

Samenvattend verslag Klankbordgroepen

04-09-2019

Thema Mobiliteit

Klankbordgroep maatschappelijke organisaties

De leden van de Klankbordgroep waren verrast door de berekende verkeerstoename – het lijkt mee te vallen. Als het gaat om verkeersintensiteiten is de avondspits maatgevend. De ochtendspits is dit in mindere mate, doordat het Paleis pas om 10.00 uur open gaat. Er zijn twijfels over de referentiesituatie voor 2030 (drukte op diverse provinciale wegen). De verkeerstoename zou op sommige plekken wel eens groter kunnen zijn. Veel vragen gingen over het verschil in groei van het autoverkeer tussen 0% of 14 % als gevolg van de plannen (zie Vraag en antwoord).

Er werd vanuit verschillende perspectieven gekeken naar de voorkeursvarianten:

- Vanuit het perspectief van de natuur heeft een voetgangers/fietstunnel of voetgangers/fietsbrug voorkeur boven een tunnel voor automobilisten. Als de autoweg verlaagd wordt, wordt het een bak waar wild in vast komt te zitten. Hoe langzamer er op de weg gereden wordt hoe beter (liever 50 dan 80 km per uur).
- Vanuit cultuurhistorie is een oversteek met verdiepte autoweg juist de voorkeur, omdat een eenheid tussen de Parade en het Paleis wordt gevormd. In het ontwerp moet dan wel rekening worden gehouden met het wild.
- Kostentechnisch is het wel de vraag hoe ver het plan kan gaan. Bij de tuinen van Monet loopt bijvoorbeeld ook een weg tussen de tuinen en die is mooi vormgegeven. Daar hebben ze gekozen voor een voetgangerstunnel.

Er kan geconcludeerd worden dat er een voorkeur is voor de varianten 2c en 3c ten opzichte van alleen een gelijkvloerse oversteek. Daarnaast gaven diverse Klankbordgroep-leden aan dat niet alleen de berekende verkeerskundige cijfers belangrijk zijn, maar ook de ambities voor alternatieve vervoerswijzen en innovaties op het gebied van *smart mobility*.

Klankbordgroep Omwonenden 1

Werkssessie o.l.v. Lotte Tange:

De deelnemers willen graag meegeven dat de huidige beleving van de spitsuren niet goed is. Mensen die het traject Amsterdamsestraatweg dagelijks rijden zeggen standaard 10-20 minuten vertraging te hebben. De splitsing N221 richting N234 en Soest (voor het Paleis) is onoverzichtelijk. Daarnaast worden zorgen geuit over sluipverkeer als effect van het extra verkeer door de plannen voor het paleis. Het verkeer ontwijkt de Amsterdamsestraatweg al via de Stadhouderslaan/Torenlaan. Graag willen zij meer inzicht in de effecten van de plannen op de ontsluiting van Soest naar de A1. Ook missen zij nog snelheidsbeperkende maatregelen en details over de nieuwe inrichting van de Amsterdamsestraatweg in het onderzoeksrapport.

De deelnemers hebben een duidelijke voorkeur voor de gelijkvloerse oversteek met een autotunnel uitgesproken, omdat dit echt een eenheid tussen de Parade en het Paleis creëert. Het is daarnaast esthetisch het aantrekkelijkst (ze verkozen tevens een voetgangerstunnel boven een voetgangersbrug). Een aantal aandachtspunten zijn: kruising voetgangers/fietsverkeer; toegankelijkheid; en het gevoel van veiligheid. Het moet bovendien passen in het straatbeeld – een voetgangersbrug moet passen bij de uitstraling van het paleis.

Werkssessie o.l.v. Jan Eikema:

Deze groep geeft aan dat verkeerskundig de situatie nu overzichtelijk is. De doorstroming en het overzicht vanuit de auto wordt gewaardeerd. Er wordt volgens de groep wel erg hard gereden op de weg, maar er gebeuren weinig ongelukken. Men kan het vrachtverkeer gemakkelijk inhalen, de fietspaden zijn goed. Aan de andere kant gaf een deel van de groep aan duurzaamheid belangrijk te vinden. Ze willen graag dat er minder hard gereden wordt in verband met de gewenste rust en ruimte. Voetgangers moeten beter bediend worden en een betere blik op het paleis zou de ontwikkeling ook ten goede kunnen komen. Evenementen en parkeren waren tevens thema's die aan de orde kwamen. De groep gaf de voorkeur aan de goedkoopste oversteekvariant. Een fietstunnel/fietsbrug is veel goedkoper dan een tunnel voor auto's, zo zou er geld over blijven voor andere zaken.

*Klankbordgroep Omwonenden 2***Werkssessie o.l.v. Lotte Tange:**

De deelnemers vinden het voor de beeldvorming relevant om meer inzicht te krijgen in de doorstroming van het extra autoverkeer buiten het studiegebied (tot aan de A1). Ook werd in deze groep gesproken over de onveilige oversteek vanaf het Alexanderkwartier richting het Baarnse bos voor voetgangers en fietsers (voorbeeld van ideeën: een rotonde met een verdiepte ligging/berenkuilt). Daarnaast moet er voor de veiligheid ook aandacht worden besteed aan de inrichting van de weg (snelheid terugbrengen, verbetering van het voetpad voor OV-reizigers, aandacht voor "snelle" fietsers etc.).

Binnen deze werksessie was er een voorkeur voor variant 2c: een voetgangersbrug of tunnel. Er waren vooral positieve geluiden voor de brug – kan een *eye-catcher* worden, zeker als je de brug overdekt (voor alle weersomstandigheden) en inricht naar het programma van het paleis. De oversteek moet wel openbaar en toegankelijk zijn voor fietsers en mindervaliden. Een (auto)tunnel is ook uitgebreid besproken: de kosten hiervoor zijn een groot tegenargument. Daarnaast wordt ook de beleving van automobilisten genoemd. Wie dan met de auto langs Soestdijk komt, ziet het paleis niet meer.

Werkssessie o.l.v. Jan Eikema:

Ook in deze groep werd de doorstroming en de verkeersveiligheid van de weg als positief ervaren. Deze groep had ook een voorkeur voor variant 2c. Veel deelnemers vonden variant

3c te duur. Vooral als zij daar als belastingbetaler voor zouden moeten opdraaien. Een belangrijke voorwaarde voor een fietsbrug of fietstunnel was de sociale veiligheid. Met name 's avonds en 's nachts. Zou de tunnel dan kunnen worden afgesloten? In deze groep was sluijverkeer ook een terugkerend thema. De groep zou graag meer uniformiteit en duidelijkheid zien in de toegestane rijjsnelheid. Men verschilde van mening of de snelheid in de toekomst 50 of 80 km moest zijn.

Awareness heeft naast dit verslag ook alle opmerkingen die op post-its zijn geschreven in een file opgeslagen.