

Bijlage 3. Gemeentelijke reactie op de participatieverslagen Ronde 1 en Ronde 2



Gemeente De Bilt, Spoorzone Bilthoven, 21 november 2023

Inhoud

1. Voorwoord	3
Aanleiding.....	4
Uitvoering van het participatieproces	4
2. Adviezen, aanvullingen en reactie.....	5
Algemeen	5
Wonen, werken, voorzieningen	7
Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren	9
Groen en duurzaamheid.....	11
Stedenbouwkundig ontwerp en gebouwen	12
Betrekken van de samenleving	13
3. DUO onderzoek toekomst Spoorzone Bilthoven.....	15
4. Gemeentelijke reactie op de integrale visie van de Spoorzone Bilthoven van Wijkraad De Leijen, Bewonersvereniging Vogelzang, Platform 3R, Bewonersvereniging Bilthoven Noord en Ondernemingsvereniging Bilthoven Centrum ..	16
Gebiedsontwikkeling en ruimtelijk plan	16
Bereikbaarheid, mobiliteit en verkeersdruk.....	17
Bouwen en wonen.....	18
Klimaatadaptatie, duurzaamheid, groen en ecologie	19
Sociale samenhang, ontmoeting en leefbaarheid	20
5. Verslagen mobiliteit sessie	21
Bijlage 3.1 Besprekingsverslag mobiliteit ateliersessie 21 september.....	22
Bijlage 3.2 Besprekingsverslag mobiliteit ateliersessie 10 oktober	22
Bijlage 3.3 Besprekingsverslag 10 oktober ateliersessie bijlage oplossingen	22
Bijlage 3.4 Besprekingsverslag mobiliteit ateliersessie 1 november	22

1. Voorwoord

Voor u ligt *Bijlage 3. Gemeentelijke reactie op Participatie ronde 1 en ronde 2*. Deze is vastgesteld door ons college op 21 november 2023. In deze bijlage geven we een overzicht van wat we hebben opgehaald in de eerste twee participatierondes en wat we daarmee hebben gedaan. De input van de eerste twee participatierondes staat ook in twee participatieverslagen: *Spoorzone Bilthoven Bewoners aan het woord* en *Ronde 2 Twee varianten*. Verder zijn er, gevraagd en ongevraagd, adviezen en vragen van bewoners en bewonersorganisaties ingekomen. Deze zijn eveneens in dit document opgenomen.

De uitkomsten van de participatie zijn door de gemeente De Bilt gebruikt bij het samenstellen van en inhoud geven aan de twee varianten, op basis waarvan de raad haar voorkeursvariant gaat kiezen. Daarnaast gebruiken wij de input om deze in te zetten bij de gesprekken die worden gevoerd met buur- en regiogemeenten, provincie en Rijk. In het vervolgproces moeten nog keuzes worden gemaakt. Eerst door de gemeenteraad bij het kiezen van een voorkeursvariant, daarna bij het opstellen van een integrale gebiedsvisie met stedenbouwkundig plan. Na het maken van die keuzes is pas duidelijk wat we precies uit het participatieproces hebben meegenomen. Wij zullen dat dan opnieuw in een bijlage toelichten.

Gemeente de Bilt, 21 november 2023

Aanleiding

De gemeente wil de Spoorzone Bilthoven verder ontwikkelen tot een levendig en aantrekkelijk gebied om in te wonen, te werken, te verblijven en te ontmoeten. De Spoorzone is een geschikte locatie om de nieuwe, betaalbare woningen te bouwen waaraan onze gemeente zo'n behoefte heeft. Om die transformatie vorm te geven, gaan we een integrale gebiedsvisie met stedenbouwkundig plan opstellen. De gemeente vindt het belangrijk daarbij ook de gemeenschap te betrekken: inwoners, ondernemers, belangenorganisaties en andere betrokkenen. Hiertoe is een uitgebreid participatieproces ontworpen. Het procesontwerp staat beschreven in het op 26 januari 2023 door de gemeenteraad vastgestelde *Participatieplan Integrale Gebiedsvisie Spoorzone Bilthoven*. Het participatieniveau is vastgesteld op 'meedenken'. In het participatieplan staat ook binnen welke kaders en met welke ambities de participatie plaatsvindt. Die kaders worden gevormd door besluiten die al over de ontwikkeling van de Spoorzone zijn genomen.

Uitvoering van het participatieproces

Het participatieproces is ingedeeld in drie rondes:

- Ronde 1, van april 2023 tot en met juli 2023. Breed ophalen van ideeën, wensen maar ook zorgen.
- Ronde 2, van juli 2023 tot en met december 2023: Opbrengsten van ronde 1 verwerken in concept-varianten, deze voorleggen aan participanten en hun reacties meenemen in de uitwerking van de varianten.
- Ronde 3, van januari 2024 tot en met maart 2024: Opstellen van concept-gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan, deze voorleggen aan participanten en hun reacties meenemen in de uitwerking van de gebiedsvisie.

De uitvoering en invulling van het participatieproces is in handen gelegd van bureau Tertium. Tertium heeft een breed scala aan middelen ingezet om de input op te halen: enquêtes, straatinterviews, interviews in het informatiecentrum, pubquiz, workshops, gebiedsconferenties en een enquête door DUO onder het gemeentelijke inwonerpanel. De resultaten van de participatie zijn steeds transparant vastgelegd in verslagen. Deze verslagen zijn eerst teruggekoppeld aan de participanten, die erop konden reageren. Na verwerking van hun reacties zijn de verslagen gedeeld met de raad, met het brede publiek op de website doemeedebilt.nl/spoorzone en op de gebiedsconferenties, en in voorkomende gevallen vastgesteld door het college van B&W.

Om een zo breed mogelijk publiek te betrekken bij de participatie heeft de gemeentelijke communicatie een gerichte campagne opgezet, in nauwe samenwerking met Tertium. Tot de campagnemiddelen behoorden de website doemeedebilt.nl/spoorzone, een regelmatige verschijnende nieuwsbrief (569 abonnees), de gemeentelijke nieuwsbrief en website, persberichten, advertenties in huis-aan-huis bladen, posts op Facebook en Instagram, een gerichte Facebook-campagne, gebruikmaking van Facebook van lokale bewonersorganisaties, direct mails via de gebiedsmakelaars.

2. Adviezen, aanvullingen en reactie

Uit participatieronde 1 zijn 17 adviezen richting gemeente naar voren gekomen. Deze adviezen weerspiegelen de meest genoemde belangen en wensen van de inwoners, ondernemers, en (maatschappelijke) organisaties in De Bilt. In participatieronde 2 zijn de adviezen uit ronde 1 verwerkt in de concept-varianten, die werden voorgelegd aan de participanten. De adviezen van de participanten op de concept-varianten zijn ook hieronder opgenomen, evenals de gemeentelijke reactie daarop. In onderstaand overzicht staan de korte reacties van de gemeente op de 17 punten uit de eerste participatieronde en de aanvullingen uit ronde 2. Hieronder ziet u de legenda. Bij elke reactie wordt een symbool toegevoegd om u snel inzicht te geven in de status van dit punt. Voor de uitgebreide reacties op wensen, voorstellen en/of ideeën kunt u in de tabel de uitgebreide reacties van de gemeente lezen.

Uitleg legenda symbolen



Vinkje: inhoud van wens, voorstel of idee is uitgevoerd tijdens participatieproces ronde 1 en 2 en/of onderdeel van beide varianten.





Uitroepteken: inhoud van wens, voorstel of idee is nog geen onderdeel van participatieproces of varianten maar wordt nader onderzocht en meegenomen naar ronde 3.



Kruis: inhoud van wens, voorstel of idee is niet meegenomen in participatieproces en/of is geen onderdeel van varianten.



