

Gemeente De Bilt

Wat beweegt De Bilt?

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Gemeente De Bilt

Wat beweegt De Bilt?

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Datum
Kenmerk
Eerste versie

2 augustus 2012
BLT035/Mdm/0418
9 september 2011

Documentatiepagina

| | |
|-------------------------------|---|
| Oprichtgever(s) | Gemeente De Bilt |
| Titel rapport | Wat beweegt De Bilt? Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan |
| Kenmerk | BLT035/Mdm/0418 |
| Datum publicatie | 2 augustus 2012 |
| Projectteam opdrachtgever(s) | de heren M. Corsel, R. van der Westen en H. van Beijsterveld |
| Projectteam Goudappel Coffeng | de heren W.E. Scheper (projectleider), M.J. Mulder, M. Dicke-Ogenia, J.M. Roelands, A.E.M. van de Rijt |

| | Inhoud | Pagina |
|----------|--|-----------|
| 1 | Wat beweegt De Bilt? | 8 |
| 1.1 | Aanleiding | 8 |
| 1.2 | Wat is een verkeer- en vervoerplan? | 9 |
| 1.3 | De aanpak | 9 |
| 1.4 | Leeswijzer | 10 |
| 2 | Beleidskader | 12 |
| 2.1 | Wat staat er in dit hoofdstuk? | 12 |
| 2.2 | Landelijk beleid | 13 |
| 2.2.1 | Nota Mobiliteit | 13 |
| 2.2.2 | Structuurvisie Mobiliteit (ontwerp) | 14 |
| 2.2.3 | Strategisch plan verkeersveiligheid | 14 |
| 2.2.4 | Duurzaam Veilig | 15 |
| 2.3 | Regionaal beleid | 18 |
| 2.3.1 | Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie (voorheen Streekplan) 2005-2015 | 18 |
| 2.3.2 | Regionaal Verkeer- en Vervoerplan | 18 |
| 2.3.3 | Regionale openbaar-vervoervisie | 19 |
| 2.3.4 | VERDER | 19 |
| 2.4 | Gemeentelijk beleid | 20 |
| 2.4.1 | Bilts Manifest | 21 |
| 2.4.2 | Structuurvisie | 21 |
| 2.4.3 | Nota Economisch Beleid | 22 |
| 2.4.4 | Masterplan centrum Bilthoven | 22 |
| 2.4.5 | Milieubeleidsplan: lucht en geluid | 23 |
| 2.5 | Verkeersprojecten | 24 |
| 2.5.1 | Fietsbalans | 25 |
| 2.5.2 | PAUK | 26 |
| 2.5.3 | Evaluatie schoolomgeving | 26 |
| 2.5.4 | Verkeerslichten of rotondes | 26 |
| 2.5.5 | Geslotenverklaring Bisschopsweg en Voordorpsedijk | 26 |
| 2.5.6 | Geslotenverklaring Westbroek | 27 |
| 3 | Visie | 28 |
| 3.1 | Wat staat er in dit hoofdstuk | 28 |
| 3.2 | Visie: Slimmer Reizen & Beter Benutten | 29 |
| 3.3 | De Bilt nu en in de toekomst | 30 |
| 3.3.1 | De Bilt nu | 30 |
| 3.4 | Wat als we niets doen? | 32 |
| 3.5 | Doelstellingen bereikbaarheid, leefbaarheid en slimmer reizen | 33 |
| 3.5.1 | Bereikbaarheid | 34 |
| 3.5.2 | Leefbaarheid | 34 |
| 3.5.3 | Slimmer reizen | 34 |

| | Inhoud (vervolg) | Pagina |
|----------|---|-----------|
| 3.6 | Strategische mobiliteitsopgaven | 35 |
| 3.6.1 | Noord-zuidrelaties | 35 |
| 3.6.2 | Fietsbereikbaarheid | 36 |
| 3.6.3 | Versterken knooppunten openbaar vervoer | 36 |
| 3.6.4 | Centrumgebieden | 36 |
| 3.6.5 | Leefbare kernen en wijken | 37 |
| 3.6.6 | Recreatieverkeer | 37 |
| 4 | Programma | 38 |
| 4.1 | Wat staat er in dit hoofdstuk? | 38 |
| 4.2 | Structuren | 39 |
| 4.2.1 | Visie op het netwerk 2020 | 39 |
| 4.2.2 | Auto | 40 |
| 4.2.3 | Openbaar vervoer | 46 |
| 4.2.4 | Fiets en voetganger | 48 |
| 4.2.5 | Goederenvervoer | 51 |
| 4.3 | Doorkijk na 2020 | 55 |
| 4.4 | Verkeersveiligheid | 55 |
| 4.4.1 | Ontwikkeling verkeersonveiligheid | 55 |
| 4.4.2 | Gedragbeïnvloeding en verkeerseducatie | 60 |
| 4.4.3 | Handhaving | 60 |
| 4.5 | Parkeren | 61 |
| 4.5.1 | Parkeren woonwijken | 61 |
| 4.5.2 | Parkeren Bilthoven-centrum | 63 |
| 4.5.3 | Parkeren De Bilt en Maartensdijk | 65 |
| 4.6 | Mobiliteitsmanagement | 65 |
| 5 | Uitwerking en gebiedsspecifieke aspecten | 67 |
| 5.1 | Wat staat in dit hoofdstuk? | 67 |
| 5.2 | Strategische projecten | 68 |
| 5.3 | Bilthoven-Noord | 71 |
| 5.4 | Bilthoven-centrum | 74 |
| 5.5 | Bilthoven en De Leijen | 77 |
| 5.6 | De Bilt | 79 |
| 5.7 | Hollandsche Rading | 80 |
| 5.8 | Maartensdijk | 82 |
| 5.9 | Westbroek | 84 |
| 5.10 | Groenekan | 86 |
| 5.11 | Buitengebied | 87 |
| 5.12 | Thematische projecten | 89 |
| 5.12.1 | Verkeersveiligheid | 89 |
| 5.12.2 | Parkeren | 90 |
| 5.12.3 | Mobiliteitsmanagement | 91 |

| | Inhoud (vervolg) | Pagina |
|----------|---|-----------|
| 6 | 6 Het GVVP in beweging | 93 |
| 6.1 | Wat staat er in dit hoofdstuk? | 93 |
| 6.2 | Aandachtspunten bij uitvoering | 94 |
| 6.3 | Instrumentarium | 94 |
| 6.3.1 | Ruimtelijk instrumentarium | 94 |
| 6.3.2 | Onderhoud en beheer van wegen | 95 |
| 6.3.3 | Overlegstructuren | 95 |
| 6.4 | Communicatie | 95 |
| 6.5 | Monitoring en evaluatie | 96 |
| | Bijlagen | |
| 1 | Verslag participatiegroep 11 oktober 2011 | |
| 2 | Modelplot 2020 | |
| 3 | Reactienota inloopavond 9 november 2011 | |
| 4 | Projectenlijst | |

Voorwoord

Het Verkeerscirculatieplan De Bilt (VCP) van onze gemeente dateerde van 2002. In de jaren daarna is hard gewerkt om gewenste verbeteringen in het verkeer- en vervoersysteem van onze zes kernen door te voeren. En met succes! De Bilt is beter bereikbaar en veiliger geworden. Wij zijn er nog niet. Rond en in onze gemeente spelen allerlei ontwikkelingen, zoals de verbreding van rijkswegen en de groei van mobiliteit, maar ook verdichting van stedelijke gebieden die van invloed zijn op De Bilt. Wij moeten daar goed op inspelen en zorgen dat De Bilt een gemeente blijft waar het groen en goed is.

In de afgelopen jaren is het beleid van Rijk, provincie en de gemeente aangepast. Het Rijk kwam met de Nota Mobiliteit, de provincie bracht in 2004 het Strategisch mobiliteitsplan uit en het BRU in 2005 het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan. De gemeente heeft haar visie op de ruimtelijke ontwikkelingen verwoord in het Bilts Manifest.

Reden genoeg om een nieuw Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) te ontwikkelen. Het GVVP richt zich op alle mobiliteitsvormen. Het beter benutten van het autonetwerk, de directheid van de fietsroutes, het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer, enzovoort.

Geen compleet nieuwe koers, maar een finetuning en aanscherping waar dat mogelijk en gewenst is. Dit actuele GVVP draagt bij aan de ambities van De Bilt. In de komende periode moeten wij maximaal rendement halen uit schaarse middelen. Dat betekent dat wij slim met onze investeringen moeten omgaan, soms iets moeten bijstellen of faseren. Zonder onze ogen te sluiten voor de huidige economische omstandigheden willen wij koers houden onder het motto: "mobiliteit met gezond verstand". Zo wordt verder geïnvesteerd in het fietsnetwerk om onze gemeente leefbaar, veilig en bereikbaar te houden.

Verkeer en vervoer is belangrijk voor onze kernen en gaat alle inwoners, bedrijven en instellingen aan. Daarom ben ik de wijkbewoners en belangengroepen, die meedachten in de ontwikkeling van dit GVVP, erkentelijk voor hun bijdragen.

Ik ben trots op het GVVP dat voor u ligt. Het geeft goed weer wat we als gemeente willen bereiken waarbij een hoog ambitieniveau niet wordt geschuwd. Zo blijft De Bilt ook tot 2020 een bereikbare groene gemeente.

Drs. A.J. Ditewig
Wethouder Verkeer en Vervoer

De kernpunten uit het plan

Dit verkeer- en vervoerplan beschrijft het beleid van de gemeente De Bilt voor de periode tot 2020. Het resultaat is een programma waar de Bilt de komende jaren mee aan de slag kan om een bereikbare, leefbare en veilige gemeente te blijven.

De kern van de visie is verrat in de zin "Mobiliteit met gezond verstand". De komende jaren ligt er een forse opgave om de bestaande infrastructuur beter te benutten en mensen te stimuleren om slimme keuzes in hun vervoermiddel te maken. Daarmee kiezen we er nadrukkelijk voor om niet direct te zoeken naar nieuwe infrastructuur. Door een betere spreiding van verkeer over de dag en mensen te verleiden andere vervoerwijzen te kiezen is nog veel winst te behalen.

Rond 2020 is de verwachting dat de rek uit de bestaande infrastructuur (zelfs met benuttingsmaatregelen wordt de leefbaarheids capaciteit overschreden) is en dat er moet worden gezocht naar nieuwe verbindingen of het uitbreiden van capaciteit op de bestaande (regionale) wegen. Dit is iets wat de gemeente de Bilt niet alleen kan. Daarvoor moet samenwerking gezocht met de Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten. Het resultaat is een onderzoek naar verschillende scenario's om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren.

De visie is uitgewerkt in een drietal hoofddoelen, te weten bereikbaarheid, leefbaarheid (waaronder verkeersveiligheid) en slimmer reizen. Het slimmer reizen is nieuw in vergelijking met eerdere plannen. De gemeente De Bilt wil nadrukkelijk een rol spelen in het faciliteren van de bewoners en werknemers om snel en op een plezierige manier in beweging te blijven. Daartoe wordt bijvoorbeeld ingezet op het verbeteren van de fietsstructuur. Er wordt al veel gefietst in De Bilt, maar er zijn nog zeker verbeteringen mogelijk. Ook wordt ingezet op het optimaliseren en ontwikkelen van openbaar vervoerknooppunten, die moeten functioneren als logische 'overstapmachines'.



Voor de autostructuur is het verbeteren van de doorstroming op en de leefbaarheid langs de Soestdijkseweg een belangrijke opgave. Deze noord-zuid as vormt de ruggengraat voor de auto- en fietsstructuur. Tevens gaat een nieuwe HOV-bus rijden tussen de Uithof en station Bilthoven over deze weg. De goede bereikbaarheid moet een impuls geven aan de ontwikkeling van de life-science as.

Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren worden duidelijker keuzes gemaakt in de functie van de weg en de bijbehorende inrichting. Voor een weggebruiker moet helder worden wat er van hem/haar wordt verwacht.

We kiezen voor een gebiedsgerichte benadering. Per kern of deel van een kern zijn de projecten benoemd die voortkomen uit dit GVVP.

Voor de belangrijkste centrumgebieden Bilthoven, De Bilt en Maartensdijk wordt ingezet op een betere bereikbaarheid en een beter afgestemd parkeerareaal. Ook voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen (overeenkomstig het Fietsparkeur keurmerk) vormen een speerpunt.

Het verkeer en vervoerplan mag geen papieren tijger worden. We gaan er letterlijk gelijk mee aan de slag. Door te werken met kleinschalige experimenten onderzoeken welke maatregelen kans van slagen hebben. Tevens wordt een keer per twee jaar de balans opgemaakt: halen we de doelstellingen voor 2020 en is bijsturing vereist?

Gedragbeïnvloeding, verkeerseducatie en mobiliteitsmanagement vormen een wezenlijk onderdeel van het plan. De rol van de gemeente daarbij is vooral het faciliteren en stimuleren.

Het GVVP is tot stand gekomen door een goede samenwerking tussen medewerkers van de gemeente De Bilt en Goudappel Coffeng. De inbreng vanuit de maatschappelijke groeperingen, wijkverenigingen en ondernemersverenigingen is daarbij zeer waardevol geweest.

Met dit verkeer en vervoerplan blijft de gemeente De Bilt de komende jaren in beweging!

1

Wat beweegt De Bilt?

1.1 Aanleiding



Wat beweegt de Bilt? is de titel van dit gemeentelijke verkeer- en vervoerplan van de gemeente De Bilt. Het beschrijft daarmee de visie van de gemeente op haar verkeersbeleid tot en met de projecten die daaruit voortkomen. De visie van het plan is in onderstaand kader kernachtig samengevat.

Wat beweegt De Bilt?

De gemeente De Bilt is een plek waar het groen en goed is. We willen dit graag handhaven, ook over 20 jaar. We willen hinder en overlast van mobiliteit beperken, en zorgen dat we ons kunnen blijven bewegen. Dat moeten we samen doen, want maatregelen moeten passen bij hoe we met elkaar in onze gemeente willen leven en werken. Ook van u vragen we betrokkenheid en verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld als het gaat om uw eigen gedrag. Met elkaar zorgen we ervoor dat we ook fijn leven en bewegen. En dat we toekomstige problemen voorkomen.

Het huidige verkeersbeleid van de gemeente De Bilt is vastgelegd in het verkeerscirculatieplan 2002 (VCP2002). De ruimtelijke ontwikkelingen en de groei van de mobiliteit vragen om een actualisering van dat plan. Bovendien is het merendeel van de projecten die uit het VCP2002 voortkwamen uitgevoerd.

Een andere aanleiding ligt in onderzoek van de Fietsersbond. Zij hebben in de Fietsbalans geconcludeerd dat De Bilt op een aantal punten achter blijft bij de ambities zoals die zijn geformuleerd in de Nota Mobiliteit.

Op basis van het voorgaande wil de gemeente De Bilt een nieuw toekomstgericht plan dat invulling geeft aan de eisen en wensen die nu en in de komende tijd gesteld worden aan verkeer en vervoer.

1.2 Wat is een verkeer- en vervoerplan?

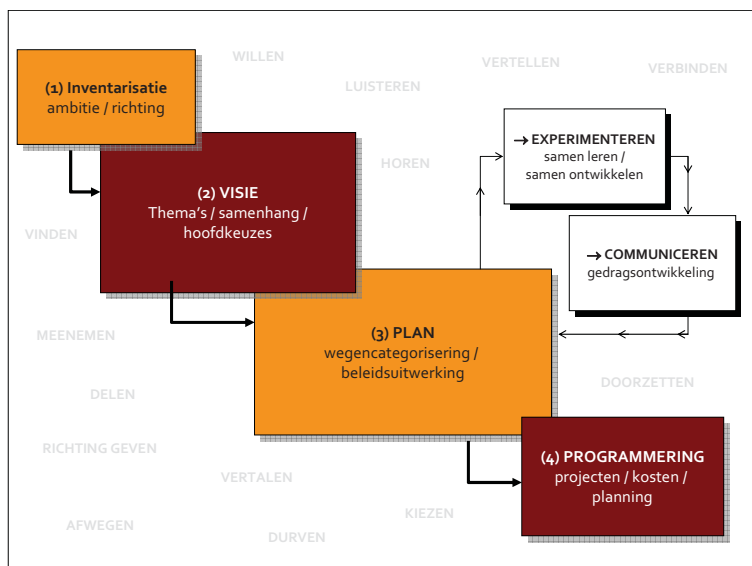
Een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) wordt opgesteld voor meerdere jaren. Als planhorizon voor dit GVVP is 2020 aangehouden. De gemeente De Bilt heeft zich als doel gesteld de beleidskaders voor verkeer en vervoer vast te leggen voor de komende jaren. Die beleidskaders leggen we vast om daarmee het grotere doel te kunnen waarborgen:

'Werken aan duurzame oplossingen voor onze behoefte om te bewegen, rekening houdend met regionale ontwikkelingen en behoud van onze kernkwaliteiten.'

Binnen de genoemde kaders moeten toekomstige maatregelen en investeringen op het beleidsveld verkeer en vervoer passen. Deze investeringen worden vastgelegd in een meerjaren-uitvoeringsprogramma. Deze wordt tweejaarlijks herzien. Verder is het doel van dit GVVP het analyseren van de te verwachten knelpunten en mogelijke oplossingen.

1.3 De aanpak

Het proces om te komen tot dit GVVP is schematisch weergegeven in figuur 1.1. In de aanpak staat de gedachte centraal dat een verkeer- en vervoerplan niet alleen een papieren tijger moet zijn, maar dat het beleefd moet worden door de inwoners van De Bilt. Alleen dan kunnen maatregelen in gang gezet worden die ook werkelijk leiden tot duurzaam en effectief mobiliteitsgedrag. Daarom is een interactieve, open en vraag-gerichte aanpak doorlopen.



Figuur 1.1: Schematische weergave plan van aanpak

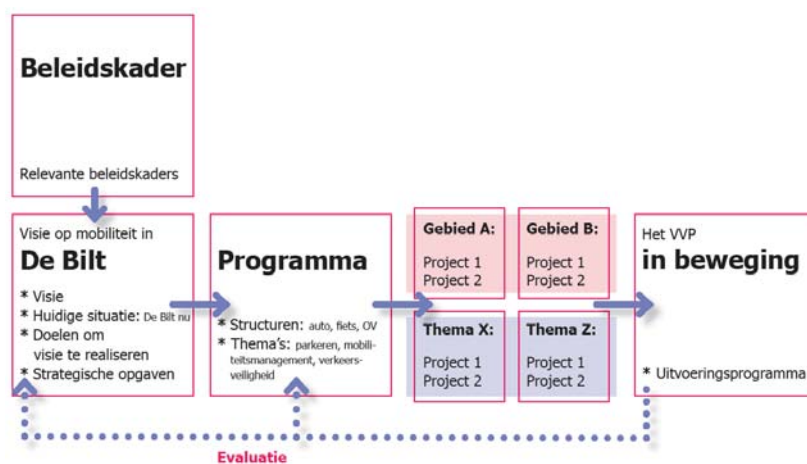
In het proces is volop gecommuniceerd met betrokkenen. Daarvoor hebben we onder meer een drietal werkateliers georganiseerd. Ook hebben we een enquête ingezet, waarin het mobiliteitsbeeld dat in de inventarisatie is opgedaan werd bevestigd. De werkateliers waren thematisch ingericht. We hebben hierbij gekozen voor een open atelier als werkvorm. Er was ruimte voor ambtelijke inbreng, maar ook voor cocreatie vanuit de samenleving. Ze vonden gedurende drie combinaties van een middag en een avond plaats. Overdag hebben we onder meer gewerkt aan het formuleren van strategische mobiliteitsopgaven, doelstellingen en hebben we gesproken over de hoofdlijnen van het plan. Aan het eind van de middag vond vervolgens een open inloop plaats waar de aanwezigen werden bijgepraat over de resultaten van de dag. Deze bijeenkomsten werden goed bezocht door onder meer raadsleden, belangenorganisaties en geïnteresseerde burgers die waren aangehaakt via www.watbeweegtdebilt.nl.

De input die we hebben gekregen uit deze werkateliers zijn meegenomen in dit plan. Verspreid door het stuk elementen uit de werkateliers terug te vinden, zoals de strategische mobiliteitsopgaven en de doelstellingen. Ten aanzien van de hoofdlijnen van het plan zijn keuzes gemaakt, niet alles uit de werkateliers is daarmee terug te vinden in het plan. In bijlage 1 is een verslag opgenomen van de bespreking van het eerste concept GVVP in de participatiegroep. Dit geeft richting aan de aandachtspunten die zijn meegegeven.

Daarnaast hebben we door middel van een internetenquête de inwoners van De Bilt gevraagd naar hun verkeersgedrag en hun mening over bijvoorbeeld verkeersveiligheid. Enkele resultaten zijn opgenomen in deze rapportage.

1.4 Leeswijzer

Het GVVP is opgebouwd aan de hand van de structuur zoals weergegeven in figuur 1.2. Het nieuwe beleid van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer moet passen binnen de kaders die worden gesteld door hogere overheden. In hoofdstuk 2 worden deze kaders beschreven.



Figuur 1.2: Opbouw GVVP

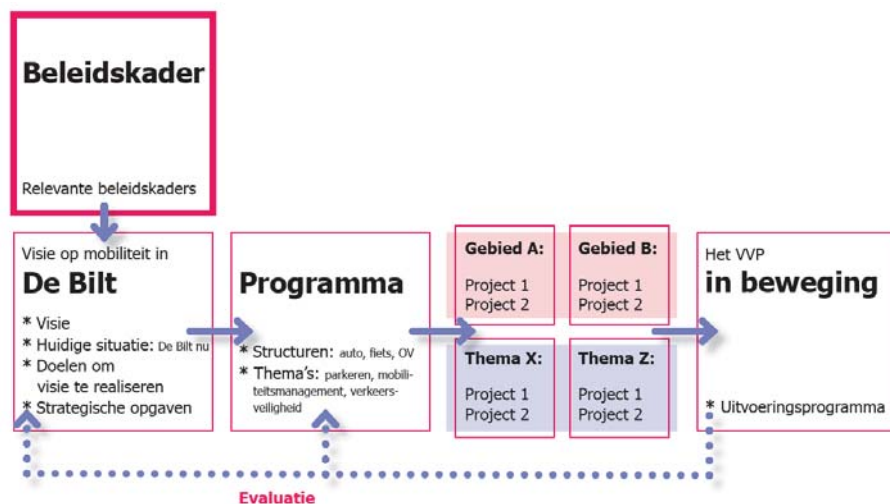
Vervolgens is in hoofdstuk 3 ingegaan op de visie op verkeer, vervoer en mobiliteit in de gemeente De Bilt. In hoofdstuk 4 is op hoofdlijnen een beeld geschetst hoe we de visie en doelstellingen willen gaan waarmaken. De hoofdlijnen worden verder uitgewerkt in hoofdstuk 5, waarbij per gebied en per thema projecten worden beschreven die bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen. Uiteindelijk zullen de projecten uitgevoerd moeten worden. Hoe en wanneer we gaan uitvoeren wordt beschreven in hoofdstuk 6.

2

Beleidskader

2.1 Wat staat er in dit hoofdstuk?

In een GVVP worden de beleidskaders voor het beleidsveld verkeer en vervoer voor meerdere jaren vastgelegd. Verkeer en vervoer is daarin een onderwerp dat raakvlakken kent met andere beleidsvelden. Daarom zal het moeten aansluiten bij bestaand beleid binnen de gemeente, op het beleidsveld verkeer en vervoer, maar ook op andere beleidsvelden. Daarnaast zijn er op de hogere schaalniveaus, regionaal en landelijk, beleidskaders waarbinnen het GVVP moet passen. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op deze kaders, waarbij een top-down volgorde is gekozen. Gemeentelijk beleid is immers een resultante van onder meer de beleidskaders op hogere schaalniveaus.



Figuur 2.1: Opbouw GVVP

2.2 Landelijk beleid

Het landelijk beleid voor verkeer en vervoer is op dit moment vastgelegd in de Nota Mobiliteit. In de zomer van 2011 is het vervolg op deze nota ter inzage gelegd, de Structuurnota Mobiliteit. Daarom wordt hieronder eerst ingegaan op het nu vigerende beleid, maar zal vervolgens ook de Structuurnota Mobiliteit worden toegelicht.

2.2.1 Nota Mobiliteit

Het landelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer is beschreven in de Nota Mobiliteit. De algemene doelstelling van de Nota Mobiliteit is ervoor te zorgen dat in 2020 95% van de reizigers op tijd zijn of haar bestemming bereikt. Om deze doelstelling te halen heeft de Rijksoverheid de volgende punten benoemd:

- De achterstand in onderhoud en beheer aan (snel)wegen, spoorlijnen en (hoofd)vaarwegen wegwerken.
- Per gebied onderzoeken of en hoe knelpunten voor wat betreft bereikbaarheid kunnen worden opgelost. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestaande infrastructuur, benutting.
- Zorgen voor meer en betere samenhang tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur. Dat betekent onder meer dat bij het plannen van nieuwbouwlocaties (ook) wordt gekeken hoeveel wegen, fietspaden en openbaar vervoer nodig is voor de toekomstige bewoners.
- Publiekprivate samenwerkingsvormen (samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven) structureel toepassen bij het beheer en onderhoud van wegen en bij het nemen van maatregelen ter oplossing van knelpunten.
- Verkeersinformatie over het hoofdwegennet koppelen aan verkeersinformatie voor regionale wegen.
- De toegankelijkheid van het openbaar vervoer waarborgen en verbeteren.
- Het aantal fietsstallingen bij stations uitbreiden en verbeteren.

De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit zijn verder uitgewerkt in de Mobiliteitsaanpak. Dit is een concrete investeringsagenda voor de periode tot 2020. De maatregelen die benoemd zijn in de Mobiliteitsaanpak moeten onder meer leiden tot:

- Een robuuster en meer samenhangend mobiliteitssysteem met meer keuzemogelijkheden voor reizigers.
- Minder files door meer en bredere wegen dankzij het Actieprogramma Wegen (voor verbetering van de aansluitingen tussen hoofdwegen en regionale wegen) en de Spoedaanpak Wegen (voor snelwegen). De nadruk ligt op de bestrijding van de File Top-50.
- Reizen zonder spoorboekje op een belangrijk aantal spoortrajecten in West- en Midden-Nederland, dankzij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
- Betere reisinformatie voor zowel weggebruikers, als openbaar-vervoerreizigers.
- Goede afspraken tussen werkgevers en werknemers over bijvoorbeeld flexibele werktijden.
- Meer fietspaden en fietsstallingen bij stations om het gebruik van de fiets te stimuleren.
- Betere doorvaart op hoofdvaarwegen en een verbeterde bereikbaarheid van havens.

2.2.2 Structuurvisie Mobiliteit (ontwerp)

Het nieuwe landelijke beleid op het gebied van verkeer en vervoer wordt beschreven in de Structuurnota Mobiliteit. Hierin stelt het Rijk heldere ambities voor 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen. Het Rijk zet het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit voor elkaar te krijgen worden in de nota drie hoofddoelen voor de middellange termijn (2028) beschreven:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Met name het tweede hoofddoel voor de middellange termijn is van belang voor de decentrale overheden. Binnen het hoofddoel worden een aantal subdoelen beschreven waarvoor het Rijk zich in wil zetten:

- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Om deze doelen ten aanzien van verkeer te kunnen waarmaken, heeft het Rijk acties benoemd. Het gaat hierbij om de volgende acties:

- Het Rijk gaat aan de hand van deze Structuurnota verder met de decentralisering van de ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat de lokale overheden in grotere mate gaan bepalen hoe zij de ruimtelijke vragen invullen.
- Daarnaast wordt er een bereikbaarheidsindicator ingevoerd voor gemeenten. Dit geeft een indicatie van de bereikbaarheid van de gemeente in 2030.
- Ontvlechting van het doorgaande en lokale verkeer op de autosnelwegen.
- Investeringsaanpak gaat vooral plaatsvinden op de locaties waar het meeste rendement voor het gehele mobiliteitssysteem wordt gehaald.

2.2.3 Strategisch plan verkeersveiligheid

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 van het ministerie zijn de maatregelen voor verkeersveiligheid gefundeerd op de drie succesvolle pijlers van de afgelopen jaren: samenwerking, integrale aanpak en 'Duurzaam Veilig'. Gebaseerd op deze drie pijlers worden er twee lijnen onderscheiden. De eerste lijn bouwt met generieke maatregelen voort op het succes van de afgelopen jaren, waarin al goede resultaten zijn behaald.

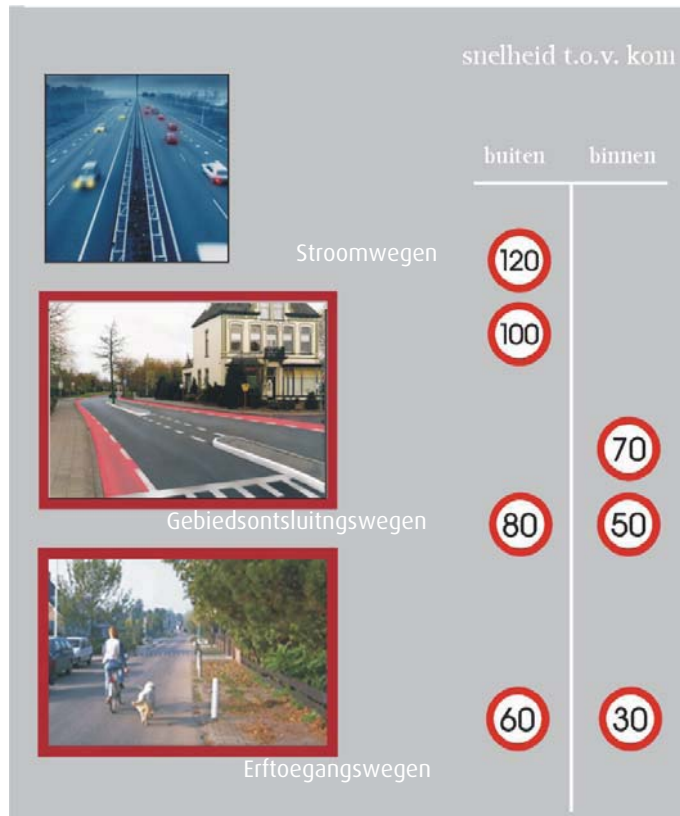
De tweede lijn richt zich op specifieke aandachtsgebieden. Die aandachtsgebieden zijn voortgekomen uit analyses van ongevalgegevens en van trends die de komende jaren de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden. Bij de aandachtsgebieden gaat het om een

aantal groepen kwetsbare verkeersdeelnemers, veroorzakers en categorieën wegen en voertuigen. Om het risico voor deze groepen en categorieën te verlagen, komen er de komende jaren gerichte maatregelen in aanvulling op de generieke maatregelen. Er is voor deze maatregelen veel plaats ingeruimd voor educatie en voorlichting, waarmee er gewerkt blijft worden aan de bewustwording van verkeersdeelnemers.

2.2.4 Duurzaam Veilig

Binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie (zie figuur 2.2). Deze functies zijn:

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



Figuur 2.2: Keuze uit drie wegfuncties

In figuur 2.2 zijn de drie functies voorzien van een wettelijke maximumsnelheid binnen en buiten de bebouwde kom die, gegeven de vormgeving en het gebruik, gewenst en acceptabel is. In de praktijk komen nog steeds verschillende mengvormen voor, zo ook in De Bilt. In paragraaf 5.1.2 wordt hierop nader ingegaan.

De tweede fase van Duurzaam Veilig is in 2004 met het 'Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2' (DDV2) van start gegaan. Het Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 staat een aanpak voor waarbij alle instrumenten voor het bestrijden van de verkeers- onveiligheid optimaal mogelijk ingezet:

- veilig ingerichte infrastructuur;
- verkeerseducatie en voorlichting;
- gedragsbeïnvloeding;
- handhaving, regelgeving en
- voertuigtechnologie.

Daarnaast spelen natuurlijk ook mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening een belangrijke rol. In 2005 verscheen een publicatie van het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) 'Door met Duurzaam Veilig'. Hierin is de visie van Duurzaam Veilig verder uitgebouwd in vijf principes.



De vijf principes van Duurzaam Veilig in het kort uitgelegd:

- **Functionaliteit van wegen:** Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, in een hiërarchisch opgebouwd wegennet.
- **Homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting:** Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.
- **Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid:** Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de van wegverloop en van gedrag van weggebruikers verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp.
- **Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers:** Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie onderling van weggebruikers op gedrag van anderen.
- **Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer:** Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Meer informatie is te vinden op www.doormetduurzaamveilig.nl

Het CROW is aan de slag met een nieuwe werkgroep Basiskennmerken wegontwerp. In deze werkgroep wordt onder meer gekeken naar de zogenaamde grijze wegen en de inpassing van Shared Space¹ binnen Duurzaam Veilig. De grijze wegen betreffen wegen die tussen gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg invallen. Qua gebruik zijn het bijvoorbeeld wegen met een hoge intensiteit, maar qua inrichting is het een erftoegangsweg zonder fietsvoorzieningen. In de praktijk blijkt dat met name de bestaande inrichtingsmogelijkheden ertoe leiden dat een rigide scheiding in de genoemde typen wegen niet mogelijk blijkt. Een tussencategorie komt in de praktijk al veelvuldig voor.

Wat betekent dit concreet voor De Bilt?

De hoofddoelstelling van de Nota Mobiliteit, ervoor zorgen dat 95% van de reizigers haar bestemming op tijd bereikt, is geconcretiseerd in een aantal maatregelen dat de gemeente De Bilt kan uitvoeren. Deze tendens wordt in de Structuurnota doorgezet, waarbij de gebruiker van de mobiliteit centraal wordt gesteld. De gemeente kan een rol vervullen in het bereiken van de doelstellingen door het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Concrete maatregelen zijn bijvoorbeeld het vergroten van de capaciteiten van fietsenstallingen bij station, mobiliteitsmanagement en inzetten op multimodale knopen. De visie Duurzaam Veilig schetst de kaders voor de (her)inrichting van de wegen in het kader van veiligheid en duidelijkheid voor de weggebruiker.

¹ Shared Space of Gedeeld ruimtegebruik is een verkeersconcept dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt

2.3 Regionaal beleid

Het regionale beleid is een doorvertaling van het landelijke beleid. Deze doorvertaling wordt door de provincie en de regio's gedaan. De gemeente De Bilt maakt deel uit van het Bestuur Regio Utrecht. Derhalve heeft de gemeente qua beleid meer te maken met de regio dan met de provincie. Omdat beide niet los van elkaar gezien kunnen worden, zal ook de structuurvisie van de provincie worden besproken.

2.3.1 Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie (voorheen Streekplan) 2005-2015

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie is het ruimtelijk plan van de provincie. Hierin geeft de provincie aan hoe zij de ruimte in de provincie wil indelen: waar kunnen nieuwe woningen en bedrijven komen, waar moet de natuur worden beschermd of nieuwe natuur worden ontwikkeld, waar moeten nieuwe recreatieterreinen worden gerealiseerd, is er nog ruimte voor nieuwe wegen, waar kan de landbouw zich verder ontwikkelen. Zulke vragen, die gaan over het gebruik van de ruimte, de inrichting van onze leefomgeving, worden beantwoord in het streekplan.

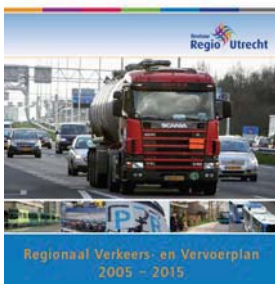
In de Structuurvisie wordt voor de gemeente De Bilt onder meer een woningbouwprogramma benoemd. Deze moet gerealiseerd worden door middel van het benutten van restcapaciteit, transformatie en nieuwe inbreidingen. Hiermee wordt de vitaliteit van de steden en dorpen verbeterd. Eveneens draagt de inbreiding bij aan het openhouden van het landschap. Ontwikkeling aansluitend op de knooppunten van het openbaar vervoer kan het draagvlak daarvan versterken. Er zullen geen stedelijke uitbreidingen plaatsvinden. Uiteraard heeft een verdere inbreiding consequenties voor het verkeer in De Bilt. Per saldo zal de verkeersdruk op het lokale wegennet toenemen.

Qua verkeer en vervoer is het beleid erop gericht het onderliggende wegennet, met name de wegen die waardevolle gebieden en woonkernen doorsnijden, te ontlasten van doorgaand verkeer. Verder is het de doelstelling van de provincie om Utrecht als fietsprovincie te profileren. Het doel is een toename van het gebruik van de fiets te bewerkstelligen, als alternatief voor de auto en als toeristisch-recreatief product.

2.3.2 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan

Het landelijke beleid dat is vastgelegd in de Nota Mobiliteit kent een regionale doorvertaling in de actualisatie van het Regionale Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) van het Bestuur Regio Utrecht (BRU).

In de Nota Mobiliteit is het koppelen van de vervoernetwerken een belangrijk onderwerp. Het BRU omschrijft dit in het RVVP als de kwalitatieve ontwikkeling van het kernnet openbaar vervoer, waarbij Randstadspoor gezien wordt als drager. In het RVVP zijn daarom overstappunten benoemd, waarbij station Bilthoven wordt gezien als belangrijk overstappunt van de ene naar de andere openbaar vervoer vorm.



Ten aanzien van de fiets wordt in de Nota Mobiliteit sterk ingezet op de verbetering van de netwerken en de stallingvoorzieningen, om op die manier de fiets voor de korte afstand te stimuleren. De fiets wordt door het BRU gezien als een belangrijke schakel in de ketenmobiliteit, niet alleen in relatie tot het openbaar vervoer, maar ook in relatie tot het autoverkeer met als bestemming het centrum van Utrecht. Een belangrijke gewenste hoofdfietsroute die in het RVVP is benoemd ligt langs het spoor vanuit Bilthoven richting Utrecht.

Andere doelstellingen die in het RVVP worden benoemd zijn: bij de aanpak van knelpunten kijken naar het totale samenhangende gebied, organiseren van slim reizen om alternatieven voor de auto te stimuleren, verbetering van de objectieve verkeersveiligheid en het terugdringen van de negatieve invloed van verkeer op de leefkwaliteit en milieu.

