



Verlag ateliersessie Spoorzone Bilthoven 30 oktober 2023

}}}} Tertium



Verlag ateliersessie Spoorzone Bilthoven 30 oktober

Datum & tijd: 30 oktober 19.00 – 21.30 uur

Aanwezig: Vertegenwoordigers van bewoners- en belangengroepen (totaal 32 deelnemers), 10 medewerkers van het gemeentelijk projectteam-Spoorzone, 2 medewerkers KuiperCompagnons en 3 medewerkers van Tertium, 5 toehoorders (raadsleden en wethouder)

Bijlagen: 1) Aanwezigheidslijst, 2) Besprekingsverslag verkeer door SWECO

Plenaire opening

- Michiel Hulshof (Tertium) opent de sessie met een korte terugblik op het proces tot nu toe. Hij laat kort zien hoe het vervolgproces eruitziet: vandaag draait de workshop om de presentatie van de resultaten van het werk dat het projectteam-Spoorzone de afgelopen maanden en weken heeft verricht. Zij zullen de deelnemers meenemen in de afwegingen en dilemma's waar zij mee te maken hebben. Het doel is om iedereen zo goed mogelijk te informeren over de stand van zaken.
- Daarna bestaat de gelegenheid een eerste reactie te geven aan de hand van de dilemma's, de maquette en de verkeerstafel. Dit is niet de enige plek om die reactie te geven. Dat kan ook op de openbare gebiedsconferentie van 7 november waar al veel aanmeldingen voor zijn, en het kan door straks rechtstreeks in te spreken bij de gemeenteraad, die in december een voorstel krijgt om een keuze te maken voor een voorkeursrichting van de gebiedsvisie. Dan ligt pas vast hoeveel woningen er in de Spoorzone moeten komen, wat de parkeernorm is etc. en kan veel gedetailleerder worden gesproken over de inrichtingsvraagstukken.
- Om iedereen de gelegenheid te geven vragen te stellen, en om ervoor te zorgen dat de informatie goed kan worden gedeeld, is het voorstel om drie presentatie achter elkaar door te laten gaan zonder vragen tussendoor:

eerst projectmanager Spoorzone Aletta Koster, dan stedenbouwkundige Martijn Niehof en tenslotte mobiliteitsdeskundige Jeroen Quee.

- Projectmanager Aletta Koster geeft een presentatie over de kaders en randvoorwaarden, en de impact daarvan op mogelijke varianten van de gebiedsvisie. Deze presentatie is [hier](#) te zien via de website van de gemeente
- Stedenbouwkundige Martijn Niehof geeft een presentatie over de ruimtelijke mogelijkheden aan de hand van een minimale variant met 500 woningen en weinig ingrepen in de omgeving, en een maximale variant met 1000 woningen en alle mogelijke ingrepen in de omgeving. Daarna laat hij zien wat een haalbare basisvariant zou kunnen zijn, en een haalbare ambitieuze variant. Zijn presentatie is [hier](#) terug te zien.
- Jeroen Quee van Sweco sluit het inleidende deel af met een toelichting op de verkeersonderzoeken die de gemeente laat uitvoeren.

Vragenronde

Deelnemers wordt gevraagd hun vraag over de presentaties op te schrijven op een kaart. Deze werden ingenomen en één voor één doorgenomen en plenair beantwoord door de leden van het projectteam-Spoorzone. Omwille van de helderheid delen wij de vragen hieronder thematisch in. Bekijk eerst de [presentaties](#) van de projectmanager en stedenbouwkundige.

Een aantal vragen is niet aanbod gekomen tijdens de ateliersessie. Deze zijn achteraf beantwoord door de gemeente en meegenomen in dit verslag.

Vragen over de varianten

Vraag: Waarom hebben jullie gekozen voor de termen “basis” en “ambitieuze”? Is dat niet sturend? Ambitieuze klinkt veel positiever.

Antwoord: Dit zijn werktitels om de bandbreedtes weer te geven. Het kan best dat er betere benamingen mogelijk zijn, wij horen dat graag!

Suggesties deelnemers: “Variant 1” en “Variant 2”, of “Variant Comfortabel” en “Variant Ambitieuze”.

Vraag: Waarom laten jullie een variant Basis zien, als je al weet dat die niet haalbaar is?

Antwoord: De variant Basis is wel haalbaar. Maar u bedoelt misschien de minimale variant van 500 woningen. Deze is niet haalbaar omdat deze een financieel tekort oplevert en de gemeenteraad dit project budgetneutraal wil uitvoeren.

Vraag: Waarom zijn de bandbreedtes van de varianten zo groot? Op deze manier is de bovengrens aan het aantal woningen bij de variant Basis gelijk aan de ondergrens van de variant Ambitieuus, namelijk 850 woningen.

Antwoord: Op deze manier behoud je meer flexibiliteit in de kosten. Wij willen een marge behouden om onvoorziene omstandigheden het hoofd te bieden. De woningmarkt ontwikkelt zich niet altijd even voorspelbaar. Door deze bandbreedte te hanteren hebben we iets meer mogelijkheden in de uitwerking.

