

VILLAPARK VOGELZANG



Bilthoven, 31 januari 2009

Wijkvereniging Vogelzang
Opgericht in 2000

E I N D R A P P O R T A G E

Bestuur wijkvereniging Vogelzang

Bij het schrijven van het eindadvies is het Bestuur uitgegaan van:

- Rapportage eindadvies wijkrenovatie 2008, aangeboden in maart 2008 aan de gemeente de Bilt.
- Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld december 2008 door de gemeente de Bilt en Copier Advies Utrecht B.V., inclusief de daarbij behorende schriftelijke reacties van de gemeente de Bilt en Copier Advies.
- Eindadvies van de renovatiecommissie van de wijkvereniging Vogelzang, d.d. 27 januari 2009. Hierin adviseert de renovatiecommissie het bestuur van de wijkvereniging Vogelzang als gevolg van het uitvoerig raadplegen van alle bewoners van de wijk Vogelzang omtrent hun reacties & wensen n.a.v. het Voorlopig Ontwerp (VO).
Het Bestuur van de wijkvereniging Vogelzang is op basis van de activiteiten en terugkoppeling van gegevens van/door de renovatiecommissie van mening dat het proces van advies inwinnen en inspraak bij/door alle bewoners van de wijk volstrekt democratisch, openhartig en volledig is verlopen.
- De gemeente de Bilt, zal in onderlinge afstemming met het Bestuur en leden van de renovatiecommissie, alle wensen op hun meritis beoordelen en de eindbeslissing nemen. Eindverantwoordelijkheid voor het EO ligt bij de gemeente de Bilt.

1. Doelstellingen

De in het voorjaar 2009 geplande renovatie van de wijk Vogelzang van de gemeente Bilthoven dient als resultaat te hebben dat het unieke karakter van de wijk behouden blijft, c.q. versterkt wordt en het woonplezier van haar bewoners verbeterd wordt.

In ruime meerderheid benadrukken de bewoners van de wijk Vogelzang deze aspecten als de meest belangrijke criteria

Alhoewel de gemeente de Bilt met het VO, ruimschoots tegemoet is gekomen aan de meeste wensen van de bewoners, samengevat in "rapportage eindadvies wijkrenovatie 2008, aangeboden in maart 2008", wordt onvoldoende voldaan aan het behoud van het unieke karakter.

Historisch gezien staat de wijk Vogelzang bekend als de eerste en daarmee ook oudste villawijk van Bilthoven. De wijk kreeg gestalte rond 1900, en sindsdien zijn er vele architectonische -en karakteristieke panden (met monumentale waarde) gebouwd en in goede staat bewaard gebleven. De instandhouding van dit historisch erfgoed is één van de belangrijkste doelstellingen welke na de renovatie vast verankerd dient te zijn.

Alhoewel de wijk geen officiële "Beschermd Dorpsgezicht" erkenning bezit, heeft de Gemeenteraad van de gemeente de Bilt en gemeentelijke commissie Ruimtelijke Ordening recentelijk schriftelijk bevestigd, dat alle beslissingen en acties van de gemeentelijke overheid er op gericht moeten zijn, de karakteristieke uitstraling van "Beschermd Dorpsgezicht" in stand te houden !

In de voorgestelde plannen wordt deze doelstelling van de Gemeenteraad van de gemeente de Bilt onvoldoende herkend.

2. Vertrekpunt

Om een volledig beeld te geven op welke wijze de het Bestuur tot een eindadvies is gekomen, wordt in deze rapportage de uitgangspunten "rapportage eindadvies wijkrenovatie 2008" en de reactie/stellingname (in rode tekstkleur) van de gemeente de Bilt, alsmede Copier Advies Utrecht B.V. als bijlage (I) weergegeven.

Deze uitgangspunten waren het vertrekpunt voor de renovatiecommissie van de wijkvereniging Vogelzang, 9 januari 2009 om alle wijkbewoners te raadplegen.



3. Eindadvies

Het eindadvies van het Bestuur van de wijkvereniging Vogelzang is gebaseerd op het -" eindadvies van de renovatiecommissie van de wijkvereniging Vogelzang, d.d. 27 januari 2009". De bij dit advies behorende stukken met - bijzonderheden per laan/straat- is bijgevoegd als bijlage (II).

