer in één richting behouden. (en ook op Rengersweg).
- Parkeren op straat in plaats van in parkeerstrook (want: snelheidsremmend).
- Parkeerregulering: meer parkeren op eigen erf.

2.3 Samenvatting knelpunten en wensen voor gebied Bickersweg - Rengersweg - Vondelstraat

Op de eerste avond zijn de volgende knelpunten en wensen benoemd.

Knelpunten

Bickersweg-Rengersweg

- Bickersweg: veiligheid voor overstekende scholieren (basisschool en middelbare school) verbeteren.
- Rengersweg als belangrijke fietsroute behouden.
- De fietsroute Rengersweg is aangesloten op de wijk bij de Kolkweg; dit is een gevaarlijk punt voor fietsers (auto's uit drie richtingen i.c.m. fietsende scholieren).
- De Rengersweg is te smal voor auto- en vrachtverkeer.
- Bus halteert op de rijweg op de Bickersweg.
- Hoge snelheid (50km/u) op Bickersweg.

Vondelstraat en evt. nieuwe ontsluiting

- Extra ontsluiting aan de Oostelijke Randweg vermindert de doorstroming van de Oostelijke Randweg.
- Extra ontsluiting zorgt voor extra verkeersdrukke en overlast in Dichtersbuurt.
- Extra ontsluiting zorgt voor aantasting van groen recreatiegebied.

Overig

- In delen van de wijk kunnen vrachtauto's bochten niet goed maken.
- Afvalinzameling lijkt niet efficiënt (komt aantal keer per dag door dezelfde straat).
- Speeltuintje aan Oosterstraat: straat wordt soms geblokkeerd door geparkeerde fietsen. Ook spelen kinderen vlak naast de weg.

Wensen

Bickersweg-Rengersweg

- Vanaf Oosterstraat direct aansluiten op Bickersweg i.p.v. via Rengersweg.
- Ronde op kruispunt Bikkerweg-Rengersweg.
- Meer opstelruimte tussen fietspad en rijbaan Bickersweg.
- Veilige oversteek Bickersweg voor fietsende kinderen en voetgangers.
- Instellen 30 km/u Bickersweg vanaf kruispunt met Rengersweg.
- Rengersweg breder maken, voor auto's en vrachtwagens.

Vondelstraat en evt. nieuwe ontsluiting

- Geen ontsluiting op Oostelijke Randweg via Dichtersbuurt.
- Bij eventuele nieuwe aansluiting op de Oostelijke Randweg rekening houden met nieuw te ontwikkelen wooneilanden. Mogelijke aansluiting combineren.
- Groen behouden i.v.m. speeltuin kinderen, waterafvoer en wooncomfort.
- Eenrichtingsverkeer in totale plan (incl. nieuwe ontsluiting).

Overig

- Bij speeltuin Oosterstraat i.v.m. veiligheid: fietsen kunnen stallen & parkeerverbod.



Wat zijn uw knelpunten en wensen?





3

HUIDIGE SITUATIE
IN BEELD

3.1 Wat gaat goed?



Aantrekkelijke en historische straat



Horeca en winkels



Markt op Kolkplein



Water en molen De Hoop (bron: A. den Hartigh)



Kunst en identiteit



Sint Catharinakerk



Oude Raadhuis en oude gemeentehuis



Ruimte is beperkt, rijbaan is 5,25 meter - auto en fiets gemengd - auto in twee richtingen - parkeren op straat - leilindes als slimme groene oplossing bij beperkte ruimte



Maatregelen om snelheid te remmen - 30km/u



Aandacht voor leefbaarheid. Dorpsstraat is ook woonstraat waar gewandeld en gespeeld wordt

3.2 Wat kan beter?



Onvoldoende ruimte voor fiets en voetganger - hoge parkeerdruk door woningverdichting



Parkeerstroken zorgen ervoor dat er minder ruimte overblijft voor de voetganger.



Hoge snelheid van auto's - voetgangers en fietsers voelen zich niet altijd veilig



Zeer verkeerskundige entree vanaf rotonde van de Dorpsstraat. Straalt niet uit dat auto vanaf hier 'te gast' is.



Weinig ruimte voor de voetganger.



Weinig aantrekkelijke voorruimte voor de kerk.



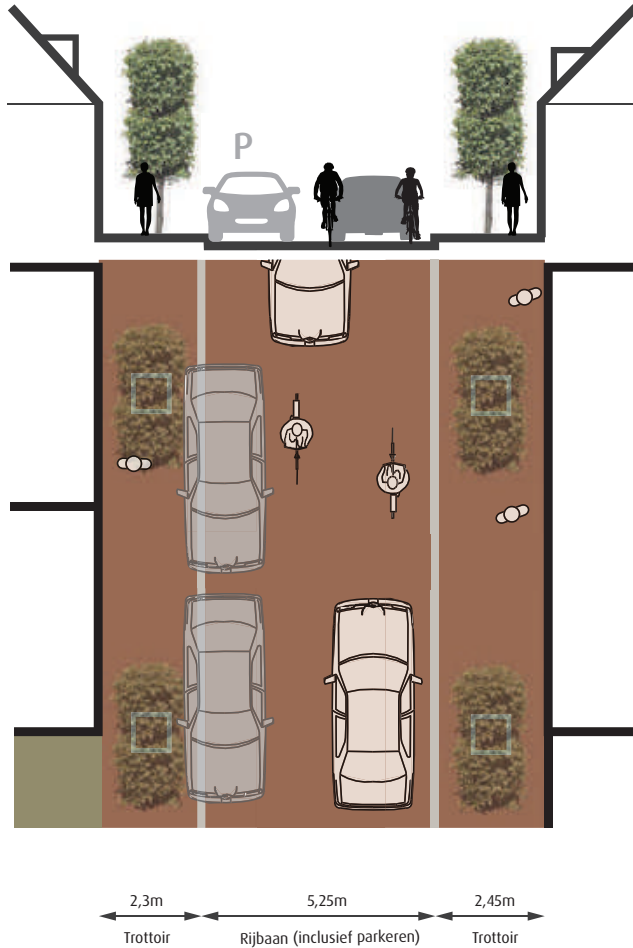
Verscheidenheid aan verhardingsmaterialen zorgt voor onrustig beeld.



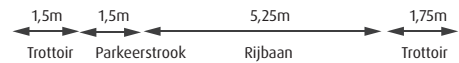
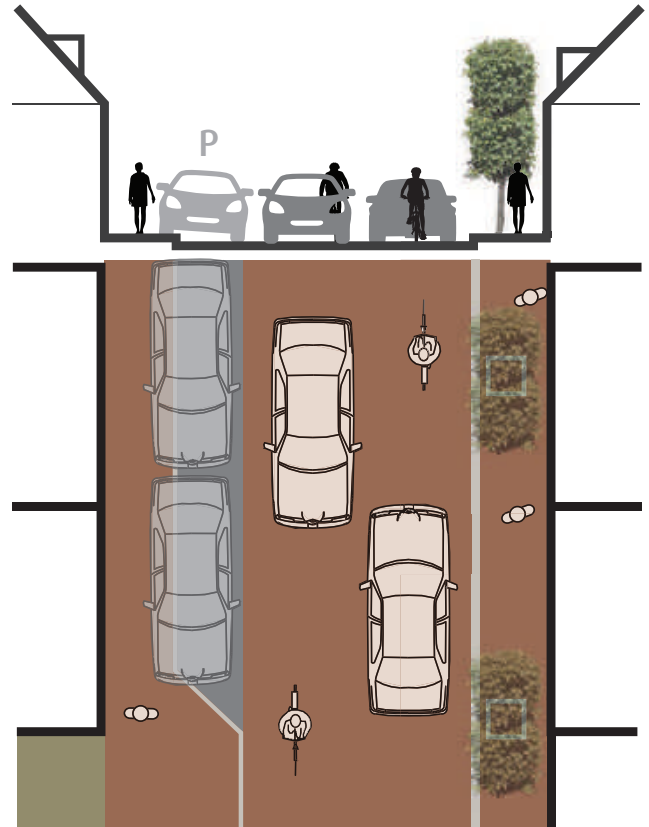
Bomen in voetpad zorgen ervoor dat voetgangers over de straat moeten lopen.