Vraag: Welke termijn houden jullie aan als het gaat om financiële haalbaarheid? Het maakt nogal uit of je bijvoorbeeld 10 of 30 jaar aanhoudt. Bij een langere termijn wordt de ontwikkeling sneller financieel haalbaar.

Antwoord: De termijn die is aangehouden voor de financiële haalbaarheid is de termijn waarin de ontwikkeling wordt opgeleverd. Het gaat hierbij dus om ongeveer 10 jaar.

Suggestie van deelnemer: Maak gebruik van andere rekenmethodes/ slimme manieren om in het project te investeren waardoor je bijvoorbeeld ook de opbrengsten op langere termijn kan meenemen in de afweging.

Vragen over voorzieningen

Vraag: Waarom wordt het gemeentehuis bij beide varianten genoemd? Dit zat niet in de presentatie.

Antwoord: We wilden al de opties op een rij zetten, de gemeenteraad moet hierover nog een uitspraak doen. Op dit moment hebben wij in beide concept-varianten geen gemeentehuis in de Spoorzone gezet, maar dit kan in beide varianten wel worden toegepast.

Vraag: Stel het busstation wordt verplaatst naar de Zuidzijde, is daar dan alleen een busstation?

Antwoord: Daar zijn verschillende mogelijkheden voor die we zouden kunnen onderzoeken. Dit ligt ook aan de NS, ProRail en de provincie. Het moet daarnaast ruimtelijk, verkeerskundig en financieel inpasbaar zijn.

Vragen over wonen

Vraag: Veel gemeentes laten de harde normen van 30% sociaal, 20% midden en 50% vrije sector los, om woningbouw op gang te brengen. Kan dat hier ook niet?

Antwoord: Op basis van de woondeal gaat het in de Spoorzone om 66,66% betaalbaar bouwen (huur en koop).

Aanvulling na afloop van de sessie: De woondeal geeft 66,66% betaalbaar bouwen aan. Daar heeft ook de gemeente De Bilt voor getekend. Voor de gemeente De Bilt betekent e.e.a. conform vastgesteld woonbeleid voor de planontwikkeling in Spoorzone: 30% sociale huur; 20% middenhuur en 16,6% betaalbare/goedkope koop (max € 355.000, - prijspeil 1-1-2023). De overige 33,3% is vrije sector (huur en/of koop). Er is nu geen aanleiding om van deze normen af te wijken.

Vraag: Is er ruimte voor studentenwoningen?

Antwoord (na afloop van de sessie gegeven): De druk op de woningmarkt van De Bilt is groot. Met name de starters, jongeren en ouderen komen niet of nauwelijks aan de bak voor een passende woning.

Voor de gemeente zijn Starters < 35 jaar/jongeren < 30 jaar een primaire doelgroep voor de Spoorzone. Studenten worden niet als een primaire, wel als een mogelijke doelgroep gezien voor de Spoorzone. Een doelgroep die kan bijdragen aan de levendigheid van het gebied.

Spreeken we over het realiseren van zelfstandige woningen, dan kunnen studenten geschaard worden onder de doelgroep starters/jongeren. Gaat het om onzelfstandige wooneenheden, kan gedacht worden aan specifieke complexen voor deze (sub)doelgroep.

Vragen over mobiliteit, parkeren en verkeer

Vraag: Wat is het noodplan als het straks dat het met mobiliteit toch anders uitpakt/tegenvalt?

Antwoord: Het kan natuurlijk altijd dat de toekomstige situatie verandert. Een noodplan kan pas worden gemaakt als helder is waar er een knelpunt optreedt. Je moet altijd in de gaten blijven houden wat er in de praktijk gebeurt en uitschieters onder de aandacht brengen.

Vraag: Het mobiliteitsonderzoek laat zien dat de ontwikkeling van de Spoorzone ervoor kan zorgen dat de Leijenseweg dichtslibt. In hoeverre is hier aandacht voor?

Antwoord: De verkeersdruk op de Leijenseweg zal inderdaad toenemen maar van dichtslibben is geen sprake. De invloed van de ontwikkeling op de drukte op de Leijenseweg wordt nader bekeken in het verdere verkeersonderzoek. Op basis daarvan kunnen we kijken wat eventueel passende maatregelen zijn.

Vraag: U stelt dat de verkeersveiligheid nog moet worden uitgewerkt. Het was een harde eis van bewonersgroepen dat er eerst een verkeersplan zou komen en dan pas bouwplannen.

Antwoord: Dat klopt. Wij presenteren nu ook niet de bouwplannen. Zo ver zijn we nog lang niet. Vanwege het feit dat er vanuit bewonersgroepen aandacht is gevraagd voor hun zorgen rondom verkeer hebben we juist extra onderzoek gedaan naar mobiliteit, veel meer dan dat gebruikelijk is in deze fase van de planvorming.

Vraag: Verkeersveiligheid is dat ook fietsveiligheid?

Antwoord: Ja, dat klopt.