Eindadvies (algemene aspecten)

Conform het VO zijn er nog diverse nader uit te zoeken aspecten aan de orde:

- Bomeneffect rapportage (uit het VO blijkt dat alle bomen en hun originele locatie in de wijk behouden blijven)
- Verlichtingsplan (hierover hebben wij wel diverse suggesties binnengekregen, zoals opgenomen in ons eindadvies)
- Materialisatie, vormgeving en positionering paaltjes
- Grondwaterpeil
- Riolering
- Situatie en inrichting Spoorlaan ter hoogte van nieuw te bouwen tunnel.
- Bevorderen van speelruimte voor kinderen en het creëren van een ontmoetingsplaats/speelplek kinderen en ouders conform rapport " Kijk op de wijk" van 2000 (Opmerking: de in het VO voorgestelde locatie - plantsoen Prins Hendriklaan/Kruislaan - wordt door de omwonenden uitdrukkelijk afgewezen. Het Bestuur respecteert deze wens.)
- Hondenuitlaatplaats - dit wordt afgewezen, het Bestuur respecteert deze wens.
- Boomspiegels voorzien van gietijzeren roosters (bomen effect rapportage)
- Drainage c.q. ophoging plantsoen Prins Hendriklaan/Kruislaan
- Aanpassingen en vernieuwing diverse nutsvoorzieningen om huidige ongewenste slecht/onvoldoende functionerende effecten, waaronder waterdruk, op te heffen.
Bij het aanpassen van de diverse nutsvoorzieningen, wordt bij deze gelegenheid de noodzaak van het aanleggen een glasvezel netwerk voorgesteld.
- Bluswaterdruk en toestand van blusleidingnetwerk van de gemeentelijke brandweer. In het recente verleden, is gebleken tijdens een brand op Koppellaan 19, dat er onvoldoende waterdruk op het blusnetwerk aanwezig was. Dit punt dient nader met de brandweer geïnventariseerd te worden.

Het ontbreken van deze informatie maakt het geven van een alles omvattend eindoordeel op dit moment niet mogelijk. Het eindadvies van het Bestuur van wijkvereniging Vogelzang is dan ook gebaseerd op de tot nu toe beschikbare informatie.

Eindadvies (algemene aspecten):

- Voor definitieve vaststelling van het EO, stelt het Bestuur het op prijs om een aantal computer beeldanimaties te verkrijgen van diverse straten om een goede impressie te krijgen m.b.t. kleurstelling van de gebruikte materialen, historische -en karakteristieke uitstraling, ruimtelijk beeld,...etc.
- In het VO prefereert de gemeente de Bilt drie kleurstijlen (trottoir: licht grijs; parkeren: donker grijs; straat: rode betontegels) boven een kleurstelling die past bij de historische -en karakteristieke uitstraling van de wijk. Het Bestuur van de wijkvereniging Vogelzang keurt een dergelijke kleurschakering af.
De toepassing hiervan leidt tot een goedkope, modernistische uitstraling en is niet conform het gewenste historische - en karakteristiek beeld.

Ongewenst voorbeelden van kleurschakering:



De gemeente de Bilt heeft als uitgangspunt het gebruik van betonstraatstenen. Het Bestuur wijst dit af en stelt nadrukkelijk het gebruik van smalle roodbruine gebakken klinkers voor (z.g. nieuwe waaltjes), gelegd in keperverband (visgraat motief). De toepassing van betonstraatstenen brengt nadelen met zich mee, waaronder; verbleken van kleur en kortere levensduur. Roodbruine gebakken klinkers bezitten deze nadelen niet, en passen zeer goed in het plan om een historisch ogende uitstraling te verkrijgen.

Gewenst voorbeelden van kleurschakering:



Gerenoveerde Julianalaan Bilthoven

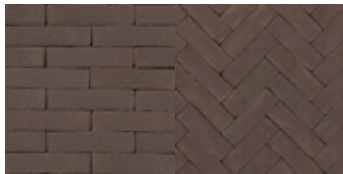
- In het onderhavige geval dat de kleurstelling (trottoir: licht grijs; parkeren: donker grijs; straat: rode betontegels) niet wordt toegepast, conform de wens van de meerderheid van de bewoners, is het Bestuur van mening dat er een onduidelijke markering van de beoogde parkeerruimten zal ontstaan. Dit effect wordt nog versterkt door de wens van de bewoners om geen belijning van de parkeervakken toe te passen.