3.3 Bestaande profielen rijbaan Dorpsstraat

Parkeren **op** de rijbaan



Parkeren **naast** de rijbaan





4

MOGELIJKE VARIANTEN VERKEERSCIRCULATIE



4.1 Het onderzoek

Er zijn verschillende suggesties gedaan voor maatregelen met als doel om de hoeveelheid verkeer op de Dorpsstraat te verminderen. Zou de invoering van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat helpen? Of een nieuwe ontsluiting van Bunschoten Stad naar de Oostelijke Randweg (via de Vondelstraat)? Om hier een goed antwoord op te geven zijn eerst de huidige verkeersintensiteiten in beeld gebracht op basis van verkeerstellingen, zie bijlage. Ook is met behulp van kentekenregistraties bepaald welk deel van het verkeer op de Dorpsstraat doorgaand verkeer is. Vervolgens is geanalyseerd welke verschuivingen in de verkeersstromen zullen optreden bij invoering van eenrichtingsverkeer, aanleg van een nieuwe verbinding naar de Oostelijke Randweg en een combinatie van deze beide maatregelen.

4.2 De onderzochte varianten

Er zijn vier verschillende varianten meegenomen in het onderzoek:

1. De huidige verkeerscirculatie (met verkeer in twee richtingen op de Dorpsstraat).
2. Een situatie met eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat (van noord naar zuid).
3. Een situatie met een nieuwe ontsluiting naar de Oostelijke Randweg.
4. Een situatie met tegengesteld eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat in combinatie met een nieuwe ontsluiting naar de Oostelijke Randweg.

De onderzochte varianten zijn in beeld gebracht op nevenstaande kaarten. De kaarten zijn ook op groot formaat opgenomen in bijlage 2

4.2.1 De huidige situatie

In de huidige situatie rijden er op de Dorpsstraat per etmaal circa 2.000 motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm). Ongeveer een derde deel daarvan is doorgaand verkeer. Verder rijden er ook nog 700 mvt/etm via de Rengersweg van en naar Bunschoten Stad. Deze aantallen passen goed bij het karakter van de straten als zogenaamde 'erftoegangswegen'. Volgens verkeerskundige richtlijnen is op straten waar auto en fiets gemengd zijn en een 30 km/h-regime geldt, een intensiteit tot zo'n 4.000 mvt/etmaal wenselijk. Dit sluit ook aan bij opmerkingen van bewoners dat niet het aantal auto's het grootste probleem is, maar de snelheid van het autoverkeer in combinatie met de beperkte ruimte voor parkeren en langzaam verkeer.



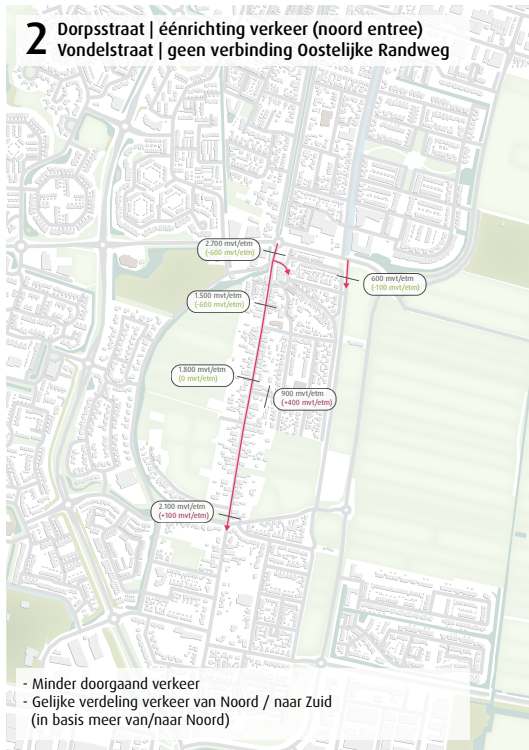
4.2.2 Eenrichtingsverkeer

Bij invoering van eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat hebben we als uitgangspunt genomen dat ook op de Rengersweg eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd (in dezelfde richting als op de Dorpsstraat). Anders zou de Rengersweg de functie van de Dorpsstraat overnemen en daarvoor is deze 'achteruitgang' minder geschikt.

Eenrichtingsverkeer halveert de hoeveelheid doorgaand verkeer, maar niet het bestemmingsverkeer. Sterker nog: bestemmingsverkeer moet gemiddeld genomen langere routes en dus meer kilometers rijden, soms ook op de Dorpsstraat. Daarom is het effect van eenrichtingsverkeer minder groot dan misschien verwacht. In het noordelijke deel van de Dorpsstraat wordt het wel wat rustiger bij

eenrichtingsverkeer, maar in het zuidelijke deel en op de Vondelstraat wordt het zelfs wat drukker. Dat komt doordat iedereen bij eenrichtingsverkeer via de zuidkant Bunschoten Stad moet verlaten, terwijl men in de huidige situatie vaker gebruik maakt van de ontsluiting via Kolkplein en Rengersweg.

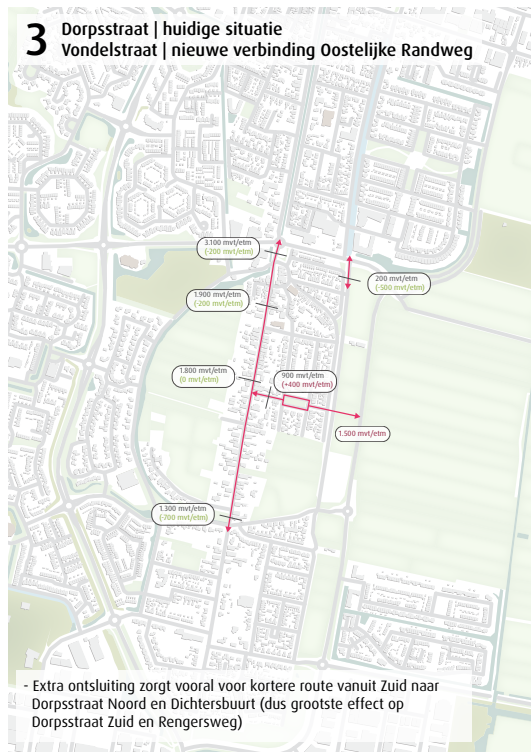
In deze variant is gekozen voor eenrichtingsverkeer van noord naar zuid. Wanneer het eenrichting zou zijn van zuid naar noord, zouden de verkeersintensiteiten nagenoeg gelijk zijn. Het ligt het meest voor de hand om voor de richting van noord naar zuid te kiezen, aangezien er meer voorzieningen zijn bij de noordelijke entree. Dit zijn aanleidingen om bij het Kolkplein meer in te zetten op verblijven, het vormt een duidelijk signaal aan de automobilist dat deze een centrumstraat betreedt.



4.2.3 Nieuwe ontsluiting naar de Oostelijke Randweg

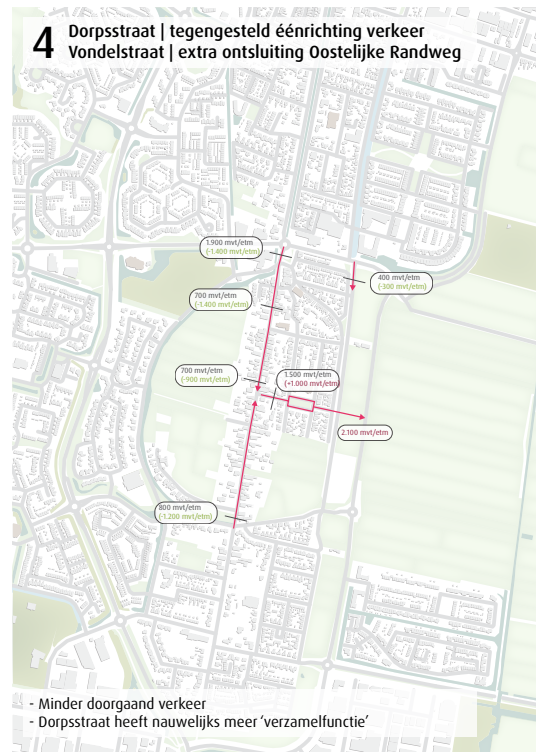
Een nieuwe ontsluiting naar de Oostelijke Randweg leidt in het zuidelijke deel van de Dorpsstraat en op de Rengersweg tot een afname van verkeer. De Oostelijke Randweg is immers wel een goed alternatief voor verkeer vanuit het zuiden en vanuit het noordoosten naar de Dichtersbuurt, maar minder vanuit het noorden (Spakenburg).