Vraag: Hoe reëel is de lage parkeernorm? Veel mensen verhuizen juist naar Bilthoven zodat ze makkelijk een auto kunnen gebruiken dan in bijvoorbeeld Utrecht.

Antwoord: De parkeernorm in de basisvariant is maar een klein beetje lager dan in de rest van Bilthoven. Dat kan omdat deze plek een OV-knooppunt is. De ambitieuze variant gaat uit van een lagere parkeernorm, maar die is lang niet zo laag als in bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone. Het gaat ook om een gedifferentieerde norm, die bijvoorbeeld voor koopwoningen weer hoger ligt dan bij huurwoningen.

Vraag: Stel je gaat uit van de lage parkeernorm in de ambitieuze variant, wat gebeurt er als de bewoners toch veel auto's willen? Hoe limiteer je het autobezit dan? Hoe ga je ermee om?

Antwoord: Goed punt. Bij de variant met lagere parkeernormen hoort ook echt parkeerregulering in het omliggende gebied, om het waterbedeffect tegen te gaan. Hoe lager de parkeernorm wordt, hoe groter dat gebied zal zijn. Even voor de duidelijkheid: ook in de basisvariant hebben bewoners nog steeds de mogelijkheid om een auto te bezitten. Ook wordt er gedifferentieerd in de parkeernormen naar woningtype. De parkeernorm is niet nul. Je zet er daarbij ook op in om je te richten op doelgroepen met een lager autobezit.

Vraag: Is er gedacht aan deelauto's?

Antwoord: Jazeker.

Vraag: Is er gedacht aan een sneltram van Bilthoven naar Science Park?

Antwoord: Nee, dat is niet iets wat in de gebiedsvisie kan worden meegenomen.

Vraag: Hoe zit het met de toegezegde parkeerplaatsen voor ondernemers? Hoe zit het de belofte voor 80 parkeerplaatsen? Dit was toch een belofte?

Antwoord: Er vindt momenteel onderzoek plaats in het centrum (zie ook de [presentatie](#) van de gemeente). Mocht daaruit komen dat er meer parkeerplaats nodig zijn, dan zouden die bijvoorbeeld onder de driehoek kunnen komen. Dat is kostbaar dus voordat je zoiets besluit moet je wel eerst zeker weten dat het nodig is.

Vraag: De Driehoek was tot september een blauwe zone maar nu niet meer. Is met deze verandering rekening gehouden in de tellingen?

Antwoord (na afloop van de sessie gegeven): Het geldende parkeerregime op de Driehoek heeft geen effect op het onderzoek naar de actuele parkeerbezetting.

Vragen over stedenbouwkundig ontwerp en omgeving

Vraag: Klopt het dat de ontwikkelde concept-varianten niet aansluiten bij het beeld-kwaliteitsplan van de gemeente de Bilt uit 2014?

Antwoord: Dat klopt. De concept-varianten sluiten niet aan bij dat plan. We hebben zoveel mogelijk ruimte proberen te geven aan wat er in de vorige sessies is opgehaald en op basis daarvan de varianten ontwikkeld.

Vraag: Hoe staat het met de seniorenwoningen voor de midden- en lage inkomens?

Antwoord: De precieze verdeling van de woningen naar doelgroepen wordt pas doorberekend tijdens de planuitwerking. In deze fase wordt alleen de verdeling van het programma (huur/koop, betaalbaar/vrije markt) vastgelegd (zie antwoord pagina 3 en 4).

Vraag: Waarom is de mate van duurzaamheid afhankelijk van de variant die je kiest? Je zou ook kunnen zeggen: we zetten maximaal in op duurzaamheid zonder dat we dit afhankelijk laten zijn van het aantal woningen dat opgeleverd wordt.

Antwoord: Voor de concept-basisvariant is nu gekozen voor een duurzaamheidsniveau Brons. Dit is hoger dan het wettelijke minimum en een opwaardering ten opzichte van de huidige situatie. Voor concept-ambitieuze variant is nu gekozen voor niveau Goud (hoogste duurzaamheidsniveau). Het is

mogelijk om de basisvariant nog duurzamer te maken alleen dit gaat wel gepaard met kosten die je ergens anders vandaan moet halen.

Suggestie van een deelnemer: Kijk ook hierbij naar de terugverdientijd over een langere termijn en de opbrengsten op andere fronten, dit kan het haalbaarder maken.

Vragen over proces

Vraag: Hoe worden de verschillende meningen (vanuit projectteam, vanuit participatie, vanuit inspraak) gewogen door de gemeenteraad om te komen tot een besluit?

Antwoord: Dat is aan de gemeenteraad zelf. Tertium maakt een verslag van de ateliersessies en de gebiedsconferentie. U kunt zelf ook aan de gemeenteraad laten weten wat u vindt. Het is daarna aan de raadsleden om de belangen af te wegen en een voorkeursrichting te bepalen.

Vraag: We hebben nu vijf weken om deze concept-varianten te bespreken met onze achterban en een mening erover te formuleren. Is dat niet wat kort?

