

Onderzoek fietsafstanden NS station Driebergen-Zeist naar de Uithof

Rond het Centraal Station in Utrecht is sprake van een toenemende druk op de verkeerssituatie door fietsers en de stalling van fietsen. Ter ontlasting van de druk op Utrecht CS, wordt gezien wat de fietsroute van NS station Driebergen-Zeist naar universiteitscentrum de Uithof voor mogelijkheden zou bieden. De vraag hierbij is wat de winst is van het fietspad via de Lage Grond op de verschillende route mogelijkheden. Om dit te onderzoeken is een vergelijking gemaakt in het programma Garmin BaseCampⁱ. Als kaartmateriaal is gebruikt Open Fiets Map Benelux versie 16-05-2015.

Begin en eindpunten

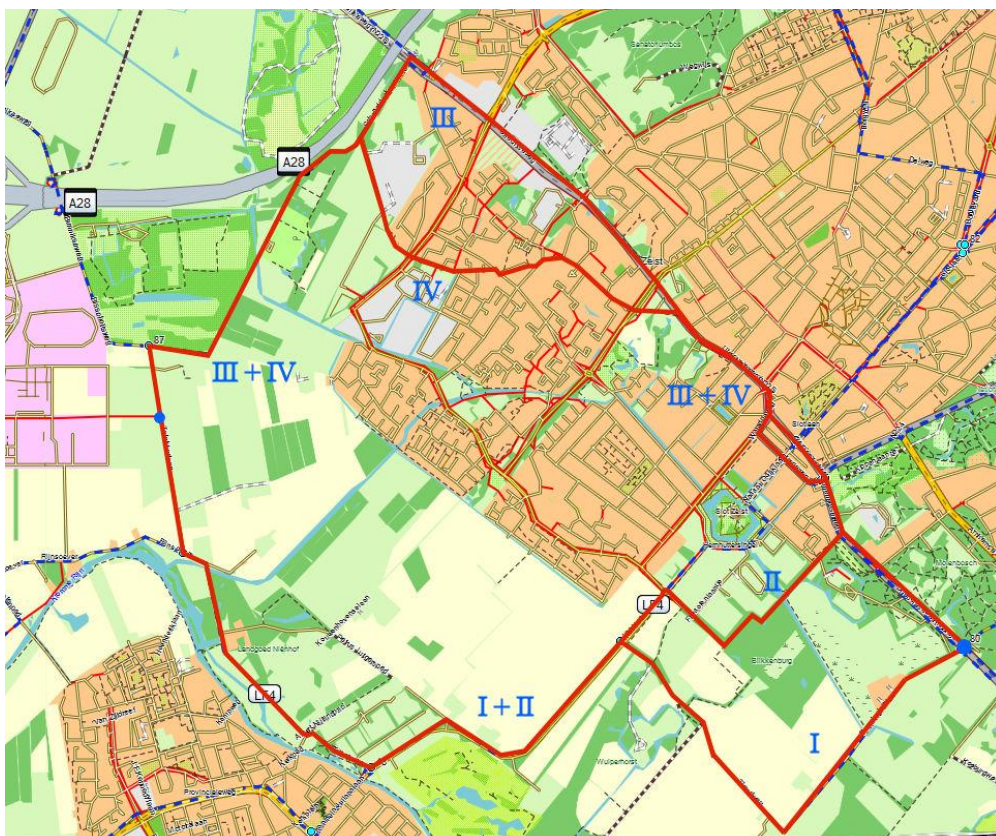
De routemogelijkheden die zijn onderzocht, zijn utilitaire verbindingen. Om de verschillende routes te berekenen zijn er twee vaste punten gekozen, die als begin- en eindpunt dienst doen. Het ene punt is de kruising van de Driebergseweg (N225) met de Heideweg/Bunsinglaan. Het andere punt is het begin van het fietspad naar de Yalelaan op de Tolakkerlaan. Ook is meegenomen als route Oud-IV, de route die in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zeist 2014-2023 (GVVP) staat aangegeven als route tussen het centrum van Zeist en de Uithof.

Oude situatie

Uitgaande van de genoemde punten, zijn er vier verschillende routes mogelijk via bestaande wegen, zie tabel 1 en kaart 1.

Route		Afstand (km)
Oud-I	Bunsinglaan, Tiendweg, Koelaan, Sportlaan, Tolhuislaan, Grotelaan, Tolakkerlaan vice versa.	6,2
Oud-II	Driebergseweg, Blikkenburgerlaan, Koelaan, Sportlaan, Tolhuislaan, Grotelaan, Tolakkerlaan v.v.	6,1
Oud-III	Driebergseweg, 2 ^{de} en 1 ^{ste} Dorpstraat/Lageweg, Utrechtseweg, Schorteldoeksesteeg, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	6,4
Oud-IV	Driebergseweg, 2 ^{de} en 1 ^{ste} Dorpstraat/Lageweg, Utrechtseweg, Kroostweg, Noordweg, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	6,3