Algemeen





Adviezen Ronde 1	Aanvullingen Ronde 2	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
1. Er is een behoefte aan nieuwe woningen. De Spoorzone is daarvoor een geschikte locatie. Het is wel belangrijk dat de gemeente goed uitzoekt wat het maximaal aantal nieuwe woningen is dat de wijk/dit gebied aan kan.	Onder deelnemers aan het participatietraject bestaat verschil van inzicht over het gewenste aantal woningen in de Spoorzone. Op de gebiedsconferentie van 7 november hielden drie groepen elkaar ongeveer in evenwicht: <ul style="list-style-type: none"> Een groep die kiest voor variant A (20 ingevulde reactieformulieren), omdat zij vinden dat deze volgens hen beter past bij (het behoud van) het dorps karakter van Bilthoven dan variant B; Een groep die kiest voor variant B (24 ingevulde reactieformulieren), omdat deze meer ruimte voor woningbouw biedt dan variant A en ambitieuzer is op het gebied van groen en duurzaamheid; 	 	<p>Aantal woningen: Uit het uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek en de participatie zijn twee varianten naar voren gekomen waaruit is gebleken dat er minimaal 700 tot 1000 woningen inpasbaar zijn.</p> <p>Ruimtelijke inpassing: In beide varianten staat bij de ruimtelijke inpassing behoud van het karakter en de huidige waarden van het gebied centraal. Verdere uitwerking hiervan volgt in ronde 3.</p> <p>Draagkracht van het gebied: Uit het participatietraject blijkt dat inwoners verschillend denken over de draagkracht van het gebied. Stedenbouwkundig en met betrekking tot</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Een groep die beide varianten niet passend vindt (26 ingevulde reactieformulieren) en wil dat de gemeenteraad de mogelijkheid moet krijgen om ook te kiezen voor een variant met 500 woningen (het aantal dat de raad als minimum heeft meegegeven aan het begin van het participatietraject). Zij denken dat dit kan als de aanvullende kaders op het gebied van de woningmix worden losgelaten en/of op een andere manier kan worden gerekend. <p>Daarnaast vielen de volgende zaken op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enkele deelnemers die geen keuze konden maken, gaven aan een variant te missen die minder woningen (uit variant A) combineert met een lagere parkeernorm, hoge duurzaamheidsambities en veel groen (uit variant B). • Enkele deelnemers gaven aan dat de huidige woningnood vraagt om snelle besluitvorming en ontwikkeling, ongeacht de gekozen variant. • Deelnemers aan het participatietraject die kritisch staan ten opzichte van de ontwikkelingen noemen naast de wens het 'dorpse karakter' van Bilthoven te behouden steeds twee belangrijke zorgen: de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de veiligheid en drukte op de ontsluitingswegen van de Spoorzone, en parkeeroverlast in de omliggende wijken. 		<p>mobilititeit lijkt er voldoende draagkracht voor maximaal 1000 woningen. De draagkracht zal verder moeten worden onderzocht in ronde 3. Aangezien het college geen voorstel voor A of B aan de raad voorlegt maar de keuze bij de raad ligt, wordt hier verder geen reactie op gegeven.</p>
<p>2. Maak van de Spoorzone een aantrekkelijke entree van Bilthoven. Zorg ervoor dat de ontwikkeling bijdraagt aan een levendig centrum.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dit is een wens die nog altijd breed gedragen wordt, en waar in de uitwerking van de voorkeursvariant goed naar moet worden gekeken. 		<p><u>Levendig centrum Bilthoven:</u> Het is uitdrukkelijk de bedoeling dat de ontwikkeling van de Spoorzone bijdraagt aan een levendig centrum van Bilthoven, waar de nieuwe bewoners winkels, horeca en andere voorzieningen gaan bezoeken. De stedenbouwkundige uitwerking van</p>



			de aantrekkelijke entree naar het centrum volgt in ronde 3.
3. Gebruik de ontwikkeling van de Spoorzone als aanleiding om beide zijden van het spoor beter met elkaar te verbinden en de barrièrewerking van het spoor waar mogelijk te verminderen.	<ul style="list-style-type: none"> Deelnemers aan het participatietraject reageren positief op een extra voetgangersverbinding over het spoor. Deze moet wel twee logische locaties met elkaar verbinden. 	!?	<p><u>Verbinden gebieden Spoorzone:</u> Onderdeel van de variantenstudie is een mogelijke extra voetgangersverbinding over het spoor. Bij de uitwerking naar ronde 3 wordt dit meegenomen.</p>






Wonen, werken, voorzieningen


Adviezen Ronde 1	Aanvullingen Ronde 2	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
4. De ontwikkeling van de Spoorzone moet slim inspelen op bestaande lokale woningbehoeften, zoals die van starters op de woningmarkt en van ouderen die willen doorstromen.	<ul style="list-style-type: none"> De nadruk op starters op de woningmarkt en ouderen als doelgroepen voor de Spoorzone is ook in deze fase meermaals benadrukt. Deelnemers aan het participatietraject die pleiten voor minder hoge woningbouwaantallen vragen zich af waarom er op basis van de Woondeal nog aanvullende eisen worden gesteld aan de 50% koopwoningen, en of dit geen dure en ineffectieve maatregel is. 	<p></p> <p></p>	<p><u>Woningbehoeften in samenhang met doelgroepen:</u> In de Spoorzone willen we inspelen op de grote woningbehoefte van ouderen, empty-nesters, starters/jongeren en andere kleinere huishoudens. De nabijheid van het winkelcentrum en het OV-station is daarbij aantrekkelijk. Ook in de Woonvisie die de gemeenteraad heeft vastgesteld staat dat bouwen voor starters en ouderen essentieel is.</p> <p><u>Percentages typen woningen:</u> Het college houdt vast aan de kaders die de gemeenteraad heeft vastgesteld. De verdeling van de 50% koopwoningen uit de Woondeal is in overeenstemming met de Woonvisie. Daarin staat dat de gemeente de 50% vrije sector woningen bijstuurt om voldoende goedkope en middeldure koopwoningen te realiseren. Dit advies wordt daarom niet overgenomen.</p>

<p>5. Onderzoek de mogelijkheid om bewoners uit De Bilt voorrang te geven op woningen in de Spoorzone</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bewoners vinden dit belangrijk, maar zijn sceptisch over de uitvoerbaarheid. Zij willen graag dat woningen in de Spoorzone ook voor een belangrijk deel terechtkomen bij woningzoekenden uit de gemeente. Hun vraag is of de gemeente in het vervolgtraject duidelijker kan maken welke instrumenten zij heeft om dit te bewerkstelligen. 		<p><u>Lokale woningtoewijzing:</u> In de Woonvisie die de gemeenteraad heeft vastgesteld staat dat een bepaald percentage woningen lokaal toegewezen kan worden. We gaan gebruik maken van het maximale toegelaten percentage toe te wijzen woningen die binnen de regels mogelijk zal zijn. De gemeente zal hierover afspraken maken met de ontwikkelaars in één van de volgende fases.</p>
<p>6. Kies voor bedrijvigheid die weinig verkeer aantrekt maar wel zorgt voor meer levendigheid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Deelnemers aan het participatietraject geven in meerderheid prioriteit aan nieuwe woonruimte in de Spoorzone boven nieuwe kantoor- en bedrijfsruimte (daar mag wat hen betreft in worden geschrapt). Over de mogelijkheid het gemeentehuis te verplaatsen naar de Spoorzone is gesproken tijdens de eerste ateliersessie. Sommige deelnemers vonden dat geen goed idee, met name vanwege de verkeersbewegingen die dit kan opleveren en de vrees dat hierdoor minder woningen kunnen worden ontwikkeld. Andere participanten vonden dit wel een goed idee, het kan immers de levendigheid van het centrumgebied versterken. 	 	<p><u>Voorrang aan woningen boven bedrijven:</u> De gemeente ziet ook nieuwe woningen als prioriteit neemt dit advies mee naar de uitwerking in ronde 3.</p> <p><u>Gemeentehuis:</u> Met de twee varianten die voorliggen wordt nog geen keuze gemaakt over het wel of niet opnemen van het gemeentehuis in de Spoorzone. Of het gemeentehuis in de Spoorzone moet komen is ook afhankelijk van het separate gemeentelijke project gemeentehuis, waarin naast de locatie ook aspecten zoals de financiële haalbaarheid van de huisvesting worden onderzocht. Vestiging van het gemeentehuis in de Spoorzone is dus niet alleen afhankelijk van de vraag of dit voor het gebied van de Spoorzone een goed idee is. Over het gemeentehuis neemt de gemeenteraad een apart besluit.</p>
<p>7. Gebruik de ontwikkeling in de Spoorzone om meer voorzieningen voor jongeren te creëren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Op de ateliersessies en gebiedsconferentie vormden jongeren een kleine minderheid van de deelnemers. De jongeren die wel aanwezig waren, pleitten voor zoveel mogelijk woonruimte voor starters op de woningmarkt en nieuwe voorzieningen voor jongeren in de openbare ruimte. 		<p><u>Voorzieningen voor jongeren:</u> Deze wens wordt meegenomen naar ronde 3 en daar nader onderzocht en uitgewerkt.</p>


Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren

Adviezen Ronde 1	Aanvullingen Ronde 2	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
<p>8. Voer vooraf gedegen mobiliteitsonderzoek uit om te voorkomen dat het verkeer in de Spoorzone en omliggende wijken vastloopt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bewonersorganisaties uit de omliggende wijken vinden dat de gemeente nog meer onderzoek moet doen naar de gevolgen van de ontwikkelingen voor de drukte op de ontsluitingswegen en de parkeerdruk in de omliggende wijken. De resultaten van het gemeente-brede verkeersmodel waaruit blijkt dat 1000 woningen verkeerskundig inpasbaar zijn, worden door deze bewonersorganisaties gewantrouwd. Volgens hen gaat het model uit van een aantal onjuiste of onrealistische aannames 	<p></p> <p></p>	<p><u>Verkeersmodel en mobiliteitsonderzoek:</u> Het gemeentelijk verkeersmodel is geactualiseerd en er is een mobiliteitsonderzoek specifiek voor de Spoorzone uitgevoerd. Het gemeentelijke verkeersmodel en het mobiliteitsonderzoek is door Sweco geactualiseerd en uitgevoerd. Het onderzoek is afgerond, echter de uitwerking daarvan komt in het stedenbouwkundig plan in ronde 3.</p> <p><u>Participatie in het mobiliteitsonderzoek:</u> Het verkeersmodel is tot stand gekomen op basis van landelijke normen. Het college ziet hier geen reden om van het deskundige onderzoek af te wijken. Mobiliteit is een belangrijk punt voor bewonersverenigingen in de omliggende wijken. De gemeente besteedt er veel aandacht aan. Er zijn dan ook 3 atelieressies voor mobiliteit gehouden om samen met bewoners te kijken naar de huidige en toekomstige knelpunten in en om de Spoorzone. De verslagen van de atelieressies zijn als bijlagen bij dit document gevoegd. Daaruit komen verschillende knelpunten naar voren. Voor zover deze binnen het projectgebied Spoorzone liggen, worden ze in ronde 3 uitgewerkt. De bewonersverenigingen en andere belanghebbenden zijn in twee aparte sessies uitgebreid geïnformeerd over het verkeersmodel. Dit verkeersmodel is tot stand gekomen op basis van landelijk gebruikte normen en input. N.a.v. reacties in de atelieressies is de technische rapportage nog verder verrijkt en zijn de uitgangspunten nader verklaard.</p>

<p>9. Verbeter de fietsroutes en de verkeersveiligheid voor fietsers, met name bij de twee rotondes aan beide zijden van het spoor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De bewonersorganisaties geven aan dat zij nadrukkelijk behoefte hebben aan concrete maatregelen om de verkeersveiligheid voor fietsers op de rotondes en de ontsluitingswegen van de Spoorzone te verbeteren. • Dit moet wat hen betreft gebeuren voor de verdere uitwerking van de visie. 	<p></p> <p></p>	<p><u>Mobiliteit oplossingen in de Spoorzone:</u> Naar de verkeersveiligheid in de Spoorzone is mobiliteitsonderzoek gedaan. Dit is ook met omwonenden besproken in de ateliersessies mobiliteit. De twee rotondes worden in beide varianten in de Spoorzone aangepakt.</p> <p><u>Uitwerking verkeersveiligheidsmaatregelen:</u> De uitwerking van de maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren vindt plaats in ronde 3, bij het opstellen van de integrale gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan.</p>
<p>10. Leg goed uit wat de autoluwe ambitie precies inhoudt, omdat dit anders leidt tot scepsis.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Deelnemers aan het participatietraject zijn het over het algemeen eens over de wenselijkheid van inpandig parkeren, 30 kilometer zones, het aanbieden van deelmobiliteit en het aantrekkelijk maken van de openbare ruimte voor fietsers en voetgangers. • Er bestaan verschillen van inzicht over wat een passende parkeernorm voor het gebied is. Een groep inwoners denkt dat de gemeente te gemakkelijk uitgaat van een toekomst waarin het autogebruik in de Spoorzone fors lager is dan nu. Een andere groep bewoners pleit juist voor een toekomstgericht mobiliteitsbeleid met fors lagere parkeernormen en het sterk stimuleren van wandelen, fiets, openbaar vervoer en deelauto's. • Zowel voor- als tegenstanders van een lage parkeernorm verzoeken de gemeente meer duidelijkheid te geven over de gevolgen van de mobiliteitskeuze voor de omliggende wijken en de maatregelen die de gemeente voorstelt om overlast te voorkomen. Een zogenaamde <i>no regret</i> aanpak wordt door enkelen genoemd als mogelijke strategie. 	<p></p> <p></p> <p></p>	<p><u>Uitwerking autoluw:</u> Bij de uitwerking in ronde 3 wordt inzichtelijk hoe de autoluwe ambitie in de Spoorzone is uitgewerkt. Ga uit van het bouwen van een autoluwe wijk, voorrang voor fietser en voetganger. In beide varianten wordt er gehandeld naar de STOMP-methode.</p> <p><u>Bepaling parkeernorm:</u> Met de keuze van de variant wordt duidelijk welke parkeernormen voor de Spoorzone worden gebruikt. Om te voorkomen dat auto's mogelijk in omliggende wijken worden geparkeerd, wordt onderzocht welke regulerende maatregelen genomen kunnen worden. Dit gebeurt op basis van de uitwerking in ronde 3.</p> <p><u>Toepassing no regret:</u> Zie bovenstaande punt m.b.t. de parkeernorm. In een later stadium zal dit worden onderzocht of dit wordt opgenomen in ronde 3 en hoe dit zal worden verwerkt.</p>

<p>11. Zorg voor voldoende parkeergelegenheid, met name ook voor de winkels in het centrum.</p>	<ul style="list-style-type: none"> De ondernemersvereniging Bilthoven-Centrum vindt dat de 80 extra parkeerplaatsen die zijn toegezegd op de locatie van de Driehoek hoe dan ook moeten worden meegenomen in de varianten. 		<p>Parkeergelegenheid: In het door de raad vastgestelde Participatieplan Spoorzone is het volgende opgenomen: 'In het centrumplan is ervan uitgegaan, dat er nog 80 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Het aantal plaatsen is ook afhankelijk van het programma, dat op De Driehoek en Julianalaan 1 wordt gerealiseerd. We actualiseren het al eerder uitgevoerde parkeeronderzoek op basis van de huidige situatie en de nog uit te voeren plannen en toetsen of die 80 parkeerplaatsen nog steeds nodig zijn.' Het parkeeronderzoek is in uitvoering. Er is een eerste parkeertelling gehouden. Deze telling zal nog een tweede keer gehouden worden. Op basis van de resultaten wordt bepaald of en zo ja hoeveel extra parkeerplaatsen in Bilthoven-Centrum nodig zijn. Dit wordt in ronde 3 uitgewerkt.</p>
---	---	---	---





