

Startnotitie Werkgroep Veilig Fietsen Jan Steenlaan

Definitief 13 maart 2018

Inleiding

De gemeenteraad heeft in haar vergadering in oktober 2016 het college per motie (motie vreemd aan de agenda 29-10-2016) gevraagd de mogelijkheden tot een structurele oplossing voor veilig fietsen op de Jan Steenlaan nader te onderzoeken. Dit in samenhang met het ingestelde verkeerscirculatieplan in het kader van de bouw van de spoortunnel Leijenseweg (VCP De Leijen).

Aansluitend hierop hebben de bewonersvereniging Bilthoven Noord, de wijkraad De Leijen en scholen en sportclubs het initiatief genomen om een werkgroep te vormen. Samen met de gemeente willen zij de mogelijkheden verkennen om tot een gedragen oplossing voor de fietsveiligheid te komen.

De werkgroep staat onder leiding van een onafhankelijke voorzitter en bestaat uit vertegenwoordigers van:

Wijkraad De Leijen
Scholen en Sportclubs
Bewonersvereniging Bilthoven Noord
Jan Steenlaan en Heidepark
Rembrandtlaan en Rogier van der Weijdenlaan
Rubenslaan en Van Ostadelaan
Jan van Eycklaan
Fietsersbond
Gemeente De Bilt

De opdracht aan de werkgroep heeft twee doelstellingen (zie ook bijlage Plan van aanpak, werkgroep, 23 mei 2017):

1. het realiseren van een fietsroute vanaf de Soestdijkseweg naar de scholen en sportclubs aan het eind van de Jan Steenlaan, die voldoet aan de vijf criteria voor een goed fietsnetwerk zoals geformuleerd in het GVVP (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort)
2. een voor de lange termijn goede ontsluiting van de wijk De Leijen voor alle soorten verkeer.

Volgens de projectfasering van de gemeente levert deze startnotitie input aan de "initiatiefase". In deze fase wordt de haalbaarheid van verschillende opties en de scope van het project onderzocht.



De gemeente participeert in de werkgroep en zorgt tevens voor inhoudelijke expertise door middel van onderzoeken en analyses.

De startnotitie van de werkgroep biedt een basis voor besluitvorming van College van Burgemeester en Wethouders en behandeling in de gemeenteraad.

Werkwijze werkgroep

In augustus 2017 kwam de werkgroep voor het eerst bijeen.

In september/oktober zijn tellingen uitgevoerd en zijn varianten in het verkeersmodel doorberekend door Sweco (zie bijlagen).

In de Werkgroep zijn enkele opmerkingen gemaakt over dit rapport met betrekking tot de betrouwbaarheid van de fietstellingen en het aantal en de plaats van de telpunten voor het autoverkeer. Tevens is geconstateerd dat de tellingen uit 2012, 2015 en 2017 niet geheel vergelijkbaar zijn. Ook is geconstateerd dat de huidige omvang van het doorgaand verkeer/sluipverkeer niet geheel helder is.

In november/december/januari zijn door BVA verkeersadviezen verschillende inrichtingsvarianten voor de fietsroute uitgewerkt (zie bijlage); een gemengde verkeersafwikkeling, fietsstroken, fietsstraat, en fietspaden.

Er is tevens achtergrondinformatie ontvangen: het gemeentelijk rapport "Verbeteren verkeersveiligheid Jan Steenlaan e.o." augustus 2016 (en besluitvorming gemeenteraad 26 oktober 2016), het bestemmingsplan Rembrandtlaan 2014 en het Gemeentelijk Verkeer-en Vervoersplan 2012. Klachten en vragen vanuit de wijken over de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid zijn ook aan de orde geweest.

Hierover is in de werkgroep intensief en uitvoerig gediscussieerd. Vervolgens is in de vergadering van 19 februari 2018 gesproken over diverse inrichtings-en verkeerscirculatievarianten. Uiteindelijk zijn drie hoofdvarianten/hoofdkeuzes aan de leden van de werkgroep voorgelegd.