Voor openbaar vervoer is in de actualisatie van het RVVP afgesproken dat er een visionair plan wordt opgesteld voor de regio. Inmiddels is het BRU bezig met het concept van deze Regionale openbaar-vervoervisie. In paragraaf 2.2.3 wordt stilgestaan bij deze visie.

2.3.3 Regionale openbaar-vervoervisie

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft een Regionale openbaar-vervoervisie ontwikkeld. Het BRU had daarin te maken met aan de ene kant het vastgestelde ambitiedocument en aan de andere kant de op handen zijnde bezuinigingen. Op basis van de ambities is gekozen voor de inzet op de zware relaties: het verbindend netwerk. Daar waar de vervoersvraag groot is wordt gekeken naar versterking (door middel van bundeling van kleinere vervoersstromen), daar waar de vervoersvraag klein is wordt gekeken naar ander materieel of zelfs opheffing van lijnen. Het openbaar-vervoersysteem voor de bus en tram wordt als het ware op dezelfde manier vormgegeven als het intercity net van NS: stoppen waar veel vervoersvraag is, doorrijden waar weinig vervoersvraag is.

In de visie is de heropening van het station in Maartensdijk en de opening van een station in Bilthoven West meegenomen. De Bilt heeft zelf een gemeentelijk openbaar-vervoervisie opgesteld. Deze richt zich met name op de twee openbaar-vervoerknooppunten station Bilthoven en het kruispunt Utrechtseweg - Soestdijkseweg. In paragraaf 5.1.3 is daar nader op ingegaan.

2.3.4 VERDER

De regio Midden-Nederland is een cruciale bouwsteen voor een sterke Randstad. Het is van belang deze regio economisch vitaal te houden en tegelijkertijd het woonklimaat van de regio te versterken. Een duurzame ontwikkeling van de bereikbaarheid van de

regio is essentieel om beide doelen te kunnen nastreven. Omdat bereikbaarheid niet ophoudt bij gemeente- en provinciegrenzen is samenwerking noodzakelijk. Op 13 november 2006 is daarom door het rijk en de regionale overheden een bestuursovereenkomst gesloten met als doelstelling Midden-Nederland voor 2020

bereikbaar te maken en te houden. In februari 2007 is een aanvullende regionale overeenkomst ondertekend en is het samenwerkingsverband VERDER opgericht. VERDER is: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Regio Amersfoort,

Mobiliteit in Midden-Nederland

verder

gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en de gemeente Utrecht. Alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd in het Utrechts Verkeers- en Vervoersberaad (UVVB).

Er is met deze overeenkomsten besloten om maximaal € 3,1 miljard te investeren in bereikbaarheidsmaatregelen. Hiervan wordt € 2,6 miljard geïnvesteerd in de rijkswegen door het Rijk. De overgebleven € 500 miljoen moet worden samengebracht door de regionale partners, om deze vervolgens te investeren in het onderliggend wegennet. Hiertoe zijn door de partners initiatieven ontplooid om te komen tot maatregelen. Uiteindelijk zijn hieruit de initiatieven geselecteerd die een effectieve bijdrage leveren aan de doelen van VERDER, het verbeteren van de bereikbaarheid. Het BOEI-beoordelingskader (Beoordelingskader Onderzoek Effecten Infrastructuur) is leidraad geweest voor deze afweging. In het najaar van 2009 is het overgrote deel van de regionale maatregelen vastgesteld in de afzonderlijke raden, staten en het algemeen bestuur van het BRU. Met de besluitvorming over het regionale VERDER pakket is de programmafase van VERDER afgesloten en wordt overgegaan naar de uitvoering. De organisatiestructuur van de uitvoeringsfase is begin 2010 opgezet en vanaf dat moment is ook de uitvoeringsfase van start gegaan.

Wat betekent dit concreet voor De Bilt?

De doelstellingen uit het RVVP en de OV-visie hebben in een aantal gevallen een directe weerslag op de gemeente De Bilt. Het aanwijzen van station Bilthoven als belangrijk overstappunt zal betekenen dat de gemeente De Bilt dit mede vorm moet gaan geven. Verder betekent het RVVP dat wederom de fiets en het openbaar vervoer een prominentere rol moet gaan krijgen. Hierin ligt een taak voor de gemeente De Bilt bij het stimuleren van deze modaliteiten.

Concreet betekent VERDER voor De Bilt dat er één project wordt uitgevoerd binnen de gemeentegrenzen van De Bilt. Het gaat hierbij om een vijftal fietstunnels op verschillende locaties langs de provinciale weg N237. Daarbuiten wordt de algehele bereikbaarheid van de gemeente De Bilt op een hoger schaalniveau verbeterd doordat ook de Rijkswegen A27 en A28 worden verbreed.

2.4 Gemeentelijk beleid

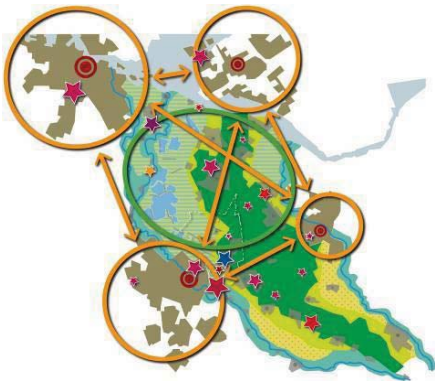
Binnen de gemeente wordt er vanuit verschillende invalshoeken beleid ontwikkeld. In deze paragraaf is het gemeentelijke beleid beschreven dat invloed heeft op verkeer en vervoer. Dat noemen we het flankerend beleid. Het verkeer- en vervoerbeleid wordt beschreven in hoofdstuk 3.

2.4.1 Bilts Manifest

Het Bilts Manifest schetst een toekomstbeeld van de gemeente De Bilt in 2030. Het gaat daarbij om een schets op hoofdlijnen, immers laat de toekomst zich niet in details vastleggen. De basis is echter wel een reële inschatting. In het manifest staan de zes kernkwaliteiten, samen met de inwoners van de gemeente De Bilt centraal. Deze kwaliteiten zijn: ruimte en groen, historische landschappen, krachtige kernen, hoogwaardige kennis, topper in sport en centrale ligging. Behalve het behoud van deze kwaliteiten wil de gemeente deze naar de toekomst toe ook verder ontwikkelen.

2.4.2 Structuurvisie

Behalve het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) is de gemeente gestart met het ontwikkelen van een Structuurvisie. In de Structuurvisie worden de strategische lijnen en ambities uit het Bilts Manifest ruimtelijk vertaald. De Structuurvisie moet als toetsingskader en aanjager fungeren voor bestaande en toekomstige ontwikkelingen en samenhang brengen in ruimtelijk beleid. Dit GVVP is in nauwe samenhang met de Structuurvisie ontwikkeld.



In de Structuurvisie worden een aantal kaders genoemd die ook voor het GVVP van belang zijn. Het gaat hierbij om kaders vanuit de volgende speerpunten:

1. het landschap als duurzame onderlegger;
2. een sterke sociale cohesie;
3. zes kernen met een eigen gezicht;
4. Life-science als de groene loper van De Uithof;
5. goed bereikbaar en leefbaar;
6. een recreatief uitloopgebied van formaat;
7. werkwijze zorgvuldig/stapsgewijs.

Ten aanzien van het eerste speerpunt landschap wordt in de Structuurvisie ingezet op het behoud en versterking van de belangrijke landschapstypen. Daarnaast vinden alle toekomstige ontwikkelingen plaats langs het landschap. Het landschap vormt als het ware het raamwerk voor de ontwikkelingen. Onder deze ontwikkelingen valt ook verkeer en vervoer.

Voor het tweede speerpunt wordt onder meer ingezet op een bepaald basisniveau aan voorzieningen in alle kernen van de gemeente De Bilt. Daarnaast wordt Weltevreden dé locatie voor sportvoorzieningen in de gemeente. Bereikbaarheid voor het langzaam verkeer vanuit alle kernen is daarbij een belangrijke voorwaarde. Ook van belang voor dit speerpunt is de participatie in de samenleving van alle leeftijdsgroepen, van jong tot oud.

Naast het eerste speerpunt is het derde speerpunt uitgangspunt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De karakteristiek van de kernen moet behouden blijven bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De Life-science as loopt van De Uithof langs de Universiteitsweg en de Soestdijkseweg via het station Bilthoven naar Berg en Bosch. De gemeente De Bilt wil deze as, waar van oudsher al hoogwaardige en kennisintensieve bedrijvigheid is gevestigd, verder versterken. Een HOV-verbinding zal daarvan deel moeten uitmaken.

Het vijfde speerpunt houdt in dat er een balans gezocht moet worden tussen de goede bereikbaarheid die de gemeente over de weg en het spoor heeft en de leefbaarheid en veiligheid in de gemeente.

De gemeente De Bilt kan gezien worden als een recreatief uitloopgebied voor de regio. De kwaliteiten die De Bilt heeft op dit gebied, worden gebruikt om deze positie verder te versterken. Echter, zonder dat dit ten koste gaat van cultuurhistorische elementen. Hierbij moet subtiel worden ingepast in de omgeving. Bijvoorbeeld door verbetering van wandel- en voetpaden. Ook de ontwikkeling van Hollandsche Rading als recreatief transferium met daarbij behorende faciliteiten past binnen deze ambitie.

Het laatste speerpunt houdt in dat er in de gemeente niet ingezet wordt op de ontwikkeling van grootschalige woningbouw. Nieuwe ontwikkelingen worden gezien als middel om een dynamische en gevarieerde samenleving te houden. Zorgvuldige en stapsgewijze inpassing van deze ontwikkelingen is daarbij het credo.

2.4.3 Nota Economisch Beleid

In 2002 heeft de gemeente De Bilt uitgesproken dat er meer aandacht noodzakelijk is voor het bedrijfsleven. Uiteindelijk heeft dat geresulteerd in een Nota Economisch Beleid met het perspectief op 2020. In deze nota heeft de gemeente de strategische doelstelling uitgesproken om voor de inwoners de mogelijkheid te creëren binnen de gemeentegrenzen werk te vinden. De huidige werkgelegenheid in De Bilt wordt gekenmerkt door kleinschalige bedrijvigheid en zakelijke dienstverlening. Daarnaast is de relatief sterke positie van de landbouwsector opvallend.

De gemeente heeft in de Nota dan ook uitgesproken te willen inzetten op behoud en verbetering van het klimaat voor de zakelijke dienstverlening. Dat houdt bijvoorbeeld voor grote bedrijven als Grontmij en het KNMI in dat de gemeente deze bedrijven zo veel mogelijk zal faciliteren, onder andere bij mobiliteitsvraagstukken. Daarnaast zal ook de landbouwsector worden ondersteund door een drietal pijlers: ruimte geven aan nevenactiviteiten bij agrarische bedrijven, functieverandering van vrijkomende agrarische panden mogelijk maken en voldoende ruimte bieden aan agrarische bedrijven.

Ten aanzien van bedrijventerreinen is er voor de gemeente De Bilt geen sprake van het vervullen van een rol in de regionale opgave.

2.4.4 Masterplan centrum Bilthoven

Het Masterplan centrum Bilthoven beschrijft de ontwikkelingsrichting van het centrum van Bilthoven, waarbij rekening is gehouden met onder meer het raadsbesluit waarin staat dat voor de verbinding Soestdijkseweg-zuid – Soestdijkseweg-noord een bypass wordt gerealiseerd. Daarnaast worden de oude en de nieuwe route ondertunnelt onder

het spoor. De oude route krijgt alleen een functie voor langzaam verkeer. Daarmee heeft dit plan invloed op één van de belangrijke ontsluitingsroutes van de gemeente De Bilt, namelijk de Soestdijkseweg.

Behalve deze wijziging in structuur voor zowel de auto als de fiets zal er in het winkelcentrum meer programma worden toegevoegd. In totaal komt dat neer op 6.000 m² bruto vloeroppervlak winkels, waarvan 4.500 m² in de Kwinkelier. Daarnaast zijn 250 woningen en 10.800 m² bruto vloeroppervlak kantoorruimte voorzien. De kantoorruimte is in het oorspronkelijke plan voorzien. Gezien de huidige marktomstandigheden is niet duidelijk of dit daadwerkelijk gerealiseerd wordt. In de plannen wordt dit verder uitgewerkt. De extra functies hebben gevolgen voor de verkeersaantrekkende werking van het centrum en dus ook het parkeren.

2.4.5 Milieubeleidsplan: lucht en geluid

De kwaliteit van de leefomgeving is nauw verweven met mobiliteit binnen de gemeente. Mobiliteit heeft positieve, maar ook negatieve gevolgen op de omgevingskwaliteit en de gezondheid van de inwoners. Daarom is het van belang om ook de mobiliteit binnen de gemeente De Bilt te verduurzamen. Om de mobiliteit binnen de gemeente De Bilt te verduurzamen en om een oplossing aan te dragen bij bereikbaarheidsproblemen wordt gebruik gemaakt van de Trias Mobilica. De methodiek die wordt gevolgd bij de Trias Mobilica is:

1. Verminderen van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen (preventie van mobiliteit)
2. Verduurzaming van de reizigerskilometers, door duurzame vormen van vervoer, zoals fiets en openbaar vervoer (Modal shift)
3. Vergroting van het aandeel schonere en zuinigere voertuigen (techniek en gedrag)



Naast verduurzaming zijn er ook andere milieuthema's van belang. Deze zijn nader uitgewerkt in het milieubeleidsplan en de beleidsnota's van de gemeente De Bilt, waaronder de geluidsnota, de luchtnota, het beleidskader bodem (waarin ook de gemeentelijke archeologische zorgplicht wordt opgenomen), de erfgoed-verordening (archeologie en cultuurhistorie), de grondwatervisie en het afkoppelplan voor de riolering. Het milieubeleidsplan geeft globaal de richting aan waar De Bilt naar toe wil en hoe zij de doelstelling van het milieubeleid wil realiseren. De beleidsnota's zelf geven de concrete acties aan die hiervoor uitgevoerd moeten worden. Voor alle thema's geldt dat een integrale advisering in de verkeersprojecten bijdraagt aan een zorgvuldige uitvoering van het verkeersbeleid.

Om de gezondheid van de inwoners, en dan met name de kwetsbare groepen, te garanderen heeft De Bilt een geluid- en luchtnota opgesteld. Verkeer heeft invloed op de geluid- en luchtsituatie. Binnen de gemeente De Bilt is het zelfs zo dat verkeer en vervoer voor beide onderwerpen de belangrijkste rol speelt. In beide beleidsstukken worden maatregelen beschreven die van invloed zijn op verkeer en vervoer. Het gaat daarbij om

maatregelen op generiek en projectniveau. De volgende maatregelen zijn genoemd en hebben betrekking op verkeer en vervoer:

- Verkeer en vervoer bundelen op grote verkeersaders.
- Luchtkwaliteit wordt opgenomen als een van de randvoorwaarden voor dit GVVP.
- Toepassing Solvé Maatregelenmix (een instrument om gemeente en provincies te helpen bij het maken van een keuze t.a.v. verkeersmaatregelen) en LARGAS (Langzaam Rijden Gaat Sneller) in verkeersprojecten. De toepassing van de maatregelenmix zorgt voor het integraal meenemen van luchtkwaliteit bij het nemen van verkeersmaatregelen en LARGAS is een kruispuntoplossing die aantoonbaar zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van bijvoorbeeld een rotonde.
- Project vervoersmanagement bij bedrijven. Om luchtkwaliteit en het geluidsniveau te verbeteren wordt vervoersmanagement bij bedrijven gestimuleerd. Vervoersmanagement leidt tot minder verkeersbewegingen.
- Verkeersintensieve bedrijven situeren bij hoofdstructuur. Op deze manier wordt het eerder genoemde bundelen van verkeer verder vormgegeven.
- Geluidshinder wordt meegewogen in de verkeersprojecten.

Wat betekent dit concreet voor het GVVP?

In grote lijnen betekenen de thema's uit de Structuurvisie voor het GVVP dat het landschap als raamwerk zal dienen voor nieuwe ontwikkelingen. Grote wijzigingen in infrastructuur die buiten dit raamwerk vallen zijn op korte termijn niet haalbaar. Daarnaast zullen er ten aanzien van de woningbouw alleen kleinschalige locaties worden ontwikkeld, wat inhoudt dat er op dat gebied voor verkeer een stabiele situatie zal zijn naar de toekomst.

De beperkte ontwikkelingsruimte binnen De Bilt betekent gelijktijdig dat het verkeersbeeld voor een belangrijk deel wordt bepaald door regionale ontwikkelingen en de autonome groei van de mobiliteit.

Op regionaal niveau is er voor verkeer op het gebied van bedrijvigheid een stabiele situatie naar de toekomst. Ten aanzien van het behoud en verbeteren van het klimaat voor zakelijke dienstverlening betekent dat de grote bedrijven zoveel mogelijk blijven. De invloed op verkeer wordt daarmee gecontinueerd en bij verbeteringen van het klimaat mogelijk zelfs vergroot. Verder zullen geluid, lucht en andere omgevingsaspecten een onderdeel worden in verkeersprojecten en zal met dit GVVP een bijdrage geleverd worden aan de doelstellingen in beide nota's.

2.5 Verkeersprojecten

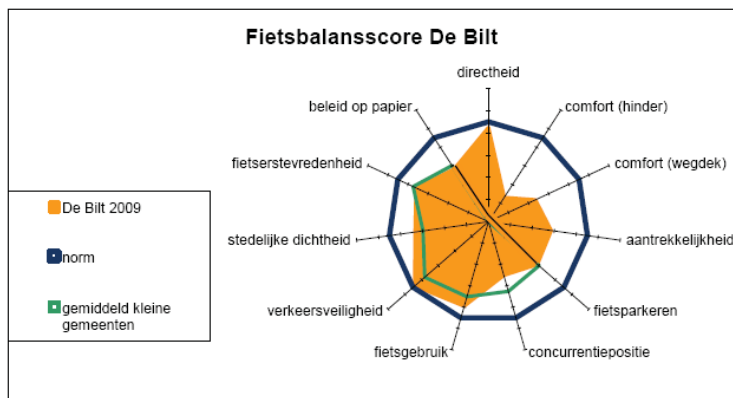
In de afgelopen jaren is 'beleid gemaakt' op het gebied van verkeer en vervoer binnen diverse projecten. In deze paragraaf is een korte samenvatting gegeven van deze projecten.

2.5.1 Fietsbalans

De gemeente De Bilt heeft in 2010 een fietsbalans laten uitvoeren door de Fietsersbond. De fietsbalans beoordeelt het fietsklimaat in de gemeente De Bilt op elf aspecten (zie figuur 2.3). Hierbij gaat men onder meer in op de infrastructuur, verkeersveiligheid en het fietsgebruik.

Uit de fietsbalans blijkt het volgende:

- Verkeersveiligheid staat hoog in het vaandel in De Bilt.
- Het fietsnetwerk heeft een heldere fijnmazige structuur.
- De concurrentiepositie van de fiets is echter minder doordat de structuur voor de auto ook fijnmazig is.
- De fietsvoorzieningen laten in veel gevallen te wensen over op het gebied van comfort.
- Beleid op papier voor bijvoorbeeld de aanpak van fietsdiefstal en de promotie van fietsgebruik blijft achter bij de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit.
- Het fietsnetwerk moet ook comfortabel worden ingericht voor de kwetsbare groepen (jongeren en ouderen). Dat uit zich bijvoorbeeld in het percentage te passeren 50 km/h-wegen bij kruispunten (42%).
- Voldoende fietsparkeerplekken van goede kwaliteit ontbreken, dit om mensen te stimuleren de fiets te pakken voor korte afstanden.



Figuur 2.3: Fietsbalans, De Bilt in vergelijking met andere gemeenten

2.5.2 PAUK

PAUK staat voor Provinciale Aanpak Utrechtse Knelpunten. Deze aanpak is opgesteld door de provincie Utrecht, in overleg met andere overheden en is te kenmerken als een aanvalsplan voor de verbetering van de verkeersveiligheid op het Utrechtse wegennet. De methode is erop gericht dat aan de hand van focusgroepen (infrastructureel en mensvoertuig) gekeken wordt naar de meest kansrijke maatregelen. De focusgroepen zijn bepaald op basis van omvang, oplosbaarheid, kosten en draagvlak. De meest kansrijke maatregelen zijn bepaald op basis van reikwijdte, effectiviteit en kosten.

2.5.3 Evaluatie schoolomgeving

In de periode 2007-2009 zijn er bij een aantal scholen maatregelen doorgevoerd en vervolgens zijn deze geëvalueerd in 2009. Daarna ontstond in 2010 wederom de vraag te evalueren. De gemeente heeft dit moment aangegrepen om de evaluatie breder te trekken, namelijk voor heel de gemeente. Voor de evaluatie is per school een gesprek gevoerd om de knelpunten die ervaren worden inzichtelijk te krijgen. Deze knelpunten zijn vervolgens verkeerskundig beoordeeld en daaruit zijn actiepunten naar voren gekomen. Deze actiepunten zijn geprioriteerd.

2.5.4 Verkeerslichten of rotondes

Het verkeerscirculatieplan 2002 heeft als één van de doelstellingen het bevorderen van de doorstroming en de verkeersveiligheid gesteld. Voor beide aspecten zijn kruispunten belangrijke punten. Als uitwerking van het verkeerscirculatieplan is daarom gekeken naar oplossingen voor kruispunten van gebiedsontsluitingswegen. Daarbij zijn twee varianten tegen het licht gehouden: een verkeersregelininstallatie of een rotonde. Dit is gedaan voor een tiental kruispunten. De beleidslijn die mede uit deze studie naar voren is gekomen is dat er bij een gelijke doorstroming voor de auto's een voorkeur bestaat voor de rotonde. Deze voorkeur is gebaseerd op de voordelen die een rotonde biedt voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van fietsers.

2.5.5 Geslotenverklaring Bisschopsweg en Voordorpsedijk

Gemeenten De Bilt en Zeist hebben in 2007 verkeersbesluiten genomen met als doel de verkeersveiligheid voor de fietsers in het buitengebied tussen Zeist, Bunnik, De Uithof en de A28 te verbeteren. De besluiten betroffen het instellen van een geslotenverklaring voor motorvoertuigen op de Bunnikseweg, de Bisschopsweg en de Tolakkerlaan van maandag tot en met vrijdag van 07.00 – 09.30 uur en van 16.00 – 19.00 uur. Er is hier dus op dit moment sprake van een spitsafsluiting. De effecten van deze spitsafsluiting zijn geëvalueerd². Vanuit deze evaluatie wordt geconcludeerd dat de huidige afsluiting voldoet. Aanbevolen wordt om de handhaving te verscherpen, nieuwe borden te plaatsen en te onderzoeken of herinrichting van de weg gewenst is. Dit is in feite een uitbreiding van de bestaande maatregel.

Op de Voordorpsedijk, ter hoogte van Fort op de Voordorpsedijk, geldt een geslotenverklaring voor motorvoertuigen op werkdagen van 07.00 – 09.30 uur en van 15.30 –

² Spitsafsluiting Bisschopsweg, Nut en noodzaak, Grontmij (29 augustus 2011).

18.30 uur, uitgezonderd landbouwverkeer. Hier is dus ook sprake van een bestaande spitsafsluiting. Ook deze maatregel is geëvalueerd³.

De Voordorpsedijk lijkt een alternatieve route te zijn voor verkeer dat de filedruk op de A27 en binnen Utrecht wil vermijden. Voorgesteld wordt de spitsafsluiting in ieder geval te handhaven tot na de verbreding van de A27. In de toekomst wordt naar verwachting de Oude Bunniksweg afgesloten. Hiermee dient sluipverkeer door de wijk Kloosterpark te worden voorkomen.

2.5.6 Geslotenverklaring Westbroek

Gemeente De Bilt heeft in 2008 een verkeersbesluit genomen voor het instellen van een geslotenverklaring op de Korssesteeg op werkdagen van 06.00-09.00 uur in de richting van Westbroek en van 16.00-18.00 uur in de richting van Maartensdijk, uitgezonderd landbouwverkeer en vrachtverkeer. Het doel van het besluit was om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied te verbeteren door het terugdringen van sluipverkeer. Uit een evaluatie uit 2010 blijkt dat er weliswaar een afname heeft plaatsgevonden van het sluipverkeer maar dat de verkeerssituatie op de Kerkdijk, de Dr. Welfferweg en de Achterweteringseweg nog steeds leidt tot gevoelens van verkeersonveiligheid. Daarop heeft de gemeente een onderzoek laten verrichten naar verbeteringen⁴.

Conclusie van het rapport is dat na het instellen van de spitsafsluiting de intensiteiten enigszins zijn afgenomen. Gelet op de aanbevelingen van het CROW is, bij de bestaande verkeersintensiteiten en uit verkeerskundig oogpunt, een vrijliggend fietspad langs de Achterweteringseweg en langs de Dr. Welfferweg gewenst. Uit oogpunt van verkeersveiligheid lijkt een vrijliggend fietspad geen dringende noodzaak te hebben.

Aanbevolen wordt aan om in overleg met politie en het OM de mogelijkheden te onderzoeken voor het realiseren van een camerasysteem of voor het intensiveren van de handhaving in de bestaande situatie.

³ Spitsafsluiting Voordorpsedijk, evaluatie en advies, Grontmij (15 juli 2011).

⁴ Spitsafsluiting Westbroek, verkenning varianten en maatregelen, Grontmij (31 augustus 2011).

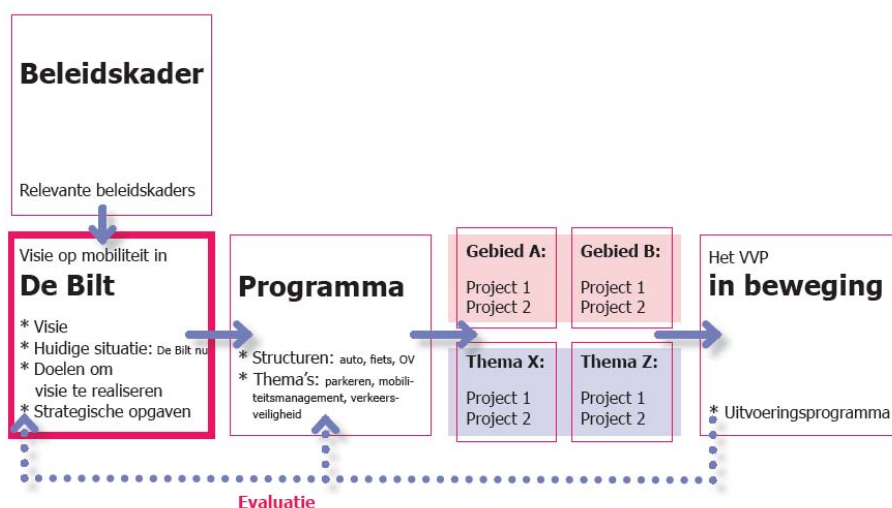
3

Visie

3.1 Wat staat er in dit hoofdstuk

Het beleidskader uit hoofdstuk 2 is het vertrekpunt van dit GVVP. Hierin zijn de lijnen richting de toekomst omschreven waar binnen dit GVVP moet passen. Binnen deze kaders heeft de gemeente De Bilt een visie op verkeer en vervoer. In dit hoofdstuk wordt deze visie eerst toegelicht. Vervolgens wordt deze visie naast de huidige situatie gelegd, om te toetsen wat er moet gebeuren om de visie te bereiken.

De toets leidt tot doelstellingen die aangeven wat er moet gebeuren om onze visie te verwezenlijken. Hoe bereiken we het ideale toekomstbeeld? Deze doelstellingen zijn zoveel mogelijk meetbaar gemaakt, zodat we in 2020 kunnen vaststellen of we de visie daadwerkelijk hebben verwezenlijkt. De doelstellingen geven richting aan de (strategische) opgaven en het programma voor de komende jaren.



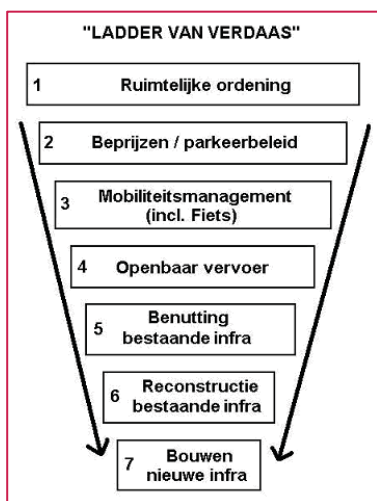
Figuur 3.1: Opbouw GVVP

3.2 Visie: Slimmer Reizen & Beter Benutten

De Bilt ligt in een dynamische regio voor wat betreft verkeer en vervoer. Rondom de gemeente zijn verschillende ontwikkelingen gaande op het gebied van verkeer en vervoer zoals VERDER en Fiets Filevrij. De Bilt ziet zichzelf als onderdeel van deze dynamische regio. Daarnaast wil de gemeente De Bilt wel zoveel mogelijk zijn eigen kwaliteiten behouden. Deze kwaliteiten zijn benoemd in het Bilts Manifest:

- centrale ligging;
- ruimte en groen;
- historische landschappen;
- krachtige kernen;
- hoogwaardige kennis;
- topper in sport.

De visie van de gemeente De Bilt is om een balans te vinden tussen de leefbaarheid in en de bereikbaarheid van De Bilt, binnen de contouren van het Bilts Manifest. Dat houdt in dat we met name de huidige infrastructuur zoveel mogelijk moeten benutten en faciliteiten moeten bieden voor slimmere reismogelijkheden. Deze visie sluit aan bij de zogenaamde benadering vanuit de Ladder van Verdaas (zie figuur 3.2). In deze benadering wordt bij het oplossen van knelpunten, vooral op het gebied van bereikbaarheid, eerst gezocht naar het beter benutten van de infrastructuur. Dit begint bij een betere ruimtelijke ordening (bijvoorbeeld goede openbaar vervoerknooppunten nabij woon- en werkgebieden), parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en het benutten van de bestaande infrastructuur. Blijken de maatregelen onvoldoende oplossing te zijn, dan kan nieuwe infrastructuur worden aangelegd.



Figuur 3.2: Ladder van Verdaas

De visie voor De Bilt kan daarmee kort worden samengevat als 'Mobiliteit met gezond verstand'. We beogen de automobilist te verleiden een andere modaliteit te kiezen. We willen immers de bestaande kwaliteiten van de gemeente, de bereikbaarheid en de centrale ligging, behouden of zelfs verbeteren. We willen de balans vinden door mensen te helpen slimme keuzes te maken in hun vervoerswijze. Daarbij willen we ze ook de mogelijkheid bieden om een keuze te maken. Dat doen we door realistische alternatieven te bieden voor de auto. Met realistisch bedoelen we in dit geval alternatieven die qua reistijd kunnen concurreren met de auto.

'Mobiliteit met gezond verstand' reikt verder dan alleen het motief woon-werk. Motieven als dagelijkse boodschappen en recreatie vallen ook onder deze paraplu. Ten aanzien van recreatie houden we daarbij één van de thema's uit de Structuurvisie in ons achterhoofd. De gemeente De Bilt wil het uitloopgebied van de Utrechtse regio voor wat betreft recreatie zijn.

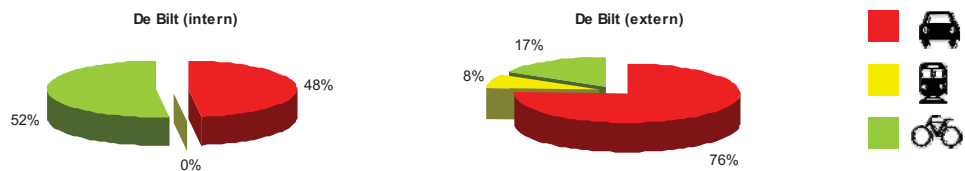
3.3 De Bilt nu en in de toekomst

3.3.1 De Bilt nu

De ambities op het gebied van verkeer en vervoer van de gemeente De Bilt moeten haalbaar zijn. Daarnaast moeten de ambities realistisch zijn, in de zin dat ze zijn gestoeld op een juist beeld van de verkeerssituatie in de gemeente De Bilt. Om een eerste inzicht te krijgen van de gemeente in het brede veld van verkeer en vervoer is gebruik gemaakt van de zogenaamde mobiliteitsbenchmark en een enquête. In de benchmark is de gemeente De Bilt in perspectief gezet door de vergelijking te maken met andere gemeenten. De gegevens uit de benchmark zijn afkomstig uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), de CO₂-benchmark en de Bereikbaarheidskaart. De Bilt is met de volgende gemeenten vergeleken: Zeist, Houten, Soest, Maarssen, Nijkerk en IJsselstein.

Uit de benchmark komen de volgende opvallende zaken naar voren:

- De gemeente De Bilt kent een relatief hoog percentage interne verplaatsingen (binnen de gemeente) die met de fiets worden gemaakt.
- De gemeente De Bilt kent een relatief hoog percentage externe verplaatsingen (buiten de gemeente) die met de fiets worden gemaakt.
- Bij een uitbreiding van Bilthoven-centrum (o.a. de Kwinkelier) blijkt dat er in gemeenten met een vergelijkbaar verhuurbaar vloeroppervlak in sommige gevallen sprake is van betaald parkeren.
- Als vestigingsplaats voor bedrijven is de gemeente De Bilt een interessante locatie vanwege de hoeveelheid werknemers binnen 30 minuten rijden.
- In de gemeente De Bilt wonen relatief veel ouderen en mensen in de leeftijdscategorie 16 tot en met 17 jaar. Verder blijkt dat de bromfiets en de voetganger een relatieve oververtegenwoordiging kennen qua betrokkenheid bij ongevallen in De Bilt. Deze beide modaliteiten zijn te koppelen aan de hiervoor genoemde leeftijdscategorieën.

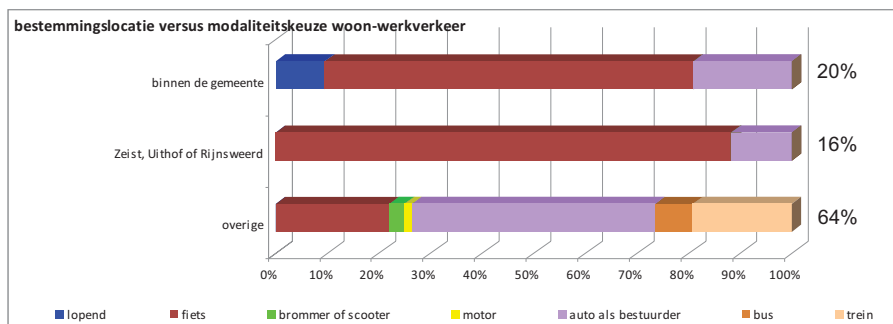


Figuur 3.3: Aandeel per modaliteit in interne en externe verplaatsingen

Daarnaast is onder de inwoners van de gemeente De Bilt een enquête uitgezet. De belangrijkste resultaten hieruit zijn:

- voor woon-werkverkeer is de fiets op korte afstanden (ook Zeist, Uithof en Rijnsweerd) dominant (zie figuur 3.4);
- in De Bilt en Bilthoven heeft de fiets een prominente rol als vervoersmiddel die wordt ingezet voor de dagelijkse boodschappen;
- qua winkelen is de gemeente De Bilt vooral gericht op Utrecht, waarbij de fiets wederom een dominante rol speelt als gekozen vervoerswijze;
- bereidheid om te veranderen van vervoerswijze, mits de juiste voorwaarden aanwezig zijn (bijvoorbeeld aanwezigheid fietsenstallingen en bushaltes).

Uit de enquête blijkt dat de fietser erg belangrijk is in de lokale structuur ook voor winkelbezoek. Uit landelijk onderzoek blijkt ook dat fietsers weliswaar per bezoek minder besteden in supermarkten, maar door de hoge bezoekfrequentie in totaal juist meer besteden dan automobilisten. Daarom is het faciliteren van fietsers ook voor de detailhandel essentieel.



Figuur 3.4: Resultaten enquête woon-werkverkeer

Het voorgaande geeft een beeld van het huidige mobiliteitsprofiel van de gemeente De Bilt. Daarin speelt de fiets een belangrijke rol, voor verschillende motieven en zowel voor interne als externe verplaatsingen. Ook blijkt dat mensen, wanneer de randvoorwaarden goed worden ingevuld, bereid zijn om hun vervoerswijzekeuze aan te passen.

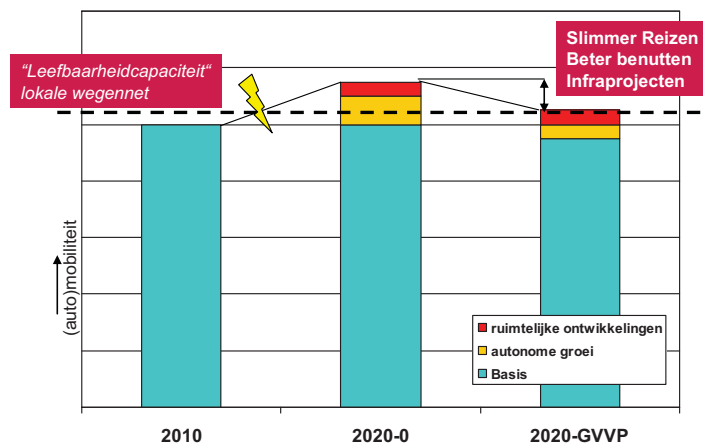
3.4 Wat als we niets doen?

De gemeente De Bilt wil met het verkeer- en vervoerbeleid anticiperen op ontwikkelingen in de gemeente zelf en ontwikkelingen in de regio. Op het moment dat we als gemeente niet anticiperen op deze ontwikkelingen, dan zullen de kernwaarden zoals benoemd in de Structuurvisie onder druk komen te staan. Het gaat daarbij met name om de volgende kernwaarden:

- landschap als duurzame onderlegger;
- compleet voorzieningenniveau;
- prominente ligging in een dynamische regio en goed bereikbaar;
- belangrijke vestigingsplaats voor kennisinstututen en kennisintensieve bedrijven.

Deze kernwaarden zijn net als dit GVVP een uitwerking van het Bilts Manifest. De kwaliteiten uit het Bilts Manifest zoals genoemd in paragraaf 3.1 komen daarmee ook onder druk te staan op het moment dat we niet anticiperen op de ontwikkelingen in de regio.