Groen en duurzaamheid

Adviezen Ronde 1	Aanvullingen Ronde 2	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
<p>12. Ontwikkel zo groen mogelijk. Neem het bevorderen van de biodiversiteit daarbij als belangrijk uitgangspunt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> In de ateliersessie van 30 oktober hebben deelnemers vanuit verschillende bewoners- en belangenverenigingen voorstellen gedaan voor de stedenbouwkundige opzet voor verschillende deelgebieden van de Spoorzone met behulp van de maquette. Daaruit kwam meermaals naar voren dat veel deelnemers het aantrekkelijk vinden als in (een deel van) de Spoorzone gekozen wordt voor een stedenbouwkundige opzet waarin gebouwen in een parkachtige omgeving worden omgeven door openbaar groen. Daarnaast pleiten veel deelnemers voor het stimuleren van verticaal groen en daktuinen in het gebied. 		<p>Groen en duurzaam: De Spoorzone zal op een zo groen en duurzaam mogelijke manier ontwikkeld worden. Dit komt aan de orde bij de uitwerking in ronde 3.</p>


<p>13. Hou vast aan de doelstellingen op het gebied van energieneutraliteit en klimaatbestendigheid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Deelnemers vinden dit een belangrijkpunt. • Een deel van de deelnemers vindt dat de duurzaamheidsambities voor de Spoorzone niet afhankelijk zouden moeten zijn van het aantal woningen in de varianten (nu 'brons' bij variant A en 'goud' bij variant B). 	<p>✓</p> <p>✗</p>	<p>Toepassing duurzaamheid in beide varianten: Dit advies nemen wij over. We houden vast aan de doelstellingen van energieneutraliteit en klimaatbestendigheid.</p> <p>Het onderscheid tussen brons in variant A en goud in variant B heeft te maken met het verschil in de kosten van beide varianten en het beschikbare geld daarvoor. In variant A is minder geld beschikbaar omdat minder woningen gebouwd worden dan in variant B. Uiteraard streven we naar en zo hoog mogelijk niveau in beide varianten.</p>
--	--	-------------------	---


Stedenbouwkundig ontwerp en gebouwen

Adviezen Ronde 1	Aanvullingen Ronde 2	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
<p>14. Zoek in het ontwerp van de openbare ruimte aansluiting bij het typische karakter van Bilthoven: lanen met bomen en gebouwen in een parkachtige omgeving.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantrekkelijker maken en het vergroenen van de Spoorzone wordt als positief en passend beoordeeld. • Op de gebiedsconferentie gaf een deel van de bezoekers aan dat zij belang hechten aan het 'dorpse karakter' van Bilthoven, en dit nog onvoldoende terugzien in de voorgestelde varianten. 	<p>✓</p> <p>!?</p>	<p>Invulling uitstraling Spoorzone: De uitwerking van het groene karakter aansluitend op het karakter van Bilthoven en stedelijk passend bij een OV-Knoop komt terug in ronde 3.</p> <p>Dorpse karakter: Het dorpskarakter rondom de Spoorzone verschilt per wijk. Zo heeft de wijk De Leijen een ander karakter dan de wijken Vogelenzang, centrum of Bilthoven Noord. Bij de uitwerking in ronde 3 wordt een passende aansluiting op deze aangrenzende bebouwing gezocht.</p>
<p>15. Bepaal zorgvuldig wat de maximale bouwhoogte wordt. Op plekken waar 5 of 6 etages passend zijn, kan gewerkt worden met terrasvormige bouw.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tijdens de ateliersessies en de gebiedsconferentie werd duidelijk dat een deel van de participanten de hoogteaccenten in beide varianten als niet passend ziet. • Enkelen noemen daarbij de boomtoppen als globale maatstaf voor de bouwhoogte. Deze groep vindt daarbij het verschil tussen 	<p>!?</p> <p>!?</p>	<p>Bebouwingsvorm: De bebouwingsvormen, hoogtes en ontwerp van de gebouwen zullen verschillend zijn. Afhankelijk van de voorkeursvariant van de gemeenteraad wordt dit verder uitgewerkt in ronde 3 waarbij hierover geparticipeerd kan worden. De bebouwingshoogtes en vormen staan nog niet vast.</p>

	<p>variant A en B op het onderdeel 'bouwhoogte' niet onderscheidend genoeg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De hoogte van de gebouwen zou volgens veel omwonenden goed moeten aansluiten bij de directe omgeving, en kan vanuit daar trapsgewijs oplopen. • Zij vinden het interessant te onderzoeken of een hogere bebouwing aan het spoor leidt tot minder treingeluid, maar geven ook aan dat dit geen negatieve gevolgen mag hebben voor bewoners aan de andere zijde van het spoor. • Er zijn ook deelnemers aan het participatietraject die vinden dat er best enkele hogere gebouwen mogen komen in de Spoorzone als op die manier meer woningen worden gerealiseerd. Zij vinden deze hoogteaccenten wel passend in de gemeente. 	  	<p>Bouwhoogtes in beide varianten: In beide varianten worden verschillende bouwhoogtes gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In variant A: een bouwhoogte van 3/4 bouwlagen met hoogteaccenten van 6/7 bouwlagen • In variant B: een bouwhoogte van 4/5 bouwlagen met enkele hoogteaccenten tot 9 bouwlagen. • De bebouwingvormen, hoogtes en ontwerp van de gebouwen zullen verschillend worden toegepast op de verschillende bebouwingslocaties <p>Afhankelijk van de voorkeursvariant van de gemeenteraad wordt dit verder uitgewerkt in ronde 3.</p>
16. Knap het Dudok-monument aan de Julianalaan 1 op. Maak er een aantrekkelijke, gezellige entree voor het centrum van, bijvoorbeeld door er een maatschappelijke, culturele of horeca-functie aan te geven.	<ul style="list-style-type: none"> • De omwonenden van Julianalaan 1 zijn blij dat in beide varianten het advies om het Dudok-monument op te knappen is meegenomen. 		<p>Uitgangspunt Dudok-monument: Het Dudok-monument behouden zoals het nu blijft is het uitgangspunt. Welke invulling hier zal komen is nader te onderzoeken en wordt meegenomen naar ronde 3.</p>

Betrekken van de samenleving

Adviezen Ronde 1	Aanvullingen Ronde 2	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
17. Informeer inwoners en ondernemers bij elke stap op een heldere, transparante manier en leg goed uit waarom bepaalde beslissingen worden genomen.	<ul style="list-style-type: none"> • Deelnemers aan het participatietraject vinden dit een belangrijk punt. • De bewonersorganisaties en een aantal kritische deelnemers aan het participatietraject vragen op dit punt om verbetering. Zij hebben de indruk dat het tempo van planvorming (te) hoog ligt en de gemeente niet altijd tijdig informatie verstrekt. 		<p>Aanpak participatie Spoorzone: Als gemeente De Bilt nemen wij dit advies zeker serieus. Wij spannen ons maximaal in op betrouwbaarheid, transparantie en heldere communicatie om iedereen mee te nemen in de te nemen stappen. Daarvoor plaatsen wij alle relevante informatie en documenten op website doemeedebilt.nl/Spoorzone.</p>

	<p>Hun opmerkingen gaan concreet over de volgende 3 punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De resultaten van het gemeente-brede verkeersmodel kwamen pas na de eerste ateliersessie beschikbaar, 2. De gevolgen van de Woondeal voor het woonprogramma in de Spoorzone zijn volgens hen te laat gecommuniceerd, 3. De doorlooptijd tussen de ateliersessies en de besluitvorming in de gemeenteraad te kort. <p>Bij het laatste punt dient te worden opgemerkt dat een andere groep deelnemers aan het participatietraject juist pleit voor meer tempo. Zij willen het liefst dat er zo snel mogelijk woningen worden gebouwd.</p>		<p><u>Transparantie gemeente:</u> De gemeente ziet de urgentie om voor woningzoekenden woningen te realiseren gelet op de grote behoefte aan woningen in de gemeente. Wat betreft de opmerkingen over het tijdig beschikbaar te stellen van de documenten, wij plaatsen documenten zo spoedig mogelijk op doemeedebilt/Spoorzone waar u de informatie kunt vinden.</p>
<p>18. Wijkraad De Leijen, Bewonersvereniging Vogelzang, Platform 3R, Bewonersvereniging Bilthoven Noord en Ondernemersvereniging Bilthoven Centrum hebben een Integrale visie op de Spoorzone Bilthoven opgesteld Hiermee hebben ze een bijdrage van de gezamenlijke bewoners en ondernemers gegeven aan de visie- en planvorming voor de spoorzone. Daarin zijn 32 concrete wensen en ideeën gegeven (zie bijlage A van het participatieverslag Ronde 1)</p>			<p>Op de 32 concrete wensen en ideeën is een reactie gegeven in bijgevoegde in hoofdstuk 4. Daarbij is de reactie met een symbool gegeven omdat de toelichting op de inhoudelijke reactie op het desbetreffende onderwerp terug te vinden is in dit document. Voorover het een specifiek onderwerp dat hier nog niet is toegelicht is een toelichting aan het symbool toegevoegd.</p>