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijenseweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's. Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Elke partij in de werkgroep heeft op basis van deze 3 hoofdkeuzes zijn voorkeur kunnen bepalen en argumenten hiervoor kunnen aangegeven (zie bijlage).

<i>Deelnemer werkgroep</i>	<i>Beste keuze</i>	<i>Second beste keuze</i>
Wijkraad De Leijen	2	3
Bewonersvereniging Bilthoven - Noord	2	1
Scholen/Sportverenigingen Jan Steenlaan/Kees Boekelaan	2	-
Fietsersbond	2	3
Jan Steenlaan	3	1
Jan van Eijcklaan	3	-
Rembrandtlaan	2	1
Rubenslaan/Van Ostadelaan	2	-

Bijlagen:

1. Plan van Aanpak werkgroep Veilig fietsen Jan Steenlaan
2. Verkeerstellingen De Leijen 2017 – 2015 – 2012, Sweco
3. Verkeerskundig variantenonderzoek Jan Steenlaan e.o. Sweco
4. Fietsveiligheid / herinrichting Jan Steenlaan, BVA verkeersadviezen
5. Standpunten partijen Werkgroep

Veilig fietsen Jan Steenlaan 2017

Plan van aanpak – initiatieffase

GEMEENTE DE BILT, BILTHOVEN, 23 MEI 2017
(vastgestelde versie, B&W)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Aanleiding	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Doelstellingen	5
2.2	Scope/kaders	5
2.2.1	Plangebied	5
2.2.2	Financieel	6
2.2.3	Ruimtelijk en verkeerskundig	6
2.2.4	Verkeersveiligheid	7
2.2.5	Maatschappelijk	7
2.3	Resultaat	7
3	Projectaanpak	9
3.1	Projectfasering	9
3.2	Proces	9
3.2.1	Samenstelling werkgroep	9
3.2.2	Afspraken werkgroep	10
3.3	Planning	10
3.4	Budget	10
3.5	Kwaliteit	11
3.6	Risico's en kansen	11
3.7	Communicatie	11
	Bijlagen	12
Bijlage 1	Organisatiestructuur	13
Bijlage 2	Wikken en wegen	15

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De verkeersveiligheid van de fietsers op de Jan Steenlaan is al jarenlang onderwerp van discussie.

1. Naar aanleiding van het Verkeerscirculatieplan 2002 is met bewoners van de Jan Steenlaan gesproken over oplossingsrichtingen;
2. Met de klankbordgroep Revitalisering Rembrandtlaan over oplossingen op de Rembrandtlaan in het kader van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2012);
3. Recent - in het kader van het opstellen van het tijdelijke Verkeerscirculatieplan De Leijen (VCP) over de inzet van de wegen van het plangebied voor een goede ontsluiting.

Bij de bespreking van het bestemmingsplan Rembrandtlaan in de raadsvergadering van 29 januari 2015 hebben diverse belanghebbenden ingesproken ten aanzien van de drukte en verkeersonveiligheid. In deze bespreking heeft de raad de volgende motie (**motie 10 29-01-2015**) aangenomen:

Na aanvang van het VCP structureel en met regelmaat (eerste keer binnen een maand) de verkeerssituatie op de Jan Steenlaan te monitoren en indien nodig maatregelen te treffen om geconstateerde zaken acuut op te lossen.

1. *In samenhang met de evaluatie van het tijdelijk VCP, onderzoek te doen naar structurele oplossingen voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de Jan Steenlaan, waarbij de prioriteit ligt bij het fietsverkeer;*
2. *Voor de structurele oplossing de optie van een vrijliggend fietspad langs de Jan Steenlaan nadrukkelijk mee te nemen, en de tijdelijke situatie op de Jan Steenlaan niet op te heffen voordat er aan de structurele maatregelen begonnen wordt. Als blijkt dat de conclusie is dat een vrijliggend fietspad de beste oplossing is, dit aan de raad te voorleggen;*
3. *De benodigde financiële middelen voor de structurele oplossing in beeld te brengen.*

Het college heeft tevens toegezegd om bij de aanvang van de werkzaamheden voor de onderdoorgang Leijenseweg ook het onderzoek naar mogelijkheden voor structurele maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid op onder meer de Jan Steenlaan te starten.