Op de Nieuwe ontsluitingsweg zelf komen ongeveer 1.500 mvt/etm te rijden, waarvan 900 van en naar de Dorpsstraat. De Vondelstraat wordt ongeveer twee keer zo druk dan nu het geval is. Het betekent een toename van 400 mvt/etm. Een extra aansluiting op de Oostelijke Randweg heeft hier een nadeling effect op de doorstroming.



4.2.4 Tegengesteld eenrichtingsverkeer én nieuwe ontsluitingsweg

Als een nieuwe ontsluitingsweg wordt aangelegd, is het ook mogelijk om tegengesteld eenrichtingsverkeer in te voeren. Dat wil zeggen: in het ene deel van de Dorpsstraat van noord naar zuid en in het andere deel van zuid naar noord. De Dorpsstraat kan dan van beide kanten ingereeden worden, maar men moet via de nieuwe ontsluitingsweg Bunschoten Stad verlaten. Het voordeel van tegengesteld eenrichtingsverkeer is dat doorgaand verkeer in beide richtingen onmogelijk wordt gemaakt. Mede daardoor neemt de hoeveelheid verkeer in de Dorpsstraat in deze variant flink af. Omdat al het verkeer via de nieuwe ontsluitingsweg Bunschoten Stad moet verlaten, wordt het echter wel een stuk drukker op de Vondelstraat. Op de nieuwe ontsluitingsweg komen ongeveer 2.100 mvt/etm te rijden, waarvan 1.500 vanaf de Dorpsstraat komen.



4.3 Afweging

Een nieuwe ontsluitingsweg is een dure en ingrijpende maatregel en zal door een groen recreatiegebied gaan. De route naar de Dorpsstraat loopt door een bestaande woonwijk en langs een speelplaats. De huidige hoeveelheid verkeer op de Dorpsstraat past goed bij de functie van de Dorpsstraat. Om deze redenen is er geen groot draagvlak voor de nieuwe ontsluiting.

Om de aanleg van een nieuwe weg te rechtvaardigen moet ófwel sprake zijn van een groot probleem ófwel van groot draagvlak onder de inwoners. Dit is beide niet geval.

De keuze is gemaakt om geen nieuwe aansluiting op de Oostelijke Randweg voor te stellen, maar om vooral te investeren in een zo goed mogelijk verblijfsklimaat op de Dorpsstraat zelf. De keuze voor verkeer in één of in twee richtingen op de Dorpsstraat wordt daarvan afhankelijk gesteld: welk profiel is het meest geschikt om de gewenste kwaliteit en leefbaarheid op de Dorpsstraat te bereiken? In hoofdstuk 6 gaan we daar verder op in.



Groengebied tussen Dichtersbuurt en de Oostelijke Randweg



**MANAGEMENT AND
IMPLEMENTATION OF AN
INTEGRATED
SUSTAINABILITY
STRATEGY**

University of
Applied Sciences
Merano



5

VISIE OP DORPSSTRAAT EN OMGEVING

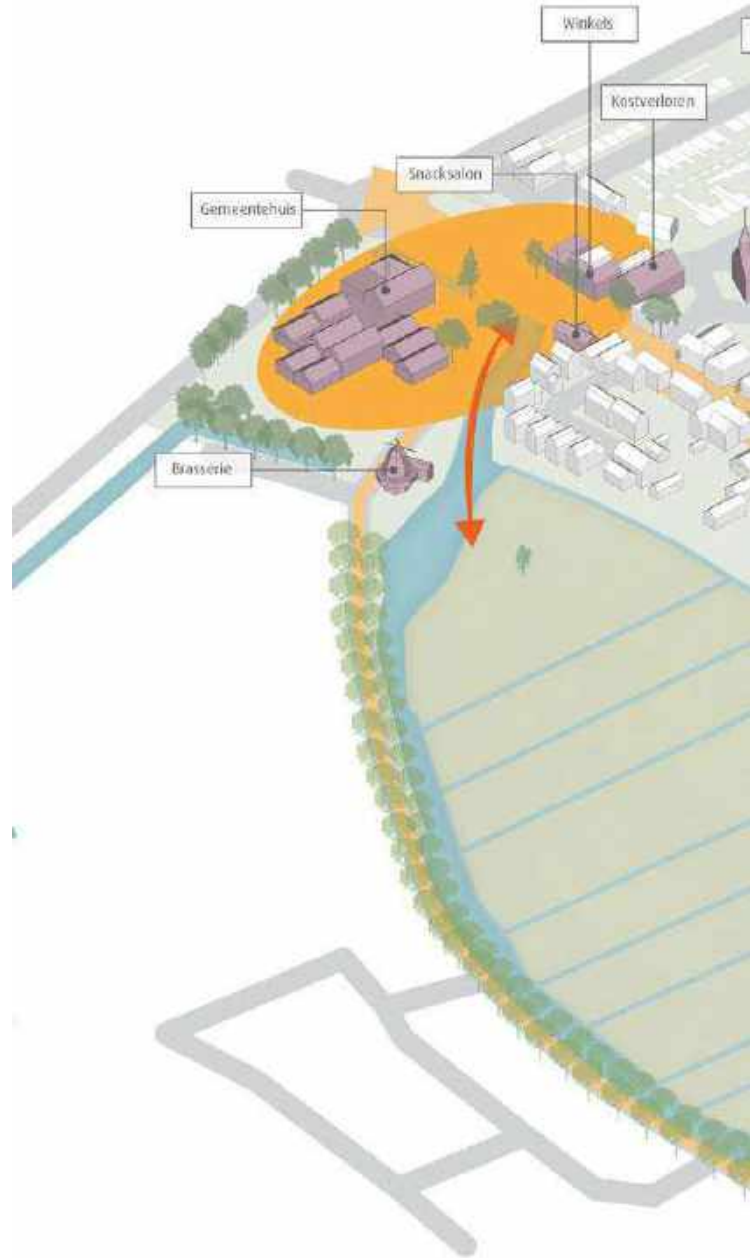


VISIE: DORPSSTRAAT ALS HUISKAMER VAN BUNSCHOTEN

Uitgangspunten:

- Contact met waterstructuur en westelijke stadswede.
- Minder focus op doorgaan, meer focus op verblijven.
- Aandacht voor aantrekkelijke woonomgeving en leefbaarheid.
- Duidelijke entrees van de Dorpsstraat.
- Verbijzonderingen in de vorm van overrijdbare pleintjes
- Tussen de pleintjes: vriendelijk profiel met juiste balans tussen fietser, voetganger, groen, auto's en parkeren.
- Extra groen waar het kan.

De Dorpsstraat is een aantrekkelijke straat. Op verschillende plaatsen zijn bijzondere karakteristieke elementen aanwezig die beter tot hun recht zouden kunnen komen. Deze bijzondere plekken kunnen we zien als parels, waarbij de Dorpsstraat het parelsnoer is. Het extra verbijzonderen van deze plekken versterkt niet alleen het authentieke karakter van de Dorpsstraat, maar benadrukt ook dat de Dorpsstraat vooral een verblijfsgebied en een woonstraat is en geen doorgaande weg.