Met behulp van prognosemodellen is onderzocht hoe de mobiliteit zich in de omgeving van De Bilt gaat ontwikkelen. Figuur 3.5 geeft daarvan een schematische weergave.



Figuur 3.5: verwachte groei van de mobiliteit en opgave voor het GVVP voor spitsuren

De verwachting is dat ook de komende jaren de mobiliteit blijft groeien. Dit heeft te maken met een toename van het autobezit en dat mensen zich gemiddeld steeds vaker verplaatsen. In de regio Utrecht zijn daarnaast de nodige ruimtelijke ontwikkelingen voorzien die leiden tot meer inwoners en arbeidsplaatsen. Ook dat leidt tot meer verplaatsingen. In het schema is de situatie in 2010 uitgezet tegen wat we de leefbaarheidcapaciteit van het lokale wegennet hebben genoemd. In de huidige situatie worden al lokaal enkele knelpunten ervaren binnen de gemeente. Dit speelt met name in de spitsuren. Naar 2020 toe



worden dit er zonder aanvullende maatregelen meer. De grens van de leefbaarheidcapaciteit wordt daarmee overschreden.

De opgave voor dit GVVP is om de mobiliteit evenwichtiger te laten groeien.

Daar zien we de volgende mogelijkheden voor:

- de autonome groei van de automobilititeit beperken door alternatieven te stimuleren
- het huidige reispatroon van inwoners en werknemers in De Bilt beïnvloeden door slimme reismogelijkheden aan te bieden (andere vervoerwijze of ander moment van reizen)

Het voorgaande resulteert erin dat De Bilt de komende jaren haar bereikbaarheidspositie kan handhaven en ruimte voor nieuwe ontwikkelingen kan bieden. Voor de gemeente De Bilt ligt er wel een opgave voor het op orde houden van het verkeer- en vervoersysteem binnen de gemeente. Alleen dan kan de gemeente haar positie als goed bereikbare plek in de regio te behouden. Dat houdt in dat er in de verdere toekomst verdergaande maatregelen noodzakelijk zijn om de positie van De Bilt, als bereikbare plek, te behouden. Het moment waarop dat noodzakelijk wordt, is afhankelijk van zeer vele factoren, zoals de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, (bijgestelde) ambities en nieuwe innovaties (bijvoorbeeld elektrische voertuigen). Daarom moet nadrukkelijk de ontwikkeling van de mobiliteit worden gevolgd. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de wijze van monitoring.

Binnen dit GVVP ligt er vooral een opgave voor het op peil houden van de bereikbaarheid, het verbeteren van de leefbaarheid en het stimuleren van slimmer reizen. Dit is vertaald in concrete doelen, die in de volgende paragraaf zijn uitgewerkt.

3.5 Doelstellingen bereikbaarheid, leefbaarheid en slimmer reizen

De doelstellingen zijn opgedeeld in drie hoofddoelen:

| bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|--|--|---|
| optimaliseren bereikbaarheid per vervoerswijze | veiligheid sociale veiligheid geluid en luchtkwaliteit | mobiliteitsmanagement duurzame reismogelijkheden |

Deze thema's liggen in lijn met de ontwikkelingsrichtingen die zijn benoemd in het Bilts Manifest. De ontwikkelingsrichtingen zijn erop gericht om de kwaliteiten van de gemeente De Bilt te behouden en te versterken. De hoofddoelen geven invulling aan het behoud en versterken van deze kwaliteiten. Het gaat hierbij met name om de kwaliteiten groen en goed en centrale ligging.

De hoofddoelen zijn uitgewerkt in concrete doelstellingen die SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden) zijn gemaakt. Hiermee kan de gemeente monitoren hoe de voortgang is en in hoeverre de doelstellingen zijn behaald. Er is nog

niet voor elke doelstelling een nulmeting verricht. De haalbaarheid en daarmee het realiteitsgehalte van de doelstelling is bepaald aan de hand van resultaten die behaald zijn in vergelijkbare gemeenten. Daarnaast zijn de bereikbaarheidsdoelstellingen deels gebaseerd op de landelijke geformuleerde doelstellingen uit de Nota Mobiliteit.

3.5.1 Bereikbaarheid

De doelstellingen die we in dit GVVP stellen ten aanzien van de bereikbaarheid in de gemeente De Bilt zijn:

- Betrouwbaarheid: de reistijd met de auto in de spits is op hoofdroutes 1,5 keer de reistijd in daluren in 2020.
- De maximale omrijdfactor van hoofdfietsroutes is hemelsbreed niet groter zijn dan 1,3 in 2020.
- Fietsbereikbaarheid: Bilthoven-centrum/-station is door 20% meer bewoners dan in de huidige situatie binnen 30 minuten per fiets bereikbaar in 2020.
- 80% van de bewoners en bedrijven in de gemeente De Bilt moet binnen 10 minuten vortransport een hoogwaardige OV-knoop (stations en Utrechtseweg) kunnen bereiken in 2020.

Ten aanzien van de laatste doelstelling geldt dat voor de kernen Bilthoven en De Bilt gaat om vortransport met de fiets en voor het buitengebied en de overige kernen om vortransport met de auto.

3.5.2 Leefbaarheid

Leefbaarheid vertaalt zich onder meer in een verkeersveilige omgeving en de sociale functie van het openbaar vervoer. De doelstellingen voor leefbaarheid zijn als volgt:

- De V85⁵ snelheid op erftoegangswegen is lager dan 35 km/h in 2020.
- Van de inwoners van de gemeente De Bilt moet 80% een OV-halte binnen een straal van 500 m hebben in 2020.
- Het cijfer voor verkeersveiligheid⁶ in de straat moet gemiddeld ten minste een 6,5 zijn in 2020 (in de meest recente peiling was dit een 6,0).
- Alle wegen moeten (waar fysiek mogelijk) uniform ingericht zijn in 2020.
- De ernstige ongevallen in de gemeente De Bilt zijn in 2020-2022 met 20% afgenomen ten opzichte van 2008-2010.

3.5.3 Slimmer reizen

Slimmer reizen heeft vooral betrekking op de bewustwording bij mensen van alternatieve vervoerswijzen. Onder mensen worden in dit geval de inwoners van De Bilt verstaan, maar ook de bedrijven in De Bilt. Werknemers van die bedrijven zorgen immers ook voor mobiliteit in De Bilt. De doelstellingen worden daarmee als volgt:

- Het OV-gebruik is met 2 procentpunten gegroeid voor externe verplaatsingen > 7,5 km in 2020 (huidig is 8%).

⁵ De V85 snelheid is de maximale snelheid die door 85% van de automobilisten wordt gereden. Bij een V85 snelheid van 35 km/h rijdt 85% van de automobilisten niet harder dan 35 km/h.

⁶ Dit cijfer is gebaseerd op een enquête die de gemeente De Bilt uitzet onder de inwoners van de gemeente De Bilt.

- Het fietsgebruik is in 2020 met 5 procentpunten toegenomen voor verplaatsingen < 7,5 km (huidig is 52%) en 2 procentpunten voor verplaatsingen > 7,5 km (huidig is 17%⁷).
- Van de Biltse bedrijven met meer dan 50 arbeidsplaatsen is 30% actief met mobiliteitsmanagement (in 2020).
- Van de bewoners is 50% door de gemeente actief geïnformeerd van de reismogelijkheden binnen de gemeente (in 2020).

3.6 Strategische mobiliteitsopgaven

Met de visie en de uitgewerkte doelen geeft De Bilt duidelijk richting aan de koers voor de komende jaren. De vergelijking met de huidige situatie leert dat er binnen de gemeente een aantal strategische mobiliteitsopgaven ligt, dat van strategisch belang is voor de invulling van het mobiliteitsbeleid. In het onderstaande schema zijn deze opgaven uitgezet naar de hoofdoelen van het GVVP.

| | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|---------------------------|----------------|--------------|----------------|
| noord-zuidrelaties | x | x | |
| fietsbereikbaarheid | x | | x |
| versterken knooppunten OV | x | | x |
| centrumgebieden | x | x | |
| leefbare kernen en wijken | | x | |
| recreatieverkeer | | x | x |

De strategische mobiliteitsopgaven zijn hierna afzonderlijk toegelicht.

3.6.1 Noord-zuidrelaties

De spoorverbinding tussen Utrecht en Amersfoort is een barrière tussen Bilthoven-Noord en Bilthoven-Zuid en De Bilt. Er zijn in de huidige situatie twee overgangen voor de auto, ter hoogte van de Soestdijkseweg en de Leijenseweg. Voor de fiets zijn er in totaal vier. De Soestdijkseweg en de Leijenseweg zijn ook beschikbaar voor de fiets, de andere twee verbindingen liggen tussen de Berlagelaan - Noorderkroon en de Paltzerweg - Gregoriuslaan. Bij deze laatste twee gaat het om een fietstunnel onder het spoor. De Soestdijkseweg en de Leijenseweg zijn nu nog gelijkvloerse kruisingen met het spoor. Op beide locaties zijn tunnels in voorbereiding.



De gelijkvloerse kruisingen kunnen gezien worden als barrière. De spoorbomen zijn voor een groot deel van de tijd gesloten vanwege de vele treinen die tussen Utrecht en Amersfoort heen en weer rijden. Daarnaast zal de intensiteit op het spoor toenemen door Randstadspoor. Dit leidt tot een vergroting van de barri-

⁷ Gebaseerd op het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON).

èrewerking. Door het opheffen van deze barrières zal de bereikbaarheid van de gemeente De Bilt verbeteren.

De keerzijde van een betere doorstroming is dat het oneigenlijk verkeer kan aantrekken. Ook de groei van de automobilititeit leidt ertoe dat de druk op deze noord-zuidverbinding niet afneemt waardoor de leefbaarheid onder druk blijft staan.

In het kader van de Structuurvisie wordt de belangrijkste noord-zuidrelatie, namelijk de Soestdijkseweg verder ontwikkeld als 'Life-science'-as. Ondanks dat de ruimtelijke ontwikkelingen kwantitatief beperkt zijn, is er wel de ambitie om de omgeving van de weg een impuls te geven. Hiermee neemt de verkeersdruk toe op de Soestdijkseweg.

3.6.2 Fietsbereikbaarheid

Uit het mobiliteitsprofiel van de gemeente De Bilt is gebleken dat de fiets een prominente plaats inneemt. Om de bereikbaarheid van De Bilt naar de toekomst toe te kunnen garanderen willen we deze kwaliteit van De Bilt waarborgen en waar mogelijk zelfs uitbreiden. Hiervoor zijn een samenhangend netwerk en goede stallingsvoorzieningen een vereiste. Daarmee bieden we de reiziger een volwaardig alternatief voor de auto en geven we een verdere invulling aan de toekomstvisie.



3.6.3 Versterken knooppunten openbaar vervoer

De gemeente De Bilt heeft, zoals eerder genoemd, een centrale ligging. Het heeft niet alleen een centrale ligging in het autonetwerk, maar ook in het openbaar-voernetwerk.

De positie van De Bilt in het openbaar vervoernetwerk kan beter worden benut. Benutting hiervan betekent verdere invulling van de toekomstvisie: 'mobiliteit met gezond verstand'. Om bereikbaarheid in de toekomst te garanderen moet dit ook, hiermee bieden we de reiziger een volwaardig alternatief voor de auto.



3.6.4 Centrumgebieden

De gemeente De Bilt kent drie centrumgebieden: Bilthoven, De Bilt en Maartensdijk. Het centrum van Bilthoven zal in de toekomst gaan uitbreiden en wil daarmee een regionale uitstraling krijgen. De Bilt zal voornamelijk gericht zijn op Biltenaren, maar krijgt steeds meer te maken met 'drive through-shoppers' die onderweg naar huis boodschappen doen. Maartensdijk is gericht op de eigen inwoners en ook in de toekomst blijft dit het geval. Om deze ontwikkelingen ook richting de toekomst te kunnen blijven faciliteren moet de bereikbaarheid van de centrumgebieden goed zijn. Ook vragen de genoemde ontwikkelingen om het regelmatig monitoren van de parkeersituatie en vorm van parkeerregulering.



3.6.5 Leefbare kernen en wijken



De centrale ligging van de gemeente De Bilt biedt kansen. Er zijn echter ook bedreigingen die deze centrale ligging met zich mee brengt. Leefbaarheid is echter een kwaliteit van de gemeente De Bilt die we ook in de toekomst willen borgen. Het moet voor mensen fijn blijven om in de gemeente De Bilt te (komen) wonen. Het streven is te komen tot een helder vormgegeven hoofdwegenstructuur in combinatie met verblijfsgebieden waar het bestemmingsverkeer met aangepaste snelheid rijdt.

3.6.6 Recreatieverkeer

De gemeente De Bilt wil niet alleen een plek zijn die bereikbaar is voor de eigen inwoners, maar wil ook bereikbaar zijn voor mensen die in onze gemeente komen recreëren. Toerisme zorgt immers voor een stimulant van de Biltse economie. In de thema's van de Structuurvisie komt dit ook al terug. De gemeente De Bilt wil het uitloopgebied van de regio worden als het gaat om recreatie. Daarnaast moet De Bilt wel een plek blijven waar het groen en goed is, voor zowel de bezoekers alsook voor de inwoners. Met andere woorden: de overlast als gevolg van het recreëren moet zo veel mogelijk worden beperkt om de kernkwaliteiten van De Bilt te blijven waarborgen.



Van visie naar programma

De visie, doelstellingen en strategische opgaven moeten vertaald worden in concrete projecten, maatregelen en acties. Wat gaan we doen om die doelstellingen te bereiken? In hoofdstuk 4 zullen we de hoofdlijnen schetsen. Onderscheid is gemaakt in de gewenste structuren (netwerken) voor auto, fiets, openbaar vervoer en goederenvervoer en de thema's verkeersveiligheid, parkeren en mobiliteitsmanagement. De optelling van al deze projecten moet ertoe leiden dat we de doelstellingen en daarmee onze toekomstvisie verwezenlijken.

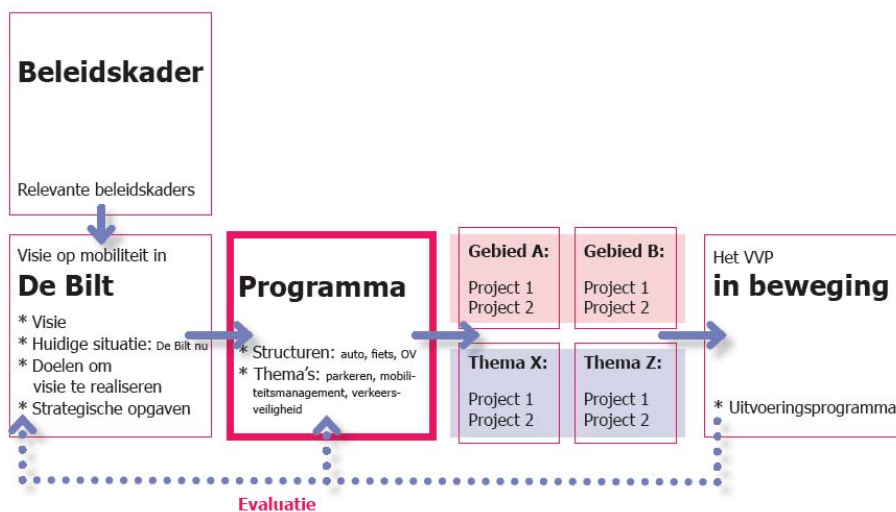
4

Programma

4.1 Wat staat er in dit hoofdstuk?

Het gemeentelijke beleid voor verkeer en vervoer is een doorvertaling van het beleid van hogere overheden. Immers alles wat je op een hoger schaalniveau doet heeft effect op een lager schaalniveau. Datzelfde geldt binnen een gemeente. Veranderingen in het hogere schaalniveau van de gemeente kunnen effect hebben op het niveau van een wijk of een straat. Daarom gaan we in dit hoofdstuk in op de hoofdlijnen van het plan, het programma. Het programma valt uiteen in structuren en hoofdthema's. De hoofdthema's zijn verkeersveiligheid, parkeren en mobiliteitsmanagement.

Het programma is een middel om de doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 3.3 te bereiken. Uiteindelijk vallen onder dit programma een aantal projecten die uitgewerkt die in hoofdstuk 5 per kern en per thema worden gepresenteerd.



Figuur 4.1: Opbouw GVVP

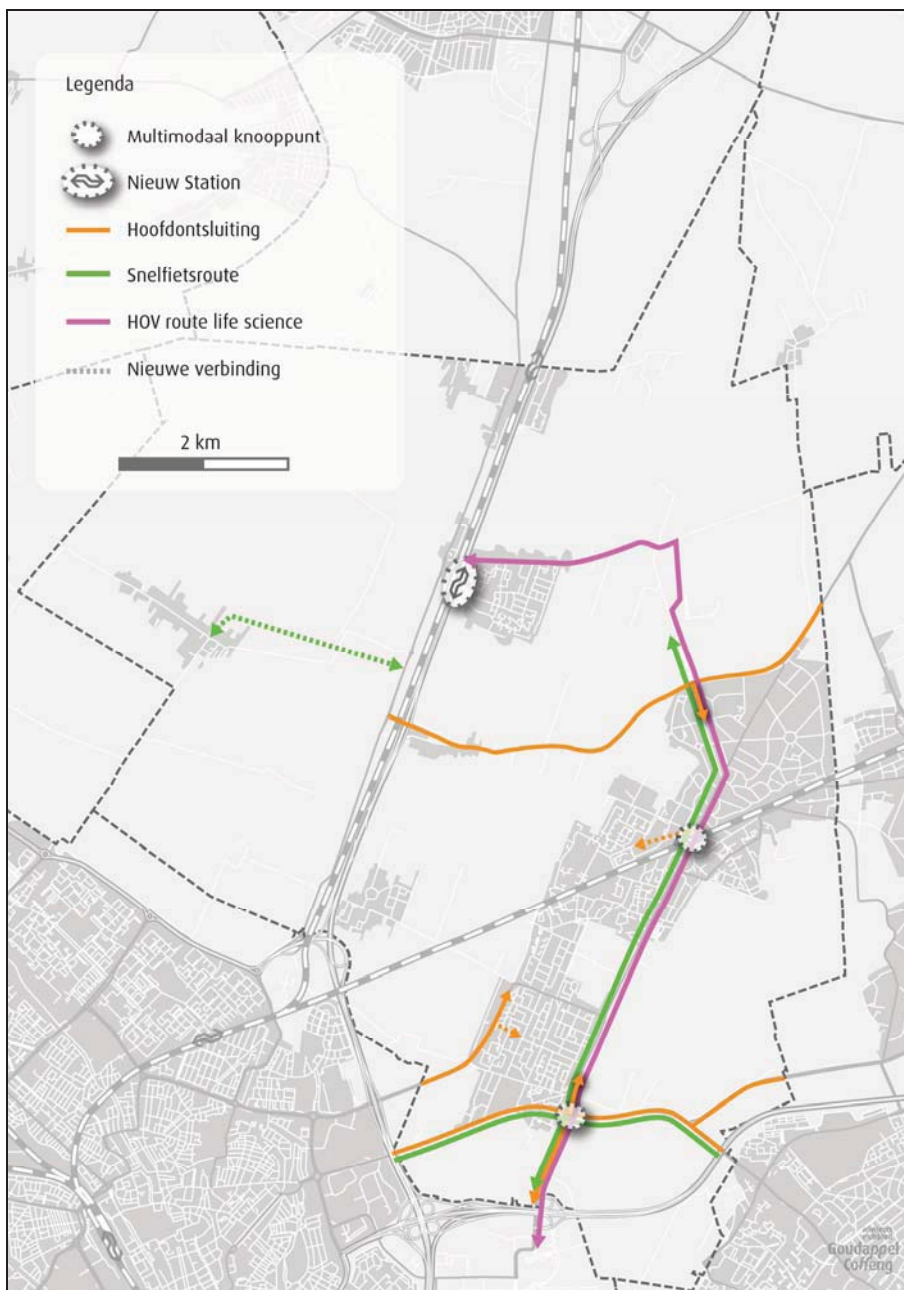
4.2 Structuren

4.2.1 Visie op het netwerk 2020

Tijdens de planfase voor dit GVVP zijn vele oplossingsrichtingen verkend. Daarbij is onder meer gekeken naar nieuwe verbindingen, innovaties in het verkeer, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. In de visie (zie paragraaf 3.2) is beschreven dat De Bilt de komende jaren een opgave heeft ten aanzien van slimmer reizen en benutten. Wanneer het lukt om daar invulling aan te geven is een optimalisatie van het huidige verkeersnetwerk voldoende voor een goed functionerend verkeerssysteem.

In dit hoofdstuk richten we ons op de structuren tot 2020. In figuur 4.2 is een integraal beeld weergegeven op de toekomstige verkeersstructuur in De Bilt. Het betreft:

- Een autostructuur gericht op het adequaat afwikkelen van het verkeer -aan de randen- zonder dat het ten koste gaat van de leefbaarheid in de verblijfsgebieden. Dit betekent dat op sommige punten wat langzamer gereden moet worden, maar dat de bestemmingen goed bereikbaar blijven.
- Multimodale knooppunten station Bilthoven en bij de Utrechtseweg, die uitstekend bereikbaar zijn met de auto, fiets en openbaar vervoer. Bewoners en bezoekers van De Bilt kunnen via deze knooppunten overstappen op de voor hun geschikte vervoerwijze.
- Een impuls voor de regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer, door toevoeging van een nieuwe HOV-verbinding tussen De Uithof en Bilthoven en een nieuw station bij Maartensdijk.
- De Soestdijkseweg als ruggengraat van de fietsstructuur in de gemeente.



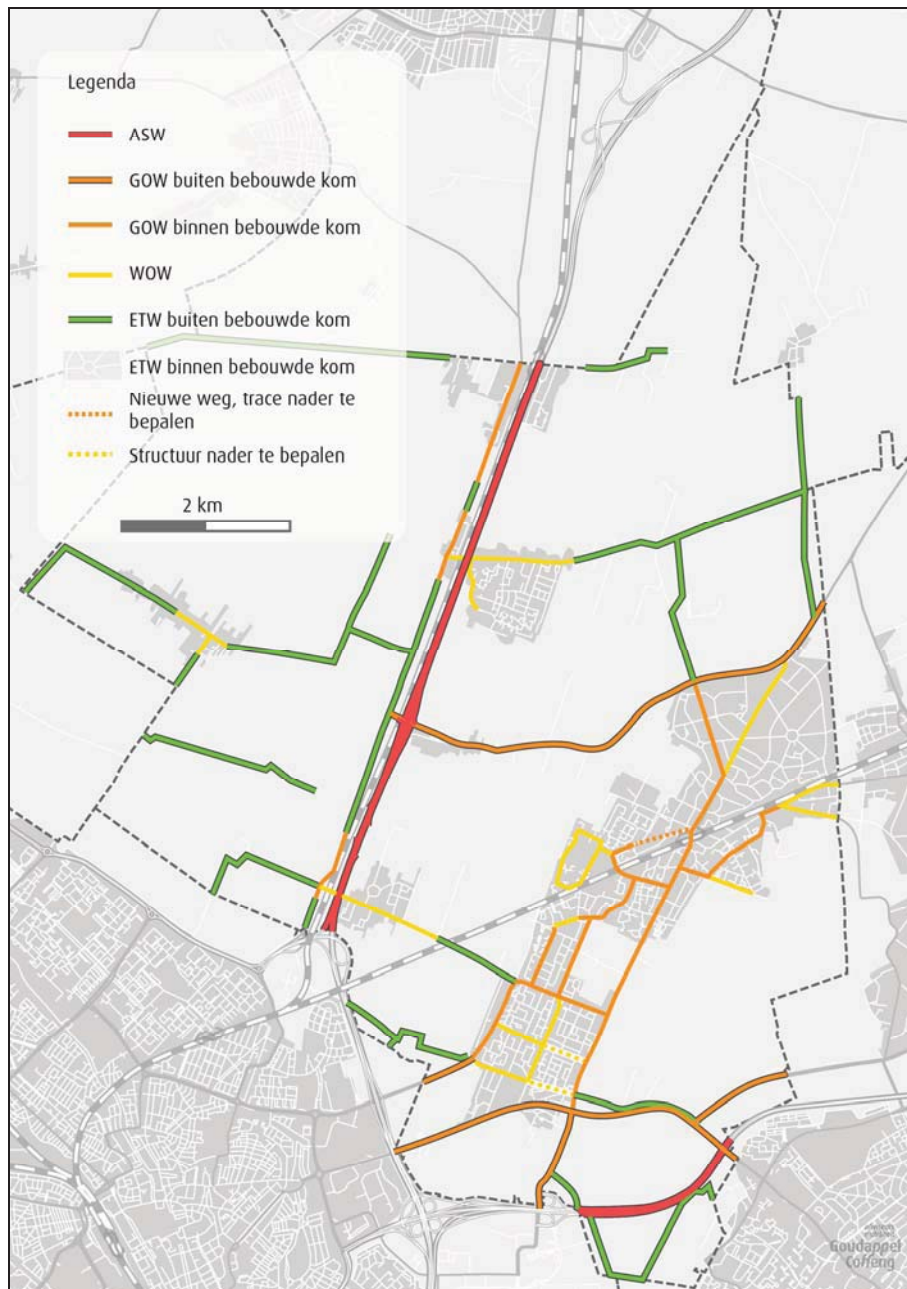
Figuur 4.2: Integraal beeld op de toekomstige verkeersstructuur in De Bilt

4.2.2 Auto

De hoofdgedachte van de autostructuur is het verkeer naar bepaalde wegen aan de buitenkant van de kern De Bilt - Bilthoven te brengen. Dat houdt in dat het autoverkeer geconcentreerd wordt op de Biltse Rading en de Soestdijkseweg. Binnen de hoofdwegenstructuur (de verblijfsgebieden) is het verbeteren van de leefbaarheid een belangrijk punt. Daarom worden de wegen duidelijker gescheiden in hoofdwegen en verblijfsge-

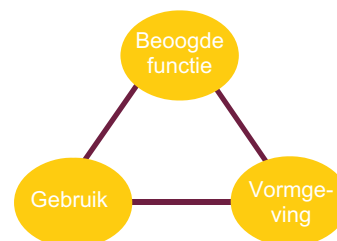
bieden in een zogenaamde wegencategorisering. Wegencategorisering houdt in dat wegen een categorie meekrijgen met een aantal kenmerken. Deze kenmerken sluiten aan bij het gewenste gebruik van de wegen.

In figuur 4.3 is de wegencategorisering weergegeven.



Figuur 4.3: Wegencategorisering De Bilt 2020

Een van de opgaven van het GVVP is om functie, gebruik en inrichting van wegen met elkaar in overeenstemming te brengen. De huidige wegenstructuur in de gemeente De Bilt kenmerkt zich deels door de vele grijze wegen. Hiermee wordt bedoeld dat de inrichting van de weg niet overeenkomt met de functie ervan. Zo zijn er nog de nodige hoofdwegen (50 km/h), waar voor de fietser geen voorziening aanwezig is. Binnen dit GVVP worden hierin duidelijke keuzes gemaakt, waarbij wel



gekeken wordt naar de kwaliteiten van de leefomgeving. Dit betekent onder meer dat er een tussencategorie is benoemd in de vorm van wijkontsluitingswegen. Deze wegen voldoen zoveel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid. In tabel 4.1 zijn de belangrijkste inrichtingskenmerken weergegeven behorende bij de functie van de weg. Het betreft principes, waar gemotiveerd van kan worden afgeweken. Voorbeelden zijn Shared Space en het woonerf. Laatstgenoemde valt in principe onder de categorie erftoegangsweg, maar kent een andere inrichtingsvorm en ontwerpsnelheid.

| kenmerken | gebiedsontsluitingsweg buiten de kom | erftoegangsweg buiten de kom | gebiedsontsluitingsweg | wijkontsluitingsweg | erftoegangsweg/ woonstraat |
|---------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| snelheid (km/h) | 80 | 60 | 50 | 50 (30)* | 30 |
| rijbaanscheiding | markering of middenberm | nee | markering of middenberm | nee | nee |
| fietsers | fietspad | evt. fietsstrook | fietspad | fietsstrook | op rijbaan |
| snelheidsremmers | nee | ja | nee | eventueel op kruisingsvlak | ja |
| voetgangersoversteek | bij kruispunten | | bij kruispunten | middengeleider | - |
| woning direct ontsluiten op weg | nee | ja | nee | ja (beperkt) | ja |
| markering | as + kantmarkering | kantmarkering | as + kantmarkering/trottoirband | geen | geen |
| voorrang | ja | rechts | ja | ja | rechts |
| parkeren | nee | langs rijbaan | nee | vakken | langs rijbaan |
| verharding | asfalt | asfalt of klinkers | asfalt | asfalt of klinkers | klinkers |

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

Tabel 4.1: Kenmerken per categorie weg

Een uitwerkingsvraag die bij tabel 4.1 naar voren komt, zijn de kruispunten tussen verschillende wegen. De vorm hiervoor moet aansluiten bij de richtlijnen uit het ASVV 2004. Voor kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen heeft de gemeente als uitwerking van het verkeerscirculatieplan al keuzes gemaakt. Met deze nieuwe categorisering wordt er een nieuwe categorie geïntroduceerd. Per kruispunt moet worden bekeken wat de meest gepaste oplossing is. De voorkeursvolgorde voor de kruispuntvorm is:

1. rotonde;
2. voorrangsp plein;
3. voorrangskruispunt/verkeerslichten.

De keuze voor het kruispunt blijft maatwerk en is afhankelijk van de inpassing (fysieke mogelijkheden), verkeersveiligheid en aanwezigheid van het openbaar vervoer.

In het categoriseren van de wegen is een aantal keuzes gemaakt voor de functie van de weg. Deze keuzes zijn hierna toegelicht.

Biltse Rading, Groenekan seweg en Soestdijkse weg-zuid

De Biltse Rading en de Soestdijkse weg-zuid zijn wegen aan de 'buitenkant' van de autostructuur van de kern De Bilt. Daartussen ligt een verbindende schakel: de Groenekan seweg. Deze drie wegen worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De kenmerken genoemd in tabel 4.1 onder gebiedsontsluitingsweg zijn dan ook grotendeels van toepassing op deze wegen.

De Soestdijkse weg-zuid is een weg waarop meerdere functies samenkomen. Er wordt gewoond en gewerkt langs de weg en veel van deze panden ontsluiten rechtstreeks op deze weg. Daarnaast rijdt er ook in de toekomst veel verkeer (op delen meer dan 13.000 mvt/etm). De combinatie van veel verkeer en erfaansluitingen zorgt voor een matige doorstroming en onveilige situaties. Daarnaast speelt de verbinding een belangrijke rol voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer (zie paragrafen 4.2.3 en 4.2.4) en de ontwikkeling van de Life-science-as.

De Groenekan seweg vormt de verbindende schakel tussen de Soestdijkse weg en de Biltse Rading. Deze route is vooral van belang voor de relatie vanuit Bilthoven-Noord, -Zuid en De Leijen richting Utrecht-Noord en de aansluiting op de A27. In het verlengde van deze route ligt de Biltse Rading. De Biltse Rading is net als de Soestdijkse weg een weg aan de rand van de kern.

Soestdijkseweg Noord en Gezichtslaan

Bilthoven-Noord heeft geen duidelijke gebiedsontsluitingsweg aan de rand van de kern in noord-zuidrichting. De Soestdijkseweg-zuid wordt vanuit De Bilt voortgezet in de Soestdijkseweg-noord in Bilthoven-Noord. Ter hoogte van de kruising van de Soestdijkseweg-noord en de Gezichtslaan is ervoor gekozen de Gezichtslaan als hoofdroute aan te wijzen. Van de beide wegen heeft de Gezichtslaan nu al het meeste verkeer. Het verschil in functie vraagt om een andere inrichting van het kruispunt. Vooralsnog zal de situatie echter blijven zoals die is en de gemeente onderzoekt de mogelijkheid voor realisatie van een rotonde op dit punt. De Soestdijkseweg-noord blijft qua inrichting gelijk aan de huidige situatie.



Rembrandtlaan/Jan Steenlaan

In het gebied rondom de Rembrandtlaan liggen er kansen om de ruimtelijke ontwikkelingen te combineren met het versterken van de verkeersstructuur, zowel voor auto, openbaar vervoer, als voor de fiets. Een goede verbinding vanaf de Soestdijkseweg-noord richting de Jan van Eijklaan kan zorgen voor een ontlasting van de Jan Steenlaan, zodat daar fietsers veiliger kunnen fietsen.

Ontsluiting De Bilt

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

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

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

Planetenbaan en de 1^e Brandenburgerweg

Als vervolg op de hiervoor beschreven wegen is aan de westzijde van Bilthoven Zuid een tweetal mogelijkheden om de structuur door te zetten, redenerend vanaf de Groenekanseweg. Het gaat hierbij de Planetenbaan en de 1^e Brandenburgerweg. In het verlengde daarvan gaat het om de Melkweg, Hertenlaan en de 2^e Brandenburgerweg. Deze route heeft een belangrijke ontsluitende functie voor Bilthoven Zuid en De Leijen.

Daarom zijn deze wegen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Uitzondering hierop is het deel van de Melkweg tussen de Poolsterlaan en de Weegschaal. Hier wordt de snelheid teruggebracht naar 30 km/h vanwege de situering van de Bredeschool.

Leijenseweg

In het verlengde van de hiervoor genoemde wegen ligt de Leijenseweg. Het deel vanaf de Soestdijkseweg-zuid, over het spoor tot aan de Berlagelaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze weg heeft een ontsluitende functie voor De Leijen. Om deze functie meer vorm te geven, wordt de bestaande spoorwegovergang vervangen door een tunnel.

Berlagelaan

De Berlagelaan in De Leijen wordt gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg. Deze weg heeft de uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg (veel ruimte, geen fietssuggestiestroken), maar kent het gebruik van een erftoegangsweg (weinig autoverkeer, veel fietsers). Voorstel is om de weg in te richten met fietssuggestiestroken. Op de fietssuggestiestroken wordt bij voorkeur niet geparkeerd. Dit betekent dat alternatieve parkeerlocaties moeten worden gezocht of dat het parkeren in de vorm van parkeervakken wordt ingepast in het dwarsprofiel.

Sperwerlaan en Julianalaan

De Sperwerlaan ligt langs het winkelcentrum De Kwinkelier. Vervolgens gaat de Sperwerlaan over in de Julianalaan. Op dit punt is er sprake van een wijziging van het karakter van de route. De Sperwerlaan zelf is in zijn geheel gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Het deel van de Julianalaan tussen de Sperwerlaan en de Paltzerweg is ook gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Het vervolg van de Julianalaan en de Paltzerweg richting Den Dolder heeft de uitstraling van een erftoegangsweg, maar het gebruik van een gebiedsontsluitingsweg (hetzelfde geldt bijvoorbeeld ook voor de Dorpsstraat in De Bilt). Deze wegen zijn daarom gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg, dit sluit aan bij de huidige inrichting.

Het deel van de Julianalaan dat door het winkelcentrum loopt is buiten beschouwing gelaten voor wat betreft een ontsluitende functie. Dit deel krijgt met het Masterplan Centrum vooral een functie om de winkels in het centrum te kunnen bereiken, maar is geen doorgaande route.

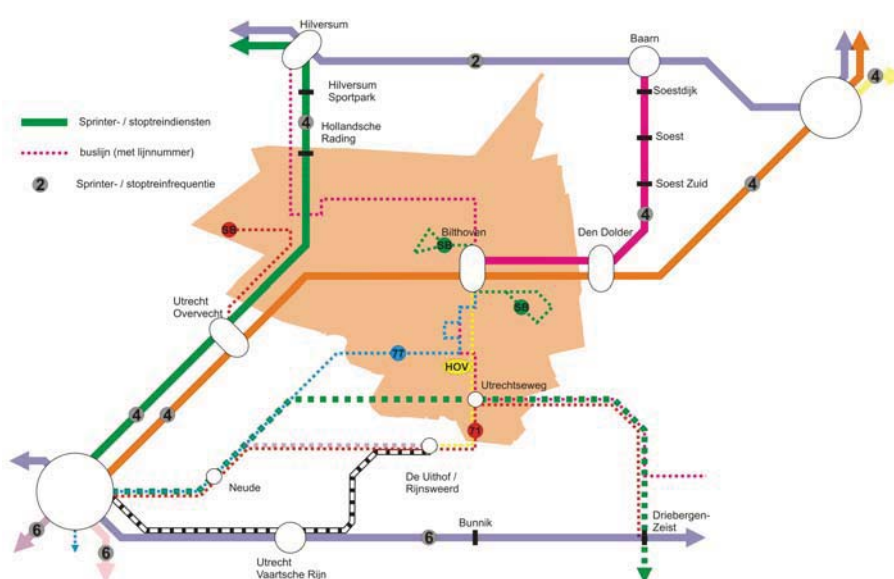
Tolakkerweg en Koningin Wilhelminaweg

De Tolakkerweg en Koningin Wilhelminaweg zijn in de wegencategorisering aangegeven als gebiedsontsluitingswegen. De lange termijnvisie is dat de snelheid op deze wegen wordt teruggebracht naar 60 km/uur. Dit moet worden onderzocht in relatie tot de verbreding van de A27.

Dorpsweg

De Dorpsweg in Maartensdijk is aangegeven als wijkontsluitingsweg. In hoofdstuk 5 wordt daar nader op ingegaan.

Het korte termijnsceario beschrijft de situatie tot 2015 en is een optimalisatie van het huidige openbaar-vervoernetwerk. Deze optimalisatie vindt plaats tegen de achtergrond van de bezuinigingen die plaatsvinden bij het Bestuur Regio Utrecht, de concessieverlener. Concreet heeft dat ten opzichte van de huidige situatie een optimalisatie van lijn 77 tot gevolg waarbij station Bilthoven als begin en eindpunt fungeert. De Leijen en de centrumwijk worden ontsloten door een Servicebus. Daarnaast gaat tussen station Bilthoven en De Uithof een HOV bus rijden via de knoop Utrechtseweg.