tabel 1 – Routes via bestaande wegen



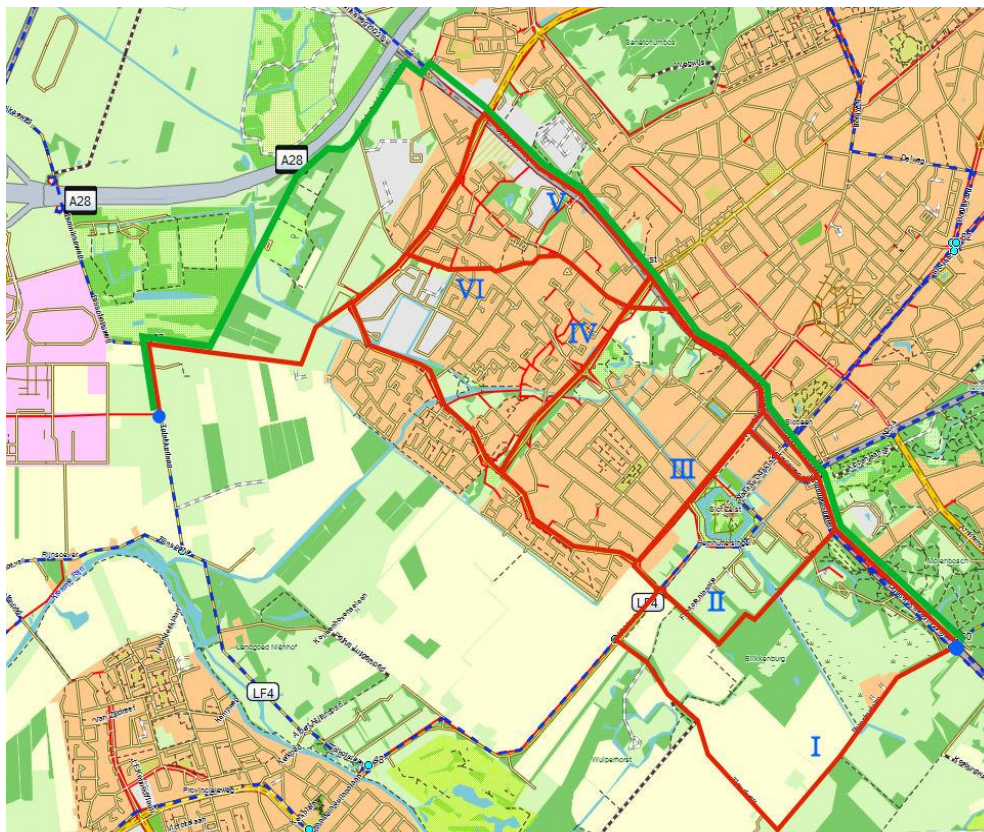
kaart 1 – Routes via bestaande wegen

Nieuwe situatie

De voorliggende vraag is, of er winst is te behalen door de aanleg van een fietspad van het eind van de Krommerijnlaan, via de Lage Grond naar de Bisschopsweg? Door een eventuele aanleg hiervan ontstaan er zes routes, omdat de Weteringlaan kan dienen als alternatief voor de Utrechtseweg. Op de routes via Bunnik heeft de eventuele aanleg uiteraard geen invloed. Zie tabel 2 en kaart 2. In kaart 2 is met groen de route Oud-III via de Schorteldoeksesteeg aangegeven.

Route		Afstand (km)
Nieuw-I	Bunsinglaan, Tiendweg, Koelaan, Waterigeweg, Weteringlaan, Krommerijnlaan, Lage Grond, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	6,5
Nieuw-II	Driebergseweg, Blikkenburgerlaan, Waterigeweg, Weteringlaan, Krommerijnlaan, Lage Grond, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	5,8
Nieuw-III	Driebergseweg, 2 ^{de} en 1 ^{ste} Dorpstraat/Lageweg, Waterigeweg, Weteringlaan, Krommerijnlaan, Lage Grond, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	6,0
Nieuw-IV	Driebergseweg, 2 ^{de} en 1 ^{ste} Dorpstraat/Lageweg, Utrechtseweg, Griffilaan, Weteringlaan, Krommerijnlaan, Lage Grond, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	6,3
Nieuw-V	Driebergseweg, 2 ^{de} en 1 ^{ste} Dorpstraat/Lageweg, Utrechtseweg, Krommerijnlaan, Lage Grond, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	6,2
Nieuw-VI	Driebergseweg, 2 ^{de} en 1 ^{ste} Dorpstraat/Lageweg, Utrechtseweg, Kroostweg, Noordweg, Krommerijnlaan, Lage Grond, Bisschopsweg, Tolakkerlaan v.v.	5,5

tabel 2 – Routes via Lage Grond



kaart 2 – Routes via Lage Grond

Vergelijking

De routes zijn genummerd. In de tabellen worden de nummers in de oude situatie voorafgegaan door Oud (= Oude situatie), routes via de Lage Grond door Nieuw (= Nieuwe situatie).

