

Besprekingsverslag

Ateliersessie Mobiliteit Spoorzone Bilthoven

d.d. 10-10-2023, Julianalaan 1

Deze sessie was gewijd aan:

- de opbouw van het dashboard
- een terugkoppeling op de opmerkingen van vorige keer en enkele aanvullingen m.b.t. de huidige situatie
- uitleg hoe in het verkeersmodel wordt ingezoomd op de Spoorzone
- gezamenlijk concrete mogelijke oplossingen aangeven

Door Jeroen Quee van Sweco is een presentatie gegeven waarop aanwezigen konden reageren en waarover ze vragen konden stellen.

Opmerkingen bij de presentatie

Opbouw van het Dashboard

Het dashboard is onder andere gebaseerd op het verkeersmodel. Bij de ontwikkeling van Spoorzone verdwijnen de huidige activiteiten op de betreffende locaties. Het vervallen van het verkeer van deze activiteiten wordt ook in het model verwerkt. Vervolgens komen er activiteiten bij en het verkeer ten gevolge hiervan wordt weer aan het model toegevoegd. Aan de hand van het dashboard wordt de verkeersgeneratie en de verdeling over het netwerk inzichtelijk gemaakt.

Op 17 oktober vindt er een extra sessie plaats om het gemeente brede model nader toe te lichten.

In het Mobiliteitsonderzoek voor Spoorzone wordt ingezoomd op het model rondom de Spoorzone.

Een van de elementen binnen het dashboard is de parkeernorm.

Parkeernormen zijn gekoppeld aan woningtypes (en soms ook oppervlaktes). Dit is vastgelegd in het gemeentelijke beleid en betreft voor De Bilt minimum normen: het aantal parkeerplaatsen dat *minimaal* moet worden gerealiseerd. Meer parkeerplaatsen realiseren mag.

Nuance: voor sociale huur kan een afwijking toegepast worden op basis van de met SSW afgesproken 'SSW-reductie'.

In het nieuwe Mobiliteitsbeleid van de gemeente zitten redeneerlijnen voor lagere parkeernormen voor de spoorzone, Gezien de directe nabijheid van het OV is dit kansrijk.

Voor de parkeernorm voor de Spoorzone worden bij de uitwerking verschillende varianten geconcretiseerd. Eén variant gaat uit van de huidige, vigerende parkeernormen. Daarnaast zullen varianten met lagere normen worden meegenomen. Hierbij wordt ook gekeken naar vergelijkbare spoorzones.

Aandachtspunten vanuit de aanwezigen:

Sweco

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

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

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

- Er is een wens om bewoners- en bezoekersparkeren apart op te nemen, niet gecombineerd.
- Aparte regels voor de voorzieningen bij de parkeernormen opnemen.
- Ambities in relatie tot doelgroepen worden in het dashboard meegenomen. Momenteel wordt hier in het stedenbouwkundig plan aan gewerkt.
- In sommige buurten met relatief meer huurwoningen en sociale woningen blijkt het autobezit relatief hoog te zijn.
- De insteek van de ontwikkeling is een integraal plan. Met het dashboard kun je de effecten van verschillende aspecten/varianten laten zien.
- Autobezit is ook een belangrijke factor. Deelmobiliteit kan bijdragen in een lager autobezit.
- Bij de verdere uitwerking omtrent parkeren wordt gekeken naar de maatgevende momenten uit de parkeerdrukmeting. Ofwel de momenten dat de parkeerdruk het hoogste is.
- Het aantal arbeidsplaatsen wordt nog nader uitgewerkt, dit is nog geen gegeven.
- De P&R is meegenomen in het verkeersmodel. Er wordt opgemerkt dat de huidige bezetting aan de hoge kant is en dat er geen significant extra verkeer bij kan komen tenzij deze uitbreidt.

Sweco geeft aanvullend aan dat is gekeken naar de verkeersgeneratie in wijk De Leijen West. Omdat deze weg via slechts één weg is ontsloten is het mogelijk om op basis van de verkeerstellingen het aantal ritten per woning te bepalen. Dit bedraagt 2,65 ritten per woning per etmaal op een werkdag. Het aantal verplaatsingen dat de woonwijk genereert ligt een stuk lager dan dit zou zijn volgens de landelijke kencijfers van het CROW. Sweco heeft ook bij andere gemeenten de ervaring dat deze kencijfers van CROW relatief (te) hoog zijn.

