

Gemeente De Bilt

Wat beweegt de kern De Bilt?

Verkeerscirculatieplan



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente De Bilt

Wat beweegt de kern De Bilt?

Verkeerscirculatieplan

Datum	14 november 2014
Kenmerk	BLT044/Nbc/0444
Eerste versie	5 december 2013

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente De Bilt
Titel rapport	Wat beweegt de kern De Bilt? Verkeerscirculatieplan
Kenmerk	BLT044/Nbc/0444
Datum publicatie	14 november 2014
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer M. Corsel
Projectteam Goudappel Coffeng	mevrouw N.P.G. Korsten (projectleider) en de heer C. Nab

	Inhoud	Pagina
1	Wat beweegt de kern De Bilt?	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Proces	2
1.3	Leeswijzer	5
2	Kaders	6
2.1	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan	6
2.2	Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen	7
2.3	Duurzaam Veilig	8
2.4	Doelstellingen en uitgangspunten VCP	11
3	Kansrijke varianten	17
3.1	Variantontwikkeling	17
3.2	Beoordeling	21
3.3	Voorkeursvarianten	28
4	De maatregelen	30
4.1	Algemeen	30
4.2	Twee typen maatregelen	30
4.3	Voorgestelde maatregelen	32
4.4	Samengevat	44
4.5	Kosten	46
4.6	Fasering	47
	Bijlagen	
1	Verslagen klankbordgroep bijeenkomsten	
2	Nota van Uitgangspunten	
3	Verkeersintensiteiten	
4	Analyse afwikkeling parkeren winkelfuncties Looydijk	
5	Verslag platform verkeer	

1

Wat beweegt de kern De Bilt?

1.1 Aanleiding

Een gebalanceerde samenhang in de wegenstructuur in de kern De Bilt om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te waarborgen. Dat is de opgave waar de gemeente De Bilt voor staat.

In 2012 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan van de gemeente De Bilt vastgesteld (hierna: GVVP). In het GVVP zijn de hoofdstructuren voor auto, fiets en openbaar vervoer vastgelegd en is een globale wegcategorisering opgenomen. Vanwege de vele belangen van bewoners van verschillende straten en de complexiteit van het vraagstuk, is de wegcategorisering voor de kern De Bilt niet in detail uitgewerkt. Hiervoor is een apart project in het uitvoeringsprogramma 2012-2013 opgenomen, genaamd 'Studie interne verkeerscirculatie De Bilt'.



Figuur 1.1: Het studiegebied voor dit Verkeerscirculatieplan

In dit Verkeerscirculatieplan (VCP) wordt bijvoorbeeld duidelijk wat de rol is van onder andere de Dorpsstraat - Burgemeester De Withstraat en de Looydijk in het wegennet. In figuur 1.1 is het studiegebied voor dit VCP weergegeven.

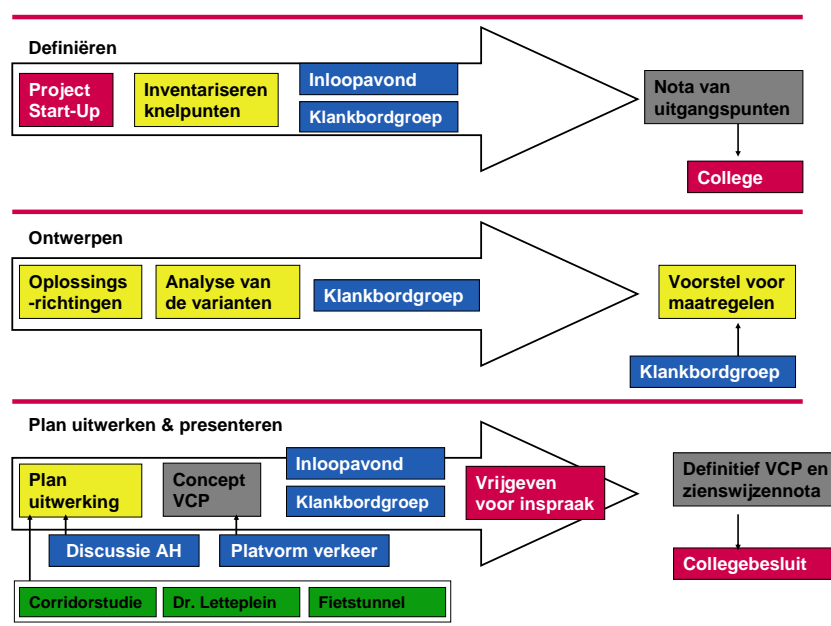
Het doel van het project is om een gebalanceerde samenhang in de wegenstructuur van de kern De Bilt te vinden om de bereikbaarheid, leefbaarheid en slim reizen te waarborgen. De gewenste verkeersstructuur voor de auto, fiets en openbaar zijn dan vastgelegd. Daarbij is het van belang dat er een fasering is gemaakt voor de maatregelen. Tevens is van belang dat gekeken wordt naar de ontwikkelingen die zich voordoen in en nabij de kern van De Bilt. Deze kunnen immers van invloed zijn op het verkeer in de kern De Bilt. De oplossingsrichtingen moeten voor zover als mogelijk gedragen worden door een groot deel van de belanghebbenden in het gebied.

1.2 Proces

Het plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met een klankbordgroep. In deze klankbordgroep is een afvaardiging van belanghebbenden vanaf het begin van het proces actief betrokken bij de werkzaamheden.

In figuur 1.2 is het doorlopen proces weergegeven. Globaal bestaat het proces uit drie fasen:

- definiëren;
- ontwerpen;
- plan uitwerken en presenteren.



Figuur 1.2: Het te doorlopen proces

Definiëren

De definitiefase is, na het project start-up, begonnen met het breed inventariseren van de knelpunten die in de huidige situatie in de gemeente De Bilt worden ervaren. Door middel van E-spraak is aan de inwoners binnen het onderzoeksgebied de mogelijkheid geboden online knelpunten te registreren. In totaal zijn 600 reacties op de site geplaatst, waarmee E-spraak een groot succes bleek. Op een goed bezochte inloopavond, gehouden op 3 juli 2013 en een eerste klankbordbijeenkomst op 4 juli 2013, zijn de knelpunten compleet gemaakt en vertaald naar uitgangspunten. Deze zijn vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten (NovU), die op 10 september 2013 is vastgesteld door het College.

Ontwerpen

Met de NovU als basis zijn vervolgens oplossingsrichtingen op structuurniveau verkend. Een zevental varianten zijn doorgerekend met een uitsnedemodel van het verkeersmodel. Door het inzichtelijk maken van effecten van bepaalde maatregelen en deze te bespreken met de klankbordgroep zijn globaal de gevoeligheden inzichtelijk gemaakt. Dit heeft geleid tot vier varianten die in het regionale verkeersmodel in prognosejaar 2020 zijn verkend. Resultaten hiervan zijn afgestemd met de klankbordgroep en samen met de klankbordgroep is voor twee voorkeursvarianten gezocht naar passende maatregelen om de verkeerscirculatie op structuurniveau te bewerkstelligen. Bij maatregelen kan gedacht worden aan een andere vormgeving van de weg of bijvoorbeeld het aanbrenge van snelheidsremmende maatregelen.

Plan uitwerken en presenteren

Aanvullend op de bijeenkomsten met de klankbordgroep voor het VCP is een werksessie gehouden met bewoners van de Herenweg en Looydijk vanwege de ontsluiting van de Albert Heijn. Op 6 december 2013 is in een werksessie een viertal ontsluitingsvarianten verkend. Voor- en nadelen van de verschillende varianten zijn tegen elkaar afgewogen. Tevens is de inpasbaarheid binnen de voorkeursvarianten van de verkeersstructuur onderzocht. De conclusies uit deze sessie zijn binnen dit VCP opgenomen.

In een klankbordgroepsessie zijn de uiteindelijke voorkeursvarianten inclusief de voorgestelde maatregelen gepresenteerd. Tevens is tijdens deze sessie, gehouden in januari 2014, ingegaan op de overige studies die invloed hebben op de keuzes binnen het VCP. Dit betreffen onder andere de Corridorstudie Soestdijkseweg (maatregelen om de doorstroming op de Soestdijkseweg ook in de toekomst te waarborgen), de uitkomsten uit het aanvullende onderzoek naar de aansluiting van het parkeerterrein van de Albert Heijn en naar de mogelijke fietstunnel tussen de Dorpstraat – Holle Bilt. Aangegeven is op welke manier de studies van invloed zijn op het VCP en wat het VCP betekent voor deze studies.

Aanvullend op dit VCP heeft in opdracht van de gemeente De Bilt de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) de leefbaarheid verkend. Voor de twee voorkeursvarianten is het effect op de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. De resultaten van deze berekeningen worden door de ODRU in een separate rapportage toegelicht. Omdat diverse verkeersintensiteiten wijzigen zal het geluid bij woningen langs de ene weg toenemen en bij de andere weg afnemen. Voor de kern De Bilt is de referentievariant vergelijkbaar met de autonome variant. Variant 3a laat over het geheel een vermindering van het aantal geluidgehinderden zien.

Het eindresultaat is gepresenteerd tijdens een inloopbijeenkomst. Deze is gehouden op 20 februari 2014. Aan de hand van panelen en een doorlopende presentatie zijn de bezoekers geïnformeerd over de voorkeursvarianten, maatregelen en gemaakte keuzes binnen het VCP. Voor de bezoekers bestond de mogelijkheid een zienswijze achter te laten op een reactieformulier, dat in een later stadium wordt verwerkt in een zienswijzennota. In figuur 1.3 is een foto van de inloopavond weergegeven.



Figuur 1.3: Inloopavond De Bilt

Het eindresultaat van dit doorlopen proces staat beschreven in deze rapportage. De notulen die zijn gemaakt van de bijeenkomsten met de klankbordgroep zijn opgenomen in bijlage 1 van deze rapportage. Het College heeft besloten dit VCP samen met de zienswijzennota dat het ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden.

Platform verkeer

Naast de Klankbordgroep is ook het Platform verkeer meerdere momenten tijdens het proces geïnformeerd over de stand van zaken en de inhoudelijke keuzes.

Het concepteindrapport is op 29 januari 2014 toegelicht tijdens een overleg. De reacties van de deelnemers aan het platform (Openbaar vervoer, VVN, Fietsersbond, Ondernemersvereniging, Politie) zijn verwerkt in deze rapportage. In de bijlagen van deze rapportage is het verslag van deze bijeenkomst opgenomen.

Vervolgproces

Het VCP wordt door het college vrijgegeven voor inspraak en er volgt een officiële inspraakprocedure. Zienswijzen tijdens de inspraak kunnen leiden tot wijzigingen in het plan. Alle zienswijzen worden behandeld in een zienswijzennota, waarin wordt aangegeven wat met een reactie is gedaan. Het definitieve VCP in combinatie met de reactie-nota worden vervolgens aan het college aangeboden ter besluitvorming.

Kanttekening

Ondanks het uitgebreide en zorgvuldige proces dat doorlopen is, zijn de meningen binnen De Bilt over het VCP verdeeld. Vrijwel iedereen is ervan overtuigd dat maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie in de kern de Bilt te verbeteren. Over welke maatregelen c.q. variant de problemen het best oplossen zijn de meningen verdeeld, afhankelijk van de omgeving waarin men woont, de mate waarin men nu overlast ervaart en de verwachte effecten.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage omvat de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de kaders waarbinnen dit VCP valt. Ingegaan wordt bijvoorbeeld op het vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) dat een belangrijk kader vormt. Tevens zijn in dit hoofdstuk de uitgangspunten voor het VCP weergegeven, zoals vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten (NovU).
- Hoofdstuk 3 beschrijft de kansrijke varianten. Aangegeven wordt welke varianten met behulp van het verkeersmodel zijn verkend en wat de resultaten hiervan zijn. Een beoordeling op basis van verschillende verkeerskundige criteria in combinatie met een beoordeling van de klankbordgroep heeft geleid tot twee voorkeursvarianten.
- De maatregelen die gewenst en/of noodzakelijk zijn om de verkeerscirculatie in de varianten te laten functioneren en bijdragen aan een meer leefbare kern staan beschreven in hoofdstuk 4. In overleg met de klankbordgroep zijn de maatregelen geïnventariseerd en beoordeeld. Dat heeft geleid tot een concreet voorstel voorzien van een kostenparagraaf en een prioritering.

2

Kaders

2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Het belangrijkste kader voor het VCP De Bilt wordt gevormd door het vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP¹). Het VCP is een uitwerking van dit plan en sluit aan op de doelstellingen uit dit plan.

‘Mobiliteit met gezond verstand’ zal ook het motto zijn van het VCP. Er ligt namelijk een forse opgave om de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te benutten, wetende dat de middelen schaars zijn. Vanuit deze gedachte is het van belang maximaal rendement te halen uit de te nemen maatregelen. Het benutten van bestaande infrastructuur, het spreiden van verkeer over de dag en het verleiden van mensen tot andere vervoerswijzen dan de auto zijn zaken waarop wordt ingezet.

In het GVVP is op hoofdlijnen ingegaan op de verkeercirculatie in de kern De Bilt.

Ontsluiting De Bilt

De kern De Bilt wordt ontsloten via de Blauwkapelseweg, de Hessenweg en de Dorpsstraat. In de huidige situatie is daarbij ook sprake van een ontsluiting via de Looydijk op de Soestdijkseweg. Een belangrijk deel van het verkeer in De Bilt is georiënteerd op Utrecht. Daarom wordt in de structuur de keuze gemaakt de Looydijk ten oosten van de Hessenweg niet aan te merken als gebiedsontsluitingsweg.

Vanwege de oriëntatie wordt gekozen voor een wijkontsluiting richting west, via de Looydijk. Daarvoor zal een aansluiting gerealiseerd moeten worden op de Biltse Rading door de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg te verlengen. De effecten voor de nabijgelegen routes moeten nog nader worden onderzocht. Toenamen op vooral de route via de Dorpsstraat zijn niet wenselijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Het principe is dat de Looydijk en Dorpsstraat komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer. In hoofdstuk 5 is dit verder uitgewerkt.

De Blauwkapelseweg is aangegeven als wijkontsluitingsweg, waarbij de inrichting gelijk blijft aan de huidige situatie.

¹ Wat beweegt De Bilt? - Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan; kenmerk: BLT035/Mdm/0418 vastgesteld door de gemeenteraad op 29 maart 2012.

Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn kernwoorden in dit VCP. Bereikbaarheid van het centrumgebied voor zowel de auto als fiets, met aandacht voor de routes van bevoorradend verkeer, de hulpdiensten en de parkeerroutering. Daarnaast zal de focus ook op de leefbaarheid van het centrum en de woongebieden liggen. Duidelijke keuzes in de functie van de weg en de bijbehorende inrichting van de weg moeten hierin een bijdrage leveren. Milieuberekeningen zijn niet binnen het kader van dit project gerealiseerd maar worden door de gemeente in samenwerking met de Omgevingsdienst Regio Utrecht uitgevoerd.

2.2 Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

In dit VCP wordt rekening gehouden met de diverse ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in De Bilt, maar ook in de omliggende gemeenten. Vastgestelde ontwikkelingen zijn opgenomen in het gemeentelijke verkeersmodel, waarmee verschillende varianten voor de verkeersstructuur worden verkend. De basis hiervoor is het regionale verkeersmodel Regio Utrecht (VRU 3.0). De volgende ontwikkelingen zijn in het model opgenomen:

- Ontwikkeling van bedrijventerrein Larenstein met een verkeersgeneratie van circa 5.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). Vanuit deze ontwikkeling is geadviseerd om een tweetal rotondes te realiseren om de doorstroming op termijn te kunnen garanderen. De rotonde tussen de Biltse Rading en Groenekanneweg is recentelijk opgeleverd. De andere rotonde is gepland op het kruispunt Planetenbaan - Groenekanneweg.
- Realisatie Albert Heijn aan de Looydijk-Oost met een verkeersgeneratie van maximaal 1.050 mvt/etmaal² (500 auto's die heen en terug rijden) extra ten opzichte van de oorspronkelijke situatie.
- Capaciteitsverhoging van het kruispunt tussen de Utrechtseweg en de Universiteitsweg.
- Het faciliteren van een HOV-bus op de Soestdijkseweg-Zuid.
- De Ambachtsstraat wordt een woongebied.
- Het RIVM zal op termijn verhuizen naar De Uithof. Voor het bestaande terrein wordt uitgegaan van een gelijke invulling. Uitgangspunt daarbij is dat de verkeersproductie van de locatie niet zal veranderen.

Daarnaast zijn binnen dit VCP de volgende ontwikkeling van belang, maar zijn niet opgenomen in het verkeersmodel, omdat het geen vaststaand beleid is, of omdat het voor het autoverkeer niet van invloed is:

- Herinrichting kruispunt Dr. Letteplein - Groenekanneweg met als voorkeursoplossing een rotonde.
- Opwaarderen van de fietstunnel De Bilt aan het eind van de Kapelweg.

² In het 'Verkeersonderzoek herontwikkeling Albert Heijn locatie Looydijk' (Grontmij, mei 2012) wordt geconcludeerd dat dit aantal voertuigen een theoretisch maximum is. Aangezien de ontwikkelingen aanvullend zijn op reeds bestaande voorzieningen in het centrum van De Bilt is het aannemelijk dat de toename van autoverkeer niet rechtevenredig en eerder minder zal zijn op basis van de kentallen.

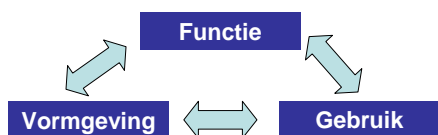
- De mogelijke realisatie van een fietstunnel onder de Soestdijkseweg-Zuid door tussen de Dorpsstraat-Oost en De Holle Bilt.
- Handhaving van de huidige busroutes: buslijn 58 rijdt via de Bilthovenseweg van en naar Zeist en lijn 77 rijdt via Hessenweg - Blauwkapelseweg naar Utrecht.
- Opwaarderen van de fiets filevrij route langs de Soestdijkseweg-Zuid en Dorpstraat - Kapelweg.

2.3 Duurzaam Veilig

In het GVVP en daarmee ook het VCP De Bilt wordt aangesloten op de (landelijke) visie Duurzaam Veilig. Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie. Deze functies zijn:

- **Stromen:** Het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en een hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer.
- **Ontsluiten:** Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voedings- en verdeelfunctie. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de wijken met de stroomwegen.
- **Verblijven:** Het toegankelijk maken van erven. Op wegen met een erffunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn.

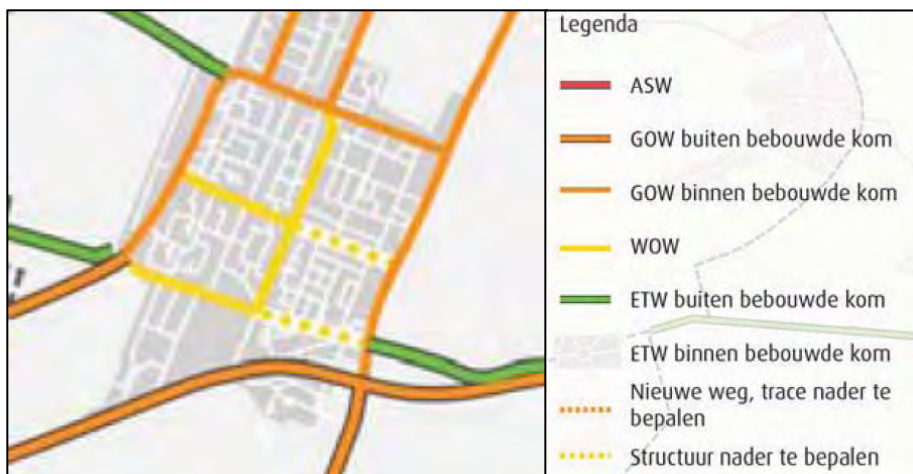
De laatste twee categorieën van wegen komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Naast de verschillende wegcategorieën draait het binnen Duurzaam Veilig om het evenwicht tussen de functie (wegencategorisering), vormgeving en het gebruik.



Figuur 2.1: Criteria van Duurzaam Veilig

Functie

De functie van de wegen is vastgelegd in het GVVP. In figuur 2.2 is de wegencategorisering weergegeven.



ASW: Autosnelweg

GOW: Gebiedsontsluitingsweg

WOW: Wijkontsluitingsweg

ETW: Erftoegangsweg

Figuur 2.2: Wegencategorisering De Bilt (GVVP De Bilt)

In figuur 2.2 is te zien dat de Hessenweg (noord en zuid), het Dr. Letteplein, de Blauwkapelseweg en de Looydijk (west) zijn gecategoriseerd als wijkontsluitingswegen (WOW). De Biltse Rading, Groenekansweg en Soestdijkseweg-Zuid, het hoefijzer om De Bilt, zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Voor de Dorpsstraat en Looydijk-Oost is aangegeven dat de structuur nader dient te worden bepaald.

In het GVVP is nadrukkelijk gesteld dat de wegenstructuur van De Bilt vanwege de complexiteit nader onderzocht moet worden. De Wegencategorisering uit het GVVP is daarbij een leidraad maar geen blauwdruk.

Vormgeving

De vormgeving is afhankelijk van de functie en het gebruik van de weg. In tabel 2.1 zijn voorkeurskenmerken behorende bij de verschillende functies opgenomen.

kenmerken	gebiedsontsluitingsweg (gow)	wijkontsluitingsweg (wow)	erftoegangsweg (etw)
snelheid	50 km/h	50 of 30 km/h*	30 km/h
rijbaanscheiding	markering of middenberm	nee	nee
fietsers	fietspad	fietsstrook	op rijbaan
snelheidsremmers	nee	eventueel op kruisingsvlak	ja
voetgangersoversteek	bij kruispunten	middengeleider	-
woningen direct ontsluiten op de weg	nee	ja (beperkt)	ja
markering	as + kantmarkering/ trottoirband	geen	geen
voorrang	ja	Ja, tenzij**	rechts
parkeren	nee	vakken	langs rijbaan
verharding	asfalt	asfalt/klinkers	klinkers

* De keuze voor 30 km/h kan op bepaalde wegvakken gemaakt worden vanuit het oogpunt van leefbaarheid.

** Wijkontsluitingswegen waarop zich een bus bevindt en onderdeel zijn van een hoofd fietsroute krijgen altijd voorrang. Wijkontsluitingswegen waarop zich of een bus bevindt of onderdeel zijn van een hoofd fietsroute is maatwerk ten aanzien van de voorrang.

Tabel 2.1: Voorkeurskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (Duurzaam Veilig, bron: GVVP De Bilt)

In het GVVP is de 'wijkontsluitingsweg' benoemd. Deze wegen voldoen zo veel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (fietsvoorzieningen) maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid.

Gebruik

Binnen Duurzaam Veilig is voor de verschillende wegfuncties een maximaal wenselijke verkeersintensiteit opgesteld op basis van de beschikbare vormgeving. In tabel 2.2 is de maximaal wenselijke verkeersintensiteit weergegeven.

Binnen erftoegangswegen wordt de beschikbare ruimte door fietsers en autoverkeer gezamenlijk gebruikt. In sommige situaties zijn fietsvoorzieningen gewenst. Dit is afhankelijk van de functie binnen een fietsnetwerk en de intensiteit.

kenmerken	gebiedsontsluitingsweg (gow)	wijkontsluitingsweg (wow)	erftoegangsweg (etw)
verkeersintensiteit in een stedelijke omgeving*	< 15.000 mvt/etmaal	< 6.000 mvt/etmaal	< 2.500 mvt/etmaal

* In incidentele situaties kan het voorkomen dat een weg een hogere intensiteit heeft.

Tabel 2.2: Maximaal wenselijke verkeersintensiteit binnen de principes van Duurzaam Veilig

Tabel 14. Keuzeschema wegvakken binnen de bebouwde kom

Weg-categorie	Maximumsnelheid autoverkeer (km/h)	Intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkategorie		
			basisnetwerk ($I_{fiets} < 750/etm$)	fietsroute ($I_{fiets} 500-2500/etm$)	hoofd fietsroute ($I_{fiets} > 2000/etm$)
	n.v.t.	0	solitair pad		
Erfoegangsweg	stapvoets of 30 km/h	1 - 2.500	gemengd verkeer		fietsstraat (met voorrang)
		2.000 - 5.000			fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/h	niet relevant	fietspad of parallelweg		
	70 km/h		fiets-/bromfietspad of parallelweg		

Tabel 2.3: Keuzeschema fietsvoorzieningen (bron: CROW publicatie 230 Ontwerpwijzer Fiets)

2.4 Doelstellingen en uitgangspunten VCP

Doelstelling VCP

De opgave voor De Bilt is het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de kern De Bilt. Dit mag er echter niet toe leiden dat de kern aantrekkelijker wordt voor sluipverkeer. Dit dient juist zo veel mogelijk beperkt te worden. Voor de kern De Bilt dienen daarom maatregelen op maat te worden gemaakt.

Het doel van het Verkeerscirculatieplan is om een gebalanceerde samenhang in de wegenstructuur van de kern De Bilt te vinden om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

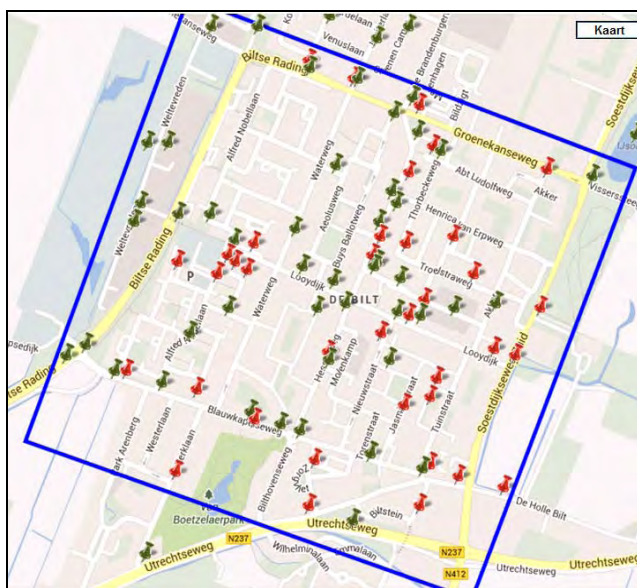
Het VCP moet een beeld geven van de benodigde maatregelen om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de kern De Bilt te waarborgen. Daarbij is het van belang dat er een prioritering is gemaakt tussen de maatregelen. Hierbij dient mede gekeken te worden naar de ontwikkelingen die zich voordoen in en nabij het plangebied. Daarnaast moeten de oplossingsrichtingen gedragen worden door een groot deel van de belanghebbenden in het gebied. De inzet is om de maatregelen zo mogelijk nog dit jaar (2014) uit te voeren.

Uitgangspunten

Op 10 september 2013 heeft het college van De Bilt de Nota van Uitgangspunten³ (hierna: NovU) ten behoeve van dit verkeerscirculatieplan (VCP) voor de kern van De Bilt vastgesteld. De beschreven uitgangspunten zijn leidend binnen dit VCP. De NovU is opgenomen in bijlage 2.

De uitgangspunten zijn opgesteld rekening houdend met Duurzaam Veilig, het GVP en de geïnventariseerde knelpunten. In de inventarisatie zijn de volgende locaties naar voren gekomen:

- de Blauwkapelweg, Burgemeester De Withstraat en de Dorpsstraat;
- de Hessenweg (noord en zuid) en het Dr. Letteplein;
- de Looydijk (oost en west);
- de gebiedsontsluitingswegen (Biltse Rading, Groenekansweg en Soestdijkseweg-Zuid);
- parkeren (algemeen).



Rood: Reeds bekende knelpunten en ingevoerd door de gemeente De Bilt.

Groen: Knelpunten aangevuld vanuit de samenleving.

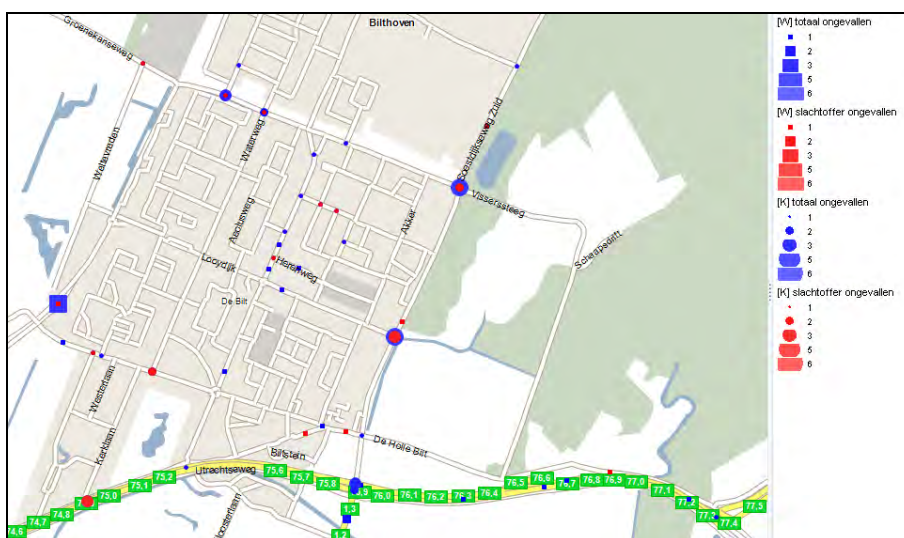
Figuur 2.3: Geïnventariseerde knelpunten door middel van E-spraak

De locatiespecifieke uitgangspunten zijn samen met de klankbordgroep aangevuld met algemene uitgangspunten en uitgangspunten voor onder andere het openbaar vervoer, de fiets en nood- en hulpdiensten. Een belangrijk uitgangspunt is de doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg tot de rotonde met de Biltse Rading. De doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg is van invloed op de complete verkeerscirculatie in De Bilt.

³ Kenmerk: BLT044/Nbc/0436 d.d. 19 juli 2013.

Ongevallen

Met behulp van Viastat-Online zijn de geregistreerde ongevallen in de periode 2009 tot en met 2012 inzichtelijk gemaakt. In figuur 2.4 zijn de geregistreerde ongevallen weergegeven. De cirkels staan symbool voor ongevallen op kruispunten en de rechthoeken staan voor ongevallen op wegvakken. Hoe groter het symbool des te meer ongevallen zijn op deze plek geregistreerd. De blauwe kleur geven ongevallen weer, waarbij geen slachtoffers zijn gevallen (uitsluitend materiële schade). Rood geeft aan dat het letsel-ongevallen betreft.



Figuur 2.4: Geregistreerde ongevallen in de kern De Bilt periode 2009 – 2012 (bron: Viastat Online)

In figuur 2.4 is te zien dat de ongevallen zich hoofdzakelijk voordoen op de wijkontsluitingswegen in de kern en op de ring. Relatief veel ongevallen zijn geregistreerd op de aansluiting tussen de Looydijk en de Soestdijkseweg-Zuid. Het beeld van de ongevallenlocaties komt overeen met de knelpunteninventarisatie, zoals weergegeven in figuur 2.3.

2.4.1 Algemene uitgangspunten

De hiernavolgende algemene uitgangspunten zijn geformuleerd:

- De wegcategorisering is conform het GVVP. Daar waar wordt afgeweken van het GVVP dient dit goed onderbouwd te worden.
- De effecten van verkeerscirculatiemaatregelen worden met behulp van het verkeersmodel onderzocht.
- Doorgaand verkeer in het onderzoeksgebied wordt zo veel mogelijk beperkt.
- Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten wordt zo veel mogelijk gegarandeerd.
- Openbaar busvervoer rijdt zo veel mogelijk op een GOW/WOW.

2.4.2 Uitgangspunten voor de ring

Voor de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg-Zuid zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- de functie van deze wegen is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom;
- verbeteren van de verkeersveiligheid op de aansluitingen (kruispunten) op de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg-Zuid (Corridorstudie);
- verbeteren van de oversteekbaarheid van het fietsverkeer (en voetgangers) op de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg-Zuid;
- de inrichting toetsen op basis van de voorkeurskenmerken binnen Duurzaam Veilig voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW) (zie tabel 2.1).

2.4.3 Uitgangspunten voor de Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein

Het karakter van het noordelijk deel van de Hessenweg met een sterke winkelfunctie is duidelijk anders dan dat van het zuidelijk deel en het Dr. Letteplein, waaraan voornamelijk gewoond wordt. Dit onderscheid is ook gemaakt binnen de uitgangspunten. Achter elk uitgangspunt wordt tussen haakjes aangegeven voor welk wegvak het uitgangspunt van toepassing is:

- de Hessenweg en Dr. Letteplein hebben de functie van wijkontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein);
- er vindt nader onderzoek plaats naar de verkeersdruk en eventuele (verkeerscirculatie) maatregelen (Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein);
- maximumsnelheid van 30 km/h (Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein);
- nader te onderzoeken: bevordering van het fietsverkeer (vooral Hessenweg (noord));
- oversteekbaarheid verbeteren (vooral Hessenweg (noord) en in mindere mate de Hessenweg (zuid) en Dr. Letteplein);
- bevoorradend verkeer dient mogelijk te worden gemaakt (enkel Hessenweg (noord)).

2.4.4 Uitgangspunten voor de Looydijk (west) - Prof. Dr. T.M.C. Asserweg

Belangrijk uitgangspunt voor de Looydijk (west) - Prof. Dr. T.M.C. Asserweg is dat deze wordt doorgetrokken en aangesloten op de rotonde met de Biltse Rading. Bij de doortrekking dient rekening te worden gehouden met de kruispunten met de Waterweg en de A. Nobellaan, die deel uitmaken van een hoofdfietsroute zoals in het GVVP is aangegeven.

Daarnaast zijn de volgende uitgangspunten van toepassing op de Looydijk (west) - Prof. Dr. T.M.C. Asserweg:

- het betreft een wijkontsluitingsweg (WOW) met een maximumsnelheid van 30 km/h;
- de inrichting moet worden aangepast conform de uitgangspunten van een wijkontsluitingsweg (parkeren, fiets(suggestie)stroken) (zie ook tabel 2.1).

2.4.5 Uitgangspunten Looydijk (oost)

De Looydijk (oost) en de Dorpsstraat zijn van grote invloed op elkaar. Het nemen van maatregelen op de ene weg kan tot een verkeerstoename op de andere weg leiden. Uitgangspunt voor de Looydijk (oost) is daarom de functie van wijkontsluitingsweg, 30 km/h, te onderzoeken in combinatie met de Dorpsstraat. Bij het vastleggen van de

keuze worden functie, vormgeving en het gebruik met elkaar in evenwicht gebracht (zie ook tabel 2.1). Daarnaast gelden de volgende uitgangspunten:

- de aansluiting op de Soestdijkseweg-Zuid verbeteren;
- aandacht voor vrachtverkeer.