Antwoord: De presentaties van vanavond worden na deze ateliersessie online gedeeld zodat iedereen deze kan bekijken. Daarnaast is er volgende week een gebiedsconferentie op 7 november waar iedereen die geïnteresseerd is langs kan komen om zich te informeren over de varianten, vragen te stellen en een reactie te geven. Daarna heeft u nog ongeveer een maand om te bepalen wat u tegen raadsleden wil zeggen bij het bepalen van hun keuze. Op zijn vroegst nemen zij eind december pas een besluit over de voorkeursvariant. Ook die is dan nog niet af. In het eerste kwartaal van 2024 volgt de uitwerking, waarin we in veel meer detail met u kunnen spreken over de gebiedsvisie. Er zijn dus nog volop mogelijkheden om uw mening te laten horen.

Uiteen in groepen

Na de plenaire presentaties en de vragenronde verdelen de deelnemers zich in drie groepen: een groep die meer over de basisvariant wil discussiëren, een groep die meer over de ambitieuze variant wil discussiëren en een middengroep.

Zij gaan in die groepen langs 3 tafels:

- (1) De maquette
- (2) De 'mengpanelen' met daarop de twee varianten

(3) Een verkeers-tafel

Hieronder doen wij puntsgewijs verslag van de uitkomsten bij de maquette en bij de mengpanelen. De uitkomsten bij de verkeerstafel zijn genoteerd in bijlage 2.

Maquette

Rondom de maquette gaven stedenbouwkundigen Martijn Niehof en Marina Propadalo een toelichting op de verschillende mogelijkheden voor de stedenbouwkundige opzet. Zij hebben voor de twee verschillende concept-varianten per deelgebied van de Spoorzone maquettedelen uitgewerkt. Voor de basisvariant en voor de ambitieuze variant had elk van de maquetteonderdelen hetzelfde aantal woningen, maar een ander ontwerp. Door middel van aanpasbare onderdelen van de bouwblokken konden extra lagen aan de bebouwing worden toegevoegd of worden weggehaald.

Wat opviel tijdens de rondes:

- Deelnemers hadden even de tijd nodig voor de ruimtelijke vertaalslag van de concept-varianten naar de maquette;
- Over het algemeen gaven deelnemers aan dat de stedenbouwkundige opzet van de deelgebieden moet passen bij de omliggende buurten.
- Een groot deel van de deelnemers gaf aan voor het deelgebied tussen de Rembrandtlaan en Huize het Oosten een voorkeur te hebben voor de stedenbouwkundige opzet van bouwblokken in een parkachtige omgeving.
- Een deel van de deelnemers gaf aan de voorkeur te hebben voor langwerpige bouwblokken langs het spoor. Deze kunnen ook fungeren als geluidsbarrière. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de eventuele weerkaatsing van het geluid aan de zuidzijde van het spoor.
- Deelnemers die meer neigen naar de concept-variant Ambitieuze gaven aan dat zij de deelgebieden de Timpe en Rembrandtlaan geschikt zouden vinden voor wat hogere bebouwing. Daarbij is het wel belangrijk dat deze bouw getrappt wordt gerealiseerd.
- Getrapte bebouwing betekent voor het deelgebied Rembrandtlaan dat de hoogste bebouwing zich zou bevinden in het midden van de zuidzijde van

het gebied, langs het spoor. Voor het deelgebied de Timpe zou de hoogste bebouwing zich bevinden aan de kant van het NS-station.

- Deelnemers die meer neigen naar de concept-variant Basis gaven aan voor de gehele Spoorzone de voorkeur te hebben voor lagere bebouwing maar niet als dit ten koste gaat van de hoeveelheid groen.
- Over het algemeen wordt de Driehoek geen geschikte plaats gevonden voor hoogte-accenten. Dit past niet bij de bebouwing van Bilthoven-Centrum en de aanliggende wijk Vogelzang.
- Een nieuwe voetgangersverbinding over het spoor vinden veel deelnemers een goed idee. Als deze er komt, is het wel belangrijk dat het P&R terrein wordt opgeknapt of verplaatst. Daarnaast moet de verbinding goed bereikbaar zijn voor mindervaliden.

