

Besprekingsverslag

Ateliersessie nr. 3 Mobiliteit Spoorzone Bilthoven

d.d. 1-11-2023, Julianalaan 1

Deze sessie was gewijd aan:

- terugkoppeling op de voorstellen voor verkeer van vorige keer en in het interactieve deel van de 'algemene' Atelierbijeenkomst van 30/10
- uitleg hoe het dashboard Mobiliteit voor de Spoorzone wordt opgebouwd

Door Jeroen Quee van Sweco is een presentatie gegeven van de voortgang van het onderzoek.

Over het verslag van vorige keer (10/10) zijn geen opmerkingen

Varianten

In de Atelierbijeenkomst van 30 oktober zijn twee varianten voor de Spoorzone gepresenteerd en toegelicht. Deze worden ook meegenomen bij het Mobiliteitsonderzoek.

De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in de presentatie.

Hierbij is ook aangegeven het advies om parkeerregulering in te voeren, bij variant 'Basis (later A genoemd) is dat beperkt nodig, in variant 'Ambitieuw' (later B genoemd) is dit meer uitgebreid nodig. Hoe die parkeerregulering er dan uit gaat zien, moet in een later stadium in overleg met alle betrokkenen nader worden bepaald.

Vraag: kun je ook kiezen voor andere 'combinaties' van aantal woningen en parkeernormering. Antw.: dat is in principe mogelijk, maar de ontwikkeling van het plan richt zich nu op deze keuze voor de varianten.

Terugkoppeling voorstellen verkeer

In de bijlage van dit verslag is een tabel opgenomen met de voorstellen en de terugkoppeling. Daarbij zijn tevens opmerkingen die zijn gemaakt in deze bijeenkomst meegenomen.

Opbouw van het Dashboard

Om de varianten te kunnen vergelijken maakt Sweco een eenvoudig dashboard. Hierin zitten als variabelen het aantal woningen, het aantal m2 bedrijfsoppervlak, de parkeernorm en het snelheidsregime op de Soestdijkseweg Noord. Het dashboard is bedoeld om snel verschillen tussen varianten te zien zonder dat steeds de complexe berekening met het verkeersmodel moet worden uitgevoerd. De uitgangspunten en resultaten van het verkeersmodel liggen er wel onder.

Voor dit laatste is een nieuwe berekening gemaakt met het gemeentelijke verkeersmodel. Hieruit blijkt dat instellen van 30 km/uur op het traject Soestdijkseweg Noord – Gezichtslaan de verkeersintensiteit op deze weg vermindert. Er komt wel meer verkeer voor terug op de route Biltse Rading – Herbie rotonde – Groenekanseweg. Een verschilplot is in de presentatie opgenomen.

Gebruik makend van de beschikbare gegevens van verkeerstellingen op de Berlagelaan is een factor bepaald om toe te passen op de CROW kengetallen

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

voor de verkeersgeneratie, rekening houdend met de differentiatie die er is in woningtypen, zowel in De Leyen west (ontsloten door de Berlagelaan) en in de toekomstige Spoorzone. Voor de correctiefactor wordt 0,6 gehanteerd.

Bij een lagere parkeernorm wordt de hoeveelheid gegenereerd verkeer niet evenredig gereduceerd, maar wordt er van uit gegaan dat de auto's in verhouding intensiever gebruikt worden.

Met het dashboard wordt bepaald hoeveel 'nieuw' verkeer er door de Spoorzone wordt gegenereerd, hoe dit zich verdeelt over de wegen en welk deel van het verkeer 'nieuw' Spoorzone verkeer betreft.

Het dashboard laat zien dat relatief het meeste verkeer van de Spoorzone via de kant van de Leyenseweg zal rijden en dat dit verkeer tot circa 20% van de verkeersbewegingen zal uitmaken. Dit wordt met taart diagrammen weergegeven. Ook kan uit het dashboard worden afgeleid dat het verschil tussen de twee varianten voor de Spoorzone niet groot is.

Door de aanwezigen wordt aangegeven dat nog informatie wordt gemist over de vele uitgangspunten voor het gemeentelijke verkeersmodel, terwijl dit wel was toegezegd. Vragen zijn bijvoorbeeld van welke mate van verdichting wordt uitgegaan, Er is een rapportage van het verkeersmodel beschikbaar gekomen, toch wordt nog informatie gemist. Gemeente geeft aan dat hierop wordt teruggekomen door het aanpassen van de technische rapportage over het gemeentelijk verkeersmodel.

Gevraagd wordt naar de effecten voor parkeren in het centrum. Bij de lage parkeernormen loopt de parkeerdruk hier waarschijnlijk op. Dit wordt meegenomen in het onderzoek

Bijlage: Advies oplossingen verkeer

Dit overzicht is in de bijeenkomst besproken. In de kolom 'Advies' is het advies van Sweco per oplossing weergegeven. Cursief zijn opmerkingen opgenomen die zijn gemaakt bij de bespreking.