2.4.6 Uitgangspunten voor de Blauwkapelseweg

De Blauwkapelseweg is gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg. De maximumsnelheid dient te worden onderzocht (dit kan 50 of 30 km/h zijn). Vanwege de grote aantallen fietsers die dagelijks gebruik maken van de Blauwkapelseweg (circa 1.400-1.500 per etmaal), is het uitgangspunt om de continuïteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren. In het verleden zijn er met de gemeente De Bilt afspraken gemaakt om de verkeersdruk op de Blauwkapelseweg te verminderen. Vanuit de klankbordgroep is het uitgangspunt 'de hoeveelheid doorgaand verkeer verminderen' toegevoegd.

2.4.7 Uitgangspunten voor de Burgemeester De Withstraat en de Dorpsstraat

Voor de Burgemeester De Withstraat en de Dorpsstraat zijn de volgende uitgangspunten opgesteld:

- De functie van wijkontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/h onderzoeken in combinatie met de Looydijk-Oost.
- Het verminderen van de verkeersdruk door het nemen van (circulatie)maatregelen.
- Aandacht voor de continuïteit van fietsvoorzieningen op de Dorpsstraat (oost), als onderdeel van een 'fietsfilevrije route'. Op de Dorpsstraat (oost) fietsen dagelijks 4.000 à 5.000 fietsers (bron: Klankbordgroep VCP De Bilt).

2.4.8 Uitgangspunten voor de overige locaties (de wijken)

Ook in de wijken zijn op verschillende locaties punaises geplaatst via E-spraak (zie ook paragraaf 2.4). Daarom zijn voor de overige locaties de hiernavolgende uitgangspunten beschreven:

- de wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h;
- het verblijfskarakter is primair;
- op de wegen rijdt enkel bestemmingsverkeer;
- de knelpunten, opgegeven via E-spraak, worden door de gemeente De Bilt in een gebiedsgerichte aanpak/specifieke uitwerking behandeld;
- bij het mogelijk toepassen van, en inrichten op eenrichtingsverkeer rekening houden met nood- en hulpdiensten.

2.4.9 Uitgangspunten voor het fietsverkeer

Basisuitgangspunt voor fietsverkeer is het fietsnetwerk opgenomen in het GVVP. Voor dit netwerk zijn de volgende uitgangspunten beschreven:

- fietsverkeer op het hoofdnetwerk faciliteren;
- de inrichting van het profiel, en daarmee de fietsvoorziening, volgt uit de functie en het gebruik van het betreffende wegvak;
- in de uitwerking is aandacht voor de continuïteit van de fietsvoorzieningen;
- andere locatie voor de fietstunnel onder de Utrechtseweg (plek bestaande tunnel) is niet meer mogelijk.

2.4.10 Uitgangspunten voor parkeren en bevoorrading

Tot slot zijn er uitgangspunten opgesteld ten behoeve van het parkeren en de bevoorrading/expeditie. Voor parkeren geldt als uitgangspunten dat de parkeerroutering goed moet zijn, ook na het nemen van (circulatie)maatregelen.

Expeditieverkeer wordt geconcentreerd op de in het GVVP beschreven routes. In de klankbordgroep is aangegeven, dat de routering vanaf de Groenekanneweg via het Dr. Letteplein naar de Hessenweg niet mogelijk is. Op deze locatie mag namelijk niet links afgeslagen worden. Ten behoeve van deze studie wordt de afbeelding aangepast en wordt de Hessenweg bereikt via de oostelijke aansluiting van het Dr. Letteplein. Op routes die niet geschikt zijn voor expeditieverkeer worden maatregelen genomen.

2.4.11 Openbaar vervoer

Uitgangspunt voor het busverkeer is dat de resultaten uit het VCP geen nadelige invloed mogen hebben op de doorstroming van busverkeer op de Soestdijkseweg-Zuid en de buslijnen door de bebouwde kom gehandhaafd blijven.

3

Kansrijke varianten

3.1 Variant ontwikkeling

Uit de eerste fase van het proces is naar voren gekomen dat een belangrijk deel van de problemen rondom verkeer zich concentreren op de wijkontsluitingswegen. Deze wegen verzamelen het verkeer uit de verschillende woongebieden en ontsluiten het centrum en verschillende functies. De wijkontsluitingswegen zijn daarmee drukker dan de overige (woon)straten in De Bilt. Het onderzoek naar een optimale ontsluitingsstructuur is daarom op deze wegen gericht⁴.

In eerste instantie zijn zeven varianten globaal verkend met een uitsnede van het verkeersmodel (Paramics kern De Bilt huidige situatie⁵) en besproken met de klankbordgroep. Deze zijn opgenomen in de bijlage van het verslag van de bijeenkomst met de klankbordgroep⁶. Op basis van de onderzoeksresultaten en de discussies zijn vier kansrijke varianten opgesteld. Deze varianten zijn verder verkend in het dynamische verkeersmodel met als prognosejaar 2020. Basis voor het gehanteerde verkeersmodel is een regionaal model, dat door het Bestuur Regio Utrecht en alle wegbeheerders (inclusief gemeente De Bilt) is opgesteld. In dit model zitten onder andere twee tunnels onder het spoor, de ontwikkeling RIVM, de verbreding van Rijkswegen en de ontwikkeling van de Uithof. In het verkeersmodel zijn verkeersstromen opgebouwd op basis van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen tussen herkomsten en bestemmingen aan de hand van routekeuze (snelste of kortste route). Het verkeersmodel is dynamisch, waarbij het rekening houdt met vertragingen op routes en kruispunten.

De varianten zijn vervolgens afgezet tegen de autonome situatie 2020. Dit is de situatie die optreedt met vastgesteld beleid maar zonder de aanvullende maatregelen vanuit het Verkeerscirculatieplan.

⁴ Een belangrijk uitgangspunt is dat de woonwijken niet geschikt zijn om het verkeer van de WOW af te wikkelen. Indien er in een bepaalde variant sprake is van sluipverkeer zijn er aanvullende maatregelen in de woonstraten noodzakelijk.

⁵ Alle berekeningen met het verkeersmodel zijn uitgevoerd door de gemeente De Bilt.

⁶ Zie bijlage 1 in deze rapportage; verslag met kenmerk BLT044/Nbc/0439.

De volgende modelsituaties zijn onderzocht:

- autonome situatie 2020 (vastgesteld beleid);
- de referentiesituatie 2020 met doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg;
- variant 1: Referentiesituatie 2020 met de Dorpsstraat-Oost en Looydijk als eenrichtingsverkeer (kort) het dorp in;
- variant 2: Referentiesituatie 2020 met de Dorpsstraat-Oost en Looydijk als eenrichtingsverkeer (kort) het dorp uit;
- variant 3a: Referentie 2020 met H-systeem uit (kort);
- variant 3b: Referentie 2020 met H-systeem uit (lang).

In de volgende subparagrafen worden de verschillende de verschillende varianten toegelicht met behulp van afbeeldingen.

3.1.1 Autonome situatie 2020

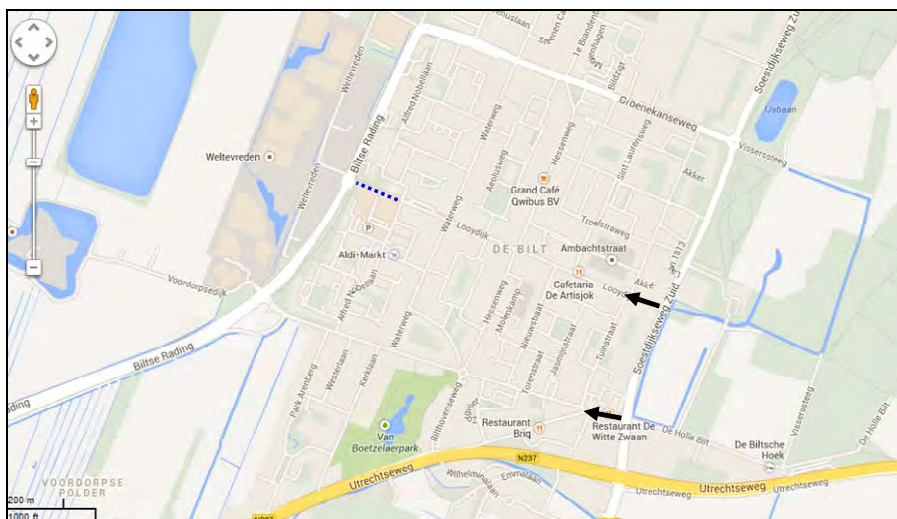
De autonome situatie 2020 betreft de toekomstige situatie inclusief alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. De infrastructurele maatregelen hebben betrekking op onder andere het verbreden van de A27 en capaciteitsuitbreiding op het kruispunt tussen de Soestdijkseweg-Zuid en Utrechtseweg. Tevens zijn de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen in De Bilt, maar ook elders in de regio (onder andere in Utrecht en De Uithof) in deze situatie opgenomen.

3.1.2 Variant 0: Autonom 2020 met doortrekking Prof. Dr. T.M.C. Asserweg

In het GVVP is de wens uitgesproken om de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg door te trekken en een aansluiting te geven op de Biltse Rading. Deze variant is nog geen vastgesteld beleid. Om aan te sluiten bij de wens in het GVVP is de analyse gestart met deze variant en zijn alle hiernavolgende varianten gebaseerd op een wegenstructuur met de verlengde Prof. Dr. T.M.C. Asserweg.

3.1.3 Variant 1: Eenrichtingsverkeer dorp in

In figuur 3.1 is variant 1 weergegeven. In deze variant wordt eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer ingesteld op de Looydijk en Dorpsstraat-Oost het dorp in. De oost-westrichting blijft bestaan. Het betreffen korte wegvakken waarop éénrichtingsverkeer wordt ingesteld.



Figuur 3.1: Verkeerscirculatie in variant 1

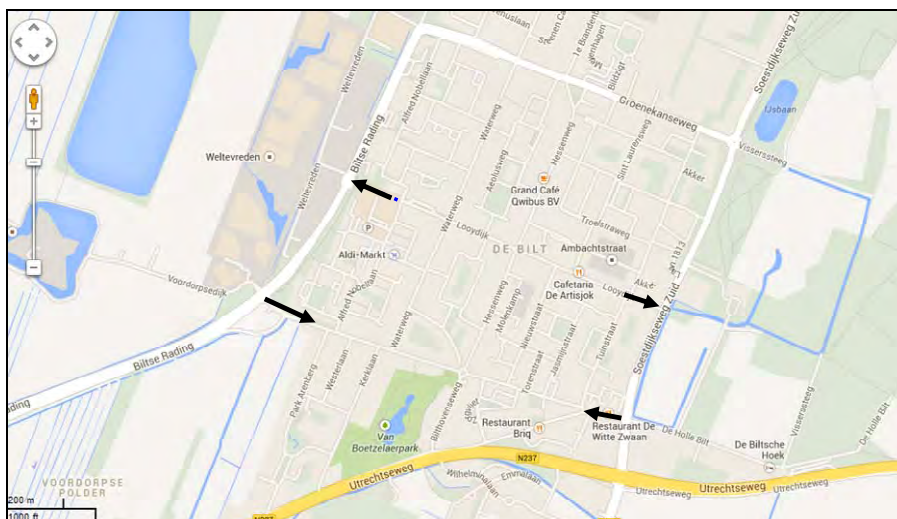
Op de Looydijk wordt het eenrichtingsverkeer ingesteld tussen de aansluitingen met de Soestdijkseweg-Zuid en Akker. Op de Dorpsstraat-Oost wordt tussen de aansluitingen met de Soestdijkseweg-Zuid en Burgemeester De Withstraat eenrichtingsverkeer ingesteld. In beide gevallen betreft het eenrichtingsverkeer richting de Hessenweg. De overige wegvakken van de Looydijk en Dorpsstraat - Burgemeester de Withstraat blijven in tweerichtingen te berijden.

3.1.4 Variant 2: Eenrichtingsverkeer dorp uit

In variant 2 worden de circulatiemaatregelen zoals voorgesteld in variant 1 omgedraaid. Verkeer kan via de Looydijk en Dorpsstraat-Oost het dorp uitrijden, richting de Soestdijkseweg-Zuid. Het betreffen dezelfde wegvakken als in variant 1.

3.1.5 Variant 3a: H-systeem uit (kort)

In figuur 3.2 is variant 3a, het H-systeem, weergegeven.



Figuur 3.2: Variant 3a: H-systeem (kort)

In variant 3a wordt eenrichtingsverkeer ingesteld op de Blauwkapelseweg, Dorpsstraat-Oost, de doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg en de Looydijk. Via de Blauwkapelseweg en Dorpsstraat-Oost is het mogelijk de kern te bereiken. De kern wordt in deze variant verlaten via de Looydijk en/of de doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg. De Hessenweg blijft in twee richtingen te berijden. Het betreffen korte wegvakken waarop het eenrichtingsverkeer wordt ingesteld:

- Blauwkapelseweg tussen de aansluitingen met de Biltse Rading en Park Arenberg (richting Hessenweg);
- Dorpsstraat-Oost tussen de Soestdijkseweg-Zuid en Burgemeester De Withstraat (richting Hessenweg);
- Looydijk tussen de Soestdijkseweg-Zuid en Akker (richting de Soestdijkseweg-Zuid);
- Verlengde Prof. Dr. T.M.C. Asserweg tussen de Alfred Nobellaan en Biltse Rading (richting de Biltse Rading).

Buiten de bovengenoemde wegvakken is tweerichtingsverkeer toegestaan.

3.1.6 Variant 3b: H-systeem uit (lang)

Variant 3b gaat uit van eenzelfde verkeerssysteem zoals gepresenteerd in variant 3a, met het verschil dat in deze variant het eenrichtingsverkeer over een langere afstand wordt doorgetrokken. De Blauwkapelseweg en Looydijk-West/doortrekking Prof. Dr. T.M.C. Asserweg worden éénrichting tussen de Biltse Rading en Hessenweg. Hetzelfde geldt voor de Looydijk-Oost en de Dorpsstraat-Oost/Burgemeester De Withstraat, waarop het eenrichtingsverkeer is ingesteld op de volledige wegvakken tussen de Soestdijkseweg-Zuid en Hessenweg. De verschillende woonstraten die hierop uitkomen zijn daarvoor ook verplicht de rijrichting te volgen.

3.2 Beoordeling

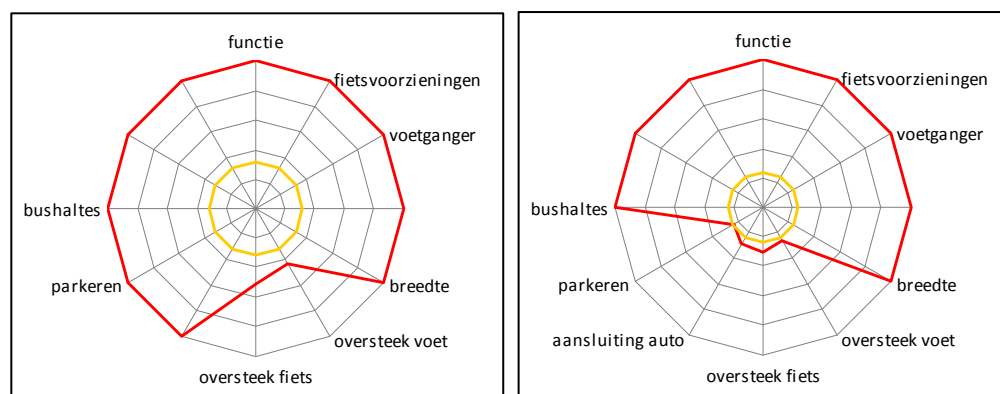
3.2.1 Beoordelingscriteria

De varianten, zoals beschreven in de vorige paragraaf, zijn op verschillende verkeerskundige aspecten beoordeeld. Deze beoordeling is gedeeld met de klankbordgroep en met inbreng uit de klankbordgroep aangevuld. Op de volgende aspecten zijn de varianten beoordeeld:

- **Autoverkeer:**
 - Knelpunten verkeersintensiteit (zie ook tabel 3.1). In de Nota van Uitgangspunten (NovU) is de gewenste maximale intensiteit vastgelegd, afgestemd op het GVVP. De maximale verkeersintensiteit wordt ook beïnvloed door de inrichting en bij een GOW ook door bijvoorbeeld de aanwezigheid van erfaansluitingen, parkeren en oversteken voor fietsverkeer en voetgangers. De maximaal gewenste intensiteit kan dan hoger of lager zijn dan het algemene uitgangspunt. Voor de Groenekanseweg en Biltse Rading heeft Goudappel Coffeng BV met behulp van de Wegenscan de maximaal wenselijke intensiteit bepaald. In figuur 3.3 is het resultaat hiervan weergegeven. Het gele rondje is de 'huidige' verkeersintensiteit (Biltse Rading circa 15.000 mvt/etmaal en Groenekanseweg circa 9.000 mvt/etmaal).

kenmerken	gebiedsontsluitingsweg (gow)	wijkontsluitingsweg (wow)	erftoegangsweg (etw)
verkeersintensiteit in een stedelijke omgeving	< 15.000 mvt/etm	< 6.000 mvt/etm	< 2.500 mvt/etm

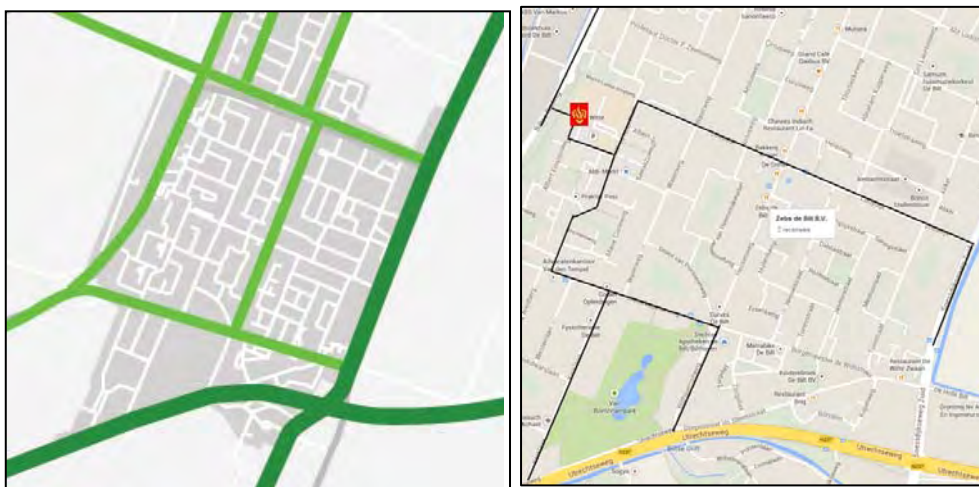
Tabel 3.1: Gewenste maximale verkeersintensiteiten in mvt/etmaal naar functie van de weg (bron: Nota van Uitgangspunten)



In de figuur geeft de gele cirkel de huidige intensiteit weer. De rode lijn geeft aan welke intensiteit mogelijk is. Het verschil tussen de twee lijnen geeft aan of een toename van de huidige intensiteit mogelijk is. Te zien is dat op de Groenekanseweg (rechts) zeer beperkt ruimte is voor extra autoverkeer.

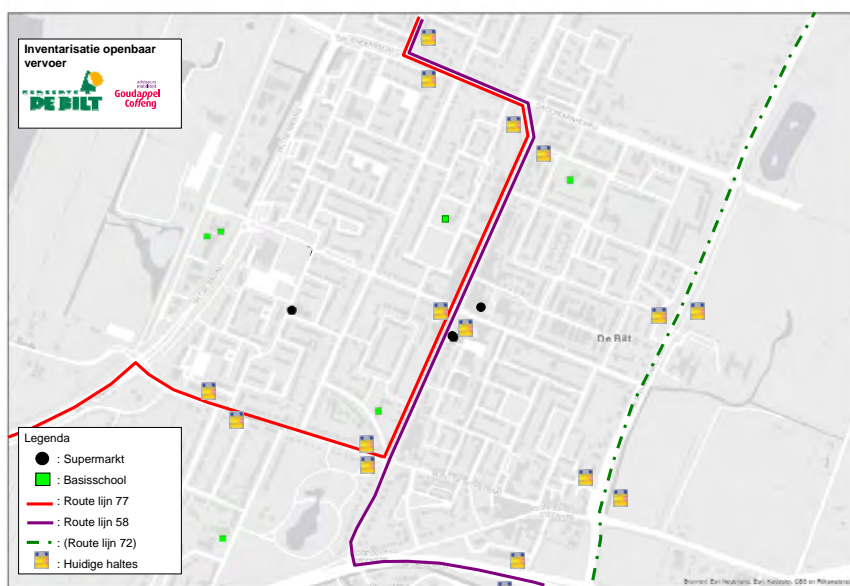
Figuur 3.3: Resultaten Wegenscan (links Biltse Rading en rechts Groenekanseweg)

- Op basis van de Wegenscan is te zien dat de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Biltse Rading hoger ligt dan de huidige verkeersintensiteit van circa 15.000 mvt/etmaal. Op de Groenekansegweg bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit circa 10.000 mvt/etmaal, vanwege de aanwezigheid van erf-aansluitingen, de langspaarkevakkens en de kwaliteit van de oversteekbaarheid.
- Effecten variant. Waar zijn toe- en afnamen in de verkeersintensiteit zichtbaar.
- Rijtijd Soestdijkseweg-Zuid. Met het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoe lang het in de verschillende varianten duurt om van de Groenekansegweg naar de Utrechtseweg te komen v.v. buiten en in de spits. Het rijtijd criterium voor de Soestdijkseweg-Zuid is in het GVVP vastgesteld. De rijtijd in de spits mag maximaal 1,5x de rijtijd buiten de spits zijn.
- Rijtijd Groenekansegweg. Met het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoe lang het in de verschillende varianten duurt om van de Biltse Rading naar de Soestdijkseweg-Zuid te komen v.v. buiten en in de spits.
- Doorstroming algemeen. Waar bevinden zich mogelijk doorstromingsknelpunten elders in het netwerk.
- Verdringingseffect naar wegen buiten de kern. Dit criterium is vertaald naar de toename van de verkeersintensiteit op de Utrechtseweg.
- Bereikbaarheid winkelcentrum intern. Kan het interne verkeer het winkelcentrum eenvoudig bereiken.
- Bereikbaarheid winkelcentrum extern. Kan verkeer van buiten De Bilt het winkelcentrum eenvoudig bereiken.
- Expeditieverkeer. Kan het expeditieverkeer plaatsvinden conform het GVVP.
- Fietsverkeer:
 - Realisatie fietstunnel Dorpsstraat - Holle Bilt. Is binnen de gekozen variant de realisatie mogelijk.
 - Verkeersdruk fietsnetwerk (zie voor het fietsnetwerk ook figuur 3.4 (links). Neemt de auto-intensiteit op onder andere Waterweg en Dorpsstraat toe?



Figuur 3.4: (links) Gewenst fietsnetwerk De Bilt (bron: GVVP) en (rechts) Aanrijdroutes brandweer (bron: Brandweer De Bilt)

- Overig:
 - Hulpdiensten. Zowel de bereikbaarheid naar de kazerne toe alsmede het uitrukken vanaf de kazerne dient in de beoordeling betrokken te worden (zie figuur 3.4 rechts).
 - Bus. Busroutes en inpassing, zie figuur 3.5).
 - Specifieke kenmerken (algemene bevinding van een variant).
- De mening van de klankbordgroep (zie daarvoor ook het verslag van de klankbordgroep bijeenkomst op 29 oktober 2013 in bijlage 1 van deze rapportage).



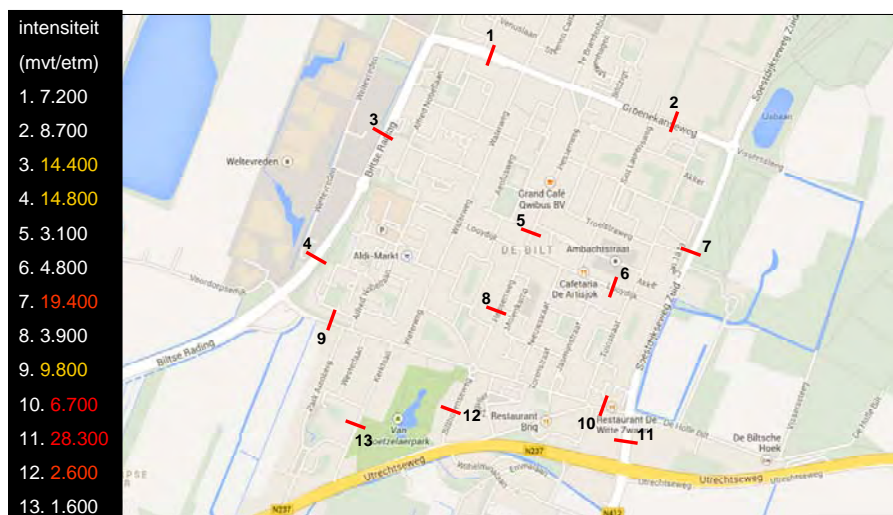
Figuur 3.5: Busroutes in de huidige situatie (bron ondergrond: Google Maps)

3.2.2 Toetsing van de varianten

De verschillende varianten zijn beoordeeld op de criteria zoals in paragraaf 3.2.1 zijn gepresenteerd. Per variant wordt een korte beoordeling op de verschillende criteria gegeven. Ingegaan wordt onder andere op de verkeersintensiteiten, hoe deze zich verhouden tot de huidige en toekomstige autonome verkeersintensiteiten en welke variant het meest bijdraagt aan de doelstellingen. Daarnaast wordt kort ingegaan op de overige vervoersmodaliteiten en het effect op de routing van en naar de brandweerkazerne. De paragraaf wordt afgesloten met een complete overzichtstabel waarin de verschillende varianten op de criteria worden beoordeeld. De beoordeling leidt tot maximaal twee verkeerskundige voorkeursvarianten die in hoofdstuk 4 verder worden uitgewerkt. In de beoordeling worden de varianten verkeerskundig beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2020. In bijlage 3 van deze rapportage zijn de verkeersintensiteiten in de verschillende varianten opgenomen. Tevens is een tabel opgenomen met de verschillen tussen de varianten ten opzichte van de autonome verkeerssituatie.

Autonoom 2020

Als gevolg van geplande ontwikkelingen en groeiend autoverkeer is in de autonome situatie een groei van de verkeersintensiteit ten opzichte van de huidige situatie zichtbaar. Met name op de Soestdijkseweg-Zuid neemt de verkeersbelasting toe. Tussen de aansluitingen met de Looydijk en Groenekanseweg is een toename zichtbaar van 11.400 mvt/etmaal in de huidige situatie naar 19.400 mvt/etmaal in de autonome situatie 2020. Op het wegvak tussen de Utrechtseweg en Dorpsstraat is een toename van circa 9.700 mvt/etmaal zichtbaar. Op de wijkontsluitingswegen in de kern De Bilt zijn beperkte toename en afnamen van de verkeersintensiteit zichtbaar, waarbij de toename op de Dorpsstraat-Oost van 5.500 naar 6.700 mvt/etmaal en daarmee boven de maximaal wenselijke verkeersintensiteit uitkomt, het meest opvallend is.



Legenda

- Mvt/etm : motorvoertuigen per etmaal
- Witte cijfers : binnen acceptabele grenswaarden conform wegtypen Duurzaam Veilig
- Gele cijfers : verkeersintensiteit tussen 85% tot 100% van grenswaarden conform wegtypen Duurzaam Veilig
- Rode cijfers : boven grenswaarden conform wegtypen Duurzaam Veilig

Figuur 3.6: Verkeersintensiteiten op verschillende wegvakken in de autonome situatie 2020 (bron: Verkeersmodel)

Variant 0: Doortrekking Prof. Dr. T.M.C. Asserweg

Effect van de doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg is dat de Blauwkapelseweg rustiger wordt. Verkeer van en naar het kwadrant rond de Alfred Nobellaan heeft een alternatieve ontsluiting richting de Biltse Rading. De verkeersintensiteit op de Dorpsstraat-Oost blijft echter te hoog, circa 6.700 mvt/etmaal, daar waar 6.000 als bovengrens wordt gehanteerd. Zeker gezien de functie die deze weg ook heeft als onderdeel van het hoofd-fietsroutenetwerk.

De Biltse Rading is vanuit het algemene intensiteitscriterium beschouwd te druk. Uit de analyse van de Wegenscan is gebleken dat deze weg een iets hogere verkeersintensiteit wel kan verwerken vanwege het ontbreken van erfaansluitingen en fiets- en voetgangersoversteken.

In deze variant vindt geen verdringingseffect naar wegen buiten de kern plaats en ook het fietsverkeer wordt niet gestimuleerd (uitgangspunt NovU). De bereikbaarheid van het centrum en voor de hulpdiensten verbetert door het realiseren van de doortrekking.

Het realiseren van de fietstunnel tussen de Dorpsstraat-Oost en de Holle Bilt is in deze variant echter niet mogelijk. Het is noodzakelijk om de veiligheidssituatie van de fietsers op deze locatie te verbeteren.

Een deel van de klankbordgroep is voorstander van deze variant.

Variant 1: Eenrichtingsverkeer dorp in

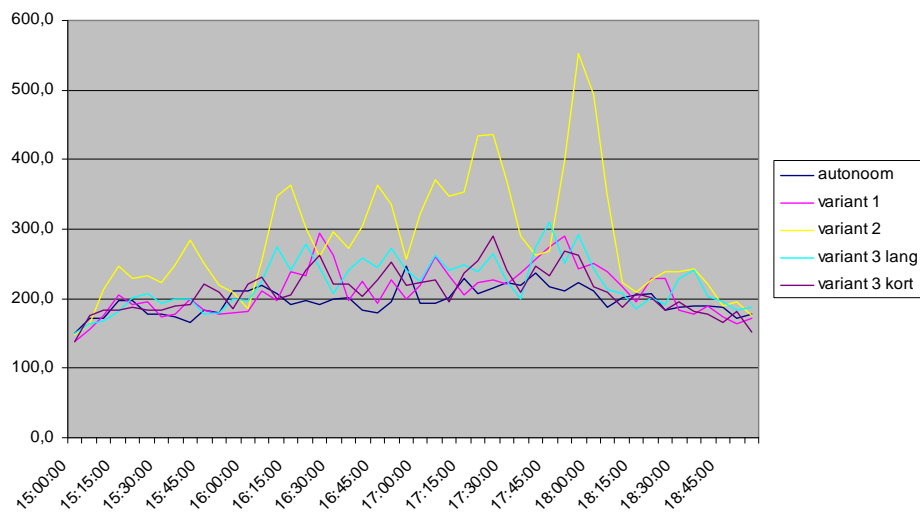
Nadeel van deze variant is de grote omrijdafstand die voor het zuidelijke woongebied (Dorpsstraat, Bilthovenseweg etc.) ontstaat richting Zeist. Dit kan enkel buitenom of via de Hessenweg en Groenekanseweg. Hierdoor neemt ook de bereikbaarheid van het centrum af en kan het vertrekkend vrachtverkeer bij de Albert Heijn aan de Looydijk niet meer wegrijden conform het GVVP richting de Soestdijkseweg-Zuid. In de kern doen zich echter geen knelpunten meer voor ten aanzien van de verkeersintensiteit. Het verdringingseffect naar onder andere de Utrechtseweg is fors (circa 2.900 mvt/etmaal).

Het Oude Dorp wordt in deze variant sterk ontlast. In tegenstelling tot variant 0 is het, dankzij het eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat-Oost, wel mogelijk om een fietstunnel tussen de Dorpsstraat-Oost en de Holle Bilt te realiseren.

Enkele klankbordgroepleden hebben de voorkeur voor deze variant, waarbij voor hen de voordelen voor de kern opwegen tegen de nadelen.

Variant 2: Eenrichtingsverkeer dorp uit

Variant 2 scoort op de verschillende verkeerskundige beoordelingscriteria overwegend negatief ten opzichte van de autonome situatie. Ongewenst zijn de toenames van de verkeersintensiteit op verschillende woonstraten waaronder de Kerklaan en Van Hogendorpweg. Op beide wegvakken is de toename dermate groot dat de verkeersintensiteiten boven de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten uitkomen. Variant 2 is daarnaast de enige variant waarin niet voldaan wordt aan het rijtijd criterium op de Soestdijkseweg-Zuid. In figuur 3.7 is de rijtijd weergegeven in de verschillende varianten op de Soestdijkseweg-Zuid van zuid naar noord.



Figuur 3.7: Rijtijden in de verschillende varianten op de Soestdijkseweg-Zuid van zuid naar noord

In de mening van de klankbordgroep worden in deze variant problemen verschoven in plaats van opgelost. Dit in combinatie met het negatieve resultaat vanuit de verkeerskundige beoordeling maken dat deze variant niet tot de voorkeursvarianten behoort.

Variant 3a: H-systeem (kort)

In variant 3a neemt op de Blauwkapelseweg de verkeersintensiteit fors af (van 9.800 naar 4.400 mvt/etmaal). Voor een groot deel 'verdwijnt' dit verkeer uit de kern. Wel is sluipverkeer zichtbaar op de Tuinstraat en op het moment dat de rotonde Groenekanseweg - Soestdijkseweg-Zuid overbelast is op de Van Hogendorpweg. Bij de uitwerking van deze maatregel dient de verkeerscirculatie in de omliggende straten van de Looydijk en Dorpsstraat in beschouwing genomen te worden.

De bereikbaarheid van het centrum is voor intern en extern verkeer redelijk. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van en door nood- en hulpdiensten, omdat bij deze variant de rijroutes van de brandweer alsmede het aanrijden van de vrijwilligers het beste geborgd is. Expeditieverkeer van en naar de Albert Heijn kan plaatsvinden zoals voorgesteld in het GVVP. Voor onbekenden die de kern De Bilt voor het eerst komen bezoeken is het een lastig systeem om uit te leggen. Een deel van de klankbordgroep geeft aan dat het sluipverkeer in deze variant wordt geweerd en dat het interne verkeer beweegt zoals zou moeten en heeft dus voorkeur voor deze variant.

Variant 3B: H-systeem (lang)

Een verdubbeling van de verkeersintensiteit op de Hessenweg-Zuid is het effect van de circulatiemaatregelen in variant 3B. Ondanks de verdubbeling van 2.800 mvt/etmaal naar 5.600 mvt/etmaal blijft de verkeersintensiteit onder de maximale grenswaarde. Het verdringingseffect is in deze variant fors (circa 2.600 mvt/etmaal). De bereikbaarheid van het winkelcentrum is zowel intern als extern moeilijk. De verkeerssituatie is moeilijk uitlegbaar. Voor de realisatie zijn veel aanvullende maatregelen noodzakelijk om oneigenlijk gebruik van de eenrichtingsstraten te voorkomen. Ander nadeel is het risico op

een hogere verkeersbelasting van de woonstraten door verkeer dat de eenrichtingsroutes omzeilt.