Dit gegeven, in combinatie met het geringe hoogteverschil tussen enerzijds rijbaan en trottoir en parkeerstroken (ca. 5 cm) anderzijds, zal in de praktijk leiden tot het volstrekt willekeurig plaatsen van voertuigen. Door het ontstaan van brede trottoirs (tot 2,50 meter!), waar overigens het Bestuur van harte mee instemt, zullen automobilisten worden uitgenodigd tot dubbelzijdig parkeren buiten de aangewezen parkeerstroken (lees op het trottoir). Dit is in tegenstelling tot het VO waarin een gereguleerd parkeerbeleid op basis van enkelzijdig parkeren wordt beoogd. (behoudens de Middellaan, waar dubbelzijdige parkeerstroken zijn toegepast).

In het algemeen wordt parkeren op de trottoirs als ontoelaatbaar ervaren en is hinderlijk voor de doorgang van kinderwagens, rolstoelen en rollators..e.d.

- Naast het ontstaan van brede trottoirs aan één zijde van de rijbaan, resulteert enkelzijdig parkeren in een asymmetrische indeling van de weg met voertuigen. Er zijn bewoners die op het punt van deze asymmetrische belasting van geparkeerde voertuigen, bezwaar maken. Een ruime meerderheid van de Koppellaan kiest dan ook voor dubbelzijdig parkeren, het VO voorziet hierin niet. Nadeel van dubbelzijdig parkeren is dat de trottoirbreedte relatief gering wordt. (0,8-1,0 meter).
- Het Bestuur gaat er vanuit dat de breedte van het wegdek in het VO, gebaseerd is op de daartoe geldende minimale normen.
- Gelet op de hierboven aangegeven parkeerproblematiek, is het Bestuur van mening dat in overleg met de gemeente de Bilt, renovatiecommissie en wijkbewoners naar een meer harmonieuze situatie gezocht zal moeten worden. Te denken valt hierbij aande volgende mogelijke oplossingen:

- Bij gelijke materiaalsoort en kleur van rijbaan/parkeerstrook dienen t.o.v. elkaar een ander legmotief gehanteerd te worden zodat markering van de beoogde ruimte als parkeerstrook beter zichtbaar wordt.



Nadeel: (mogelijk) een drukker straatbeeld, minder harmonieus wegdek (enigszins "een lapjesdeken" effect).

- Bij enkelzijdige parkeersituaties dienen de brede trottoirs afgeschermd te worden door het neerzetten van paaltjes (in aanvulling op de geplande palen in het VO).



klassiek ogende trottoirpalen

- Individueel maatwerk t.a.v. parkeerproblematiek en/of specifieke wensen, die geen ingrijpende gevolgen hebben op het totaalbeeld/resultaat van de wijkrenovatie, dient door de gemeente de Bilt in overleg met omwonenden, aangeboden te worden.
- Ontwrichting van de verkeerssituatie ter hoogte van kruising Spoorlaan/Koppelaan, specifiek rondom de toerit naar diervoerderbedrijf Wim's Dierenspeciaalzaak, Spoorlaan 21 a. Door de constante aanvoer van goederen met grote, zware vrachtwagens is er veelvuldig een blokkade van de rijbaan. In combinatie met de in aanbouw zijnde woonhuizen (in totaal 3 stuks, met relatief kleine grondpercelen, dus nauwelijks parkeerruimte voor voertuigen op eigen terrein), ontstaat er een ontoelaatbare vervoersmiddeldichtheid (dit wordt door het veelvuldige klantenbezoek aan Wim's Dierenspeciaalzaak per auto nog in grote mate versterkt).

Het Bestuur vraagt de gemeente de Bilt om maatregelen te treffen teneinde deze situatie op te lossen, zoals bijvoorbeeld een toerit voor vrachtwagens en klanten via het gemeenteterrein (ter hoogte van het voormalig politiebureau) te verwezenlijken. Aannemersbedrijf Fa. van Ling, gevestigd aan Spoorlaan 19, sluit zich aan bij het ontwikkelen van een uitritmogelijkheid via het gemeenteterrein.



verkeerssituatie ter hoogte van kruising Spoorlaan/Koppelaan

- Molsgoten → niet in betonuitvoering, dit komt niet overeen met een klassiek/rustiek straatbeeld.



