

## VILLAPARK VOGELZANG



Wijkvereniging Vogelzang  
Opgericht in 2000

Betreft: eindadvies wijkrenovatie 2008

Bilthoven, maart 2008  
Utrecht, december 2008

## E I N D A D V I E S

### Bestuur Wijkvereniging Vogelzang

**De uitgangspunten die zijn gehanteerd voor het VO zijn rood en onderstreept toegevoegd aan het document.**

#### **Bij het schrijven van het eindadvies is uitgegaan van:**

- Op termijn een nieuwe spoortunnel (in de Spoorlaan vanaf kruising Prins Hendriklaan) Het laatste stuk van de Spoorlaan is (nog) niet meegenomen, aangezien de inrichting daarvan afhankelijk is van de plannen omtrent de tunnel
- handhaven van verkeersremmende maatregelen en op termijn (na realisatie tunnel) bezien wat de effecten zijn op de verkeersmobiliteit en de verkeersveiligheid. Verkeersremmende maatregelen zijn opgenomen in het ontwerp
- zorgen dat fietsers niet telkens over drempels hoeven, dus drempels combineren met wegversmallingen. De drempels/ plateaus zijn uitgevoerd als sinusdrempel, waardoor fietsers hier geen hinder van ondervinden
- afsluiting van het doorgaande autoverkeer Leijenseweg / Soestdijkseweg Zuid door de wijk. Door afsluiting van de Spoorlaan (i.v.m. tunnel) is dit in het ontwerp meegenomen.
- handhaven van de afsluiting van de Kruislaan / Soestdijkseweg Zuid Is meegenomen in ontwerp.

## 1. Doelstellingen

De voor 2008 geplande renovatie van de wijk Vogelzang van de gemeente Bilthoven dient als resultaat te hebben dat het unieke<sup>1</sup> karakter van de wijk versterkt wordt en het woonplezier van haar bewoners verbeterd wordt. Daarnaast dient de renovatie de verkeersveiligheid te vergroten en de ontmoetings- en buitenspeelmogelijkheden voor de kinderen / jongeren te verbeteren:

Door het handhaven van de (monumentale) bomen en het toepassen van elementenverhardingen zal het rustieke karakter behouden blijven. Tevens is de rijbaan versmald en daardoor meer trottoir gecreëerd (meer speelmogelijkheden). Tevens bestaat de mogelijkheid om meer speelruimte te creëren in het plantsoen aan de Prins Hendriklaan – Kruislaan. Een-en-ander hieromtrent wordt nog nader onderzocht en is afhankelijk van de wensen van de bewoners en de budgetten van de gemeente.

## 2. Uitgangspunten

- Monumentale bomen en gezonde, bestaande groenvoorziening in de wijk behouden. Niet kappen van bomen t.b.v. o.a. parkeergelegenheid. In het VO zijn alle bomen behouden. Dit is onder voorbehoud van de resultaten uit het bomen-effecten-rapport dat door een onafhankelijk bureau wordt opgesteld.
- De vloeiende lijnen in het stratenplan van de wijk behouden. Zie ontwerp
- Iedere bewoner heeft de mogelijkheid om ten minste één auto direct te parkeren aan de straatzijde voor de woning of aan de overzijde daarvan. Dit wordt gehaald. De donkergrijze vlakken worden niet in zichtbare parkeervakken onderverdeeld. Om een auto hier in te kunnen parkeren, moet rekening worden gehouden met een beschikbare ruimte van ca. 5,50 m
- Dertig (30) kilometerzone handhaven. Is meegenomen. De wijk is volgens het "duurzaam-veilig" principe ingericht.
- Sluipverkeer belemmeren. Door afsluiting van de Spoorlaan zal sluipverkeer niet meer mogelijk zijn.
- Paaltjes als afgrenzing van de brede trottoirs en kruisingen zoveel mogelijk handhaven i.v.m. veilige speelmogelijkheden voor kinderen. Tevens ter voorkoming van parkeren op die plekken. Paaltjes zijn nog niet opgenomen in dit stadium van het ontwerp.
- De huidige drempel(s)posities / plateaus handhaven. Zie bovenstaande. De locaties van de nieuwe drempels komen nagenoeg overeen met de huidige drempels. Zie ontwerp.
- Bevorderen van speelruimte voor kinderen en het creëren van een ontmoetingsplaats/speelplek kinderen en ouders conform rapport "Kijk op de wijk" van 2000. In het ontwerp is hier (nog) geen rekening mee gehouden. Er wordt nog gekeken naar de speelmogelijkheden in het plantsoen in de PH-laan – Kruislaan.
- Creëren van een hondenuitlaatplaats. In het ontwerp is hier (nog) geen rekening mee gehouden.
- Op maaiveld groen inpassen ter voorkoming van een "betonnen & stenen" uitstraling op straatniveau. De verwachting is dat de boomvakken vergroot worden (afhankelijk van het bomen-effecten-rapport). Meer groen toepassen dan nu in het ontwerp is toegepast, zal ten koste gaan van trottoirs, parkeerruimte of rijbaan.