Samenvatting

In tabel 3.2 is een samenvatting van de beoordeling van de varianten weergegeven in plussen en minnen. De varianten zijn hierin beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2020.

beoordeling t.o.v. autonoom	referentie 2020 (met doortrekking)	variant 1 - éénrichting Dorps- straat oost en Looydijk in	variant 2 - éénrichting Dorps- straat oost en Looydijk uit	variant 3a - H-systeem uit, kort	variant 3b - H-systeem uit, lang
autoverkeer					
- knelpunten intensiteit (intern)	0/-	0	-	0/+	0
- effect variant gerelateerd aan doelstelling	+	+	-	+	0
- rijtijd Soestdijkseweg-Zuid	0	-	--	-	-
- rijtijd criterium GVVP in de spits max. 1,5x buiten spits (Soestdijkseweg-Zuid)	0	0	-	0	0
- rijtijd Groenekansweg	0	-	--	-	--
- doorstroming algemeen (waar zitten knelpunten)	-	-	--	--	-
- verdringing wegen buiten de kern	0	++	+	++	++
- bereikbaarheid winkelcentrum (intern)	0	-	0/-	0	--
- bereikbaarheid winkelcentrum (extern)	+	-	--	0	--
- expeditieverkeer	0	-	0	0	0
fietsverkeer					
- realisatie fietstunnel Dorpsstraat-Oost - Holle Bilt	-	0	0	0	0
- verkeersdruk fietsnetwerk	0	++	+	+	+
overig					
hulpdiensten (naar kazerne toe)	+	-	--	-	--
hulpdiensten (uitrukken)	+	0/-	0/-	0/-	--
Bus	0	0	0	0	-
mening klankbordgroep					
eerste voorkeur	++	0/+	--	+	--

Legenda

- ++ : sterke verbetering ten opzichte van de autonome situatie
- +
- 0/+ : kleine verbetering ten opzichte van de autonome situatie
- 0 : vergelijkbaar met de autonome situatie
- 0/- : kleine verslechtering ten opzichte van de autonome situatie
- : verslechtering ten opzichte van de autonome situatie
- : sterke verslechtering ten opzichte van de autonome situatie

Tabel 3.2: Beoordeling van de varianten ten opzichte van autonoom 2020

Voorkeursvarianten

Op een belangrijk aantal criteria geeft variant 0 (referentie, doorgetrokken Prof. Dr. T.M.C. Asserweg) een aanzienlijke verbetering van de verkeerssituatie in De Bilt. Met name de westelijke woonwijken krijgen een verbeterde ontsluiting wat ook effect heeft op andere wegen in De Bilt. Met deze variant wordt een helder ontsluitingssysteem voor de kern De Bilt gecreëerd. De gebiedsontsluitingswegen Soestdijkseweg-Zuid, Groenekanseweg en Biltse Rading omsluiten de kern. Binnen de kern wordt het verkeer verzameld en verspreid via een assenstelsel dat gevormd wordt door de Hessenweg, Prof. T.C.M. Asserweg, Blauwkapelseweg, Dorpsstraat - Burgemeester de Withstraat en de Looydijk.

In deze variant is er echter nagenoeg geen sprake van verdringing van 'doorgaand' verkeer naar de hoofdwegenstructuur buiten De Bilt zoals de Utrechtseweg. Hierdoor blijven de Dorpsstraat en Burgemeester de Withstraat zwaarder belast dan gewenst. De combinatie van het smalle profiel, de (te) hoge verkeersintensiteit en het drukke fietsverkeer wordt in deze variant niet opgelost.

In deze situatie is het niet mogelijk een fietstunnel onder de Soestdijkseweg te realiseren.

Een tweede voorkeur wordt daarom zowel verkeerskundig alsmede door de klankbordgroep gegeven aan variant 3a, het H-systeem (kort). Deze variant scoort beter dan de referentievariant op de doelen die met het VCP beoogd zijn. Doorgaand verkeer wordt in deze variant effectief geweerd en de bereikbaarheid van de kern blijft gegarandeerd. Met name de Looydijk en de Dorpsstraat-Oost - Burgemeester de Withstraat en Blauwkapelseweg hebben profijt van deze maatregelen. De toe- en afnamen van verkeer op de andere wijkontsluitingswegen is in deze variant beperkt. Het verdringingseffect van doorgaand verkeer naar de hoofdwegenstructuur compenseert dit ruimschoots. Ondanks dat intern sommige verplaatsingen langer zijn door het eenrichtingverkeer neemt het aantal voertuigkilometers af met circa 7% ten opzichte van de autonome situatie..

Variant 1 scoort verkeerskundig ook op veel criteria positief ten opzichte van de autonome situatie 2020. Vanwege de grote omrijafstanden die voor de zuidelijke woonwijken optreden wordt deze variant niet verder uitgewerkt.

Varianten 2 en 3b scoren zowel verkeerskundig als in de mening van de klankbordgroep relatief negatief. Vooral op de onderdelen doorstroming en bereikbaarheid zijn de varianten negatief beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2020.

Beoordeling milieuaspecten

De Omgevingsdienst regio Utecht heeft de gevolgen van de twee voorkeursvarianten voor het aspect geluid in beeld gebracht. Daarbij is uitgegaan van de verkeersgegevens in de beoordeling van de verschillende varianten. Omdat diverse verkeersintensiteiten wijzigen zal het geluid bij woningen langs de ene weg toenemen en bij de andere weg afnemen. Voor de kern De Bilt is de referentievariant vergelijkbaar met de autonome situatie. Variant 3a laat over het geheel een vermindering van het aantal geluidgehinderden zien.

Advies

Wanneer vanuit het effect op de doelstellingen naar de varianten wordt gekeken scoort variant 3a het best. Doorgaand verkeer vermindert terwijl de bereikbaarheid van De Bilt gewaarborgd blijft. Ook de referentievariant betekent een verbetering van de verkeerscirculatie maar leidt niet tot vermindering van doorgaand verkeer. Hieruit kan afgeleid worden dat variant 3a het gewenste eindbeeld geeft.

Vanuit de klankbordgroep is breed draagvlak voor de referentievariant. Een deel van de klankbordgroep is echter van mening dat de doelstellingen daarmee onvoldoende worden bereikt. Hierover is binnen de klankbordgroep geen consensus verkregen.

Binnen Platform Verkeer, bestaande uit onder andere de politie, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, BOF en Q-Buzz, hebben de verschillende partijen de voorkeur uitgesproken voor variant 3a.

Voor beide varianten geldt dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om functie, vormgeving en gebruik beter op elkaar af te stemmen. Vanuit uitvoering en planning verdient het voorkeur deze maatregelen eerst te realiseren (zie volgend hoofdstuk) en de circulatiemaatregelen als afronding van het maatregelenpakket in te voeren.

4

De maatregelen

4.1 Algemeen

Voor de twee varianten die in hoofdstuk 3 zijn beschreven is globaal aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn om tot het gewenste resultaat te komen. De maatregelen zijn indicatief en nog niet verkeerskundig/verkeerstechnisch uitgewerkt.

4.2 Twee typen maatregelen

De voorkeursvarianten geven een beeld van de gewenste verkeersstructuur. Maatregelen zijn echter noodzakelijk om de gewenste structuur te ondersteunen en functie, vorm en gebruik bij elkaar te brengen. Onderscheid kan gemaakt worden in infrastructurele maatregelen en niet-infrastructurele maatregelen.

Op beide typen maatregelen wordt kort ingegaan.

4.2.1 Infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen worden fysiek op straat gerealiseerd. Gedacht kan worden aan plateaus, wegversmallingen, maar ook aan het halteren van de bus op de rijbaan in plaats van in een haltekom en het aanbrengen van een middengeleider om het fietsverkeer en voetgangers makkelijker te laten oversteken. Deze voorbeelden zijn lokale maatregelen, die op een bepaalde plek effect hebben.

Daarnaast is het mogelijk profielen van wegvakken te wijzigen. Over een langer wegvak wordt gezocht naar een goede indeling van de weg, waarbij onder andere gekeken wordt naar de ligging van parkeerplaatsen en de keuze voor het al dan niet realiseren van fietsvoorzieningen.

Binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig is afgesproken dat de vormgeving van de weg moet aansluiten bij de beoogde functie. In de visie wordt gestreefd naar een eenduidig wegennet, waardoor een weggebruiker weet wat van hem/haar verwacht wordt, door

de inrichting van de weg. In tabel 4.1 staan per wegtypen enkele wegkenmerken weer-gegeven. Deze tabel is overgenomen uit het vastgestelde GVVP.

kenmerken	gebiedsonsluitingsweg (gow)	wijkontsluitingsweg (wow)	erftoegangsweg (etw)
snelheid	50 km/h	50 of 30 km/h*	30 km/h
rijbaanscheiding	markering of middenberm	nee	nee
fietsers	fietspad	fietsstrook	op rijbaan
snelheidsremmers	nee	eventueel op kruisingsvlak	ja
voetgangersoversteek	bij kruispunten	middengeleider	-
woningen direct ontsluiten op de weg	nee	ja (beperkt)	ja
markering	as + kantmarkering/ trottoirband	geen	geen
voorrang	ja	Ja, tenzij**	rechts
parkeren	nee	vakken	langs rijbaan
verharding	asfalt	asfalt/klinkers	klinkers

* De keuze voor 30 km/h kan gemaakt worden vanuit het oogpunt van leefbaarheid.

** Wijkontsluitingswegen waarop zich een bus bevindt én onderdeel zijn van een hoofd fietsroute krijgen altijd voorrang. Wijkontsluitingswegen waarop zich of een bus bevindt of onderdeel zijn van een hoofd fietsroute is maatwerk ten aanzien van de voorrang.

Tabel 4.1: Wegkenmerken naar wegtype

4.2.2 Niet-infrastructurele maatregelen

In het kader van de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem voor De Bilt wordt in het GVVP voorgesteld om met kleinschalige verkeers- en gedragsmaatregelen te experimenteren. In De Bilt zijn in dat kader enkele pilot maatregelen genomen. Gedacht kan worden aan het versterken van de functies bijvoorbeeld schoolzones of winkelzones. In figuur 4.1 is een voorbeeld van een ingerichte schoolzone weergegeven, waardoor het gedrag van bestuurders verandert.



Figuur 4.1: Voorbeeld van een schoolzone

Verkeer is slechts één van de functies die op een weg wordt gefaciliteerd. Door elementen vanuit de omgeving dichterbij de weg te laten komen kan het verblijven en recreëren langs een weg worden versterkt. Vooral in winkelstraten kan door uitstalling, een terrasje of een bankje de verblijfsfunctie worden benadrukt.

Vanwege het budget dat beschikbaar is voor infrastructurele maatregelen verdient het aanbeveling om bij de uitwerking van een aantal projecten nadrukkelijk de niet-infrastructurele maatregelen te betrekken.

4.3 Voorgestelde maatregelen

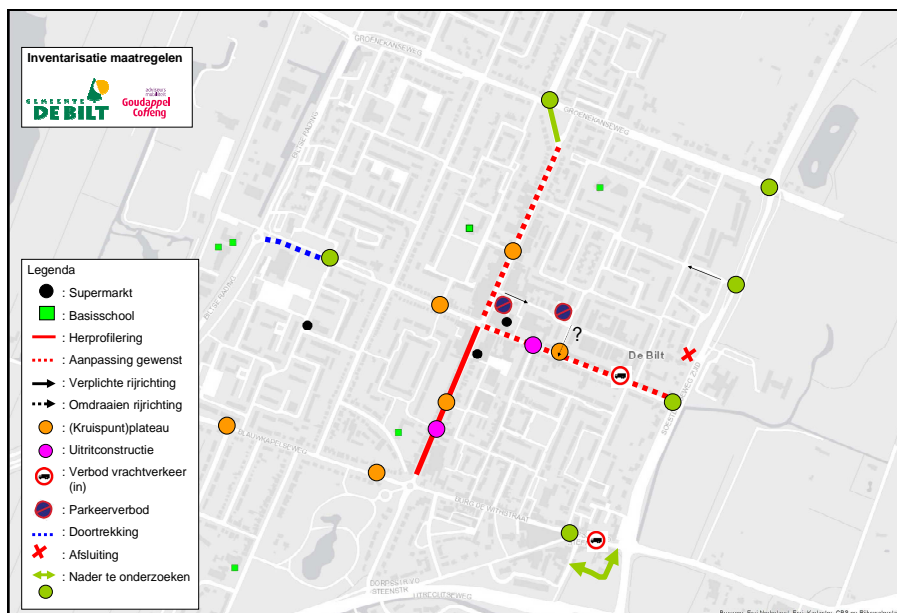
4.3.1 Algemeen

Voordat in wordt gegaan op de maatregelen worden hieronder enkele algemene uitgangspunten benoemd:

- In dit VCP worden geen maatregelen voorgesteld op de woonstraten, tenzij een andere maatregel hiertoe aanleiding vormt. De knelpunten en opmerkingen op dit soort wegen, die in de loop van het proces zijn verzameld, worden verder opgepakt door de gemeente.
- Vanwege de financiële ruimte die de gemeente De Bilt heeft, is kostenefficiëntie een duidelijk uitgangspunt voor de maatregelen geweest.
- Aanbevolen wordt een actieplan Handhaving op te stellen. Zonder handhaving zijn (een deel van) de in te stellen maatregelen mogelijk niet functioneel. Gehandhaafd moet onder andere worden op bijvoorbeeld het inrijdverbod voor vrachtverkeer op de Looydijk (voorgestelde maatregel referentievariant) en binnen de blauwe zone. Dit actieplan dient samen met de politie te worden opgezet om met elkaar de handhaving zo kostenefficiënt mogelijk in te zetten. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de aanpassingen in de infrastructuur de beoogde situatie ondersteunen en kort na invoering van een situatie controles plaatsvinden (in verband met gewoontegedrag). Handhavingsacties kunnen vervolgens een of twee maal per jaar worden ingezet.
- Op WOW's is een voorrangregel van kracht als hiervan een bus gebruik maakt en onderdeel is van een hoofdfietsroute (Blauwkapelseweg en Hessenweg). Op wegvakken waarop of een bus rijdt of onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk is maatwerk ten aanzien van de voorrang. Gewenste uitgangspunten voor WOW's zijn:
 - geen middenmarkering (of het bestaat uit een ander verhardingstype);
 - parkeren reguleren en faciliteren;
 - bus halteert op de rijbaan en niet in havens.
- Ingang van een 30-km/h-zone direct nabij de GOW's situeren (voorbeeld Groenekanseweg - Dr. Letteplein en aansluiting Looydijk - Soestdijkseweg-Zuid).

4.3.2 Maatregelenkaart referentiesituatie 2020

In figuur 4.2 is de maatregelenkaart weergegeven die tot stand is gekomen in overleg met de klankbordgroep. De weergegeven maatregelen bestaan hoofdzakelijk uit infrastructurele maatregelen.



Figuur 4.2: Maatregelenkaart referentiesituatie 2020

Per wegvak wordt ingegaan op de voorgestelde maatregelen en het gewenste profiel bij de voorgestelde functie. In paragraaf 4.4 wordt vervolgens ingegaan op de algemene voorwaarden, bijvoorbeeld het expeditieverkeer.

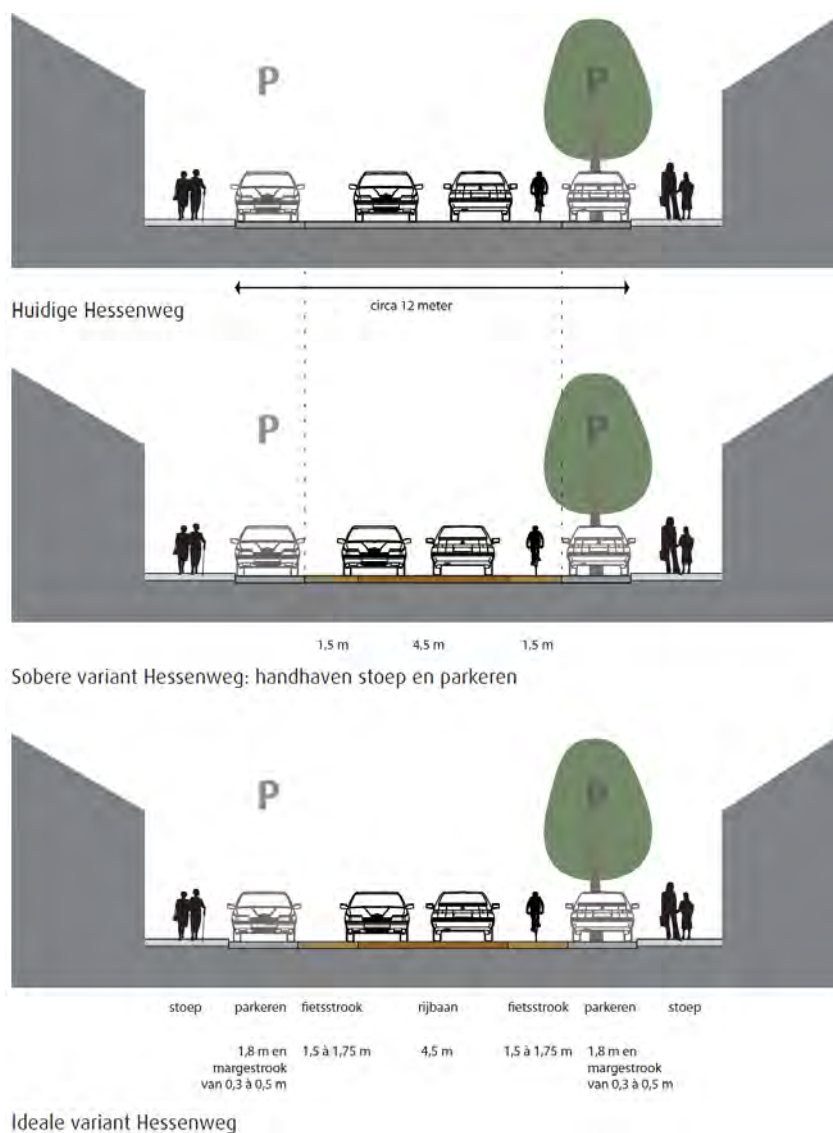
In het algemeen kan worden gesteld dat op de WOW's waar ook een bus op rijdt terughoudend is omgegaan met verticale snelheidsremmers. Om de veiligheid op de wegen te verbeteren is het echter noodzakelijk om op enkele locaties snelheidsremmers te realiseren.

Hessenweg-Zuid

Herprofilering op de Hessenweg-Zuid is gewenst. Het huidige wegprofiel nodigt uit tot hoge rijsnelheden. Veel klachten hebben op dit wegvak dan ook betrekking op snelheid van het autoverkeer en het daarmee samengaannde onveiligheidsgevoel van fietsers. Het gewenste profiel bestaat uit een relatief smalle parkeerstrook in combinatie met een relatief brede rabatstrook. Effect van deze inrichting is dat automobilisten beter op de parkeerstrook parkeren, waardoor efficiënt ruimtegebruik ontstaat.⁷ Het parkeren wordt plaatselijk onderbroken door bomen die visueel voor een versmalling van profiel zorgen, ook wanneer er geen auto's staan geparkeerd.

⁷ Meestal wordt een relatief brede parkeerstrook aangebracht in combinatie met een smalle rabatstrook. Auto's staan dan vaak dicht bij de rijbaan waardoor de afstand tot de fietsstrook klein wordt en het daarmee samengaannde risico van openslaande autodeuren wordt vergroot.

Naast de parkeerstrook worden conform het voorkeursprofiel van een WOW fietsstroken gerealiseerd met een breedte van circa 1,75 meter. Tussen de fietsstroken ontstaat een visueel smalle rijloper voor het autoverkeer. Voorgesteld wordt de aansluitingen met het Burgemeester Van Heemstrakwartier en de noordelijke Molenkamp van uitritconstructies te voorzien. Op de aansluiting met de zuidelijke tak van de Molenkamp wordt voorgesteld een voorrangplateau te realiseren, om het verkeer op de Hessenweg-Zuid te remmen. De bus halteert op de rijbaan, waarbij de fietsstrook achter de halte langs loopt. De halte bestaat uit een opstelplek, waar voetgangers zich kunnen opstellen om in- en uit te stappen.



Figuur 4.3: Profielschetsen Hessenweg-Zuid



Figuur 4.4: Voorbeeldprofiel Hessenweg-Zuid

In figuur 4.4 is een fotobewerking weergegeven van de Hessenweg-Zuid. De maatvoering komt overeen met de maatvoering in figuur 4.3. Het profiel is uitgevoerd in asfalt in combinatie met streetprint van een klinkerverharding. Streetprint versterkt het verblijfskarakter van de weg en geeft de Hessenweg-Zuid de uitstraling van een erftoegangsweg (30 km/h). Klinkerverharding versterkt eveneens het verblijfskarakter van de weg, maar zal vanwege akoestische overwegingen naar verwachting niet mogelijk zijn.

Hessenweg-Noord en Herenweg

Vanwege het feit dat de Hessenweg-Noord enkele jaren geleden volledig is heringericht worden hier slechts kleinere aanpassingen voorgesteld. Op langer termijn is het gewenst dat het op de Hessenweg-Zuid voorgestelde profiel doorgetrokken naar de Hessenweg-Noord.

Vanuit kostenoverweging wordt slechts een lichte herprofilering op de Hessenweg-Noord voorgesteld, waarbij de markering van de asstreep wordt vervangen door een klinkerverharding (zie figuur 4.5).

Op de aansluiting met de Euruseweg wordt een voorrangspandium voorgesteld, waarop ook het zebraandium en de fietsoversteek aanwezig zijn. Doel van dit pandium is om de snelheid van het verkeer op de Hessenweg-Noord te beperken. De Hessenweg-Noord is een WOW en bevindt zich in de voorrang ten opzichte van de zijwegen. De aansluitingen met de Herenweg en Henrica van Erpweg blijven uitgevoerd als uitritconstructies. Op de Herenweg wordt tussen Hessenweg en winkellocatie eenrichtingverkeer (richting oost) ingesteld.



Figuur 4.5: Voorbeeld profiel met een ander type verharding als asmarkering (Delft)

De AH wordt na de opening van de nieuwbouw via de Herenweg bevoorrad. De bevoorrad zelf vindt plaats in een laad- en losdock.

Om verkeers(veiligheids)problemen op de smalle Herenweg te voorkomen wordt zowel eenrichtingverkeer (tussen Hessenweg en parkeerterrein) als een parkeerverbod ingesteld. Tevens wordt in overleg met de bewoners van de Dr. Schaepmanweg besproken om het éénrichtingsverkeer in de straat om te draaien ten opzichte van de huidige situatie.

Dr. Letteplein

Voor de aansluiting tussen het Dr. Letteplein en de Groenekansweg zijn in de klankbordgroep twee varianten besproken: een rotonde en een dubbel t-kruispunt. In een separaat uitgevoerde studie (Grontmij) zijn eveneens verschillende kruispuntoplossingen

onderzocht⁸. Na afweging op verschillende verkeerskundige criteria wordt in die studie de verkeerskundige voorkeur uitgesproken voor een enkelstrooksrotonde op de westelijke aansluiting van het Dr. Letteplein. De oostelijke aansluiting wordt voorzien van een keerlus en komt als aansluiting te vervallen. In het onderzoek is globaal gekeken naar de vormgeving van de rotonde en de noodzakelijke aanpassingen aan het profiel van het Dr. Letteplein. De rotonde gaat ten koste van enkele parkeerplaatsen aan het Dr. Letteplein en de Groenekansegweg. Deze parkeerplaatsen zouden volgens het onderzoek gecompenseerd kunnen worden aan de oostelijke tak van het Dr. Letteplein.

De bushalte richting het centrum kan niet gehandhaafd worden. Vanwege onder andere de aanwezigheid van uitritten bij de woningen is een bushalte op het Dr. Letteplein moeilijk ruimtelijk inpasbaar. Voorgesteld wordt daarom de bushalte te positioneren op de Hessenweg ten zuiden van de bocht naar het Dr. Letteplein (nadere uitwerking).

Het onderzoek naar de herinrichting van het Dr. Letteplein wordt door de gemeente in samenspraak met de omwonenden verder uitgewerkt.

Looydijk-Oost

Op de Looydijk-Oost wordt vanwege de beperkte profielbreedte voorgesteld een vrachtverbod in te stellen vanaf de Soestdijksegweg-Zuid de Looydijk in. Vrachtverkeer kan in principe wel via de Looydijk uitrijden richting de Soestdijksegweg-Zuid. Bevoorrading van bijvoorbeeld de Albert Heijn kan plaatsvinden conform de routing zoals beschreven in het GVVP, waarbij het vrachtverkeer komt aanrijden via de Groenekansegweg, Hessenweg-Noord en Herenweg. Vertrekkend expeditieverkeer maakt gebruik van de Hessenweg-Noord en Looydijk of Herenweg en Akker om te rijden richting de Soestdijksegweg-Zuid⁹.

De parkeerplaatsen aan weerszijden van de weg blijven gehandhaafd in verband met de parkeerdruk. Idealiter bestaat het profiel op de Looydijk uit parkeerstroken aan weerszijden en relatief brede fietsstroken aan weerszijden, met daartussen een relatief smalle rijloper voor het autoverkeer. Ook hier kunnen de parkeerstroken smal worden gemaakt om te stimuleren dat de breedte van de strook efficiënt wordt gebruikt. Een voorrangspedaleau wordt voorgesteld op de aansluiting met de Dr. Schaepmanweg. Op de aansluiting tussen de Looydijk met de Akker/Tuinstraat is al een plateau aanwezig. In de huidige situatie is dit echter een gelijkwaardige aansluiting. Vanwege de functie van de Looydijk als WOW en eenduidigheid in de vormgeving wordt voorgesteld de Looydijk in de voorrang te zetten. De aansluiting met de Nieuwstraat wordt ingericht als uitritconstructie.

⁸ Studie Herinrichting Dr. Letteplein -Afweging vormgevingsvarianten- Grontmij d.d. 14 mei 2013.

⁹ Verkeersonderzoek herontwikkeling Albert Heijn, locatie Looydijk De Bilt, Grontmij d.d. 3 juni 2010.

Winkellocatie Herenweg

In december 2013 is vooruitlopend op de vaststelling van het VCP en op verzoek van omwonenden een nadere uitwerking gegeven aan de ontsluiting van de winkellocatie Herenweg (Albert Heijn). In bijlage 4 van deze rapportage is het verslag van deze uitwerking opgenomen.

De bevoorrading van de Albert Heijn vindt plaats via de Herenweg. Het bevoorradend verkeer rijdt vervolgens via Akker en de Looydijk naar de Soestdijkseweg. Aandachtpunten hierbij zijn nog de vormgeving van de kruispunten en de omvang van het bevoorradend verkeer.

In het bouw- en inrichtingsplan is de ontsluiting van het parkeerterrein gelijk gehouden aan de oorspronkelijke situatie waarbij parkerend verkeer via de Looydijk inrijdt en het terrein via de Herenweg verlaat.

Op basis van verkeerskundige argumenten en de voorgestelde verkeersmaatregelen op de Herenweg (eenrichtingverkeer) gaat de voorkeur uit naar een tweezijdige ontsluiting van het parkeerterrein (dus ook een uitgang) bij de winkellocatie op de Looydijk. De aanbeveling is deze variant te combineren met variant 3a uit dit VCP om de verkeersdruk op de Looydijk beperkt te houden.

Looydijk-West/Prof. Dr. T.M.C. Asserweg

Afhankelijk van de vormgeving van de aansluiting van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg op de Biltse Rading zijn verschillende alternatieven mogelijk voor de aansluiting van de bestaande fietstunnel ter hoogte van de Alfred Nobellaan. Twee mogelijke alternatieven zijn in figuur 4.6 schematisch uitgewerkt:

- een voorrangsbocht Nobellaan - Prof. Dr. T.M.C. Asserweg in combinatie met een bajonetaansluiting van de verlengde Prof. Dr. T.M.C. Asserweg;
- verlenging van het fietspad over de parallelweg langs de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg en aansluiten op de Waterweg.



Figuur 4.6: Mogelijkheden ter aansluiting van het fietspad bij de realisatie doortrekking met (links) voorrangsbocht en (rechts) directe aansluiting fietspad in de voorrang

Bij een complete herprofilering van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg - Looydijk wordt voorgesteld de weg te voorzien van fietsstroken, conform de voorgestelde vormgeving voor een WOW. De Prof. Dr. T.M.C. Asserweg - Looydijk heeft daarbij voorrang ten opzichte van de zijwegen. Een quick win, die op korte termijn kan worden uitgevoerd, is het verwijderen van de asmarkering die aanwezig is op de Looydijk.

Op het kruispunt tussen de Burgemeester Van Heemstrakwartier en de Notusweg wordt een plateau voorgesteld om de veiligheid van overstekend fietsverkeer te vergroten. Deze oversteek wordt veel gebruikt door schoolgaande jeugd. Door het plateau zal de snelheid van het verkeer op de Looydijk worden beperkt. Uitgegaan wordt van voorrang op de Looydijk.

Vooruitlopend op variant 3a, met het eenrichtingsverkeer, kan het kostenefficiënt zijn om de aansluiting van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg als eenrichtingsrijbaan vorm te geven. De benodigde hoeveelheid asfalt wordt hierdoor beperkt. In het vervoltraject en de te doorlopen procedures wordt de wenselijkheid van het aanleggen van dit wegvak als één of tweerichtingen rijbaan nader onderzocht.

Blauwkapelseweg

Op de Blauwkapelseweg is het vanuit de inventarisatie gewenst dat de wegversmalling wordt aangepast of verwijderd. Voorgesteld wordt de wegversmalling te verwijderen en op dezelfde plek enkel een verkeersdrempel in combinatie met een zebrapad te realiseren. Verkeer wordt hierdoor effectief geremd, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid. De oversteekbaarheid voor voetgangers wordt door het zebrapad verbeterd, ondanks dat de oversteeklengte door het verwijderen van de wegversmalling toeneemt.

De aansluiting met Park Arenberg en de Alfred Nobellaan kan worden gecombineerd tot één groter kruispuntplateau, waarbij de Blauwkapelseweg in de voorrang zit. Dit vormt tevens het begin van de 30 km/h-zone, waarbij de Blauwkapelseweg de functie als wijkontsluitingsweg behoudt.

De aansluiting tussen de Waterweg en Blauwkapelseweg is eveneens als knelpunt benoemd in de inventarisatie. Qua vormgeving is dit een opvallende aansluiting, uitgevoerd als plateau in rood asfalt. Hierdoor wordt de fietsrelatie tussen de Waterweg en de Kerklaan benadrukt, maar wordt bij fietsers de indruk van voorrang gewekt. Voorgesteld wordt het zebrapad gelegen tussen de Waterweg en Kerklaan te verplaatsen naar de oostzijde van de aansluiting met de Waterweg, daar waar het plateau begint. Dit sluit aan bij de huidige vormgeving aan de zijde van de Kerklaan. Het middensteunpunt halverwege het zebrapad kan in dat geval verwijderd worden. De vrijgekomen ruimte komt ten goede aan het invoegend fietsverkeer. De Blauwkapelseweg blijft in de voorrang.

Op lange termijn, wanneer de Waterweg vorm gegeven wordt als een hoofd fietsroute (fietsstraat) kan dit doorgezet worden over de Blauwkapelseweg. Fietsverkeer heeft dan voorrang boven verkeer op de Blauwkapelseweg.

Deze maatregel kan alleen in combinatie met een aanpassing van de Waterweg worden uitgevoerd. In figuur 4.7 is een voorbeeld van een dergelijk kruispunt weergegeven.



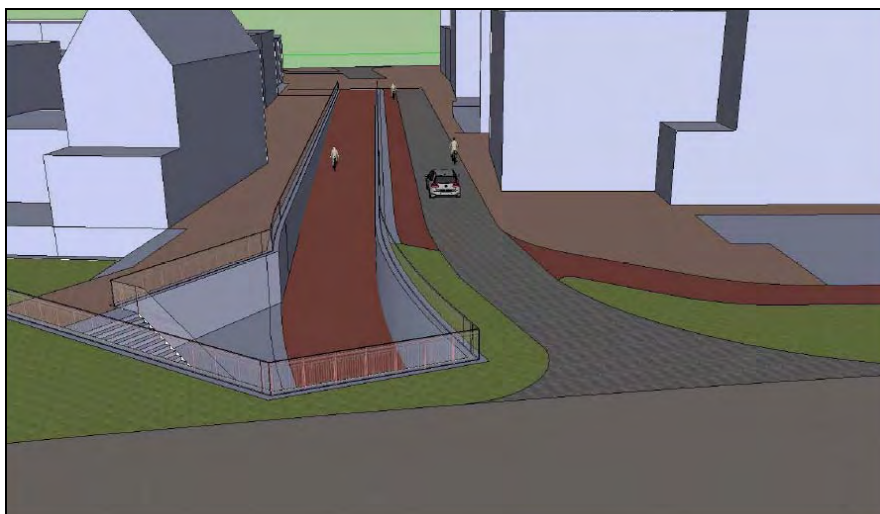
Figuur 4.7: Voorbeeld oplossing

Burgemeester De Withstraat – Dorpsstraat - aansluiting Soestdijkseweg

De situatie in het zuidoostelijk deel van de Bilt is complex. Op het kruispunt Soestdijkseweg - Dorpsstraat en vervolgens overgaand in de Dorpsstraat en de Burgemeester De Withstraat komen veel belangen samen. Enerzijds is er de verkeersdruk van autoverkeer, zowel op de Soestdijkseweg als op de route Dorpsstraat - Burgemeester De Withstraat, waarbij de laatste ook belast wordt met (ongewenst) doorgaand verkeer. Anderzijds zijn er de vele fietsers op deze locatie. Twee hoofdfietsroutes kruisen elkaar hier op een van de drukste verkeerspunten van de kern De Bilt. Dit in combinatie met de aanwezigheid van winkelvoorzieningen en kleine ondernemingen en de beperkte ruimte geeft de complexiteit van de locatie weer.