De werkgroep "VCP De Leijen" evalueert regelmatig het VCP en optimaliseert waar nodig. Dit heeft reeds geleid tot een betere verkeerssituatie. Voor oktober dit jaar staat de derde bijeenkomst gepland.

Voor het komen tot een structurele oplossing zijn verschillende scenario's in beeld gebracht. Deze zijn verwoord in de notitie "Verkeersveiligheid Jan Steenlaan e.o.". Deze notitie beschrijft de historie van reeds eerder in beeld gebrachte varianten, gaat in op alle varianten om te komen tot een veilige verkeerssituatie en leidt naar een voorkeursvariant.

Het college besloot vervolgens tot dezelfde variant als bij het vaststellen van het bestemmingsplan Rembrandtlaan e.o.: de Jan Steenlaan en Rembrandtlaan allebei 30 km/u wegen, en snelheidsremmende maatregelen op de Jan Steenlaan.

Dit collegebesluit is besproken door de raad op 27 oktober 2016 en heeft geleid tot een nieuwe motie, die hierna wordt benoemd.

1.2 Aanleiding

De gemeenteraad heeft in haar vergadering in oktober 2016 het college per motie (**motie vreemd aan de agenda 29-10-2016**) gevraagd:

- *De mogelijkheden tot een structurele oplossing voor veilig fietsen op de Jan Steenlaan nader te onderzoeken, waarbij*
 - *de varianten*
 - *een fietspad aan de noordzijde in twee richtingen bereden, 1D uit de notitie Verbeteren verkeersveiligheid Jan Steenlaan augustus 2016*
 - *de fietsstraat – zo nodig in combinatie met eenrichtingsverkeer in de fietsstraat en/of nabije omgeving van de Jan Steenlaan –*
 - *de ‘alternatieve circulatie’, ingebracht door beter De Bilt worden uitgewerkt;*
 - *de meting van de verkeersintensiteit voor en na openstelling van de ondertunneling van de Leijenseweg wordt betrokken bij de uitwerking;*
 - *de benodigde financiële middelen en de subsidiemogelijkheden per variant in kaart worden gebracht;*
 - *het verkeersbudget beschikbaar blijft voor de reeds geplande actiepunten uit het VCP.*
- *De resultaten van het onderzoek aan de raad voor te leggen in de vorm van een startnotitie uiterlijk in het 3^{de} kwartaal van 2017.*
- *Geen wijzigingen in de huidige verkeerssituatie aan te brengen alvorens de raad hierover een besluit heeft genomen.*

Aansluitend hierop hebben de bewonersvereniging Bilthoven Noord, de wijkraad De Leijen en scholen en sportclubs het initiatief genomen om een werkgroep te vormen. Samen met de gemeente willen zij de mogelijkheden verkennen om tot een gedragen oplossing voor de fietsveiligheid te komen. Daarbij staat het belang van een structurele, voor lange termijn, veilige afwikkeling van het (fiets)verkeer op de Jan Steenlaan voorop.

Dit plan van aanpak gaat in op de doelstellingen, resultaat, proces, rollen en verantwoordelijkheden van de partners in de werkgroep, scope van het project, de uitgangspunten en criteria. Na vaststelling door het college van burgemeester en wethouders vormt dit plan de opdracht voor de werkgroep.

2 Projectbeschrijving

2.1 Doelstellingen

De huidige verkeerssituatie op de Jan Steenlaan geeft aanzienlijke problemen voor de gebruikers, waarbij met name de fietsers het meest kwetsbaar zijn.