---

<sup>1</sup> Er wordt zelfs gesproken van een historisch dorpsgezicht

### 3. Voorkeur materiaalkeuzes

- Smalle, roodbruine klinkers (z.g. nieuwe waaltjes), bijlage 1 [Uitgangspunt van de gemeente is betonstraatstenen.](#)
- Boomspiegels voorzien van gietijzeren roosters, bijlage 2 [In het ontwerp is hier nog geen rekening mee gehouden. Dit is onder anderen afhankelijk van de bomen-effecten-rapportage.](#)
- Trottoirtegels: z.g. golfje, bijlage 3 [In het ontwerp is hier nog geen rekening mee gehouden.](#)
- Afgeronde trottoirbanden, bijlage 4. Hierbij dient gelet te worden op een voldoende hoogteverschil tussen stoep- en straatniveau zodat men niet wordt uitgenodigd om op de trottoirs te parkeren. I.v.m. de parkeerdruk in de Middellaan zal hier maatwerk toegepast moeten worden. [Zie de doorsneden van het ontwerp. De band zal niet meer dan ongeveer 5 cm boven de rijbaan uitsteken om het parkeren en inrijden van de inritten niet te bemoeilijken.](#)

### 4. Voorkeur uitvoering

- Wegdek in visgraatmotief [De elementen in de rijbaan zullen in keperverband worden gelegd met bisschopsmutsen langs de goot.](#)
- Bomen integreren in verkeersremmende maatregelen [Daar waar mogelijk is dit toegepast. Om echter te voorkomen dat de rijbaan tussen de bomen door gaat slingeren is het uitgangspunt aangehouden om zoveel mogelijk rustige vloeiende lijnen te houden.](#)
- Drempelvorm, bijlage 5 [Dit is de eerder genoemde sinusdrempel](#)
- Belijning en andere duidelijk fysiek waarneembare vormen t.b.v. het parkeren vermijden. [Zoals ook al eerder vermeldt, worden parkeervakken niet aangeduid. Wel worden de parkeerstroken in een afwijkend materiaal/ kleur uitgevoerd.](#)
- Bij smalle wegbreedtes en grote parkeerbehoefte, gelet op de bebouwingsdichtheid, dienen de parkeermogelijkheden niet gereguleerd te worden. [In overleg met bewoners zijn hierin nog aanpassingen mogelijk](#)
- Parkeervakken / havens worden toegepast in die situatie waar de verkeerdoorstroming gematigd moet worden en de wegbreedte dit toelaat. [Zie ontwerp. In overleg is aanpassing mogelijk.](#)
- Bij entrees van de wijk plateaus (Voorbeeld: de kruising vanaf Julianalaan richting Paltzerweg). [Zie ontwerp. Dit volgt ook uit het "duurzaam-veilig" principe \(30 km-zone\). Er kunnen hier geen plateau's uitgevoerd worden, maar wel wordt de entree naar de wijk middels "uitrit-constructies" gerealiseerd.](#)
- De breedte van de trottoirs optimaliseren (zo breed mogelijk) voor optimale verkeersremming. Indien hiervoor onvoldoende mogelijkheden zijn verhoogde plateaus op kruisingen toepassen. Voorlopig alle drempels/plateaus handhaven c.q. verbeteren, zie pag. 1. [Trottoirs zijn verbreed daar waar mogelijk. De kruisingen zijn kleiner gemaakt, waardoor grote trottoirs ontstaan.](#)
- Paaltjes: Klassieke uitstraling, materiaal steen (uitvoering zoals huidige vorm). bijlage 5 [In het ontwerp is hier \(nog\) geen rekening mee gehouden.](#)

## 5. Het plantsoen (rotonde Kruislaan / Prins Hendriklaan)

Het plantsoen dient in ieder geval opgehoogd te worden; drainage mogelijkheden dienen onderzocht te worden. Daarnaast is verhoging van de kwaliteit van de huidige struiken en bomen wenselijk. Niet al het aanwezige groen is mooi genoeg om daar te blijven staan. De boom die geplant is ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de wijk dient wel behouden te blijven!

Ook wordt geadviseerd het trottoir rond het plantsoen fors te verbreden en het pleintje rondom met een lage heg (40 cm hoogte, schakelgewijs) af te sluiten.

Het plantsoen is in z'n geheel vergroot, daar de rijbaan sterk versmald is. De bomen zijn onderzocht en worden in het bomen-effecten-rapport opgenomen. Er zijn door de wijk diverse peilbuizen geplaatst, waarmee grondwaterstand en kwaliteit bepaald kan worden. Afhankelijk van de meetresultaten wordt bepaald of drainage/ ophoging nodig wordt geacht.