De Dorpsstraat en Burgemeester De Withstraat zijn in 2011 heringericht. Deze herinrichting doet meer recht aan de functie en het beoogde gebruik van deze wegen dan de oude vormgeving. Desondanks is de verkeersdruk van het gemotoriseerde verkeer in deze straten hoog gebleven (in combinatie met de hoge fietsintensiteit en de parkeerdruk nabij de winkelfuncties). In de referentievariant bedraagt de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat-Oost circa 6.600 mvt/etmaal (een afname van circa 100 mvt/etmaal ten opzichte van de autonome situatie 2020), daar waar een verkeersintensiteit van circa 6.000 mvt/etmaal maximaal wenselijk is (en gezien de functie voor het fietsverkeer bij voorkeur zelfs lager). De verkeersdruk blijft hoog en het effect van de aansluiting van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg op de Biltse Rading is op de Dorpsstraat-Oost dus beperkt. In variant 3a treedt, als gevolg van de éénrichtingsstructuur, een aanzienlijke afname van het verkeer op, circa 1.200 mvt/etmaal. De verkeersintensiteit op de Dorpsstraat-Oost bedraagt in deze variant circa 5.500 mvt/etmaal.

Voor het kruispunt Soestdijkseweg zijn de mogelijkheden van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers onderzocht. Om beide routes te kunnen faciliteren is een diagonale fietstunnel ontworpen. Zowel voor fietsverkeer als voor de doorstroming van het autoverkeer op de Soestdijkseweg biedt een dergelijke tunnel voordelen. De inpassing van ervan is echter een grote opgave en kan alleen in combinatie met variant 3a (eenrichtingverkeer Dorpsstraat) worden gerealiseerd.



Figuur 4.8: Visualisatie fietstunnel

In de referentievariant is deze oplossing niet mogelijk. Verbetering van de veiligheid van het fietsverkeer is echter noodzakelijk.

Oplossingsrichtingen die de veiligheid en afwikkeling van het fietsverkeer verbeteren:

- Aanleg tweerichting fietspad zuidzijde Dorpsstraat (tussen Soestdijkseweg - Burgemeester de Withstraat). De huidige oversteek moet dan aangepast worden, de aansluiting op de Holle Bilt en het kruispunt Dorpsstraat - Burgemeester de Withstraat moet heringericht worden (t.b.v. een veilige oversteek naar het fietspad). Dit kan in variant 3a behouden blijven, zolang de fietstunnel niet gerealiseerd wordt.
- Aanleg fietspad aan de noordzijde van de Dorpsstraat. Ook hiervoor zijn aanvullende maatregelen op de Holle Bilt, de kruising met de Burgemeester de Withstraat en de aansluiting met de Kapelweg nodig.

Elke maatregel of inrichtingsvoorstel zal nader onderzocht moeten worden op de ruimtelijke consequenties en de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Soestdijkseweg-Zuid.

Om te voorkomen dat vrachtverkeer, bij het instellen van het vrachtverbod op de Looydijk, gebruik gaat maken van de Dorpsstraat-Oost is het noodzakelijk om ook op de Dorpsstraat-Oost een vrachtverkeerverbod in te stellen. Dit verbod geldt eveneens voor het ingaande vrachtverkeer.

Soestdijkseweg-Zuid

Parallel aan het onderzoek naar de verkeerscirculatie in het centrum van De Bilt loopt een onderzoek naar de doorstroming op de Soestdijkseweg-Zuid, in combinatie met aanvullende wensen zoals de realisatie van een HOV-buslijn en fiets-filevrij (rapport vastgesteld op 4 maart 2014). Om de doorstroming in de toekomst te garanderen in combinatie met de wensen zijn aanpassingen aan de aansluitingen noodzakelijk. Vanuit dit onderzoek worden ter hoogte van De Bilt de volgende maatregelen voorgesteld:

- Capaciteitsuitbreiding op de kruispunten met de Utrechtseweg en Dorpsstraat-Oost/Holle Bilt.
- Busbaan in noordelijke richting tussen de aansluiting Van Hogendorpweg en de rotonde met de Groenekanseweg en een busbaan in zuidelijke richting op een deel van de parallelweg tot de rotonde om langs de wachtrij te kunnen rijden.
- Een linksaf voorsorteervak op de Soestdijkseweg-Zuid voor de aansluiting met de Van Hogendorpweg.



Figuur 4.9: Verruiming capaciteit aansluiting Utrechtseweg en verkeerskundige inpassing fietstunnel Dorpsstraat – Holle Bilt

Om de aansluiting tussen de Van Hogendorpweg en de Soestdijkseweg-Zuid te ontlasten wordt voorgesteld eenrichtingsverkeer in te stellen op de Van Hogendorpweg, in combinatie met het afsluiten van de aansluiting tussen Laan 1813 en de Soestdijkseweg-Zuid. Het eenrichtingsverkeer wordt voorgesteld op het wegvak tussen Laan 1813 en Akker, waarbij verkeer het dorp in wordt toegestaan. Verkeer vanuit Laan 1813 kan dan wel vanuit de Van Hogendorpweg de Soestdijkseweg-Zuid oprijden. Het linksaf voorsorteervak op de Soestdijkseweg-Zuid ter hoogte van de Looydijk kan in variant 3a komen te vervallen, omdat inrijden vanaf de Soestdijkseweg-Zuid niet meer is toegestaan. Het

kruispuntvlak kan hierdoor worden verkleind om de aansluiting overzichtelijker te maken. Tevens komt dit de oversteekbaarheid ten goede.

In figuur 4.10 is de uitsnede van een verkeerskundig schetsontwerp weergegeven, met daarop de voorgestelde maatregelen op de Soestdijkseweg-Zuid ter hoogte van de aansluiting met de Laan 1813.



Figuur 4.10: Verkeerskundig schetsontwerp Soestdijkseweg-Zuid bij de aansluiting met de Laan 1813

In kader van het HOV is het gewenst dat de oversteek tussen de bushaltes aan de Soestdijkseweg-Zuid wordt verbeterd. Hiervoor wordt bij de bushaltes een middensteunpunt voorgesteld, zodat de Soestdijkseweg-Zuid in etappes kan worden overgestoken. Hiermee wordt tevens tegemoetgekomen aan de wens om de bereikbaarheid van het park aan de oostzijde van de Soestdijkseweg voor voetgangers te verbeteren. Ook voor het links afslaande verkeer vanuit noordelijke richting naar de bestemming Grontmij treedt dan een verbetering op.

De aansluiting tussen Dorpsstraat en Soestdijkseweg is afhankelijk van de komst van een fietstunnel. Deze is van grote invloed op de routes die fietsers in deze omgeving (gaan) rijden. In deze studie wordt daarom nog geen definitieve uitspraak gedaan over de noodzakelijke maatregelen op deze locatie. Van belang bij het ontwerp is de zichtbare overgang op deze locatie van GOW (de Soestdijkseweg) naar WOW (de Dorpsstraat).

4.3.3 Aanvullende maatregelen in variant 3a (H-systeem kort)

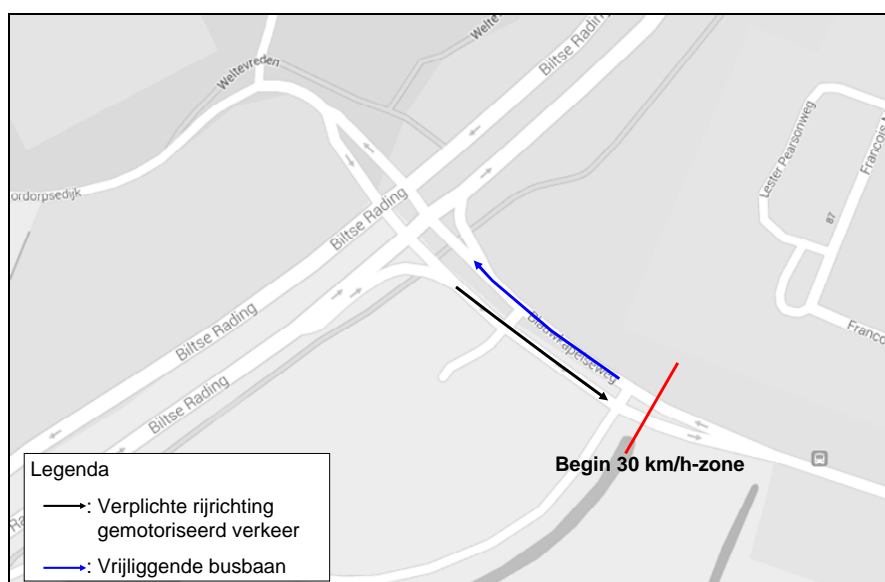
Variante 3a bouwt voort op de referentievariant. Dat betekent dat de maatregelen die in de referentiesituatie 2020 zijn voorgesteld tevens de basis vormen voor variant 3a (H-systeem kort).

Het eenrichtingverkeer op de Van Hogendorpweg dient in variant 3a heroverwogen te worden omdat dit tot ongewenste routes kan leiden. De verkeerscirculatie in het woongebied Van Hogendorpweg - Akker dient bij de invoering van eenrichtingverkeer op de

Looydijk en Dorpsstraat-Oost verder uitgewerkt te worden. Ook is het noodzakelijk in deze variant de verkeersintensiteit te monitoren op de Bilthovenseweg – Kerklaan – Park Arenberg.

Verder dienen in deze variant aanvullende maatregelen genomen te worden om deze variant werkbaar te maken:

- Eenrichtingsverkeer op de Tuinstraat om ongewenste verkeersstromen in de wijk te voorkomen¹⁰. Monitoren en waar nodig aanvullende maatregelen nemen in andere buurten (Buurtplan). Evenals voor de Van Hogendorpweg dient in het woongebied omgeving Tuinstraat de verkeerscirculatie in deze variant verder uitgewerkt te worden.
- Busbaan Blauwkapelseweg om busverkeer richting Biltse Rading te faciliteren. Eenrichtingsverkeer instellen op het wegvak tussen de Biltse Rading en de aansluiting van het fietspad richting de Utrechtseweg (zie figuur 4.11).



Figuur 4.11: Voorbeeldoplossing Blauwkapelseweg in variant 3a

4.4 Samengevat

In tabel 4.2 zijn de voorgestelde aanvullende infrastructurele maatregelen voor de verschillende wegvakken voor beide circulatievarianten weergegeven met onderscheid naar de korte en lange termijn.

¹⁰ Bij de maatregelen waarin eenrichtingsverkeer ingesteld wordt, betreft dit uitsluitend eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers mogen de betreffende wegen in twee richtingen blijven berijden.

wegvak	maatregelen	
	korte termijn	lange termijn
Hessenweg-Zuid	herprofilering, parkeerstrook, bomen en fietsstroken voorrangsplateau zuidelijke aansluiting Molenkamp uitritconstructie Burgemeester Heemstrakwartier halteren van de bus op de rijbaan	
Hessenweg-Noord	lichte herprofilering, asstreek vervangen door scheiding in klinkers voorrangsplateau Euruseweg	doorzetten profiel Hessenweg-Zuid
Herenweg	instellen éénrichtingsverkeer	
Dr. Letteplein	herinrichting aansluiting Groenekansweg herprofilering verleggen bushaltes	
Looydijk-Oost	instellen vrachtverbod dorp in plateau Dr. Schaepmanweg plateau aansluiting Nieuwstraat omdraaien éénrichtingsverkeer Dr. Schaepmanweg bespreken met bewoners	herprofilering, smalle parkeerstrook, brede rabatstrook, fietsstroken
Looydijk-West - Prof. Dr. T.M.C. Asserweg	plateau Notusweg, realiseren doortrekking	aanpassen aansluiting fietspad en Nobellaan herprofilering met fietsstroken en afwisselend parkeren
Blauwkapelseweg	ombouwen wegversmalling tot drempel voorrangsplateau gecombineerd Park Arenberg en Nobellaan verplaatsen zebrapad en verwijderen middensteunpunt aansluiting Waterweg	instellen 30 km/h (nadat doortrekking Prof. Dr. T.M.C. Asserweg is gerealiseerd) voorrang omkeren (hoofd fietsroute Waterweg - Kerklaan voorrang) inclusief aanpassen vormgeving Waterweg
Dorpsstraat-Oost	instellen vrachtverbod dorp in bochtaanpassing aansluiting Burg. De Withstraat	
Soestdijkseweg-Zuid	maatregelen Soestdijkseweg-Zuid volgen uit corridorstudie Van Hogendorpweg instellen éénrichting dorp in afsluiten zuidelijke aansluiting Laan 1813	

Tabel 4.2: Wenselijke infrastructurele maatregelen in referentievariant 2020

Aanvullend op de beschreven infrastructurele maatregelen in de referentievariant staan in tabel 4.3 de benodigde maatregelen in variant 3a.

wegvak	korte termijn	lange termijn
Blauwkapelsweg	realiseren busbaan tegen verplichte rijrichting in	
Wijkstraten	aanvullende maatregelen om negatieve neveneffecten te voorkomen	

Tabel 4.3: Aanvullende maatregelen in variant 3a

4.5 Kosten

Vanwege de financiële ruimte die de gemeente De Bilt heeft, is kostenefficiëntie een opgave voor de keuze van de maatregelen geweest. Op basis van eenheidsprijzen¹¹ is voor beide varianten een globale kostenindicatie opgesteld voor de realisatie van de aanvullende infrastructurele maatregelen op de korte termijn. De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in tabel 4.4.

wegvak	maatregelen	realisatiekosten
Hessenweg-Zuid	voorrangsplateau zuidelijke aansluiting Molenkamp	€ 20.000,-
	uitritconstructie Burg. Heemstrakwartier	€ 10.000,-
	halteren bus op de rijbaan	€ 15.000,-
Hessenweg-Noord	lichte herprofilering, asstreep vervangen door scheiding in klinkers (500 meter)	€ 50.000,-
	voorrangsplateau Eurussweg	€ 20.000,-
	instellen éénrichtingsverkeer	€ 500,-
Looydijk-Oost	instellen vrachtverbod dorp in	
	Voorrrangsplateau Dr. Schaepmanweg	€ 20.000,-
	voorrang aanbrengen op plateau met Akker/Tuinstraat (Looydijk in de voorrang)	€ 5.000,-
	uitritconstructie aansluiting Nieuwstraat	€ 10.000,-
	omdraaien éénrichtingsverkeer Dr. Schaepmanweg	€ 2.500,-
	bespreken met bewoners	
Looydijk-West - Prof. Dr. T.M.C. Asserweg	voorrangsplateau Notusweg	€ 20.000,-
Blauwkapelseweg	ombouwen wegversmalling tot drempel	€ 30.000,-
	voorrangsplateau gecombineerd Park Arenberg en Nobellaan	€ 30.000,-
	verplaatsen zebrapad en verwijderen middensteunpunt aansluiting Waterweg	€ 10.000,-
Soestdijkseweg-Zuid	maatregelen Soestdijkseweg-Zuid volgen uit corridorstudie	
	Van Hogendorpweg instellen éénrichting dorp in	€ 500,-
	afsluiten zuidelijke aansluiting Laan 1813	afhankelijk van hoe wordt vormgegeven

Tabel 4.4: Kostenindicatie van de aanvullende maatregelen op de korte termijn

¹¹ Publicatie 'Kengetallen kleine (re)constructies 2013' - Sdu uitgevers en ervaringscijfers van Goudappel Coffeng.

Wanneer alle aanvullende maatregelen op korte termijn binnen eenzelfde jaar worden uitgevoerd bedragen de totale kosten circa € 245.000,- exclusief de afsluiting van Laan 1813, doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg en de herprofilering van de Hessenweg-Zuid. De geraamde kosten, zoals weergegeven, is exclusief kosten voor onder andere eventuele grondaankopen en verlegging van kabels en leidingen, maar inclusief bebording en markering.

De herinrichting van de Hessenweg-Zuid, de doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg en de herinrichting van het Dr. Letteplein zijn vanwege hun omvang buiten dit overzicht gehouden. Dit zijn echter drie belangrijke dragende maatregelen in het VCP. De kosten voor de doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg worden geschat op circa € 250.000,-. Voor de herprofilering van de Hessenweg-Zuid worden de kosten geschat op circa € 200.000,-. Voor de aanleg van een rotonde, zoals verkeerskundig de voorkeur geniet op de aansluiting tussen het Dr. Letteplein en de Groenekanseweg, bedragen de realisatiekosten circa € 450.000,- exclusief eventuele grondaankopen en het verleggen van kabels en leidingen etc.

4.6 Fasering

Vanuit financiële maar ook praktische overwegingen is het niet mogelijk alle maatregelen gelijktijdig te realiseren.

In deze paragraaf wordt een fasering van de maatregelen vanuit het oogpunt van het verkeerscirculatieplan voorgesteld. Er kunnen echter andere overwegingen zijn die een wijziging in deze fasering tot gevolg hebben. Gedacht kan worden aan benutting van bovenlokale subsidiestromen, noodzakelijke rioleringswerkzaamheden (meeliften), bouwprojecten of andere politieke accenten.

In het plan zijn twee hoofdfasen te onderscheiden.

Fase 1

In de eerste fase wordt toegewerkt naar de referentievariant 2020, waarbij de aansluiting van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg op de rotonde Biltse Rading een noodzakelijke maatregel is. Ook de herinrichting van de Hessenweg-Zuid heeft ons inziens een hoge prioriteit. De staat van onderhoud en de problematiek vragen om aanpak op korte termijn. In combinatie met de aanpak van het Dr. Letteplein worden belangrijke stappen genomen in de oplossing van de problematiek van de gehele Hessenweg.

Het Dr. Letteplein, aan de noordzijde van de Hessenweg, vraagt om meerdere redenen eveneens op korte termijn om een aanpak. De huidige locatie is onlogisch en leidt tot hoge snelheden (met name in de avonduren). Op deze locatie moet de overgang van gebiedsontsluitingsweg naar WOW benadrukt worden, de doorgaande route Brandenburgerweg moet doorbroken worden en de snelheid van het autoverkeer moet verminderd worden.

Tot slot worden in de eerste fase lokale maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren. Te denken valt hierbij aan bijvoorbeeld het vrachtverkeerverbod op de Looydijk en Dorpsstraat-Oost de kern in.

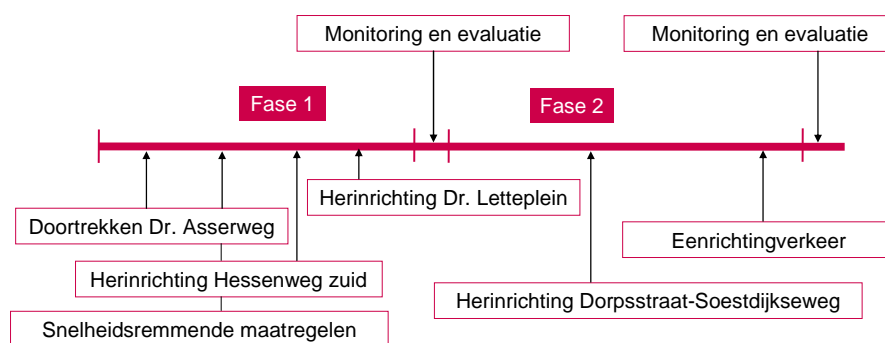
Monitoring

Na uitvoering van het bovenbeschreven maatregelenpakket in de eerste fase is het noodzakelijk de effecten hiervan te monitoren en evalueren. Monitoren wil zeggen dat op verschillende wijkontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen de verkeersintensiteit wordt geteld. Op basis van de monitoring worden in de evaluatie conclusies getrokken over de effectiviteit van de genomen maatregelen. De verwachting is dat de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat-Oost nog te hoog zal zijn en dat er nog sprake is van doorgaand verkeer door de kern. Wanneer dit tijdens de evaluatie het geval blijkt zijn aanvullende maatregelen, zoals voorgesteld in variant 3a noodzakelijk. Tevens zal in de evaluatie beoordeeld worden of een vrachtverkeer verbod noodzakelijk is op het doorgetrokken wegvak van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg.

Fase 2

In de tweede fase, wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd op onder andere de Blauwkapelseweg, Dorpsstraat-Oost, Looydijk en Asserweg. Op lokale woonstraten is het aanvullend noodzakelijk om maatregelen te nemen ter voorkoming van sluipverkeer. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het instellen van eenrichtingsverkeer. Ter voorkoming van oneigenlijk gebruik wordt op de Van Hogendorpweg eenrichtingsverkeer voorgesteld. Laan 1813 wordt afgesloten van de Soestdijkseweg. Na uitvoering en een noodzakelijke gewenningsperiode worden de genomen maatregelen uit de tweede fase eveneens gemonitord en geëvalueerd.

In figuur 4.12 is de fasering van de verschillende maatregelen schematisch weergegeven.



Figuur 4.12: Schematische weergave van de fasering voor de benodigde maatregelen in willekeurige volgorde

Bijlage 1

Verlagen klankbordgroep bijeenkomsten

CONCEPT

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente De Bilt

Verslag klankbordgroep VCP

Bijeenkomst 4 juli 2013

19:30 - 22:15 uur

Oude Raadszaal

Datum

10 juli 2013

Kenmerk

BLT044/Nbc/

Eerste versie

Aanwezig:

- Peter Dijs – Belangenvereniging Weltevreden
- Willem van Putten – Blauwkapelseweg
- Sifra Visser – Looydijk West
- Marise Rademakers – Ondernemersvereniging Hessenweg
- Bas van Loo - Ondernemersvereniging Hessenweg
- Anton Klunder – Looydijk Oost
- Ad van Tummers – Ondernemersvereniging/bewoners Dorpsstraat
- Simon van der Molen – Groenekanseweg
- Martijn van de Elzen – Bilthovenseweg
- Ruud de Swaert – Burgemeester De Withstraat
- Boudewijn Beltman – Algemene vertegenwoordiging
- Bert de Ru – Dr. Letteplein

- Mette Corsel – Gemeente De Bilt
- Lianne Oosterlee – Gemeente De Bilt
- Nicole Kosten - Goudappel Coffeng BV
- Christiaan Nab - Goudappel Coffeng BV

Opening

Om 19:30 uur wordt de bijeenkomst geopend door de wethouder. Hij heet de deelnemers van harte welkom en wenste iedereen een constructieve avond toe.

Voorstelronde

De deelnemers stellen zich aan elkaar voor en geven aan welke buurt of straat zij vertegenwoordigen.

Inhoudelijke presentatie

Goudappel Coffeng BV verzorgt de inhoudelijke presentatie. Hierin wordt een toelichting gegeven van de resultaten uit de e-spraak. Onder andere op basis van de uitkomsten uit de e-spraak zijn in concept uitgangspunten voor de studie opgesteld. Deze zijn ook gepresenteerd.

Resultaat e-spraak

Opgemerkt wordt dat het een gemiste kans is dat een aantal straten is heringericht, terwijl nu pas een visie wordt ontwikkeld. Gevraagd wordt wat de randvoorwaarden zijn en of de herinrichtingen ter discussie gesteld mogen worden.

De keuzes, gemaakt in het verleden, mogen ter discussie worden gesteld, maar legt wel beperkingen op. We moeten rekening houden met de investeringen die in het verleden zijn gedaan. Deze zullen in de afweging van de varianten ook worden meegenomen. Randvoorwaarde is immers ook een budget.

Er vindt een discussie plaats over de relevantie van handhaving. Geantwoord wordt problemen zoveel mogelijk aan de bron moeten worden aangepakt maar dat handhaving niet vergeten moet worden.

Gevraagd wordt naar een verduidelijking van het probleem ten aanzien van de overstekbaarheid op de Hessenweg. Aangegeven wordt dat verkeersveiligheid het probleem is, omdat voetgangers en de zebrapaden slecht te zien zijn door langs geparkeerde voertuigen. Overstekende fietsers en voetgangers komen voor een automobilist onverwacht het zebrapad op. Opgemerkt wordt dat zebrapaden zorgen voor schijnveiligheid.

Gevraagd wordt of de gemeente door het herinrichten van de Dorpsstraat expliciet de keuze heeft gemaakt om de Looydijk drukker te laten worden. Dat is niet het geval.

Bij de resultaten over de ring (het hoefijzer bestaande uit de Biltse Rading, Groenekanneweg en Soestdijkseweg Zuid) wordt opgemerkt dat het knelpunt ten aanzien van 'geluid' breder getrokken mag worden naar lucht en milieu. Geantwoord wordt dat het onderwerp 'geluid' is toegevoegd naar aanleiding van de inloopavond (woensdag 3 juli 2013) en dat in de variantenstudie zeker ook rekening wordt gehouden met de effecten ten aanzien van de luchtkwaliteit. Er zullen geen berekeningen worden gemaakt, maar wel een inschatting worden gedaan. Ook wordt gevraagd wat wordt bedoeld met de discussie over de parallelwegen. Dit betreft een reactie op e-spraak over het gebruik van de parallelwegen (A. Nobellaan en Groenekanneweg) waarop het beter zou zijn verkeer met een verschillend karakter te scheiden.

Er ontstaat discussie over de Groenekanneweg en Soestdijkseweg Zuid. Deze wegen verschillen van elkaar en hebben een eigen karakter. Aangevuld wordt dat het niet mogelijk is onbeperkt verkeer extra naar de 50 km/h wegen te drukken. Ook daar zit een maximum aan.

Gevraagd wordt hoe wordt omgegaan met de randen van het studiegebied. Geantwoord wordt dat het onderzoeksgebied (kern De Bilt) geen geïsoleerde omgeving is en dat we in het verkeersmodel rekening houden met mogelijke effecten van het verkeer buiten het plangebied. Vertelt wordt wat de visie is achter de Biltse Rading. Een doortrekking van de Biltse Rading werd in het verleden door de politiek niet acceptabel gevonden.

Gevraagd wordt of de parkeeroverlast op de Kapelweg niet is opgelost door het transferium. Geantwoord wordt dat de overlast vooral ontstaat als gevolg van de ontsluiting van het transferium. Opgemerkt wordt dat veel m² worden ingenomen door auto's die ook in een garage hadden kunnen staan. Omdat garages in de praktijk voor andere zaken worden gebruikt worden deze bij nieuwe ontwikkelingen niet meer in de parkeerbalans meegenomen. Het is de vraag of een groeiend autobezit door de gemeente gefaciliteerd moet worden. Probleem doet zich in veel woonwijken voor. Dit probleem zal in de toekomst als gevolg van de huidige economische situatie en de stagnatie en zelfs een daling van het autobezit, zeker in grote steden, verminderen. Dit kan echter nog enkele jaren duren voordat het effect op straat zichtbaar wordt.

Gevraagd wordt hoe wordt omgegaan met ruimtelijke ontwikkelingen, als bijvoorbeeld woningbouw. Aangegeven wordt dat concrete ontwikkelingen in het verkeersmodel zijn opgenomen. We gaan de varianten doorrekenen in de toekomst, waarin het effect van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is meegenomen.

Concept uitgangspunten

Bij de algemene uitgangspunten wordt opgemerkt dat het uitgangspunt is zoveel mogelijk doorgaand verkeer beperken. Dit wordt aangevuld. Gevraagd wordt of doorgaand verkeer wordt gemeten. De gemeente geeft aan dat in 2008 onderzoek is verricht op de Blauwkapelseweg door kentekenregistratie. Hieruit bleek destijds het aandeel doorgaand verkeer circa 40% te zijn. Dat was voor de herinrichting van het oude dorp en de verbreding van de A27. Tellingen geven aan dat na de herinrichting van Het Oude Dorp het verkeer niet significant is afgenomen.

Over de Hessenweg wordt opgemerkt dat het beter is onderscheid te maken tussen het noordelijke en zuidelijke deel en het Dr. Letteplein, omdat het noordelijke en zuidelijke deel veel van elkaar verschillen. Ook het Dr. Letteplein is anders dan de Hessenweg. In de uitgangspuntennotitie worden de verschillende wegvakken onderscheiden.

Bij de uitgangspunten voor de Looydijk west en Professor Asserweg wordt aangegeven dat de Waterweg een hoofdfietsroute is. Uitgangspunt is bij een aansluiting op de Biltse Rading rekening te houden met dit kruispunt. Dit uitgangspunt wordt toegevoegd.

Bij de uitgangspunten voor de Blauwkapelseweg wordt gevraagd of het verminderen van verkeer niet als uitgangspunt kan worden meegenomen. Als uitgangspunt wordt toegevoegd om op de Blauwkapelseweg de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen. Opgemerkt wordt dat er circa 4.000 fietsers dagelijks van de Blauwkapelseweg gebruik maken (volgens de gemeente zijn dit circa 1.400 - 1.500 fietsers per dag). Tevens wordt opgemerkt dat de verkeersdruk op de Blauwkapelseweg wel mee valt en dat het enkel in de spits als druk wordt ervaren.

Opgemerkt wordt om in de varianten met éénrichtingsverkeer rekening te houden met de wijkstraten en de hulpdiensten die hier doorheen moeten. De bereikbaarheid van hulpdiensten wordt als algemeen uitgangspunt meegenomen.

Bij de uitgangspunten voor fietsverkeer wordt gevraagd naar de plannen voor het verbreden van de bestaande fietstunnel bij de Kapelweg. De gemeente geeft aan dat de keuze voor een andere locatie van de tunnel een gepasseerd station is. De provincie Utrecht pakt dit project na de zomervakantie op.

Bij de uitgangspunten voor bevoorradingsverkeer wordt aangegeven dat de afbeelding niet klopt. Er wordt vanaf de Groenkanseweg linksaf geslagen via de Dr. Letteplein. Dit mag niet in de praktijk. De afbeelding is afkomstig uit het GVVP, maar wordt voor deze studie aangepast.

Stellingen

Tot slot is gediscussieerd over enkele stellingen om de meningen te proeven. Voor de Hessenweg wordt aangegeven het fietsverkeer beter te moeten faciliteren. Het is een gemengde straat, waarin ook autoverkeer thuis hoort. Ook is nog gediscussieerd over bevoorradend verkeer op de Looydijk.

Afsluiting en dankwoord

Om circa 22:15 worden alle deelnemers bedankt voor de inbreng en wordt de bijeenkomst afgesloten.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente De Bilt

Verslag klankbordgroep VCP

Bijeenkomst 3 september 2013

19.00-22.00 uur

Oude Raadszaal

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 september 2013

BLT044/Nbc/0439

Aanwezig:

- Willem van Putten - Blauwkapelseweg
- Klaas-Jan Dolman - Hessenweg (binnenkort Groenekanseweg)
- Sifra Visser - Looydijk-west
- Bas van Loo - Ondernemersvereniging Hessenweg
- Boudewijn Beltman - Hessenweg
- Simon van der Molen - Groenekanseweg
- Ruud de Swart - Burgemeester De Withstraat
- Mirjam Oorschot - Looydijk-oost
- Martijn van de Elzen - Bilthovenseweg

- Mette Corsel - gemeente De Bilt
- Gerard Kosterman - gemeente De Bilt WCA
- Nicole Kosten - Goudappel Coffeng BV
- Christiaan Nab - Goudappel Coffeng BV

Opening

Om 19.00 uur wordt de bijeenkomst geopend. De deelnemers worden welkom geheten. Vervolgens verzorgt Goudappel Coffeng de inhoudelijke presentatie.

Inhoudelijke presentatie

Goudappel Coffeng BV verzorgt de inhoudelijke presentatie. Hierin wordt een toelichting gegeven van de resultaten van de eerste analyses van in totaal zeven varianten die met behulp van het verkeersmodel zijn doorgerekend.

Vooraf worden enkele vragen gesteld ten aanzien van het proces en de inhoud van de Nota van Uitgangspunten, omdat men in de veronderstelling was dat dit in deze vergadering besproken ging worden.

- Er wordt aandacht gevraagd voor de Blauwkapelseweg en de afspraken die in het verleden zijn gemaakt met de gemeente ten aanzien van een wenselijke verkeersintensiteit.
- Daarnaast wordt gevraagd om ook de effecten buiten het plangebied in de gaten te houden en rekening te houden met geplande ruimtelijke ontwikkelingen, zoals Larenstein en het RIVM.
- Verzocht wordt om effecten, naast de waarden in absolute aantallen, in relatieve verschillen uit te drukken. Dit wordt in het verdere proces meegenomen, maar is op dit moment niet gedaan, omdat de absolute aantallen meer zeggen.
- Gevraagd is of er in de varianten ook verkeer 'kwijt geraakt wordt'. Omdat het een uitsnedemodel is, blijven de intensiteiten binnen de uitsnede gelijk. Verkeer wordt als gevolg van maatregelen enkel naar buiten geduwd. De vergelijking is gemaakt met een waterbed waar iemand op gaat zitten. In het grote verkeersmodel zijn deze effecten wel zichtbaar.
- Gevraagd wordt nadrukkelijk aandacht te besteden aan de werkelijke problemen. Waar zitten de echte knelpunten? Knelpunten zijn met name een forse intensiteit op de Blauwkapelseweg en de Burgemeester De Withstraat/Dorpsstraat en de Hessenweg-noord. Deze past niet bij de functie en de vormgeving van de wegen. Tevens worden de gereden snelheden als onveilig ervaren.

Resultaat werksessie groepen

De varianten zijn:

1. eenrichtingsverkeer dorp in op de Dorpsstraat en de Looydijk-oost;
2. eenrichtingsverkeer dorp in op de Burgemeester De Withstraat en de Looydijk-oost in combinatie met doortrekking van de Dr. T.M.C. Asserweg tot de Biltse Rading (vanaf nu: 'doortrekking');
3. Lussensysteem in combinatie met doortrekking;
4. eenrichtingsverkeer dorp in op de Hessenweg-noord en de Burgemeester De Withstraat in combinatie met doortrekking;
5. afsluiten Burgemeester De Withstraat en eenrichtingsverkeer dorp in op de Looydijk-oost in combinatie met doortrekking;
6. afsluiting Burgemeester De Withstraat en tegengesteld eenrichtingsverkeer op de Looydijk-oost en -west, allebei dorp in, in combinatie met doortrekking;
7. referentie 2012 + doortrekking Asserweg;
8. referentie 2012;
9. prognose 2020.

Afbeeldingen van de varianten zijn opgenomen in bijlage 1 van dit verslag.

Terugkoppeling groep 1 onder begeleiding van Nicole

De varianten 3 en 4 vallen af vanwege de combinatie van eenrichtingsverkeer op de Hessenweg en de bus.

In de varianten 1 en 2 is sluisverkeer via de Looydijk mogelijk. Daarom zijn op de Looydijk-west ook maatregelen wenselijk. Dat risico is er ook in variant 5, daarom wordt variant 6 beter beoordeeld dan variant 5. De maatregel 'Afsluiting Burgemeester De Withstraat' wordt te rigide gevonden.

Als nieuwe variant wordt voorgesteld in variant 6 het eenrichtingsverkeer op de Looydijk om te draaien om het uitrijden mogelijk te maken. Bij de varianten moet duidelijker worden wat de effecten zijn op het expeditieverkeer en het parkeren voor de nieuwe Albert Heijn. Het ontwikkelingsplan van de Albert Heijn moet in het VCP worden geïntegreerd.