3. DUO onderzoek toekomst Spoorzone Bilthoven

In ronde 1 van het participatieproces heeft Duo onderzoek uitgevoerd. In onderstaande tabellen staan de gegevens van de respondenten naar leeftijd, woonplaats en afstand tot station/Spoorzone.




Leeftijd	Aantal
18-44 jaar	126
45-64 jaar	209
65-79 jaar	221
80 jaar en ouder	32
Totaal	588

Plaats	Aantal
Bilthoven	373
De Bilt	137
Groenekan <i>(niet apart gerapporteerd)</i>	9
Hollandsche Rading <i>(niet apart gerapporteerd)</i>	11
Maartensdijk	47
Westbroek <i>(niet apart gerapporteerd)</i>	11
Totaal	588





Ik woon dichtbij station Bilthoven en/of de Spoorzone	Aantal
Woont niet dichtbij station Bilthoven en/of de Spoorzone	328
Woont wel dichtbij station Bilthoven en/of de Spoorzone	260
Totaal	588




4. Gemeentelijke reactie op de integrale visie van de Spoorzone Bilthoven van Wijkraad De Leijen, Bewonersvereniging Vogelzang, Platform 3R, Bewonersvereniging Bilthoven Noord en Ondernemingsvereniging Bilthoven Centrum

Uitleg legenda symbolen


	Vinkje: inhoud van wens, voorstel of idee is uitgevoerd tijdens participatieproces ronde 1 en 2 en/of onderdeel van beide varianten.
	Uitroepteken: inhoud van wens, voorstel of idee is nog geen onderdeel van participatieproces of varianten maar wordt nader onderzocht en meegenomen naar ronde 3.
	Kruis: inhoud van wens, voorstel of idee is niet meegenomen in participatieproces en/of is geen onderdeel van varianten.








Gebiedsontwikkeling en ruimtelijk plan

Verdieping: Concrete wensen en ideeën	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
1. Maak een integraal plan voor de gebiedsontwikkeling. Denk aan klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame mobiliteit, ontsluiting, de druk op de infrastructuurnetwerken (energievoorziening, riolering), de verbinding met het centrum, de groene uitstraling, voldoende voorzieningen voor bewoners, het economische profiel, circulair bouwen enzovoorts. Realiseer zo een kwaliteitsimpuls voor het gebied en voorkom dat het plan zich beperkt tot het doel 'woningen realiseren'.		In ronde 3 wordt een integrale gebiedsvisie opgesteld.
2. De uitstraling van het hele gebied kan zoveel beter. De entree van Bilthoven als warm kloppend hart begint bij De Timpe, dus zorg dat je daar ook echt de daarvoor benodigde kwaliteit levert. Realiseer een aantrekkelijke verbinding noord-zuid. Laat door professionals een ontwerp maken dat die kwaliteit in zich draagt en leg dit vast in een stedenbouwkundig programma van eisen.		Dit wordt meegenomen in ronde 3.
3. Ga in op de vraag: wat kan het gebied aan ontwikkeling en aan aantallen woningen dragen, wat zijn kosten en baten voor de leefomgeving en hoe kan de leefomgevingskwaliteit van de bewoners worden verbeterd? Neem als uitgangspunt dat bij iedere ingreep de kwaliteit van de leefomgeving dient te worden verhoogd.		Dit wordt meegenomen in ronde 3.
4. Kijk ook welke functies die nu in het gebied zitten naar elders kunnen worden verplaatst om de druk op gebied te verminderen. Denk aan P&R, de wacht- en		De Spoorzone wordt van een bedrijfsterrein getransformeerd naar een woon-werkgebied. Bij de uitwerking van het plan zal

laadfunctie voor de bussen, bedrijven en opslag van goederen. Dat kan de druk op het gebied verminderen en de leefbaarheid en veiligheid ten goede komen.		duidelijk worden welke functies verdwijnen. De P&R en bushalte zullen in de Spoorzone blijven, gelet op hun relatie met treinstation.
5. Bekijk ook welke functies die nu al in het gebied zitten bij kunnen dragen aan de toekomst. Denk daarbij aan flexibele werklocaties en een broedplaats voor beginnende ondernemers.		De uitwerking daarvan komt in ronde 3.
6. Gebruik in de gebiedsvisie en de milieueffectrapportage door stakeholders geaccepteerde modellen en normen die het cumulatieve effect van verschillende ontwikkelingen laten zien op verkeersdruk, leefbaarheid, gezondheid, veiligheid en op de belasting van de onderliggende infrastructuurnetwerken.		De uitwerking daarvan komt in ronde 3.
7. De komende jaren zal de riolering stapsgewijs worden vervangen. Dit gaat in de gehele gemeente gebeuren, zoals nu in de Leijenseweg. Dit heeft effect op het verkeer. Ook moeten we van het gas af en zal er her en der glasvezel worden aangelegd. Pak dat gecoördineerd aan zodat niet tegelijk alle wegen worden afgesloten. In de stad heb je daar stadsloodsen voor.	n.v.t.	Dit streven delen wij. Dit betreft de gehele gemeente en niet specifiek de Spoorzone.
8. Er wordt een woonwijk in een bestaande wijk gerealiseerd. Beperk de overlast voor de huidige bewoners. Plan alles goed en compact in tijd dus geen lange doorlooptijd tijdens sloop en bouwfase. Hou als gemeente de regie op de aansluiting tussen de verschillende bouwfasen en realiseer zo (samen met de bedrijven en de bewoners) een goede balans tussen bouwen en leefbaarheid. Onderzoek de mogelijkheid van modulair en industrieel bouwen, wat de bouwtijd aanmerkelijk kan verkorten.		Dit komt aan de orde in de realisatiefase.

Bereikbaarheid, mobiliteit en verkeersdruk

Verdieping: Concrete wensen en ideeën	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
9. Het grote gemis op dit moment is een degelijke mobiliteitsverkenning voor de gemeente. Een actualisering van het GVVP lijkt ons wenselijk. Werk daarbij aan een visie op duurzame mobiliteit, analyseer hoe verschillende vervoersstromen zich in de toekomst zullen ontwikkelen. Werk maatregelen uit voor ontsluiting en 'minder blik op de weg', parkeren, beperking druk op omliggende buurten, en werk verschillende scenario's uit voor de locatie van het busstation. Deze studies en visie zijn onmisbaar om verantwoord besluiten over het gebied te nemen.		Het gemeentelijk verkeersmodel is geactualiseerd en er is specifiek voor de Spoorzone een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn in- en omwonenden uitgenodigd om mee te doen aan ateliersessies om hun inbreng te leveren. Vertegenwoordigers van de bewoners- en ondernemersverenigingen hebben daar aan deel genomen. Zie de verslagen van de ateliersessies die zijn bijgevoegd. In de volgende ronde, waarin een voorkeursvariant wordt opgesteld, zal mobiliteit en ov verder worden uitgewerkt, en ook daarover zal weer participatie plaatsvinden.