Molsgoot in betonuitvoering

- De huidige straatverlichting is gebaseerd op standaard straatlantaarns (hoog model)



Door de hoge dichtheid van veelal grote(re)bomen in de wijk, wordt een significant deel van de lichtuitstraling op het wegdek door de bomen tegengehouden. Het Bestuur acht het dan ook wenselijk om lagere lantaarns, overeenkomend met de karakteristieke/rustieke omgeving, toe te passen.



Voorbeelden van gewenste klassieke lantaarns

- Het Bestuur acht, overeenkomstig de wens van bewoners, een goede kwaliteit van de verlichting in de wijk Vogelzang noodzakelijk, teneinde sociale veiligheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid verder te verbeteren. Tevens is het, in het kader van belasting voor het milieu, wenselijk het energieverbruik zoveel als mogelijk te reduceren door het toepassen van spaarzame straatverlichting.
- Over het algemeen is er een brede instemming met de toepassing van een 30 km gebiedsindeling ("duurzaam-veilig" principe) en dienovereenkomstige verkeersremmende maatregelen (qua vorm en

aantal). Door enkele bewoners zijn er opmerkingen gemaakt t.a.v. de positie van de drempels in de wijk. Het Bestuur adviseert de gemeente de Bilt hier nota van te nemen en hieromtrent een oplossing te formuleren.

- Handhaving afsluiting Kruislaan/Soestdijkseweg blijft onverminderd van toepassing.
- Het op maaiveld groen inpassen ter voorkoming van een "betonnen & stenen" uitstraling op straat niveau blijft een aandachtspunt, en dient te worden afgewogen e.e.a. afhankelijk van de bomen-effecten rapportage, evenals de toepassing van gietijzeren boomroosters -en spiegels.
- Materiaalkeuze trottoirtegels blijft zoals omschreven in "rapportage eindadvies wijkrenovatie 2008", aangeboden in maart 2008.
- Het Bestuur benadrukt de noodzakelijkheid van inritconstructies ter hoogte van Leyenseweg met Spoorlaan, Middellaan en Prins Hendriklaan. Als toevoeging hierop is het noodzakelijk dat het uitzicht voor verkeersdeelnemers onmiddellijk wordt verbeterd. Nu belemmeren geparkeerde voertuigen op de Leyenseweg op een gevaarlijke wijze het uitzicht voor naderend verkeer. Gezien de dringende noodzakelijkheid van een veilig uitzicht vraagt het Bestuur aan de gemeente de Bilt dit met prioriteit, voor de wijkrenovatie, aan te pakken.



Uitzicht Spoorlaan-Leyenseweg



Uitzicht Middellaan-Leyenseweg

Alle niet nader genoemde punten, in dit eindadvies, maar wel vernoemd in de - bijzonderheden per laan/straat- zijn bijgevoegd als bijlage (II), maken een onlosmakelijk deel uit van dit eindadvies, en dienen als zodanig door de gemeente de Bilt in behandeling te worden genomen.

4. Samenstelling Bestuur en renovatiecommissie

Bestuur:

<u>Marcel Flipse</u>	<i>Voorzitter</i>	Spoorlaan 27
<u>Martine Sikkema</u>	<i>Secretariaat</i>	Prins Hendriklaan 109
Helen van Bekhoven	<i>Penningmeester</i>	Leijenseweg 12
John van Deemter	<i>Algemene Zaken</i>	Koppellaan 6
Els Bonten	<i>Lid</i>	Spoorlaan 21

Renovatiecommissie:

Koppellaan 18	John v.d.Weerdt	
Kruislaan 18	Erica van den Hooff	
Leijenseweg 32	Tjisse Nestra	
Middellaan 1a	Robert Kromhof	
Middellaan 24	Frank van Dijk	
Pr. Hendriklaan 65	Helene Blaak	
Pr. Hendriklaan 54	Pieter Bok	
Spoorlaan 12	Wil Voorveld	
Spoorlaan 36	John van Zijl	

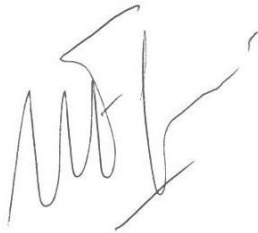
Theo van Munnen

Voorzitter renovatiecommissie

5. Samenvatting

Het Bestuur van de wijkvereniging Vogelzang heeft evenals de renovatiecommissie, het traject van totstandkoming van dit rapport met de meeste zorgvuldigheid en openheid betracht. Wij vertrouwen er dan ook op dat dit eindadvies de samengebundelde visie van de wijk Vogelzang vertegenwoordigt.