Terugkoppeling groep 2 onder begeleiding van Christiaan

Bij het kijken en vergelijken van de varianten 1 en 2 heeft groep 2 de voorkeur voor variant 2. De doortrekking van de Asserweg is een gewenste toevoeging, omdat het nauwelijks extra verkeer aantrekt op de Looydijk en vooral een functie vervult voor het lokale verkeer. Daarnaast wordt langs de geplande doortrekking relatief weinig gewoond. Om de verkeersintensiteit op de Hessenweg te beperken, zijn maatregelen op het Dr. Letteplein gewenst.

Variante 3 valt af vanwege het risico op sluisverkeer door de woonwijken en over woonstraten. Een optimalisatie in variante 3 is denkbaar, waarbij de Hessenweg in twee richtingen kan worden bereden. Variante 4 valt af vanwege de te hoge verkeersintensiteit op de Looydijk-oost.

De varianten 5 en 6 hebben potentie in combinatie met aanvullende maatregelen in het 'oude dorp' op de Burgemeester De Withstraat, Bilthovenseweg en de Dorpsstraat.

In de uitwerking dient rekening te worden gehouden met veiligheidsknelpunten voor de fiets op de aansluitingen Waterweg - Blauwkapelseweg en de route Tuinstraat - Kapelweg. Tevens wordt opgemerkt rekening te houden met de aansluiting tussen de Looydijk-oost en de Soestdijkseweg-zuid. Door het autoverkeer in de spits te verminderen, zal de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer toenemen.

Terugkoppeling groep 3 onder begeleiding van Mette

Groep 3 is begonnen bij de probleemdefinitie op basis van de toekomstige situatie. In de prognose van 2020 lijkt een deel van de problemen te zijn opgelost. Optimalisatie is de doortrekking van de Asserweg, waarover gediscussieerd kan worden of de doortrekking in één of twee richtingen bereden moet worden.

Verder vallen alle varianten af, behalve een geoptimaliseerde variante 3, waarin de Hessenweg in twee richtingen bereden wordt.

De varianten 1 en 2 vallen af vanwege de verkeersintensiteit op de Groenekanneweg en slechte bereikbaarheid van de Soestdijkseweg vanaf de westkant.

In variante 4 is de verkeersintensiteit op de Looydijk-oost te hoog en de varianten 5 en 6 zijn positief voor de Burgemeester De Withstraat, maar geven elders (op de Dorpsstraat en Bilthovenseweg) dermate grote effecten die niet gewenst zijn.

Samenvattend en concluderend

Verkeer op de Hessenweg in twee richtingen is gewenst. De Hessenweg kent een combinatie van winkels en de bus. De verkeersintensiteit mag hier hoger zijn dan op andere wegen.

De hiernavolgende varianten worden in het prognosemodel voor 2020 doorgerekend:

- variant 2
- subvariant 2 met omkering één richting Looijdijk, onder voorbehoud van de mogelijkheden rondom de expeditie van de AH;
- variant 3, geoptimaliseerd met de Hessenweg in twee richtingen;
- variant 6 met extra maatregelen in het 'oude dorp'; welke maatregelen dat zijn, wordt nader onderzocht;
- variant 7.

De varianten worden doorgerekend in het verkeersmodel en geanalyseerd.

Afsluiting, dankwoord en afspraken

Om circa 22.00 uur worden alle deelnemers bedankt voor de inbreng en wordt de bijeenkomst afgesloten.

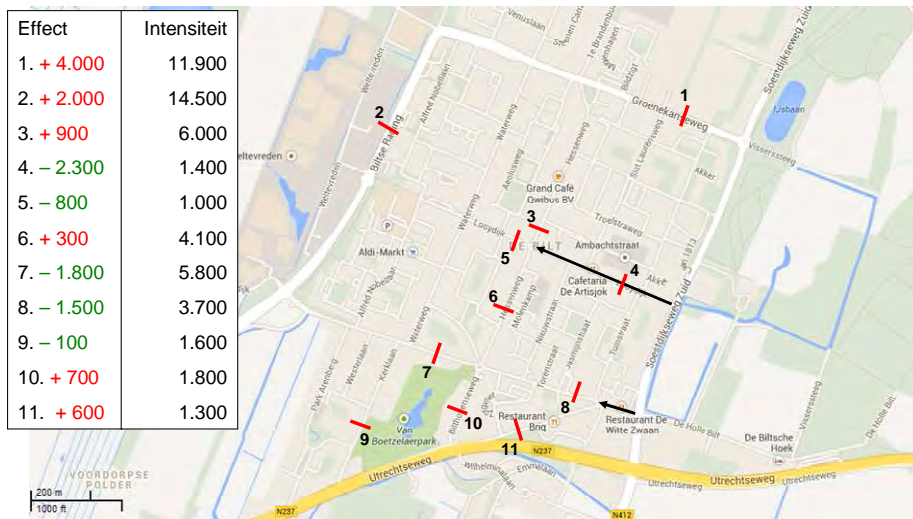
Afgesproken is dat Goudappel Coffeng samen met de gemeente de varianten verder gaat uitwerken en analyseren in het grote model met het toekomstjaar. Hieruit worden maximaal twee varianten geselecteerd die in een volgende bijeenkomst worden besproken en waarvoor bekeken wordt welke maatregelen nodig en gewenst zijn.

Tot slot is afgesproken dat de klankbordgroep één week de tijd heeft om te reageren op de inhoudelijke presentatie en dit verslag.

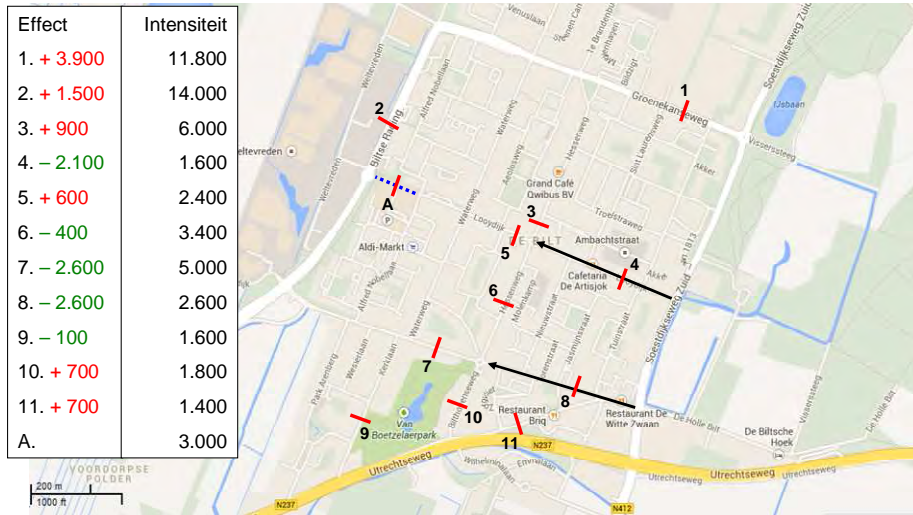
Bijlage 1 Afbeeldingen van de varianten



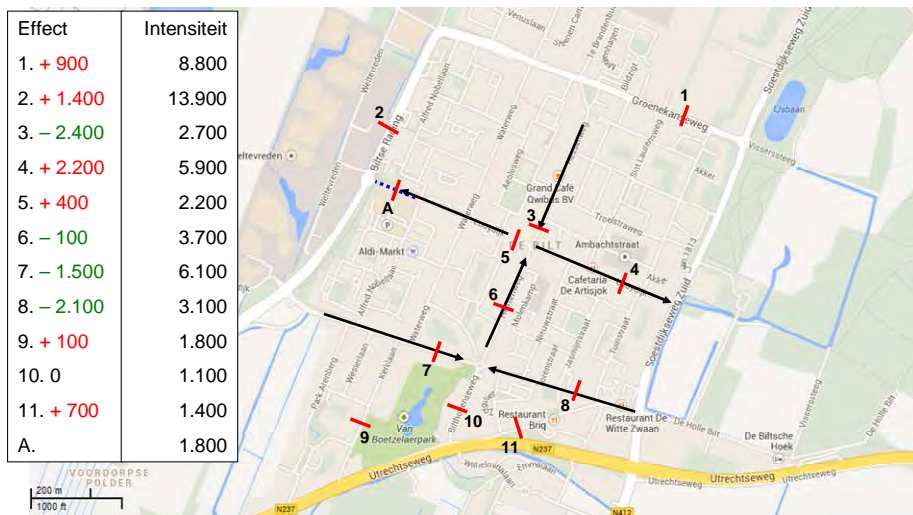
Figuur B1.1: Huidige situatie 2012 (referentiesituatie)



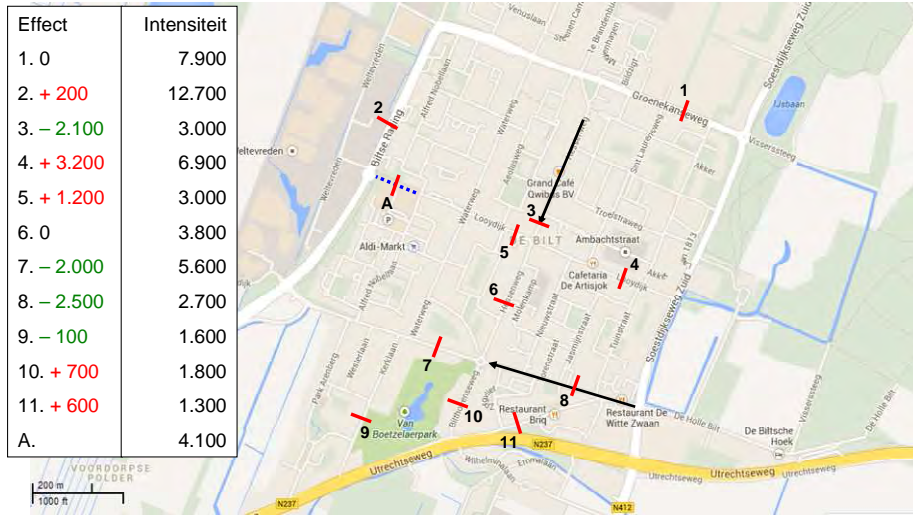
Figuur B1.2: Variant 1: Dorpstraat en Looydijk Oost, eenrichtingsverkeer dorp in



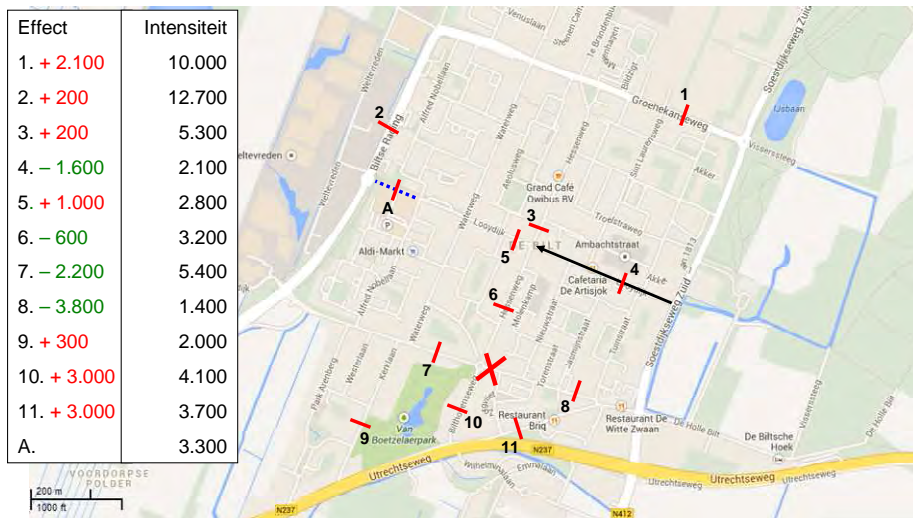
Figuur B1.3: Variant 2: Burgemeester De Withstraat en Looydijk-oost, eenrichtingsverkeer dorp in, in combinatie met doortrekking Asserweg



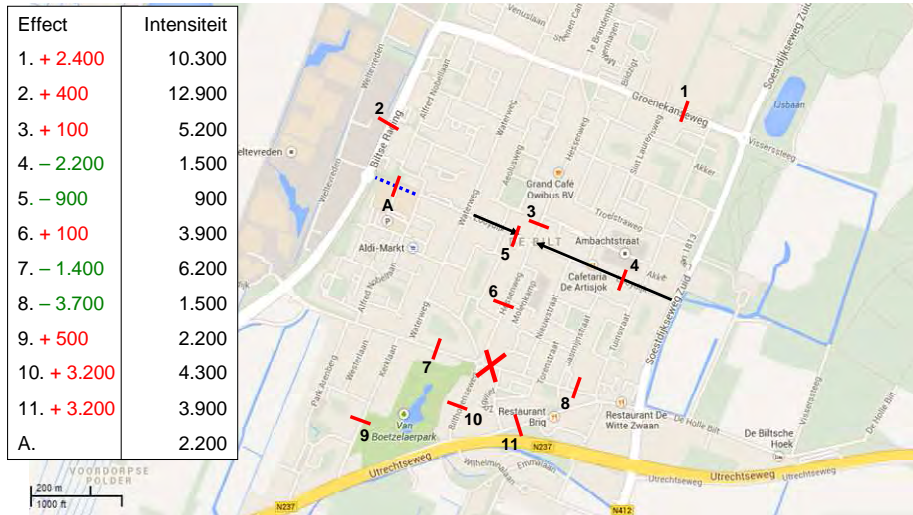
Figuur B1.4: Variant 3: het lussensysteem in combinatie met doortrekking Asserweg



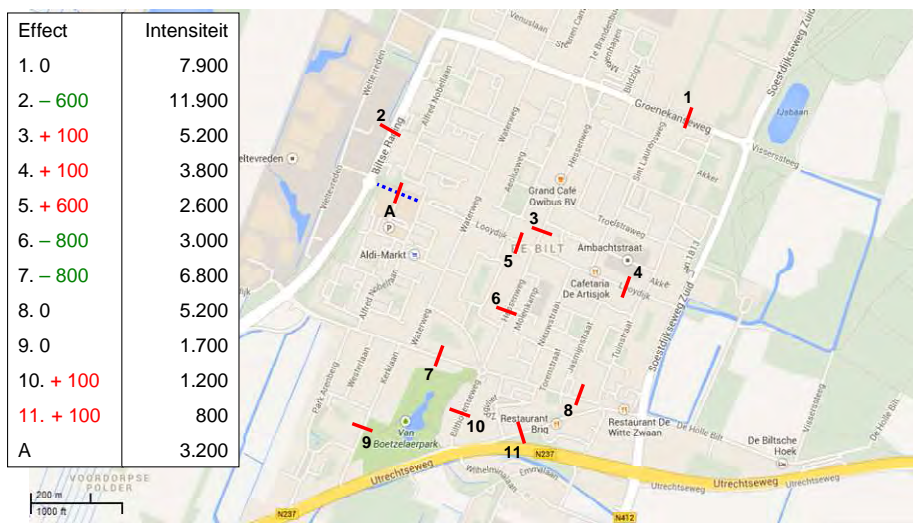
Figuur B1.5: Variant 4: Hessenweg-noord en Burgemeester De Withstraat, eenrichtingsverkeer dorp in, in combinatie met doortrekking Asserweg



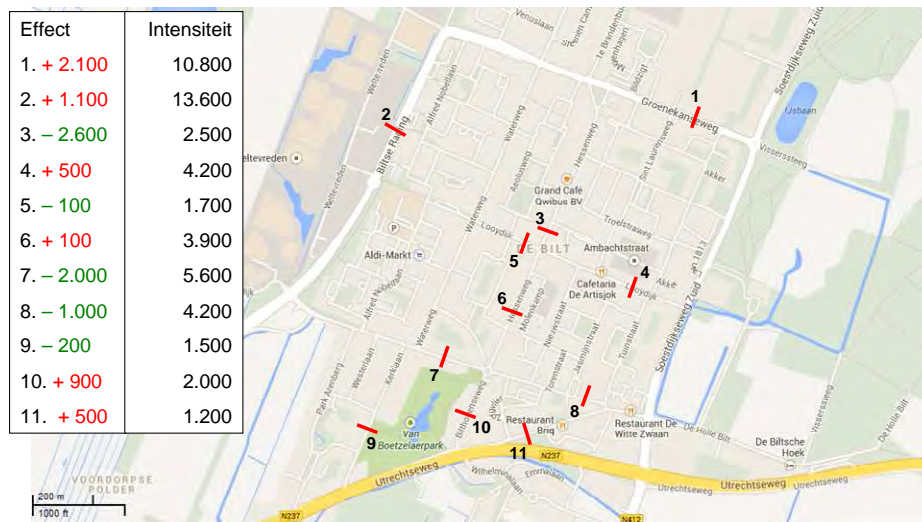
Figuur B1.6: Variant 5: Burgemeester De Withstraat afgesloten en eenrichtingsverkeer op de Looydijk-oost in combinatie met doortrekking Asserweg



Figuur B1.7: Variant 6: Burgemeester De Withstraat afgesloten en tegengesteld eenrichtingsverkeer op de Looydijk-oost en -west dorp in, in combinatie met doortrekking Asserweg



Figuur B1.8: Variant 7: Doortrekking Asserweg



Figuur B1.9: Toekomstige situatie 2020 (prognose)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente De Bilt

Verslag klankbordgroep VCP

Bijeenkomst 29 oktober 2013

Datum
Kenmerk
Eerste versie

5 november 2013
BLT044/Nbc/0442

Aanwezig:

- Willem van Putten - Blauwkapelseweg
 - Klaas-Jan Dolman - Hessenweg (binnenkort Groenekanseweg)
 - Bas van Loo - Ondernemersvereniging Hessenweg
 - Boudewijn Beltman - Hessenweg
 - Simon van der Molen - Groenekanseweg
 - Ruud de Swart - Burgemeester De Withstraat
 - Martijn van de Elzen - Bilthovenseweg
 - Hans Kemperman - Looydijk
 - Anton Klunder - Looydijk
 - Bert de Ru - Dr. Letteplein
 - Ricus Peetoom - Belangenvereniging Weltevreden
 - Ad Tummers - Ondernemersvereniging/bewoners Dorpsstraat
-
- Mette Corsel - Gemeente De Bilt
 - Nicole Kosten - Goudappel Coffeng BV
 - Christiaan Nab - Goudappel Coffeng BV

Opening

Om 19.00 uur wordt de bijeenkomst geopend. De deelnemers worden welkom geheten.

Inhoudelijke presentatie

Tijdens en na afloop van de presentatie is er gelegenheid tot het stellen van vragen.

De volgende vragen zijn gesteld en antwoorden zijn gegeven:

- Verondersteld wordt dat conform het GVVP drie typen wegen worden onderscheiden, namelijk de gebiedsontsluitingsweg (GOW), wijkontsluitingsweg (WOW) en de erftoegangsweg (ETW). Uitgelegd wordt dat binnen de WOW onderscheid wordt gemaakt in wegen met een snelheidsregime van 50 en 30 km/h met eigen kenmerken.

- Opgemerkt wordt dat de verkeersintensiteiten in de autonome situatie 2020 wel begrepen en verklaard moeten kunnen worden. Uitgelegd wordt dat dit een beeld geeft van alle vastgestelde (ruimtelijke) ontwikkelingen tezamen, wat als een totaalbeeld beoordeeld wordt. Hierin zit onder andere de ontwikkeling van de AH aan de Looydijk, maar ook bijvoorbeeld verbredingen van rijkswegen en het uitbreiden van capaciteiten op kruispunten.
- Gevraagd is of ten aanzien van de bus al gesproken is met Connexxion. De angst is dat de vervoerder eisen oplegt, waardoor veel maatregelen niet meer mogelijk zijn. Goudappel Coffeng is van mening dat ook een bus rekening moet houden met de omgeving waarin hij rijdt. Maatregelen moeten wel afgestemd worden op de bus (bijvoorbeeld combineren met halten, of op kruispunten).
- Hoe werkt doorstroming? Hoe kan het dat variant 2 (Looydijk en Dorpsstraat uit) slecht scoort op de doorstroming Soestdijkseweg-zuid? Verklaard wordt dat dit wordt veroorzaakt, omdat uitrijdend verkeer meer vertraagt dan ingaand verkeer en omdat al het verkeer via de rotonde Groenekanseweg moet gaan rijden, wat een langere wachtrij tot gevolg heeft.
- Waar zitten in de referentiesituatie 2020 intern problemen ten aanzien van de verkeersintensiteit? Enkel op de Dorpsstraat-oost/Brug. De Withstraat.
- Wat doet het verkeer van Utrecht naar Zeist in variant 1 (Looydijk en Dorpsstraat in)? Een deel van het verkeer 'verdwijnt' naar de Utrechtseweg en Rijkswegen. Een klein deel zal omrijden via de Groenekanseweg. Opgemerkt wordt dit een onnatuurlijke variant te vinden. Er moet 3 km worden omgereden om vanuit het zuidelijke kwadrant te vertrekken richting Zeist. 'De winst van de Utrechtseweg weegt niet op tegen de interne effecten'.
- Opgemerkt wordt dat in variant 3A eenrichtingsverkeer op de Blauwkapelseweg (in) kan worden aangebracht door een stukje busstrook aan te leggen. Mogelijk dat hierdoor het verkeer op de Bilthovenseweg toeneemt. Gevraagd wordt hoe het nu gaat sinds de aansluiting op de Utrechtseweg is aangepast. Opgemerkt wordt dat nauwelijks een toename wordt ervaren na aanpassingen van de aansluiting op de Utrechtseweg.
- Gevraagd wordt of het model kan uitrekenen hoeveel in totaal wordt omgereden in de verschillende varianten door verkeer van en naar De Bilt. Goudappel Coffeng en de gemeente De Bilt onderzoeken in hoeverre dit mogelijk is.
- Aangegeven wordt dat in variant 3B de omrijafstanden verder toenemen. Om te voorkomen dat woonstraten zwaarder worden belast, moeten op alle straten maatregelen genomen worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met het budget.

Discussie/voorkeuren

De aanwezigen is gevraagd beargumenteerd een voorkeur uit te spreken voor maximaal twee varianten. Hierna volgen de reacties.

'Variant 3B valt af, onpraktisch. Variant 3A kent veel kruisende bewegingen op de Hessenweg-zuid. Kiezen tussen de varianten 1 en 2 is moeilijk. Door de moeilijke aansluiting op de Soestdijkseweg-zuid wordt de voorkeur uitgesproken voor variant 1.'

'Variant 3A is het meest aantrekkelijk voor de omgeving Nobellaan. Kijkend buiten de wijk wordt als tweede keuze de voorkeur uitgesproken voor variant 1.'

'Voorkeur voor de referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg. Deze variant kent de meeste groene en minste rode getallen. Toename op de Biltse Rading is acceptabel, omdat daar niemand woont.'

'Voorkeur voor de referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg. Niets aan voorganger toe te voegen.'

'Op de Burgemeester De Withstraat/Dorpsstraat zijn de winkeliers voor bereikbaarheid. De referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg geeft een aardig beeld.'

'De referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg biedt het ventiel dat De Bilt nodig heeft. De bereikbaarheid in twee richtingen blijft gewaarborgd. Op lager schaalniveau moeten maatregelen worden genomen op de kritieke punten. Varianten met eenrichtingsverkeer leiden tot een hogere belasting op de woonstraten en omrijden. Variant 2 is negatief vanwege de rijtijd op de Soestdijkseweg-zuid en variant 3B is financieel niet haalbaar. Daarbij komt dat de referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg het meest voordelig is.'

'De referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg lost specifieke problemen niet op. De Looydijk (oost) is niet geschikt voor tweerichtingsverkeer en vrachtverkeer. Er is een voorkeur voor variant 1, omdat dit voor straten in de kern voordelen biedt. De zorg in variant 1 is het vertrekkende expeditieverkeer van de toekomstige AH. Ook de veiligheid op het kruispunt met de Soestdijkseweg-zuid moet in de uitwerking worden meegenomen.'

'Denk aan een convenant dat in het verleden is opgesteld door de muziekvereniging tegen het doortrekken van de Asserweg. Er bestaat een mogelijkheid dat de doortrekking niet doorgaat. Voor de kern is variant 3A het meest wenselijk om sluipverkeer te beperken. De vraag is hoe het zit met de OV-knoop langs de Soestdijkseweg-zuid op de locatie van het tuincentrum.'

De gemeente geeft aan dat de grond bij het tuincentrum in particulier bezit is en dus niet van de gemeente. De OV-knoop is slechts een idee. Ook wordt op deze plek nagedacht over een hotel en/of congrescentrum. Deze ontwikkeling is nog dermate onzeker dat verwacht wordt dat dit nauwelijks effecten heeft op het VCP.

'Voorkeur voor variant 3A, omdat deze de minste rode vlakken heeft. Het is een lichte voorkeur die niet erg overtuigend is. In variant 1 is omrijden te groot. In de referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg zijn er nauwelijks effecten op de Dorpsstraat. Op de Dorpsstraat is er wrijving tussen doorgaand verkeer en het bereikbaar blijven. Maatregelen op lokale plekken zijn heel belangrijk.'

'In het verleden zijn met de gemeente afspraken gemaakt dat de verkeersintensiteit op de Blauwkapelseweg omlaag moet. De bestaande wegversmalling wordt als verkeersonveilig ervaren. De voorkeur wordt uitgesproken voor variant 3A. Intern verkeer beweegt zoals het zou moeten. Een tweede voorkeur is er voor variant 1.'

'De varianten 3A en 3B hebben het risico dat problemen op WOW's worden opgelost ten koste van de wijken. Variant 2 resulteert in de meeste rode en oranje vlakken en is daardoor geen goede oplossing. Variant 1 kent aardige resultaten, maar is een tekenbordoplossing: als de gehele oostkant van het dorp wordt afgesloten wordt de omrijafstand voor iedereen in De Bilt naar Zeist of UMC te groot. Referentie 2020 met doortrekken van de Asserweg geeft veel wenselijke resultaten. Gepleit wordt voor een veilige inrichting van onder andere het Dr. Letteplein, de Dorpsstraat met de Kapelweg en Burg. De Withstraat en de aansluiting van de Dorpsstraat met de Soestdijkseweg-zuid. Met andere woorden: er is een voorkeur voor referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg met diverse lokale verbeteringen.'

'De voorkeur voor referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg met waar nodig het nemen van maatregelen om de veiligheid en snelheidsbeleving te verbeteren.'

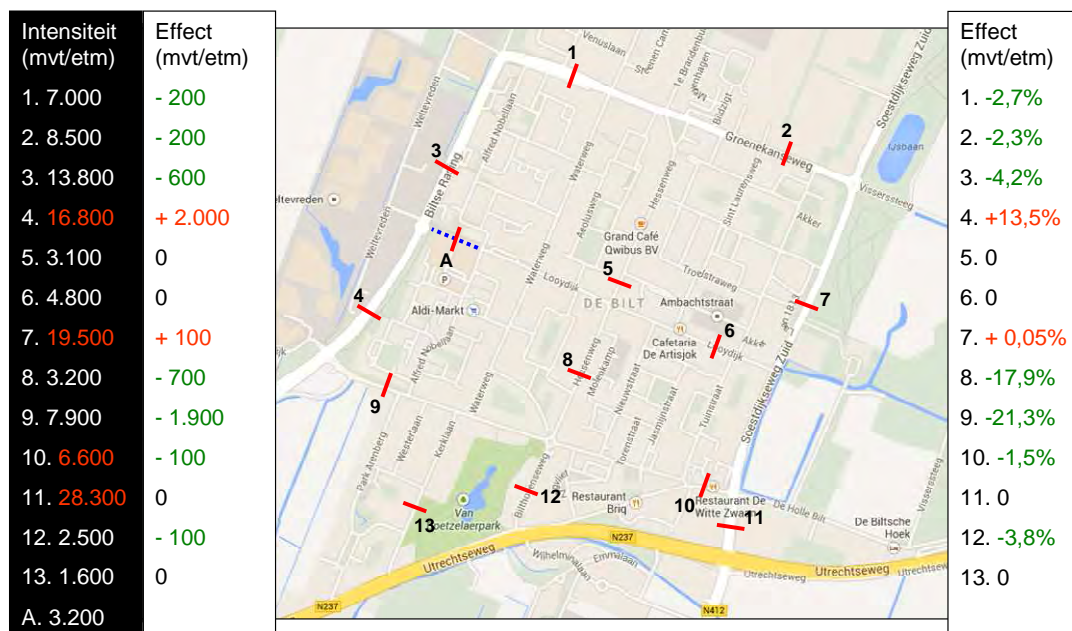
Samenvattend:

- referentiesituatie 2020: zesmaal eerste voorkeur;
- variant 1: tweemaal eerste voorkeur; tweemaal tweede voorkeur.
- variant 2: geen.
- variant 3A: viermaal eerste voorkeur.
- variant 3B: geen.

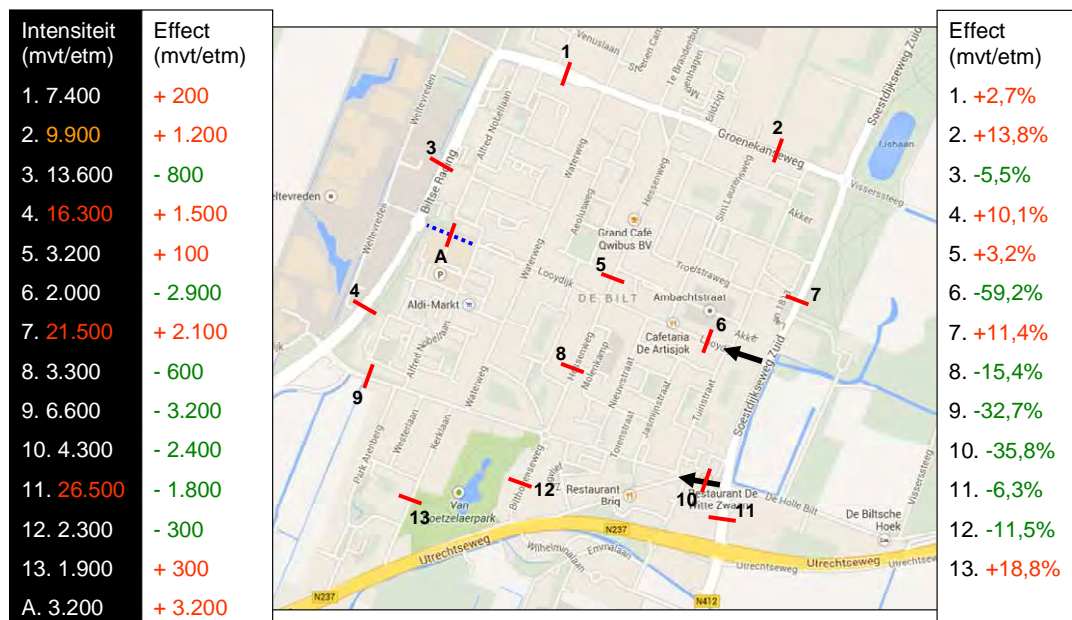
Afsluiting, dankwoord en afspraken

De deelnemers worden bedankt voor de inbreng. Het volgende overleg, waarin samen wordt gewerkt aan voorstellen tot het nemen van maatregelen, is gepland op **14 november 2013 om 19.00 uur** in de **Coesveldzaal**.

