

Besprekingsverslag

Ateliersessie Mobiliteit Spoorzone Bilthoven

d.d. 21-09-2023, Julianalaan 1

Deze sessie was gewijd aan het bepalen van de huidige situatie. Door Jeroen Quee van Sweco is een presentatie gegeven waarop aanwezigen konden reageren en waarover ze vragen konden stellen. Deze reacties en vragen zijn onderstaand weergegeven.

Opmerkingen bij de presentatie

Verkeersongevallen 2018-2022

- In de coronaperiode was er een tijdlang minder verkeer. Daardoor zijn de cijfers wellicht niet representatief.
Reactie: omdat het een optelsom over meerdere jaren betreft geven deze cijfers nog steeds een goed beeld van de mate waarin op de verschillende locaties in het wegennet ongevallen plaatsvinden.
- Volgens aanwezigen staan niet alle geregistreerde ongevallen op de kaart. Volgens de data van een aanwezige zijn op de Soestdijkseweg Noord 62 ongelukken gebeurd. Dit zijn geregistreerde ongevallen. Deze data zijn gedeeld met Jeroen Quee en worden verder bekeken.
- Uit onderzoek van de provincie Utrecht blijkt dat in het jaar 2021 het aantal ongevallen met waarbij fietsers betrokken zijn in (geheel) de Bilt relatief hoog lag.

Schouw rotondes

- Tijdens de ochtendspits is op 20 september een schouw uitgevoerd op 4 rotondes.
- De noordelijke rotonde is verreweg de drukste, hier zijn ook enkele geagiteerde bestuurders doordat ze wat langer moesten wachten doordat er een wachtrij was op de Soestdijkseweg Noord.
- Op de rotonde Soestdijkseweg Noord komen veel fietsers vanuit de tunnel naar de Jan Steenlaan. Hier zijn verbetermogelijkheden door verduidelijking van bebording en belijning en aanpakken van groen dat het zicht beperkt.
- Ronde Soestdijkseweg Zuid: aan de noordtak van de rotonde is nog een 'tijdelijke' situatie.
- Op sommige plekken is de rotonde voorzien van knipperlichten, maar deze werkten tijdens de schouw niet overal. Dat kan voor gevaarlijke situaties zorgen.
- Twee richtingen fietspad wordt als gevaarlijk ervaren en ook zou uit onderzoek blijken dat dit gevaarlijker is.
Reactie: bij het ontwerp van de rotondes is gekozen voor twee richtingen voor de fietsers om te voorkomen dat fietsers tegen de richting in fietsen om de kortste weg te nemen, wat gevaarlijke situaties oplevert. We zullen nagaan of hier algemene/landelijke onderzoeken naar zijn gedaan.
- Ronde Leyenseweg / 2^e Brandenburgerweg is niet veilig omdat door het tweerichtingsverkeer fietsers opeens naar links kunnen afslaan vanuit de tunnel. Als autobestuurder is dit bijna niet te zien.

Sweco

Jeroen Quee
Adviseur Mobiliteit
jeroen.quee@sweco.nl
M +31 6 21813956

Postbus 203
NL 3730 AE De Bilt
Netherlands
T +31 (0) 88 811 6600
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

- Groter gebied bekijken om te zien of er verschil is tussen aantal ongevallen op rotondes.

Verkeersintensiteiten

- Op de Jan Steenlaan is een 'sprong' te zien in de intensiteiten, die niet logisch is. Nagaan waar dat door komt.

Parkeren

- Vrijwel overal in het Spoorzonegebied geldt vrij parkeren, behalve in de blauwe zone in het centrum. De Driehoek was oorspronkelijk opgezet als een blauwe zone, maar doordat dit niet goed is aangegeven geldt dit niet meer.
- De parkeergarage in het centrum is nu nog niet meegenomen in de parkeerdrukmeting, wordt nog aangevuld. Private grond is niet geteld (bij bedrijven aan de Rembrandtlaan). Aan de hand van vrij beschikbare informatie zoals luchtfoto's is wel de parkeercapaciteit ingeschat (opgenomen in de presentatie). Parkeren bij Rembrandtlaan 1A/1B is wel meegenomen.
- P+R is nu gratis parkeren. Als er een lage parkeernorm zou worden toegepast bij de nieuwe woningen moet er waarschijnlijk wel betaald parkeren worden ingevoerd op de P+R, om de plaatsen vrij te houden voor P+R parkeren. Komt in een later stadium in de ontwikkeling nog aan de orde.
- Parkeerdruk in het centrum moet preciezer worden aangegeven dan <75% zoals het nu is gedaan. Voor de ondernemers belangrijk om dit te weten.
- Welke invloed heeft het weer op de tellingen? Er wordt nog een keer geteld dus dan kan de vergelijking tussen weersomstandigheden worden gemaakt. Het weer kan ook van invloed zijn op het parkeren bij de Julianaschool. Bij slecht weer worden meer kinderen met de auto opgehaald.
- De Spreeuwlaan en de Julianalaan (deze laatste is niet meegenomen in de parkeertelling) staan op bepaalde momenten helemaal vol door het breng- en ophaalverkeer van de school. Zo'n piekmoment in de middag zit waarschijnlijk ook in de parkeertelling op de Spreeuwlaan.
- Goed om onderscheid tussen openbaar en privaat te maken in parkeren: sommige parkeerterreinen staan grotendeels leeg maar zijn niet openbaar toegankelijk. Dit geeft dan een vertekend beeld.
- Overwegen om van 50 naar 30 te gaan op de Soestdijkseweg Noord. Weginrichting is dan belangrijk om dit af te dwingen.
- Snelfietsroute via Leyenseweg en rotonde is een mogelijk knelpunt. Door grote snelheidsverschillen tussen fietsers kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan.