Dit blijkt uit :

- de ongevallen die er plaats vinden, alhoewel de ongevallen die worden geregistreerd nog niet aan de hoge kant zijn ;
- de snelheidsmetingen van de gemeente;
- de subjectieve (gevoelde) onveiligheid van de gebruikers.

Oorzaken zijn:

- er wordt te hard gereden, met name tijdens de rustige uren;
- de rijbaan is te smal voor het verwerken van grote hoeveelheden fiets- en autoverkeer in beide richtingen
- het zicht vanuit de zijwegen op de Jan Steenlaan is beperkt, dit wordt in de hand gewerkt door de lange bomenrij
- kruispunten met de zijwegen zijn niet goed herkenbaar.

De verwachting is dat in de toekomst het verkeer zal toenemen, waardoor de verkeersonveiligheid, subjectief en objectief, nog groter wordt.

De opdracht aan de werkgroep heeft twee doelstellingen:

1. het realiseren van een fietsroute vanaf de Soestdijkseweg naar de scholen en sportclubs aan het eind van de Jan Steenlaan, die voldoet aan de vijf criteria voor een goed fietsnetwerk zoals geformuleerd in het GVVP (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort)
2. een voor de lange termijn goede ontsluiting van de wijk De Leijen voor alle soorten verkeer.

2.2 Scope/kaders

2.2.1 Plangebied

Plangebied

De scope van de verkenning is groter dan alleen de Jan Steenlaan. Immers, de inrichting van de Jan Steenlaan heeft ook invloed op de verkeersafwikkeling op de andere wegen in de omgeving. Figuur 1 is het gebied waarover verkeerskundige modelberekeningen worden gedaan met de rode lijn aangegeven. De opdracht aan de werkgroep richt zich in eerste instantie op het gebied van de Jan Steenlaan, Rembrandtlaan, Jan van Eijcklaan, Massijslaan en Rogier v.d. Weijdenlaan (aangegeven met de blauwe lijn), maar het omliggende gebied kan ook worden betrokken bij de probleemoplossing.



Figuur 1: grens verkeersmodel en werkgebied

2.2.2 Financieel

Vanuit het provincie Utrecht is een maximale subsidie van 400.000 euro beschikbaar, op basis van 50% subsidie. Hiervoor is het nodig dat een cofinanciering van 400.000 euro vanuit de gemeente beschikbaar is, wat maakt dat het totale budget 800.000 euro is.

Kanttekening hierbij is, dat het voor college en raad niet wenselijk is, dat voor een groot deel van het verkeersbudget voor de komende jaren wordt belegd in één oplossing. Financieel zijn dure oplossingen haalbaar als er sprake gaat zijn van substantiële externe financiering.

2.2.3 Ruimtelijk en verkeerskundig

- fysieke inpassing: het moet letterlijk in de daarvoor beschikbare ruimte passen, waarbij grondverwerving van particuliere gronden niet is uitgesloten;
- verkeerscirculatie: de fietsoplossing moet geen onoverkomelijke hinder opleveren voor de overige verkeersafwikkeling;
- CROW richtlijnen (ontwerpwijzer fietsverkeer) worden zoveel mogelijk aangehouden, maar haalbaarheid moet niet uit het oog worden verloren en praktijk kan afwijking rechtvaardigen;
- toepassing van het gemeentelijke verkeersmodel 2017 en 2030, waarin de laatste inzichten ten aanzien van de economische en ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen. Dit model is gekalibreerd op basis van de meest recente verkeerstellingen van fietsers en gemotoriseerd verkeer;
- landschappelijke inpassing: de fietsoplossing dient zo min mogelijk schade aan te richten aan de bestaande groeninrichting men de bomenstructuur zoals verwoord in het Groenstructuurplan 2014;