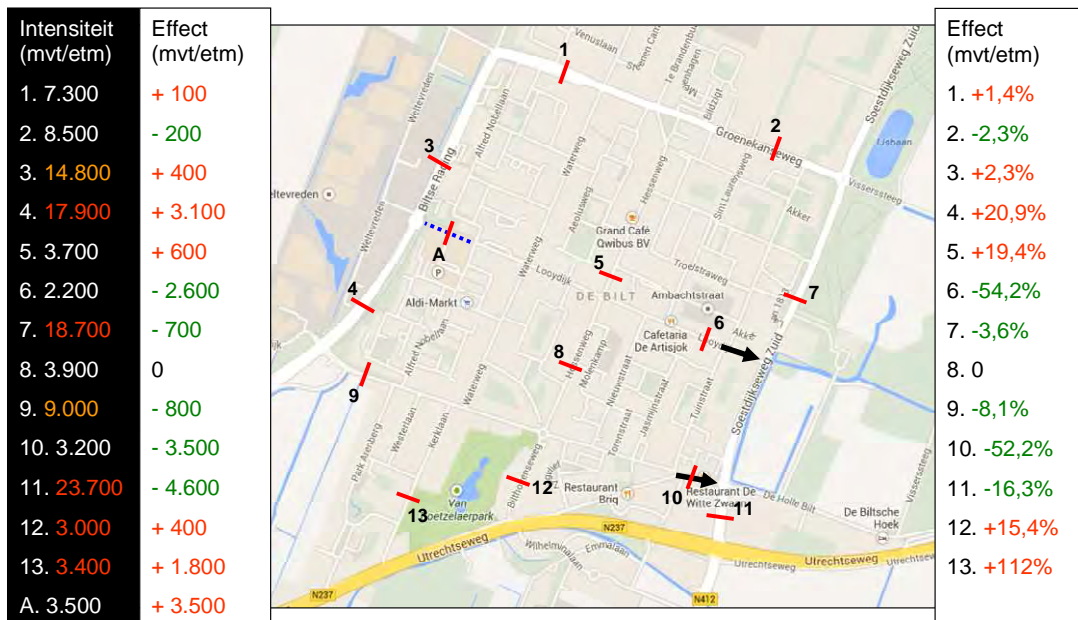
Bijlage 1 Afbeeldingen van de varianten



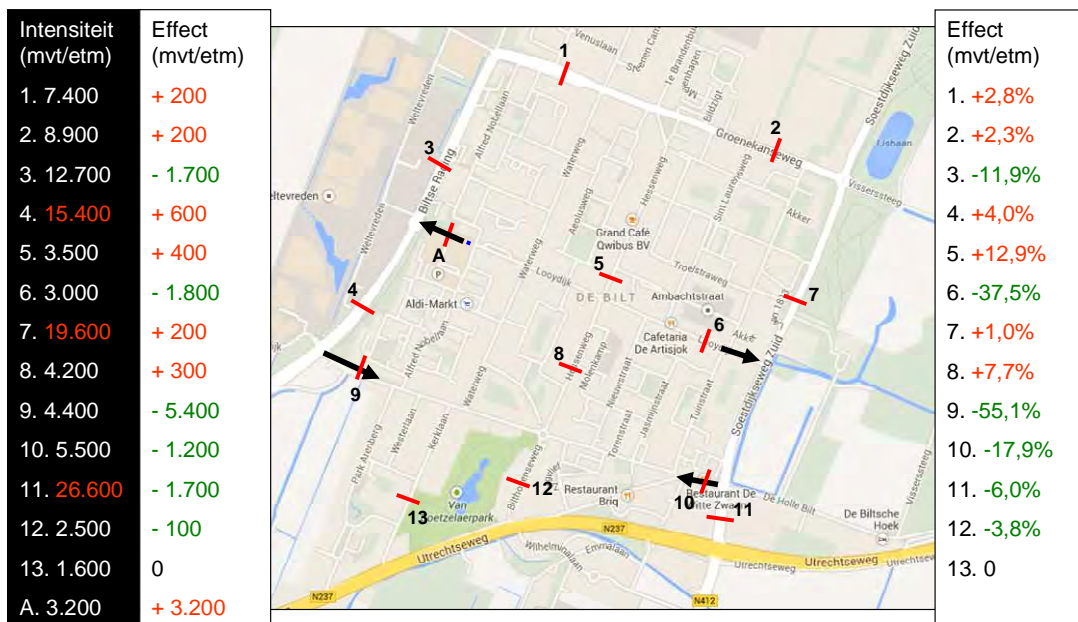
Figuur B1.1: Referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg



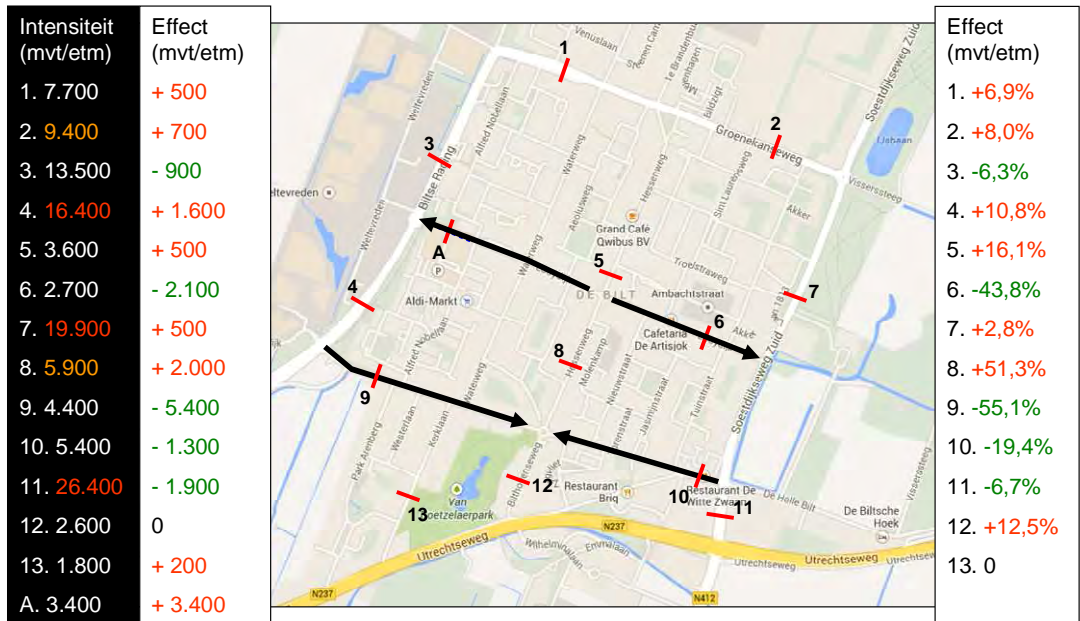
Figuur B1.2: Variant 1: eenrichtsverkeer 'in'



Figuur B1.3: Variant 2: eenrichtingsverkeer 'uit'



Figuur B1.4: Variant 3A: H-systeem 'uit' - kort



Figuur B1.5: Variant 3B: H-systeem 'uit' - lang

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente De Bilt

Verslag klankbordgroep VCP

Bijeenkomst 14 november 2013

Datum 26 november 2013
Kenmerk BLT044/Nbc/0442
Eerste versie 18 november 2013

Aanwezig:

- Willem van Putten - Blauwkapelseweg
- Klaas-Jan Dolman - Hessenweg (binnenkort Groenekanseweg)
- Bas van Loo - Ondernemersvereniging Hessenweg
- Boudewijn Beltman - Hessenweg
- Simon van der Molen - Groenekanseweg
- Ruud de Swart - Burgemeester De Withstraat
- Martijn van de Elzen - Bilthovenseweg
- Andrea Soeters - Looydijk
- Jeanine Kooistra - Looydijk
- Bert de Ru - Dr. Letteplein
- Ricus Peetoom - Belangenvereniging Weltevreden
- Ad Tummers - Ondernemersvereniging/bewoners Dorpsstraat
- Mette Corsel - Gemeente De Bilt
- Nicole Kosten - Goudappel Coffeng BV
- Lotte van den Munckhof - Goudappel Coffeng BV
- Christiaan Nab - Goudappel Coffeng BV

Opening

Om 19.00 uur wordt de bijeenkomst geopend. De deelnemers worden welkom geheten en er wordt begonnen met de presentatie. Voor de presentatie is de mogelijkheid om te reageren op de conceptbeoordeling en het verslag van de vorige bijeenkomst.

Opgemerkt wordt dat in de conceptbeoordeling de Blauwkapelseweg als GOW is aangemerkt. Dit moet WOW. Goudappel Coffeng BV past dit aan.

Gevraagd wordt waarom bij de doorstroming algemeen de Biltse Rading met de Blauwkapelseweg wordt genoemd in variant 3A, omdat in deze variant de intensiteiten in variant 3A zijn afgenomen. Uitgelegd wordt dat dit te maken heeft met gewijzigde ver-

keersstromen. Daarnaast is de doorstroming maatgevend in de spits, terwijl de afname op etmaalbasis zichtbaar is.

Inhoudelijke presentatie

Door Goudappel Coffeng wordt een inhoudelijke presentatie gegeven ter introductie van de werksessie. De volgende vragen worden tijdens de presentatie gesteld:

Speelt de wegbreedte in een verkeersmodel een rol? Aangegeven wordt dat bij de gehanteerde capaciteit op de wegvakken rekening gehouden wordt met de wegbreedte. Het model is echter niet zo gedetailleerd dat opstoppingen als gevolg van twee tegemoet komende vrachtwagens inzichtelijk worden gemaakt.

Wat is een 'grijze weg'? Dat zijn wegen die niet duidelijk gecategoriseerd kunnen worden, de zogenaamde 30+ en 50- wegen.

De gemeente wordt gevraagd naar het convenant waarover tijdens de vorige bijeenkomst is gesproken, tegen de doortrekking van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg. De gemeente zoekt dit na.

Reactie van de gemeente: Destijds is afgesproken dat alleen sprake mag zijn van een doortrekking van de Asserweg op de Biltse Rading als hier gedegen verkeerskundig onderzoek aan ten grondslag ligt. Met het GVVP en VCP is dat er nu.

Bij de presentatie van de voorkeursvarianten (de referentie 2020 met doortrekking van de Asserweg en variant 3A) worden de volgende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt:

De Bilt bestaat uit vier kwadranten. De doortrekking wordt 'missing link' genoemd. Moet de Bilthovenseweg in dat kader niet ook bij de ontsluiting betrokken worden, en volledig worden aangesloten op de Utrechtseweg? De Bilthovenseweg heeft niet het profiel van een ontsluitingsweg. De aansluiting op de Utrechtseweg is gewijzigd vanwege de verkeersonveiligheid. Vanuit de structuur is de Utrechtseweg van een ander kaliber dan de Biltse Rading. De Bilthovenseweg is om deze reden minder 'missing'.

Aangegeven wordt het een lastig advies te vinden vanuit de referentie te beginnen. Goudappel Coffeng geeft aan dat enkel de referentie 2020 te kort door de bocht is. Er is meer nodig om aan de doelstellingen voor het VCP te voldoen.

Gevraagd wordt of de ontsluiting van het parkeren bij de Albert Heijn nog aangepast kan worden, door dit op de Looydijk en Herenweg aan te sluiten. Dit biedt voordelen in variant 3A. Bij de uitwerking van de varianten wordt de ontsluiting van de Albert Heijn als criterium meegenomen.

Aan de lijst met ten minste te bespreken locaties wordt het kruispunt Looydijk - Akker - Tuinstraat toegevoegd.

Zijn zebrapaden ook een gewenste maatregel? In principe worden zebrapaden niet toegepast op 30 km/h wegen. Wanneer het als maatregel wordt voorgesteld dan altijd verhoogd op een drempel/plateau.

Tot slot worden enkele vragen gesteld over de mogelijke maatregelen, kosten en het budget. Aangegeven wordt dat men het ideaalbeeld kan intekenen en vervolgens prioriteren naar een totaalbudget van circa € 100.000,-. Goudappel Coffeng maakt samen met de gemeente de uiteindelijke keuze voor de te nemen maatregelen. Bij de prioritering spelen zaken als reconstructie en vervanging van de riolering eveneens een belangrijke rol.

Impressie werksessie

Na de toelichting en beantwoording van de vragen is de klankbordgroep in twee groepen verdeeld, waarbij de ene groep heeft gewerkt aan de inrichting van de referentievariant 2020 met doortrekking van de Asserweg en de andere groep aan variant 3A. Onder begeleiding van Goudappel Coffeng en de gemeente is gediscussieerd over inrichtingsmaatregelen in de verschillende varianten. Vervolgens zijn de ingetekende maatregelen door de andere groep besproken, aangevuld en beoordeeld. In onderstaande figuren zijn twee impressies weergegeven.



Impressies van de klankbordgroepbijeenkomst

Het resultaat is hieronder weergegeven, met links een foto van de geschetste maatregelen in de referentiesituatie 2020 en rechts de voorgestelde maatregelen in variant 3A.

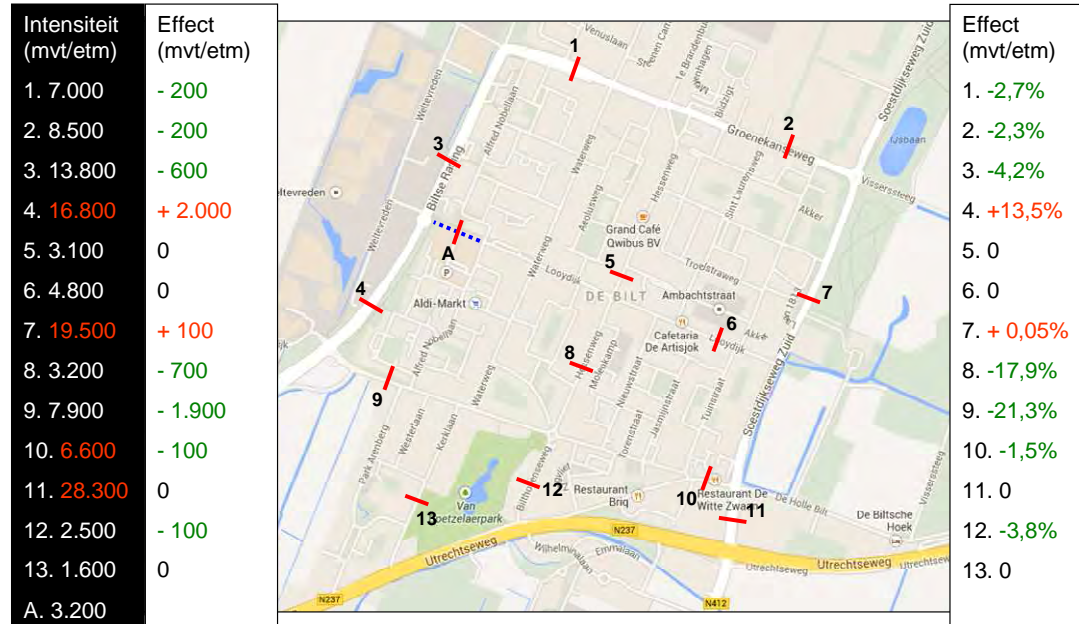


Voorgestelde maatregelen met links de referentiesituatie 2020 en rechts variant 3A (in bijlage 2 zijn grotere foto's opgenomen)

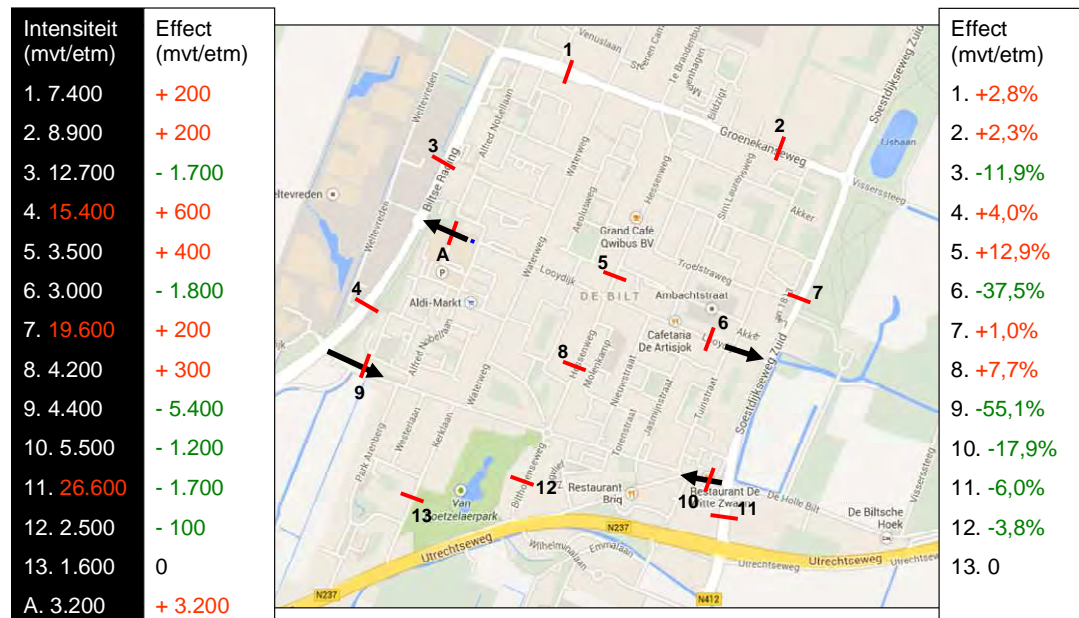
Afsluiting, dankwoord en afspraken

Tegen circa 22.00 uur werd de avond afgesloten met een dankwoord aan alle deelnemers van de klankbordgroep die zich met veel enthousiasme en betrokkenheid hebben ingezet. Uitkomsten uit de bijeenkomst worden verwerkt en meegenomen in een concept eindrapportage die naar verwachting circa begin december beschikbaar zal zijn voor de klankbordgroep. Tijdens een inloopavond (d.d. nog niet bekend) worden de uiteindelijke resultaten toegelicht.

Bijlage 1 Afbeeldingen van de varianten

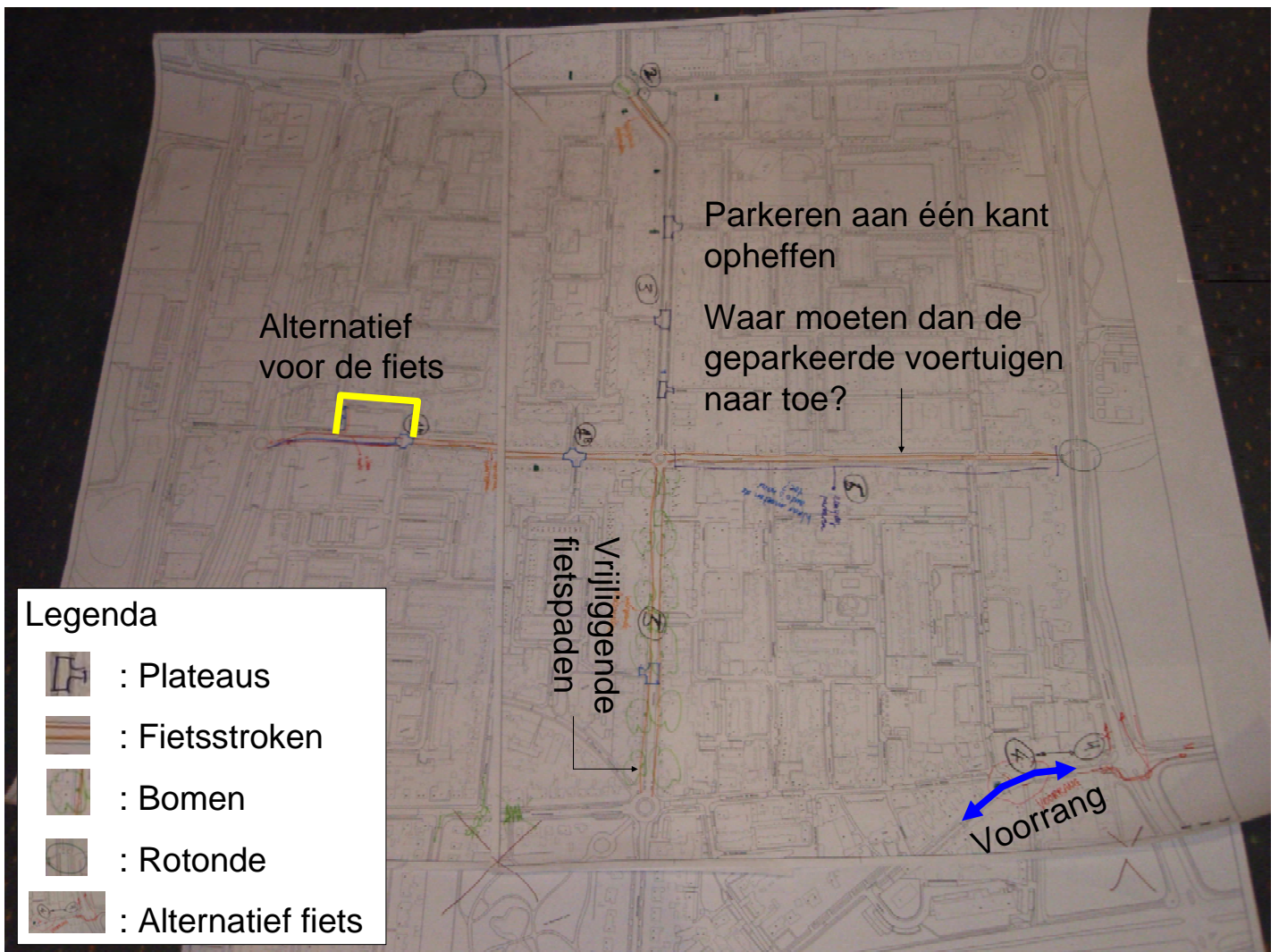


Figuur B1.1: Referentiesituatie 2020 met doortrekking Asserweg

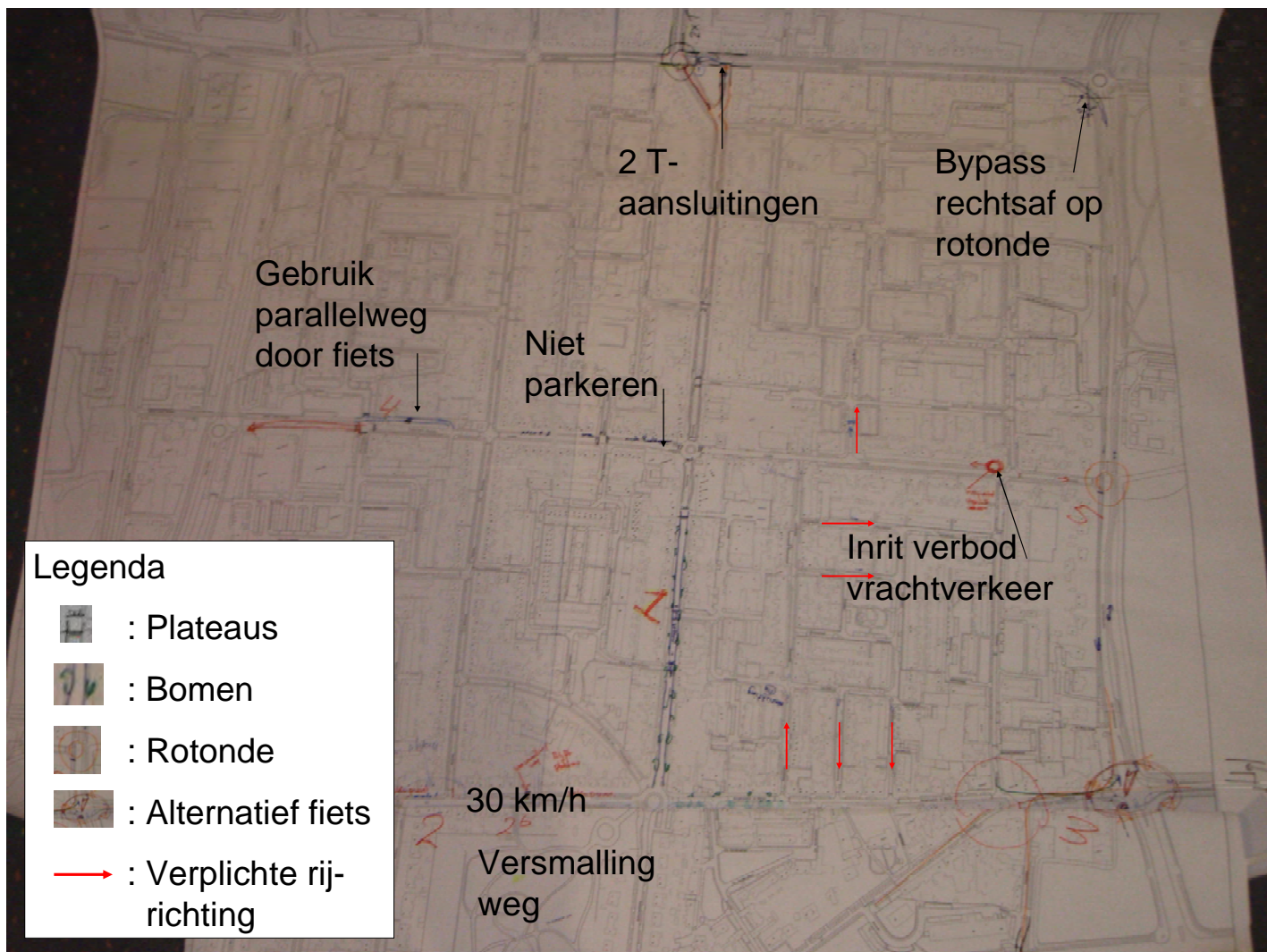


Figuur B1.2: Variant 3A: H-systeem 'uit' - kort

Bijlage 2 Foto's van de varianten



Figuur B2.1: Voorgestelde maatregelen met prioritering aanvullend op de referentievarianten 2020



Figuur B2.2: Voorgestelde maatregelen met prioritering aanvullend op variant 3A (H-systeem, kort)

Bijlage 2

Nota van
Uitgangspunten

CONCEPT

Gemeente De Bilt

Nota van Uitgangspunten

VCP De Bilt

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente De Bilt

Nota van Uitgangspunten

VCP De Bilt

Datum	19 juli 2013
Kenmerk	BLT044/Nbc/0436
Eerste versie	16 juli 2013

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente De Bilt
Titel rapport	Nota van Uitgangspunten VCP De Bilt
Kenmerk	BLT044/Nbc/0436
Datum publicatie	19 juli 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	Mette Corsel
Projectteam Goudappel Coffeng	Nicole Korsten (projectleider) en Henk Talsma en Christiaan Nab
Projectomschrijving	Kader en uitgangspunten ten behoeve van het verkeers- circulatieplan voor de kern De Bilt.
Trefwoorden	GVVP, e-spraak, uitgangspunten, VCP

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Proces	1
1.2	Leeswijzer	3
2	Kader	4
2.1	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)	4
2.2	Duurzaam Veilig	5
3	Resultaten e-spraak	8
3.1	Werkwijze	8
3.2	Resultaat	8
4	Uitgangspunten VCP	11
4.1	Van knelpunten naar uitgangspunten	11
4.2	De uitgangspunten	11
	Bijlage	
1	Verslag klankbordgroepbijeenkomst	

1 Inleiding

Een gebalanceerde samenhang in de wegenstructuur in de kern De Bilt om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te waarborgen. Dat is de opgave waar de gemeente De Bilt voor staat.

In 2012 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan van de gemeente De Bilt vastgesteld (hierna: GVVP). In het GVVP zijn de hoofdstructuren voor auto, fiets en openbaar vervoer vastgelegd en is een globale wegcategorisering opgenomen. Vanwege de vele belangen van bewoners van verschillende straten en de complexiteit van het vraagstuk, is de wegcategorisering voor de kern De Bilt niet in detail uitgewerkt. Hiervoor is een apart project in het uitvoeringsprogramma 2012-2013 opgenomen, genaamd 'Studie interne verkeerscirculatie De Bilt'.

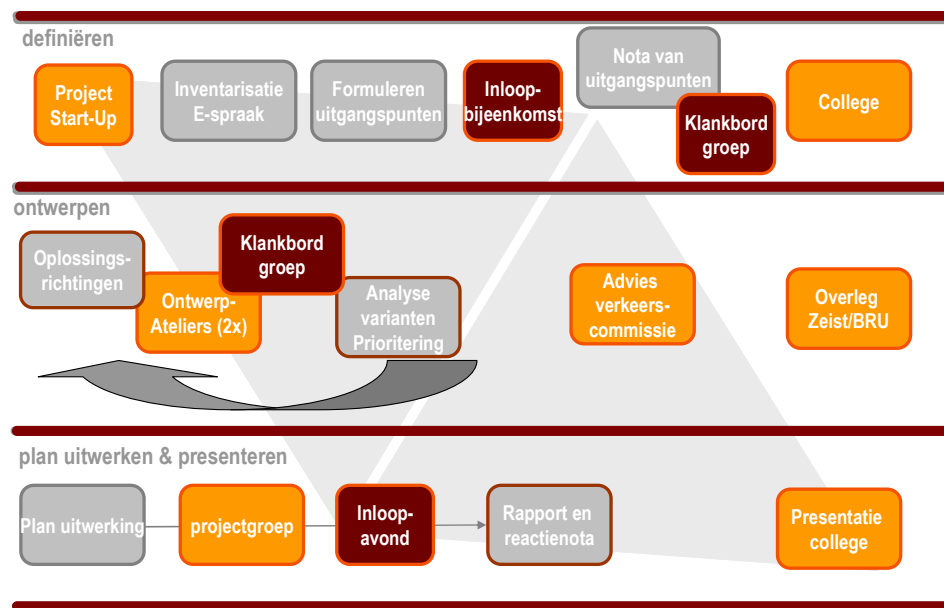
In het Verkeerscirculatieplan (VCP) moet bijvoorbeeld duidelijk worden wat de rol is van bijvoorbeeld de Dorpsstraat - Burgemeester De Withstraat en de Looydijk in het wegennet.

Het doel van het project is om een gebalanceerde samenhang in de wegenstructuur van de kern De Bilt te vinden om de bereikbaarheid, leefbaarheid en slim reizen te waarborgen.

Een goede bereikbaarheid en het verbeteren van de leefbaarheid zijn de uiteindelijke doelen van het VCP. Voorliggende Nota van Uitgangspunten beschrijft de eerste stap in het proces om te komen tot een VCP. In deze eerste stap worden de kaders en uitgangspunten vastgelegd die worden gesteld aan het VCP.

1.1 Proces

In figuur 1.1 is het proces geschetst wat doorlopen wordt. Met de vaststelling van deze Nota van Uitgangspunten door het College van Burgemeester en Wethouders wordt de definitiefase afgerond.



Figuur 1.1: Het te doorlopen proces

Definitiefase

Om te komen tot een wegcategorisering, is een interactief proces met de bewoners van De Bilt opgestart. Via internet zijn de bewoners opgeroepen om de sterke en zwakke punten van het wegennet in beeld te brengen (e-spraak). In twee weken, waarin burgers online konden reageren, zijn ruim 600 reacties verzameld. De hoofdlijnen uit e-spraak zijn vertaald naar conceptuitgangspunten. Deze zijn tijdens een inloopavond, op woensdag 3 juli 2013, gepresenteerd aan belangstellenden. Tijdens deze avond bestond de mogelijkheid nog nieuwe sterke en zwakke punten in te brengen. Hiervan is in totaal vijf keer gebruik gemaakt. Op donderdag 4 juli 2013 zijn de uitgangspunten voorgelegd aan de samengestelde klankbordgroep. Hierin zit een vertegenwoordiging van verschillende straten, wijken en buurten (totale klankbordgroep bestaat uit vijftien leden). De klankbordgroep heeft tijdens deze bijeenkomst vragen gesteld en de uitgangspunten aangescherpt en aangevuld. Een verslag van deze bijeenkomst is opgenomen in bijlage 1. Het resultaat van dit proces wordt verwoord in deze Nota van Uitgangspunten.

1.2 Leeswijzer

In de komende hoofdstukken worden de volgende onderwerpen besproken:

- Hoofdstuk 2 beschrijft het kader waarbinnen het VCP wordt opgesteld. Belangrijk kader is het vastgestelde Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)¹.
- In hoofdstuk 3 worden de resultaten van e-spraak weergegeven. E-spraak biedt de mogelijkheid via internet verkeerskundige reacties te plaatsen van de sterke en zwakke punten binnen de gemeente.
- In hoofdstuk 4 worden het beschreven kader en de resultaten van e-spraak vertaald in uitgangspunten. Voor in totaal tien locaties en/of onderwerpen zijn uitgangspunten opgesteld.

¹ Vastgesteld op 29 maart 2012.

2 Kader

2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)

Op 29 maart 2012 is het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) voor de gehele gemeente De Bilt door de gemeenteraad vastgesteld. Rechtstreeks uit het GVVP volgt de nadere uitwerking van de verkeerscirculatie voor het centrum van De Bilt. Het vastgestelde GVVP vormt een belangrijk kader voor de nadere uitwerking van de verkeerscirculatie in het centrum.

In het Verkeerscirculatieplan wordt daarom aansluiting gezocht op de kernpunten uit dit plan.

‘Mobiliteit met gezond verstand’ zal ook het motto zijn van het VCP. Er ligt namelijk een forse opgave om de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te benutten, wetende dat de middelen schaars zijn. Vanuit deze gedachte is het van belang maximaal rendement te halen uit de te nemen maatregelen. Het benutten van bestaande infrastructuur, het spreiden van verkeer over de dag en het verleiden van mensen tot andere vervoerswijzen dan de auto zijn zaken waarop wordt ingezet.

Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn kernwoorden in het VCP. Bereikbaarheid van het centrumgebied voor zowel de auto als fiets, met aandacht voor de routes van bevoorradend verkeer, de hulpdiensten en de parkeerrottering. Daarnaast zal de focus ook op de leefbaarheid van het centrum en de woongebieden liggen. Duidelijke keuzes in de functie van de weg en de bijbehorende inrichting van de weg moeten hierin een bijdrage leveren. De insteek hierbij zijn de principes van Duurzaam Veilig (zie paragraaf 2.2).

De scope van het project is de gehele kern De Bilt.



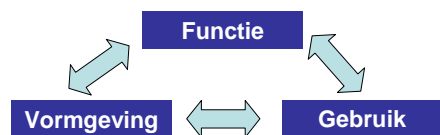
Figuur 2.1: Studiegebied

2.2 Duurzaam Veilig

Binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie, waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie. Deze functies zijn:

- **Stromen:** Het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en een hogere snelheid (binnen de grenzen) van het autoverkeer.
- **Ontsluiten:** Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voeding- en verdeelfunctie. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de wijken met de stroomwegen.
- **Verblijven:** Het toegankelijk maken van erven. Op wegen met een erffunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar. Het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeersoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn.

De laatste twee categorieën van wegen komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Naast de verschillende wegcategorieën draait het binnen Duurzaam Veilig om het evenwicht tussen de functie (wegcategorisering), vormgeving en het gebruik.



Figuur 2.2: Criteria van Duurzaam Veilig

2.2.1 Functie

De functie van de wegen is vastgelegd in het GVVP. In figuur 2.3 is de wegcategorisering weergegeven.



Figuur 2.3: Wegcategorisering De Bilt (GVVP De Bilt)

In figuur 2.3 is te zien dat de Hessenweg (noord en zuid), het Dr. Letteplein, de Blauwkapelseweg en de Looydijk (west) zijn gecategoriseerd als wijkontsluitingswegen (WOW). De Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg Zuid, het hoefijzer om De Bilt, zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Voor de Dorpsstraat en Looydijk (oost) is aangegeven dat de structuur nader bepaald dient te worden.

In het GVVP is nadrukkelijk gesteld dat de wegenstructuur van De Bilt vanwege de complexiteit nader onderzocht moet worden. De Wegcategorisering uit GVVP is daarbij een leidraad, maar geen blauwdruk.

2.2.2 Vormgeving

De vormgeving is afhankelijk van de functie en het gebruik van de weg. In tabel 2.1 zijn voorkeurskenmerken behorende bij de verschillende functies opgenomen.

kenmerken	gebiedsontsluitingsweg (gow)	wijkontsluitingsweg (wow)	erftoegangsweg (etw)
snelheid	50 km/h	50 (of 30) km/h*	30 km/h
rijbaanscheiding	markering of middenberm	nee	nee
fietsers	fietspad	fietsstrook	op rijbaan
snelheidsremmers	nee	eventueel op kruisingsvlak	ja
voetgangersoversteek	bij kruispunten	middengeleider	-
woningen direct ontsluiten op de weg	nee	ja (beperkt)	ja
markering	as + kantmarkering/ trottoirband	geen	geen
voorrang	ja	ja	rechts
parkeren	nee	vakken	langs rijbaan
verharding	asfalt	asfalt/klinkers	klinkers

* De keuze voor 30 km/h kan op bepaalde wegvakken gemaakt worden vanuit het oogpunt van leefbaarheid.

Tabel 2.1: Voorkeurskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (Duurzaam Veilig)

In het GVVP is de wijkontsluitingsweg benoemd. Deze wegen voldoen zo veel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid.

2.2.3 Gebruik

Binnen Duurzaam Veilig is voor de verschillende wegfuncties een maximaal wenselijke verkeersintensiteit opgesteld op basis van de beschikbare vormgeving. In tabel 2.2 is de maximaal wenselijke verkeersintensiteit weergegeven.

kenmerken	gebiedsontsluitingsweg (gow)	wijkontsluitingsweg (wow)	erftoegangsweg (etw)
verkeersintensiteit in een stedelijke omgeving*	< 15.000 mvt/etm	< 6.000 mvt/etm	< 2.500 mvt/etm

* In incidentele situaties kan het voorkomen dat een weg een hogere intensiteit heeft.