Opmerkingen na de presentatie

- Kan er iets geleerd worden van de effecten van andere grotere maatregelen in de gemeente, zoals de ondertunneling van het spoor, de herinrichting Julianalaan, de herinrichting van de Jan Steenlaan.
- In deze presentatie is vertraging voor het verkeer niet meegenomen. Het verkeer staat vaak vast, wat zorgt ook voor sluipverkeer en risico's elders. Kan dit ook inzichtelijk worden gemaakt?

Werk sessie in twee groepen

In een korte werksessies zijn door de aanwezigen aanvullende aandachtspunten aangegeven.

- Nu zijn voor alle cijfers gemiddelden (etmaal intensiteiten) genomen, maar juist in de pieken treden problemen op. Dat zou als maatgevend

genomen moeten worden.

Waar komt het verkeer vast te staan bij pieken.

- Er moet gekeken worden naar de gewenste situatie: dat kinderen veilig over straat kunnen. Wat moet er gebeuren om daar te komen?
- Het moment van tellingen heeft een grote invloed. Neem dat mee in de cijfers, ook als het tijdens corona was: heeft grote invloed. Vakanties, zomerperiodes, het weer, etc., hebben ook invloed.
- Er zijn situaties (bijvoorbeeld Soestdijkseweg Noord) die in het verleden zo zijn aangelegd maar nu niet voldoen aan de huidige richtlijnen (CROW).
- Belangrijk is dat er transparantie is in de parameters voor de ontwikkeling van de Spoorzone en dat de bereidheid er is om daar over te spreken.
- Overall in Nederland rijden fietsers tegen de rotonde in, maar nu nodigt de rotonde uit door het tweerichtingsverkeer. Dat levert gevaarlijke situaties op en de automobilist is schuldige bij een ongeval.
- Kijken naar huidige verpagingsdruk volgens het verkeersmodel.
- Kruispunt Soestdijkseweg Noord: is verkeerslicht plaatsen niet een verbetering omdat links afslaand verkeer nu alles ophoudt?
- De scholen zouden een oproep moeten doen: breng je kind niet met de auto. Is dat mogelijk? Of kinderen op wat grotere afstand afzetten om de druk te verlagen bij de school. Schooltijden veranderen is ook een optie. Daardoor haal je een pijnpunt weg. Naar De Werkplaats locatie komt veel verkeer van buitenaf, omdat dit grote, specialistische scholen zijn.
- Bij betaald parkeren letten op olievlek werking en effecten voor het gebied rondom.
- Het is beter om uit te gaan van de realiteit in de modellen als *worst case*. Als ontwikkelingen dan niet haalbaar zijn, van daaruit kijken wat wel mogelijk is. Dat is ook goed voor je draagvlak.
- Verplaatsing RIVM verandert niets aan de verkeersdruk want verkeer blijft vanaf de noordkant komen via Bilthoven.
- Uitgangspunten model zijn heel belangrijk.
- Niet alles gaat tegelijk gebouwd worden, bijsturen tijdens het proces moet mogelijk zijn.

Discussie na de werksessie

Aankomende dinsdag (26 september) wordt voor de Raad een model gepresenteerd met gemiddelde parkeernorm 0,8 in de Spoorzone. Er moet ook rekening worden gehouden met een model met parkeernorm 1,7 voor als de lage parkeernorm niet haalbaar is (bijvoorbeeld risico afwijzen door Raad van State).

In het Raadsbesluit is vastgesteld dat een lage gedifferentieerde parkeernorm wordt aangehouden. ('Lager' is niet gedefinieerd. 1,5 is ook lager).

Boodschap aan gemeente: laat zien waarom je voor iets kiest of niet, dat zorgt voor draagvlak.