Namens het Bestuur,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Flipse', written in a cursive style.

Marcel Flipse,
Voorzitter Wijkvereniging Vogelzang

Bijlage I

(onveranderd overgenomen uit "rapportage eindadvies wijkrenovatie 2008" en de reactie/stellingname (in rode tekstkleur) van de gemeente de Bilt, alsmede Copier Advies Utrecht B.V.)

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 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.**

¹ 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 linkerzijde (bij brievenbus 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^e boom oneven kant (voor het complex op de Wissellaan). Voorstel is hier een boomspiegel in combinatie met een drempel.
- Ter hoogte van de 2^e en 3^e 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

Bijlage II -bijzonderheden per laan / straat

(onveranderd overgenomen uit eindadvies van de renovatiecommissie van de wijkvereniging Vogelzang, d.d. 27 januari 2009)

Middellaan:

Drempel

Men maakt zich zorgen dat de drempel parkeerplaatsen zal kosten. Zo ja, dan bestaat de wens de drempel uit het ontwerp verwijderen. Graag verduidelijking van de uitvoering. Dit betreft de eerste helft van de Middellaan (kant Leijenseweg) waar de bewoners nu redelijk kunnen parkeren. De bewoners van nummer 14 vinden de verkeersremmende werking van een drempel zwaar wegen.

Smalle stoep

In de tweede helft van de Middellaan (vanaf nummer 20) wordt door de bewoners geen parkeerprobleem ervaren. Ten gevolge van het creëren van parkeerplaatsen aan twee kanten wordt het trottoir hier erg smal. Hier wordt zelden tweezijdig geparkeerd.

Kleuren

Verschillende kleuren bestrating van het wegdek en de parkeerplaatsen wordt als onwenselijk ervaren.

Waaltes

Van de keus voor betonklinkers wordt geen punt gemaakt. Verschillende bewoners merken op dat waaltes meer geluid veroorzaken (voorbeeld Lassuslaan).

Paaltjes op de straathoek

Opgemerkt wordt dat paaltjes langs de brede trottoirs op straathoeken van belang zijn voor de veiligheid.

Correcties

- De uitrit van nr. 9 ligt uitsluitend voor het eigen perceel.
- Nrs. 16 en 18 hebben ieder een eigen uitrit, geen gedeelde uitrit.
- De bewoner van nr. 17 merkt op dat aan de achterkant van z'n huis (aan de Koppellaan) de uitrit niet is ingetekend.
- De uitritten van nr. 28, 30 en 32 staan niet op de tekening. De bewoners van nummer 30 willen de bestaande mogelijkheid van voor hun deur kunnen parkeren hoe dan ook niet verliezen door de renovatie.
Merk op dat de tweede uitrit van Middellaan 32 op de Kruislaan eveneens niet is in-getekend.

Koppellaan:

Algemene indruk

70% is voor bestrating met waaltjes in keperverband (visgraat) De meerderheid kiest voor drempels plateaus en paaltjes. Daar waar bomen de breedte van trottoir hinderen, trottoir aan rijbaanzijde verbreden. Er klagen verschillende bewoners over waterdruk.

Mogelijk van glasvezelkabel? Er is een subsidiepotje voor energiezuinige lantaarnpalen! Als de spoorwegtunnel er is, kunnen de bewoners alleen via de Leijenseweg in en uit de wijk Veel bewoners klagen over het zicht om de wijk te verlaten. Een mogelijke oplossing is om op de hoeken van Leijnseweg bij Prins Hendriklaan, Middellaan en Koppellaan geen parkeerplaatsen te hebben .