Zuiderkerk

Sint Catharinakerk

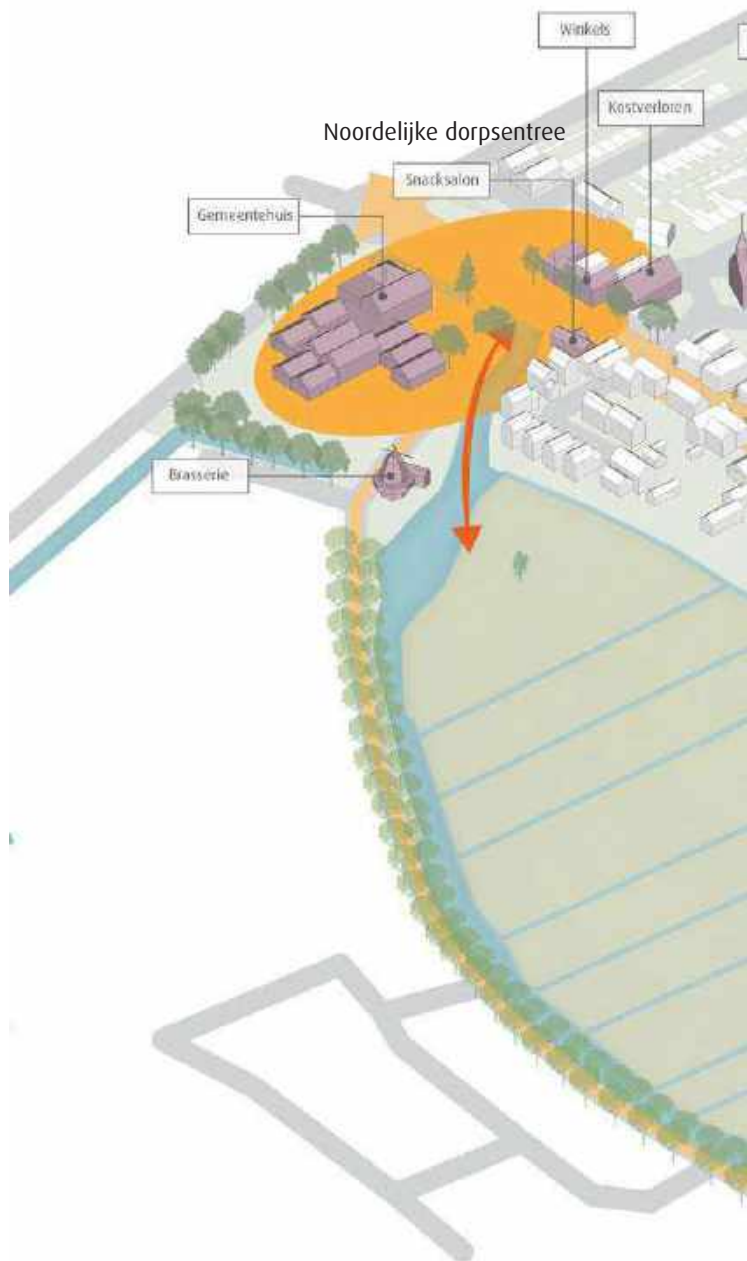
Petrakerk

Voormalig raadshuis



Bij de 'parels' in het parelsoer stellen we voor om overrijdbare pleinen (shared space) te maken. Deze pleinen worden verhoogd aangelegd om de snelheid van het verkeer verder af te remmen:

- Bij de noordelijke dorpsentree (Kolkplein) is direct al het eerste overrijdbare plein voorzien. Vanaf de rotonde moet direct duidelijk zijn dat men hier in een gebied komt waar fietsers en voetgangers minstens gelijk zijn aan het autoverkeer. We stellen voor om hier het contact met het water te versterken, zodat ook het zicht op de westelijke stadswaai en de molen beter naar voren komt. Hier is ook nog veel ruimte voor extra groen. Golvende lijnen uitgevoerd in kinderkopjes maken verbinding met het water.
- Bij de kerk en het voormalige stadhuis komen twee vergelijkbare overrijdbare shared space pleintjes. Deze beide gebouwen krijgen meer nadruk door een 'loper' in natuurstenen kinderkopjes te maken die loopt vanaf de entrees tot over het plein.
- De Botermarkt is nu een vrij anoniem zijstraatje, maar ook is het een belangrijke toegang tot de westelijke stadswaai. We stellen voor om hier ook een plein van te maken met een doorlopende bomenrij aan de zuidzijde van de Botermarkt om zo de relatie tussen de Dorpsstraat en de stadswaai te versterken.
- Bij de zuidelijke Dorpsentree is het water van de stadswaai min of meer 'verstopt'. Aan de westzijde is het nog zichtbaar, aan de oostzijde niet. We stellen voor om het water hier in de straat zichtbaar te maken door middel van een rooster in de straat. Er ontstaat daarmee tegelijkertijd een lijn in de breedterichting, die de zuidelijke entree van de Dorpsstraat markeert. Waarschijnlijk is het waterpeil ten opzichte van de straat te laag om dit door het rooster te geleiden. Dit zal ook niet kunnen in verband met kabels en leidingen. Voorgesteld wordt dat het rooster een waterafvoerende functie krijgt voor de Dorpsstraat. Het regenwater kan hier verzameld worden en worden afgevoerd op de stadswaai.





Zuidkerk

Sint Catharinakerk

Petrakerk

Voormalig raadhuis

Botermarkt

Zuidelijke Dorpsentree



An aerial photograph of a village with various houses and a church, partially obscured by a large red square overlay. The red square contains a large white number '6' and the text 'ONTWERP VAN DE DORPSSTRAAT' in white capital letters.

6

ONTWERP VAN DE
DORPSSTRAAT



Legenda

- | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---------------------|
|  | Bestaand Dorpsstraat (klinkers) |  | Voetgangers |  | Bestaande Leilindes |
|  | Bestaand pleinen (klinkers) |  | Fietfers |  | Nieuwe Leilindes |
|  | Groeneilanden met siergrassen (moaiveldhoogte) |  | Rijdende autos |  | Bestaande bomen |
|  | Trappen aan water |  | Geparkeerde autos |  | Nieuwe bomen |
|  | Parkervakken |  | ritten voor parkeerplaats achter woning | | |
|  | Golvend lijnenspel (kindertoppen) |  | Bankjes | | |
|  | Stadsparoten (kindekoppen) |  | Huidige straatverlichting | | |
|  | Bandenlijnen | | | | |



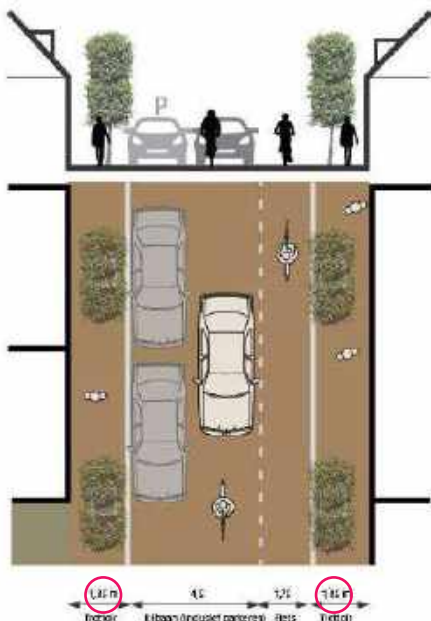
6.1 Basisprofiel rijbaan Dorpsstraat

De belangrijkste keuze voor het dwarsprofiel van de Dorpsstraat is of er uitgegaan wordt van één- of tweerichtingsverkeer op de Dorpsstraat en of we kiezen voor parkeren op de rijbaan of in havens naast de rijbaan. In combinatie met elkaar levert dat vier mogelijkheden op:

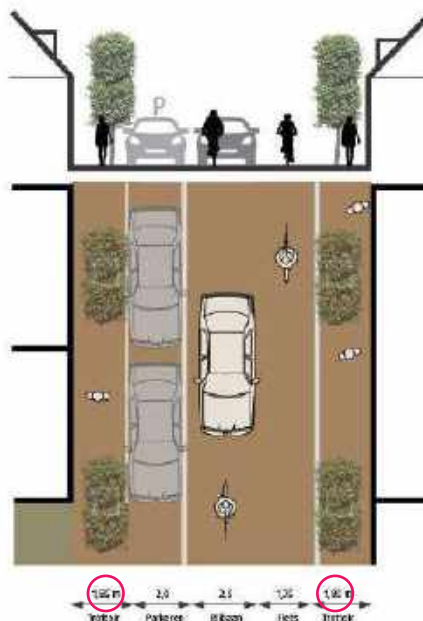
- Verkeer in één richting met parkeren op de rijbaan.
- Verkeer in één richting met parkeren naast de rijbaan.
- Verkeer in twee richtingen met parkeren op de rijbaan.
- Verkeer in twee richtingen met parkeren naast de rijbaan.

We hebben onderzocht wat het ruimtegebruik is bij elk van deze mogelijkheden.

Enrichtingsverkeer levert niet veel extra ruimte op. Eenrichtingsverkeer zorgt niet per definitie voor een veel smaller dwarsprofiel. Want fietsers blijven in twee richtingen rijden. Omdat automobilisten bij eenrichtingsverkeer minder alert zijn op tegenliggers, is voor fietsers in de tegenrichting extra ruimte nodig. Deze extra ruimte zorgt er echter ook voor dat de automobilisten mogelijk harder gaan rijden. Parkeren op de rijbaan is bij eenrichtingsverkeer een extra risico, omdat er dan wel een heel brede rijbaan ontstaat op momenten dat er geen auto's geparkeerd staan. Bij een keuze voor eenrichtingsverkeer gaat daarom de voorkeur uit om een aparte parkeerstrook te realiseren naast de rijbaan.