De ‘mengpanelen’ met daarop de twee varianten

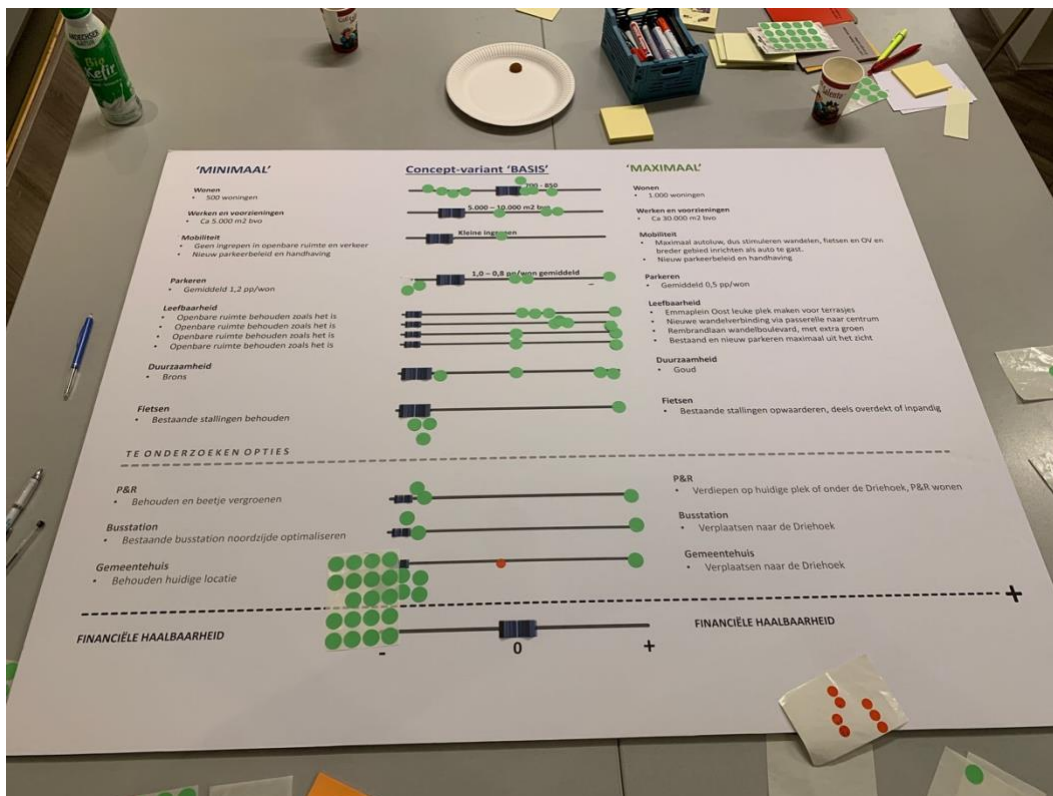
Op het mengpaneel staan de belangrijkste onderwerpen voor de verschillende varianten tegenover elkaar uitgewerkt in bandbreedtes. Voor de ateliersessie heeft de gemeente alvast mengpanelen uitgewerkt voor de concept-variant Basis en de concept-variant Ambitieuze. Tijdens de rondes werden deze toegelicht door begeleiders van de gemeente. Deelnemers aan de ateliersessie konden op de mengpanelen van de concept-varianten stickers plakken op de bandbreedte die hen het meest passend leek. De resultaten van de stikkerrondes op de mengpanelen van de verschillende groepen zijn te vinden op pagina 10 en 11.

Wat opviel tijdens de rondes:

