

## **OVERLEG met TERTIUM**

Project: Spoorzone Bilthoven  
Overleg: 9 mei 2023 om 9.30 uur  
Aanwezig: Tertium, Michiel Hulshof  
Verkeerscommissie van de Bewonersvereniging Bilthoven Noord  
Plaats: Infocentrum Spoorzone Julianalaan 1 Bilthoven  
Onderwerp: Inbreng van de Verkeerscommissie Bewonersvereniging Bilthoven Noord in Participatieproces Spoorzone Bilthoven  
Datum notitie: 9 mei 2023

### **Algemeen**

De gemeenteraad van de gemeente De Bilt heeft op 31 januari 2023 het 'Participatieplan integrale gebiedsvisie Spoorzone Bilthoven' vastgesteld.

Op 30 maart 2023 heeft de gemeenteraad de 'Mobiliteitsvisie 2035' vastgesteld.

Het doel van het participatieproces is om met *alle* belanghebbenden een integrale gebiedsvisie voor de gehele Spoorzone Bilthoven vast te stellen.

In de raadsvergadering van 31 januari 2023 is door de Raad het amendement 'aantal woningen' aangenomen met de letterlijke tekst: "*voor de planvorming en participatie is het vertrekpunt maximaal 1000 woningen en als het verkeerskundig kan minimaal 500 woningen*".

Een gedegen onderzoek naar alle aspecten van de mobiliteit en de gevolgen hiervan is dus een essentieel vereiste voor het definitief vaststellen van de integrale gebiedsvisie van het project.

### **Knelpunten mobiliteit**

1. de huidige ontsluitingsroutes naar het centrum via de Soestdijkseweg Noord en Zuid en de Jan Steenlaan zijn al druk en gevaarlijk; door meer woningbouw zal de verkeersdruk verder toenemen en dreigt Bilthoven te verstoppert, niet alleen voor autoverkeer maar ook voor het openbaar vervoer;
2. het fiets- en autoverkeer op de rotonde Noord (ter plaatse van de Timpe) is niet veilig voor zowel het fietsverkeer alsmede het doorgaande autoverkeer, dit geldt ook voor de Rotonde Zuid richting Nachtegaallaan en Emmaplein, beide rotondes zijn zeer onoverzichtelijk en druk, met name in de spits;
3. het fietsverkeer voor Het Nieuwe Lyceum en De Werkplaats Kindergemeenschap loopt via de rotonde Soestdijkseweg Noord naar de Jan Steenlaan en veroorzaakt grote piekmomenten in de ochtend en middag met het doorgaande autoverkeer; het fiets- en autoverkeer kruisen elkaar op de rotonde Noord;
4. het fietsverkeer, in twee richtingen, van en naar de Soestdijkseweg Noord is niet veilig. Dit komt mede door de onoverzichtelijke en gevaarlijke uitritten van de zijwegen op de Soestdijkseweg Noord, hier vinden de meeste aanrijdingen plaats.

### **Mobiliteitsonderzoek**

Er dient een onafhankelijk en grondig mobiliteitsonderzoek plaats te vinden om de gevolgen van de voorgenomen woningbouwplannen vast te stellen.

Voordat een gespecialiseerd mobiliteits-adviesbureau kan starten met het mobiliteitsonderzoek dient de gemeenteraad van De Bilt naar onze mening *vooraf* onderstaande besluiten te nemen:

- vaststellen van de parkeernorm voor de nieuw te bouwen woningen en appartementen;
- welke overige inhoudelijke eisen aan het mobiliteitsonderzoek voor de gehele gemeente worden gesteld.

Door het college van Burgemeester en Wethouders is in het coalitieakkoord vastgelegd dat er *geen* nieuwe doorgaande wegen of nieuwe randwegen in de gemeente worden aangelegd, noch worden bestaande autowegen verbreed. Ook staat in het coalitieakkoord dat de natuur en biodiversiteit wordt versterkt. “we planten bomen bij en hebben aandacht voor dierenwelzijn”.