VERKEER IN **1 RICHTING** MET PARKEREN **OP** RIJBAAN



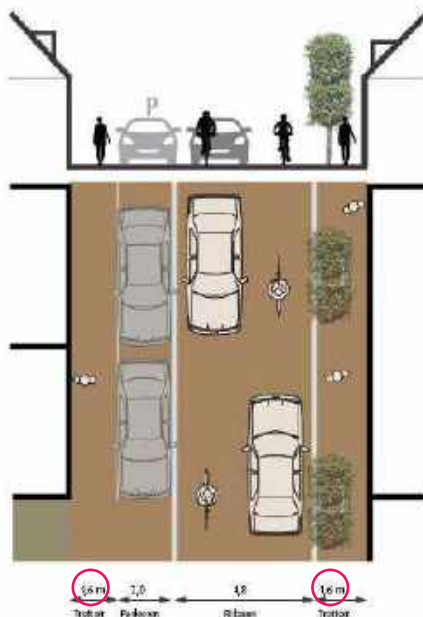
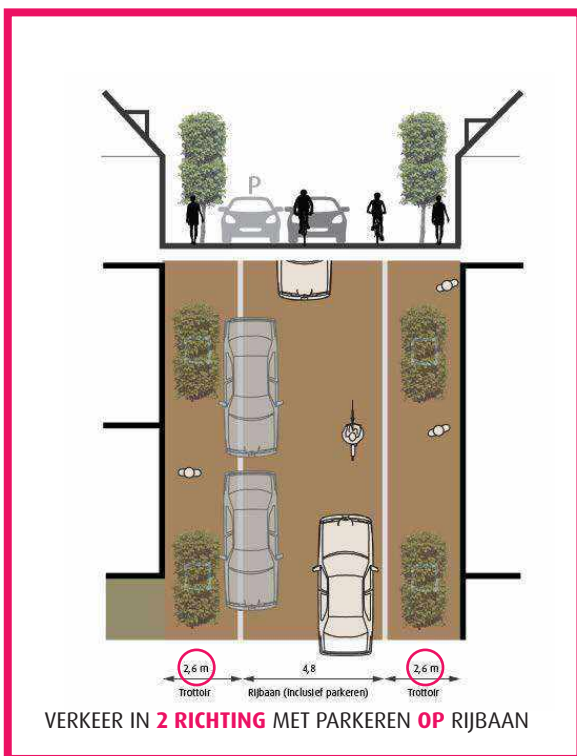
VERKEER IN **1 RICHTING** MET PARKEREN **NAAST** RIJBAAN

Tweerichtingsverkeer vraagt aangepast verkeersgedrag

Bij een keuze voor tweerichtingsverkeer gaat de voorkeur juist uit naar parkeren op de rijbaan, om de eenvoudige reden dat een aparte parkeerstrook naast de rijbaan te veel ruimte zou vergen. Hierdoor worden de trottoirs te smal en blijft er minder loopruimte en ruimte over om leilindes te behouden. Dit strookt niet met de wens om het authentieke en groene karakter van de Dorpsstraat te versterken. De inrichting van de weg moet duidelijk maken dat verschillende verkeersdeelnemers gelijkwaardig aan elkaar zijn en rekening met elkaar moeten houden.

Keuze voor tweerichtingsverkeer met parkeren op de rijbaan

In het overleg met de klankbordgroep is gebleken dat de voordelen van eenrichtingsverkeer niet opwegen tegen de verwachte nadelen van omrijden en mogelijk hogere rij snelheden op de Dorpsstraat. Daarom is verder gewerkt aan een optimale inrichting van de Dorpsstraat met verkeer in twee richtingen en parkeren op de rijbaan. Dit zorgt voor de meeste ruimte voor bomen en voetgangers en zorgt ervoor dat de automobilist zich moet aanpassen aan fietsers en geparkeerde auto's. De auto kan niet met hoge snelheid door de Dorpsstraat.



De gewenste gedragsverandering bereiken we met de volgende maatregelen:

- In de huidige situatie zorgen de hoge stoepranden voor een vrij strikte scheiding tussen ruimte voor auto's en ruimte voor voetgangers. Daarbij 'wint' de auto het van de voetganger: wie bijvoorbeeld met een kinderwagen of rollator loopt moet op sommige plekken de stoep af. Door de niveauverschillen tussen rijbaan en voetpad op te heffen, krijgt de straat een duidelijker verblijfskarakter en kan de ruimte flexibeler worden gebruikt.
- Rond de bomen worden boomroosters voorgesteld, waar men overheen kan lopen. In vergelijking met de huidige situatie ontstaat er daardoor meer ruimte voor voetgangers op locaties waar leilindes staan.

- De rijbaan wordt (visueel) versmald doordat brede banden (zonder hoogteverschil) worden toegepast. Nu is de maat tussen de banden 5,25 m, maar de nieuwe banden van ca. 0,25 m breed worden in de huidige rijbaan gelegd, waardoor tussen deze banden een maat van ca. 4,75 ontstaat. Op deze banden kan wel geparkeerd worden.
- Om te voorkomen dat mensen een auto bijna tot aan de gevel parkeren, worden waar nodig extra bomen, bankjes of ander straatmeubilair geplaatst.
- Voor het hele profiel wordt zoveel mogelijk hetzelfde materiaal gebruikt (gebakken klinkers), zodat een rustig straatbeeld ontstaat. Dit is tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij verschillende typen klinkers zijn toegepast.

SLIM OMGAAN MET BEPERKTE RUIMTE



NU: BANDEN MET **90** GRADEN



BANDEN EN BOOMROOSTER OP **GELIJK NIVEAU**



TOEGANKELIJKHEID

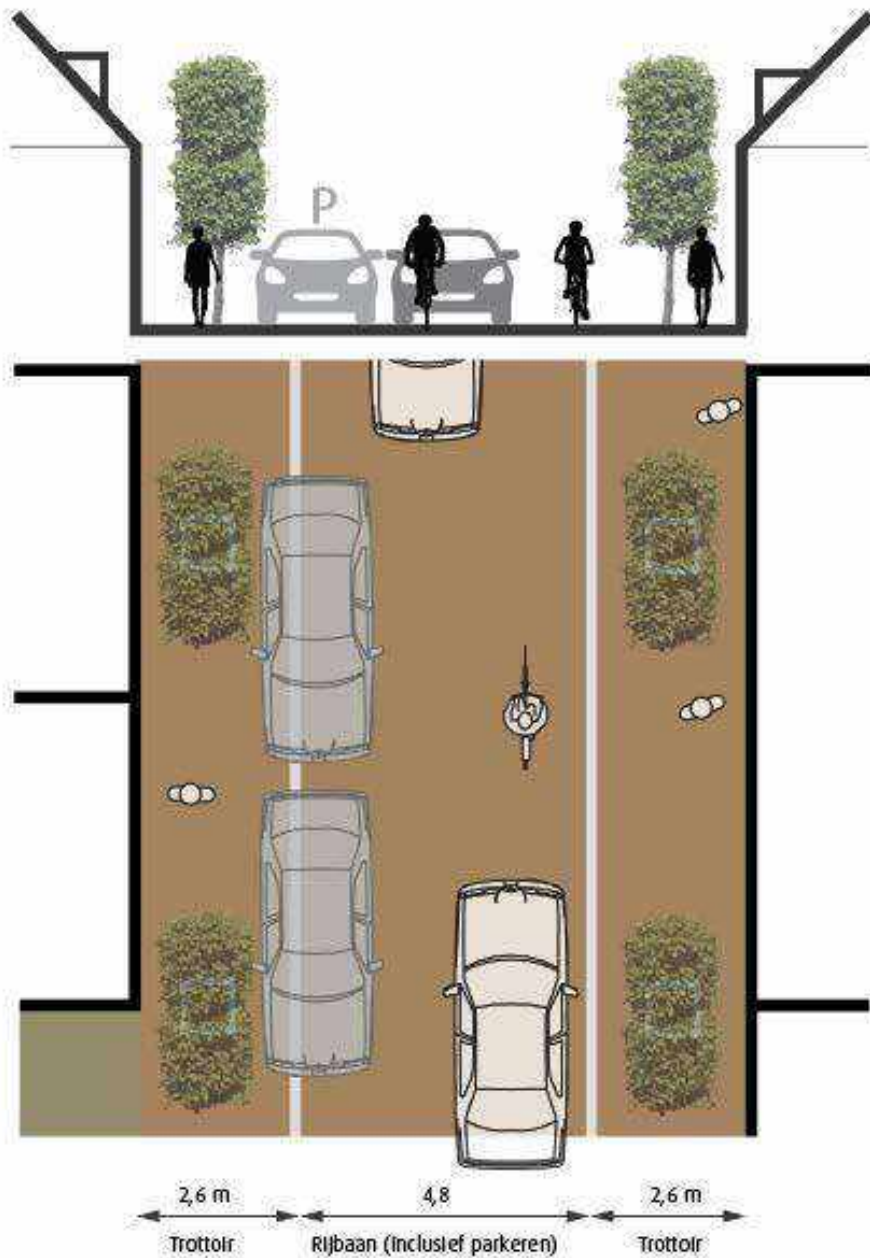
Links: huidige situatie, rechts: wenselijke situatie



Huidig straatbeeld



Wenselijk straatbeeld: meer ruimte voor voetganger, fietser en groen.