Bijzonderheden per bewoner

- Nr. 2 en 22 zijn voor EP en sinusdrempels. Hek aan Spoorlaan verwijderen of dichterbij geluidswal plaatsen of vernieuwen. Ook mail aan bestuur gestuurd met meer punten
- Nr. 3 A2P en heeft last van pompen i.v.m. nieuwbouw achterzijde.
- Nr. 5 Rekent er op dat de bomen behouden blijven en de inrit vrij blijft.
- Nr. 6 en 22. Stoepranden hoger dan 5cm. EP. Kleine kruisingen en grote trottoirs wel met paaltjes.
- Nr. 9 Last van boom en lantaarnpaal. EP
- Nr. 11, 17 en 21 hebben rechtstreeks aan het bestuur gereageerd.

- Nr. 1-4-7-8-10-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21 voor A2P Ook drie bewoners van andere lanen die ook parkeermogelijkheden door ligging van het perceel op de Koppellaan hebben, kiezen voor **A2P** . Een grote meerderheid van de bewoners van de Koppellaan prefereren aan twee zijden parkeren

Aan de achterzijde van het perceel Middellaan 17 is aan de Koppellaanzijde geen inrit ingetekend, hetgeen wel gewenst is.

EP = eenzijdig parkeren A2P= aan 2 kanten parkeren

Kruislaan

Algemeen:

- **Speelruimte:** De bewoners willen het plantsoentje graag als plantsoentje behouden, ook vanwege behoud originele karakter van de wijk. Gebruik als "trapveldje / speelveldje" zoals het nu is, is voor iedereen wel prima. Absoluut geen speelvoorzieningen / bankje o.i.d., men wenst geen hangplek voor de deur! Ook verbazing (zacht uitgedrukt) hoe dit idee van speelruimte op de rotonde toch in het VO terecht is gekomen. Er was toch al nooit draagvlak voor van omwonenden?!
- Wens om de genoemde afsluiting van de Kruislaan te handhaven en dat een doorgang voor voetgangers / fietsers blijft bestaan!
- Gebruik van goedkope varianten die het historisch aanzien van de wijk ondergraven is onacceptabel.
- De plateaus met gelijke materialen / kleur als de wegen uitvoeren, geen sterk afwijkende vlakken zoals nu bijvoorbeeld rondom het plantsoen.
- Het heeft de voorkeur om parkeerplaatsen niet per stuk afbakenen, maar als parkeerstrook als een geheel in te straten.

- De wenselijkheid van extra parkeerplaatsen aan het einde van het doodlopend stukje Kruislaan ook de direct omwonenden hierbij betrekken, want het is voor hun deur/tuin.. En let op "sluipparkeren" voor het station op dit stukje.

Nummer 10:

- Wens om de oude bestrating in zijn geheel te verwijderen alvorens nieuwe bestrating aan te leggen.
- Haag rond plantsoen wordt als kneuterig ervaren.

Nummer 4:

- Handhaving aantal parkeerplaatsen
- Gezien de wijze waarop het groen op maaiveld in de gemeente De Bilt wordt onderhouden, GEEN groen inpassen! (tegels worden hier vanzelf groen)
- Materiaal: betonstraatstenen geen bezwaar.
- Aandachtspunt: uitrijden via de Prins Hendriklaan naar de Leijenseweg is levensgevaarlijk. Men begrijpt niet hoe dat veiliger gemaakt gaat worden.

Prins Hendriklaan:

Bomen op tekening komen overeen met bomen in de straat. Parkeerstrook vanaf nummer 60 tot nummer 54 zou beter aan de andere kant van de straat gesitueerd worden.

Wat betreft invulling van de parkeerstroken is misschien te denken aan verschillend inlegpatroon.

Voorkeur heeft het om de straat te leggen in een z.g. visgraatmotief (keperverband), dan zouden de parkeerstroken in een ander motief gelegd kunnen worden. Dit overigens in dezelfde kleur als de normale straatbekleding.

Spoorlaan:

Bomen:

Het aantal bomen die in de tekening staan van Spoorlaan kloppen. Er moeten zoveel mogelijk bomen in de wijk blijven staan.

Parkeervakken.

Daar wordt verschillend over gedacht.

De meeste bewoners willen geen parkeervakken aangegeven door witte strepen.

Bijzonderheden:

- Bewoners nummer Spoorlaan 2 / Prins Hendriklaan geven aan wel parkeervakken te wensen, gelet op de parkeerdruk door bezoekers van Tap en het winkelcentrum. De vraag is of deze parkeerdruk nog mogelijk is na renovatie en afsluiting van De Spoorlaan bij de Prins Hendriklaan.
- De bewoners van nummer 13 willen geen parkeerstrook voor hun deur.
- De parkeermogelijkheden in de bocht van de Spoorlaan en de Koppellaan is problematisch.