Om een vergelijking te kunnen maken kijken we naar de vergelijkbare routes. Daarvan worden de lengte van de routes naast elkaar gezet en het verschil aangegeven.

Route		Afstand Oud (km)	Afstand Nieuw (km)	Vershil
Oud-I	Nieuw-I	6,2	6,5	+0,3
Oud-II	Nieuw-II	6,1	5,8	-0,3
Oud-III	Nieuw-III	6,4	6,0	-0,4
Oud-III	Nieuw-IV	6,4	6,3	-0,1
Oud-III	Nieuw-V	6,4	6,2	-0,2
Oud-IV	Nieuw-VI	6,3	5,5	-0,8

tabel 3 – Afstandsvergelijking - afstanden in kilometers

- De route Nieuw-I is geen verbetering ten opzichte van route Oud-I via Bunnik.
- Route Nieuw-II is iets korter dan route Oud-II via Bunnik.
- De nieuwe routes Nieuw -III en Nieuw -IV laten zich niet goed vergelijken omdat die in de oude situatie onmogelijk zijn. Daarom worden beide vergeleken met de oude route Oud-III.
- Route Nieuw-V via Krommerijnlaan en Lagegrond is maar marginaal korter dan de route Oud-III via Schorteldoeksesteeg, Bisschopsweg.
- Alleen de niet utilitaire route door Zeist-West zou er korter door worden.

Overige factoren

De komende jaren wordt NS station Driebergen-Zeist volledig op de schop genomen. De huidige plannen voorzien in een fietsenstalling voor 3000 fietsen onder het nieuwe station. Het is een voortdurend gevecht of station Driebergen-Zeist intercity station blijft. Bovendien stopt maar de helft van de intercity's hier. Het is wel een station in randstadrail. Dat betekent straks meer frequenties. Maar ook station Bunnik is een randstadrail station. Niet onvermeld mag blijven dat de afstand van station Bunnik naar universiteitscentrum de Uithof (Bolognalaan) maar 2,7 km is, met een hemelsbrede afstand van 2,45 km.

Een ander punt om rekening mee te houden is het feit dat de fietspaden langs de Weteringlaan, die voor 4 van de 5 nieuwe routes gebruikt worden, zeer smal zijn. Daar bovenop komt nog dat zowel schoolkinderen als hun ouders de fietspaden aan weerszijden in beide richtingen gebruiken, terwijl ze zijn ingericht voor eenrichtingverkeer. Van enige handhaving door de overheid is geen sprake. De huidige situatie maakt de Weteringlaan eigenlijk totaal ongeschikt voor grotere aantallen fietsers.

De route door Zeist-West, uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zeist 2014-2023 is wel meegenomen in de vergelijking, maar kan niet als utilitair fietspad tussen station Driebergen-Zeist en de Uithof worden gezien. Deze route heeft namelijk als nadeel dat zij deels door woonwijken loopt. Het GVVP zegt hier over: "In Zeist West liggen niet over het gehele traject aparte fietsvoorzieningen. De maximumsnelheid is 30 km/u binnen de bebouwde kom. Wegen zijn duidelijke woonstraten, parkeren langs de weg, erfansluitingen, woningen aan weg. Relatief veel auto's in straatbeeld. Het is geen herkenbare route. Door de aanleg van fietsstroken waar nodig en mogelijk kan de herkenbaarheid worden vergroot."

De omrijfactor

Langzamerhand legendarisch is de kreet "omrijfactor". Voor het project "Verder" is daar een definitieⁱⁱⁱ van gegeven. Onder punt D staan de kwaliteitseisen die aan een fietsroute worden gesteld. Punt D.1b Directheid luidt: " Een route van A naar B dient voor fietsers een zo direct mogelijke verbinding te vormen (idealiter is dit een rechte lijn). De omrijfactor (werkelijk te fietsen afstand t.o.v. de hemelsbrede afstand) mag maximaal 1,20 zijn."

De hemelsbrede afstand tussen de twee gekozen referentiepunten is 4,0 km. Uitgaande van de factor 1,2 zou een fietsroute tussen de gekozen referentiepunten niet langer moeten zijn dan 4,8 km. Uit de kaartjes is volstrekt duidelijk dat een dergelijk omrijfactor op geen enkele manier te realiseren is.

Conclusie

Uit de vergelijking blijkt dat de aanleg van een fietspad door de Lage Grond nauwelijks van invloed is op de af te leggen afstand tussen NS station Driebergen en universiteitscentrum de Uithof via utilitaire fietspaden. Zelfs de routes die voordien niet mogelijk waren, zijn nauwelijks korter dan de bestaande routes. De enige route die een verkorting zou opleveren is geen utilitair fietspad, maar loopt door de woonwijk Zeist-West.

Opgesteld door BJ Ruiterkamp - Zeist - september 2015

versie 2

Voetnoten:

ⁱ Producent van navigatie apparatuur en kaartmateriaal.

ⁱⁱ Programma om routes te construeren.

ⁱⁱⁱ Project Verder: Samenvatting Aanvullende Verkenningen blz. 11

AANTEKENINGEN