Voorkeursprofiel: Keuze voor tweerichtingsverkeer met parkeren op de rijbaan
















Groenvakken, bomen en nieuwe kinderopvoeringsplekken in begroeiing deelskeles

Verhoogde woonwoningplek / parkeren op plein

Plein en bestaande bebouwing vormt verbinding tussen Dorpsstraat en wijk de Oudehand

Aantal parkeerplaatsen op plein blijft gelijk

Legenda

- | | | | | | |
|---|--|---|---|---|---------------------|
|  | Bestraling Dorpsstraat (klinkers) |  | Voetgangers |  | Bestaande Leilindes |
|  | Bestraling pleinen (klinkers) |  | Fietfers |  | Nieuwe Leilindes |
|  | Groeneilanden met siergrassen (moarvelkhaogte) |  | Rydeude autos |  | Bestaande bomen |
|  | Trappen aan water |  | Géparkeerde autos |  | Nieuwe bomen |
|  | Parkervakken |  | Inritten voor parkeerplaats achter woning | | |
|  | Golvend lijnenspel (kinderoppen) |  | Bankjes | | |
|  | Stadspoorien (kinderoppen) |  | Huidige straatverlichting | | |
|  | Bandenlijnen | | | | |

6.2 Ruimte voor extra leilindes

De leilindes zijn zeer karakteristiek en van een grote kwaliteit voor de Dorpsstraat. We stellen voor om extra leilindes te plaatsen, zodat er een meer continue groene structuur ontstaat en het verblijfsklimaat van de Dorpsstraat extra wordt benadrukt. Op locaties waar extra leilindes mogelijk zijn, zijn deze in het ontwerp ingetekend en voorzien van een witte stip om ze te onderscheiden van bestaande leilindes. Het gaat hier echter om voorlopige suggesties, omdat nog niet met zekerheid kan worden vastgesteld of extra leilindes te combineren zijn met bestaande kabels en leidingen op sommige plekken. Dit dient ter plaatse nauwkeurig bekeken te worden. Ook bovengronds zijn mogelijk nog belemmeringen (bijvoorbeeld omdat de trottoirs op eigen grond liggen).



Mogelijke extra leilindes zijn voorzien van witte stip



Bestaande leilindes



Ruimte voor nieuwe leilindes



In bestaande bomenstructuur zitten hiaten die kunnen worden aangevuld met extra leilindes



Referentie voor trappen aan het water

Legenda

	Bestraling Dorpsstraat (klinkers)		Voetgangers		Bestaande Lelindes
	Bestraling pleinen (klinkers)		Fietzers		Nieuwe Lelindes
	Groenelanden met siergrassen (maaiveldhoogte)		Rijdende autos		Bestaande bomen
	Trappen aan water		Gepaardeerde auto's		Nieuwe bomen
	Parkervakken		Inritten voor parkeerplaats achter woning		
	Golvend lijnenspel (kinderkoppen)		Bankjes		
	Stadspoorten (kinderkoppen)		Huidige straatverlichting		
	Bandenlijnen				

verlinter het bekeek op autoverkeer

de stadspoorten in kinderkoppen

Groenwolk, banken en andere inrichtingselementen in de

Verhoogd overrijbaar plein | parkeervrij plein

Symmetrisch plein (o.c. symmetrie van de kerk)



Referentie Verhoogd plateau



Referentie: lijnspeel in kinderkoppen



Referentie siergrassen in groeneilanden als zitplekken



Huidige situatie



Mogelijke situatie: meer groen en contact met water

6.3.2 Verbijzondering kerkplein



Referentie: overrijbaar plein (shared space) voor kerk



Referentie: Groenvakken voor kerk en oude raadhuus

6.3.3 Verbijzondering oude raadhuisplein



6.3.4 Verbijzondering Botermarkt



Groenwaaier, bomen en andere inrichtingselementen ter begeleiding autoverkeer

Verhoogd zichtbaar plein (parkeerwrij plein)

Plein en begeleidende bomenrij vormt verbinding tussen Dorpsstraat en unieke achtertuin

Aantal parkeerplaatsen op plein blijft gelijk



Weinig relatie tussen Botermarkt en Dorpsstraat. In nieuwe situatie wordt Botermarkt als plein over Dorpsstraat heen getrokken.



Toegang vanuit Botermarkt naar stadswide

6.3.5 Zuidelijke entree Burschoten-Stad



Legenda

	Bestraling Dorpsstraat (klinkers)		Voetgangers		Bestaande Lelindes
	Bestraling pleinen (klinkers)		Fietzers		Nieuwe Lelindes
	Groeneilanden met siergrassen (maaiveldhoogte)		Rijdende auto's		Bestaande bomen
	Trappen aan water		Geparkeerde auto's		Nieuwe bomen
	Parkervakken		Inritten voor parkeerplaats achter woning		
	Golvend lijnenspel (kinderkoppes)		Bankjes		
	Stadsputten (kinderkoppes)		Huidige straatverlichting		
	Bandenlijnen				



6.4 Parkeren

Het parkeren op de rijbaan op de Dorpsstraat wordt aan de westzijde gesitueerd. Dit komt overeen met het huidige parkeerbeleid en mensen zijn dit dus ook gewend. Tussen de Schoolstraat en de Vondelstraat kiezen we voor parkeren op de rijbaan aan de oostzijde van de straat. In relatie met de opritten zorgt dit voor een grotere parkeercapaciteit.

Tussen Schoolstraat en Vondelstraat: parkeren naar oostzijde van de rijbaan

Tussen de Schoolstraat en de Vondelstraat is de parkeerdruk relatief hoog. We stellen voor om hier het parkeren langs de rijbaan te laten plaatsvinden aan de oostzijde van de rijbaan. Daarvoor zijn verschillende redenen:

- Op dit gedeelte van de Dorpsstraat kan aan de oostzijde relatief weinig op eigen terrein geparkeerd worden (in vergelijking met de westzijde).
- Door het parkeren dan ook aan de oostzijde te maken, ontstaan er minder oversteekbewegingen.
- Doordat er aan de oostzijde minder uitritten zijn, kunnen aan deze kant ook meer auto's geparkeerd worden dan aan de westzijde. Daardoor blijft de totale parkeercapaciteit op dit weggedeelte vergelijkbaar met de huidige situatie, zelfs als enkele bestaande parkeerhavens aan de westzijde van de straat worden ongeheven.



Uitritten tussen parkeerplaatsen worden herkenbaar gemaakt in de bestrating, zoals momenteel ook het geval is.





Legenda

	Bestraling Dorpsstraat (klinkers)		Voetgangers		Bestaande Lelindes
	Bestraling pleinen (klinkers)		Fietfers		Nieuwe Lelindes
	Greeneilanden met siergrassen (maaiveldhoogte)		Rijdende autos		Bestaande bomen
	Trappen aan water		Geparkeerde auto's		Nieuwe bomen
	Parkeervakken		Inritten voor parkeerplaats achter woning		
	Golvend lijnspel (kinderoppen)		Bankjes		
	Stadspoorten (kinderoppen)		Huidige straatverlichting		
	Bandenlijnen				





7

KRUISPUNT
RENGERSWEG-
BIKKERSWEG

De aansluiting van de Rengersweg op de Bickersweg is gemaakt als 'tijdelijke' oplossing, die vervolgens definitief is geworden. Maar is de huidige vormgeving dan wel de meest geschikte? Uit de inventarisatie komen de volgende knelpunten naar voren:

- Er is onvoldoende opstelruimte voor een auto tussen het fietspad en de rijbaan van de Bickersweg.
- Er zijn geregeld fietsers die schuin oversteken tussen de Prinses Irenestraat en de Rengersweg.
- De middeneilanden in de Bickersweg hebben geen handige vorm.
- De Rengersweg is erg smal, vooral voor vrachtauto's.