- volledige ontwikkeling van bedrijvigheid Rembrandtlaan, inclusief ontwikkeling van De Timpe, conform de mobiliteitstoets behorende bij het bestemmingsplan Rembrandtlaan (planjaar 2024);
- toetsing varianten in ochtend en avondspits, voor zowel auto- als fietsverkeer;
- de Jan Steenlaan maakt volgens het GVVP onderdeel uit van een hoofdfietsroute en moet ook aan de eisen van het GVVP (kwaliteitseisen) voldoen;
- uitgaande van volledige openstelling onderdoorgangen centrum en Leijenseweg;
- wijk de Leijen heeft in de bestaande situatie twee ontsluitingswegen, De Leijenseweg en de route Jan Steenlaan – Jan van Eijcklaan. Het is belangrijk voor de bereikbaarheid van de wijk dat vanuit zuidelijke als noordelijke richting een ontsluitingsweg in stand blijft;
- het is van belang dat de bussen goed kunnen doorrijden om een betrouwbare dienstregeling te garanderen.

2.2.4 Verkeersveiligheid

De gekozen oplossing dient getoetst te worden aan de criteria voor verkeersveiligheid voor alle gebruikers.

Verkeersveiligheid bestaat uit twee componenten, objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

Objectief gaat uit van daadwerkelijke ongevallen die op straat gebeuren en subjectief gaat over de beleving van de weggebruikers.

Hierbij gelden de volgende criteria;

- CROW richtlijnen (ontwerpwijzer fietsverkeer) worden zoveel mogelijk aangehouden, maar haalbaarheid moet niet uit het oog worden verloren en praktijk kan afwijking rechtvaardigen;
- de fietsoplossing dient een veilige oplossing te zijn voor alle gebruikers, voetgangers, fietsers, automobilisten, openbaar vervoer en omwonenden;
- toe- of afname van het risico op een verkeersongeval;
- aanwezigheid fietsoversteken;
- aanwezigheid van voetpaden;
- zicht op overig verkeer bij in- en uitrijden.

2.2.5 Maatschappelijk

Er dient maatschappelijk draagvlak te zijn voor de gekozen oplossing bij de gebruikers, bedrijven en de omwonenden. Waarbij binnen de gebruikers weer een onderscheid gemaakt kan worden tussen voetgangers, fietsers, automobilisten en ov gebruikers. In gezamenlijk overleg zullen zij in de werkgroep tot een oplossing komen.

De gebruikers zijn vertegenwoordigd in de werkgroep via de bewonersorganisaties, scholen en sportclubs. De omwonenden betreffen vooral de bewoners van de Jan Steenlaan, Rembrandtlaan en Jan van Eijcklaan, hiertoe zullen vertegenwoordigers per laan (2 Jan Steenlaan, 2 Rembrandtlaan, 1 Jan van Eijcklaan) uitgenodigd worden in de werkgroep. De bedrijven aan de Rembrandtlaan zal gevraagd worden om een afvaardiging van 2 personen.

2.3 Resultaat

Het resultaat van deze verkenning is in september 2017 een zo breed mogelijk gedragen advies aan het college over de voorkeursoplossing Jan Steenlaan e.o. In dit advies zijn alle onderzochte en afgewogen varianten opgenomen, voorzien van een ruimtelijke, financiële en maatschappelijke onderbouwing. De haalbaarheid dient op het niveau van een schetsontwerp te zijn uitgewerkt. Het is een advies van de werkgroep aan het

college van burgemeester en wethouders, waarbij vanuit verschillende betrokken partners de ruimte blijft om op punten waar men zich niet in kan vinden een aantal kanttekeningen mee te geven.

3 Projectaanpak

3.1 Projectfasering

Binnen gemeente De Bilt worden projecten op een projectmatige wijze aangepakt. Na vaststellen van het projectplan, wordt het project uitgevoerd volgens de volgende projectfasen:



We staan het begin van de initiatiefase, waarin we de haalbaarheid van verschillende opties aan het onderzoeken zijn en de scope van het project nog aan het definiëren zijn. Er is nog geen projectdefinitie of opdracht. Deze is nodig voor de definitiefase.