Tabel 2.2: Maximaal wenselijke verkeersintensiteit binnen de principes van Duurzaam Veilig

3 Resultaten e-spraak

3.1 Werkwijze

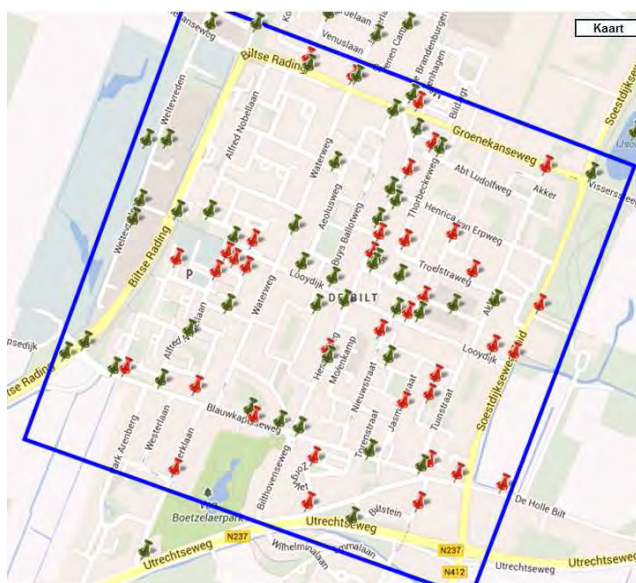
Door middel van e-spraak hebben de inwoners van de kern De Bilt de mogelijkheid gehad de verkeerskundige sterke en zwakte punten te beschrijven. Als geen ander kennen de bewoners eventuele knelpunten op het lokale wegennet. Door middel van een huis-aan-huisbrief zijn de bewoners geïnformeerd over de mogelijkheid digitaal in te spreken. Gedurende een periode van twee weken was het mogelijk reacties te plaatsen en discussies te voeren op de volgende websites:

- www.watbeweegtdebilt.nl
- www.e-spraak.nl/DeBilt

Van deze mogelijkheid is goed gebruik gemaakt. In totaal zijn ruim 600 reacties op de sites geplaatst en zijn enkele discussies gevoerd.

3.2 Resultaat

In figuur 3.1 zijn de geplaatste punaises weergegeven. De rode punaises zijn voor de gemeente bekende knelpunten en door de gemeente zelf geplaatst. De groene punaises zijn gezet door de inwoners van De Bilt. Achter een enkele punaise kunnen meerdere reacties en opmerkingen zijn geplaatst. Het blauwe kader geeft het plangebied voor het VCP weer. Er zijn echter ook reacties buiten het plangebied geregistreerd. Deze worden aan de gemeente kenbaar gemaakt.



Figuur 3.1: Kaart e-spraak met daarop de geplaatste reacties

Over de volgende locaties en onderwerpen is meer dan gemiddeld gediscussieerd:

- de Blauwkapelseweg, Burgemeester De Withstraat en de Dorpsstraat;
- de Hessenweg (noord en zuid) en het Dr. Letteplein;
- de Looydijk (oost en west);
- de ring (het hoefijzer: de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg Zuid);
- de verschillende wijken;
- parkeren.

3.2.1 Blauwkapelseweg, Burgemeester De Withstraat en Dorpsstraat

De Blauwkapelseweg en de Burgemeester De Withstraat kennen een hoge verkeersdruk. Dit bestaat uit een combinatie van autoverkeer (bekende doorgaande route tussen Zeist en Utrecht v.v.) en fietsverkeer (relatief veel schoolgaande jeugd). Vooral in de ochtendspits levert deze combinatie verkeersonveilige situaties op. Ook staat door de hoge verkeersdruk de oversteekbaarheid onder druk. Daarnaast is op het forum aangegeven dat het profiel niet voldoet en dat de aansluiting met de zijwegen (vooral de Kapelweg) als gevaarlijk wordt beschouwd.

3.2.2 Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein

Belangrijkste opmerking gemaakt over de Hessenweg (zowel noord als zuid) is die over een te hoge snelheid en het ontbreken van handhaving hierop. Een tweede veel geplaatste reactie betreft de oversteekbaarheid op de aanwezige zebrapaden. Men geeft aan geen voorrang te krijgen van de automobilisten. Ook het zicht op overstekende voetgangers door geparkeerde auto's vindt men slecht. De aansluiting tussen de Hessenweg en het Dr. Letteplein wordt onduidelijk en daardoor verkeersonveilig gevonden. Ook is gediscussieerd over de combinatie van autoverkeer en de winkelfunctie van de Hessenweg-noord. Effect van de winkelfunctie is expeditieverkeer dat dubbel parkeert op de rijbaan, en/of automobilisten die dubbel parkeren naast een vrachtwagen. Beide situaties geven hinder op de Hessenweg-noord.

3.2.3 Looydijk (oost en west)

In een discussie over een- of tweerichtingsverkeer op de Looydijk (oost) is aangegeven dat dit ook invloed heeft op de Dorpsstraat. Ook is aangegeven dat de functie en vormgeving van de Looydijk (oost) niet in overeenstemming is met elkaar, omdat de breedte van de weg niet in overeenstemming is met het gebruik. Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen is het drukker geworden op de Looydijk en wordt het tijdelijke inrijverbod voor vrachtverkeer door bouwverkeer genegeerd. Het kruispunt met de Soestdijkseweg Zuid wordt gezien als verkeersonveilig en onlogisch. Dit laatste heeft met name te maken met de ligging van de oversteekplaats voor fietsverkeer aan de noordzijde van het kruispunt. Fietsverkeer steekt daarom op de Looydijk schuin over om bij de oversteekplaats met de Soestdijkseweg uit te komen. Tot slot zijn opmerkingen gemaakt over de hoge snelheid van het autoverkeer en daardoor de onveilige situatie voor fietsverkeer.

3.2.4 De ring (het hoefijzer)

Op de ring (het hoefijzer genoemd), bestaande uit de Biltse Rading, Groenkanseweg en de Soestdijkseweg Zuid, doet zich op de kruispunten een samenhangende problematiek voor van doorstromingsproblemen, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en de inrichting. Daarnaast is aangegeven dat op de kruispunten door rood wordt gereden en dat de snelheid op de wegvakken hoog is. Tijdens de inloopavond zijn opmerkingen gemaakt over geluidshinder als gevolg van verkeer op de Biltse Rading, Groenkanseweg en Soestdijkseweg Zuid. Door de klankbordgroep is aangevuld dat het meer dan geluidshinder betreft, maar ook milieu en fijn stof.

3.2.5 De wijken

In de verschillende wijken zijn opmerkingen gemaakt over een hoge snelheid, de verkeersveiligheid door een onduidelijke inrichting van kruispunten en de oversteekbaarheid van voetgangers. Ook is aangegeven dat het ingestelde eenrichtingsverkeer wordt genegeerd. Verkeer rijdt dan tegen de rijrichting in. De reacties zijn verspreid over alle delen van De Bilt.

3.2.6 Parkeren

Op verschillende straten komt, volgens de deelnemers van e-spraak, parkeeroverlast voor. Opvallende locaties zijn de Kapelweg (nabij de P+R) en de Akker. Deze locaties worden het meest genoemd. Over verschillende locaties is aangegeven dat men hinder ondervindt als gevolg van verkeerd geparkeerde voertuigen. Onvoldoende handhaving in de blauwe zone is een knelpunt dat door de deelnemers van e-spraak wordt gedeeld.

4 Uitgangspunten VCP

4.1 Van knelpunten naar uitgangspunten

Het beschreven kader in hoofdstuk 2 is samen met de reacties op e-spraak (hoofdstuk 3) vertaald naar uitgangspunten. De uitgangspunten zijn volgend op de knelpunten beschreven op e-spraak en geven richting aan het VCP.

Het hoofduitgangspunt is het vastgestelde GVVP. Dit is het kader waarbinnen deze studie wordt uitgevoerd. De slogan van het GVVP is: *Mobiliteit met gezond verstand*. Mobiliteit is iets van iedereen voor iedereen en maak je samen. Hierin is ook een rol voor de gemeente weggelegd, maar ook zeker bij de verkeersdeelnemers, voor een groot deel inwoners van De Bilt.

4.2 De uitgangspunten

Ten aanzien van de hiernavolgende locaties en onderwerpen zijn uitgangspunten geformuleerd:

- algemene uitgangspunten;
- uitgangspunten voor de ring (de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg Zuid);
- uitgangspunten voor de Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein;
- uitgangspunten voor de Looydijk (west) - Professor Doctor T.M.C. Asserweg;
- uitgangspunten voor de Looydijk (oost);
- uitgangspunten voor de Blauwkapelseweg;
- uitgangspunten voor de Burgemeester De Withstraat en de Dorpsstraat;
- uitgangspunten voor de overige locaties (de wijken);
- uitgangspunten voor het fietsverkeer;
- uitgangspunten voor parkeren en bevoorrading.

4.2.1 Algemene uitgangspunten

De hiernavolgende algemene uitgangspunten zijn geformuleerd:

- De wegencategorisering is conform het GVVP. Daar waar wordt afgeweken van het GVVP dient dit goed onderbouwd te worden.
- De effecten van verkeerscirculatiemaatregelen worden met behulp van het verkeersmodel onderzocht.
- Doorgaand verkeer in het onderzoeksgebied wordt zo veel mogelijk beperkt.
- Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten wordt zo veel mogelijk gegarandeerd.
- Openbaar busvervoer rijdt zo veel mogelijk op een GOW/WOW.

4.2.2 Uitgangspunten voor de ring

Voor de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg Zuid zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- De functie van deze wegen is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom.
- De verkeersveiligheid op de aansluitingen (kruispunten) op de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg verbeteren.
- De oversteekbaarheid van het fietsverkeer (en voetgangers) op de Biltse Rading, Groenekanseweg en Soestdijkseweg Zuid verbeteren.
- De inrichting wordt getoetst op basis van de voorkeurskenmerken binnen Duurzaam Veilig voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW) (zie tabel 2.1).

4.2.3 Uitgangspunten voor de Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein

Het karakter van het noordelijk deel van de Hessenweg met een sterke winkelfunctie is duidelijk anders dan dat van het zuidelijk deel en het Dr. Letteplein, waaraan voornamelijk gewoond wordt. Dit onderscheid is ook gemaakt binnen de uitgangspunten. Achter elk uitgangspunt wordt tussen haakjes aangegeven voor welk wegvak het uitgangspunt van toepassing is:

- de Hessenweg en Dr. Letteplein hebben de functie van wijkontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein);
- er vindt nader onderzoek plaats naar de verkeersdruk en eventuele (verkeerscirculatie)maatregelen (Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein);
- maximumsnelheid van 30 km/h (Hessenweg (noord en zuid) en Dr. Letteplein);
- nader te onderzoeken: bevordering van het fietsverkeer (vooral Hessenweg (noord));
- oversteekbaarheid verbeteren (vooral Hessenweg (noord) en in mindere mate de Hessenweg (zuid) en Dr. Letteplein);
- Bevoorradend verkeer dient mogelijk te worden gemaakt (enkel Hessenweg (noord)).

4.2.4 Uitgangspunten voor de Looydijk (west) - Professor Doctor T.M.C. Asserweg

Belangrijk uitgangspunt voor de Looydijk (west) - Professor Doctor T.M.C. Asserweg is dat deze wordt doorgetrokken en aangesloten op de rotonde met de Biltse Rading. Bij de doortrekking dient rekening te worden gehouden met de kruispunten met de Waterweg en de A. Nobellaan, die als hoofdfietsroute is gecategoriseerd in het GVVP. Daarnaast zijn de volgende uitgangspunten van toepassing op de Looydijk (west) - Professor Asserweg:

- het betreft een wijkontsluitingsweg (WOW) met een maximumsnelheid van 30 km/h;
- de inrichting moet worden aangepast conform de uitgangspunten van een wijkontsluitingsweg (parkeren, fiets(suggestie)stroken) (zie ook tabel 2.1).

4.2.5 Uitgangspunten Looydijk (oost)

De Looydijk (oost) en de Dorpsstraat zijn van grote invloed op elkaar. Het nemen van maatregelen op de ene weg kan tot een verkeerstoename op de andere weg leiden. Uitgangspunt voor de Looydijk (oost) is daarom de functie van wijkontsluitingsweg, 30 km/h, te onderzoeken in combinatie met de Dorpsstraat. Bij het vastleggen van de keuze worden functie, vormgeving en het gebruik met elkaar in evenwicht gebracht (zie ook tabel 2.1). Daarnaast gelden de volgende uitgangspunten:

- de aansluiting op de Soestdijkseweg Zuid verbeteren;
- aandacht voor vrachtverkeer.

4.2.6 Uitgangspunten voor de Blauwkapelseweg

De Blauwkapelseweg is gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg. De maximumsnelheid dient te worden onderzocht (dit kan 50 of 30 km/h zijn). Vanwege de grote aantallen fietsers die dagelijks gebruik maken van de Blauwkapelseweg (circa 1.400-1.500 per etmaal), is het uitgangspunt om de continuïteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren. In het verleden zijn er met de gemeente De Bilt afspraken gemaakt om de verkeersdruk op de Blauwkapelseweg te verminderen. Vanuit de klankbordgroep is het uitgangspunt 'de hoeveelheid doorgaand verkeer verminderen' toegevoegd.

4.2.7 Uitgangspunten voor de Burgemeester De Withstraat en de Dorpsstraat

Voor de Burgemeester De Withstraat en de Dorpsstraat zijn de volgende uitgangspunten opgesteld:

- De functie van wijkontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/h onderzoeken in combinatie met de Looydijk Oost.
- Het verminderen van de verkeersdruk door het nemen van (circulatie)maatregelen.
- Aandacht voor de continuïteit van fietsvoorzieningen op de Dorpsstraat (oost), als onderdeel van een 'fietsfilevrije route'. Op de Dorpsstraat (oost) fietsen dagelijks 4.000 à 5.000 fietsers.

4.2.8 Uitgangspunten voor de overige locaties (de wijken)

Ook in de wijken zijn op verschillende locaties punaises geplaatst via e-spraak (zie ook paragraaf 3.2.5). Daarom zijn voor de overige locaties de hiernavolgende uitgangspunten beschreven:

- de wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h;
- het verblijfskarakter is primair;
- op de wegen rijdt enkel bestemmingsverkeer;
- de knelpunten, opgegeven via e-spraak, worden door de gemeente De Bilt in een gebiedsgerichte aanpak/specifieke uitwerking behandeld;
- bij het mogelijk toepassen van, en inrichten op eenrichtingsverkeer rekening houden met nood- en hulpdiensten.

4.2.9 Uitgangspunten voor het fietsverkeer

Basisuitgangspunt voor fietsverkeer is het fietsnetwerk opgenomen in het GVVP. Voor dit netwerk zijn de volgende uitgangspunten beschreven:

- fietsverkeer op het hoofdnetwerk faciliteren;
- de inrichting van het profiel, en daarmee de fietsvoorziening, volgt uit de functie en het gebruik van het betreffende wegvak;
- in de uitwerking is aandacht voor de continuïteit van de fietsvoorzieningen;
- andere locatie voor de fietstunnel onder de Utrechtseweg (plek bestaande tunnel) is een gepasseerd station.

4.2.10 Uitgangspunten voor parkeren en bevoorrading

Tot slot zijn er uitgangspunten opgesteld ten behoeve van het parkeren en de bevoorrading/expeditie. Voor parkeren geldt als uitgangspunten dat de parkeerroutering goed moet zijn, ook na het nemen van (circulatie)maatregelen.

Expeditieverkeer wordt geconcentreerd op de in het GVVP beschreven routes. In de klankbordgroep is aangegeven dat de routering vanaf de Groenkanseweg via het Dr. Letteplein naar de Hessenweg niet mogelijk is. Op deze locatie mag namelijk niet links afgeslagen worden. Ten behoeve van deze studie wordt de afbeelding aangepast en wordt de Hessenweg bereikt via de oostelijke aansluiting van het Dr. Letteplein. Maatregelen worden genomen op de niet-geschikte routes ter voorkoming van expeditieverkeer.

4.2.11 Openbaar vervoer

Uitgangspunt voor het busverkeer is dat de resultaten uit het VCP geen nadelige invloed mogen hebben op de doorstroming van busverkeer op de Soestdijkseweg Zuid.

4.2.12 Toekomstige ontwikkelingen

In het VCP wordt rekening gehouden met de diverse ontwikkelingen, zowel ruimtelijk als infrastructureel. Vaststaande ruimtelijk ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel, waarmee verschillende varianten voor de verkeersstructuur worden verkend. Voor andere ontwikkelingen (bijvoorbeeld de Albert Heyn XL) geldt dat deze expliciet meegenomen worden bij de vorming en toetsing van varianten voor de verkeersontsluiting (en bevoorrading).

De hiernavolgende ontwikkelingen zijn daarbij van belang:

- Ontwikkeling van bedrijventerrein Larenstein met een verkeersgeneratie van circa 5.500 mvt/etm. Vanuit deze ontwikkeling is geadviseerd om een tweetal rotondes te realiseren om de doorstroming op termijn te kunnen garanderen. Een rotonde (zie volgende aandachtspunt) wordt op korte termijn gerealiseerd.
- Een rotonde op het kruispunt tussen de Biltse Rading en de Groenkanseweg, met de mogelijkheid voor twee bypasses als blijkt dat de te realiseren vormgeving onvoldoende capaciteit biedt.
- Verbetering van de verkeerscirculatie op het kruispunt Dr. Letteplein - Groenkanseweg met als voorkeursoplossing een rotonde.
- Realisatie Albert Heyn XL met een verkeersgeneratie van circa 1.050 mvt/etm. Met name de bevoorrading is een aandachtspunt.

- Opwaarderen van de fietstunnel De Bilt.
- Buslijn 58 rijdt via de Bilthovenseweg van en naar Zeist.
- Opwaardering van het kruispunt tussen de Utrechtseweg en de Universiteitsweg met meer capaciteit.
- Mogelijke fietstunnel op het kruispunt tussen de Dorpsstraat en Soestdijkseweg Zuid.
- Een rotonde op het kruispunt tussen de Planetenbaan en Groenekanseweg.
- Opwaarderen van de fietsfilevrij route.
- De Ambachtsstraat wordt een woongebied.
- Het RIVM zal op termijn verhuizen naar De Uithof. Voor het bestaande terrein wordt uitgegaan van een gelijke invulling. Uitgangspunt daarbij is dat de verkeerproductie van de locatie niet zal veranderen.

Bijlage 1 Verslag klankbordgroepbijeenkomst

Gemeente De Bilt

Verslag klankbordgroep VCP

Bijeenkomst 4 juli 2013

19.30-22.15 uur

Oude Raadszaal

Datum verslag: 10 juli 2013

Kenmerk: BLT044/Nbc/0437

Aanwezig:

- Peter Dijs - Belangenvereniging Weltevreden
 - Willem van Putten - Blauwkapelseweg
 - Sifra Visser - Looydijk (west)
 - Marise Rademakers - Ondernemersvereniging Hessenweg
 - Bas van Loo - Ondernemersvereniging Hessenweg
 - Anton Klunder - Looydijk (oost)
 - Ad van Tummers - Ondernemersvereniging/bewoners Dorpsstraat
 - Simon van der Molen - Groenekanseweg
 - Martijn van de Elzen - Bilthovenseweg
 - Ruud de Swaert - Burgemeester De Withstraat
 - Boudewijn Beltman - algemene vertegenwoordiging
 - Bert de Ru - Dr. Letteplein
-
- Mette Corsel - gemeente De Bilt
 - Lianne Oosterlee - gemeente De Bilt
 - Nicole Kosten - Goudappel Coffeng BV
 - Christiaan Nab - Goudappel Coffeng BV

Opening

Om 19.30 uur wordt de bijeenkomst geopend door de wethouder. Hij heet de deelnemers van harte welkom en wenste iedereen een constructieve avond toe.

Voorstelronde

De deelnemers stellen zich aan elkaar voor en geven aan welke buurt of straat zij vertegenwoordigen.

Inhoudelijke presentatie

Goudappel Coffeng BV verzorgt de inhoudelijke presentatie. Hierin wordt een toelichting gegeven van de resultaten uit de e-spraak. Onder andere op basis van de uitkomsten uit de e-spraak zijn in concept uitgangspunten voor de studie opgesteld. Deze zijn ook gepresenteerd.

Resultaat e-spraak

Opgemerkt wordt dat het een gemiste kans is dat een aantal straten is heringericht, terwijl nu pas een visie wordt ontwikkeld. Gevraagd wordt wat de randvoorwaarden zijn en of de herinrichtingen ter discussie gesteld mogen worden.

De keuzes, gemaakt in het verleden, mogen ter discussie worden gesteld, maar leggen wel beperkingen op. We moeten rekening houden met de investeringen die in het verleden zijn gedaan. Deze zullen in de afweging van de varianten ook worden meegenomen. Randvoorwaarde is immers ook een budget.

Er vindt een discussie plaats over de relevantie van handhaving. Geantwoord wordt dat problemen zo veel mogelijk aan de bron moeten worden aangepakt, maar dat handhaving niet vergeten moet worden.

Gevraagd wordt naar een verduidelijking van het probleem ten aanzien van de overstekbaarheid op de Hessenweg. Aangegeven wordt dat verkeersveiligheid het probleem is, omdat voetgangers en de zebrapaden slecht te zien zijn door langs geparkeerde voertuigen. Overstekende fietsers en voetgangers komen voor een automobilist onverwacht het zebrapad op. Opgemerkt wordt dat zebrapaden zorgen voor schijnveiligheid.

Gevraagd wordt of de gemeente door het herinrichten van de Dorpsstraat expliciet de keuze heeft gemaakt om de Looydijk drukker te laten worden. Dat is niet het geval.

Bij de resultaten over de ring (het hoefijzer bestaande uit de Biltse Rading, Groenekanneweg en Soestdijkseweg Zuid) wordt opgemerkt dat het knelpunt ten aanzien van 'geluid' breder getrokken mag worden naar lucht en milieu. Geantwoord wordt dat het onderwerp 'geluid' is toegevoegd naar aanleiding van de inloopavond (woensdag 3 juli 2013) en dat in de variantenstudie zeker ook rekening wordt gehouden met de effecten ten aanzien van de luchtkwaliteit. Er zullen geen berekeningen worden gemaakt, maar er zal wel een inschatting worden gedaan. Ook wordt gevraagd wat wordt bedoeld met de discussie over de parallelwegen. Dit betreft een reactie op e-spraak over het gebruik van de parallelwegen (A. Nobellaan en Groenekanneweg), waarop het beter zou zijn verkeer met een verschillend karakter te scheiden.

Er ontstaat discussie over de Groenekanneweg en de Soestdijkseweg Zuid. Deze wegen verschillen van elkaar en hebben een eigen karakter. Aangevuld wordt dat het niet mogelijk is onbeperkt verkeer naar de 50 km/h-wegen te verplaatsen. Ook aan deze wegen zit een maximumintensiteit.

Gevraagd wordt hoe wordt omgegaan met de randen van het studiegebied. Geantwoord wordt dat het onderzoeksgebied (kern De Bilt) geen geïsoleerde omgeving is en dat we in het verkeersmodel rekening houden met mogelijke effecten van het verkeer buiten het plangebied. Verteld wordt wat de visie is achter de Biltse Rading. Een doortrekking van de Biltse Rading werd in het verleden door de politiek niet acceptabel gevonden.

Gevraagd wordt of de parkeeroverlast op de Kapelweg niet wordt opgelost door het transferium. Geantwoord wordt dat vanwege grondaankoop dit voorlopig nog niet aan de orde is.

Opgemerkt wordt dat veel vierkante meters worden ingenomen door auto's die ook in een garage hadden kunnen staan. Omdat garages in de praktijk voor andere zaken worden gebruikt, worden deze bij nieuwe ontwikkelingen niet meer in de parkeerbalans meegenomen. Het is de vraag of een groeiend autobezit door de gemeente gefaciliteerd moet worden. Het probleem doet zich in veel woonwijken voor. Dit probleem zal in de toekomst als gevolg van de huidige economische situatie en de stagnatie en zelfs een daling van het autobezit, zeker in grote steden, verminderen. Het kan echter nog enkele jaren duren voordat het effect op straat zichtbaar wordt.

Gevraagd wordt hoe wordt omgegaan met ruimtelijke ontwikkelingen als bijvoorbeeld woningbouw. Aangegeven wordt dat concrete ontwikkelingen in het verkeersmodel zijn opgenomen. We gaan de varianten doorrekenen in de toekomst, waarin het effect van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is meegenomen.

Concept uitgangspunten

Bij de algemene uitgangspunten wordt opgemerkt dat het uitgangspunt is zo veel mogelijk doorgaand verkeer beperken. Dit wordt aangevuld. Gevraagd wordt of doorgaand verkeer wordt gemeten. De gemeente geeft aan dat in 2008 onderzoek is verricht op de Blauwkapelseweg door kentekenregistratie. Hieruit bleek destijds het aandeel doorgaand verkeer circa 40% te zijn. Dat was voor de herinrichting van het oude dorp en de verbreding van de A27. Tellingen geven aan dat na de herinrichting van Het Oude Dorp het verkeer niet significant is afgenomen.

Over de Hessenweg wordt opgemerkt dat het beter is onderscheid te maken tussen het noordelijk en zuidelijk deel en het Dr. Letteplein, omdat het noordelijk en zuidelijk deel veel van elkaar verschillen. Ook het Dr. Letteplein is anders dan de Hessenweg. In de Nota van Uitgangspunten worden de verschillende wegvakken onderscheiden.

Bij de uitgangspunten voor de Looydijk (west) en de Professor Asserweg wordt aangegeven dat de Waterweg een hoofdfietsroute is. Uitgangspunt is bij een aansluiting op de Biltse Rading rekening te houden met dit kruispunt. Dit uitgangspunt wordt toegevoegd.

Bij de uitgangspunten voor de Blauwkapelseweg wordt gevraagd of het verminderen van verkeer niet als uitgangspunt kan worden meegenomen. Als uitgangspunt wordt toegevoegd om op de Blauwkapelseweg de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen.

Opgemerkt wordt dat circa 4.000 fietsers² dagelijks van de Blauwkapelseweg gebruik maken. Tevens wordt opgemerkt dat de verkeersdruk op de Blauwkapelseweg wel meevalt en dat het enkel in de spits als druk wordt ervaren.

Opgemerkt wordt om in de varianten met eenrichtingsverkeer rekening te houden met de wijkstraten en de hulpdiensten die hier doorheen moeten. De bereikbaarheid van de hulpdiensten wordt als algemeen uitgangspunt meegenomen.

Bij de uitgangspunten voor fietsverkeer wordt gevraagd naar de plannen voor het verbreden van de bestaande fietstunnel bij de Kapelweg. De gemeente geeft aan dat de keuze voor een andere locatie van de tunnel een gepasseerd station is. De provincie Utrecht pakt dit project na de zomervakantie op.

Bij de uitgangspunten voor bevoorradingsverkeer wordt aangegeven dat de afbeelding niet klopt. Er wordt vanaf de Groenkanseweg links afgeslagen via de Dr. Letteplein. Dit mag niet in de praktijk. De afbeelding is afkomstig uit het GVVP, maar wordt voor deze studie aangepast.

Stellingen

Tot slot is gediscussieerd over enkele stellingen om de meningen te proeven. Voor de Hessenweg wordt aangegeven het fietsverkeer beter te moeten faciliteren. Het is een gemengde straat, waarin ook autoverkeer thuishoort. Ook is nog gediscussieerd over bevoorradend verkeer op de Looydijk.

Afsluiting en dankwoord

Om circa 22.15 uur worden alle deelnemers bedankt voor de inbreng en wordt de bijeenkomst afgesloten.

² Toevoeging na de Klankbordgroepvergadering: deze aantallen fietsers worden waargenomen op de Dorpsstraat-oost, van de Blauwkapelweg maken dagelijks circa 1.400 à 1.500 fietsers gebruik.

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

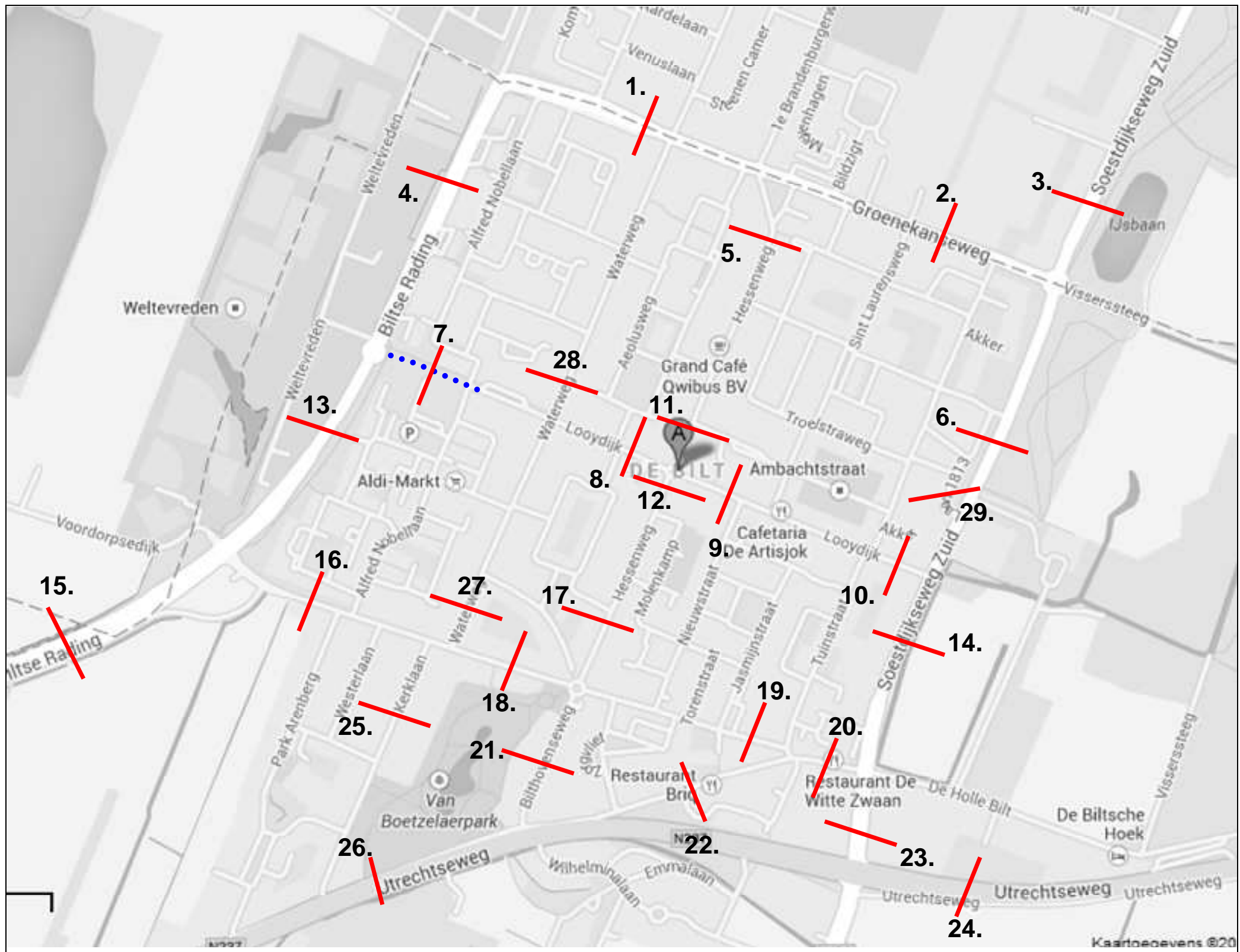
www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Bijlage 3

Verkeersintensiteiten

CONCEPT



Figuur B3.1: Nummering wegvakken

					Huidige situatie (2012)	Autonoom 2020	Referentie 2020 (met door- trekking)	Variante 1 - eenrichting Dorpsstraat oost en Looydijk in	Variante 2 - eenrichting Dorpsstraat oost en Looydijk uit	Variante 3a - H- systeem uit, kort	Variante 3b - H-systeem uit, lang
afgerond in honderdtallen											
GOW	1	Groenekanseweg	Steenencamer	Waterweg	9.200	7.200	7.000	7.400	7.300	7.400	7.700
GOW	2	Groenekanseweg	St. Laurensweg	Akker	7.900	8.700	8.500	9.900	8.500	8.900	9.400
GOW	3	Soestdijkseweg	Groenekanseweg	Antonie van Leeuwenhoeklaan	13.400	18.000	18.100	18.100	17.000	18.000	17.900
GOW	4	Biltse Rading	rotonde Biltse Rading	Groenekanseweg	12.500	14.400	13.800	13.600	14.800	12.700	13.500
WOW	5	Hessenweg	Henrica van Erpweg	Dr. Letteplein	3.800	2.400	2.300	3.100	2.900	2.800	2.600
GOW	6	Soestdijkseweg	Looydijk	Groenekanseweg	11.400	19.400	19.500	21.500	18.700	19.600	19.900
WOW	7	Asserweg	rotonde Biltse Rading	Alfred Nobellaan	0	0	3.300	3.200	3.500	3.400	3.500
WOW	8	Looydijk west	Van Heemstrakwartier	Looydijk	1.800	2.800	3.000	2.600	2.400	3.600	3.000
WOW	9	Looydijk oost	Hessenweg	Dr. Schaepmanweg	2.900	2.600	2.600	1.900	1.500	2.700	1.300
WOW	10	Looydijk oost	Akker	Soestdijkseweg	3.700	4.800	4.800	1.900	2.200	3.000	2.700
WOW	11	Hessenweg noord	Looydijk	Herenweg	5.100	3.100	3.100	3.200	3.700	3.500	3.600
WOW	12	Hessenweg zuid	Molenkamp	Looydijk	3.400	2.800	2.100	2.300	2.800	3.800	5.600
GOW	13	Biltse Rading	Blauwkapelseweg	rotonde Biltse Rading	12.500	14.800	16.800	16.300	17.900	15.400	16.400
GOW	14	Soestdijkseweg	Dorpsstraat	Looydijk	14.000	24.600	24.600	24.200	21.700	23.300	23.300
GOW	15	Biltse Rading	A27	Blauwkapelseweg	22.200	24.300	24.600	22.100	25.700	19.200	20.200
WOW	16	Blauwkapelseweg	Biltse Rading	Park Arenberg	11.200	9.800	7.900	6.600	9.000	4.400	4.400
WOW	17	Hessenweg zuid	van Heemstrakwartier	Blauwkapelseweg	3.800	3.900	3.200	3.300	3.900	4.200	5.900
WOW	18	Blauwkapelseweg	Kerklaan	Bilthovenseweg	7.600	6.400	5.700	3.900	7.200	2.600	2.700
WOW	19	Burg. De Withstraat	Jasmijnstraat	Dorpsstraat	5.200	4.100	4.100	2.000	3.300	2.300	2.600
WOW	20	Dorpsstraat-Oost	Burg. De Withstraat	Soestdijkseweg	5.500	6.700	6.600	4.300	3.200	5.500	5.400
ETW	21	Bilthovenseweg	Dorpsstraat west	Blauwkapelseweg	1.100	2.600	2.500	2.300	3.000	2.500	2.600
ETW	22	Dorpsstraat west	Bilthovenseweg	Biltstein	700	1.800	1.900	1.700	1.600	1.800	2.000
GOW	23	Soestdijkseweg	Utrechtseweg	Dorpsstraat	18.600	28.300	28.300	26.500	23.700	26.600	26.400
NVT	24	Utrechtseweg	Soestdijkseweg	Amersfoortseweg	38.800	36.100	36.300	36.100	35.600	35.800	35.600
ETW	25	Kerklaan	Utrechtseweg	Blauwkapelseweg	1.700	1.600	1.600	1.900	3.400	1.600	1.800
NVT	26	Utrechtseweg	Berenkuil	Soestdijkseweg	21.000	20.400	19.900	23.300	21.900	22.700	23.000
ETW	27	Waterweg	Blauwkapelseweg	Groen van Prinsterweg	700	1.200	900	900	1.200	1.400	1.300
ETW	28	Waterweg	Looydijk	Zephyrusweg	1.100	1.300	1.500	1.500	1.500	1.400	1.500
ETW	29	Van Hogendorpweg	Akker	Soestdijkseweg	700	1.000	1.100	1.300	2.700	1.600	1.400