## 6. Aandachtspunten

- Straatverlichting bij binnenkomst Spoorlaan vanaf Leijenseweg aan de linkerkant (bij bussenbus TNT) onvoldoende. Er wordt een nieuw verlichtingsplan opgesteld naar aanleiding van het ontwerp. Hierin worden dit soort aandachtspunten meegenomen.
- Overwegen mogelijkheid borden "bestemmingsverkeer" bij entrees van de wijk. Is in dit stadium van het ontwerp nog geen rekening mee gehouden.
- De parkeerplaatsen aan de Leijenseweg bij de Prins Hendriklaan, Middenlaan en Spoorlaan belemmeren de veiligheid bij het oprijden van de Leijenseweg. Er zijn bij deze 3 straten inritconstructies ontworpen, waarbij de huidige situatie van de Leijenseweg gehandhaafd kan blijven.
- Een bijzonder punt van aandacht betreft de realisatie van de plannen inzake het z.g. spoortunnelproject. De Spoorlaan wordt daarbij afgesloten voor het doorgaande autoverkeer naar de Soestdijkseweg Zuid. Zodra deze plannen gerealiseerd worden vormt de Spoorlaan slechts voor fietsers en voetgangers nog een doorgaande verbinding naar het winkelcentrum en station. Gezien de grote verkeerstechnische invloed van deze verandering op de wijk dient bij de renovatie deze afsluiting reeds gerealiseerd te worden! De uitvoering van beide projecten zal op elkaar afgestemd moeten worden. Het tunnelproject bevindt zich in een ander stadium en zal dus op een later moment gerealiseerd worden. Afhankelijk van de consequenties wordt de Spoorlaan afgesloten of wordt voorzien in een tijdelijke situatie.

## 7. Drempels/plateaus

De bestaande drempels en plateaus (niet in de huidige vorm, echter in overeenstemming met de CROW richtlijnen) dienen in elk geval voorlopig gehandhaafd c.q. verbeterd te worden. De komst van de tunnel is weliswaar zeer waarschijnlijk, echter nog niet definitief. Ná het realiseren van de tunnel dienen opnieuw de effecten gemeten te worden van de verkeersbewegingen en de verkeersveiligheid in de wijk. De mogelijkheid bestaat ook dat winkelend publiek de Spoorlaan en Prins Hendriklaan gaan gebruiken als alternatieve parkeerplaats. Als blijkt dat dit beide niet het geval is kunnen de verkeersremmende maatregelen alsnog verwijderd worden ("Weghalen is eenvoudiger dan aanbrengen".)

## 8. Bijzonderheden per laan

### **Middellaan:**

*Daar waar de stoepen te smal zijn:*

- 1<sup>e</sup> boom oneven kant (voor het complex op de Wissellaan). Voorstel is hier een boomspiegel in combinatie met een drempel.
- Ter hoogte van de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> boom is onvoldoende trottoir te creëren
- Bij de eerste drie bomen aan de even zijde is het trottoir voldoende (beetje afhankelijk van de situatie rond de garage).
- Een ander probleem zit rond nr. 3/5 en aan de overzijde nr. 10/12 (maximaal 90 cm) en bij nr. 14/16 (max. 100 cm). Daar zijn eigenlijk aan beide kanten boomspiegels nodig. De boomspiegels liggen niet precies tegenover elkaar waardoor een chicane ontstaat. Remmende werking zal er zeker zijn. Aanleg van boomspiegels op deze plek vergroot in dit deel van de straat het parkeerprobleem (naar beide richtingen). Dit kost misschien één parkeerplaats. Relevant hiervoor kan zijn of je **op** de boomspiegels kunt en mag parkeren. In dat geval kan met goede afspraken iedere vaste bewoner net voor zijn huis parkeren.
- Het trottoir bij de boom voor nr. 17 biedt max. 100 cm ruimte (na snoei!). Hier zou een boomspiegel moeten komen.

Afhankelijk van het bomen-effecten-rapport wordt naar de mogelijkheden gekeken om trottoir achter de bomen langs te creëren. Soms zal dit niet mogelijk zijn en zal voor de boom langs gelopen moeten worden. Per boom zal deze situatie bekeken moeten worden.

### **Koppellaan:**

- De ruime driesprongen met Spoorlaan, Kruislaan en Middellaan verkleinen en rijbanen versmallen door middel van verbrede trottoirs en het plaatsen van diverse boomspiegels. Zie eerder gemaakte opmerkingen.

### **Prins Hendriklaan:**

- Bij nr. 69 – nr. 54 een wegversmalling door grote boomspiegels te maken (drie grote oude bomen bij elkaar)
- Het plantsoen / rotonde vergroten met ongeveer twee meter en zo de rijbanen versmallen en de wegen rondom het plantsoen een grote plateau maken.
- De Prins Hendriklaan vanaf de rotonde naar de Spoorlaan versmallen door het trottoir aan de rechterkant (even nummers) te verbreden en een parkeerstrook zonder plaatsaanduiding te maken aan de linkerkant

Zie ontwerp en eerder gemaakte opmerkingen.

### **Spoorlaan:**

Het karakter van deze laan leent zich het meest om de bomen / boomspiegels een bepalende rol te geven in de verkeersremmende maatregelen.

Zie ontwerp.

### **Opmerkingen/uitgangspunten opgesteld door:**

Copier Advies Utrecht BV

E.J. Eilander

Amsterdamsestraatweg 656-A

3555 HX UTRECHT

Tel: 030 – 23 23 090

Fax: 030 – 24 43 130

e-mail: erikeilander@copierutrecht.nl