3.2 Proces

Om tot een goede afweging te komen maken wij gebruik van de methode “wikken en wegen”. Wikken en Wegen is een procesaanpak waarbij met een brede groep betrokkenen in een aantal stappen wordt gekomen van een probleemanalyse tot een afweging van de verschillende oplossingen. Zie bijlage voor een infographic hoe wikken en wegen werkt. Belangrijkste onderdeel van die methode is de ‘probleem analyse’ opdat je niet te snel in maatregelen of oplossingen gaat denken. Het is de vraag of we geheel volgens die methode moeten werken, of dat we alleen de uitgangspunten gebruiken. Het inhuren van een consultant is kostbaar.

3.2.1 Samenstelling werkgroep

Uitvoeren van de verkenning vindt plaats door een werkgroep, die bestaat uit de volgende leden:

- 1 vertegenwoordiger wijkraad de Leijen
- 1 vertegenwoordiger bewonersvereniging Bilthoven Noord
- 1 vertegenwoordiger gebruikers scholen
- 1 vertegenwoordiger sportverenigingen
- 1 vertegenwoordiger Fietsersbond
- 2 vertegenwoordigers Bedrijven Rembrandtlaan
- 2 vertegenwoordigers Jan Steenlaan
- 2 vertegenwoordigers Rembrandtlaan
- 1 vertegenwoordiger van Jan van Eijcklaan
- 1 medewerker Gemeente de Bilt (meer medewerkers zijn mogelijk als specifieke expertise nodig is)

- Onafhankelijke voorzitter.

3.2.2 Afspraken werkgroep

Voor het ontwerpproces en de rollen van de verschillende partijen gelden de volgende afspraken:

- de gemeente organiseert in overleg met de voorzitter het primaire proces en de momenten waarop de werkgroep bij elkaar komt;
- deelnemers van de werkgroep organiseren het draagvlak;
- de medewerker van de gemeente zorgt voor de inhoudelijke expertise, bijvoorbeeld door het betrekken van collega's met een bepaalde expertise en laat de onderzoeken uitvoeren, waarin de werkgroep indien van toepassing een actieve bijdrage levert;
- de deelnemers aan de werkgroep zijn vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers, gebruikers in het gebied en gemeente en staan primair voor het algemeen belang ;
- de vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers in de werkgroep zijn zelf verantwoordelijk voor het draagvlak;
- de werkgroep wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter; die door de initiatiefnemers van de werkgroep wordt voorgedragen;
- de werkgroep levert een advies rechtstreeks aan het college van burgemeester en wethouders, ter beantwoording van de raadsmotie;
- het advies/rapport van de werkgroep dient als bijlage/document deel uit te maken van het uiteindelijke voorstel van het college aan de raad;
- afwijkingen van het werkgroep advies worden in elke adviesfase beargumenteerd.

Het platform Verkeer krijgt via de reguliere overleggen (eens per 3 weken) een update over het plannen en kan ook adviseren.

3.3 Planning

Het streven is om in september 2017 een advies uit te brengen aan het college. Hiervoor is het nodig om een aantal sessies kort op elkaar te organiseren.

Een nadere planning met bijbehorende stappen dient hier te worden opgenomen, moet nog worden bepaald.

3.4 Budget

De provincie heeft voor het verbeteren van de fietsverbinding op de Jan Steenlaan 400.000 euro aan subsidie gereserveerd voor dit project, in de vorm van een RUVV subsidie voor het jaar 2018. Voorwaarde is een cofinanciering vanuit de gemeente van 50%, dus ook 400.000. Binnen dit bedrag kunnen voor maximaal 16% aan VAT (voorbereiding, aanbesteding, toezicht) kosten worden opgenomen.

De kosten voor de inhuur van een adviesbureau voor het actualiseren van een verkeersmodel en het doorrekenen van varianten zijn circa 25.000 euro. Als er geen voorzitter uit de eigen achterban kan worden gevonden, moet deze worden ingehuurd. De kosten hiervan zijn circa 5.000 euro.