Figuur 4.5: OV-visie middellange termijn (2015-2025)

Het middellange termijnsceario (2015-2025) beschrijft de uitrol van Randstadspoor (onder andere vier Sprinters per uur per richting, tussen Utrecht en Amersfoort) en de aanleg van HOV om de Zuid in Utrecht. Dit betekent een versterking van de knoofuncties van station Bilthoven (in combinatie met de herontwikkeling van het stationsgebied), De Uithof en Utrechtseweg.

Het lange termijnsceario (na 2025) beschrijft de verdere uitrol van het Utrechtse tramnet de regio in. Hierbij gaat het onder andere om een tram richting station Driebergen - Zeist en station Bilthoven (of vergelijkbaar HOV-product). Station Bilthoven heeft hierbij Intercitystatus gekregen zodat reizigers vanuit Noord- en Oost-Nederland via ditzelfde station snel en frequent naar De Uithof kunnen reizen. Daarnaast is station Bilthoven-West als Randstadspoorstation geopend en is de Sprinterfrequentie op Utrecht - Hilversum e.v. verdubbeld naar vier treinen per uur per richting. De verdere uitrol van Randstadnet de regio in zorgt voor een verdere structurerende werking van het openbaar-vervoersysteem, waaraan tal van ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden opgehangen. De gewenste heropening van station Maartensdijk in combinatie met het versterken van station Hollandsche Rading (recreatieve functie) leiden tot een betere

bereikbaarheid van deze kernen. De buslijnen 58 (tussen Hilversum en Maartensdijk) en lijn 138 Utrecht - Maartensdijk worden hierdoor overbodig.

Voor de nadere uitwerking van de openbaar-vervoermaatregelen wordt verwezen naar de eerder genoemde OV-visie. In het onderstaande kader zijn de relevante inrichtingseisen voor het wegennet waar bussen gebruik van maken beschreven.

Inrichtingseisen wegen busnetwerk

In zijn algemeenheid wordt voor alle routes in de lijngebonden openbaar-vervoerstructuur uitgegaan van infrastructuur zonder verticale snelheidsremmende maatregelen. Op plaatsen waar een snelheidsremmer nodig is (30 km/h-gebieden) kunnen 'OV-vriendelijke maatregelen' worden toegepast, zoals:

- de Gumatec-drempel of Maldense drempel of lang plateau met hellingen;
- versmalling van de weg (afhankelijk van intensiteiten);
- visuele maatregelen

Voor de hoofdroutes van het HOV geldt dat de doorstroming goed moet zijn. Op deze routes wordt ingezet op het geven van prioriteit bij verkeerslichten eventueel in combinatie met afzonderlijke opstelstroken voor de bus.

Haltekommen voor het openbaar vervoer voor halteren buiten de rijbaan zijn geen openbaar-vervoervoorziening, maar een voorziening ter bevordering van de doorstroming van het autoverkeer. Op plaatsen waar de doorstroming van het autoverkeer te wensen over laat en sprake is van frequent busverkeer worden haltekommen toegepast.

4.2.4 Fiets en voetganger

Voor alle verplaatsingen in de gemeente moet gelden dat deze op een veilige en comfortabele manier kunnen plaatsvinden. Dit geldt ook voor verplaatsingen van het langzaam verkeer. Deze vorm van verplaatsen is het meest voordelig, omdat er de minste overlast -zowel qua ruimtebeslag, geluid en lucht- wordt veroorzaakt. Daarom wordt het fietsgebruik gestimuleerd en gefaciliteerd met name door het aanbieden van directe en veilige fietsroutes.

Op korte afstanden (< 7,5 km) moet de fiets een serieus alternatief vormen voor de interne autoverplaatsingen. De Bilt moet daarom een herkenbare fietsinfrastructuur krijgen, waarbij -naast veiligheid- comfort en snelheid uitgangspunten zijn. Dit betekent naast directe en veilige routes ook goede en voldoende stallingvoorzieningen bij de belangrijkste (publiekstrekkende) bestemmingen. Het gaat dan om zowel onbewaakte als (gratis) bewaakte stallingen.

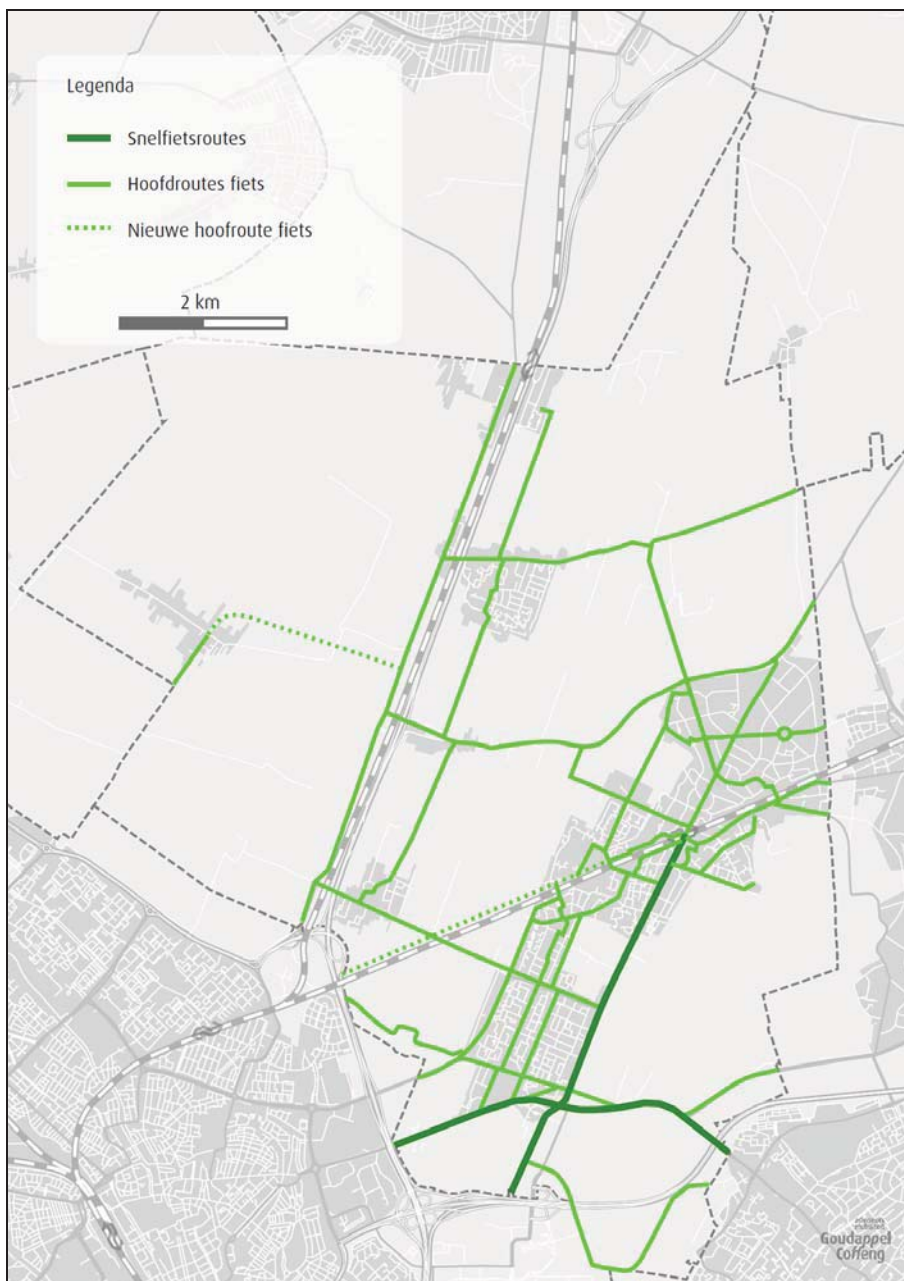
De Bilt heeft een fietsnetwerk waarbij langs ontsluitingswegen fietspaden of fietsstroken zijn aangelegd. Verder zijn er hoofd fietsroutes die een onderdeel vormen van het regionale fietsnetwerk. In de huidige situatie ontbreken nog enkele exclusieve routes en doorsteekjes die nodig zijn om tot een compleet en samenhangend netwerk te komen.

In tabel 4.2 zijn vijf kwaliteitseisen voor een goed fietsnetwerk benoemd.

| vijf eisen aan een goed fietsnetwerk | |
|---|--|
| samenhang | de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers. De routes worden ondersteund met bewegwijzering en verlichting |
| directheid | de fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (zo min mogelijk omrijden). Rechte lijnen in de fietsstructuur moeten ook op straat directe routes opleveren |
| aantrekkelijkheid | de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is, ook 's nachts |
| veiligheid | de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Belangrijk uitgangspunt is het 'Duurzaam Veilig'-principe van homogeniteit van het verkeer: scheiding van fietsers en auto's bij hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer, bij menging of gelijkvloers kruisen een lage snelheid afdwingen. Ook zal de fietsinfrastructuur sociaal veilig uitgevoerd worden, met voldoende verlichting en sociale controle |
| comfort | de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Het hoofdnet wordt uitgevoerd met voorzieningen van voldoende breedte in comfortabele verharding. Daarnaast krijgt het hoofdnet zoveel mogelijk voorrang op overig verkeer |

Tabel 4.2: Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Het voorgestelde fietsnetwerk in de gemeente De Bilt is weergegeven in figuur 4.6. Daarbij zijn de snelfietsroutes en hoofdroutes weergegeven in een afwijkende kleur.



Figuur 4.6: Fietsnetwerk gemeente De Bilt 2020

Het netwerk van de gemeente De Bilt, zo is ook gebleken uit de fietsbalans van de Fietserbond, fijnmazig te noemen. Er is wel een duidelijke relatie waarop de verbinding korter zou kunnen. Vanuit Bilthoven Noord moet men nu via De Bilt fietsen om in Utrecht Noord te komen. Een schakel die op deze relatie aan het netwerk toegevoegd kan worden is een route langs de spoorlijn Utrecht – Amersfoort, startend vanuit De Leijen en eindigend bij het Fort Blauwkapel.

Ook in Westbroek wordt een nieuwe fietsverbinding voorgesteld die samenhangt met een verbetering van de verkeersveiligheid. In paragraaf 5.4 wordt daar nader op ingegaan.

Voetgangers

Voetgangersroutes zijn in De Bilt overal aanwezig. Voetgangers moeten in principe overal goed kunnen komen. Daarom is voor voetgangers geen netwerk aangegeven. Langs de hoofdwegen voor het autoverkeer moeten waar mogelijk afzonderlijke trottoirs worden aangelegd. Algemene problemen voor voetgangers zijn te herleiden tot de toegankelijkheid en veiligheid. Mindervaliden kunnen door obstakels of onvoldoende breedte slecht van de beschikbare ruimte gebruik maken. De gemeente voert inclusief beleid, zodat er zo min mogelijk belemmeringen zijn in de openbare ruimte. Daar waar nodig worden verlaagde banden en markering voor visueel gehandicapten projectmatig meegenomen bij reconstructies. Buiten deze maatregelen bij reconstructies zal ook gekeken worden naar het makkelijker maken van het oversteken door bijvoorbeeld een middeneiland.

Ten aanzien van verkeersveiligheid gaat het met name om het verkeersveilig over laten steken van voetgangers. Daar waar nodig wordt gekeken naar de oversteekvoorziening. Hierin zijn verschillende vormen denkbaar, bijvoorbeeld de zebra-paden of geregelde oversteekplaatsen (GOP).

4.2.5 Goederenvervoer

Distributie

De gemeente De Bilt haakt voor regionale distributie aan bij regionale ontwikkelingen. Daarmee zal de gemeente niet zelfstandig distributiecentra en dergelijke gaan ontwikkelen. De omvang van De Bilt is daarvoor te gering. In regionaal verband is het wel goed mogelijk dat er distributiecentra voor Utrecht worden opgezet, waar de gemeente De Bilt van kan profiteren. Om de kansen hierin te kunnen benutten zullen regionale ontwikkelingen op de voet worden gevolgd.

Venstertijden

Venstertijden worden over het algemeen ingesteld in winkelgebieden waar het winkelende publiek hinder ondervindt van bevoorradend verkeer. Bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een voetgangersgebied en de bevoorrading alleen via hetzelfde voetgangersgebied kan plaatsvinden.

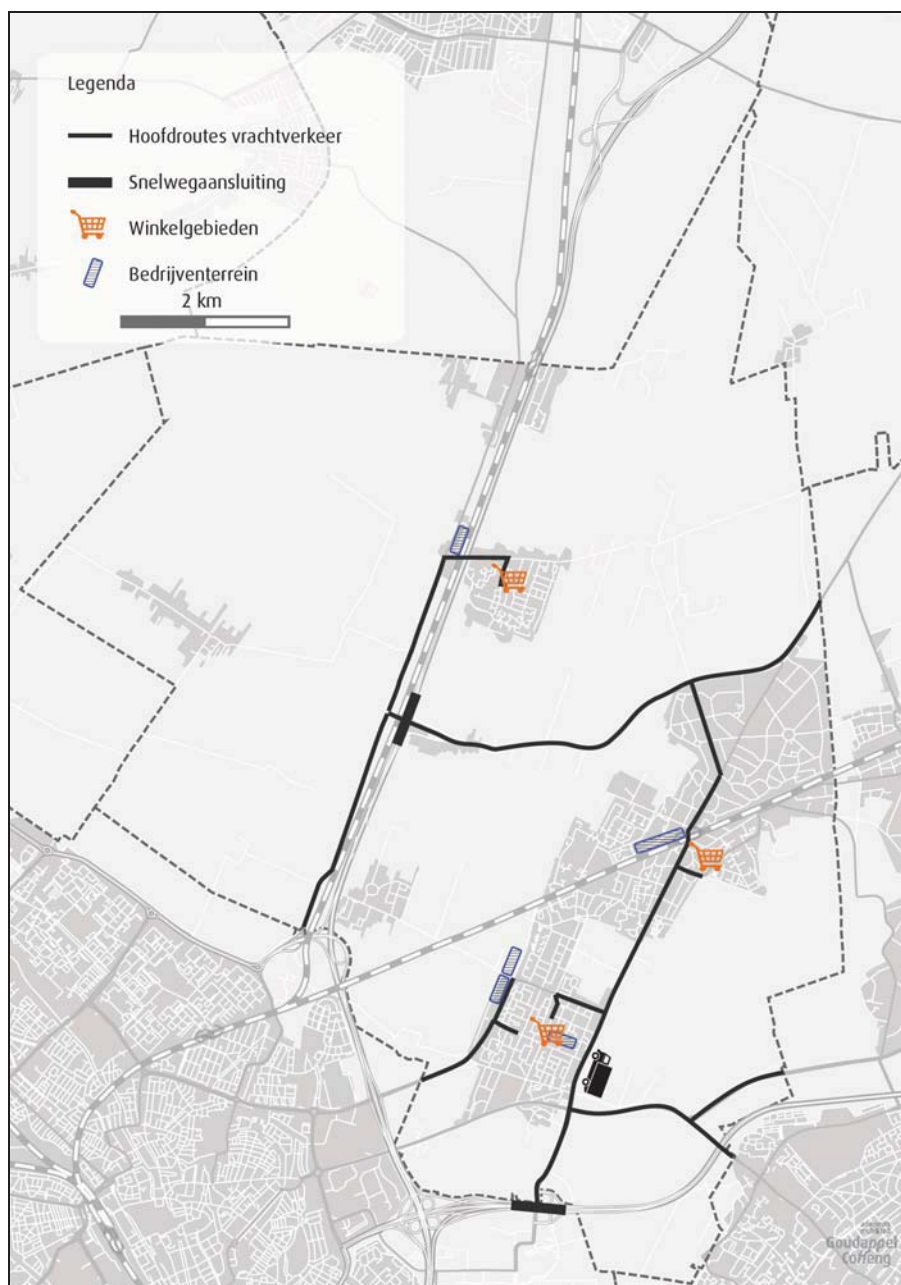
In de huidige situatie is er in Bilthoven-centrum (en ook in De Bilt) sprake van bevoorrading via andere routes dan de voetgangersroutes. Er is sprake van bevoorrading via de achterkanten en zijkanten van de winkels. Daar waar het wel aan de voorkant gebeurd zal dit op de weg of op laad- en losplaatsen moeten plaatsvinden. Daarom wordt voorgesteld voorlopig geen venstertijden in te stellen in Bilthoven-centrum en De Bilt. Bij de

uitbreiding van Bilthoven-centrum wordt nader onderzocht wat het bevoorradingsprofiel is en of daarbij de noodzaak aanwezig is voor venstertijden.

Voorkeurroutes

Om het aanleveren van goederen bij winkelcentra en op bedrijventerreinen via de juiste routes te laten verlopen worden voorkeurroutes benoemd. Vrachtverkeer is immers niet wenselijk op wegen waar bijvoorbeeld de leefbaarheid centraal staat. Deze voorkeurroutes zijn echter voorkeurroutes. Dat betekent dat ze geen verplichte route aangeven, maar een gewenste. De eerste optie is niet handhaafbaar. De gemeente De Bilt zal in het kader van dit GVVP in overleg treden met marktpartijen die navigatiesystemen aanbieden om de mogelijkheden te bekijken deze voorkeurroutes in het systeem te krijgen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan partijen als TomTom. Verder worden deze routes gecommuniceerd met bedrijvenplatforms en de ondernemersverenigingen in de gemeente De Bilt.

De interne circulatie binnen de centra van Bilthoven, Maartensdijk en De Bilt dienen kritisch te worden meegenomen. Dit hangt onder meer samen met de beschikbare laad- en losplaatsen en de keermogelijkheden of het ontbreken daarvan.



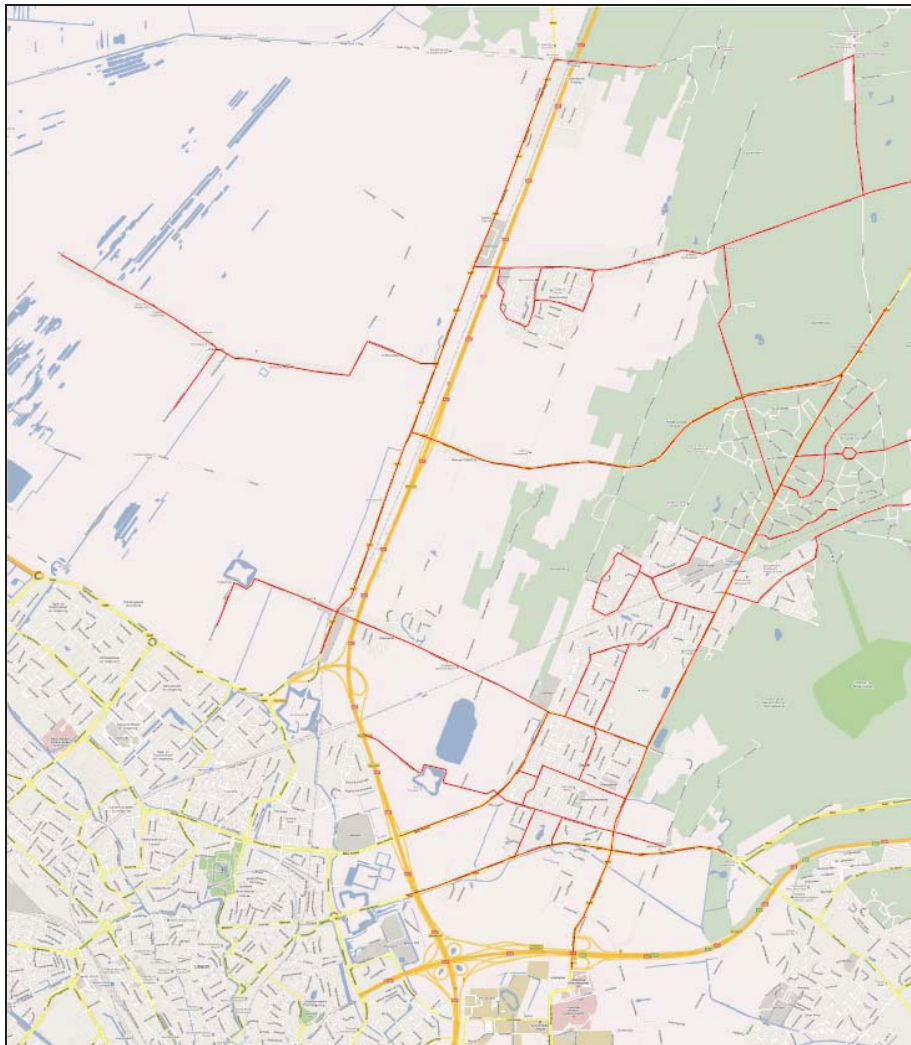
Figuur 4.7: Voorkeurroutes vrachtverkeer naar winkelcentra en bedrijventerreinen

Exceptionele transporten

Er dient voor exceptionele transporten een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast is het voor dergelijke transporten niet toegestaan gebruik te maken van andere wegen dan de wijk- en gebiedsontsluitingswegen. Dat houdt in dat er vanaf de plek van bestemming of herkomst een zo kort mogelijke route naar een wijk- of gebiedsontsluitingsweg moet worden gekozen.

Hulpdiensten

Veiligheid is een van de oudste kerntaken van de overheid en daarin spelen de hulp- en nooddiensten een belangrijke rol. Vanuit het perspectief van de hulpverlening is het van belang dat de verkeersveiligheid wordt gestimuleerd, omdat daarmee de kans op ongevallen en letsel wordt beperkt. Als de brandweer of de ambulancedienst in actie moet komen, is vaak snel optreden van belang. Het eerste brandweervoertuig moet binnen 5 tot 10 minuten ter plekke zijn. De groei van het autoverkeer vormt een probleem voor de brandweer. Verkeerscongestie is een belemmerende factor. Maatregelen, als bijvoorbeeld de tunnel in de Soestdijkseweg en de Leijenseweg, beperken deze problemen en verbeteren de bereikbaarheid voor hulpdiensten.



Figuur 4.8: Routes hulpdiensten

Verkeersveiligheidsverhogende maatregelen als het toepassen van snelheidsremmers zoals drempels, zijn juist ongewenste obstakels als de hulpdiensten met grote spoed moeten uitrukken. Daarom worden dergelijke maatregelen in elk geval op de wijk-ontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen zoveel mogelijk achterwege gelaten. Op overige wegen die samenvallen met de routes voor de hulpdiensten dient een afweging te worden gemaakt tussen beide aspecten. In figuur 4.8 zijn de routes voor de hulpdiensten weergegeven.

4.3 Doorkijk na 2020

In hoofdstuk 3 is al aangegeven dat er voor de gemeente De Bilt een opgave ligt voor het op orde houden van het verkeer- en vervoersysteem na 2020. Dat houdt onder meer in dat er in de toekomst verdergaande infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om de positie van De Bilt, als bereikbare plek, te behouden.

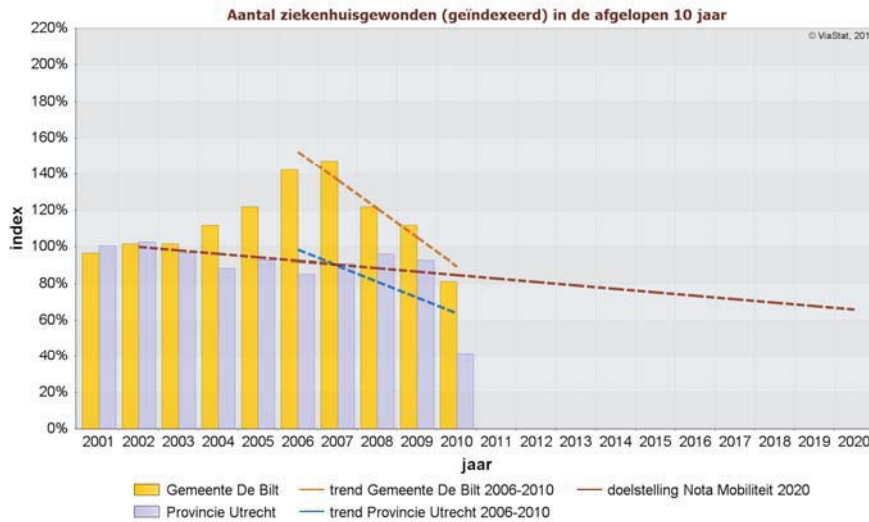
Naast een impuls voor het openbaar vervoer in de vorm van een mogelijke vertraming van de verbinding van de Uithof naar station Bilthoven (zie paragraaf 4.2.3) betreft het verbeterde noord-zuid- en oost-westverbindingen.

De zoektocht naar nieuwe infrastructuur moet worden gezien als een bredere opgave dan alleen binnen de gemeente. In overleg met de provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten moet worden gekeken in hoeverre de regionale infrastructuur toekomstbestendig kan worden gemaakt. Nieuwe (regionale) wegen moeten daarbij niet worden uitgesloten. De aanleg van nieuwe infrastructuur overstijgt de planhorizon van dit GVVP. Echter met de voorbereidende studie moet niet worden gewacht. De Bilt moet als aanjager van deze regionale opgave fungeren, gezien het belang voor de gemeente.

4.4 Verkeersveiligheid

4.4.1 Ontwikkeling verkeersonveiligheid

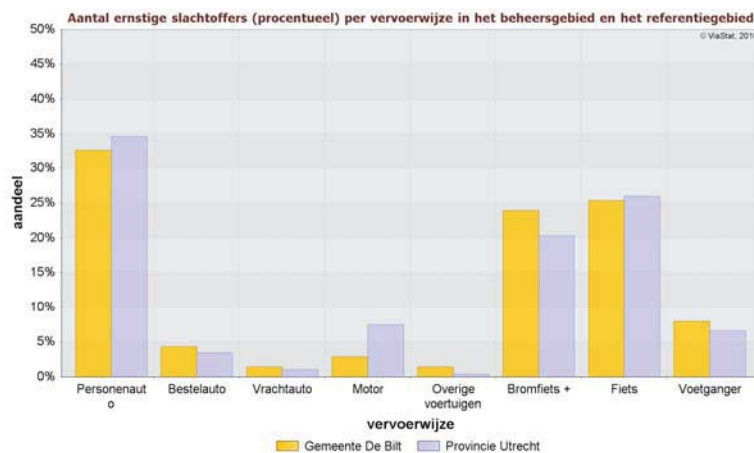
In figuur 4.9 is de trendontwikkeling van de ziekenhuisgewonden van de gemeente De Bilt vergeleken met de trendontwikkeling in de gehele provincie Utrecht. Hierbij is geïndexeerd om beide met elkaar te kunnen vergelijken.



Figuur 4.9: Verwachte ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden, geïndexeerd (bron: Viastat-online)

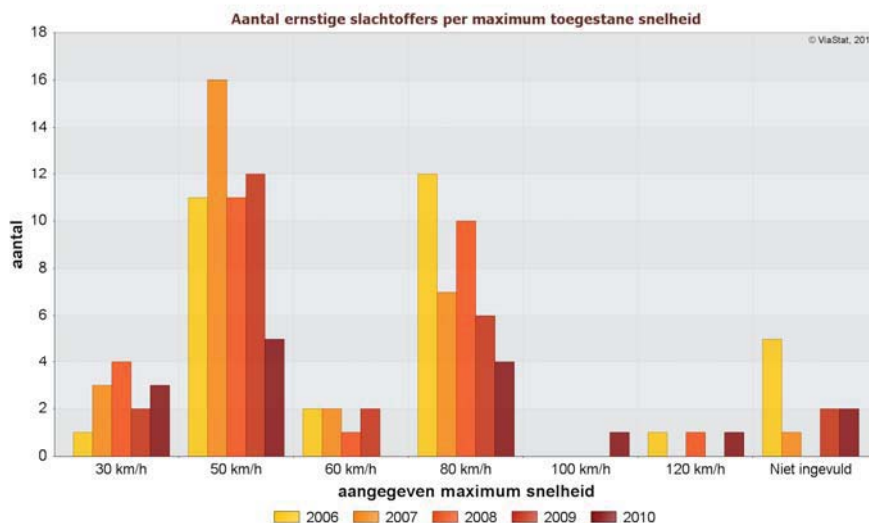
Als we een doorkijk maken naar de verdere toekomst blijkt dat voor het aantal ziekenhuisgewonden de trend in de gemeente De Bilt sneller daalt dan in de provincie Utrecht en als deze trend zich doorzet in 2020 onder die van de provincie uit zal komen. Een vergelijkbare ontwikkeling is voor de ernstige slachtoffers te verwachten.

In figuur 4.10 is het aantal ernstige slachtoffers per vervoerswijze weergegeven. Hieruit blijkt dat de bromfiets en de voetganger een relatieve oververtegenwoordiging kennen in De Bilt.



Figuur 4.10: Ernstige slachtoffers per vervoerswijze (bron: Verkeersveiligheidsmonitor 2010, provincie Utrecht)

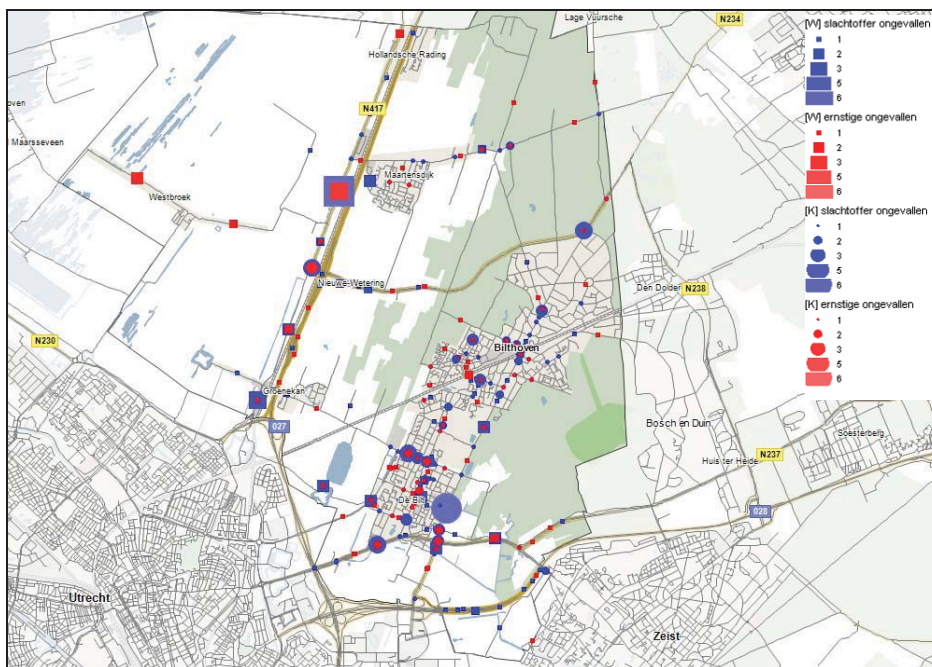
Als we vervolgens kijken naar de ernstige slachtoffers per type weg (maximumsnelheid) valt op in figuur 4.11 dat de 50 en 80 km/h-wegen een dominante rol spelen. Voor de 50 km/h-wegen is de gemeente in alle gevallen wegbeheerder.



Figuur 4.11: Ernstige slachtoffers per type weg (bron: Verkeersveiligheidsmonitor 2010, provincie Utrecht)

Op basis van het voorgaande zal de focus vooral gericht moeten zijn op het verkeersveiliger maken van de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h. Daarbij moet de aandacht op deze wegen gaan naar de voetganger en de bromfiets.

In figuur 4.12 is een beeld gegeven van de onveilige locaties binnen de gemeente.



Figuur 4.12: Een beeld van de ernstige ongevallen in de afgelopen jaren (2006-2010, bron: Viastatonline.nl)

Uit figuur 4.12 blijkt dat de meeste ernstige ongevallen plaatsvinden op de hoofdwegen in de gemeente. In de woongebieden beperken de ongevallen zich – gelukkig – veelal tot blikshade. Binnen de gemeente De Bilt zijn echter geen black-spots aanwezig op de gemeentelijke wegen. Om een overzicht te verschaffen in de locaties waar de meeste ongevallen zich voordoen is in tabel 4.3 de top-25 van ongevallocaties weergegeven. De score is opgebouwd uit dodelijke ongevallen (10 punten), ernstige ongevallen (5 punten), overige ongevallen met gewonden (2 punten), uitsluitend materiële schade (UMS, 1 punt).

| NR | K/W | Locatie | Totaal | Dodelijk | Ernstig | Overig | UMS | Score |
|----|----------|--|--------|----------|---------|--------|-----|-------|
| 1 | Kruising | Universiteitsweg - Utrechtseweg | 26 | 0 | 4 | 2 | 20 | 44 |
| 2 | Wegvak | Koningin Wilhelminaweg (Dorpsweg - Achterweteringseweg) | 9 | 0 | 4 | 3 | 2 | 28 |
| 3 | Kruising | Soestdijkseweg-Zuid - Holle Bilt | 7 | 1 | 1 | 1 | 4 | 21 |
| 3 | Kruising | Koningin Wilhelminaweg - N234 | 8 | 0 | 3 | 1 | 4 | 21 |
| 5 | Kruising | N234 - Soestdijkseweg-Noord | 8 | 1 | 0 | 3 | 4 | 20 |
| 5 | Kruising | Spoorwegovergang Leijenseweg | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| 7 | Wegvak | Kerkdijk, Westbroek | 7 | 0 | 3 | 0 | 4 | 19 |
| 8 | Kruising | Soestdijkseweg-Zuid - Looijdijk | 10 | 0 | 0 | 7 | 3 | 17 |
| 8 | Kruising | Groenekanseweg - Planetenbaan | 7 | 0 | 2 | 2 | 3 | 17 |
| 8 | Wegvak | Koningin Wilhelminaweg (N234 - Groenekanseweg) | 8 | 0 | 2 | 1 | 5 | 17 |
| 11 | Wegvak | Koningin Wilhelminaweg (Achterweteringseweg - N234) | 5 | 1 | 0 | 1 | 3 | 15 |
| 12 | Kruising | Dr. Letteplein | 5 | 0 | 2 | 1 | 2 | 14 |
| 12 | Wegvak | Koningin Wilhelminaweg (Groenekanseweg - Gemeentegrens) | 7 | 0 | 1 | 3 | 3 | 14 |
| 12 | Wegvak | Biltse Rading (Blauwkapelseweg - Komgrens) | 11 | 0 | 0 | 3 | 8 | 14 |
| 12 | Kruising | Soestdijkseweg-Noord - Jan Steenlaan | 9 | 0 | 1 | 1 | 7 | 14 |
| 12 | Kruising | Utrechtseweg - Kerklaan | 4 | 0 | 2 | 2 | 0 | 14 |
| 12 | Wegvak | Universiteitsweg (Oude Bunnikseweg - Utrechtseweg) | 8 | 0 | 1 | 2 | 5 | 14 |
| 18 | Kruising | Tweede Brandenburgerweg - Leijenseweg | 7 | 0 | 1 | 2 | 4 | 13 |
| 18 | Kruising | Hessenweg - Herenweg | 5 | 0 | 2 | 0 | 3 | 13 |
| 18 | Wegvak | De Holle Bilt (Visserssteeg - Amersfoortseweg) | 4 | 0 | 2 | 1 | 1 | 13 |
| 21 | Wegvak | Dr. Welferweg (Korssesteeg - Westbroekse Molenweg) | 4 | 0 | 2 | 0 | 2 | 12 |
| 21 | Wegvak | Voordorpsedijk (Biltse Rading - Gemeentegrens) | 6 | 0 | 1 | 2 | 3 | 12 |
| 23 | Kruising | Soestdijkseweg-Noord - Julianalaan | 6 | 0 | 1 | 1 | 4 | 11 |
| 23 | Wegvak | Maartensdijkseweg (Prof. Bronckhorstlaan - Vuurse Steeg) | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 11 |
| 25 | Wegvak | Massijslaan (Leijenseweg - Justus van Gentlaan) | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 25 | Kruising | Spoorwegovergang Soestdijkseweg | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 25 | Wegvak | Prof. Dr. P.J. Crutzenlaan | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 25 | Wegvak | Soestdijkseweg-Zuid (A. van Leeuwenhoeklaan - Jachtlaan) | 4 | 0 | 1 | 2 | 1 | 10 |

Tabel 4.3: Top-25 van ongevallocaties

4.4.2 Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie

Gedragsbeïnvloeding valt te omschrijven als het onaantrekkelijk maken van ongewenst gedrag en het aantrekkelijk maken van gewenst gedrag. Gedrag wordt niet alleen met infrastructurele maatregelen of met wetgeving en verkeershandhaving beïnvloed. Maar ook door middel van onderwijs en voorlichting. In het Engels wordt dit ook wel 'Education' genoemd. Education maakt onderdeel uit van de zogenaamde 3 E's, een verkeerskundig principe. De drie E's staan voor Enforcement, Education en Engineering.

Education is de verzameling van opvoeding, onderwijs, opleiding en voorlichting. In die kaders gaat het om het veranderen van kennis, vaardigheden en houding van de verkeersdeelnemer. Een van de instrumenten om dit te bewerkstelligen is Permanente Verkeerseducatie.

Als gesproken wordt over permanente verkeerseducatie gaat het om het continu bijleren van zaken die voor het deelnemen aan het verkeer belangrijk zijn. Dat begint bij de verkeersopvoeding van heel jonge kinderen om via het fietsen, het bromfietsen en het autorijden door te lopen tot bijscholing van oudere verkeersdeelnemers. Elke fase in de verkeerseducatie bereidt dan ook voor op de volgende fase van verkeersdeelname, niet alleen wat de voertuigkeuze betreft maar ook wat betreft de levensfase van de verkeersdeelnemer. De 'permanente' factor zit in de ontwikkeling van verkeerseducatieve projecten voor elke levensfase: van driewieler tot rollator.



Het beleid van de gemeente De Bilt is erop gericht de komende jaren nadrukkelijker aandacht te schenken aan verkeerseducatie. Hiermee willen we invulling geven aan de doelstelling leefbaarheid. Jaarlijks wordt een programma opgesteld van de aandachtsgebieden en de voorgestelde projecten. In het kader van de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem voor De Bilt wordt voorgesteld om met kleinschalige verkeers- en gedragsmaatregelen te experimenteren. De gedachte hierachter is dat als we de verhalen over verkeer en vervoer uit concrete situaties en experimenten ophalen, er een divers palet aan verhalen wordt verkregen. Deze verhalen leggen precies de basis voor het ontwikkelen van een communicatie- en/of interventiestrategie rondom mobiliteit en verkeer in de gemeente De Bilt.