Mogelijke oplossing	Oplossing voor	Advies
Tunnel Berlagelaan – Melkweg (bestaande fietstunnel) ook voor auto	Ontlast Leyenseweg	Introduceert nieuw autoverkeer in de omgeving van de tunnel aan weerszijden van het spoor waar nu alleen langzaam verkeer rijdt. Daarmee extra hinder en risico's. Technisch zeer ingrijpend omdat nu de doorrijhoogte alleen is afgestemd op langzaam verkeer. Niet verder uitwerken.
Eénrichting voor de fietsers op de rotondes	Verkeersveiligheid	Risico dat fietsers toch de kortste weg kiezen en dat is juist gevaarlijk. Advies om dit niet te doen. Al de wens toch heel sterk is zou een proef kunnen worden gedaan. <i>Deskundigen geven aan dat éénrichtings verkeer op rotondes veiliger is. De situatie is dan voor autobestuurders beter te overzien.</i>
Auto-te-gast inrichting	Verkeersveiligheid	Waar dit, rekening houdend met de functie van de weg en de intensiteit, mogelijk is, is dit zeker aan te raden.
Inrichting van wegen meer richten op snelheidsbeperking	Verkeersveiligheid	Waar dit, rekening houdend met de functie van de weg en de intensiteit, mogelijk is, is dit zeker aan te raden. <i>Betere handhaving, bijvoorbeeld door BOA's</i>
Voetgangersbrug of -tunnel voor verbinding station – bushalte 77 (noordzijde)	<i>Afwikkeling op de rotonde</i>	<i>Het busstation wordt nog onderzocht qua locatie (noord of zuid) en opzet. Als het busstation aan de noordzijde blijft en er blijft ook een oversteek over het wegverkeer bestaan, dan is een onderdoorgang, gekoppeld aan de stationstunnel, zeker positief om verder te onderzoeken. Provincie heeft voorkeur voor de zuidkant, is o.a. efficiënter voor de busexploitatie.</i>

Vrijliggend fietspad Jan Steenlaan, onteigening tuinen	Veiligheid voor fietsers	Dit kan bijdragen aan een veiliger situatie, hoewel de situatie op de Jan Steenlaan redelijk positief wordt ervaren. Een nadeel is wel het moeten oversteken door fietsers, met name vlakbij de Rembrandtlaan. Om deze oversteek te verschuiven naar een locatie verder weg van dit kruispunt en ook, bijvoorbeeld door een middensteunpunt, veiliger te maken, is ruimte nodig die alleen is te verkrijgen met gebruik van privégrond
Emmaplein afsluiten	Onveiligheid voor fietsers	Afsluiting van het Emmaplein aan de zuidkant draagt positief bij aan de verkeersveiligheid bij de rotonde. Het moet wel mogelijk blijven de panden te bereiken / bevoorraden. Dit moet nader worden onderzocht.
Autoverkeer naast fiets door tunnel (zoals in Zeist)	Onlogische route	Dit is niet in te passen in de bestaande fysieke ruimte. De tunnel zou dan volledig opnieuw moeten worden aangelegd
Fiets Rembrandtlaan omleggen	Verkeersonveiligheid	Bestemmingen aan de Rembrandtlaan moeten per fiets bereikbaar zijn. Voor oost-west fietsverkeer zou een alternatieve route wenselijk zijn. Een mogelijkheid zou zijn om deze langs het spoor te leggen aan de noordzijde. Zo'n route is mogelijk als alle gronden die daarvoor nodig zijn, kunnen worden verworven.
Andere bereikbaarheid scholen K+R via Eijckensteinselaan plus verharde verbinding tussen einde van de weg bij kerkhof en scholen	Verkeersdrukte en - onveiligheid	Voor deze maatregel is nodig: <ul style="list-style-type: none"> - geschikt maken van de Eijckensteijnselaan voor drukker verkeer (minimaal enkele uitwijkplaatsen aanleggen) - verharde van de Dwarsweg over circa 400 m - aanleg Kiss + Ride plaats bij De Werkplaats - infrastructurele voorzieningen zodat geen nieuwe 'uitvalroute' ontstaat <p>In principe te overwegen maatregel, te toetsen bij alle betrokken partijen. Provincie als wegbeheerder van de N234 is hierbij ook stakeholder.</p>