- : Geen probleem
 : Kritiek (> 90% - < 100% van maximaal wenselijke intensiteit, zie ook tabel 1.3)
 : Intensiteit te hoog voor functie (> 100% van maximaal wenselijke intensiteit, zie ook tabel 1.3)

Tabel B3.1: Intensiteiten in mvt/etmaal afgerond op honderdtallen (bron: Verkeersmodel)

				Autonoom 2020	Referentie 2020 (met door- trekking)	Variante 1 - eenrichting Dorpsstraat oost en Looydijk in	Variante 2 - eenrichting Dorpsstraat oost en Looydijk uit	Variante 3a - H-systeem uit, kort	Variante 3b - H-systeem uit, lang
verschillen									
1	Groenekansweg	Steenencamer	Waterweg	7.200	-200	200	100	200	500
2	Groenekansweg	St. Laurensweg	Akker	8.700	-200	1.200	-200	200	700
3	Soestdijkseweg	Groenekansweg	Antonie van Leeuwenhoeklaan	18.000	100	100	-1.000	0	-100
4	Biltse Rading	rotonde Biltse Rading	Groenekansweg	14.400	-600	-800	400	-1.700	-900
5	Hessenweg	Henrica van Erpweg	Dr. Letteplein	2.400	-100	700	500	400	200
6	Soestdijkseweg	Looydijk	Groenekansweg	19.400	100	2.100	-700	200	500
7	Prof. Dr. T.M.C. Asserweg	rotonde Biltse Rading	Alfred Nobellaan	0	3.300	3.200	3.500	3.400	3.500
8	Looydijk west	Van Heemstrakwartier	Looydijk	2.800	200	-200	-400	800	200
9	Looydijk oost	Hessenweg	Dr. Schaepmanweg	2.600	0	-700	-1.100	100	-1.300
10	Looydijk oost	Akker	Soestdijkseweg	4.800	0	-2.900	-2.600	-1.800	-2.100
11	Hessenweg noord	Looydijk	Herenweg	3.100	0	100	600	400	500
12	Hessenweg zuid	Molenkamp	Looydijk	2.800	-700	-500	0	1.000	2.800
13	Biltse Rading	Blauwkapelseweg	rotonde Biltse Rading	14.800	2.000	1.500	3.100	600	1.600
14	Soestdijkseweg	Dorpsstraat	Looydijk	24.600	0	-400	-2.900	-1.300	-1.300
15	Biltse Rading	A27	Blauwkapelseweg	24.300	300	-2.200	1.400	-5.100	-4.100
16	Blauwkapelseweg	Biltse Rading	Park Arenberg	9.800	-1.900	-3.200	-800	-5.400	-5.400
17	Hessenweg zuid	van Heemstrakwartier	Blauwkapelseweg	3.900	-700	-600	0	300	2.000
18	Blauwkapelseweg	Kerklaan	Bilthovenseweg	6.400	-700	-2.500	800	-3.800	-3.700
19	Burg. De Withstraat	Jasmijnstraat	Dorpsstraat	4.100	0	-2.100	-800	-1.800	-1.500
20	Dorpsstraat-Oost	Burg. De Withstraat	Soestdijkseweg	6.700	-100	-2.400	-3.500	-1.200	-1.300
21	Bilthovenseweg	Dorpsstraat west	Blauwkapelseweg	2.600	-100	-300	400	-100	0
22	Dorpsstraat west	Bilthovenseweg	Biltstein	1.800	100	-100	-200	0	200
23	Soestdijkseweg	Utrechtseweg	Dorpsstraat	28.300	0	-1.800	-4.600	-1.700	-1.900
24	Utrechtseweg	Soestdijkseweg	Amersfoortseweg	36.100	200	0	-500	-300	-500
25	Kerklaan	Utrechtseweg	Blauwkapelseweg	1.600	0	300	1.800	0	200
26	Utrechtseweg	Berenkuil	Soestdijkseweg	20.400	-500	2.900	1.500	2.300	2.600
27	Waterweg	Blauwkapelseweg	Groen van Prinsterweg	1.200	-300	-300	0	200	100
28	Waterweg	Looydijk	Zephyrusweg	1.300	200	200	200	100	200
29	Van Hogendorpweg	Akker	Soestdijkseweg	1.000	100	300	1.700	600	400

-1.000: Afname t.o.v. de autonome situatie 2020

1.000 : Toename t.o.v. de autonome situatie 2020

Tabel B3.2: Verschillen varianten t.o.v. autonoom 2020 in mvt/etmaal afgerond op honderdtallen (bron: Verkeersmodel)

Bijlage 4

Analyse afwikkeling parkeren winkelfunc- ties Looydijk

CONCEPT

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente De Bilt

Verkeerscirculatieplan De Bilt

Uitwerking circulatie winkelomgeving Herenweg - Looijdijk

Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 december 2013
BLT044/Knn/0447

1 Inleiding

Medio 2013 is het project 'Verkeerscirculatieplan De Bilt' gestart. Dit plan is een uitwerking van het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). In dit GVVP, dat in 2012 is vastgesteld, zijn de hoofdstructuren voor auto, fiets en openbaar vervoer vastgelegd. De uitwerkingsopgave VCP De Bilt heeft als doel om een gebalanceerde samenhang in de wegenstructuur van de kern De Bilt te creëren om zo de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

Vanuit de gemeenteraad van De Bilt is medio december 2013 het verzoek gekomen om de geplande ontsluiting van de vernieuwde supermarktlocatie aan de Looydijk - Herenweg te beschouwen in relatie tot het concept-VCP. Hiertoe is een bijeenkomst belegd met de Klankbordgroep VCP en een afvaardiging van de Herenweg en omgeving.

In deze notitie wordt verslag gedaan van de bevindingen. Hierbij is gebruik gemaakt van het 'Verkeersonderzoek herontwikkeling Albert Heijn-locatie Looydijk De Bilt' (Grontmij, mei 2010). De resultaten van het onderhavige onderzoek worden meegenomen in de beoordeling van de varianten van het Verkeerscirculatieplan.

2 Situatieschets

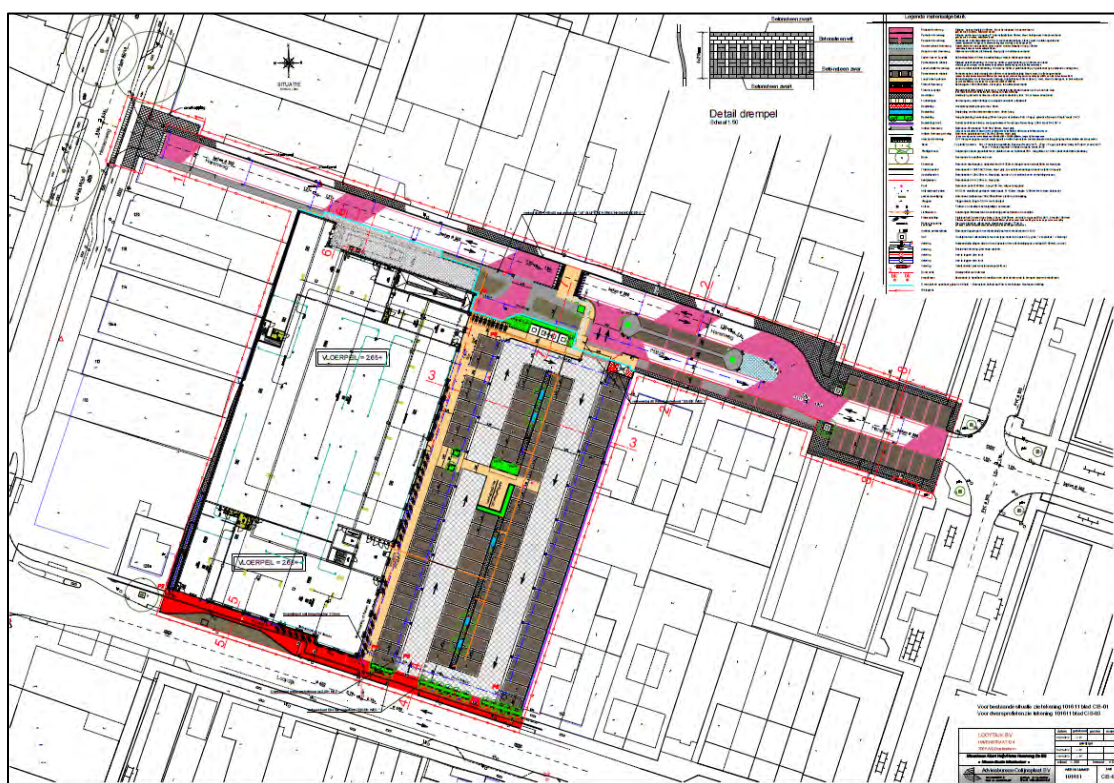
De Albert Heijn-vestiging aan de Looydijk wordt uitgebreid. De oude winkel is gesloopt en op het terrein is nieuwbouw gerealiseerd (geplande opening maart 2014). Het project bestaat uit nieuwbouw van de supermarkt, twee andere winkellocaties (HEMA, Gall & Gall) en de nieuwbouw van woningen. Voor bezoekers en bewoners worden parkeervoorzieningen gerealiseerd.

De supermarkt wordt ten opzichte van de oorspronkelijke situatie uitgebreid tot circa 1.900 m² vvo, volgens opgave van Ahold een middelgrote AH-vestiging¹ vergelijkbaar met de AH in Doorn of Driebergen. Voor andere winkelformules komt circa 900 m² bvo beschikbaar. Het aantal appartementen bedraagt 39.

Ten behoeve van winkelvoorzieningen en woningen wordt ten oosten van het winkelwooncomplex een parkeerterrein gerealiseerd met circa 100 parkeerplaatsen, daarnaast worden op de Herenweg circa 15 parkeerplaatsen aangelegd.

Voor de woningen is 1 parkeerplaats per woning beschikbaar in een ondergrondse parkeergarage.

In figuur 2.1 is een planschets opgenomen.



Figuur 2.1: Plansituatie

Ontsluiting

In de hiervoor geschetste plansituatie kan verkeer vanaf de Herenweg het parkeerterrein oprijden en verlaten. Vanaf de Looydijk is het alleen mogelijk het parkeerterrein op te rijden.

¹ Ter referentie: de AH in Maarssebroek is een L-winkel met een verkoopvloeroppervlakte van circa 2.500 m²; Den Dolder een L-winkel met circa 2.500 m² vvo, Overvecht een XL-winkel met circa 4.000 m² vvo.

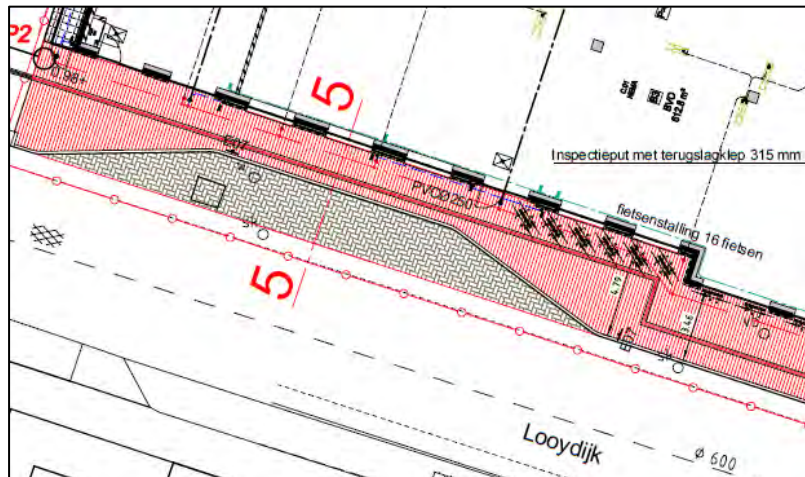
Op basis van inspraakreacties is het ontwerp van de Herenweg gewijzigd en is het aan de noordzijde alleen mogelijk het terrein te verlaten (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: Herinrichting Herenweg

De bevoorrading van de Albert Heijn vindt in pandig plaats. Expeditieverkeer rijdt via de Herenweg naar de laad-/losruimte.

De overige winkels worden, conform de oude situatie, via de Looydijk bevoorrad. Aan de Looydijk wordt een laad- en loshaven aangelegd (figuur 2.3).



Figuur 2.3: Laad- en loshaven Looydijk

De planontwikkeling genereert op etmaalbasis circa 500 auto's meer dan in de huidige situatie (bron: Verkeersonderzoek Grontmij, mei 2012). Wanneer deze via een in- en uitgang het parkeerterrein moeten verlaten, zijn dat op deze locatie circa 1.000 mvt/etm. Wanneer de in- en uitgang op een andere locatie liggen, is er sprake van spreiding van de verkeersintensiteit.

3 Ontsluitingsmogelijkheden

Op verzoek van de omwonenden is gevraagd om de verkeerssituatie rondom de winkellocatie en het parkeerterrein in beeld te brengen en alternatieve ontsluitingen in beeld te brengen. In figuur 4 zijn naast de oorspronkelijke ontsluiting (situatie 2012) en de beoogde plansituatie vier alternatieven geschetst. In alle varianten is de routing van het expeditieverkeer ongewijzigd ten opzichte van de in hoofdstuk 2 beschreven plansituatie.



Figuur 3.1: Varianten op hoofdlijnen

Situatie 2012

Deze situatie geeft de ontsluiting weer zoals deze was in de oude situatie. Het parkeerterrein en de supermarkt kenden in die situatie een andere ligging. Verkeer kon in die situatie via de Looydijk oprijden en het terrein via de Herenweg verlaten. Op het parkeerterrein zelf was geen mogelijkheid tot circuleren.

Plansituatie

De plansituatie schetst de voorgestelde ontsluiting zoals gekoppeld aan de bouw en herinrichting van de winkellocatie. De ontsluiting komt overeen met de oorspronkelijke situatie. Het parkeerterrein is groter dan in de oude situatie en het is mogelijk om op het terrein te circuleren. Bij een grotere parkeerdruk kan autoverkeer op het terrein circuleren en is niet meer, zoals in de oude situatie, genoodzaakt om het terrein te verlaten en via de woonstraten weer terug te rijden.

Variant 1

In variant 1 wordt de rijrichting omgedraaid. Autoverkeer rijdt nu via de Herenweg het terrein op en verlaat het parkeerterrein via de Looydijk.

Variant 2

Ten opzichte van de plansituatie is het in deze situatie alleen mogelijk om het terrein via de Herenweg in oostelijk richting te verlaten. De Herenweg kan tussen de Hessenweg en de planlocatie alleen in oostelijke richting worden bereden.

Variant 3

De aansluiting Herenweg-parkeerterrein vervalt in deze variant. Autoverkeer kan alleen nog maar via de Looydijk naar de winkellocatie rijden.

Variant 4

In deze variant wordt het parkeerterrein tweezijdig ontsloten. Het is zowel vanaf de Herenweg als vanaf de Looydijk mogelijk om het parkeerterrein op en af te rijden. De Herenweg-west wordt eenrichtingsverkeer.

Er zijn vanzelfsprekend nog combinatievarianten en/of aanvullende circulaties mogelijk op de hiervoor genoemde varianten. Deze geven echter op hoofdlijnen een beeld van de mogelijke situaties.

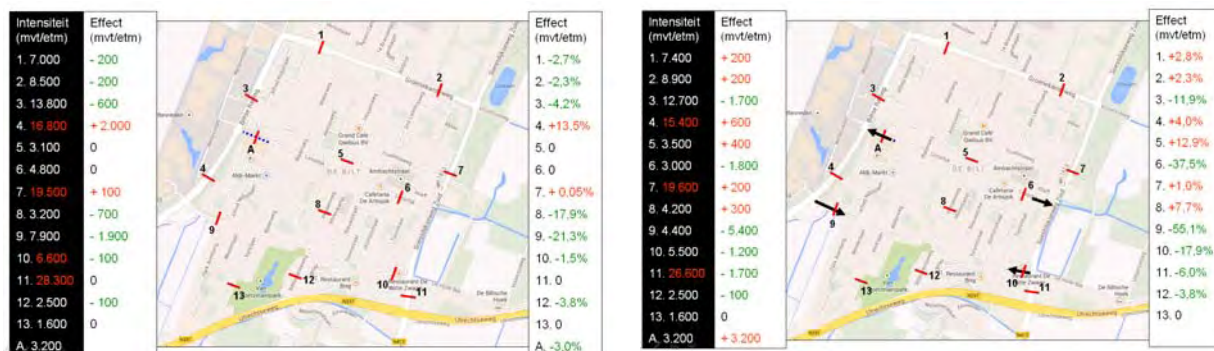
4 Analyse varianten

In tabel 1 zijn de varianten op een aantal onderdelen vergeleken met de plansituatie.

Varianten VCP

Bij de ontwikkeling van het VCP De Bilt zijn in samenspraak met de klankbordgroep verschillende varianten onderzocht en afgewogen. Twee varianten zijn daaruit naar voren gekomen die een verbetering van de verkeerssituatie opleveren.

In figuur 4.1 zijn deze varianten afgebeeld. In de figuur is tevens opgenomen in hoeverre de variant effect heeft op de verkeersintensiteit ten opzichte van een autonome situatie in 2020 (i.c. een situatie waarin geen maatregelen in De Bilt worden genomen).



Figuur 4.1: Varianten VCP De Bilt (respectievelijk referentievariant (links) en variant 3a (rechts))

In de referentie wordt de Dr. Asserweg aangesloten op de Biltse Rading, waardoor voor de westelijke woonwijken een verbeterde ontsluiting en een betere spreiding van het verkeer ontstaat.

In variant 3a wordt daaraan een circulatiestructuur toegevoegd. Deze laatste variant sluit iets beter aan op de doelstellingen die in het VCP zijn geformuleerd (vooral vermindering van sluipverkeer). Dat heeft een vermindering van de verkeersdruk op de wijkontsluitingswegen (waaronder de Looydijk) tot gevolg. De intensiteit op de gebiedsontsluitingswegen neemt iets toe. Voor de Looydijk wordt in beide varianten een inrijverbod voor vrachtverkeer ingesteld vanaf de Soestdijkseweg.

Verkeersbelasting Looydijk

Wordt de Looydijk zwaarder belast door autoverkeer?

Verkeersbelasting Herenweg

Idem Herenweg.

Risico op sluipverkeer omliggende woonstraten

Door het nemen van circulatiemaatregelen is het mogelijk dat autoverkeer een route gaat zoeken door woonstraten.

Vindbaarheid AH

Voor een winkelcomplex (AH, Hema, Gall & Gall) is een goede ontsluiting zo dicht mogelijk bij gebieds- of wijkontsluitingswegen van belang voor de oriëntatiemogelijkheden van bezoekers. De aanrijroute dient zo min mogelijk via woonstraten plaats te vinden.

Verkeerssituatie kruispunt Herenweg - Hessenweg

In de inventarisatie van de knelpunten in het kader van het VCP is dit kruispunt als knelpunt gemeld. Met name bij het uitrijden vanuit de Herenweg is sprake van onvoldoende zicht door geparkeerde auto's. In combinatie met het fietsverkeer levert dit gevaarlijke situaties op.

Profiel Herenweg

Het wegprofiel van de Herenweg is smal. De combinatie van een vrachtwagen met een tegemoetkomende auto is lastig.

Overig

In enkele varianten dient de circulatie van de Dr. Schaepmanstraat heroverwogen te worden (omkering rijrichting). Ook is in enkele varianten sprake van extra kosten in verband met een wijziging in de ontsluiting.

In tabel 4.1 is de beoordeling van de varianten opgenomen.

	plansituatie	variant 1: omkeren rijrichting	variant 2: één richting Herenweg	variant 3: in en uit Looydijk	variant 4: tweezijdige ontsluiting
VCP referentievariant	Ontsluiting passend	Ontsluiting passend maar niet logisch i.v.m. aanrijroute winkellocatie	Ontsluiting passend	Ontsluiting passend	Ontsluiting passend
VCP variant 3A	Verkeer kan alleen via rotonde naar P rijden, hogere belasting Looydijk-west en Hessenweg	Verkeer richting Soestdijkseweg kan eenvoudig wegrijden via Looydijk, voor wegvak tot rotonde lagere verkeersdruk dan in referentievariant	Extra belasting Looydijk, maar verkeersbelasting lager dan in referentievariant	Extra belasting Looydijk, maar verkeersbelasting lager dan in referentievariant	Door tweezijdige ontsluiting van parkeerterrein goede verdeling van aanrijroutes
Verkeersbelasting Looydijk	Afhankelijk van VCP-variant	Afhankelijk van VCP-variant,	Extra belasting Looydijk	Extra belasting Looydijk door de volledige ontsluiting winkelvoorziening op Looydijk	Door tweezijdige ontsluiting van parkeerterrein goede verdeling van aanrijroutes ook bij variant 3a
Verkeersbelasting Herenweg	Toename verkeer a.g.v. uitbreiding ruimtelijke ontwikkeling	Geen verandering ten opzichte van plansituatie, wel verandering rijrichting	Wegvakken Herenweg (oost), Dr. Schaepmanweg of Akker wordt zwaarder belast	Sterke afname verkeer Herenweg (alleen bewoners en expeditieverkeer)	Geringe afname van verkeer op Herenweg t.o.v. plansituatie
Risico sluipverkeer	Vergelijkbaar met huidige situatie	Gelijk tot iets minder dan in plansituatie (i.v.m. inrijden bij Herenweg-west)	Door grote omrijfactor, risico op sluipverkeer door woonwijk	Vermindering sluipverkeer t.o.v. plansituatie	Afname van sluipverkeer door uitrijmogelijkheid op Looydijk
Vindbaarheid AH	Ontsluiting via Looydijk goed	Slecht (zichtbaarheid vanaf Looydijk, maar vanaf daar niet bereikbaar), risico op zoekverkeer	Idem plansituatie	Geringe verbetering t.o.v. plansituatie (in en uit op dezelfde locatie)	Zowel voor plaatselijk bekenden als nieuwe bezoekers goed bereikbaar
Knooppunt Hessenweg - Herenweg	Verkeersproblematiek (onveiligheid, slecht zicht) verandert niet	Vermindering verkeersprobleem door minder uitrijdend verkeer	Vermindering verkeersprobleem vanwege vervallen uitrijden vanuit Herenweg	Door lagere verkeersdruk vanuit Herenweg verbetering van de verkeerssituatie	Vermindering verkeersprobleem door minder inrijdend verkeer en vervallen van mogelijkheid om uit te rijden
Profiel Herenweg	Smal door combinatie tweerichtingsverkeer en expeditieverkeer	Idem 2, maar autoverkeer zit nu meer in rijrichting van vrachtverkeer	Profiel passend bij eenrichtingssituatie	Door lagere intensiteit vermindering van conflicten maar profiel smal voor combi met expeditieverkeer	Profiel passend bij eenrichtingssituatie
Overig	Slechts beperkte verandering ten opzichte van huidige situatie (2012)	Sluit aan bij eenrichtingsverkeer Dr. Schaepmanweg	Rijrichting Dr. Schaepmanweg omkeren om sluipverkeer door woonwijk te verminderen	Aanvullend kan overwogen worden op de Herenweg eenrichtingsverkeer in te stellen	De noordelijke uitrit van het parkeerterrein (Herenweg) moet worden verbreed. Hieraan zijn kosten verbonden

Tabel 4.1: Overzicht varianten

5 Resumé

Op verzoek van de gemeenteraad van De Bilt is samen met de Klankbordgroep het VCP aangevuld met belanghebbenden vanuit de Herenweg, ingezoomd op de beoogde ontsluiting van de winkellocatie Herenweg - Looydijk.

In maart 2014 vindt de opening van dit vernieuwde winkelcomplex plaats, waarin zowel een Albert Heijn, de HEMA en een Gall & Gall worden gevestigd. Ten opzichte van de situatie vóór de nieuwbouw neemt het bruto vloeroppervlak van het winkelcomplex toe. Dit leidt theoretisch ook tot een vergroting van de verkeersvraag. In een verkeerskundig onderzoek is dit berekend op maximaal 500 auto's extra per dag. Een goede ontsluiting van de locatie is zowel voor bezoekers als omwonenden belangrijk.

In deze notitie is een aantal varianten toegelicht. De meningen vanuit de omwonenden over deze varianten verschilt. Vanuit de Herenweg en omgeving gaat de voorkeur nadrukkelijk uit naar variant 3 (geen ontsluiting via de Herenweg) of variant 4 met aanpassing naar alleen inrijden of alleen uitrijden op de Herenweg.

De omwonenden van de Looydijk zien de keuze van de variant graag gekoppeld aan het VCP De Bilt. De Looydijk is een wijkontsluitingsweg, maar de verkeersdruk wordt mede in relatie tot de profielbreedte als hoog ervaren. Extra verkeer op de Looydijk door wijziging van de ontsluitingsstructuur wordt dan ook als onwenselijk gezien. In combinatie met variant 3a waarin tussen Akker en Soestdijkseweg eenrichtingsverkeer (uitgaand) wordt ingesteld, zijn er meer mogelijkheden. De verkeersintensiteit op de Looydijk neemt dan aanzienlijk af, een geringe verandering als gevolg van ontsluitingsvariant 4 (tweezijdige ontsluiting parkeerterrein) is dan mogelijk.

Op basis van verkeerskundige argumenten gaat de voorkeur uit naar variant 4. In deze variant wordt het parkeerterrein optimaal ontsloten (tweezijdig). De extra verkeersbelasting ten opzichte van de oorspronkelijke situatie (+ 500 mvt/etm) wordt verspreid over vier wegvakken (Herenweg-oost, Herenweg-west, Looydijk-oost, Looydijk-west). Door de instelling van eenrichtingsverkeer op de Herenweg-west wordt de veiligheid op het kruispunt Hessenweg - Herenweg verbeterd en het conflict op de smalle Herenweg opgelost.

Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer op de Looydijk draagt er aan bij dat expeditieverkeer vanuit de Herenweg afgewikkeld wordt naar en via de Soestdijkseweg, en niet via de Looydijk, Hessenweg of Asserweg naar de gebiedsontsluitingswegen gaat rijden.

Variant 4 heeft meer draagvlak wanneer dit in samenhang met variant 3a uit het VCP wordt gerealiseerd.

Bijlage 5

Verslag platform verkeer

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente De Bilt

Opmerkingen door Platform Verkeer

Presentatie VCP en Corridorstudie De Bilt d.d. 29 januari 2014

Datum
Kenmerk
Eerste versie

14 februari 2014
BLT044/Nbc/0452.01

Aanwezig:

- De heer E. ten Cate (BOF)
- De heer H. Scholts (Q-buzz)
- De heer R. Scheele (Fietsersbond)
- De heer R. van der Straten (Politie)
- De heer H. van Halteren (Politie)
- De heer O. Doornenbal (Veilig Verkeer Nederland)
- De heer M. Corsel (Gemeente De Bilt)
- De heer W. le Fevre (Gemeente De Bilt)
- Mevrouw N. Korsten (Goudappel Coffeng BV)

Een deel van de beantwoording van de vragen is later aan het verslag toegevoegd en zijn in het overleg niet beantwoord.

RS: Bij doortrekking van de Dr. Asserweg, worden er maatregelen genomen ten behoeve van fietsverkeer?

Dit vergt een nadere uitwerking.

RS: Vindt er op de Kapelweg een toename van autoverkeer plaats in het geval van variant 3A?

Hier verandert niet veel aan de verkeersintensiteit.

HH: Is het een optie om eenrichtingsverkeer Dorpsstraat door te trekken naar de Burgemeester de Withstraat?

Deze variant hebben we ook bekeken (variant 1). Nadeel hiervan is dat er geen interne uitwisseling meer mogelijk is en dit kan leiden tot het ontstaan van sluiproutes in de wijken.

HS: HS: Wat is het effect van het VCP op de kruising N237/Holle Bilt, wordt het probleem niet groter?

De provincie Utrecht gaat het kruispunt opwaarderen, dus we verwachten geen nadelige effecten van het VCP. Door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Dorpstraat wordt het kruispunt ook minder zwaar belast en is de doorstroming beter.

HS: De Blauwkapelseweg dient voor de bus wel over de gehele lengte in twee richtingen te berijden te zijn.

Dit is inderdaad het uitgangspunt.

EC: Is het een optie om de nieuwe buslijn 72 voor Jagtlust te laten halteren?

Dit stuit op veel bezwaren o.a. vanwege draaibewegingen de Soestdijkseweg op en rijtijdverlies.

RS: in het VCP wordt gesproken over een handhavingsplan inrijden vrachtverkeer, dit biedt geen garanties. Als het nieuw is, kunnen we er wel aandacht voor hebben, daarna gaan wij over tot de orde van de dag.

NK legt het doel van het vrachtverkeerverbod uit en geeft aan dat het gaat om incidentele handhavingsacties in overleg met de gemeente.

RS pleit voor een investering in duidelijke bebording en infrastructuur.

EC: Wat is nut en noodzaak van het handhaven van een inrit naar de Van Hogendorpweg vanaf de SDW? Zo ja, buig dan fietspad uit en maak ca. 5m opstelruimte tussen fietspad en SDW.

Het lijkt verstandig om vanuit de wijk enkele aansluitingen te laten bestaan op de Soestdijkseweg om omrijden zo veel mogelijk te voorkomen. Aansluitingen waarbij geen linksaf voorsorteervak op de Soestdijkseweg mogelijk zijn, kunnen beter komen te vervallen.

EC: Aansluiting laan 1813 op SDW ook punt van discussie, lijkt dat deze moet blijven vanwege rouw- en trouwstoeten.

NK: Enerzijds is het goed om het aantal aansluitingen op de Soestdijkseweg beperkt te houden, anderzijds speelt ook een goede ontsluiting van de woonwijken een rol.

HS: Halte Holle Bilt dient nog ingepast te worden. Positie t.o.v. kruisingsvlak SDW/Dorpsstraat nog ontwerpogave. Vanuit Qbuzz voorkeur voor een halte ná de kruising.

EC: Is het mogelijk (om de bus te versnellen) de bus rechtdoor óver de rotonde te sturen?

NK: Dit wordt bij dergelijke compacte rotondes niet gedaan maar wel bij grote (geregelde) verkeerspleinen.

HS: Geef de bus invloed op de regeling met de kruising SDW - Boslaan.

In deze regeling zit al KAR ingebouwd.

EC: Kan de hellingbaan naar fietstunnel Dorpsstraat niet anders gepositioneerd worden, bijv. met een lus?

Van belang is dat de fietstunnel twee hoofdfietsroutes faciliteert: de oost-westverbinding tussen Utrecht en Zeist en de snelfietsroute tussen station Bilthoven en De Uithof. Aangezien dit fietsverkeer op de Dorpsstraat samenkomt, ligt het voor de hand om hier de hellingbaan te hebben.

RS: Kan de fietstunnel Dorpsstraat oversteekbaar gemaakt voor fietsers (richting overzijde tunnelbak), zodat doorrijden naar westzijde SDW mogelijk wordt?

Deze mogelijkheid hangt af van de tunnelvariant die uiteindelijk gekozen wordt. In principe kan de fietstunnel oversteekbaar gemaakt worden voor die fietsers.

RS: Is het mogelijk het fietspad aan de westzijde SDW (thv Tuinstraat) op te heffen?

NK: Er dient nog volop aandacht te komen voor de (landschappelijke) inpassing van een tunnelbak in de Dorpsstraat (aanzicht oude dorp etc.) en de aansluitingen.

HS: waarom scoort variant 3a een 0/- bij criteria bus? Immers, de bus kan de Blauwkapelseweg in twee richtingen berijden.

NK: Dit komt nog uit de toetsing voordat sprake was van een busdoorsteek. Dit wordt gecorrigeerd.

HH: In de Herenweg dient het parkeerverbod weer terug te keren.

NK: Dit wordt overgenomen.

HH: De uitrit Herenweg op de Hessenweg is lastig te nemen in verband met het zicht.

In variant 3A is het de bedoeling dat het parkeerterrein van de Albert Heijn ook een uitrit krijgt op de Looydijk. Hierdoor is het mogelijk om op de Herenweg eenrichtingsverkeer in te stellen vanaf de Hessenweg, zodat dit lastige punt 'verdwijnt'.

RS: wordt nu eerst de Asserweg tweerichtingsverkeer en daarna weer eenrichtingsverkeer?

NK: Dat is mede afhankelijk van de keuze van de variant.

RS: Als in de fasering blijkt dat de maatregelen voor fietsverkeer (zoals tunnel) op zich laten wachten dienen noodmaatregelen genomen te worden om de veiligheid te waarborgen.

NK: Dit zal in overweging worden genomen.

EK: Er zal fasering plaats (moeten) vinden in de uitvoering, niet alles kan tegelijkertijd plaatsvinden. Dit brengt namelijk vele opstoppen met zich mee.

RS: Er moet aandacht zijn voor de vorm/functie van de weg in het ontwerp van weggedeelten.

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**