In paragraaf 5.11.1 wordt nader ingegaan op de voorgestelde educatieprojecten.

4.4.3 Handhaving

Handhaving is een goed middel om gedrag te beïnvloeden en daarmee de veiligheid te vergroten. Een hogere pakkans resulteert in een betere naleving van regels, waardoor er minder slachtoffers vallen of op de juiste manier geparkeerd wordt. Het terugdringen van verkeersslachtoffers is natuurlijk gebaseerd op het streven om het individuele leed dat letsel betekent, maar ook gebaseerd op het maatschappelijke en economische leed en de schade die door een verkeersongeval wordt veroorzaakt. Door nauwe samenwerking met politie en justitie kan actiever worden gestuurd op bepaalde doelen en doelgroepen, waardoor de effectiviteit van maatregelen toeneemt (bijvoorbeeld een campagne over fietsverlichting en tegelijk strenge controles).

4.5 Parkeren

4.5.1 Parkeren woonwijken

De gemeente De Bilt heeft als ambitie om aantrekkelijke woonwijken te hebben. Hieraan dient het parkeren ondersteunend te zijn. Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen voldoende moet zijn om aan de vraag te voldoen, zonder dat de leefbaarheid en de groene uitstraling wordt aangetast.

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd. Op deze manier kan de noodzaak tot invoering van parkeerregulering in de woonwijken worden uitgesteld of geheel worden vermeden. Belangrijk voordeel hierbij is dat op deze manier de initiatiefnemer/ontwikkelaar verantwoordelijk is voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. In de toekomst wordt het tekort aan parkeerplaatsen dan niet meer afgewenteld op de gemeente.

Voldoende parkeerplaatsen in bestaand gebied

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerwisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De acceptabele parkeersituatie vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

In woongebieden is sprake van een acceptabele parkeersituatie als de parkeerdruk 's nachts lager is dan 90%, overdag mag de parkeerdruk niet hoger zijn dan 85%.

Wanneer ten gevolge van herinrichting parkeerplaatsen worden opgeheven, zullen deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd op het moment dat de parkeerdruk in de omgeving al hoger dan 90% is of deze de 90% doet overschrijden. Op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Om ervoor te zorgen dat bij (ver)bouwplannen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is het toepassen van parkeernormen noodzakelijk. Op die manier wordt de extra parkeervraag ten gevolge van het (ver)bouwplan niet afgewenteld op het bestaande openbare parkeeraanbod.

Aan de hand van parkeernormen kan worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen er bij een ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. De parkeernorm is afhankelijk van de functies die in het (ver)bouwplan worden ondergebracht en van de locatie van de ontwikkeling (centrumkern, schil of rest bebouwde kom).

Op deze manier wordt met de parkeernorm recht gedaan aan:

- de mobiliteitskenmerken van de gebruikers (bewoners, bezoekers en/of werknemers);
- de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, zoals de aanwezigheid van openbaarvervoer- en fietsvoorzieningen.

De parkeerplaatsen moeten op eigen terrein, dus binnen de grenzen van het te ontwikkelen kavel of projectgebied, gerealiseerd worden.

De parkeerkcijfers van het CROW worden als uitgangspunt gehanteerd.⁸ De door het CROW opgestelde parkeerkcijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en/of praktijkervaringen van gemeenten. De parkeerkcijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die bij de diverse onderzoeken is aangetroffen.

Voor de woningen is onderscheid gemaakt in verschillende prijsklassen. Hieronder is de globale indeling vertaald in het oppervlak van de woning. De volgende prijsklassen gerelateerd aan woonoppervlak worden gehanteerd:

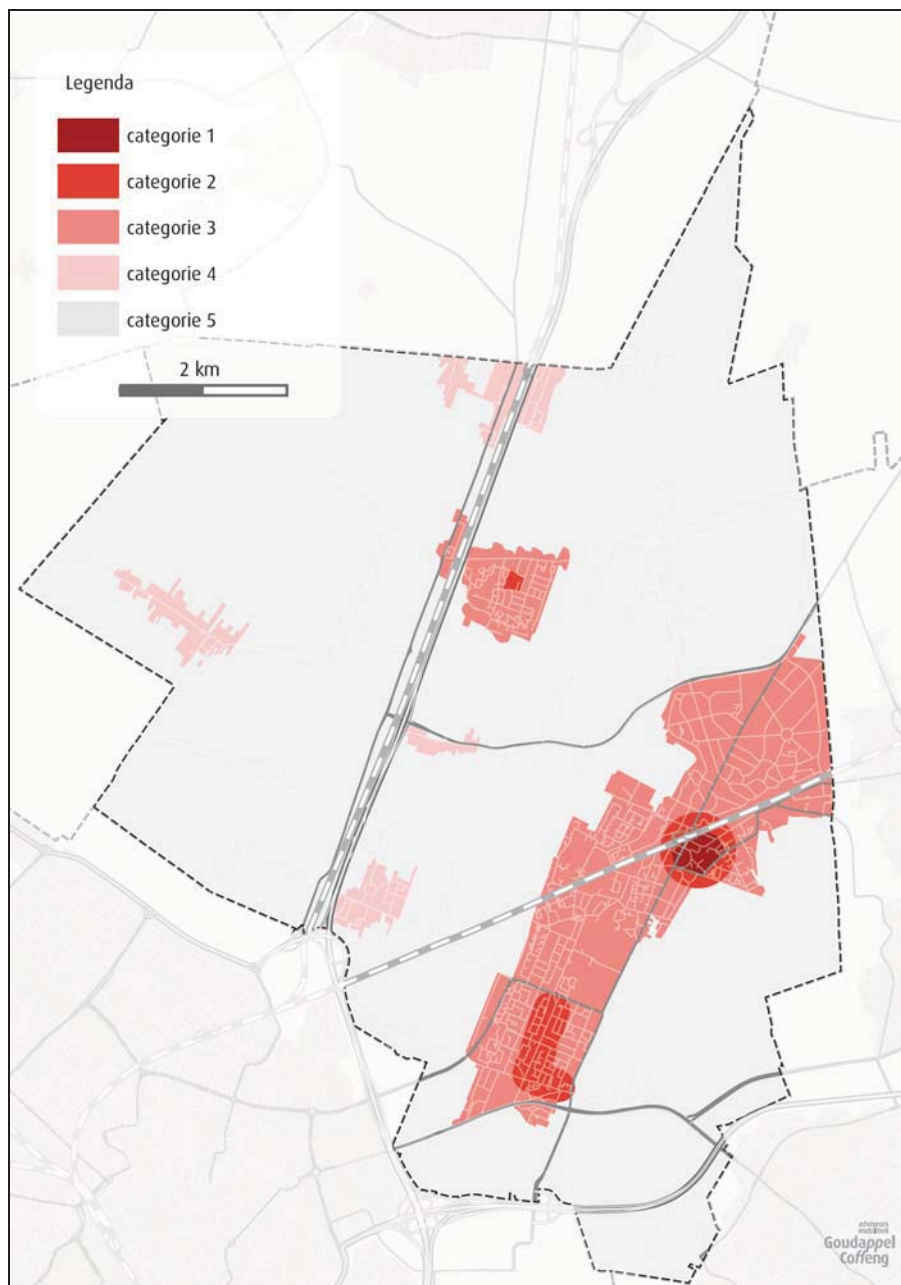
- woning duur: koop vanaf 120 m²;
- woning midden: koop 70-120 m² en huur boven 90 m²;
- woning goedkoop: koop 50-70 m² en huur 40-90 m².

Aangezien het autobezit in gemeente De Bilt gemiddeld is ten opzichte van gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad worden de gemiddelde parkeerkcijfers als norm gehanteerd. Aan de hand van deze stedelijkheidsklassen zijn in combinatie met de stedelijke zones in de gemeente De Bilt in te delen in categorieën. De volgende categorieën komen voor in de gemeente De Bilt:

- categorie 1: matig stedelijk, centrumgebied;
- categorie 2: matig stedelijk, schil/overloopgebied;
- categorie 3: matig stedelijk, rest bebouwde kom;
- categorie 4: weinig stedelijk, rest bebouwde kom;
- categorie 5: niet stedelijk, rest bebouwde kom.

In figuur 4.13 is de voorgestelde indeling in categorieën schematisch weergegeven.

⁸ CROW (Centrum voor regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water en Wegenbouw en Verkeerskunde), Parkeerkcijfers - Basis voor parkeernormering, derde herziene druk september 2008. Indien het CROW komt met een actualisatie van de Parkeerkcijfers dan worden deze automatisch ook van toepassing verklaard als beleidsuitgangspunt.



Figuur 4.13: Indeling gebieden parkeercijfers

4.5.2 Parkeren Bilthoven-centrum

Huidige situatie

Momenteel heeft het centrum van Bilthoven de functie van een boodschappen+ gebied. De parkeerder kan voor de deur van de winkels parkeren en verblijft over het algemeen kort. De helft van de parkeerders staat minder dan 30 minuten geparkeerd en 80% van alle parkeerders verblijft korter dan 1,5 uur.

In het hart van het centrumgebied (Vinkenlaan e.o) geldt momenteel een parkeerschijfzone (blauwe zone), waarmee maximaal 1,5 uur geparkeerd mag worden. Deze parkeerplaatsen zijn enkel bedoeld voor bezoekers. Er worden dan ook geen ontheffingen voor de blauwe zone verleend. Aan de randen van het centrumgebied (o.a. Julianalaan en parkeergarage Kwinkelier) zijn grotere parkeerconcentraties te vinden waar vrij geparkeerd kan worden. Opvallend is dat binnen de blauwe zone 30% van de parkeerders langer geparkeerd staat dan de maximale parkeerduur.

Ontwikkeling

Voor het centrum van Bilthoven is een Masterplan opgesteld. Het doel hiervan is om de regiofunctie van het centrum te versterken, met extra aandacht voor het winkelen in het hogere segment. Boodschappen doen blijft belangrijk. Tevens moet de verblijfsduur van bezoekers verlengd worden. Met deze ontwikkeling wordt het parkeerterrein aan de Vinkenlaan opgeheven, waardoor hier een plein ontstaat. In de driehoek van de bypass bij het station wordt een parkeergarage gerealiseerd.

Parkeerregulering

Parkeerregulering is bedoeld om de parkeerders op een juiste wijze over de beschikbare parkeerplaatsen te verdelen, zodanig dat de beschikbare capaciteit optimaal wordt benut. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake wanneer de parkeerdruk maximaal 80-90% is. In de huidige situatie is de parkeerdruk rondom de Vinkenlaan en het Emma-plein hoog (hoger dan 100% op zaterdagmiddag), terwijl parkeergarage De Kwinkelier slechts voor 25% gevuld is. De gemiddelde parkeerdruk in het centrumgebied bedraagt in de huidige situatie circa 70%. Dit betekent dat binnen het centrumgebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar dat de parkeerders beter over de beschikbare capaciteit verdeeld kunnen worden. Voor het verkrijgen van een goede verdeling van de parkeerders zijn de volgende maatregelen nodig:

- in stand houden huidige parkeerschijfzone rondom Vinkenlaan (maandag - zaterdag 09.00 - 18.00 uur en koopavond tot 21.00, maximaal 1,5 uur);
- intensiveren handhaving parkeerschijfzone om langparkeerders te weren (in 2009 was 30% van de parkeerders binnen de parkeerschijfzone langparkeerder);
- versterken sociale veiligheid in parkeergarage De Kwinkelier.

In de toekomstige situatie, tijdens en na uitvoering van het Masterplan, zijn er vrijwel geen parkeerplaatsen meer in het hart van het centrumgebied (dus exclusief de eerder genoemde randen) beschikbaar. Daarnaast is de verwachting dat de parkeerdruk op het maatgevende moment zal toenemen tot 90%. Op dat moment kan met parkeerregulering worden gezorgd voor een goede verdeling van de parkeerders over de beschikbare parkeer capaciteit. Vooral nog wordt uitgegaan van parkeerregulering door blauwe zone. Op deze manier willen we inzicht verkrijgen in het winkelbezoek, wat zijn de effecten van de ontwikkelingen? Als dan blijkt dat er in de parkeersituatie bepaalde ontwikkelingen optreden die onwenselijk zijn kan gekeken worden naar verdergaande regulering door betaald parkeren.

Daarom wordt voorgesteld om in eerste instantie de parkeerschijfzone te vergroten met de volgende maatregelen:

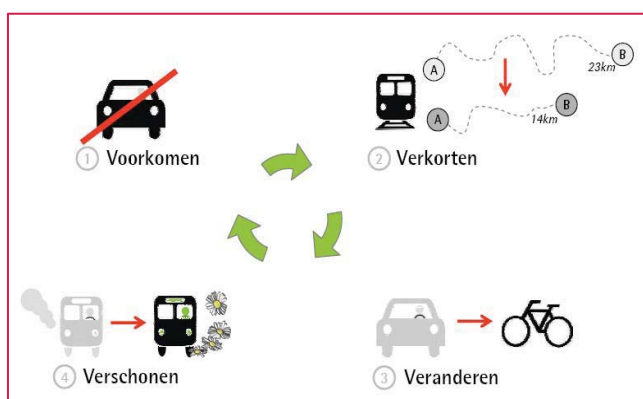
- In het hart van het centrum (Vinkenplein e.o.) geen openbare parkeerplaatsen. In de openbare ruimte enkel laad- en losplaatsen en invalidenparkeerplaatsen. Dit om te voorkomen dat bezoekers hier een parkeerplaats gaan zoeken met onnodig auto- en zoekverkeer tot gevolg.
- Vergroten parkeerschijfzone in gebieden die gericht zijn op bezoekersparkeren (bijvoorbeeld Julianalaan).
- Versterken van de looproutes tussen De Kwinkelier en het Vinkenplein en tussen de nieuwe parkeerconcentratie en het Vinkenplein.
- Afspraken maken met ondernemers in Bilthoven-centrum over waar de ondernemer en zijn of haar werknemers dienen te parkeren.

4.5.3 Parkeren De Bilt en Maartensdijk

In De Bilt en Maartensdijk zijn er naar de toekomst toe geen ontwikkelingen in het winkelvloeroppervlak te verwachten die wijzigingen in het parkeerbeleid vragen. De ontwikkelingen in deze kernen worden echter in de gaten gehouden en daar waar nodig zal beleid worden gewijzigd. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan ontwikkelingen als de Albert Heijn XL in De Bilt.

4.6 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement biedt de mogelijkheid om het autogebruik in het woon-werkverkeer te verminderen en geeft bedrijven aan op welke wijze zij hieraan invulling kunnen geven. Dit geldt zeker voor situaties waar het openbaar vervoer in meer of in beperkte mate een oplossing kan bieden. Oplossingsrichtingen voor duurzamer vervoer



worden ook wel uitgedrukt in de vier v's: voorkomen van ritten (thuiswerken), verkorten (dichter bij het werk wonen), veranderen (op de fiets) en verschonen (schonere voertuigen stimuleren). Vervoermanagement is op dit moment vrijblijvend als het gaat om bestaande bedrijven, omdat instrumentarium ontbreekt om bestaande bedrijven te bewegen tot vervoermanagementplannen te komen. Bezien zal worden (in nauwe samenwerking met de regionale overheden) op welke wijze voor bestaande, maar ook nieuwe

bedrijven, invulling kan worden gegeven aan vervoermanagement door een gericht stimuleringsbeleid voor de realisatie van onder meer fietsvoorzieningen, parkeerplaatsen voor carpoolers en dergelijke.

Voor nieuwe vestigingen met meer dan 50 medewerkers gaat de gemeente in overleg over een vervoermanagementplan. Voorgesteld wordt om daarnaast in de milieuv vergunning die bepaalde bedrijven nodig hebben, mobiliteitsmanagement te laten opnemen. In de milieuv vergunning moeten bedrijven aangeven hoe ze de nadelige gevolgen van vervoersbewegingen beperken. Mobiliteitsmanagement is daarbij een mogelijkheid.

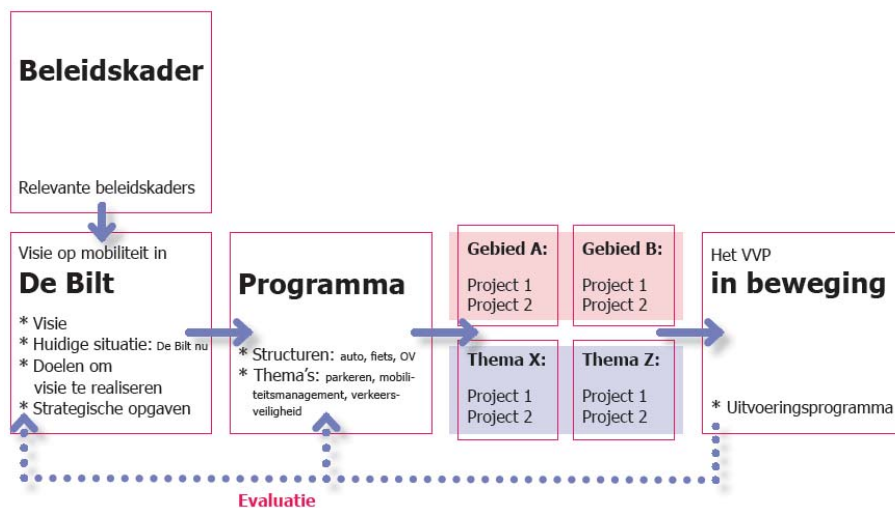
De bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer van de werkgebieden laat in de huidige situatie te wensen over. Parkmanagement wordt gezien als mogelijkheid om als bedrijven gezamenlijk de bereikbaarheid te verbeteren. Door parkmanagement kunnen bedrijven gezamenlijk initiatief nemen om de bereikbaarheid voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren.

5

Uitwerking en gebiedsspecifieke aspecten

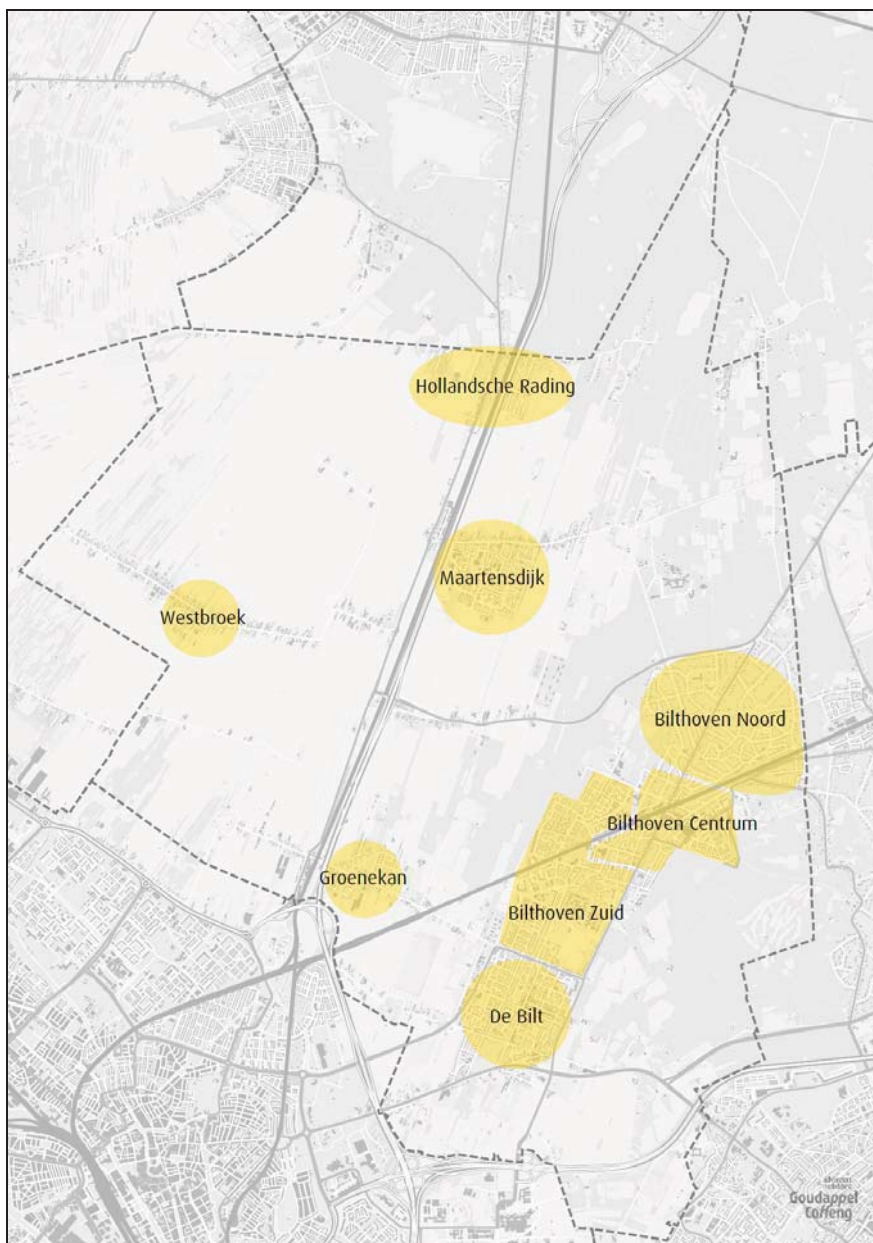
5.1 Wat staat in dit hoofdstuk?

In dit hoofdstuk beschrijven we per gebied de projecten die naar aanleiding van het programma uit hoofdstuk 4 naar voren zijn gekomen. Als eerste wordt gekeken naar de hoofdoopgaven die gemeentebreed van belang zijn. Verder is de gemeente opgedeeld in een aantal verkeerskundig samenhangende gebieden. Behalve de gebieden zijn er ook projecten voor de specifieke thema's gedefinieerd. De uitvoering van de projecten die in dit hoofdstuk worden beschreven moeten er uiteindelijk toe leiden dat de strategische mobiliteitsopgaven worden geslecht. Daarmee worden de doelstellingen bereikt en wordt onze visie waargemaakt.



Figuur 5.1: Opbouw GVVP

De onderscheiden gebieden zijn weergegeven in figuur 5.2. Het buitengebied is niet separaat aangegeven. Het betreft op hoofdlijnen het gebied buiten de bebouwde kom.



Figuur 5.2: De onderscheiden gebieden

5.2 Strategische projecten

De strategische projecten die cruciaal zijn voor het functioneren van het verkeerssysteem, als onderdeel van dit GVVP⁹, zijn:

⁹ Cruciaal betekent hier dat het bijdraagt aan ten minste twee van de drie hoofddoelstellingen

Soestdijkseweg Noord en Zuid

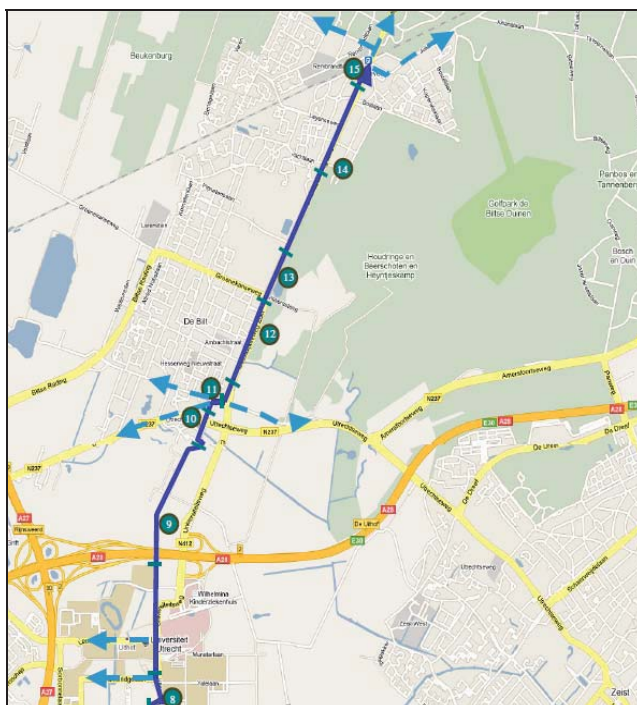
De opgave voor de Soestdijkseweg is het verbeteren van de doorstroming en de leefbaarheid langs de weg. Dit mag er echter niet toe leiden dat de route aantrekkelijker wordt voor sluipverkeer. Voor de Soestdijkseweg dient daarom een oplossing op maat te worden gemaakt voor de diverse kruispunten en aansluitingen van woningen en bedrijven. Om de doorstroming te verbeteren worden op kruispunten opstelvakken voor linksafslaand verkeer gemaakt en waar mogelijk parallelwegen aangelegd. Uiteraard moet het karakter van de weg daarbij zoveel mogelijk gerespecteerd worden. Behalve deze oplossingen op maat wordt de Soestdijkseweg-zuid in de toekomst ingezet als HOV-route tussen De Uithof en station Bilthoven. Daarvoor moeten onder meer haltehavens worden gerealiseerd, zodat de bus niet op de weg halteert. Bij kruispunten kunnen waar nodig aanvullende doorstromingsmaatregelen (bijvoorbeeld prioriteit bij verkeersregeling) worden getroffen.

Om te voorkomen dat de Soestdijkseweg meer gebruikt gaat worden voor regionaal verkeer, worden verkeersmanagementmaatregelen getroffen. Daarbij wordt voorgesteld het inkomende verkeer te doseren aan de randen (bij de Utrechtseweg en de N234). Door een koppeling te leggen met de verkeersdruk op de A27 en A28 wordt voorkomen dat het bestemmingsverkeer naar Bilthoven en De Bilt veel extra vertraging ondervindt. Door te doseren wordt een betere spreiding van het verkeer in de gemeente verkregen. Daardoor is er minder kans op filevorming op die plaatsen die kwetsbaar zijn qua leefbaarheid en verkeersveiligheid. De uiteindelijke maatregelen vragen een nadere uitwerking, waarvoor overlegd moet worden met de direct betrokken wegbeheerders, waaronder de provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten. Reeds is door de gemeente Zeist als randvoorwaarde gesteld dat het doorgaande verkeer tussen Utrecht/De Uithof en Zeist hier geen hinder van mag ondervinden.

Fiets Filevrij

In 2009 stelde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat € 21 miljoen subsidie ter beschikking voor Fiets Filevrij. In een groot aantal filegevoelige gebieden werd onderzocht welke fietsroutes kansrijk zijn om in de komende jaren te realiseren, in samenwerking met lokale en regionale overheden. Dit heeft ertoe geleid dat begin 2010 diverse regio's een voorstel voor een snelfietsroute ingediend hebben. Deze fietsroutes zijn gescoord naar (economische en technische) haalbaarheid en fietspotentie.

Vervolgens is een kleine 20 beoogde snelfietsroutes door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als meest kansrijk geselecteerd. Deze fietsroutes zijn al verder uitgewerkt tot een definitief subsidievoorstel. In de regio Utrecht zijn door het Bestuur Regio Utrecht drie fietsroutes ingediend. Daarvan is voor twee routes de subsidieaanvraag gehonoreerd. Een van deze routes is de fietsroute Houten - Bunnik - Utrecht De Uithof - Bilthoven. Deze route is eveneens een VERDER-project. De fietsroute ligt in de gemeente De Bilt voor een groot deel langs de Soestdijkseweg (zie figuur 5.3).



Figuur 5.3: Fiets Filevrij in de gemeente De Bilt

Station Bilthoven en HOV-route Bilthoven - De Uithof

Het omvormen van station Bilthoven tot een volwaardige OV-knoop, die potentieel multimodaal en vanuit verschillende richtingen bereikbaar is. Waar bus, trein, fiets en auto onderling zijn verknoot en naadloos op elkaar aansluiten. Dat stelt eisen aan de inrichting van de knoop. Verknopen stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer, doordat het gebruik ervan eenvoudiger en betrouwbaarder wordt. Het verknopen faciliteert en bevordert de mogelijkheid van intensivering van het stationsgebied. In paragraaf 5.4 wordt nog nader ingegaan op de samenhang tussen het stationsgebied en het centrum.

Om verschillende buslijnen tegelijkertijd op de knoop te kunnen afhandelen zijn meerdere perrons nodig zodat een naadloze aansluiting kan worden bewerkstelligd. De hoeveelheid perrons heeft hierbij invloed op de omvang en de daarmee samenhangende mogelijkheden en beperkingen. Een belangrijke nieuwe HOV-lijn is de route tussen Bilthoven en De Uithof. In combinatie met Randstads-poor ontstaat een snelle verbinding vanuit de richting Amersfoort naar De Uithof v.v. Voor de HOV-lijn is er nog wel sprake van een inpassingsopgave op de Soestdijkseweg-zuid.

Multimodale knoop Utrechtseweg - Universiteitsweg

Aan de rand van De Bilt ligt de knoop Utrechtseweg - Universiteitsweg. Op dit punt komen veel dingen samen. Voor alle modaliteiten is dit een belangrijk punt. Het is voor de auto een keuzemoment, richting de A28 of de N237. Het openbaar vervoer passeert hier richting Zeist en Utrecht, en de toekomstige HOV-verbinding richting De Uithof. Als laatste is er voor de fiets een belangrijke fietsroute richting De Uithof en richting Bunnik die hier passeert en ligt hier een route richting Utrecht en Zeist.

Daarnaast wordt er geparkeerd (P+R) in de omliggende straten zoals de Kerklaan, Park Aarenberg en Kloosterplan.

Om deze knoop goed vorm te geven zal de gemeente De Bilt een visie ontwikkelingen op dit gebied, mede in samenhang met lopende ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld de fietstunnels uit VERDER).

Regionale studie bereikbaarheid na 2020

Om ook op langere termijn bereikbaar te blijven en een leefbare gemeente te houden wordt voorgesteld een studie te starten met de betrokken wegbeheerders (Provincie, Rijkswaterstaat, gemeente Zeist, gemeente Soest, gemeente Baarn). In deze studie moet worden gekeken in hoeverre nieuwe weg- en spoorverbindingen de bereikbaarheid van dit deel van de provincie gewaarborgd wordt.

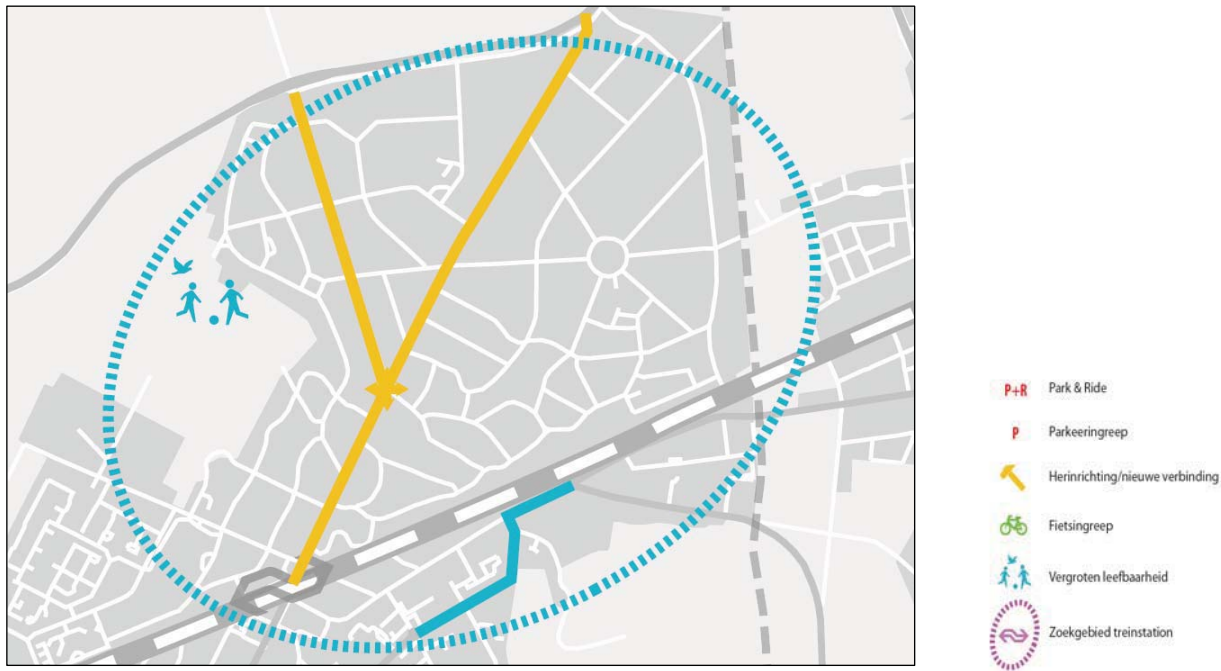
| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|--|----------------|--------------|----------------|
| herinrichting Soestdijkseweg Noord en Zuid | ■ | ■ | ■ |
| verkeersmanagement Soestdijkseweg | | | ■ |
| Fiets Filevrij | ■ | ■ | ■ |
| station Bilthoven en HOV-route Bilthoven De Uithof | | | ■ |
| multimodale knoop Utrechtseweg | ■ | ■ | ■ |
| regionale studie bereikbaarheid | ■ | ■ | ■ |

Tabel 5.1: Projecten/doelstellingen gemeentebrede hoofdogaven (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.3 Bilthoven-Noord

Het gebied Bilthoven-Noord ligt ten noorden van de spoorlijn Utrecht - Amersfoort. Bilthoven- Noord kenmerkt zich door wonen in het bos. Langs veel van de wegen in Bilthoven-Noord zijn dan ook bomenrijen te vinden. De woningen staan veelal ver van de wegen. Daardoor zijn woonstraten in dit gebied niet altijd als zodanig herkenbaar.

De projecten die in Bilthoven-Noord worden voorgesteld zijn weergegeven in figuur 5.4.



Figuur 5.4: Projecten Bilthoven-Noord

Daarnaast wordt Bilthoven Noord gekenmerkt door de spoorlijn die het gebied in tweeën splitst. Deze barrière wordt op twee plaatsen doorbroken. Voor de auto is er een overgang op de Soestdijkseweg. De gemeente gaat deze overgang in de toekomst voorzien van een tunnel voor langzaam verkeer en een tunnel voor de auto. De barrièrewerking wordt daarmee verkleind. Verder is er tussen de Gregoriuslaan en de Paltzerweg sprake van een tunnel voor langzaam verkeer. Hiervoor zijn buiten deze twee verbindingen geen aanvullingen noodzakelijk.

In het kader van de strategische mobiliteitsopgave leefbare wijken en kernen staat het herkenbaar maken van de wegen in Bilthoven Noord centraal. Met herkenbaar maken bedoelen we in dit geval het duidelijk maken om wat voor soort weg het gaat en welk gedrag daarbij van de weggebruiker wordt verwacht. Het herkenbaar maken doen we niet alleen door infrastructurele maatregelen, maar ook door minder fysieke maatregelen. Binnen de experimenten die plaatsvinden in het kader van dit GVVP wordt hier nadere invulling aan gegeven.

Naast het herkenbaar maken zijn er in Bilthoven-Noord twee routes die een verdere uitwerking verdienen. Het gaat daarbij om de Gezichtslaan in relatie tot de Soestdijkseweg-noord en de Sperwerlaan - Julianalaan.



Figuur 5.5: Huidige vormgeving kruispunt Gezichtslaan – Soestdijkseweg-noord

De Gezichtslaan is in de hoofdstructuur voor de auto benoemd als gebiedsontsluitingsweg. Voor verkeer richting de provinciale weg N234 en vice versa is naast de Gezichtslaan de Soestdijkseweg-noord ook een optie. Deze is tussen de Gezichtslaan en de provinciale weg echter niet geschikt voor grote hoeveelheden verkeer. Daarom is dit deel in de hoofdstructuur ook aangewezen als wijkontsluitingsweg. Het kruispunt Gezichtslaan - Soestdijkseweg-noord wordt op termijn anders ingericht. De gemeente heeft hier de voorkeur voor een rotonde en bekijkt de mogelijkheden daartoe. Ook zal de gemeente kijken naar mogelijkheden om de weg meer de uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg te geven door de fietsvoorzieningen op te waarderen. Het opwaarderen zal binnen het bestaande profiel moeten plaatsvinden vanwege de laanstructuur.

Ten noorden van de De Bilt zijn plannen om op de kruising N238/N234 een dynamisch route-informatiepaneel (DRIP) te plaatsen om mensen komend vanuit de richting Soest op de alternatieve routekeuzes te wijzen (bijvoorbeeld via de N234). Verder zal de gemeente in overleg met de provincie treden om op deze locatie de bewegwijzering aan te passen. Beide zaken hebben een positief effect op eventueel sluipverkeer.



Figuur 5.6: Bilderdijklaan

De route Sperwerlaan - Julianalaan vormt een verbinding met Den Dolder. Voor de Sperwerlaan geldt dat deze qua inrichting te typeren is als gebiedsontsluitingsweg. Het gebruik van deze weg sluit aan bij de functie.

Het vervolg richting Den Dolder is de Paltzerweg. Ter hoogte van de kruising met de Paltzerweg verandert de weg qua vormgeving (fietspad naar fietsstroken) en maximumsnelheid. Het voorstel is om deze overgang duidelijker vorm te geven, zodat het voor de automobilist duidelijker is welk gedrag wordt verlangd.

In tabel 5.2 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen van het GVVP.