10. Ga uit van het bouwen van een autoluwe wijk, voorrang voor fietser en voetganger en bekijk op een hogere schaal hoe je meer blik van de weg kan halen, bijvoorbeeld door parkeren (van deelauto's) aan de rand van de wijk. Maar reken je niet rijk met beperken aantal parkeerplaatsen, want dat zal leiden tot meer parkeerdruk in de omgeving en parkeren in de berm.		Bij de uitwerking in ronde 3 wordt inzichtelijk hoe de autoluwe ambitie wordt uitgewerkt.
11. Realiseer een goede ontsluiting passend bij aantal te realiseren woningen en bouw niet meer woningen dan de verkeersontsluiting (veilig) aankan. Neem dat ook in het mobiliteitsonderzoek mee.		Verkeerskundig moet het uiteindelijk passen. Ook is als kader meegegeven dat geen nieuwe autowegen worden aangelegd en bestaande autowegen niet worden verbreed.
12. Waarborg een goede ontsluiting van zowel Spoorzone als het Centrum.		De uitwerking daarvan komt in ronde 3.
13. Geen ontsluiting van verkeer uit nieuwbouw en P+R in de Rembrandtlaan maar via de bypass. Werk aan een veilige Soestdijkseweg Noord en Jan Steenlaan met lage verkeersintensiteiten. Onderzoek ook mogelijkheid 30 km zones.		In de volgende fase wordt de mobiliteit verder doorgerekend en onderzocht. De bypass waarop wordt gedoeld uit eerdere plannen bij de Timpe heeft de gemeente al eerder beoordeeld. Dit leek toen niet mogelijk. Desondanks worden deze en overige wensen meegenomen.
14. Maak vrijhouden van berm en gebruik van die berm voor ecologische doelen tot expliciet doel in de plannen.		Dit komt in de volgende fase aan bod.
15. Zorg dat auto's maximaal uit het zicht zijn, gekoppeld aan duidelijke routing naar de parkeervoorzieningen.		Dit advies wordt overgenomen. Ondergronds parkeren is ook de wens van de gemeente. De verdere uitwerking van de voorkeursvariant in ronde 3 zal duidelijk maken wat er mogelijk is.
16. Momenteel wordt de Driehoek gebruikt als parkeerplaats voor bezoekers aan het centrum. Zorg dat bij de ontwikkeling van de Driehoek rekening wordt gehouden met het parkeren voor bezoekers aan het centrum. En als P en R aan de zuidkant komt, overweeg dan de eerste twee uur gratis parkeren. En bedenk een alternatief voor de 80 parkeerplaatsen op loopafstand van de winkels wanneer deze niet op de Driehoek gerealiseerd kunnen worden.		Er wordt rekening gehouden met deze wens . We actualiseren het al eerder uitgevoerde parkeeronderzoek op basis van de huidige situatie en de nog uit te voeren plannen en toetsen of die 80 parkeerplaatsen nog steeds nodig zijn.' Het parkeeronderzoek is in uitvoering.

Bouwen en wonen

Verdieping: Concrete wensen en ideeën	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
17. Werk gemeentebreed alternatieven voor nieuwbouw uit. Denk aan een inzet op woningsplitsing, de aanpak van scheefwonen en hergebruik van bestaande gebouwen. Dat voorkomt een te grote druk om te bouwen in de Spoorzone. Sluit hierbij aan op de adviezen in 'samen werken aan wonen'.	n.v.t.	Deze wens betreft locaties in de hele gemeente en niet specifiek de Spoorzone. De opgave voor de Spoorzone ligt vast met het door de raad vastgesteld kader van 500 tot 1000 woningen.
18. Doe in aanvulling op het onderzoek van Companen een onderzoek naar de actuele woonbehoeften in de verschillende kernen en wijken. Dat maatwerk op	n.v.t.	Deze wens betreft de hele gemeente en niet specifiek de Spoorzone.

de behoeften van de eigen bewoners mist nog. Kijk daarin specifiek naar de behoefte aan luxe appartementen voor ouderen i.v.m. doorstroming, de behoefte aan betaalbaar wonen bij jongeren en starters en een wooncarrière van inwoners die leidt tot eigen woningbezit.		De behoefte aan woningen voor jongeren en ouderen en dergelijke zijn uitdrukkelijk wens en aandachtspunt.
19. Stel heldere (minimum)normen voor de grootte en kwaliteit van woningen om te voorkomen dat de markt dat uiteindelijk bepaalt.	!?	Voor de sociale en middenhuur woningen zijn die vastgelegd in de door de raad vastgestelde woonvisie. Dit wordt uitgewerkt in ronde 3.
20. Zie af van hoogbouw die zichtbaar niet past bij het dorpse karakter. Werk heldere normen uit voor de verhouding rood en groen en voor de afstand tot de erfgrans waar er gebouwd wordt in meer dan 3 lagen. Kijk hoe je bij compacte bouw via terrasvormige bouw, vergroening en materiaalgebruik toch recht doet aan een dorpse en groene uitstraling.	!?	We zijn nog niet in de fase van de daadwerkelijke vormgeving. De wensen tot getrapte bouw zijn wel veel naar voren gekomen. Stedenbouwkundig moet het passend zijn in de omgeving. In ronde 3 gaan we hierover weer verder spreken.
21. Doe een degelijk onderzoek naar de effecten van de te realiseren bebouwing op wind, schaduw en reflectie van geluid en neem maatregelen om negatieve effecten te voorkomen.	✓	Dit komt pas aan de orde bij de ontwikkel- en realisatiefase van de Spoorzone.

Klimaatadaptatie, duurzaamheid, groen en ecologie

Verdieping: Concrete wensen en ideeën	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
22. Maak een goed plan voor groenstructuren gebaseerd op een groen, parkachtig, klimaatadaptief en biodivers gebied. Voorkom ook dat door de optelsom van asfalt, parkeerplaatsen, woningen en andere voorzieningen te veel kaalslag plaatsvindt	✓	Deze wens wordt meegenomen naar en uitgewerkt in ronde 3.
23. Kijk naar de leefomgevingskwaliteit in brede zin dus ook naar hittestress, luchtkwaliteit, waterkwaliteit, wateroverlast, en droogte.	✓	Deze wens wordt meegenomen naar en uitgewerkt in ronde 3.
24. Betrek de omliggende wijken bij deze kwaliteitsimpuls voor groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie en beperk je dus niet tot het plangebied van de spoorzone.	✗	De wensen buiten het plangebied kunnen niet binnen het project Spoorzone worden gerealiseerd. We kijken wat een project doet met de omgeving. Hierop bestaat tevens de mogelijkheid tot participatie.
25. Stel als eis dat klimaatadaptief, fabrieksmatig en circulair wordt gebouwd en gebruik platte daken voor groen en zonne-energie. Laat ontwikkelende partijen daar ook een plan voor maken.	!?	Afhankelijk van haalbaarheid en keuze raad voorkeursvariant. Volgende fase. Wel onze inzet wbt beleid ook.
26. Maak een integraal plan voor woningbouw in combinatie met warmtevoorziening (-net) en opwek van elektriciteit.	!?	Dit nemen we mee naar ronde 3 en onderzoeken daar wat haalbaar is.