Rotonde kost te veel ruimte

Voor dit kruispunt zijn drie oplossingen onderzocht. Om te beginnen is gekeken of hier een rotonde ingepast kan worden. Gezien de vrij bescheiden omvang van de verkeersstromen uit de zijstraten (Rengersweg en Prinses Irenestraat) is een rotonde echter een nogal 'zware' verkeersmaatregel die bovendien erg veel ruimte kost. Er zou grond voor aangekocht moeten worden en de oplossing gaat ten koste van veel groen en water. In het planproces is daarom al snel geconcludeerd dat een rotonde op deze plaats niet de voorkeur geniet.



Bomen langs Rengersweg



Verbetering huidige situatie

De huidige situatie worden geoptimaliseerd door de fietspaden iets uit te buigen zodat er voldoende ruimte ontstaat voor een auto tussen het fietspad en de rijbaan. Het fietspad wordt dan niet meer zo snel geblokkeerd door een wachtende auto. Verder zijn de middeneilanden iets anders vormgegeven en is het kruispunt verhoogd uitgevoerd (op een plateau). Daarmee dient de snelheid op de Bickersweg teruggebracht te worden naar 30 km/h, waardoor fietsers ook veiliger kunnen oversteken.



Directe aansluiting vanaf de Oosterstraat

Een verdere verbetering is mogelijk door het verkeer naar de dichtersbuurt niet via de Rengersweg te laten rijden, maar vanaf de Bickersweg een rechtstreekse aansluiting op de Oosterstraat te maken, (direct tegenover de Prinses Irenestraat). Er ontstaat dan een eenvoudiger kruispunt met een duidelijke structuur: twee woonstraten tegenover elkaar en daarnaast een doorlopend exclusief fietspad (Rengersweg).

Verkeerskundig heeft deze optie de voorkeur, maar waarschijnlijk leidt de aanleg van de nieuwe kortsluiting naar de Oosterstraat ertoe dat de bomen langs de sloot het niet overleven. Dit dient nader onderzocht te worden. Het voorstel kan dus mogelijk consequenties hebben voor de groenstructuur. Daarom laten we de afweging tussen deze en de voorgaande variant over aan het gemeentebestuur. Ook de houding van de aanwonenden zijn hierop van invloed.







8

MOGELIJK
AANVULLENDE
MAATREGELEN

In het planproces zijn enkele aandachtspunten naar voren gekomen die buiten de scope van dit onderzoek vallen, maar die wel waardevol zijn en mogelijk in een vervolg verder uitgewerkt kunnen worden:

1. Er is geconstateerd dat er nog meer dan nu geparkeerd zou kunnen worden op eigen erf (als alternatief voor parkeren langs de Dorpsstraat). Dit zou gestimuleerd kunnen worden door de invoering van parkeren voor vergunninghouders op de Dorpsstraat. Om de kosten en baten hiervan goed in beeld te kunnen brengen is afzonderlijk onderzoek nodig.
2. Een andere mogelijkheid is te onderzoeken of er terreinen achter woningen beschikbaar zijn voor parkeren. Hierover zouden mogelijk afspraken gemaakt kunnen worden met eigenaren.
3. Er is opgemerkt dat vrachtverkeer op de Dorpsstraat alleen van zuid naar noord mag rijden, maar op de Rengersweg in beide richtingen. Daardoor is er naar verhouding veel vrachtverkeer dat via de Rengersweg Bunschoten Stad in rijdt. Het zou daarom logischer zijn om ook daar een inrijverbod voor vrachtverkeer in te stellen (zodat vrachtverkeer hier ook alleen van zuid naar noord kan rijden).
4. Het kleine speelplekje in de bocht van de Oosterstraat wordt als een knelpunt ervaren. Er rijdt vrij weinig verkeer langs en de bocht in de Oosterstraat zorgt er ook voor dat niet hard kan worden gereden. Maar de situatie is soms onnodig onoverzichtelijk doordat auto's langs de straat parkeren en fietsen onhandig worden neergezet. Dit gebied dient nader onderzocht te worden.