Terugkoppeling besprekingsverslag vorige sessie (21/9)

- In de parkeertelling zijn ten onrechte parkeerplaatsen als openbaar toegankelijk meegenomen terwijl ze in werkelijkheid privaat zijn (parkeerplaatsen ten noorden van het spoor).
- De volgende zaken ontbreken in het verslag:
 - De afsluiting van het Emmaplein aan één kant als mogelijke oplossingsrichting
 - Bij de bespreking van het verkeersmodel in de Raad leek de parkeernorm van 0,8 al vast te staan. Dit is echter niet het geval.
 - Het waterbedeffect als gevolg van de parkeerdruk bij de Huisartsenpost aan de Rubenslaan
 - Aandacht voor het mogelijke risico dat dezelfde parkeeroplossing voor meerdere projecten wordt gebruikt, bijvoorbeeld Centrumplan en Spoorzone

De bovenstaande opmerkingen zijn in het verslag van de atelierbijeenkomst van 21 september verwerkt.

Terugkoppeling verkeersveiligheid

- De ongevalldata zijn vaak niet volledig door onderregistratie of verkeerde registratie
- De door Jeroen Rosier aangeleverde cijfers op basis van de uitruk van hulpdiensten komen redelijk overeen met de cijfers uit ViaStat.
- Er is een vergelijking gemaakt met de andere rotondes in de Bilt, zowel met fietsers in één als in twee richtingen. De literatuur is niet eenduidig over wat veiliger is. Is vaak situatieafhankelijk. Ook de logica van de fietsroutes speelt mee.

- Tijdens Corona is het aantal ongevallen niet drastisch gedaald. Eén van de vragen in de vorige sessie was hoe De Bilt in het algemeen scoort qua verkeersveiligheid. Enkele gegevensbronnen geven hier wat meer inzicht in:
 - ViaStat publiceert de BLIQ-rapportage, een overzicht van de verkeersveiligheid in de gemeente. Hierin is ook een CROSS-score opgenomen, waarbij de snelheidsscore (op basis van floating car data, ofwel data uit bijvoorbeeld navigatiesystemen) en ongevallenscore (op basis van geregistreerde ongevallen + ongevallenernst) vertaald wordt naar een veiligheidsscore. De rotondes 2^e Brandenburgerweg/Leyenseweg en Soestdijkseweg/Emmaplein/Spoorlaan staan in de top 10 van meest onveilige kruisingen in de gemeente. Snelheid en weginrichting hangen met elkaar samen.
 - De 'verkeersveiligheidsvergelijker' geeft een landelijk beeld hoe gemeenten scoren op het gebied van verkeersveiligheid. Hierin scoort De Bilt goed. Deze graadmeter is gebaseerd op dodelijke ongevallen in een periode van 10 jaar. Het dashboard kan geen ongevallen voorspellen. Wel kan in zijn algemeenheid iets gezegd worden over een toe- of afname van de verkeersveiligheid in relatie tot de voertuigintensiteiten.

In het dashboard wordt naar maatregelen gekeken die nodig zijn om het verkeer veiliger te maken. Ook wordt per variant gekeken welke maatregelen het meest passend zijn. In het studiegebied worden ook de omliggende toegangswegen meegenomen om de effecten van de Spoorzone op de direct omliggende wegen mee te kunnen nemen.

Overige punten terugkoppeling vorige bijeenkomst

- De onlogische waarde in de verkeerstellingen rondom de Jan Steenlaan is gecorrigeerd.
- Het parkeeronderzoek is aangevuld met de parkeergarage Kwinkelier. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat in de parkeergarage nog veel ruimte is. Er dient wel rekening gehouden te worden met de voorziene woontoren van 30 tot 40 woningen (met een parkeernorm van 1) boven op de parkeergarage. Ook wordt gevraagd om de parkeerplaatsen aan de Kruisbeklaan mee te nemen.
- Er wordt gevraagd om de intensiteit gegevens en ongevallencijfers op elkaar te leggen. Het is echter lastig om hier conclusies uit te trekken, gezien het relatief beperkt aantal geregistreerde ongevallen.

Aandachtspunten naar aanleiding van de presentatie

- In het dashboard wordt het aantal arbeidsplaatsen één van de variabelen. Het aantal arbeidsplaatsen heeft effect op het aantal verplaatsingen, welke bepaald worden aan de hand van de landelijke kencijfers van het CROW.
- In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met de overstekende voetgangers bij de rotonde aan de noordzijde van het station (tussen station en bushalte lijn 77).
- Sweco geeft een toelichting op enkele modeluitkomsten specifiek voor Spoorzone, zoals de oriëntatie van het autoverkeer.
- Als één van de oplossingsrichtingen wordt de spreiding van de schooltijden benoemd. Eerder was dit vanuit een ander project een no-go. Waarom nemen we dat nu wel mee?
Reactie: het is extra van belang in het licht van de ontwikkelingen.

Formuleren oplossingsrichtingen aan de hand van de plattegrond
De resultaten zijn in de bijlage toegevoegd.