Sociale samenhang, ontmoeting en leefbaarheid

Verdieping: Concrete wensen en ideeën	Reactie gemeente	Toelichting op reactie van de gemeente
27. Kom voorbij het denken over 'bouwen voor doelgroepen'. Bekijk welk type gemeenschap je wilt realiseren in het gebied en in relatie tot de omliggende wijken en hoe je daarbij sociale samenhang bevordert.	!?	Sociale samenhang is zeker een wens. Bij de volgende fase gaan we dit verder uitwerken. De beoogde doelgroepen uit de doelgroepenverordening (sociale en middenhuur) zijn wel een hard kader.
28. Kijk of je een geleidelijk verloop in de bouw kunt maken van dure koop naar huur in plaats van ongericht mengen van groepen.	!?	Er ligt nu nog niet vast hoe het woningbouwprogramma verdeeld wordt over de verschillende ontwikkelgebieden. Het streven is echter wel menging van programma per ontwikkelgebied te realiseren.
29. Betrek het sociale domein bij de planvorming en kijk daarin samen hoe in de gebiedsaanpak in te spelen op de vergrijzing, inclusiviteit, positieve gezondheid en het voorzieningenniveau.	✓	Het sociaal domein wordt bij de planvorming betrokken maar beperkt zicht niet tot de hier genoemde doelgroep maar richt zich op alle doelgroepen waarvoor in de Spoorzone woningen worden gerealiseerd.
30. Investeer gericht in de ontmoetingsfunctie in de wijk zoals bankjes, speelvoorzieningen, een buurthuiskamer. Kijk ook of wensen van bewoners voor een trefcentrum in De Leijen in de spoorzone kan worden gerealiseerd.	✓	De ontmoetingsfuncties zijn primair gericht op de toekomstige bewoners van de Spoorzone, maar ook een wens voor voorzieningen voor omliggende wijken is ingebracht en wordt bekeken. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende ronde.
31. Werk uit hoe de sociale veiligheid in het gebied en in een breder gebied eromheen kan worden gewaarborgd.	✓	Volgende ronde (licht, aanwezigheid functies die zorgen voor aanwezigheid 's avonds, etc).
32. Besteed expliciet aandacht aan recreatiemogelijkheden voor jongeren in de omgeving want die zijn er nu te weinig. Neem flankerende maatregelen om hinder voor de omgeving tegen te gaan. Bijvoorbeeld, het overkappen van het spoor om geluid te reduceren, en het spoorbed opschudden om trillingen te verminderen.	✓	Deze wens is vaak naar voren gekomen in de participatie. De mogelijkheid hiertoe wordt in ronde 3 bekeken en uitgewerkt.

5. Verslagen mobiliteit sessie



Bijlage 3.1 Besprekingsverslag mobiliteit ateliersessie 21 september

Bijlage 3.2 Besprekingsverslag mobiliteit ateliersessie 10 oktober

Bijlage 3.3 Besprekingsverslag 10 oktober ateliersessie bijlage oplossingen

Bijlage 3.4 Besprekingsverslag mobiliteit ateliersessie 1 november

Besprekingsverslag

Ateliersessie Mobiliteit Spoorzone Bilthoven

d.d. 21-09-2023, Julianalaan 1

Deze sessie was gewijd aan het bepalen van de huidige situatie. Door Jeroen Quee van Sweco is een presentatie gegeven waarop aanwezigen konden reageren en waarover ze vragen konden stellen. Deze reacties en vragen zijn onderstaand weergegeven.

Opmerkingen bij de presentatie

Verkeersongevallen 2018-2022

- In de coronaperiode was er een tijdlang minder verkeer. Daardoor zijn de cijfers wellicht niet representatief.
Reactie: omdat het een optelsom over meerdere jaren betreft geven deze cijfers nog steeds een goed beeld van de mate waarin op de verschillende locaties in het wegennet ongevallen plaatsvinden.
- Volgens aanwezigen staan niet alle geregistreerde ongevallen op de kaart. Volgens de data van een aanwezige zijn op de Soestdijkseweg Noord 62 ongelukken gebeurd. Dit zijn geregistreerde ongevallen. Deze data zijn gedeeld met Jeroen Quee en worden verder bekeken.
- Uit onderzoek van de provincie Utrecht blijkt dat in het jaar 2021 het aantal ongevallen met waarbij fietsers betrokken zijn in (geheel) de Bilt relatief hoog lag.

Schouw rotondes

- Tijdens de ochtendspits is op 20 september een schouw uitgevoerd op 4 rotondes.
- De noordelijke rotonde is verreweg de drukste, hier zijn ook enkele geagiteerde bestuurders doordat ze wat langer moesten wachten doordat er een wachtrij was op de Soestdijkseweg Noord.
- Op de rotonde Soestdijkseweg Noord komen veel fietsers vanuit de tunnel naar de Jan Steenlaan. Hier zijn verbetermogelijkheden door verduidelijking van bebording en belijning en aanpakken van groen dat het zicht beperkt.
- Ronde Soestdijkseweg Zuid: aan de noordtak van de rotonde is nog een 'tijdelijke' situatie.
- Op sommige plekken is de rotonde voorzien van knipperlichten, maar deze werkten tijdens de schouw niet overal. Dat kan voor gevaarlijke situaties zorgen.
- Twee richtingen fietspad wordt als gevaarlijk ervaren en ook zou uit onderzoek blijken dat dit gevaarlijker is.
Reactie: bij het ontwerp van de rotondes is gekozen voor twee richtingen voor de fietsers om te voorkomen dat fietsers tegen de richting in fietsen om de kortste weg te nemen, wat gevaarlijke situaties oplevert. We zullen nagaan of hier algemene/landelijke onderzoeken naar zijn gedaan.
- Ronde Leyenseweg / 2^e Brandenburgerweg is niet veilig omdat door het tweerichtingsverkeer fietsers opeens naar links kunnen afslaan vanuit de tunnel. Als autobestuurder is dit bijna niet te zien.

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

- Groter gebied bekijken om te zien of er verschil is tussen aantal ongevallen op rotondes.

Verkeersintensiteiten

- Op de Jan Steenlaan is een 'sprong' te zien in de intensiteiten, die niet logisch is. Nagaan waar dat door komt.

Parkeren

- Vrijwel overal in het Spoorzonegebied geldt vrij parkeren, behalve in de blauwe zone in het centrum. De Driehoek was oorspronkelijk opgezet als een blauwe zone, maar doordat dit niet goed is aangegeven geldt dit niet meer.
- De parkeergarage in het centrum is nu nog niet meegenomen in de parkeerdrukmeting, wordt nog aangevuld. Private grond is niet geteld (bij bedrijven aan de Rembrandtlaan). Aan de hand van vrij beschikbare informatie zoals luchtfoto's is wel de parkeercapaciteit ingeschat (opgenomen in de presentatie). Parkeren bij Rembrandtlaan 1A/1B is wel meegenomen.
- P+R is nu gratis parkeren. Als er een lage parkeernorm zou worden toegepast bij de nieuwe woningen moet er waarschijnlijk wel betaald parkeren worden ingevoerd op de P+R, om de plaatsen vrij te houden voor P+R parkeren. Komt in een later stadium in de ontwikkeling nog aan de orde.
- Parkeerdruk in het centrum moet preciezer worden aangegeven dan <75% zoals het nu is gedaan. Voor de ondernemers belangrijk om dit te weten.
- Welke invloed heeft het weer op de tellingen? Er wordt nog een keer geteld dus dan kan de vergelijking tussen weersomstandigheden worden gemaakt. Het weer kan ook van invloed zijn op het parkeren bij de Julianaschool. Bij slecht weer worden meer kinderen met de auto opgehaald.
- De Spreeuwlaan en de Julianalaan (deze laatste is niet meegenomen in de parkeertelling) staan op bepaalde momenten helemaal vol door het breng- en ophaalverkeer van de school. Zo'n piekmoment in de middag zit waarschijnlijk ook in de parkeertelling op de Spreeuwlaan.
- Goed om onderscheid tussen openbaar en privaat te maken in parkeren: sommige parkeerterreinen staan grotendeels leeg maar zijn niet openbaar toegankelijk. Dit geeft dan een vertekend beeld.
- Overwegen om van 50 naar 30 te gaan op de Soestdijkseweg Noord. Weginrichting is dan belangrijk om dit af te dwingen.
- Snelfietsroute via Leyenseweg en rotonde is een mogelijk knelpunt. Door grote snelheidsverschillen tussen fietsers kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan.

Opmerkingen na de presentatie

- Kan er iets geleerd worden van de effecten van andere grotere maatregelen in de gemeente, zoals de ondertunneling van het spoor, de herinrichting Julianalaan, de herinrichting van de Jan Steenlaan.
- In deze presentatie is vertraging voor het verkeer niet meegenomen. Het verkeer staat vaak vast, wat zorgt ook voor sluipverkeer en risico's elders. Kan dit ook inzichtelijk worden gemaakt?