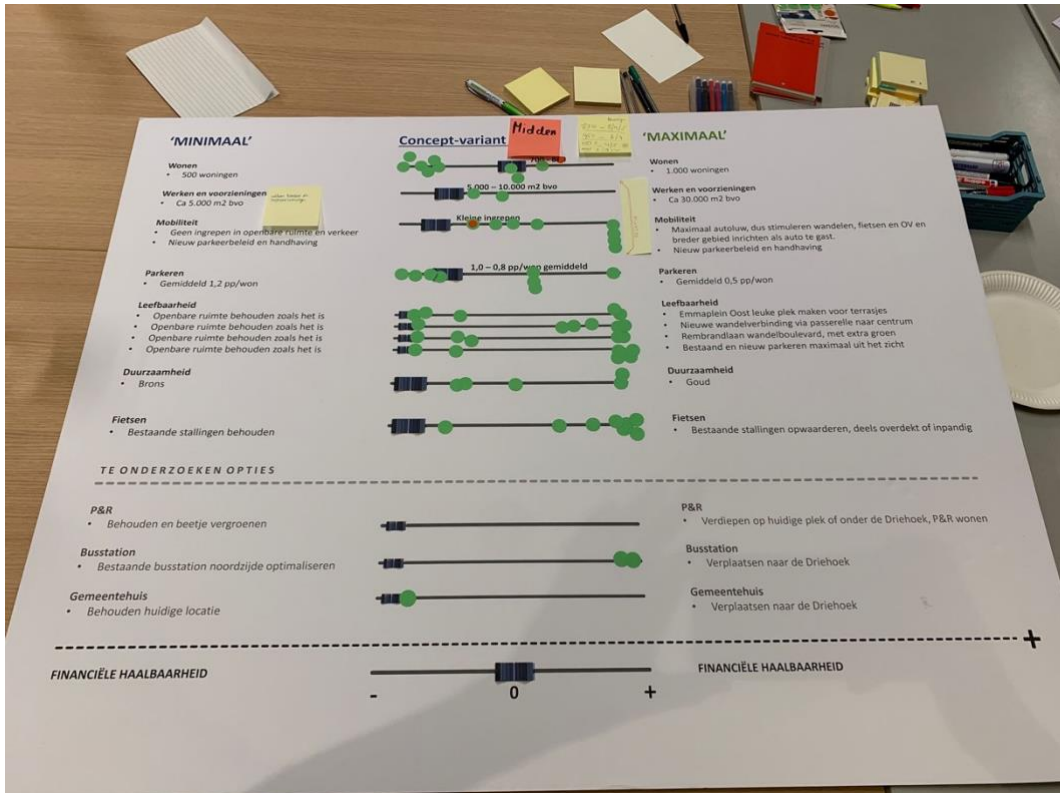
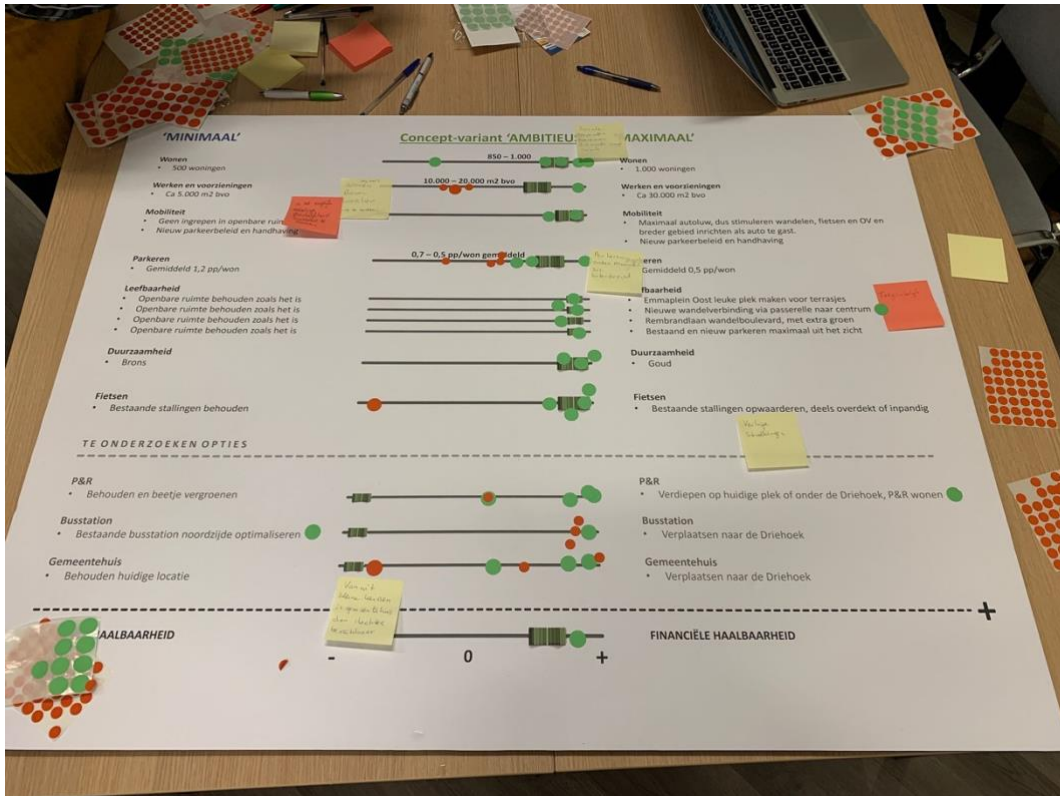
- Over het algemeen gaven deelnemers over de basisvariant aan dat zij de bandbreedte voor het aantal woningen het liefst zo laag mogelijk zouden willen houden. Minder kritisch werd gesproken over het aantal vierkante meter te realiseren werken en voorzieningen.
- Deelnemers geven over de basisvariant aan dat zij liever niet of minder willen inleveren op de aanpassingen in het gebied ten behoeve van de leefbaarheid.
- Over het algemeen gaven deelnemers over de ambitieuze variant aan dat zij de bandbreedte graag zo hoog mogelijk wilden hebben. De groep is

kritisch op het aantal vierkante meter te realiseren werken en voorzieningen. Wonen staat wat hun betreft voorop.

- Deelnemers geven over de ambitieuze variant aan dat zij maximaal willen inzetten op aanpassingen ten behoeve van de leefbaarheid.
- Een deel van de deelnemers gaf aan dat bepaalde onderdelen van het mengpaneel niet of minder afhankelijk moeten zijn van het aantal te realiseren woningen. Het ging hierbij vooral om de aanpassingen voor mobiliteit en parkeren en de mate van duurzaamheid die gehanteerd moet worden.
- Een groot deel van de deelnemers is kritisch over de komst van een nieuw gemeentehuis in de Spoorzone.
- Parkeernorm: deelnemers zien over het algemeen dat de parkeernorm in de Spoorzone wat lager mag zijn dan in andere delen van de gemeente. Over de vraag hoe laag verschillen de meningen behoorlijk. Over het algemeen bestaat de indruk dat deelnemers de parkeernorm in de ambitieuze variant (0,5 gemiddeld per woning) te laag vinden voor Bilthoven, al pleit een enkeling daar wel voor. Over de parkeernorm hoe



hoog de parkeernorm precies moet zijn verschillende meningen.



Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

Uitgenodigd op 30 oktober

Naam	Belang/Vereniging	Aanwezig?
Ina Duthler	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja
Ernst Menten	P3R	Nee
Kees Moens	P3R	Ja
Jeffrey Rundberg	Wijkvereniging Vogelzang	Ja
Remy van der Gaar	Vogelzang	Ja
Ebbe-Rost van Tonningen/	Wijkraad de Leijen	Ja
Johan Naber	Wijkraad de Leijen	Ja
Gabrielle Dijkstra	Fietsersbond de Bilt	Ja
Marlene Clark	Woonspraak, huurdersverenigingen	Ja
Marjon van Delft	Wijk Centrum 2	Nee
Arjan Bras	Winkeliersvereniging Bilthoven Centrum	Ja
Leendert van Bree	Kennisteam Wonen	Ja
Harry de Keizer	Bewoner Julianaflat	Ja
Fred van Dijk	Bewoner Julianaflat	Ja
Patrick Greeven	IVN de Bilt	Ja
Loes van Veen	Huize het Oosten	Afgemeld
Anneke Dijk	SSW	Afgemeld
Ellis Blasé	VvE Ensahlaan	Nee
Evert Bouws	ROVER reizigersvereniging	Afgemeld
Thea Geerts	Makelaar	Ja
Monique van Eijkelenburg	Bewoner	Ja
Ike Bekking	Bilthovense Boekhandel	Afgemeld
Elise Hakimi	Jan Gossertlaan	Ja
Tamar Leene	Bewoner en deskundige	Nee
Eduard Mantz	Deelnemer participatietraject De Timpe	Ja
Yvonne Wesselink	Adviesraad Sociaal Domein	Ja
Jitske Zaja-Ternité	Rembrandtlaan	Nee

Ivan Zaya	Rembrandtlaan	Ja
Maarten Guelen	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja
Bob Roest	VvE Julianalaan	Ja
Tessa Vosjan	Onderzoeker Bilthoven – Centrum	Ja
Arjan Bras	Bewoner	Ja
Harman Kloos	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja
Luc Jonker	Stichting Planschade	Ja
Joke Vroom	P3R	Ja
Modane	Jongere in de gemeente	Ja
Herman Verschuren	Knarrenhof	Ja
Jaqueline Borst	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja

Toehoorders

Naam	Belang/Vereniging
Ralph Jacobs	Raadslid VVD
Margje Tempelaars	Commissielid PvdA
Peter Schlamilch	Raadslid Forza de Bilt
Arie Vonk Noordergraaf	Raadslid SGP
Anne Marie 't Hart	Wethouder ruimtelijke ordening
Fred van Lemmen	Lakenvelder

Bijlage 2: Besprekingsverslag SWECO (verkeerstafel)

Besprekingsverslag

Deelsessie Verkeer Spoorzone Bilthoven

d.d. 30-10-2023, Julianalaan 1

Doel van deze deelsessie was om concrete verbeteringsmogelijkheden van de verkeerssituatie te identificeren. Om zo concreet mogelijk te werk te kunnen gaan zijn de vier rotondes in/nabij de Spoorzone als uitgangspunt gebruikt, inclusief de toeleidende wegen

De suggesties en voorstellen zijn gerangschikt per rotonde. Deelnemers hebben in drie groepen gesproken over voorstellen. De voorstellen zijn samengenomen per locatie en niet per groep weergegeven. Voorstellen die algemeen van toepassing zijn, staan vermeld achteraan het verslag.

Rotonde Soestdijkseweg Noord/ Jan Steenlaan

Fietstunnel voor het fietsverkeer naar de scholen. Dit is eerder onderzocht (door bureau Movares ?) en bleek toen niet mogelijk.

Jeroen Quee geeft aan dat de verwerkingscapaciteit van de rotonde voldoende is maar er treden soms voor korte tijd wachtrijen op tot circa 20 auto's.

Suggestie is om ook fietspad aan zuidzijde Jan Steenlaan te realiseren, zodat de oversteekbeweging voor fietsers bij de Rembrandtlaan niet meer nodig is. Fietsers steken dan bij de rotonde over: er komen dan fietsvoorzieningen rondom de rotonde.

Meer haaks maken van de aansluitingen van de toeleidende wegen en de rotonde om zo autoverkeer af te remmen. Dit is ook een algemene maatregel om toe te passen op meerdere rotondes

Nu moeten fietsers die in noordelijke richting uit de tunnel komen en hun 'vaart' willen gebruiken om de rotonde te bereiken, voorrang geven aan fietser noord naar zuid langs de Soestdijkseweg Noord. Dan zijn ze hun vaart kwijt, wordt als vervelend ervaren

Ontvlechten autoverkeersstromen, zodat doorgaand verkeer niet via de Soestdijkseweg rijdt – dan rijdt namelijk ook minder verkeer via de rotonde

Andere ontsluiting voor de P+R: automobilisten richting P+R hebben vaak haast en dat past niet bij het karakter (nu en in de toekomst) van met name de Jan Steenlaan en de Rembrandtlaan. Dat gaat niet goed samen met de fietsers op de Jan Steenlaan en Rembrandtlaan.