Scholen verplaatsen, schooltijden spreiden	Verkeersveiligheid	Indien mogelijkheid hiervoor is, kan dit worden onderzocht <i>Scholen geven aan dat spreiden van de schooltijden no-go is. Dit is al eerder besproken.</i>
Betere locatie Kiss + Ride; bestaande hek anders oplossen	Ligt nu onlogisch en niet goed bereikbaar vanuit noorden	Bij de verdere uitwerking van Spoorzone dit aandachtspunt meenemen. Het is zeer waarschijnlijk dat de weginrichting hier gaat veranderen (zowel met handhaving van het busstation als bij verplaatsing)
P+R zuidzijde	Omrijden vanuit het zuiden	Hiervoor lijkt vooralsnog geen ruimte beschikbaar te zijn
Busstation zuidkant station	Betere ligging	Dit wordt nader onderzocht op mogelijkheden qua inpassing en kosten
Langzaam verkeerstunnel onder spoor tussen Rembrandtlaan - Spoorlaan	Kortere loopafstand	Een dergelijke verbinding heeft zeker grote voordelen. Nader wordt onderzocht of dit qua kosten en technische inpassing haalbaar is
Rustpunt in looproute naar busstation vanuit De Leyen zuid / Spoorlaan	Bereikbaarheid te voet	Deze suggestie kan zeker worden meegenomen
Soestdijkseweg Noord 30 km/u, Gezichtslaan GOW 30	Verkeersveiligheid	Het naar maximum 30 km/uur omvormen van de Soestdijkseweg Noord en de Gezichtslaan is doorgerekend in het verkeersmodel laat een vermindering van het verkeer op deze wegen zien zonder dat er sterk ongewenste verschuivingen optreden. Wel is aandacht en mogelijk aanvullende maatregel nodig voor sluipverkeer via onder meer de Rubenslaan. Deze variant wordt aangeraden om nader te onderzoeken, onder meer hierbij raadplegen hulpdiensten, OV en andere betrokken partijen. <i>Kan ook gunstig effect hebben voor zichthoeken. Voor ingrijpende maatregelen blijven de bomen een belemmering. Zijn er subsidie mogelijkheden?</i>
GOW 30 Soestdijkseweg Zuid	Veiligheid SSW Zuid	Zie bovenstaand

Route Gezichtslaan – Soestdijkseweg Noord doorlopend maken	Verkeersveiligheid	Kan worden overwogen, mogelijk in combinatie met Vmax 30
Eénrichtingsverkeer Gezichtslaan (zuidelijke richting) en Soestdijkseweg Noord (noordelijke richting)	Verkeersveiligheid	De meerwaarde van deze optie is met name dat vrijliggende fietspaden kunnen worden aangelegd <i>Eénrichtingsverkeer heeft ook een aantal nadelen. Deze maatregel niet meenemen</i>
Overzichtelijker maken kruispunten Soestdijkseweg Noord	Verkeersveiligheid	Dit is al eerder onderzocht en heeft zeer beperkt mogelijkheden opgeleverd
'Super rotonde' door éénrichtingscircuit/-rondweg Jan Steenlaan – Leyenseweg - Soestdijkseweg	Drukke punten aanpakken	Een groot nadeel van deze oplossing is dat enkele wegen, waar de verkeersintensiteit nu nog relatief laag is, veel drukker worden. Dat geldt onder andere voor de Jan Steenlaan en de Rembrandtlaan. Vanwege de sterke nadelen van deze optie is deze niet aan te bevelen.
Fietspad Spoorlaan langs spoor en over fietstunnel station (dus aan noodbank van de Driehoek) naar Emmaplein	Veiligheid rotonde SSW Zuid/Emmaplein/Spoorlaan	Deze extra verbinding kan leiden tot minder fietsers via de rotonde Soestdijkseweg / Nachtegaallaan en draagt bij aan meer veiligheid, met name bij deze rotonde. Op voorhand lijkt de bedoelde verbinding inpasbaar Technische haalbaarheid nader onderzoeken. Onder andere de haalbaarheid van de noodzakelijke doorrijhoogte moet hierbij worden getoetst.
Verlengen fiets-voettunnel onder station naar Jan Steenlaan en Soestdijkseweg Noord (technische haalbaarheid nader uitzoeken)	Veiligheid en doorstroming rotonde SSW Noord/Jan Steenlaan	Voor de inpassing van de noodzakelijke hellingbaan in de Jan Steenlaan is onvoldoende lengte en ruimte beschikbaar. Nader onderzoek is noodzakelijk hoe enkele percelen, die nu op of direct bij de rotonde ontsloten zijn, bereikbaar kunnen blijven. De tunnel zou een 'drieweg' oplossing moeten krijgen met ook een helling naar de Soestdijkseweg Noord.

		<p>Vanuit optiek sociale veiligheid is zo'n complexe tunnelstructuur niet positief. Aandachtspunt is de ontsluiting van de woningen aan de rotonde</p>
--	--	--

Specifieke voorstellen voor de rotondes (Ateliersessie 30 oktober)

Soestdijkseweg N / Jan Steenlaan (en toeleidende weg Soestdijkseweg Noord)

- Fietspad zuidzijde Jan Steenlaan toevoegen
- Groen beheer Soestdijkseweg; blad opruimen vaker
- Groen dat op de hoek staat, moet eruit laten; zich belemmert; meenemen fietspad haaks laten meenemen?
- Als busstation wordt verplaatst: scheiding verkeersstromen

Soestdijkseweg / Nachtegaallaan

- Wordt heringericht als Driehoek wordt ontwikkeld
- Beter zicht nodig op de hoek met de Nachtegaallaan

Leyenseweg (2 rotondes)

- Onderling zicht auto's vs. Tweewielers verbeteren
- Verminderen snelheid auto's en tweewielers (bij tweewielers bijvoorbeeld door een meer haaks beloop van het pad (niet overal mogelijk))
- Zicht belemmerend groen weghalen