Werk sessie in twee groepen

In een korte werksessies zijn door de aanwezigen aanvullende aandachtspunten aangegeven.

- Nu zijn voor alle cijfers gemiddelden (etmaal intensiteiten) genomen, maar juist in de pieken treden problemen op. Dat zou als maatgevend

genomen moeten worden.

Waar komt het verkeer vast te staan bij pieken.

- Er moet gekeken worden naar de gewenste situatie: dat kinderen veilig over straat kunnen. Wat moet er gebeuren om daar te komen?
- Het moment van tellingen heeft een grote invloed. Neem dat mee in de cijfers, ook als het tijdens corona was: heeft grote invloed. Vakanties, zomerperiodes, het weer, etc., hebben ook invloed.
- Er zijn situaties (bijvoorbeeld Soestdijkseweg Noord) die in het verleden zo zijn aangelegd maar nu niet voldoen aan de huidige richtlijnen (CROW).
- Belangrijk is dat er transparantie is in de parameters voor de ontwikkeling van de Spoorzone en dat de bereidheid er is om daar over te spreken.
- Overal in Nederland rijden fietsers tegen de rotonde in, maar nu nodigt de rotonde uit door het tweerichtingsverkeer. Dat levert gevaarlijke situaties op en de automobilist is schuldige bij een ongeval.
- Kijken naar huidige verpagingsdruk volgens het verkeersmodel.
- Kruispunt Soestdijkseweg Noord: is verkeerslicht plaatsen niet een verbetering omdat links afslaand verkeer nu alles ophoudt?
- De scholen zouden een oproep moeten doen: breng je kind niet met de auto. Is dat mogelijk? Of kinderen op wat grotere afstand afzetten om de druk te verlagen bij de school. Schooltijden veranderen is ook een optie. Daardoor haal je een pijnpunt weg. Naar De Werkplaats locatie komt veel verkeer van buitenaf, omdat dit grote, specialistische scholen zijn.
- Bij betaald parkeren letten op olievlek werking en effecten voor het gebied rondom.
- Het is beter om uit te gaan van de realiteit in de modellen als *worst case*. Als ontwikkelingen dan niet haalbaar zijn, van daaruit kijken wat wel mogelijk is. Dat is ook goed voor je draagvlak.
- Verplaatsing RIVM verandert niets aan de verkeersdruk want verkeer blijft vanaf de noordkant komen via Bilthoven.
- Uitgangspunten model zijn heel belangrijk.
- Niet alles gaat tegelijk gebouwd worden, bijsturen tijdens het proces moet mogelijk zijn.

Discussie na de werksessie

Aankomende dinsdag (26 september) wordt voor de Raad een model gepresenteerd met gemiddelde parkeernorm 0,8 in de Spoorzone. Er moet ook rekening worden gehouden met een model met parkeernorm 1,7 voor als de lage parkeernorm niet haalbaar is (bijvoorbeeld risico afwijzen door Raad van State).

In het Raadsbesluit is vastgesteld dat een lage gedifferentieerde parkeernorm wordt aangehouden. ('Lager' is niet gedefinieerd. 1,5 is ook lager).

Boodschap aan gemeente: laat zien waarom je voor iets kiest of niet, dat zorgt voor draagvlak.

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.

Besprekingsverslag

Ateliersessie Mobiliteit Spoorzone Bilthoven 10-10-2023

Bijlage: Overzicht mogelijke oplossingen

Mogelijke oplossing	Oplossing voor
Tunnel Berlagelaan – Melkweg (bestaande fietstunnel) ook voor auto	Ontlast Leyenseweg
Eénrichting voor de fietsers op de rotondes	Verkeersveiligheid
Auto-te-gast inrichting	Verkeersveiligheid
Voetgangersbrug of -tunnel voor verbinding station – bushalte 77 (noordzijde)	Afwikkeling op de rotonde
Vrijliggend fietspad Jan Steenlaan, onteigening tuinen	Veiligheid voor fietsers
Emmaplein afsluiten	Onveiligheid voor fietsers
Autoverkeer naast fiets door tunnel (zoals in Zeist)	Onlogische route
Fiets Rembrandtlaan omleggen	Verkeersonveiligheid
Andere bereikbaarheid scholen via Eijckesteinselaan plus verhard en verbinding tussen einde van de weg bij kerkhof en scholen	Verkeersdruk en - onveiligheid
Scholen verplaatsen	Verkeersveiligheid
Betere locatie Kiss + Ride	Ligt nu onlogisch en niet goed bereikbaar vanuit noorden
P+R zuidzijde	Omrijden vanuit het zuiden
Busstation zuidkant station	Betere ligging

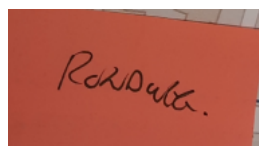
Sweco

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

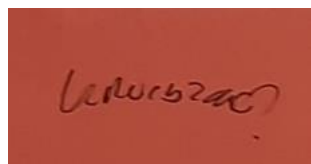
Postbus 203
 NL 3730 AE De Bilt
 Netherlands
 T +31 (0) 88 811 6600
 www.sweco.nl

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

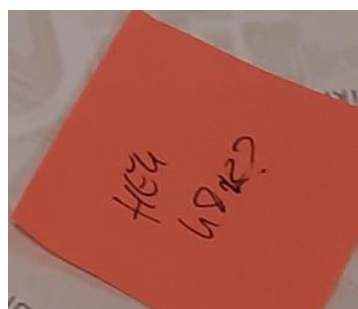
Langzaam verkeerstunnel onder spoor tussen Rembrandtlaan - Spoorlaan	Kortere loopafstand
Rustpunt in looproute naar busstation vanuit De Leyen zuid / Spoorlaan	Bereikbaarheid te voet
GOW 30 Soestdijkseweg Zuid	Veiligheid SSW Zuid
Soestdijkseweg Noord 30 km/u, Gezichtslaan GOW 30	Verkeersveiligheid
Fietspad Spoorlaan langs spoor en over fietstunnel station (dus aan noedkant van de Driehoek) naar Emmaplein	Veiligheid rotonde SSW Zuid/Emmaplein/Spoorlaan
Verlengen fiets-voettunnel onder station naar Jan Steenlaan en Soestdijkseweg Noord (technische haalbaarheid nader uitzoeken)	Veiligheid en doorstroming rotonde SSW Noord/Jan Steenlaan



Leyenseweg



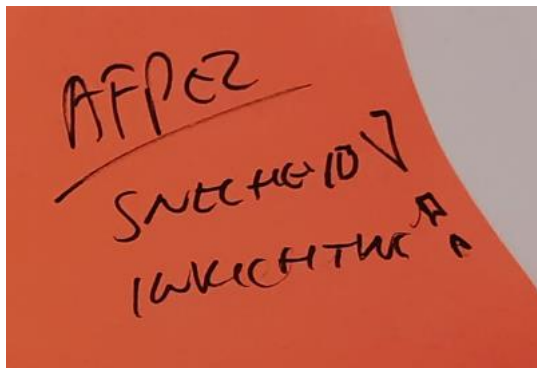
Soestdijkseweg Zuid



Doodlooptijd Cong

Bij onderdoorgang spoor voor auto / busstation

Gezichtslaan



..... Snelheid / Inrichting (algemeen... aan de zijkant van de kaart)

Besprekingsverslag

Ateliersessie nr. 3 Mobiliteit Spoorzone Bilthoven

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

Deze sessie was gewijd aan:

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

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

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

Varianten

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

De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in de presentatie.

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

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

Terugkoppeling voorstellen verkeer

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

Opbouw van het Dashboard

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

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

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

Sweco

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bijlage: Advies oplossingen verkeer

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

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

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

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

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

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

Specifieke voorstellen voor de rotondes (Ateliersessie 30 oktober)

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

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

Soestdijkseweg / Nachtegaallaan

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

Leyenseweg (2 rotondes)

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