Bestrating:

Een aantal bewoners vinden de oude waaltjes erg belangrijk voor andere is de kleur en steen minder belangrijk. Eén familie vindt de nieuwe stenen foeilelijk en zou dan liever asfalt willen.

Paaltjes:

Moeten blijven voor de veiligheid.

Drempels:

Drempel bij huisnummer 8 niet echt nodig, indien de Spoorlaan geen echte doorgaande weg meer is.

Stoepranden:

Één bewoner geeft aan hogere stoepranden te willen om parkeren op de stoep te belemmeren.

Bedrijven:

Aan het begin van de Spoorlaan zijn diverse bedrijven gehuisvest, die worden bevoorradt door groot materieel. Te nauwe straten belemmert doorstroming van de wijkbewoners door de wijk. Aandacht is er nodig voor de bocht van de Spoorlaan en de Prins Hendriklaan t.b.v. grote vrachtwagens. Ook de bocht Spoorlaan-Koppellaan via de Kruislaan richting rotonde is onbegaanbaar voor vrachtverkeer of een autotrailer.

Er wordt ook bijzondere aandacht gevraagd voor de bevoorrading van de dierenspeciaal zaak. Gewenst zou zijn dat hiervoor een inrit aan de Leijenseweg gerealiseerd wordt.

Planning:

Het is belangrijk voor de bedrijven dat er bijtijds contact met hun wordt opgenomen over de planning zodat de bedrijven die gevestigd zijn op nummer 10A, 12, 18, 19, 20 en 21A hier op in kunnen spelen en maatregelen kunnen nemen.

Aardige bijzonderheid Spoorlaan 8:

Hier staat nog een watermeter in de tuin; wellicht bestaat de mogelijkheid dit in het kader van de renovatie mee te nemen voor een mogelijke inhuisverplaatsing.

Bijlage 2

Inzichten m.b.t. de verlichting van de wijk:

Dan nog even over de nieuwe lantaarns in de wijk: een nadeel van de huidige lantaarns is dat ze zo hoog zijn dat ze gemakkelijk verdwijnen in de hoge bomen en dan alleen maar schaduw van die bomen op straat opleveren. Er wordt gepleit voor niet al te hoge lantaarns, het liefst met een antieke uitstraling.

Zie bijvoorbeeld de foto van een mooie Utrechtse lantaarn op:

[Een straatlantaarn op de Oudegracht Tolsteegzijde te Utrecht](#)

Afbeelding van een **straatlantaarn** op de Oudegracht Tolsteegzijde te **Utrecht**. Op de achtergrond de huizen Oudegracht Tolsteegzijde 32 - 36.

*www.het**utrechts**sarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1900-1910/40018 -*

[Print gww openbare verlichting](#)

Bestandsformaat: PDF/Adobe Acrobat - [HTML-versie](#)

De Beleidsnota van de gemeente **Utrecht** over openbare. **verlichting** dateert alweer uit 1995. Sindsdien werkt de. Dienst **Stadsbeheer** structureel aan het ...

www.energiebesparinggww.nl/downloads/gwwopenba1.pdf -

De wens tot energiezuinige verlichting is door meer wijkbewoners afgegeven.

nr. 30 Peter Lok

Maakt bezwaar tegen het gegeven dat hij in het voorliggende VO niet meer voor de eigen deur kan parkeren, terwijl dit in de huidige situatie wel kan. Dit omdat de stoep aan het eind van de straat breder wordt, om een scherpe bocht te krijgen naar de Koppellaan. Hij vraagt of het hem het in de nieuwe situatie toegestaan zal worden om op de stoep te parkeren. Anders graag een aanpassing in het VO teneinde de parkeerplaats voor de deur te handhaven. Vraagt om goede nota te nemen van z'n bezwaar.

nr. 14 Wim Sjouw

Kan in grote lijnen instemmen met de plannen. Vindt de verkeersremmende werking van de drempel belangrijker dan het eventueel verloren gaan van een parkeerplaats. Dat hij z'n eigen auto elders moet zetten is geen probleem.