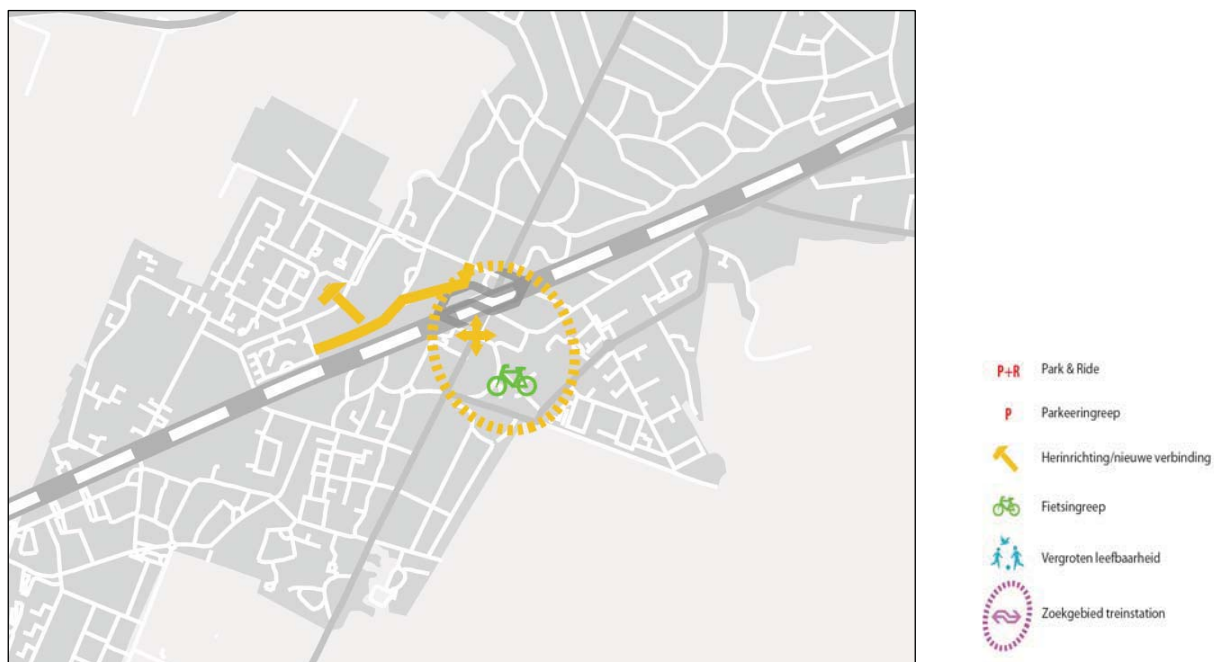
| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|---|----------------|--------------|----------------|
| Gezichtslaan - Soestdijkseweg-noord | | | |
| Beethovenlaan - Händellaan (deels gerealiseerd) | | | |
| inrichting Sperwerlaan - Julianalaan | | | |
| herkenbaarheid 30 km/h-gebieden | | | |

Tabel 5.2: Projecten/doelstellingen Bilthoven Noord (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.4 Bilthoven-centrum

Bilthoven-centrum is het winkelgebied van Bilthoven. Bilthoven-centrum wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van het NS-station Bilthoven en het winkelcentrum De Kwinkelier. Beide zorgen ervoor dat het gebied als levendig te kenmerken is. Daarnaast bevindt zich ter hoogte van het station de eerder genoemde spoorwegovergang.

De projecten die in Bilthoven-centrum worden voorgesteld zijn weergegeven in figuur 5.7.



Figuur 5.7: Projecten Bilthoven-centrum

De gemeente De Bilt is bezig met de herontwikkeling van het winkelcentrum Kwinkelier in samenhang met de stationsomgeving. De stationsomgeving zal daarbij meer betrokken worden bij het centrum. De bestaande Soestdijkseweg die beide plekken van elkaar scheidt zal worden omgelegd met een bypass en worden voorzien van een tunnel (zie figuur 5.8). De bestaande route van de Soestdijkseweg wordt met een tunnel onder de spoorlijn door gelegd en wordt alleen toegankelijk voor langzaam verkeer. De gemeente zal hierbij zorg dragen voor een goede bereikbaarheid van het winkelcentrum en het station met alle modaliteiten. Voor het station betekent dat onder meer de ontwikkeling van voldoende stallingvoorzieningen voor de fiets. Met deze ontwikkelingen wordt een invulling gegeven aan de strategische mobiliteitsopgaven noord-zuidrelaties, leefbare kernen en wijken, centrumgebieden en versterken knooppunten OV.



Figuur 5.8: Bypass Soestdijkseweg

Aansluitend op de stationsomgeving en het winkelcentrum de Kwinkelier wordt ook het bestaande bedrijventerrein Rembrandtlaan herontwikkeld. Dit bedrijventerrein is verouderd en kent daarnaast veel leegstand. Met de ontwikkeling van dit gebied zal zo veel mogelijk de aansluiting worden gezocht met de eerder genoemde plannen voor de stationsomgeving en het winkelcentrum. Daarnaast krijgen de Jan Steenlaan en de Rembrandtlaan een functie in de ontsluiting van dit gebied. Beide wegen kunnen in de toekomst ook een rol vervullen in de ontsluiting van de woonwijk De Leijen (richting de Massijslaan en de Leijenseweg).

Naast het fietsparkeren in de stationsomgeving zal bij de ontwikkeling van het winkelcentrum aandachtig gekeken worden naar het fietsparkeren daar. In de huidige situatie is er sprake van een hoog fietsgebruik voor de dagelijkse boodschappen en winkelen. Uit onderzoek blijkt dat faciliteren van de fiets het belangrijkste onderdeel is bij het stimuleren van het fietsgebruik voor dergelijke verplaatsingen. Daarnaast draagt dit bij aan het economische functioneren van winkelcentra.

In tabel 5.3 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen, zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|
| stationsomgeving - Masterplan centrum | | | |
| Rembrandtlaan | | | |
| fietsparkeren Bilthoven-centrum | | | |
| herinrichting Sperwerlaan | zie paragraaf 5.3 | | |

Tabel 5.3: Projecten/doelstellingen Bilthoven Centrum (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.5 Bilthoven en De Leijen

Bilthoven-Zuid en De Leijen kenmerken zich door wonen in het groen. In de Structuurvisie wordt wonen in het groen omschreven als woonwijken die door middel van een stevig raamwerk van lanen en parken zijn verknoopt met het omliggende landschap.

De projecten die in Bilthoven-Zuid en De Leijen worden voorgesteld, zijn weergegeven in figuur 5.9.



Figuur 5.9: Projecten Bilthoven en De Leijen

De Leijen is een woonwijk uit de jaren '70 en wordt begrensd door de spoorlijn Amersfoort - Utrecht in het zuiden en het Leijense bos in het westen. Bilthoven ligt ten zuiden van de spoorlijn Amersfoort - Utrecht en wordt aan de zuidzijde begrensd door de Groenekanneweg. De verbinding tussen Bilthoven-zuid en De Leijen wordt gevormd door twee kruisingen van het spoor. Voor langzaam verkeer is er een ongelijkvloerse verbinding tussen de Noorderkroon en de Berlagelaan. Deze route wordt gefaseerd en in combinatie met andere werkzaamheden opgewaardeerd tot een hoofd fietsroute. Daarbij valt te denken aan voldoende brede fietspaden, in de voorrang en comfort. Daarnaast is er een gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Leijenseweg.

De gemeente is bezig met het treffen van voorbereidingen voor het ongelijkvloers maken van de gelijkvloerse verbindingen ter hoogte van de Leijenseweg. De ondertunneling van deze verbinding gaat definitief door. Het verbeteren van de verbinding zorgt voor een vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Hiermee wordt invulling gegeven aan de strategische mobiliteitsopgave noord-zuidrelaties, maar ook leefbare wijken en kernen. De spoorwegovergang is in de huidige situatie een verkeersveiligheidsknooppunt. De situatie voor verkeersveiligheid wordt met het ongelijkvloers

maken van de spoorwegovergang verbeterd. Dit zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid in beide wijken.

De Leijen is in de jaren '70 opgezet aan de hand van de 'bloemkoolstructuur' die destijds veel gebruikt wordt bij de opzet van nieuwe woonwijken. De Berlagelaan is de basis van deze structuur, van waaruit het verkeer verder wordt verdeeld. De Berlagelaan is met dit principe in het achterhoofd ingericht. De Berlagelaan is dan ook breed van opzet (zie figuur 5.10). De maximumsnelheid is 50 km/h en de aansluitingen zijn telkens woonerven. Volgens de richtlijnen worden de entrees van woonerven vormgegeven met inritconstructies, daar is op dit moment geen sprake van. De Berlagelaan is in de hoofdstructuur weergegeven als wijkontsluitingsweg. Een inrichting met fiets-suggestiestroken past bij een dergelijke functie. In het project zal gekeken moeten worden naar oplossingen voor het bestaande parkeren.



Figuur 5.10: Berlagelaan

Verder gaat de gemeente op twee wegen in dit gebied aan de slag met de fietsvoorzieningen. Op het deel van de Jan Steenlaan tussen de Soestdijksweg Noord en de Rembrandtlaan zal in het kader van de ontwikkelingen in de stationsomgeving en de ontwikkelingen op de Rembrandtlaan een solitaire fietsvoorziening aangelegd worden. Hiermee wordt de verkeersveiligheid van de fietser op dit deel verbeterd. Naast deze locatie zal ook de Planetenbaan en het deel van de Jan Steenlaan vanaf de Rembrandtlaan richting het westen tegen het licht gehouden worden qua fietsvoorzieningen. De gemeente bekijkt wat hier de meest passende oplossing is. Te denken valt aan fietssuggestiestroken.

Voorgesteld wordt om op de fietsroute Kees Boekelaan in te zetten op verkeersveilige voorrangssituaties op de kruisende wegen. Daarmee wordt ingezet op een betere doorstroming voor de fiets en een veiliger route. Voor een deel is dit al gerealiseerd.

Voor het completeren van de fietsstructuur wordt voorgesteld een nieuwe route aan de noordzijde van het spoor richting Utrecht aan te leggen. Eveneens wordt ingezet om het noordelijke deel van het Beukenlaantje te verbreden. Met de maatregelen op de Kees Boekelaan en het Beukenlaantje wordt de westelijke doorfietsroute opgewaardeerd.

In tabel 5.4 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen, zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|---|----------------|--------------|----------------|
| spoortunnel Leijenseweg | | | |
| Jan Steenlaan fietsvoorzieningen | | | |
| Fietsroute noordzijde spoor richting Utrecht | | | |
| Berlagelaan fietsuggestiestroken | | | |
| Planetenbaan fietsvoorzieningen | | | |
| aanvullende maatregelen Kees Boekelaan en Beukenlaantje | | | |

Tabel 5.4: Projecten/doelstellingen Bilthoven-Zuid en De Leijen (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.6 De Bilt

De Bilt is een dorp met circa 10.500 inwoners. De Bilt is te karakteriseren als een groen dorp. In de Structuurvisie worden de groene woonwijken in de gemeente De Bilt omschreven als woonwijken die door middel van een stevig raamwerk van lanen en parken zijn verknoopt met het omliggende landschap.

De projecten die in De Bilt worden voorgesteld zijn weergegeven in figuur 5.11.



Figuur 5.11: Projecten De Bilt

De Bilt kent qua hoofdstructuren voor de auto een heldere structuur. Aan de rand van de kern liggen de gebiedsontsluitingsweg, de Soestdijkseweg-zuid, de Biltse Rading en de Groenekanseweg. De interne structuur in De Bilt is in de huidige situatie minder duidelijk. Daarnaast is het gebruik niet altijd in overeenstemming met de functie van de weg. Daarom wordt voorgesteld een de ontsluiting van de kern De Bilt aan te passen. De basisgedachte daarbij is dat De Bilt wordt ontsloten vanaf de hoofdwegen en dat het minder aantrekkelijk wordt om er doorheen te rijden.

Voorgesteld wordt om de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg (in het verlengde van de Looydijk) op de Biltse Rading aan te laten sluiten. Belangrijke voorwaarde is wel dat er hierdoor in de kern De Bilt geen nieuwe leefbaarheidknelpunten en ongewenste verkeersstromen ontstaan. Vooral de Dorpsstraat en de Burgemeester De Withstraat moeten ontzien worden van extra verkeer. Daarom moeten aanvullende circulatie maatregelen worden getroffen. Daarbij wordt onder meer gedacht aan het (deels) afsluiten van de aansluiting Looydijk - Soestdijkseweg en/of verkeersremmende maatregelen in De Bilt. Uit een eerste verkenning blijkt dat er mogelijkheden zijn om tot een betere verdeling van verkeer binnen De Bilt te komen. De uitwerking van deze maatregel vraagt nog nader onderzoek. De interne structuur moet in samenhang worden bekeken met de aanwezige parkeervoorzieningen, waarbij de circulatie aansluit bij de beschikbare voorzieningen. Hiermee kunnen de parkeerproblemen in het gebied worden beperkt.

Specifiek rondom de Utrechtseweg worden P+R-voorzieningen gerealiseerd, om te voorkomen dat langparkeerders in de woonwijken gaan parkeren (zie ook hoofdstuk 4).

De hoofdstructuur in De Bilt is zoals eerder gezegd helder, maar de aansluitingen niet altijd. Met name de aansluiting met de Hessenweg, het Dr. Letteplein, is niet helder en leesbaar voor de weggebruiker. Deze kruising wordt door de gemeente aangepast zodat deze beter leesbaar wordt voor de weggebruiker.

In tabel 5.5 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

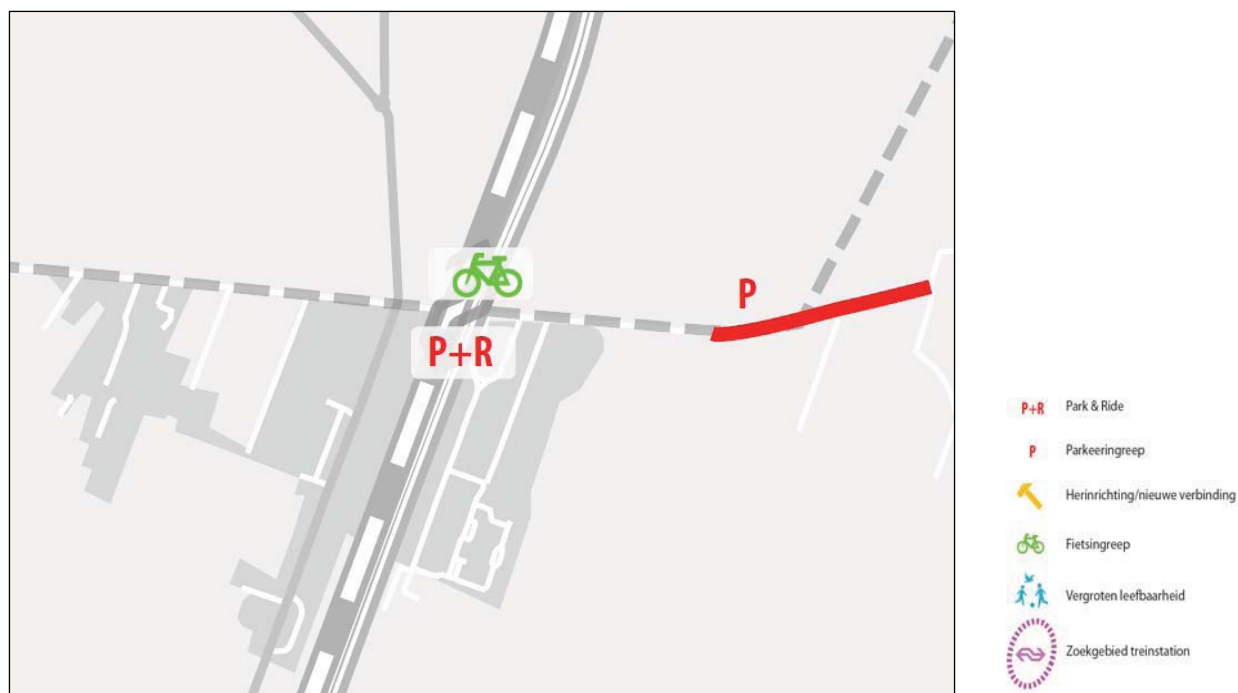
| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|--------------------------------------|----------------|--------------|----------------|
| uitwerking interne structuur De Bilt | | | |
| parkeren De Bilt (P+R Utrechtseweg) | | | |
| Dr. Letteplein | | | |

Tabel 5.5: Projecten/doelstellingen De Bilt (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.7 Hollandsche Rading

Hollandsche Rading is een laandorp met circa 1.500 inwoners en ligt in het noorden van de gemeente De Bilt. Het dorp wordt doorsneden door de Rijksweg A27 en de spoorlijn Hilversum - Utrecht. In feite is Hollandsche Rading een aaneenschakeling van lanen parallel aan deze twee structuren. Verder ligt Hollandsche Rading nabij recreatiegebieden, zoals het Maartensdijksche Bosch, Lage Vuursche en de Loosdrechtse Plassen.

In Hollandsche Rading is een aantal projecten gedefinieerd. Deze zijn weergegeven in figuur 5.12.



Figuur 5.12: Projecten Hollandsche Rading

Hollandsche Rading heeft een NS-station. Om de reiziger uit onder meer Hollandsche Rading een keuze te kunnen blijven bieden, ook in de toekomst, wordt ingezet op het behoud van dit station.

Het station heeft naast de lokale functie ook een meer regionale functie. Hollandsche Rading fungeert als poort naar het omliggende recreatiegebied. In de Structuurvisie wordt de gemeente De Bilt omschreven als een recreatief uitloopgebied van formaat. Het station Hollandsche Rading speelt daarbij een belangrijke rol. Daarnaast kan het station een belangrijker functie krijgen voor het omliggende gebied als het gaat om woon-werkverkeer. Het ontbreken van voldoende P+R faciliteiten op het station maakt het minder aantrekkelijk om een ketenverplaatsing te maken voor dit motief.

De gemeente wil daarom inzetten op een versterken van deze knoop. De knoop kan worden versterkt voor het motief woon-werk door de P+R faciliteit uit te breiden. Voor het beter functioneren van het station als poort voor het recreatiegebied gaat de gemeente zich sterk maken voor het realiseren van een OV-fietsvoorziening.

De Vuursche Dreef is de belangrijkste toegangsweg tot het recreatiegebied. Deze wordt door recreanten dan ook veelvuldig gebruikt, ook met de auto. Aan het einde van deze weg wordt vervolgens geparkeerd, om daar te voet het recreatiegebied in te gaan. Het parkeren is niet geregeld en dat gebeurt daarom langs de weg. Dat levert klachten van bewoners van de Vuursche Dreef op. De gemeente gaat kijken naar mogelijkheden om deze problematiek op te lossen door eerst de omvang van het probleem vast te stellen en vervolgens oplossingen te onderzoeken.

Met het hiervoor genoemde geeft de gemeente invulling aan de strategische mobiliteitsopgaven versterken knooppunten OV, recreatieverkeer en leefbare kernen en wijken. In tabel 5.6 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|--|----------------|--------------|----------------|
| uitbreiden van de P+R faciliteiten bij het NS-station Hollandsche Rading | paars | wit | paars |
| realiseren OV-fietsvoorziening bij het NS-station Hollandsche Rading | paars | wit | oranje |
| parkeren Vuursche Dreef | oranje | paars | |

Tabel 5.6: Projecten/doelstellingen Hollandsche Rading (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.8 Maartensdijk

De kern Maartensdijk kenmerkt zich door de ligging aan de A27 en het spoor Hilversum - Utrecht. Op beide heeft Maartensdijk geen directe aansluiting. De A27 is via de provinciale weg N417 te bereiken via de afrit nummer 32. Voor de trein is Maartensdijk aangewezen op station Hollandsche Rading, waar in de huidige situatie sprake is van beperkte P+R-faciliteiten. In het verre verleden heeft Maartensdijk een station gehad.

In het kader van Randstadspoor is het gewenst om het station Maartensdijk te heropenen. Met de uitrol van Randstadspoor wordt de frequentie van het treinverkeer verhoogd. De heropening van het station zal de inwoners van Maartensdijk een volwaardige extra mogelijkheid bieden qua modaliteitskeuze. Hiermee geeft de gemeente invulling aan de strategische mobiliteitsopgave versterken knooppunten OV. Met de opening van het station zal overigens de bestaande OV-faciliteit, buslijn 58, vervangen worden door een HOV-buslijn.

Als tweede kenmerkt de kern Maartensdijk zich door één doorgaande route, waarop de kern Maartensdijk is ontsloten. Deze doorgaande route, de Dorpsweg, leidt naar de provinciale weg N417 aan de westzijde en onder meer de Gezichtslaan richting Bilthoven aan de oostzijde. Daarnaast is deze route onderdeel van het fietsnetwerk van de gemeente. De route ligt langs het oude lint van de kern Maartensdijk.

De projecten die in Maartensdijk worden voorgesteld zijn weergegeven in figuur 5.13.



Figuur 5.13: Projecten Maartensdijk

De Dorpsweg kenmerkt zich door relatief veel slachtofferongevallen in de jaren 2006 tot 2010 ten opzichte van de rest van Maartensdijk. Daarbij is niet één duidelijke oorzaak aan te wijzen. Daarom wordt voorgesteld de inrichting van de Dorpsweg goed tegen het licht te houden met daarbij verkeersveiligheid als uitgangspunt. Gedacht kan worden aan het op delen terugbrengen van de snelheid in combinatie met herinrichting (Shared Space bijvoorbeeld in de omgeving van de kerk). Op andere delen moet juist de fietser meer ruimte krijgen, door aanleg van bredere fietsstroken.



Figuur 5.14: Voorbeeld van inrichting volgens Shared Space

In het deel van de Dorpsweg dat buiten de bebouwde kom ligt, tussen de Bantamlaan en de Gezichtslaan, gaat de gemeente kijken naar mogelijkheden om hier een vrijliggende fietsvoorziening te

realiseren. Omdat de gronden langs dit deel van de Dorpsweg niet allemaal in eigendom zijn bij de gemeente zal hier een studie voor worden gestart.

In tabel 5.7 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen, zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

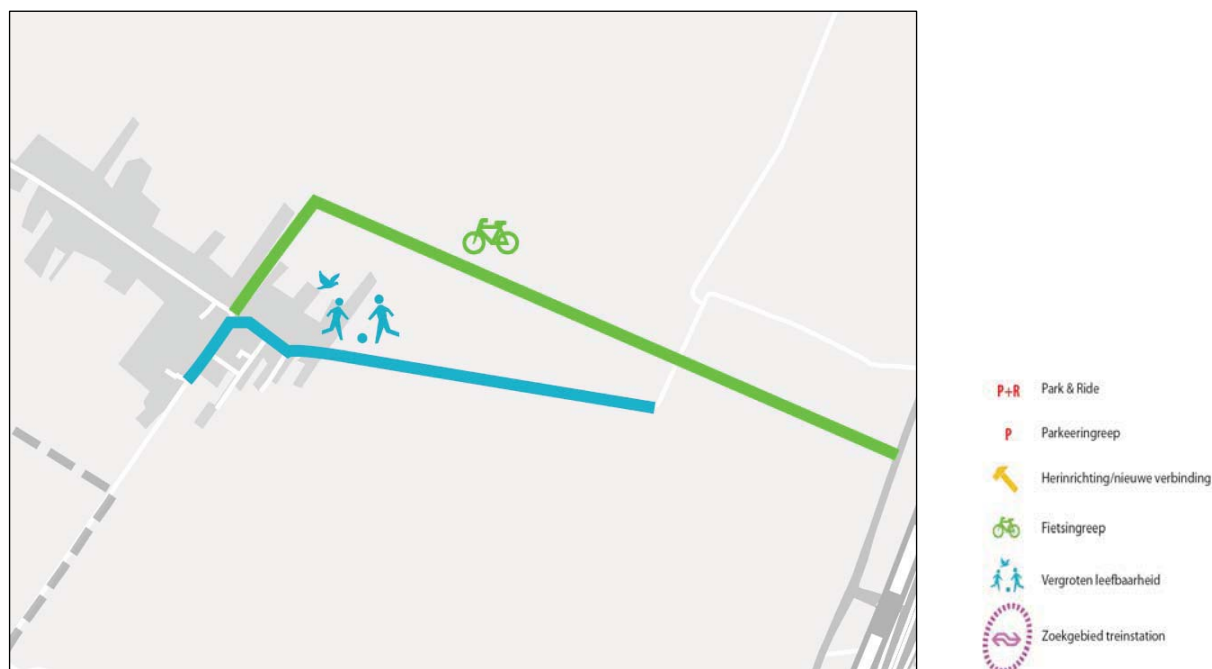
| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|--|----------------|--------------|----------------|
| opening station Maartensdijk | | | |
| herinrichting Dorpsweg (Shared Space/ bredere fietsstroken) | | | |
| studie naar vrijliggend fietspad langs de Dorpsweg tussen Bantamlaan en Gezichtslaan | | | |

Tabel 5.7: Projecten/doelstellingen Maartensdijk (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.9 Westbroek

Westbroek is een lintdorp in het westen van de gemeente De Bilt en heeft circa 1.000 inwoners. Het kenmerk van Westbroek is het lint, het is een langgerekt dorp met een aaneenschakeling van boerderijen en kleine dorpswoningen. Langs dit lint liggen drie ontsluitingsroutes voor de auto. Aan de westzijde van het dorp gaat deze route richting Oud Maarsseveen, aan de zuidzijde richting Utrecht en aan de westzijde richting de provinciale weg N417.

De projecten die in Westbroek worden voorgesteld zijn weergegeven in figuur 5.15.



Figuur 5.15: Projecten Westbroek

De hiervoor genoemde ontsluitingsroute zijn behalve voor de auto ook de enige ontsluitingsroutes voor de fiets. Het deel vanaf de N417 naar Utrecht Noord wordt gebruikt als sluiproute op het moment dat de A27 vast staat. Hiermee staan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Westbroek onder druk.

De gemeente heeft daarom opnieuw gekeken naar mogelijkheden om de overlast als gevolg van het sluiptraffic te verminderen. Daaruit is als aanbeveling naar voren gekomen te kijken naar de effecten van de verbreding van de A27 op het sluiptraffic (Spitsafsluiting Westbroek, Grontmij, 31 augustus 2011). Tevens wordt voorgesteld de handhaving te intensiveren. De gemeente zal monitoren wat de effecten van werkzaamheden bij de verbreding van de A27 zijn. Daarmee geven we invulling aan de strategische mobiliteitsopgave leefbare kernen en wijken. Verder gaat de gemeente de mogelijkheden onderzoeken voor een alternatieve fietsroute door Westbroek. Hiervoor wordt gedacht aan een route achter de bestaande bebouwing langs door de weilanden (zie figuur 5.6). Op deze manier wordt invulling gegeven aan de strategische mobiliteitsopgave fietsbereikbaarheid en wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

In tabel 5.8 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|--------------------------|----------------|--------------|----------------|
|--------------------------|----------------|--------------|----------------|

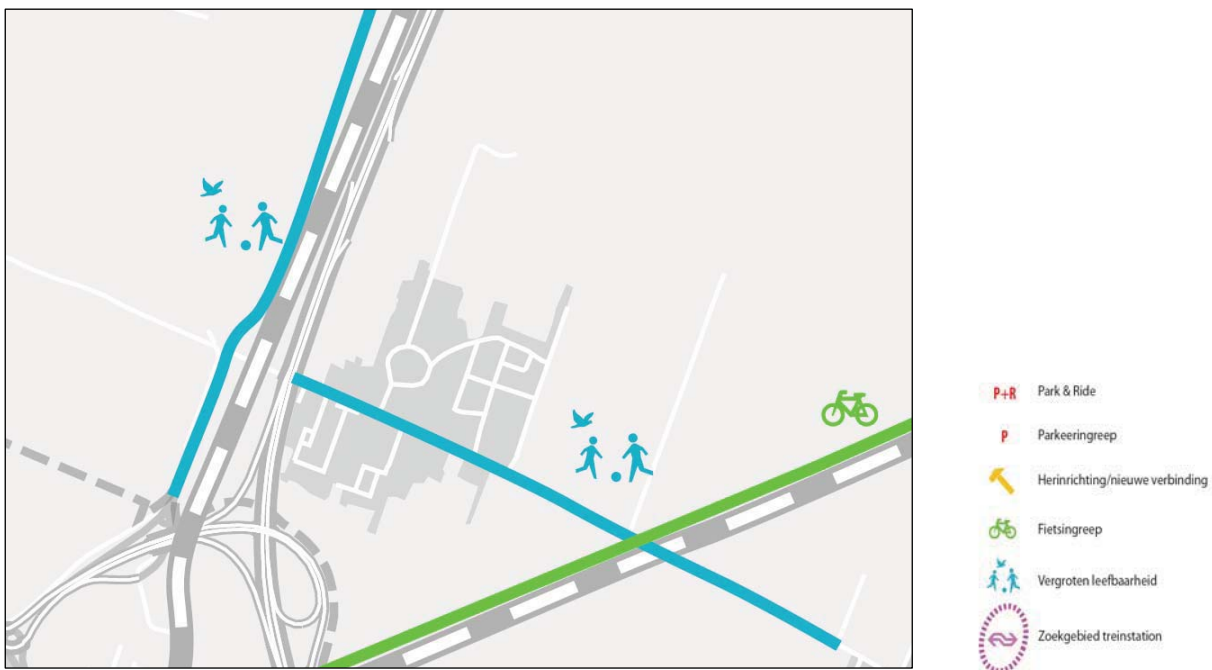
| | | | |
|---|--|--|--|
| onderzoeken effecten verbreding A27 op het sluipverkeer | | | |
| aanleg nieuwe fietsroute | | | |

Tabel 5.8: Projecten/doelstellingen Westbroek (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.10 Groenekan

Groenekan is een lintdorp met circa 1.900 inwoners en ligt ten westen van De Bilt. Het dorp wordt in tweeën gesplitst door de A27 en de spoorlijn tussen Hilversum en Utrecht. Voor Groenekan zijn er twee ontsluitingswegen. De eerste ontsluitingsweg, de Koningin Wilhelminaweg, legt de verbinding met Utrecht in het zuiden en Maartensdijk in het noorden. De tweede ontsluitingsweg, de Groenekanseweg, legt de verbinding met De Bilt in het oosten en het Fort op Ruigenhoeksedijk.

De projecten die in Groenekan worden voorgesteld zijn weergegeven in figuur 5.16.



Figuur 5.16: Projecten Groenekan

De Groenekanseweg wordt in de huidige situatie gebruikt door vrachtverkeer uit de richting De Bilt. Het deel van de Groenekanseweg door de kern is relatief smal en is aangemerkt als wijkontsluitingsweg. Het doel van de weg is het ontsluiten van de kern Groenekan. Het gebruik als doorgaande route naar De Bilt is in dit geval niet gewenst. Vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt daarom voorgesteld om verdergaande maatregelen te treffen om doorgaand (vracht)verkeer tegen te gaan. Daarbij is nauw overleg noodzakelijk met de politie om mogelijkheden ten aanzien van inten-

sievere handhaving te bespreken. Daarnaast is de fietsveiligheid een belangrijk aandachtspunt. Op delen wordt de aanleg van een fietsvoorziening voorgesteld.

Een tweede belangrijke route door Groenekan is de Koningin Wilhelminaweg. Deze route wordt gebruikt als alternatieve route naar Utrecht en vice versa voor de A27 op het moment dat hier file staat. Er is daarmee sprake van sluipverkeer: men gebruikt immers niet die route waarvan verwacht wordt dat men die gebruikt. Dit sluipverkeer zet de leefbaarheid in Groenekan onder druk. Voor Groenekan is de oorzaak van het sluipverkeer vergelijkbaar met het sluipverkeer in Westbroek. Derhalve ligt de oplossing mogelijk in dezelfde lijn. De gemeente gaat daarom onderzoeken wat de effecten van de verbreding van de A27 zijn.

Naast het sluipverkeer wordt er door de bewoners langs de Koningin Wilhelminaweg ook overlast ervaren van te hard rijdende automobilisten. De maximumsnelheid buiten de kom is 80 km/h en binnen de bebouwde kom 50 km/h. De omgeving van de weg blijft redelijk gelijk (met uitzondering van enkele woningen aan de oostzijde) bij de komgrens. Daarmee ligt het niet in de lijn der verwachting voor de automobilist dat zijn snelheid aangepast dient te worden. Geconstateerd is dat de gereden snelheden in de kom hoger liggen dan toegestaan. Om dit te voorkomen gaat de gemeente in overleg treden met de provincie om de maximumsnelheid op het deel buiten de bebouwde kom te verlagen naar 60 km/h. Dat komt de leefbaarheid ten goede doordat het veiliger wordt, maar ook doordat de route minder aantrekkelijk wordt als sluiproute. Er is immers sprake van een lagere maximumsnelheid.

In tabel 5.9 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|---|----------------|--------------|----------------|
| weren doorgaand vrachtverkeer | | | |
| Groenekanseweg | | | |
| Koningin Wilhelminaweg (sluipverkeer en snelheid) | | | |

Tabel 5.9: Projecten/doelstellingen Groenekan (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.11 Buitengebied

Het buitengebied van de gemeente De Bilt is heel divers. Van boerenland naar bosrijke omgeving, De Bilt heeft het allemaal. Het buitengebied is daarmee ook een belangrijk onderdeel in de ambitie van De Bilt om het recreatief uitloopgebied te zijn van de regio.

In het buitengebied staat, mede in lijn met de genoemde ambitie, het verblijven centraal. Uitgangspunt voor de wegen in het buitengebied is dan ook een vormgeving in lijn met de categorisering erfgoedweg. Dat houdt in dat de maximumsnelheid 60 km/h is en dat de inrichting eraan bijdraagt deze snelheid af te dwingen.

Daarnaast zal er in het buitengebied gericht gekeken worden naar de effecten van het recreatieverkeer. De gemeente Baarn heeft in het recente verleden een onderzoek laten uitvoeren naar het

gebied rond Lage Vuursche (Visie op mobiliteit - voorstel voor maatregelen, Hauptmeijer verkeer, februari 2011). Een aantal van de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport hebben betrekking op De Bilt. De Bilt overlegt met de gemeente Baarn over een visie op het recreatieverkeer in het buitengebied. Hierbij zal in elk geval Hollandsche Rading als poort meegenomen worden.

Een belangrijke route die in het buitengebied ligt en door een aantal kernen in de gemeente De Bilt loopt is de Tolakkerweg – Koningin Wilhelminaweg. Voor de delen buiten de bebouwde kom is dit een provinciale weg die gebruikt wordt als alternatief voor de A27. In verband met de leefbaarheid in de kernen is dit niet wenselijk. De gemeente De Bilt zal daarom ook hiervoor in overleg treden met de provincie om mogelijkheden te bekijken deze route af te waarderen naar 60 km/h. De provincie heeft voornamelijk als standpunt dat de verbreding van de A27 gereed is, voordat afwaardering eventueel kan plaatsvinden.

In het gebied tussen De Uithof en Zeist is sprake van ongewenst doorgaand verkeer (zie paragraaf 2.5.5). Deze route wordt veel gebruikt door fietsers tussen beide plekken. De weg is aangewezen als erftoegangsweg in de wegencategorisering. Verkeer tussen Zeist en De Uithof moet in principe gebruik maken van de Utrechtseweg en de Universiteitsweg. De gemeente gaat de erftoegangsweg als zodanig inrichten door middel van verkeersremmers/passagehavens. Op die manier wordt de maximumsnelheid afgedwongen en wordt de route minder aantrekkelijk en veiliger voor de fietser.

In het buitengebied is landbouwverkeer een van de doelgroepen waar rekening mee moet worden gehouden. Dit verkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de 60 km/uur wegen, zodat het snelheidsverschil met de overige verkeersdeelnemers beperkt blijft. Langs gebiedsontsluitingswegen wordt het landbouwverkeer bij voorkeur afgewikkeld via parallelwegen of alternatieve routes.

Een andere doelgroep is het fietsverkeer. Daar waar mogelijk en noodzakelijk zullen voor deze doelgroep voorzieningen getroffen worden.

In tabel 5.10 worden de projecten weergegeven en in verband gebracht met de hoofddoelstellingen zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.3.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|---------------------------------------|----------------|--------------|----------------|
| 60 km/-gebieden | | | |
| recreatieverkeer | | | |
| Tolakkerweg 60 km/h | | | |
| optimaliseren inrichting Bisschopsweg | | | |

Tabel 5.10: Projecten/doelstellingen buitengebied (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.12 Thematische projecten

5.12.1 Verkeersveiligheid

Onderdeel van het plan van aanpak voor dit GVVP was een werksessie waarin gedragsexperimenten in De Bilt zijn uitgedacht. Tijdens de sessie is aan de hand van een voorstel een keuze gemaakt in experimenten die we concreet gaat uitvoeren in De Bilt. De volgende onderwerpen zijn gekozen:

- verkeersveiligheid rondom scholen;
- mobiliteitsmanagement (zie ook paragraaf 4.6);
- omgeving woonwijken.

Schoolomgevingen

Het doel is de locaties van de scholen in De Bilt objectief én subjectief duurzaam veiliger te maken. Resultaat is voor elk van de locaties een maatregelenpakket voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. Zo wordt de (subjectieve) verkeersveiligheid rondom scholen en op de schoolroutes verbeterd, mogen/kunnen kinderen (eerder) zelfstandig naar school én is een bewustwordingsproces bij ouders, leerlingen en scholen in gang gezet. Samenwerking met de schoolleiding/het team en de (verkeers)ouders is een cruciale voorwaarde voor het slagen van een dergelijk project. Na afronding van de schoolomgevingen gaat de gemeente aan de slag met de schoolroutes.

Algemene richtlijnen: Veilig Verkeer Nederland/Fietsersbond:

- de route naar school is veilig;
- de straat voor school is veilig;
- er is een veilige oversteekplaats...;
- ...en een veilige schooluitgang;
- kinderen hebben onbelemmerd uitzicht;
- voor ouders is er voldoende wachtruimte;
- er zijn fietsenrekken voor ouders...;
- ...en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken;
- de schoolbus krijgt de beste parkeerplek;
- de school heeft een verkeersouder en een verkeerscommissie.

De gemeente heeft zelf de schoolomgevingen geëvalueerd in 2011 (Evaluatie Schoolomgevingen, gemeente De Bilt, 2 maart 2011). Uit deze evaluatie zijn per schoolomgeving actiepunten benoemd om deze veiliger te maken. Deze actiepunten zullen worden uitgevoerd.