Wij gaan er vanuit dat de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en Qbuzz ieder een Programma van Eisen verstrekken voor de ontwikkeling van de Spoorzone.

Op basis van deze wensen en eisen kunnen de gevolgen hiervan ook in het mobiliteitsonderzoek worden uitgewerkt en vastgesteld.

In dit onderzoek moet volgens de Bewonersvereniging Bilthoven Noord nader onderzocht worden:

1. wat zijn de ervaringen met de twee rotondes Noord en Zuid gedurende de laatste vijf jaren.
2. wat zijn de gevolgen van de plannen van de Spoorzone voor alle mobiliteitsgebruikers en parkeren.
3. het actualiseren van de meetgegevens van het auto- en fietsverkeer en de voetgangers op de twee rotondes.
4. wat zijn de gevolgen van de verder te verwachte groei van het auto- en (elektrische) fietsverkeer in de toekomst voor de huidige ontsluitingswegen van het dorp.
5. wat is het huidige autobezit in de omliggende wijken, inclusief de aanwezige lease auto's?
6. de gevolgen van de in voorbereiding zijnde bouwplannen: de Timpe, Hessingterrein, Schapenweide en toekomstige projecten voor de bereikbaarheid van het centrum en de ontsluitingswegen van ons dorp.
7. onderzoek van en naar de mobiliteitsontsluiting van:
  - de Bilderdijklaan op de Soestdijkseweg Noord (lopend project);
  - de Gezichtslaan op de Soestdijkseweg Noord (lopend project);
  - het centrum.
8. het uitvoeren van mobiliteitsmetingen over alle seizoenen van het jaar om de juiste meetgegevens te vergaren (autoverkeer, fietsverkeer, brommers, scooters, motoren en voetgangers).
9. de positionering van 80 parkeerplaatsen in Bilthoven Centrum, amendement gemeenteraad d.d. 31 januari 2023 en in dit kader het parkeren in het hele centrum. Ook de positionering van de parkeerplaatsen voor de toekomstige deelmobiliteiten moet niet over het hoofd worden gezien.
10. de positionering van het nieuwe busstation met een opstelplaats voor 10 autobussen (eis van de Provincie).
11. de gevolgen voor het verkeer en parkeren op basis van het Programma van Eisen van de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en Qbuzz.
12. onderzoek naar het huidige P+R parkeerterrein naast het station.
13. de consequenties voor het verkeer en parkeren op basis van de vastgestelde Mobiliteitsvisie.

14. de gevolgen voor het parkeren voor de nieuw te bouwen woningen en appartementen op basis van de nog nader vast te stellen parkeernorm en de positionering van de parkeerplaatsen.
15. onderzoek naar de nieuwe loop- en fietsroute tussen de Spoorzone en het centrum.
16. onderzoek naar de huidige situatie met betrekking tot de loop- en fietsroutes naar het centrum vanuit de bestaande wijken, hoe veilig zijn deze en nodigen deze wel uit om niet in de auto te stappen maar de fiets te pakken of lopend ergens naar toe te gaan ?
17. onderzoek uitvoeren waarom een gedeelte van de parkeergarage onder het winkelcentrum De Kwinkelier te kampen heeft met een lage bezettingsgraad voor het parkeren van personenauto's en wat er voor nodig is om mensen gebruik te laten maken van deze parkeergarage, wat weerhoudt ze om daar nu te parkeren en wat is de impact op de rest van het centrum (ondernemers/omzet) als daar parkeren wordt vermindert.
18. wat uiteindelijk de beste oplossing is voor de 'Driehoek': handhaven van het huidige parkeerterrein of bebouwing met appartementen en wat de impact daarvan is op het functioneren van het centrum.
19. de gevolgen voor de leefbaarheid van de huidige woonwijken en voor de verkeersveiligheid.
20. de milieuaspecten waaronder fijnstof metingen, trillingen, geluidsniveaus en de stikstofproblematiek.