(Deels) verplaatsen P+R naar zuidkant is ook gunstiger voor een evenwichtiger verdeling van het verkeer (is er bekend wat de oriëntatie van de P+R gebruikers is over noord en zuid)

Soestdijkseweg Noord

1. Smalle profiel fietspad is erg onveilig
2. Meer aandacht voor groenbeheer zodat het fietspad niet nog onveiliger wordt; het is nu bijvoorbeeld glad door veel gevallen blad dat niet wordt opgeruimd
3. Auto-te-gast inrichting Jan Steenlaan ... dit is in feite ten westen van de Rembrandtlaan al het geval

Rotonde Soestdijkseweg Zuid / Nachtegaallaan

Met name de noordelijke tak wordt erg onveilig ervaren -> duidelijker 'kanaliseren' van de verkeersstromen, zeker ook van de fiets

Afsluiten zuidzijde Emmaplein voor auto's maakt de rotonde ook rustiger maar moet bekeken worden in het licht van de totale circulatie inclusief Julianalaan (ook overweging éénrichtingsverkeer Julianalaan en aandacht voor aansluiting Melchiorlaan / Julianalaan)

Zicht van autobestuurders op fietsers is heel slecht bij het afslaan Soestdijkseweg Zuid naar Nachtegaallaan

Als aan de zuidzijde het busstation zou komen, aandacht voor de aansluiting daarvan en voor een veilige routing voor de fietsers. Gevreesd wordt dat het daardoor voor fietsers veel onoverzichtelijker en onveiliger wordt.

Rotonde Leyenseweg/ 2^e Brandenburgerweg

Auto en fiets komen op verschillende hoogte vanuit de spoortunnel en daardoor kunnen autobestuurders de fietsers niet goed zien aankomen.

Instellen maximum 30 km/uur op de Leyenseweg

Autoverkeer en fietsverkeer zullen nog toenemen, mede door ontwikkelplan op locatie van Brandweer

Rotonde in Soest is mogelijk een goed voorbeeld, mevrouw zoekt dit op
Begroeiing is vaak te hoog en dat is slecht voor het zicht -> meer snoeien

Het zou helpen als fietsers aangeven of/hoe ze willen afslaan

Rotonde Leyenseweg/ Massijslaan

Fietsers Kees Boekelaan komen met hoge vaart aan

Op de Jan van Eijklaan wordt een maatregel genomen tegen de te hoge snelheden, maar dit leidt er wel toe dat verkeer via andere routes gaat rijden, zoals de Jan Steenlaan

Algemeen

Herbie rotonde: verwachting dat dit in de toekomst de gevaarlijkste rotonde van De Bilt wordt

De rotondes hebben tweerichtingsverkeer voor fietsers, dat wordt onveilig gevonden. De reden voor tweerichtingsverkeer is dat fietsers in de praktijk heel vaak de kortste route nemen en dat leidt bij een eenrichtingsrotonde tot onveilige situaties omdat autobestuurders geen fietsers verwachten uit de niet-toegestane richting

Er wordt te weinig aandacht besteed aan de veiligheid voor kinderen (er wordt gehoord maar niet geluisterd).

Niet alleen naar de verkeersvolumes per etmaal kijken maar juist ook naar de spitsuren want daar zitten de grootste problemen

Algemene oplossingen om de veiligheid van de rotondes te verbeteren:

Nieuwe typen tweewielers zoals snelle e-bikes, pedelecs en fatbikes rijden vaak erg hard en zorgen voor een onveilig gevoel. Pedelecs moeten eigenlijk van de rijbaan gebruik maken, maar voor fatbikes is (nog) niets geregeld.

Door waar mogelijk meer rechtstand in combinatie met (zo veel mogelijk) haakse bochten aan te brengen in de fietspaden wordt de snelheid van (alle) tweewielers gereduceerd. Maatregelen zoals middeneilanden, drempels voor tweewielers brengen ook vaak risico's met zich mee.

Meer haakse aansluiting voor autoverkeer door rammelstroken/ rammelvakken ter plaatse van de aansluiting (zie afbeelding als voorbeeld)



De verkeersdrempels voor de auto 'steiler' maken
Bebording (weer) op orde brengen
Is de verlichting voldoende? Nog nagaan.

“Fietsers opvoeden” kan ook bijdragen aan de veiligheid – niet alles is door inrichting op te lossen

Van tijd tot tijd de Handhaving inzetten om toe te zien op het verkeersgedrag

“Monument” of een soort scorebord met het aantal ongevallen in de voorbije periode -> verhoogt de aandacht – in het buitenland zie je dit vaak

Als er een parkeergarage op locatie Driehoek komt -> aandacht voor regulering van het parkeren zodanig dat het beoogde gebruik daadwerkelijk plaatsvindt, dus bewoners en bezoekers van het centrum en geen 24-uurs parkeren. Bijvoorbeeld eerste 1,5 uur gratis en daarna betaald parkeren. Uitwerken in parkeerbalans.