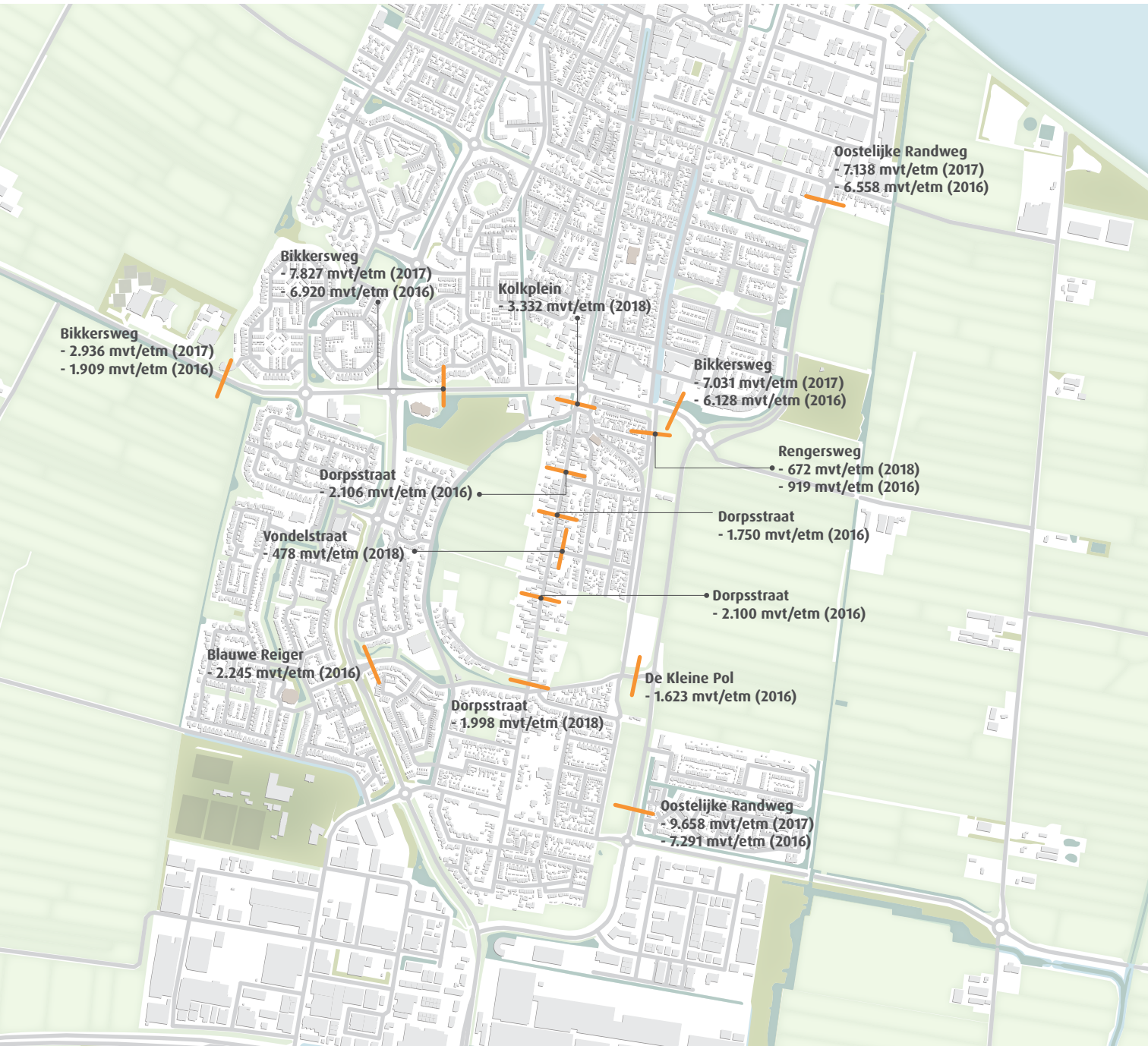
Speeltuintje in bocht bij Oosterstraat



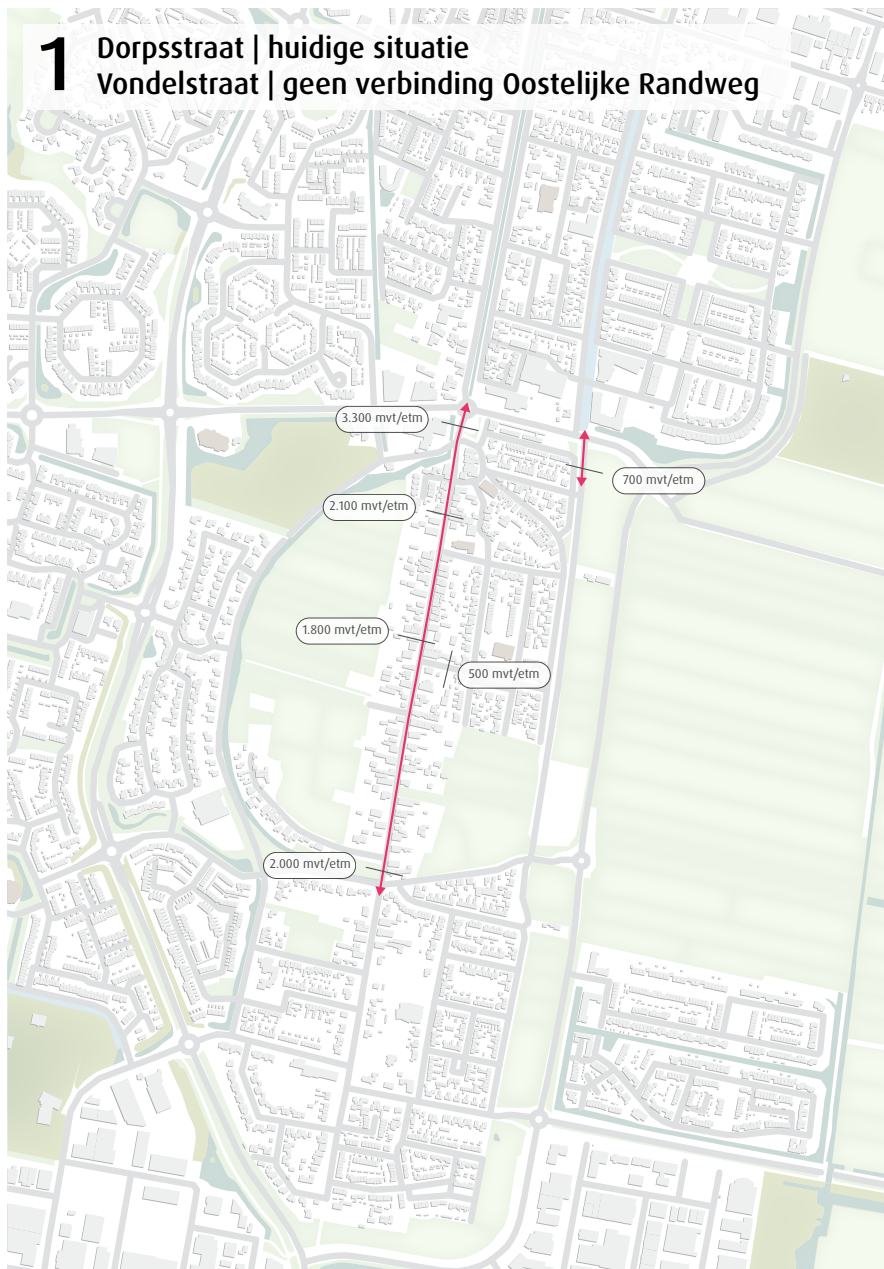


BIJLAGEN

Bijlage 1: Verkeerstellingen op een gemiddelde werkdag (motorvoertuigen/etmaal)



Bijlage 2: De onderzochte varianten

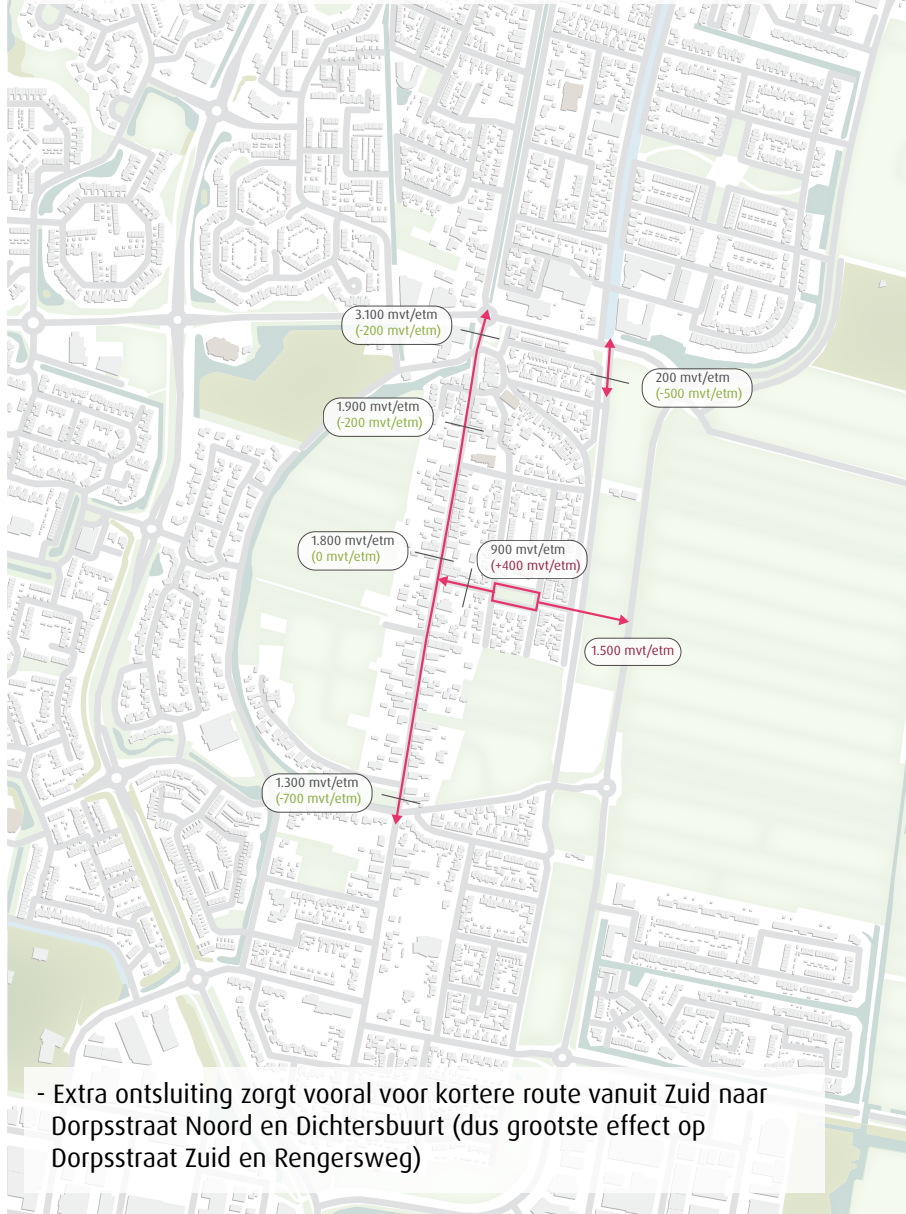


2 Dorpsstraat | éénrichting verkeer (noord entree) Vondelstraat | geen verbinding Oostelijke Randweg



- Minder doorgaand verkeer
- Gelijke verdeling verkeer van Noord / naar Zuid (in basis meer van/naar Noord)

3 Dorpsstraat | huidige situatie Vondelstraat | nieuwe verbinding Oostelijke Randweg



- Extra ontsluiting zorgt vooral voor kortere route vanuit Zuid naar Dorpsstraat Noord en Dichtersbuurt (dus grootste effect op Dorpsstraat Zuid en Rengersweg)

4 Dorpsstraat | tegengesteld éénrichting verkeer Vondelstraat | extra ontsluiting Oostelijke Randweg



- Minder doorgaand verkeer
- Dorpsstraat heeft nauwelijks meer 'verzamel functie'



Deventer

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
Postbus 161
7400 AD Deventer

Amsterdam

De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T +31(0)20 420 92 17

Den Haag

Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag
T +31(0)570 666 222

Eindhoven

Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven
T +31(0)40 235 25 01

Leeuwarden

F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T +31(0)58 253 44 46

www.goudappel.nl