Maatregelen gericht op onderwijs/educatie

Binnen de filosofie van Duurzaam Veilig wordt naast infrastructurele maatregelen tevens een belangrijke rol toebedeeld aan mensgerichte maatregelen en educatie. In tabel 5.11 is een overzicht opgenomen van de mogelijke activiteiten.

| type activiteit | mogelijke concrete acties |
|---|---|
| educatie (algemeen) | de scholen zijn weer begonnen affiches van campagnes VVN voorlichting over permanente educatie |
| educatie (automobilist) | caravancursus cursus defensief rijgedrag snelheid displays |
| educatie (basisonderwijs) | verkeersproef basisonderwijs verkeersbrigadiers verkeersouders jeugdverkeerskrant permanente verkeerslessen en verkeersslang project van 8 naar 1 verkeerskwis verkeersslang |
| educatie (bromfietzers) | bromfietsopleiding brom veilig |
| educatie (fietzers) | dode hoek zwaar verkeer t.b.v. basisonderwijs |
| educatie (ouderen) | BROEM-cursus |
| educatie (voortgezet onderwijs) | VEVO-project |
| handhaving (speerpunt voertuigcontrole) | fietsencontrole basisonderwijs |
| organisatie (overig) | verkeerspuzzeltocht |
| organisatie (voorlichting) | verkeersquiz bedrijven en verenigingen verkeersexamen team alert verkeersveilig manifestatie nationale straatspeeldag |

Tabel 5.11: Mogelijke maatregelen verkeersprojecten gericht op onderwijs/educatie

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|-------------------------------------|----------------|--------------|----------------|
| veilige schoolomgeving | | | |
| verkeerseducatieprojecten onderwijs | | | |

Tabel 5.12: Projecten/doelstellingen verkeersveiligheid (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.12.2 Parkeren

In dit GVVP zijn de hoofdlijnen voor het parkeerbeleid van de gemeente De Bilt beschreven. Zowel voor Bilthoven, als voor De Bilt geldt dat het beleid nader kan worden uitgewerkt in samenhang met de verkeerscirculatie in het gebied en mobiliteitsmanagement.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|---------------------------------------|----------------|--------------|----------------|
| parkeren centrum De Bilt en Bilthoven | | | |

Tabel 5.13: Projecten/doelstellingen parkeren (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

5.12.3 Mobiliteitsmanagement

Met mobiliteitsmanagement wordt de reiziger meerdere keuzes voorgelegd qua modaliteit, gericht op een bewustere keuze. De maatregelen zijn ingedeeld naar algemene maatregelen die tot minder mobiliteit in het algemeen leiden en vervolgens maatregelen die gekoppeld zijn aan overstap naar ander type vervoer. Hiervoor worden de vier v's gehanteerd:



1. verminder de vraag naar mobiliteit: bijvoorbeeld thuiswerken
2. verkort de reis: bijvoorbeeld dichterbij gaan werken of winkelen
3. verander het reisgedrag, bijvoorbeeld: overstap naar OV, fiets, deelauto's etc.
4. vergroen de resterende automobilititeit: groene brandstoffen/voertuigen, zuinig rijgedrag

In de handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit is voor een groot aantal maatregelen op het gebied van mobiliteit inzichtelijk gemaakt wat de beoogde gedragsverandering van automobilisten is en wat het effect op bereikbaarheid, lucht, geluid en klimaat (CO₂) is.

De Bilt wil samen met bewoners en bedrijven gericht aan de slag met mobiliteitsmanagement. Hiervoor wordt een plan van aanpak voorbereid.

Mobiliteitstoets

De gemeente De Bilt zet in op een versterking van de samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer. Als essentieel onderdeel van beleid wordt voorgesteld dat bij alle plannen voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen op gemeentelijk en regionaal niveau een mobiliteitstoets wordt uitgevoerd.

Bewegwijzering

Bewegwijzering is van belang voor de bezoeker aan de gemeente De Bilt. Duidelijkheid en eenvoud in en onderhoud van de bewegwijzering zorgen voor comfort en veiligheid van de bezoeker. De lokale bewegwijzering is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de wijk- en gemeenteplattegronden vallen daaronder. Bewegwijzering heeft een sturende werking. Door het verkeer naar de belangrijkste attractiepunten te leiden via de gewenste hoofdroutes, worden de ongewenste en/of kwetsbare routes gemedend. Dit kan eventueel worden gecombineerd met aanvullende maatregelen als inrijverboden voor specifieke vervoerswijzen (bijvoorbeeld vrachtverkeer). Het streven is om in de komende jaren het aantal borden te verminderen.

Technologische ontwikkelingen in auto's zijn van invloed op de wensen van de weggebruiker ten aanzien van bewegwijzering. Veel automobilisten beschikken over routenavigatie (TomTom e.d.). Het aantal automobilisten dat gebruik maakt van de bewegwijzering neemt hierdoor af, waardoor ook ongewenste routes vaker worden gebruikt. Landelijk worden op dit punt al afspraken gemaakt met producenten van navigatiesystemen. Dit is een punt dat ook vanuit regioverband om aandacht vraagt.

| projecten/doelstellingen | bereikbaarheid | leefbaarheid | slimmer reizen |
|--|----------------|--------------|----------------|
| maatregelen mobiliteitsmanagement | | | |
| mobilitiestoets bij nieuwe ruimtelijke plannen | | | |
| bewegwijzering | | | |

Tabel 5.14: Projecten/doelstellingen mobiliteitsmanagement (paars = grote bijdrage, oranje = beperkte bijdrage)

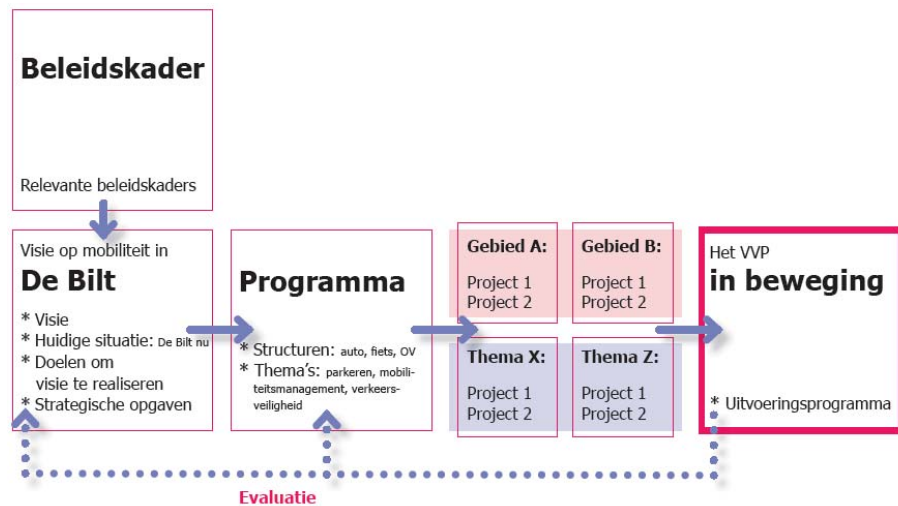
6

Het GVVP in beweging

6.1 Wat staat er in dit hoofdstuk?

In dit hoofdstuk worden belangrijke aandachtspunten beschreven die bij de uitvoering van dit GVVP moeten worden meegenomen. Ook wordt ingegaan op het instrumentarium dat daarvoor beschikbaar is.

Een cruciaal onderdeel van het GVVP is de monitoring en evaluatie. Gekozen is voor een visie waarbij ingezet wordt op betere benutting van het wegennet en mogelijkheden voor slimmer reizen. Met regelmaat moet worden bekeken hoe de mobiliteit in De Bilt zich ontwikkelt en of bijsturing vereist is.



Figuur 6.1: Opbouw GVVP

6.2 Aandachtspunten bij uitvoering

A *Verkeersveiligheid en milieuaspecten nadrukkelijk betrekken bij de uitwerking*
Bij de uitwerking van de projecten en maatregelen is aandacht voor verkeersveiligheid en voor de (milieu)thema's een (wettelijke) vereiste. Bij de uitwerking worden de vereiste acties die voortkomen uit de landelijke wet- en regelgeving en de beleidsnota's meegenomen. Waar nodig moeten aanvullende maatregelen worden getroffen.

B *Werk met werk maken*
Bij de uitvoering van projecten uit dit Verkeer- en vervoerplan wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de uitvoering van ruimtelijke projecten, milieuprojecten of beheer- en onderhoudswerkzaamheden.

6.3 Instrumentarium

De gemeente De Bilt heeft zelf instrumenten in huis om de doelstellingen uit dit Verkeer- en vervoerplan te realiseren. Het gaat dan om het ruimtelijke instrumentarium, de eigen rol als wegbeheerder, parkeerregulering en verkeerseducatie. Voor de uitvoering van projecten blijft echter ook overleg en samenwerking binnen de eigen organisatie en met andere wegbeheerders, vervoerders, bedrijfsleven etc. noodzakelijk. Dit vergt een goed doordachte overlegstructuur.

6.3.1 Ruimtelijk instrumentarium

Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Het directe juridische verkeer- en vervoersinstrumentarium van de gemeente beperkt zich tot het nemen van verkeersbesluiten en het treffen van verkeersmaatregelen op gemeentelijke wegen. Via het RO-instrumentarium beschikt de gemeente echter wel over instrumenten in de integrale uitvoering van beleid, en mogelijkheden tot sturen op mobiliteit. In 2008 is de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) van kracht geworden. De aanleiding voor herziening van de wet ligt in de noodzaak van kortere procedures en duidelijker verantwoordelijkheden. Daarnaast moeten bestemmingsplannen actueler worden. De nieuwe Wro regelt dat Rijk, provincies en gemeenten een structuurvisie opstellen. Dit is een strategisch beleidsdocument over de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied. Beleidsdoelen uit de structuurvisie worden gerealiseerd in het bestemmingsplan of in een projectbesluit (dat op zijn beurt altijd weer gevolgd moet worden door een bestemmingsplan). Het maken van bestemmingsplannen blijft primair de taak van de gemeente. In het bestemmingsplan kan de gemeente sturen in de wijze waarop zij de ruimte wil inrichten.

Kostentoeerkening/exploitatieplan

In het kader van de Wro heeft de gemeente binnen het instrument exploitatieplan de mogelijkheid om kosten van infrastructuur toe te rekenen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij is van belang dat kan worden aangetoond wat de relatie is tussen de nieuwe infrastructuur en het nieuwe plan. De realisatie van een grote woonwijk kan bijvoorbeeld betekenen dat de bestaande infrastructuur –ook buiten het plangebied– ingrijpend moet

worden aangepast. Een deel van die kosten kan met het exploitatieplan worden toegerekend aan de planontwikkeling, en dus verhaald worden op de initiatiefnemer van de ontwikkeling. Om grootschalige ingrepen in bestaande infrastructuur te kunnen bekostigen kan een fonds worden gevormd. Meest hierover wordt verwoord in de nog op te stellen Nota Kostenverhaal, als onderdeel van de Nota Grondbeleid.

6.3.2 Onderhoud en beheer van wegen

Ontwerp van infrastructuur vraagt om maatwerk. Vertrekpunt in het ontwerp zijn de landelijke richtlijnen voor infrastructuur (o.a. CROW-publicaties). Binnen de bandbreedtes die de richtlijnen bieden kiest de gemeente De Bilt er voor om recht te doen aan de functie van de weg (of het fietspad, de bushalte, etc.) en de omgeving, en op die manier uitvoering te geven aan het gemeentelijke verkeersbeleid. De afweging en invulling hiervan vindt plaats op het niveau van specifieke projecten.

De staat van onderhoud van infrastructuur heeft gevolgen voor functionaliteit en verkeersveiligheid. Een weg moet voldoen aan de eisen die daaraan mogen worden gesteld. De staat van onderhoud heeft ook invloed op keuzes en het gedrag van reizigers. Een goed onderhouden fietspad nodigt meer uit tot fietsgebruik dan een hobbelig tegelpad. Een schone en goed onderhouden abri biedt meer kwaliteit dan een vervallen bushokje. Daarmee is onderhoud van infrastructuur niet alleen een functionele voorwaarde, maar ook een sturend instrument in de beleidsuitvoering. Zo zal de gemeente de komende jaren investeren in de kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen om het fietsgebruik verder te stimuleren en in de toegankelijkheid van bushaltes om meer mensen in de bus te krijgen.

6.3.3 Overlegstructuren

Binnen dit verkeer- en vervoerplan is nadrukkelijk gekozen voor een integrale werkwijze. Binnen de gemeente kan gekeken worden wat er vanuit andere beleidsvelden (groen, stedelijke ontwikkelingen e.d.) gedaan kan worden om de doelstellingen te bereiken. Integrale projecten kunnen vaak win-winprojecten worden, bijvoorbeeld wanneer een weg wordt opengebrouwen voor rioleringswerkzaamheden, die weg direct ook te herinrichten. Naast de samenwerking binnen de gemeente, geldt hetzelfde voor de samenwerking met ontwikkelaars en het bedrijfsleven.

6.4 Communicatie

De gemeente vindt het belangrijk om over de voortgang van de verschillende projecten te communiceren en daar waar nodig belanghebbenden te betrekken bij het project. De communicatie over de projecten verloopt via de bestaande communicatiemiddelen van de gemeente. De betrokkenheid van de belanghebbenden wordt per project bepaald aan de hand van de zogenaamde participatieladder (zie hiernaast).



Daarbij houden de verschillende vormen van participatie het volgende in:

- Informeren: belanghebbenden worden ingelicht via de bestaande communicatiemiddelen van de gemeente;
- Raadplegen: belanghebbenden worden tijdens het project geraadpleegd over de oplossingsrichting;
- Adviseren: belanghebbenden wordt gevraagd om advies in het project, het advies wordt meegenomen in de uiteindelijke keuze;
- Coproduceren: belanghebbenden werken mee aan de uitwerking van het project;
- (Mee)beslissen: belanghebbenden hebben een stem in het keuzeproses van het project.

Voor een verdere informatie over participatie in de gemeente De Bilt wordt verwezen naar de gemeentelijke Participatiewijzer.

6.5 Monitoring en evaluatie

Beleid uitvoeren betekent doelen stellen, maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop binnen de gemeente en in samenwerking met externe partijen (Rijkswaterstaat, Provincie, BRU, vervoerders etc.) deze doelen worden gerealiseerd. De gemeente De Bilt wil een duidelijke link leggen tussen de gewenste effecten van het beleid en de concrete prestaties (activiteiten) die daarvoor worden geleverd. Monitoring en evaluatie maken deze effecten en prestaties inzichtelijk, maar leggen ook de relatie tussen beiden. Met andere woorden: in welke mate leveren de prestaties een bijdrage aan de gerealiseerde effecten? De uitkomsten bieden mogelijkheden om het beleid in de gewenste richting bij te sturen. Daarmee maken monitoring en evaluatie de cyclus van beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsbijsturing sluitend.

De doelmatigheid van het beleidsproces heeft de gemeente De Bilt geheel zelf in de hand. Voor de doeltreffendheid van de beleidsuitvoering ligt dat wat genuanceerder. Daar speelt, naast de gerealiseerde output, ook een extern proces dat vooral wordt bepaald door autonome ontwikkelingen als bevolkingsgroei, economische groei en het gedrag van reizigers. Deze zijn in belangrijke mate van invloed op de beoogde eindeffecten.

Indicatoren en gegevensbronnen

Het is zinvol om de volgende aspecten te monitoren:

- alle klachten, tips en gevoelens over verkeer en vervoer;
- aantal ongevallen, letselongevallen, fietsongevallen en bromfietsongevallen (elke drie jaar een ongevallenanalyse);
- (twee)jaarlijks verkeerstellingenprogramma op maatgevende wegvakken;
- tweejaarlijks parkeerdrukmeting op maatgevende parkeerterreinen en straten in het centrum;
- verzamelen van gegevens uit 'erkende' landelijke gegevensbronnen als het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), CBS Statline en publicaties van KpVV etc.
- herhaling van de internetenquête.

Het gaat bij monitoring nadrukkelijk niet alleen om aantallen en locaties, maar ook om samenwerking met betrokkenen. Samen met partijen als het VVN, de Fietsersbond, politie en andere wegbeheerders (die veelal een schat aan informatie en gegevens tot hun beschikking hebben) kan gericht worden ingestoken op specifieke onderwerpen.

Rapportage

Voorgesteld wordt om (twee)jaarlijks het beleid uit dit Verkeer- en vervoerplan te monitoren en evalueren. De geformuleerde beleidsdoelstellingen en daaraan gekoppelde indicatoren vormen het toetsingskader. Binnen deze evaluatie kan worden aangegeven welke projecten inmiddels zijn gerealiseerd en wat de (aangepaste) planning is van nog te realiseren projecten. Waar nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd. De resultaten kunnen worden opgenomen in een beleidseffectrapportage (BER).

Bijlage 1

Verslag participatie- groep 11 oktober 2011

Verslag participatiegroep GVVP De Bilt, 11-10-2011

Arie-Jan Ditewig opent de avond om 19.30 met een korte doorloping van het proces. Aangegeven wordt dat de door de introductie van de EHS en de verkoop van de gemeentegronnen van het Leijensebos er binnen de planhorizon van het GVVP geen sprake zal zijn aanleg van een westelijke randweg. Wel dient door er rekening mee te worden gehouden dat door bevolkings- en economische groei in de regio een lange termijn realisatie van nieuwe infrastructuur wellicht noodzakelijk is. De participatiegroep geeft geen reactie op de introductie van de wethouder.

Willem Scheper van Goudappel Coffeng geeft de presentatie. Onderstaand zijn de verschillende opmerkingen weergegeven die vanuit de participatiegroep zijn gekomen.

| |
|--|
| Wat als we niets doen? |
| Is het daadwerkelijk wel zo dat de bereikbaarheid van De Bilt in gevaar komt? Juist door de aanleg van de tunnels gaat het verkeer beter stromen <i>Antwoord: door de tunnel verbetert de bereikbaarheid, maar toch is de verwachting dat er aanvullende maatregelen nodig zijn</i> |
| Opgave GVVP |
| Waarom de opgave van het GVVP tot slechts op de grens leefbaarheidscapaciteit en niet eronder brengen? <i>Antwoord: dit is al een flinke opgave die niet onderschat moet worden. Bovendien gaan we bij deze opgave uit dat we geen nieuwe infrastructuur aanleggen.</i> |
| Verkeerstructuur |
| Dient de A27 ook als weg tbv afwikkelen via de randen? Voorstel om KW-weg erftoegangsweg te maken. <i>Antwoord: A27 dient niet als afwikkelen via rand, A27 dient vooral voor het niet lokale verkeer. KW-weg wordt erftoegangsweg (NB alleen bubeko, niet bibeko)</i> |
| Herhaling effecten door aanleg tunnels. Daarnaast worden ook veel files veroorzaakt door de Utrechtseweg, deze wordt nu gedowngrade. |
| Hoe loopt de Biltse Rading verder? <i>Antwoord: Biltse Rading als lokale ontsluiting, hierna verspreiden via meerdere wegen</i> |
| Waarom een HOV-lijn? Als gemeente hebben wij hier niks aan. <i>Antwoord: is inderdaad van regionaal belang, maar ook lokaal plukken wij hier de vruchten van, bijv. de ontwikkeling van de life-science as.</i> |
| OV is de grootste concurrent van de fiets. HOV haalt dus alleen maar fietsers van de weg |
| Het aantal in- en uitstappers zal beperkt zijn |
| Is er in het GVVP een verbreding van het spoor opgenomen. Hierop volgt discussie over capaciteit van het spoor. <i>Antwoord: plannen gaan niet in op een verbreding.</i> |
| Vanuit wie is de opgave voor HOV gekomen? <i>Antwoord: het is een regionale opgave waar de gemeente aan meewerkt.</i> |
| Tram is niet voor weinig mensen. <i>Antwoord: Dat is echt voor de lange termijn, indien er voldoende reizigers zijn</i> |
| Benoem in GVVP HOV daadwerkelijk als regionale taak waar gemeente aan meewerkt |
| Vindt afstemming met de structuurvisie plaats? <i>Antwoord: er is een duidelijke wisselwerking tussen Structuurvisie en GVVP.</i> |
| De gemeente heeft de trend in de regio qua OV tegen. Rond het station is geen enkel punt waar een OV-chipkaart kan worden opgeladen <i>(NB, dit is wel het geval, op het station, bij de NS-automaten)</i> |
| De Soestdijkseweg wordt als ruggegraat genoemd? Maakt de Gezichtslaan hier ook onderdeel van uit? Als dit zo is, benoem het dan ook. <i>Antwoord: ja, nemen we mee.</i> |

| |
|--|
| Wegkenmerken |
| In de buitengebieden fietsen fietsers regelmatig op de rijbaan. Hierdoor rijdt het autoverkeer langzamer. Wel dient er een goede inrichting te zijn |
| Fietsers gaan niet dienen als snelheidsremmende maatregel. Inzet dient te zijn dat waar mogelijk vrijliggende fietspaden dienen te komen |
| Binnen De Bilt worden de CROW-normen voor fietspaden vaak al niet nageleefd. Dit dient te veranderen. Daarnaast liggen veel hoofdfietsroutes langs de hoofdwegen, waarom niet meer aparte structuren |
| Bevoorrading |
| Bij de bevoorradersroutes mag er geen vrachtverkeer over de Groenekansweg. Ook is het Dr. Letteplein niet geschikt hiervoor. |
| Ontsluiting vrachtverkeer via Groenekansweg is juist beter. |
| De industriegebieden ontbreken nog wel in het plaatje |
| Hoe zit het met het vrachtverkeer vanuit Den Dolder? <i>Antwoord: Die dienen via andere routes te rijden, maar dat is lastig te sturen.</i> |
| Hoe denkt de gemeente dit te gaan communiceren? Veel bedrijven werken met wisselende chauffeurs? Dit is niet te doen. <i>Antwoord: Niks doen is geen alternatief. Beter proberen te sturen en verschillende vrachtwagens via de gewenste routes te laten rijden, dan alles door de gebieden waar je dit niet wilt.</i> |
| Noord-deel Soestdijkseweg maakt niet onderdeel uit van bevoorradersroute? <i>Antwoord: Nee, dit komt voort uit de structuur</i> |
| Moet de KW-weg als doorgaande route worden beschouwd? <i>Antwoord: Nee, dit is niet het geval, met name bedoeld voor lokaal verkeer. (NB In geval van calamiteiten dient een parallelstructuur beschikbaar te zijn).</i> |
| Openbaar vervoer |
| Wat is de meerwaarde van de stations Hollandsche Rading en Maartensdijk? |
| Rond Hollandsche Rading en Lage Vuursche is veel recreatie. Ook biedt de NS een wandelroute aan tussen station Breukelen en station Hollandsche Rading. Dit station heeft juist een belangrijke functie in de facilitering van het recreatieverkeer. De P&R bij dit station ligt op grond van NS Poort. Deze willen we graag verder uitbreiden. Bij Station Maartensdijk is de P&R een nieuwe grotere opgave, vanwege de beperkte ruimte. Station maakt onderdeel uit van de As Almere – Utrecht – Breda en kan als voorstadhalte dienen. |
| Meerwaarde voor de gemeente zit vooral in het feit dat Maartensdijk beter ontsloten wordt. |
| Wat houdt servicebus in? <i>Antwoord: Lokale bus bedoelt voor ontsluiting van gebieden</i> |
| De grootste kostenpost van een bus is de chauffeur. Een kleinere bus leidt tot een zeer beperkte kostenverlaging. Wat is nu de doelgroep? <i>Antwoord: Servicebus is gericht op speciale doelgroepen waar het vervoer op afgestemd dient te worden.</i> |
| Niet iedere 10 minuten een servicebus door De Leijen. <i>Antwoord: Is ook niet het geval.</i> |
| Valt de servicebus binnen concessie. <i>Antwoord: ja</i> |
| Wat is de rode draad in de planning. Welke mate van afhankelijkheid zit er in de plannen? <i>Antwoord: Er is een mate van afhankelijkheid binnen de plannen. Wij hebben niet alle bevoegdheden in handen. Bedoeling is om per dienstregeling 2015 een start te maken met HOV.</i> |
| Fiets |
| Op de KW-weg komen mensen hun erf niet af, door de fietsers |
| Heeft de gemeente een norm, welke inrichting waar dient te komen? Scholieren zijn één van de grootste groepen fietsers, juist doordat zij geen beschikking hebben over een auto. Jan Steenlaan en Beukenlaantje zijn juist voor deze doelgroepen belangrijke routes |
| Is er een relatie gelegd met sociale veiligheid. Wellicht hierbij ook verschil hanteren tussen de utilitaire en recreatieve routes. <i>Antwoord: Dit is een belangrijk onderdeel In ieder geval is van belang dat er goede verlichting is op hoofdroutes.</i> |

| |
|---|
| Kunnen er meer fietsfilevrijroutes komen? En op deze routes de plaatselijke knelpunten oplossen. |
| Strategische Projecten |
| Hoe zit het met de kosten? <i>Antwoord: Dit komt terug in het uitvoeringsprogramma</i> |
| Beleid dient consequent te worden gevoerd over een langere periode en niet afhankelijk van college. Dan zijn er pas echte effecten, zoals in Houten. |
| GVVP biedt ook mogelijkheden voor kostenverrekening. Hiermee kan een stuk dekking worden gezocht, bijvoorbeeld door middel van een exploitatieopzet bij herontwikkelingen. |
| Vermindering van sluipverkeer is een strategisch project. Randweg levert hier juist een bijdrage aan. <i>Antwoord: Sluipverkeer terugdringen is een opgave die voortkomt uit de strategische projecten.</i> |
| Ik mis de consequenties van de tunnel Leijenseweg. Verwacht wordt dat er extra verkeer door deze tunnel zal gaan rijden. <i>Antwoord: de wisselwerking tussen beide tunnels is niet zo groot. Bovendien verandert er qua structuur ten opzichte van de huidige situatie niet veel, nu twee overwegen, straks twee tunnels</i> |
| Dit GVVP biedt verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie. Echter, niet goed genoeg. De knelpunten blijven (verhaal afrit A28, randweg, Utrechtseweg, etc). <i>Antwoord: de politiek wil voorsnog geen nieuwe infrastructuur aanleggen</i> |
| Suggestie voor een alternatief voor een volledige randweg. Laat de Jan Steenlaan via de Dwarsweg en Eijckensteinselaan aansluiten op de N234. Op die manier kan er meer verkeer wegvloeien richting de A27, zonder dat door de kern hoeft. Hiermee wordt de Gezichtslaan ontlast die niet geschikt is voor veel verkeer. |
| Wat houdt verkeersmanagement in? <i>Antwoord: Onder andere dosering van het verkeer aan de randen. Na een paar maal gaan mensen wel andere routes kiezen.</i> |
| Beargumenteer straks bij de raad waarom bepaalde keuzes niet worden gemaakt. |
| Op de OV-knoop Utrechtseweg dient een mogelijkheid tot gebruik van de OV-fiets te zijn |
| Ontsluiting van sportparken is ook belangrijk |
| Hoe wordt afgestemd met de structuurvisie? <i>Antwoord: Deze afstemming vindt plaats. Waarschijnlijk op 3 november gezamenlijke inloopavond</i> |
| Er zijn allemaal verschillende ontwikkelingen, maar wat zijn nu de daadwerkelijke verkeerseffecten binnen de regio? |
| Hollandsche Rading |
| Wens tot rotonde kruising Tolakkerweg – Vuurse Dreef. <i>Antwoord: Wens is bekend. Provincie wil pas nadenken over downgraden na aanpassing A27</i> |
| Westbroek |
| Hoe wil de gemeente gaan handhaven? <i>Antwoord: Verschillende mogelijkheden. Ambtelijk voorstel is er om de mogelijkheden van een camerasysteem te onderzoeken</i> |
| Tip voor de mogelijke realisatie van een fietsvoorziening via de Korssesteeg. Neem hierover contact op met het recreatieschap. |
| Groenekan |
| Verbreiding van de A27 heeft een jaar vertraging opgelopen. Er dient een koppeling te komen wanneer het sluipverkeer wordt aangepakt. Is dat nu of pas na realisatie in 2017? Ook de snelheid op de KW-weg binnen de bebouwde kom is een probleem. Bewoners willen graag een herinrichting. Tot slot is er de wens om de KW-weg bij de gemeentegrens te knippen, waardoor sluipverkeer niet meer mogelijk is. Groenekan pleit ook voor het niet aansluiten van de KW-weg op de noordring Utrecht. |
| Verkeer Larenstein blijft in de richting van Groenekan gaan, wanneer komen er hier nu maatregelen? <i>Antwoord: Meerjarenplanning volgt nog</i> |
| Ruimtelijk is bedrijvigheid langs de Groenekanseweg in Groenekan onwenselijk. Dit dient tegen te worden gegaan om de doelstellingen uit het GVVP te halen. |
| In hoeverre is landbouwverkeer opgenomen in de plannen? |
| Bilthoven-Noord |
| Beter inzetten op benutten bestaande infra. Op de Gezichtslaan zijn nu zeer weinig fietsers |
| Veel sluipverkeer naar de A28 maakt gebruik van de Beethovenlaan. Is hier rekening mee gehouden om dit te verminderen? |

| |
|--|
| Bilthoven-centrum |
| Er zijn veel activiteiten aan de Rembrandtlaan, hoe wordt dit verenigd? <i>Antwoord: Combinatie van ruimtelijke herontwikkeling met infrastructurele aanpassingen</i> |
| Het handhaven van de blauwe zone is een groot probleem in het centrum. Ook rekening mee houden bij de bouw van de nieuwe parkeergarage bij het station. Wanneer hier niet wordt gehandhaafd staat deze parkeergarage vol met P&R. |
| Het gaat nu sowieso slecht met het centrum, specifiek de Kwinkelier |
| Er zijn te weinig fietsparkeerplaatsen bij het station. <i>Antwoord: Het centrumplan gaat in op uitbreiding van het aantal fietsenstallingen.</i> |
| Hou rekening met een verdubbeling van het aantal benodigde stallingen. De ruimte schijnt hier wel voor gereserveerd te zijn. |
| Hoe zit het met het doortrekken van de Rembrandtlaan? <i>Antwoord: De Rembrandtlaan wordt aangesloten op de Massijslaan. Verkeer via de Rembrandtlaan ontlast hiermee de Jan Steenlaan en Massijslaan, die hiermee afgewaardeerd kunnen worden.</i> |
| Bilthoven-Zuid |
| Er zijn geen maatregelen gepland voor Bilthoven-Zuid |
| Een belangrijke fietsroute kan het doortrekken van de Spoorlaan zijn tot aan de overgang van de Leijenseweg. |
| De Bilt |
| Er gaat veel sluipverkeer al via de Dorpsstraat. Wanneer de Looijdijk wordt afgesloten, wordt dit alleen maar meer. <i>Antwoord: een randvoorwaarde bij de studie naar de interne circulatie van kern De Bilt is dat de Dorpsstraat niet meer wordt belast. De voorkeur is zelfs om ook de Dorpsstraat te ontlasten</i> |
| Bij de aanleg van de Biltse Rading zijn toentertijd bezwaren gekomen vanuit de flats. Wanneer de ontsluiting aan de oostzijde wordt aangelegd (aansluiting derde poot rotonde Biltse Rading) kan er gerekend worden op bezwaren vanuit deze flats. |
| Hoe dient de P&R te worden gezien? <i>Antwoord: Op het terrein van de Europatuin</i> |
| Waarom op deze locatie de P&R? <i>Antwoord: Juist op deze locatie verknopen de verschillende modaliteiten. Nu vindt veel informele P&R plaats in de wijken. Door de P&R aan te bieden willen dit concentreren op één locatie</i> |
| De Uithof gaat een transferium ontwikkelen. Hierdoor lijkt de P&R aan de Utrechtseweg een alleenstaande zaak te worden en dat heeft geen nut binnen het gehele netwerk. <i>Antwoord: De transferia hebben verschillende doelgroepen, hierdoor zijn zij niet concurrerend. Dit is ook zo besproken in het regionale overleg.</i> |
| Buitengebied |
| Op de Nieuweweteringseweg is over parallelbaan veel sluipverkeer. Ondanks dat dit een provinciale weg is, dient de gemeente hier aandacht voor te hebben. |
| Verkeersveiligheid |
| Er blijft weer autoverkeer bij de schoolomgevingen komen, terwijl dit juist gevaar oplevert. |
| Vorig jaar heeft er een ongeluk plaatsgevonden bij onze schoolomgeving (Rietakker). Zelfs hierdoor is er geen gedragsverandering gekomen. |
| Benoem in het beleid nadrukkelijker de rol van de scholen in de verantwoordelijkheid. Alle partijen, gemeente, school en ouders hebben een verantwoordelijkheid. VVN wil hier graag over meedenken. |
| Het is ook een bewustwordingsproces. Dit kost tijd. |
| Mobiliteitsmanagement |
| In Woerden was € 95.000,- beschikbaar gesteld voor het voeren van mobiliteitsmanagement. Dit kwam traag op gang doordat bedrijven de bereikbaarheid vooral als taak van de overheid zien. <i>Antwoord: Een mogelijkheid is het aanbieden van een mobiliteitstoets bij de aanvraag van vergunningen.</i> |

Afrondend

Op 1 november is er een informatieavond voor de Raad (is besloten vergadering). Daarna volgt in de eerste week van november (datum nog niet bekend) een inloopavond waar het definitieve GVVP wordt gepresenteerd. Reacties kunnen dan nog worden meegenomen. Inspraak volgt nog, net als de informatieavond voor de raad. De planning is nu dat het GVVP in de commissie van maart wordt behandeld.

Komt de participatiegroep nog in deze samenstelling terug?

Antwoord: nee, maar er is natuurlijk voldoende mogelijkheid om nog tijdens de inloopavond opmerkingen/ideeën/suggesties in te brengen.

Ik weet niet met welke opdracht u heeft gekregen? Als u geen geld heeft gekregen is het een goed product. Wanneer er wel geld is, dan bent u niet tot het gaatje gegaan

Participatie dient meer op te worden genomen in het beleid

De wethouder gaf aan dat er sprake is van explosieve groei in de regio. Deze concentreert zich vooral aan de westzijde van Utrecht. Dit is dus anders dan lokaal. Wat zijn nu de exacte effecten in De Bilt?

Antwoord: deze gegevens zijn gebaseerd op de sociaal-economische gegevens uit het VRU model.

Hoe zit het nu met metingen en monitoren?

Antwoord: De doelstellingen zijn SMART geformuleerd en zijn dus te monitoren

In de eerste bijeenkomst is gezegd dat er nog een 0-meting diende te komen. *Antwoord: De 0-meting is er natuurlijk al in de vorm van de Evaluatie VCP*

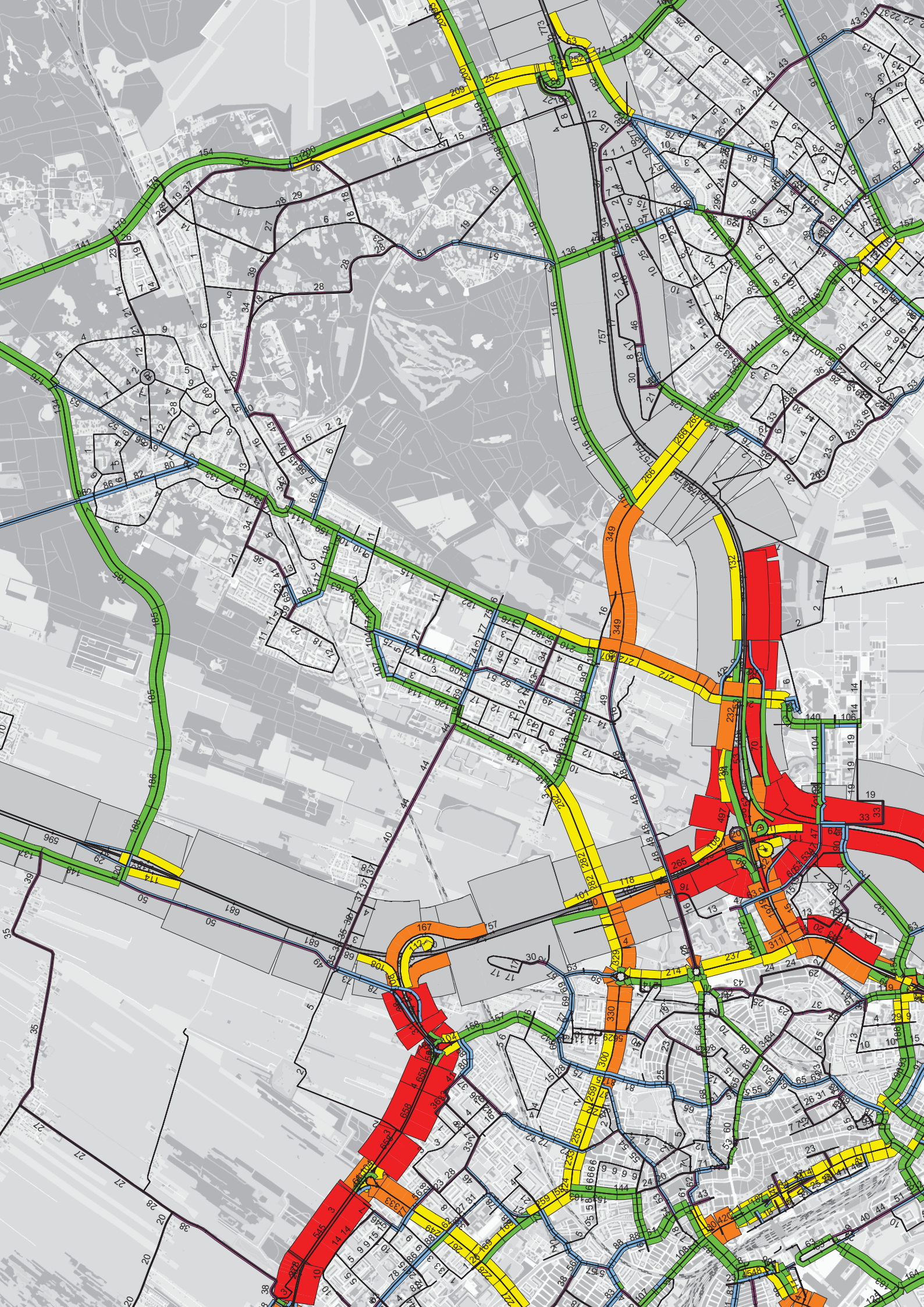
Wat zijn de effecten van glasvezel (thuiswerken)?

Antwoord: Dit is lastig te zeggen. Het zit verwerkt in de algemene trends van de verkeersmodellen, maar exact inzicht is er niet

Oproep tot het aanleggen van de rondweg.