Wij zijn van mening dat de bestaande bomen en natuur gehandhaafd dienen te blijven, mits veilig.

De onderzoeksresultaten van het mobiliteitsonderzoek in relatie tot het aantal te bouwen woningen moeten daadwerkelijk worden gebruikt als EIS voor de verdere planontwikkeling van de Spoorzone.

### **Oplossingen mobiliteit**

Wij willen graag ideeën, input en oplossingen aan de gemeente De Bilt aandragen om het proces van het mobiliteitsonderzoek te versnellen en om te komen tot een juiste keuze van de mobiliteitsinfrastructuur. Mobiliteitsmaatregelen rondom het plangebied Spoorzone grijpen direct in op de leefomgeving van onze achterbannen.

Om die reden willen wij graag betrokken worden bij het vormgeven van de oplossingsrichtingen ten aanzien van verkeer.

Om uiteindelijk te komen tot een keuze voor de juiste oplossingen is volgens ons een tussenstap met functionele uitgangspunten voor het mobiliteitsonderzoek noodzakelijk waarin de afstemming tussen alle knelpunten en mogelijke oplossingen vooraf heeft plaatsgevonden.

Wij willen de gemeente hierbij graag ondersteunen door mee te denken over mogelijke oplossingen.

Het aldus, op maat, uitgevoerde onderzoek zal vervolgens de noodzakelijke onderbouwing opleveren voor de te maken keuzes.

Wij denken aan onderstaande oplossingen:

1. het fiets- en het autoverkeer loopt nu over de twee bestaande rotondes Noord en Zuid en moet stringent gesplitst worden; dit houdt in dat de infrastructuur voor het fiets- en autoverkeer op twee niveaus aangelegd moet worden;

Het voorstel is om de bestaande fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor om te bouwen tot een open tunnel geschikt voor personenauto's en vrachtverkeer; de tunnelbodem dient hiervoor verlaagd uitgevoerd te worden gezien de wettelijke hoogte-eis van de tunnel; er ontstaat zodoende een doorgaande en rechte weg en gesplitst van het fietsverkeer en de voetgangers; de realisatie kan geschieden zonder het treinverkeer te storen (zie als voorbeeld het station Zeist Driebergen maar dan zonder stoplichten in de open tunnel); een ander voorbeeld is de verkeersinfrastructuur voor het station in 's-Hertogenbosch, 'de Draak').

2. de rotonde Noord komt te vervallen en de rotonde Zuid dient heringericht te worden op de nieuwe verkeerssituatie; de nieuwe open tunnel voor de personenauto's en vrachtverkeer moet ondergronds doorlopen onder de rotonde Zuid en sluit aan op de Soestdijkseweg Zuid.
3. de ontsluitingen voor het gemotoriseerde autoverkeer naar het centrum en de Jan Steenlaan worden in principe separaat in een nieuwe verkeersroute op maaiveldniveau uitgevoerd; de huidige 'hoefvormige' autotunnel dient ingericht te worden voor het autoverkeer naar het centrum.
4. om de verkeersdruk van de fietsen naar de twee scholen ter plaatse van het station te verminderen kan een nieuwe tunnel in de nabijheid van de Rogier van der Weijdenlaan een goede oplossing zijn; identiek als de huidige voetgangers- en fietstunnel bij de Paltzerweg.
5. het vergrote busstation positioneren op het voorterrein van locatie de Timpe en direct laten aansluiten op het stationsplein (zie als voorbeeld het busstation bij het station in Apeldoorn).
6. het voorstel is om de parkeergarage onder het winkelcentrum De Kwinkelier meer bekendheid te geven en met bewegwijzering te promoten.

De gemeente De Bilt heeft een *unieke* en *eenmalige* kans om het project Spoorzone succesvol uit te voeren en te integreren in de bestaande leef- en werkomgeving.

Met vriendelijke groet,

Bewonersvereniging Bilthoven Noord  
Verkeerscommissie

Ina Duthler, voorzitter bestuur