De kosten voor de inhuur van een technisch bureau voor het maken van een schetsontwerp zijn circa 10.000,- Voor de definitiefase zijn de kosten in totaal 40.000 euro. Om van de subsidiereservering een toekenning te maken, is het nodig een subsidieaanvraag in te dienen bij de provincie Utrecht.

Voor dit project dient naast de bovengenoemde 40.000 euro een nadere financiële onderbouwing voor de volgende fasen te worden gemaakt.

3.5 Kwaliteit

Ieder lid van de werkgroep is verantwoordelijk voor de (vakinhoudelijke) kwaliteit van de door hem of haar aan te leveren producten.

Een deel van de werkzaamheden wordt uitgevoerd door een extern ingenieurbureau. De kwaliteit van deze producten wordt geborgd binnen het kwaliteitssysteem van het bureau. De kwaliteit van het werk van de aannemer wordt geborgd door middel van dagelijks toezicht op de werkzaamheden en (steekproefsgewijze) keuringen in het uitvoeringscontract.

De stand van zaken en eventuele afwijkingen m.b.t. kwaliteit worden iedere maand, parallel de cycli, aan de (gedelegeerd) opdrachtgever gerapporteerd.

3.6 Risico's en kansen

Deze moeten vooraf door de werkgroep worden benoemd.

3.7 Communicatie

Van belang is te weten, dat de werkgroep geformeerd is, wat de opdracht is en wanneer het resultaat (een advies aan het college) er is. Dit zijn de sleutelmomenten (bij de start en afronding van de werkgroep) waarop de gemeente De Bilt actief zal communiceren. Belangrijke doelgroepen/stakeholders daarbij zijn onder andere: bewoners en bedrijven in de nabije omgeving en in de wijk De Leijen. In de periode dat de werkgroep bezig is, zullen de partners hun eigen achterban geïnformeerd houden. De coördinatie hiervan ligt bij de voorzitter in overleg met de projectleider van de gemeente. Onder het motto 'een broedende kip moet je niet storen' laat de gemeente de werkgroep haar werk doen. Als communicatiemiddelen zet de gemeente in: persbericht, Facebook en de gemeentelijke website.

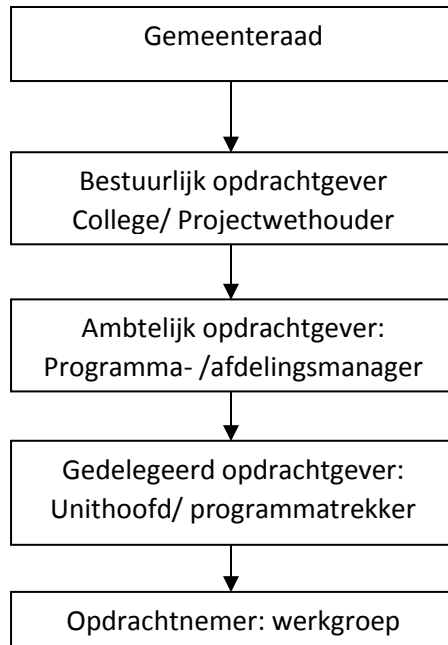
Wanneer het project daadwerkelijk tot uitvoering komt zal in het projectplan een projectcommunicatieplan opgenomen worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Organisatiestructuur

Organisatiestructuur

De organisatiestructuur ziet er als volgt uit:



Taken, rollen en bevoegdheden

Afhankelijk van de inhoud en omvang van het project kunnen de taken en bevoegdheden als volgt verdeeld zijn:

De gemeenteraad:

- Stelt de kaders voor het project vast en vraagt het college het project uit te voeren.
- De Raad stelt krediet beschikbaar.