Bijlage 2

Modelplot 2020



Bijlage 3

Reactienota inloopavond 9 november 2011

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|---|---|
| 001 | P. Oomen | Wat is de definitie van de term bereikbaar? | Bereikbaarheid geeft aan hoeveel potentiële gebruikers van de op een bepaalde locatie aanwezige functies, binnen een bepaalde afstand (meestal uitgedrukt in tijd) aanwezig kunnen zijn. |
| 002 | P. Oomen | Definitie snel in de zin: "De gemeente De Bilt wil nadrukkelijk een rol spelen in het faciliteren van de bewoners en werknemers om snel en op plezierige manier in beweging te blijven". Deze zin is mogelijk strijdig met de leefbaarheid en veiligheid. | Met de zin wordt in dit geval op fysieke beweging gedoeld. In de zin erna wordt het verbeteren van de fietsinfrastructuur als voorbeeld genoemd om dit voor elkaar te krijgen. Daarnaast hoeft snel in de zin van doorstroming niet strijdig te zijn met leefbaarheid en veiligheid. Bij doorstroming op de plekken waar het kan wordt de leefbaarheid en veiligheid op andere plekken juist beter. |
| 003 | P. Oomen | Hinder en overlast van mobiliteit beperken dient het beperken van de automobilititeit te zijn. Van fiets en voetganger bijna geen overlast. | Het plan heeft als credo 'mobiliteit met gezond verstand'. Dat houdt in dat we mensen alternatieven voor de auto willen bieden en mensen bewust maken van het feit dat er een keuze is. Het verleden heeft aangetoond dat 'auto pesten' niet werkt als er geen alternatieven zijn, of als mensen niet weten dat er alternatieven zijn. |
| 004 | P. Oomen | Nota Mobiliteit: 95% reizigers bereikt op tijd de bestemming. Als men op tijd weggaat is men ook niet te laat. Deze term mondt alleen maar uit in meer en bredere wegen. | Het Rijk heeft een definitie meegegeven van op tijd meegegeven in de Nota Mobiliteit. Op tijd betekent dat men in de spits maximaal anderhalf keer zo lang over de reis doet als buiten de spits op snelwegen en maximaal twee keer zo lang op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het Rijk. |
| 005 | P. Oomen | Structuurnota I&R: Gebruiker mobiliteit is niet voor te stellen. Gemeente kan rol vervullen in stimulering OV & fiets. Aandacht voor voldoende fietsenstallingen en voldoende brede fietspaden om deze te bereiken. | Deze opmerking wordt door de gemeente ter harte genomen. Verder worden er op het nieuwe station Bilthoven fietsparkeervoorzieningen voorzien en gaat de gemeente aan de slag met de OV-fiets op station Hollandsche Rading. |
| 006 | P. Oomen | RVVP zegt fiets en OV prominentere rol: Dan dient de fietsinfrastructuur veel aandacht te krijgen (brede fietspaden & voldoende stallingen). | Zie reactie nummer 005. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|---|---|
| 007 | P. Oomen | Vinkenplein Masterplan Centrum: Fietsinfrastructuur kan hier explicieter worden genoemd. | Dit wordt meegenomen in het plan. |
| 008 | P. Oomen | Milieubeleidsplan: Uitleg terminologie | Er wordt gesproken over de Solvé maatregelenmix en LARGAS. De Solvé maatregelenmix is een instrument om gemeenten en provincies te helpen bij het maken van een keuze t.a.v. verkeersmaatregelen. Immers is de ene verkeersmaatregel de andere niet en is het effect op de luchtkwaliteit en de toepasbaarheid sterk afhankelijk van de situatie van het knelpunt. LARGAS staat voor Langzaam Rijden Gaat Sneller en is een verkeersmaatregel die de luchtkwaliteit aantoonbaar verbeterd. |
| 009 | P. Oomen | Mobiliteitsbenchmark: Waarom gebruik moeilijk woord? Waarom een taboe op betaald parkeren in De Bilt? | Met benchmark wordt in dit geval een vergelijking bedoeld. Het onderwerp is mobiliteit. In de tekst staat het begrip ook uitgelegd. Betaald parkeren ziet de gemeente De Bilt niet als taboe. Dit komt in de tekst ook niet als zodanig naar voren. |
| 010 | P. Oomen | Risico Noord-Zuidrelatie en dilemma met sluipverkeer: Impliciet wordt gekozen voor betere doorstroming en mindere leefbaarheid. | De gemeente De Bilt kiest voor een betere doorstroming op de Soestdijkseweg, voor de inwoners van de gemeente De Bilt. Men kiest echter niet voor een toename van het oneigenlijk gebruik. In het plan zijn maatregelen opgenomen om dit juist tegen te gaan, bijvoorbeeld met behulp van verkeersmanagement. |
| 011 | P. Oomen | Wegencategorisering: Uitleg terminologie | De afbeeldingen worden aangepast door de afkortingen voluit te schrijven. In een wegcategorisering krijgen wegen een categorie mee die past bij het streefbeeld en de beoogde functie van de weg. |
| 012 | P. Oomen | Aansluiting A27 voor Bilthoven-Noord toch niet via Groenekanseweg, maar via de Nieuwe Weteringseweg. | Bilthoven-Noord heeft inderdaad nog een tweede alternatief via de Nieuwe Weteringseweg. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|--------|----------|--|--|
| 013 | P. Oomen | Kwaliteit openbaar vervoer staat onder druk. Invloed bezuinigen op De Bilt staat niet genoemd. Servicebus de Leijen is zijdelings genoemd. | In de beschrijving van het korte termijn scenario wordt gesproken over een optimalisatie van het huidige openbaar vervoernetwerk. Deze optimalisatie heeft de bezuinigingen als achtergrond. Dit zal in de tekst worden aangepast. De Servicebus staat duidelijk vermeld in de tekst. |
| 014 | P. Oomen | Haltekommen hebben negatieve invloed op de doorstroming, door afremmen en optrekken. Liever op de rijbaan laten stoppen, hiermee ook al middel tegen sluijverkeer. | De bus heeft bij het verlaten van de haltehaven voorrang. Het effect van een haltehaven ten opzichte van halteren op de rijbaan op de doorstroming van de bus is daarmee beperkt. Daarnaast kan het autoverkeer gedurende het halteren van de bus in de haltehaven door blijven rijden, wat een positief effect heeft op de leefbaarheid. Stilstaande auto's achter een op de rijbaan halterende bus veroorzaken immers meer uitstoot dan rijdende auto's. |
| 015 | P. Oomen | Voorkeurroutes zijn echter voorkeurroutes (Bevoorrading): Cryptische regel, uitleg aub of weglaten | De toelichting staat in de zin er na. De zin houdt in dat voorkeurroutes niet af te dwingen zijn, men mag nog steeds gebruik maken van andere routes als men daar de <i>voorkeur</i> aan geeft. |
| 016 | P. Oomen | Bij exceptionele transporten staat niks over gevaarlijke stoffen. Vanaf de Soestdijkseweg-Zuid staat een route aangegeven dwars door de woonwijk. Hoe zit het met de aanvraag van een ontheffing voor gevaarlijke stoffen door woonwijken? | Tot op heden vindt vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg in de gemeente De Bilt plaats zonder gemeentelijke voorschriften. De gemeenteraad heeft op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) de mogelijkheid om een route gevaarlijke stoffen aan te wijzen. In gemeenten waar wegen of weggedeelten zijn aangewezen en aangeduid is het verboden om stoffen te vervoeren over andere dan de aangewezen en aangeduide wegen of weggedeelten. Het college van burgemeester en wethouders kan een vervoerder van transporten met gevaarlijke stoffen ontheffing verlenen van dat verbod indien dat noodzakelijk is voor het laden en lossen. Op dit moment is de gemeente bezig om deze wegen aan te wijzen. Daarvoor is vaststelling van de raad |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|--|---|
| | | | noodzakelijk. De Soestdijkseweg-Zuid maakt geen onderdeel uit van de aangewezen wegen. |
| 017 | P. Oomen | Waarom regel "In het engels wordt dit ook wel education genoemd". Nutteloze zin. | Education maakt onderdeel uit van de zogenaamde 3 E's, een verkeerskundig principe. De drie E's staan voor Enforcement, Education en Engineering. Derhalve wordt de Engelse term genoemd. In de tekst zal dit als toelichting worden opgenomen. |
| 018 | P. Oomen | Wordt mobiliteitsmanagement al toegepast op Larenstein? | Nee. |
| 019 | P. Oomen | Verbetering Doorstroming Soestdijkseweg (geheel): Dilemma weer tussen doorstroming en leefbaarheid/veiligheid | Zie reactie nummer 010 en 014. |
| 020 | P. Oomen | Soestdijkseweg, linksafvakken, parallelstructuur, haltehavens: Dient duidelijke keuze gemaakt te worden tbv leefbaarheid ipv doorstroming en aantrekken sluisverkeer | Zie reactie nummer 010 en 014. Verder neemt de gemeente een project op waarin het een studie gaat uitvoeren naar de gehele corridor Soestdijkseweg. In deze studie gaat men per onderdeel van de corridor kijken wat er noodzakelijk en mogelijk is qua maatregelen. |
| 021 | P. Oomen | OV knoop station Bilthoven: Niet opgenomen in Masterplan Centrum. Staat nog niks in over reservering van de ruimte. Uitvoering binnen plantermijn? | De start van de uitvoering is binnen de planhorizon van dit GVVP. Daaraan voorafgaand gaat de gemeente onderzoek doen naar de inrichting en effecten van de OV-knoop Bilthoven. |
| 022 | P. Oomen | Julianalaan – Sperwerlaan: Dit is niet Bilthoven-Noord | Dat is feitelijk correct. Echter valt dit project ook buiten Bilthoven Centrum en derhalve is het meegenomen in deelgebied Bilthoven Noord. |
| 023 | P. Oomen | Afsluiten autokruisingen bij fietspad Kees Boeke. | Het afsluiten van deze routes zorgt voor onnodige omrijdbewegingen die op hun beurt weer zorgen voor een verslechtering van de leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluid). Daarnaast zijn de opbrengsten in de verkeersveiligheid gering door de lage intensiteiten op de kruisende wegen. |
| 024 | P. Oomen | GVVP straalt vooral doorstroming autoverkeer uit. Qua fiets alleen fietsstallingen, in plaats van noodzakelijke verbetering infrastructuur. | Het GVVP poogt met het credo 'Mobiliteit met gezond verstand' uit te stralen dat mensen in hun mobiliteitsbehoefte keuzes hebben. Keuzes die meerdere modaliteiten omvat. Dit is naar ons idee goed gelukt. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|---------------|---|---|
| 025 | T. Dusseldorp | Investeer in innovatie. Dit is goedkoper en rendabeler dan de traditionele wijzen van transport. | De taak om op het gebied van transportwijzen te innoveren ligt niet bij de gemeente. De gemeente zal initiatieven op dit vlak waar mogelijk wel ondersteunen c.q. faciliteren. Verder wil de gemeente innoverend zijn met haar beleid, door bijvoorbeeld in kleinschalige experimenten zaken uit te testen. Bij gebleken succes worden deze experimenten groter uitgezet. |
| 026 | R. Oudman | Goed en eerlijke verdeling verkeersdrukte Jan Steenlaan/Rembrandtlaan. Veel bedrijven aan de Rembrandtlaan zullen blij zijn met meer verkeer tbv retail. Goede ontwikkeling. | In principe zal de Rembrandtlaan de hoofdroute worden. In het GVVP is deze dan ook opgenomen als gebiedsontsluitingsweg. Daarmee krijgt de Rembrandtlaan een belangrijke functie in het ontsluiten van De Leijen. |
| 027 | S. v.d. Molen | Bevoorrading AH Looijdijk via Groenekanseweg/Hessenweg kan nu niet. Vraagt aanpassingen Dr. Letteplein. Geen ovonde en zo min mogelijk aantasting van dit mooie plein. | In de routes voor vrachtverkeer gaat het om voorkeurroutes. Het heeft de voorkeur van de gemeente bevoorrading van bijvoorbeeld de Albert Heijn via de Groenekanseweg/Hessenweg te laten lopen. De Looydijk is daarvoor minder geschikt vanwege de vormgeving van de weg. Het Dr. Letteplein staat op de lijst van projecten. Uiteraard zal er bij de aanpak hiervan rekening gehouden worden met de huidige uitstraling van het plein. |
| 028 | D. Wesselink | Allemaal mooie woorden. Luchtfietserij voor een heleboel geld. | De gemeente gaat het geld met dit GVVP wijselijk besteden. In de huidige tijd van bezuinigingen zullen we verstandig om moeten gaan met onze middelen. Omdat we in dit plan verder kijken dan alleen infrastructuur denken we een goede investering te doen op het gebied van verkeer. Verkeer is immers gedrag. |
| 029 | K. Floor | Toevoegen bij milieubeleidsplan: Gemeente dient zich te realiseren grootste bedreiging lucht- en geluidsnormen is verbreding A27. Probleem dient verlaagd te worden tot x peil in samenwerking met Provincie en Rijk en stelt hiervoor alles in het werk. | De gemeente treedt uiteraard in overleg met Rijkswaterstaat in het kader van deze verbreding. Bij de verbreding moet het Rijk echter voldoen aan de landelijke wetgeving en daaruit voortvloeiende normen. Waar nodig zal het Rijk maatregelen moeten treffen. Het Rijk is hier dus de verantwoordelijke partij. |
| 030 | K. Floor | Leefbaarheid: Koppeling maken tussen lucht- en geluidskwaliteit rond A27'. | Zie reactie nummer 029. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|---------------|---|--|
| 031 | K. Floor | Gebruik wielrenners fietspad Maartensdijk – Hollandsche Rading. Gevaarlijke situatie rond Dorpshuis Hollandsche Rading. In ontwerp niet rekening mee gehouden. | Met de ontwikkeling van het nieuwe dorps huis zal het bestaande fietspad (Vuursche Pad) worden verlegd. Op dit moment komt het fietspad uit op de Dennenlaan. In de nieuwe situatie zal deze uitkomen op de Adri Piecklaan. |
| 032 | K. Floor | Enkele kleine taalkundige fouten. in rapport | In de definitieve versie worden deze fouten hersteld. |
| 033 | F.J. Huisman | Een voorstel is dat de gemeente daadwerkelijk actiever is om mensen uit de auto te krijgen. Een goede zaak was geweest als men bij de inloopavond voor de presentatie van het GVVP op woensdag 9 november eens had geteld hoeveel auto's er geparkeerd stonden bij het gemeentehuis. Daaruit kon men constateren dat er nog weinig bewustzijn leeft binnen de gemeente De Bilt over problemen met autovervoer en milieu. Probeer eerst maar eens die mensen uit de auto te krijgen. | De gemeente beseft goed dat er nog een lange weg te gaan is, maar gaat graag de uitdaging aan. Het doel is echter niet de mensen uit de auto te krijgen, maar vooral het bewustzijn kweken van de keuzemogelijkheden. Uiteindelijk moet men zelf de keuze maken. |
| 034 | T. Oosterhuis | Ik ben blij met de komst van een station in Maartensdijk en de Leijen. Echter de OV visie voor de regio Utrecht schuift dit op de lange baan. | Station Maartensdijk is een wens van de gemeente. De haalbaarheid daarvan gaan we onderzoeken. Dat zal betekenen dat het station er niet vandaag of morgen is, maar het streven is hier wel duidelijk voor te gaan. |
| 035 | T. Oosterhuis | Ik hoop dat bus 58 van Maartensdijk tot Hilversum 7 dagen per week blijft rijden tot het station in Maartensdijk geopend is. Anders wordt het een probleem per OV van Maartensdijk op station de Hollandsche Rading of Hilversum te komen. | Lijn 58 blijft op de lange termijn niet rijden naar Hilversum. Deze lijn maakt onderdeel uit van de bezuinigingsopgave van het Bestuur Regio Utrecht. De gemeente wil mede daarom ter vervanging het station Maartensdijk. |
| 036 | T. Oosterhuis | In de pers was sprake van service busjes. o.a. een van Westbroek via Groenekan naar Utrecht. Dit betekent voor de inwoners van Westbroek dat het OV aanzienlijk duurder wordt. Tevens vraag ik me af of de busjes niet te groot zijn voor de weg door Achthoven. | Op de korte en lange termijn wordt er voor Westbroek een servicebus voorzien. |
| 037 | T. Oosterhuis | Het servicebusje voor de Leijen zou in mijn optiek beter een (trein/ov/recreatie)taxi kunnen worden. Dan kan ik mogelijk ook mee van station Bilthoven naar Maartensdijk of Lage Vuursche. | Uw suggestie wordt meegenomen in de uiteindelijke uitwerking. Vooralsnog gaan we uit van een servicebus die een vaste route rijdt. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|--|---|
| 038 | R. Scheele | Algemeen: de fiets behoort het meest voor de hand liggende voertuig te zijn. Hoewel er goede aanzetten zijn, valt er op diverse punten het GVVP nog aan te scherpen. | De gedachte achter het plan is 'mobiliteit met gezond verstand'. Deze gedachte houdt in dat we mensen bewust willen maken van de keuzemogelijkheden die er zijn en van de keuze die ze uiteindelijk maken als het gaat om mobiliteit. De fiets dient daarmee in het keuzeprocess meegenomen te worden als realistisch alternatief voor bepaalde verplaatsingen. De gemeente denkt dat dat in dit plan goed is verwerkt. |
| 039 | R. Scheele | Blz. 17 ketenmobiliteit: gratis parkeerplaatsen voor een P&R kan leiden tot een foutief gebruik hiervan. De kans bestaat dat mensen dit parkeerterrein gebruik als dichtstbijzijnde gratis parkeerterrein bij de eindbestemming. Het laatste stukje wordt dan met de fiets of de bus gedaan. | De gemeente De Bilt heeft in dit GVVP parkeerbeleid opgesteld waarin deze kwestie wordt meegenomen. Parkeren wordt door de gemeente gemonitord en het beleid zal waar nodig worden bijgesteld door deze monitoring of andere ontwikkelingen. |
| 040 | R. Scheele | Blz. 64: Goede situering en goede kwaliteit van de fietsenstalling kan het fietsgebruik stimuleren. | Dit is een terechte constatering. Bij nieuw te realiseren fietsenstallingen wordt hier rekening mee gehouden. |
| 041 | R. Scheele | Blz. 6: Bij "hoogwaardige fietsenstalling" (2 ^e alinea) graag toevoegen: overeenkomstig fietsparkeer keurmerk. | Deze opmerking wordt verwerkt. |
| 042 | R. Scheele | Blz. 58 Handhaving: na herinrichting of wijziging van een situatie moet sterk gehandhaafd worden. Hiermee wordt gewoontewording voorkomen. | Bij herinrichting of wijziging van een situatie moet de weg dusdanig worden ingericht dat het verwachte gedrag af te leiden is uit het wegontwerp (self explaining). Handhaving zien we in dit verband als ondersteunend. |
| 043 | R. Scheele | Blz. 24: Wat zijn de mogelijkheden voor ontvlechting van autoverkeer en fietsverkeer (Beukenlaantje of Planetenbaan? Gezichtslaan of Rembrandtlaan?) | We zien de genoemde routes als complementair aan elkaar. Scheiden van auto- en fietsverkeer zien we hierin niet als oplossing, omdat we daarin de maaswijdte van bijvoorbeeld het fietsnetwerk verkleinen. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|---|---|
| 044 | R. Scheele | Blz. 33: Het fietsverkeer moet in 2020 relatief 5% zijn gegroeid ten opzichte van het autoverkeer. Met name op de afstanden tot 15 km. Is veel winst te behalen. | Het fietsgebruik op langere afstanden (> 7,5 km) is in de gemeente De Bilt op dit moment al relatief groot. Dat blijkt uit het mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). De doelstelling die daarbij hoort moet ambitieus zijn, maar ook realistisch. Derhalve is uitgegaan van 2% groei. Daarnaast kan deze groei ook uit het openbaar vervoer komen, als deze ook maar groeit met 2%. |
| 045 | R. Scheele | Blz. 35: Drive through shoppers moet je niet willen. Lokale klanten moeten meer gebonden worden. | De drive through shoppers zijn voor de middenstand in De Bilt van economisch belang en kan daarnaast gezien worden als kans voor de middenstand. Hier zal de gemeente faciliterend moeten optreden, om deze kansen te benutten. Daarnaast zal de gemeente ervoor moeten waken dat er als gevolg hiervan geen overlast wordt veroorzaakt. |
| 046 | R. Scheele | Blz. 48: De vijf eisen worden onderschreven. De oplossing ligt vaak in het bieden van alternatieven. | Dit wordt door de gemeente onderschreven. |
| 047 | R. Scheele | Blz. 20: een HOV verbinding van station Bilthoven zal voornamelijk mensen van de fiets halen. | Deze stelling wordt door de gemeente niet onderschreven. De HOV verbinding is met name gericht op mensen die de overstap maken op station Bilthoven, in de richting van de Uithof. Deze mensen zitten nu veelal niet op de fiets, maar zitten al in het openbaar vervoer. |
| 048 | R. Scheele | Blz. 38: Plaatje lijkt logisch, maar qua aantal fietsers is de Jan Steenlaan – Kees Boekelaan vele malen drukker dan de Gezichtslaan. Tevens mist de Holle Bilt (richting Zeist) en de Dorpsstraat. | Het gaat in deze afbeelding om een visie op het toekomstige netwerk. In de afbeelding met het fietsnetwerk zijn de genoemde zaken wel opgenomen. |
| 049 | R. Scheele | Blz. 88: toevoegen: De laatste 100 meter openbare weg richting schoolfietsstalling is autovrij. Ten allen tijde wordt achteruit rijden van auto's nabij een schoolingang vermeden. Gepoogd wordt ouders via de kinderen aan te spreken. Ontmoedigen van halen en brengen van kinderen heeft de voorkeur boven het faciliteren van automobilisten. Dit ten voordele van de buurt en de gezondheid van de kinderen. | De gemeente gaat eerst kijken naar de verkeersveiligheid van de schoolomgeving. Daarbij wordt per schoolomgeving wat passende oplossingen zijn. Vervolgens wordt gekeken naar de schoolroutes. Het aanspreken van ouders via de kinderen kan een mogelijk onderdeel zijn van het bewustwordingsproces bij ouders. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|--|---|
| 050 | R. Scheele | Blz. 93 : Het beïnvloeden van de modal split naar meer duurzame middelen van vervoer hoort bij het beleid. | In paragraaf 5.12.3 wordt gesproken over mobiliteitsmanagement. Dit is een van de manieren waarop de gemeente van plan is de modal split op een duurzame wijze te beïnvloeden. |
| 051 | R. Scheele | Blz. 95 : Naast de gebruikelijke klankbordgroepen bij concrete projecten is er regelmatig overleg tussen verkeersgroepen (VVN fietserbond, ouderen, ROVER) en verkeersambtenaren. | De Fietzersbond is opgenomen in deze zin. |
| 052 | R. Scheele | Er mist een stuk over verlichting. Waar aparte fietsinfrastructuur is, wordt de verlichting geoptimaliseerd voor fietsers. | Bij de vijf eisen aan een goed fietsnetwerk wordt ook verlichting genoemd (als onderdeel van samenhang en veiligheid). Daarmee heeft het de aandacht van de gemeente. |
| 053 | R. Scheele | Blz. 18: is er onderzoek gedaan naar de behoefte van een fietspad tussen de Leijen en Voordorp? En pas deze in de ecologische verbindingzone? | Nee, daar is geen onderzoek naar gedaan. Daarmee is ook nog niet gekeken naar de ruimtelijke inpassing van de fietsroute. Het is een wens van de gemeente deze route op termijn te realiseren om de relatie met Utrecht te versterken. |
| 054 | R. Scheele | Blz. 22 Masterplan: Gratis onbepert bovengronds parkeren zorgt waarschijnlijk voor lege parkeergarages. Blauwe zone is nodig. Liever nog betaald parkeren, dat stimuleert het fietsgebruik op korte afstand. | In paragraaf 4.5.2 wordt nader ingegaan op de parkeersituatie in Bilthoven-centrum en de strategie die de gemeente daarbij gaat hanteren. |
| 055 | R. Scheele | Blz. 43: zie blz 78. | Zie reactie 056. |
| 056 | R. Scheele | Blz. 78: Groenekanseweg kan via het Dr. Letteplein beter benut worden. Wij zijn tegenstanders van het doortrekken van de Asserweg. Dit zorgt namelijk voor meer autoverkeer in de bebouwde kom en de schoolroute naar Weltevreden komt onder druk te staan. De intensiteiten van de Dorpsstraat worden teruggebracht naar 2.500 motorvoertuigen/etmaal. Indien dit niet het geval is, moet de functie ingericht worden als gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden. | Het doortrekken van de Asserweg is een mogelijke uitwerking van de interne structuur van De Bilt. De gemeente De Bilt wil hier een onderzoek naar laten doen, waarbij verschillende varianten worden onderzocht. Het doel van deze studie is juist het beter verdelen van het verkeer binnen de kern De Bilt. De Dorpsstraat is in het plan benoemd als een nader uit te werken ontsluitingsweg. Bij dergelijke wegen zijn intensiteiten hoger dan genoemd in de reactie voorstelbaar. Fietsvoorzieningen in de vorm van fietssuggestiestroken kunnen daarbij voldoende zijn. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|--|--|
| 060 | R. Scheele | Blz. 49: Beukenlaantje en Kees Boekelaan aanwijzen als snelfietsroute. Verbinding Beukelaantje – Berlagetunnel moet verbeteren. De snelfietsroute Utrecht - Zeist loopt via De Holle Bilt. | Het Bestuur Regio Utrecht heeft subsidie gekregen om de route langs de Soestdijkseweg te verbeteren. Dit ziet de gemeente als drager van het fietsnetwerk en als de snelfietsroute van De Bilt. De route Beukenlaantje en Kees Boekelaan zien de gemeente niet als snelfietsroute. De genoemde verbinding Beukenlaantje – Berlagetunnel is in de huidige situatie voldoende. De snelfietsroute Utrecht – Zeist ligt in de toekomst zoals aangegeven op de betreffende kaart. |
| 061 | R. Scheele | Verbinding 2 ^e Brandenburgerweg – Spoorlaan moet geoptimaliseerd worden voor fietsers zolang de tunnel onder de Leijenseweg er nog niet is. Na de tunnel is een verbinding vanaf de Pluvierenlaan langs het spoort tot de Spoorlaan logisch. | De gemeente is voornemens op op de kruising 2 ^e Brandenburgerweg – Spoorlaan een rotonde aan te leggen. De opmerking over de Pluvierenlaan wordt meegenomen in de planuitwerking van de tunnel Leijenseweg. |
| 062 | R. Scheele | Blz. 71: De route Rembrandtlaan (ten noorden van Jan Steenlaan) – Vermeerlaan – Albert Cuyplaan aanwijzen als hoofdfietsroute i.p.v. Gezichtslaan. De aansluiting Albert Cuyplaan naar de oversteek over de provinciale weg wordt geoptimaliseerd voor fietsers. | De genoemde route is voor de fietser niet de meest directe route vanaf bestemming zoals bijvoorbeeld het station en Bilthoven-centrum naar het noorden. Daarnaast sluit de Gezichtslaan uiteindelijk aan op de drager van het fietsnetwerk van de gemeente, de Soestdijkseweg. Derhalve wordt deze route niet aangewezen als hoofdfietsroute en wordt de noodzaak tot optimalisatie niet gedeeld. |
| 063 | R. Scheele | Blz. 87: Dorpsweg tussen bebouwde kom en de Gezichtslaan is onveilig voor fietsers. Auto intensiteit en snelheid moet omlaag. | De snelheid op deze wegen is al gereduceerd naar 60 km/h. Buiten de bebouwde kom is dit de laagste snelheid die wettelijk wordt toegepast. Op onder meer de Maartensdijkseweg worden fietsvoorzieningen voorzien. |
| 064 | R. Scheele | Blz. 87: fietsroute Utrecht – Hilversum kan beter door fietspad langs de Koningin Wilhelminaweg aan de westzijde te leggen. | Er ligt een fietsvoorziening aan de oostzijde van Koningin Wilhelminaweg. De gemeente ziet geen aanleiding om deze naar de andere zijde te brengen. |
| 065 | M. Oorschot | Graag bevoorrading voor bedrijven en winkels aan de Hessenweg via de Groenekanseweg – Dr. Letteplein. Hierdoor neemt de drukte in de Looydijk en Dorpsstraat af. | In de voorkeurroutes voor goederenvervoer is dit als zodanig benoemd. |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-------------|--|--|
| 066 | M. Oorschot | De verkeersintensiteiten in de Dorpsstraat moet het liefst afnemen. Dit zorgt voor een drukkere Looydijk. Dat mag niet! | De gemeente gaat een studie laten uitvoeren naar de interne ontsluiting van De Bilt. In die studie worden verschillende varianten voor de ontsluiting onderzocht en worden ze tegen elkaar afgewogen. |
| 067 | M. Oorschot | De Soestdijkseweg wordt ingezet als HOV-route, verkeer soeren en fietssnelweg. Ook bij kruispunten moeten aanpassingen komen. Graag uitleg, want dit is veel voor één weg. | Hier is de gemeente De Bilt zich van bewust. Er rusten meerdere claims op deze route. De gemeente wil daarom een integrale corridorstudie laten uitvoeren naar de Soestdijkseweg. In die studie wordt gezocht naar oplossingen per deel van de corridor. |
| 068 | M. Oorschot | Er wordt niet gesproken over de veiligheid in de Looydijk. Dit is wel nodig gezien het vele vrachtverkeer over deze weg. | Met het benoemen van de voorkeurroutes voor vrachtverkeer heeft de gemeente beleid in handen om hierover in gesprek te gaan met de winkeliers. Daarnaast gaat de gemeente zoals gezegd een onderzoek laten uitvoeren naar de interne ontsluiting van De Bilt. In dat onderzoek wordt ook het vrachtverkeer meegenomen. |
| 069 | H. Reedijk | De verkeerssituatie kan tot 2020 voldoen met het benutten van de huidige infrastructuur. Daarna is naar alle waarschijnlijkheid nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Maar de procedure daarvan duurt minimaal zeven jaar. Het is zaak om daar nu al mee te starten, zodat het na 2020 niet te lang duurt. | De gemeente neemt deze opmerking ter harte en zal uiteraard voortijdig nadenken over mogelijke oplossingsrichtingen. |
| 070 | F. van Gils | Geen sloop van bestaande woningen of onteigening van grond ten behoeve van aanleg rotonde Leijenseweg – 2 ^e Brandenburgerweg. | De gemeente zal bij de inpassing van de rotonde uiteraard zoveel mogelijk rekening houden met bestaande erfgronden en woningen. |
| 071 | F. van Gils | Bereikbaarheid voor de inwoners moet gegarandeerd blijven bij maatregelen tegen sluisverkeer. | De gemeente is het eens met deze stelling. |
| 072 | F. van Gils | HOV-lijn mag niet ten koste gaan van de groene uitstraling van De Bilt. | Deze opmerking wordt ook meegenomen in de onder 067 genoemde corridorstudie. De gemeente vindt het karakter van de Soestdijkseweg, de laan, belangrijk. |
| 073 | F. van Gils | Station Bilthoven-west snoept reizigers af van station Bilthoven. Is niet nodig. | Station Bilthoven-west is opgenomen voor de middellange termijn. Voorwaarde hiervoor is het opvoeren van de frequentie. Een dergelijke sprong in kwaliteit van het openbaar vervoer trekt nieuwe reizigers en gaat |

| Nummer | Naam | Reactie | Reactie gemeente |
|---------------|-----------------------|---|--|
| | | | daarmee niet per definitie ten koste van in- en uitstappers op station Bilthoven. Als dit aan de orde is wordt hier wel naar gekeken. |
| 074 | F. van Gils | Berlagelaan 30 km/h voor leefbaarheid. | De Berlagelaan is in het plan benoemd als wijkontsluitingsweg. Deze wegen zijn in principe 50 km/h. Uit leefbaarheidsoverwegingen kan gekozen worden voor 30 km/h. De Berlagelaan is qua vormgeving en functie geen weg waar een snelheid van 30 km/h te verantwoorden is. De weg is breed en fungeert als verzamelweg voor De Leijen. |
| 075 | I. van Dijk | Goede oversteekvoorziening over de Soestdijkseweg Zuid ter hoogte van Grontmij. | De huidige oversteekvoorziening voldoet. Daarnaast kan men vanuit zowel noordelijke als zuidelijke richting al eerder ervoor kiezen om geregeld over te steken. |
| 076 | I. van Dijk | HOV doortrekken naar Soest. | Het doortrekken van de HOV naar Soest is gezien het potentieel aan reizigers wat de gemeente betreft op de termijn van dit plan niet realistisch. |
| 077 | Gehandicaptenplatform | Inclusief beleid is niet daadwerkelijk opgenomen, stond wel in een concept (was inventarisatienota red.). | Onder het kopje voetgangers in hoofdstuk 4 wordt de minder valide genoemd. Inclusief beleid, het meenemen van de belangen van de mindervalide, heeft de gemeente zeker op het netvlies. Dit is als zodanig opgenomen in het GVVP. |
| 078 | Gehandicaptenplatform | Graag toevoegen op p. 50 "Bij ieder (her)inrichtingsplan wordt het handboek "Voetpaden voor iedereen" van het Clientenbelang Utrecht geconsulteerd. | Bij (her)inrichtingen neemt de gemeente de belangen van de mindervalide mee in de planvorming. |

Bijlage 4

Projectenlijst

| Project | Type maatregel | Doelstellingen | | |
|--|----------------|----------------|--------------|----------------|
| | | Bereikbaarheid | Leefbaarheid | Slimmer reizen |
| Corridorstudie Soestdijkseweg Zuid | Studie | | | |
| Verkeersmanagement Soestdijkseweg | Studie | | | |
| Fiets Filevrij | Studie | | | |
| Station Bilthoven | Ruimtelijk | | | |
| Studie station Bilthoven | Studie | | | |
| HOV-route Bilthoven - De Uithof | Studie | | | |
| Multimodale knoop Utrechtseweg | Ruimtelijk | | | |
| Studie multimodale knoop | Studie | | | |
| Regionale studie bereikbaarheid | Studie | | | |
| Structuur Gezichtslaan - Soestdijkseweg Noord | Verkeer | | | |
| Beethovenlaan - Handellaan (deels gerealiseerd) | Verkeer | | | |
| Inrichting Sperwerlaan - Julianalaan | Verkeer | | | |
| Herkenbaarheid 30 km/h-gebieden | Verkeer | | | |
| Stationsomgeving - Masterplan centrum | Ruimtelijk | | | |
| Rembrandtlaan | Ruimtelijk | | | |
| Fietsparkeren Bilthoven-centrum | Ruimtelijk | | | |
| Spoortunnel Leijenseweg | Verkeer | | | |
| Jan Steenlaan verkeersveiligheid | Verkeer | | | |
| Fietsroute noordzijde spoor richting Utrecht | Verkeer | | | |
| Berlagelaan fietsstroken | Verkeer | | | |
| Planetenbaan fietsvoorzieningen | Verkeer | | | |
| Aanvullende maatregelen Kees Boekelaan en Beukenlaantje | Verkeer | | | |
| Uitwerking interne structuur De Bilt | Studie | | | |
| Parkeren De Bilt (P+R Utrechtseweg) | Ruimtelijk | | | |
| Dr. Letteplein | Verkeer | | | |
| Uitbreiden van de P+R faciliteiten bij het NS-station Hollandsche Rading | Verkeer | | | |
| Realiseren OV-fietsvoorziening bij het NS-station Hollandsche Rading | Verkeer | | | |
| Studie parkeren Vuursche Dreef | Studie | | | |
| Opening station Maartensdijk | Verkeer | | | |
| Herinrichting Dorpsweg (Shared Space/ bredere fietsstroken) | Verkeer | | | |
| Studie naar vrijliggend fietspad langs de Dorpsweg tussen Bantamlaan en Gezichtslaan | Studie | | | |
| Onderzoeken effecten verbreding A27 op het sluijverkeer (tijdens wegwerkzaamheden) | Studie | | | |
| Aanleg nieuwe fietsroute | Verkeer | | | |
| Weren doorgaand vrachtverkeer Groenekanseweg | Verkeer | | | |
| Koningin Wilhelminaweg (sluijverkeer en snelheid) | Verkeer | | | |
| 60 km/h-gebieden (Maartensdijkseweg, fietsvoorzieningen) | Verkeer | | | |
| Recreatieverkeer | Verkeer | | | |
| Tolakkerweg 60 km/h | Verkeer | | | |

| Project | Type maatregel | Doelstellingen | | |
|--|----------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| | | <i>Bereikbaarheid</i> | <i>Leefbaarheid</i> | <i>Slimmer reizen</i> |
| Optimaliseren inrichting Bisschopsweg | Verkeer | | | |
| Veilige schoolomgeving | Verkeer | | | |
| Verkeerseducatieprojecten onderwijs | Verkeer | | | |
| Parkeren centrum De Bilt en Bilthoven | Verkeer | | | |
| Maatregelen mobiliteitsmanagement | Verkeer | | | |
| Mobiliteitstoets bij nieuwe ruimtelijke plannen | Proces | | | |
| Kruispunt Soestdijkseweg Noord - Gezichtslaam | Verkeer | | | |
| Kruispunt Leijenseweg - Massijslaam | Verkeer | | | |
| Kruispunt Leijenseweg - 2e Brandenburgerweg | Verkeer | | | |
| Kruispunt Soestdijkseweg Zuid - Looydijk | Studie | | | |
| Uitwerking interne structuur De Bilt | Verkeer | | | |
| Kruispunt Planetenbaan - Groenekanseweg | Verkeer | | | |
| Kruispunt Soestdijkseweg - Spoorlaan | Verkeer | | | |
| Bewegwijzering | Verkeer | | | |
| Studie busroutes | Verkeer | | | |
| Inrichting hoofdroutes fiets | Verkeer | | | |
| Herinrichting Soestdijkseweg Zuid inclusief HOV, fietsfilevrij en kruispuntoplossingen | Verkeer | | | |
| Uitwerking interne structuur De Bilt (uitvoering) | Verkeer | | | |
| Kruising Biltse Rading - Groenekanseweg (rotonde) | Verkeer | | | |
| Schoolroutes | Verkeer | | | |
| Kruising Groenekanseweg - uitrit Larenstein | Verkeer | | | |

Gemeente De Bilt
Bezoekadres:
Soestdijkseweg Zuid 173
3721 AB Bilthoven
T (030) 228 94 11
F (030) 228 94 57

www.debilt.nl
info@debilt.nl