De bestuurlijk opdrachtgever, het college en projectwethouder:

Het college van B&W:

- Besluit over stappen in het project die substantieel afwijken van het projectplan.
- Stelt het inrichtingsplan vast.
- Bespreekt projecten in het projectcollege

De projectwethouder:

- Bepaalt in samenspraak met de (gedelegeerd) ambtelijk opdrachtgever en de projectleider het projectresultaat en stuurt daarbij vooral op de te bereiken doelstellingen.
- Informeert overige collegeleden bij ontwikkelingen.
- Is ambassadeur van het project en neemt in die hoedanigheid deel aan diverse bijeenkomsten.
- Overlegt met de (gedelegeerd) ambtelijk opdrachtgever en projectleider over te nemen maatregelen bij veranderende omstandigheden die de vooraf vastgestelde projectkaders te buiten gaan, eventuele wijzigingen worden schriftelijk vastgelegd.

De ambtelijk opdrachtgever:

- Stelt het projectplan vast.
- Onderhandelt met de bestuurlijk opdrachtgever wanneer de opgegeven grenzen/wensen niet realistisch blijken.
- Zorgt dat middelen voor het project beschikbaar zijn.
- Neemt indien nodig beslissingen over inhoud, financiën en voortgang van het project die buiten het mandaat (het plan van aanpak) vallen van de projectleider.

- Rapporteert (samen met de projectleider) aan de projectwethouder of het college over de voortgang van het project.
- Neemt deel aan de besluitvorming op beslismomenten in het project, dit gebeurt op basis van beslisdocumenten.
- Accordeert bij oplevering het projectenresultaat.
- Is budgethouder.

Gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever:

- Neemt alle taken en bevoegdheden van de ambtelijk opdrachtgever over.

Opdrachtnemer, projectleider:

- Is opdrachtnemer van het project.
- Stuurt de projectgroep en eventuele deelprojectleiders aan op projectresultaten en op projectbeheersing aan de hand Proces van GOTIKC (Geld, Organisatie, Tijd, Informatie, Kwaliteit en Communicatie).
- Rapporteert aan de (gedelegeerd) opdrachtgever en ondersteunt deze bij het rapporteren aan de projectwethouder of het college over de voortgang van het project.
- Heeft de dagelijkse eindverantwoordelijkheid over het project.

Werkgroep: zie hoofdstuk 3.

Mogelijke inzet medewerkers

Functie	Naam	Organisatie, afdeling, unit
Wijkcontactambtenaar	Gerard Kosterman	Unit schoon, heel en veilig
Communicatieadviseur	Dick de Jager	B&S
Groen: bomen	Ton van den Brink	BOR - Civiele werken
Groen: beplanting	Henk Volmuller	BOR - Civiele werken
Verhardingen	Jan van den Akker	BOR - Civiele werken
Riolering	Jan van den Akker	BOR - Civiele werken
Kabels en leidingen	Jan van den Akker	BOR - Civiele werken
Afval en reiniging	<i>n.v.t.</i>	
Spelvoorzieningen	<i>n.v.t.</i>	
Straatmeubilair	<i>n.v.t.</i>	
Openbare verlichting	Sonja Schröder en Mehmet Seyman	BOR - Civiele werken
Adviseur buitendienst	Bram Jansen	BOR - Schoon, heel en veilig

De bovengenoemde medewerkers worden op de volgende momenten bij het project betrokken:

- In de definitiefase t.b.v. het opstellen van het technisch PVE;
- In de ontwerpfase t.b.v. het toetsen van het ontwerp;
- In de voorbereidingsfase t.b.v. het toetsen van het uitvoeringscontract; en
- Aan het einde van de uitvoering t.b.v. de oplevering.

Ontwerptoets externen

Het ontwerp wordt tevens aan de volgende belanghebbenden ter toetsing verstuurd.

Functie	Naam	Organisatie, afdeling, unit
Adviseur hulpdiensten	Ernst Veldkamp	Veiligheidsregio Utrecht
Adviseur mindervaliden	Job Haug	Gehandicaptenplatform SOLGU
Platform Verkeer		
Adviseur groenvoorzieningen	Jan Hilbert	

Bijlage 2 Wikken en wegen



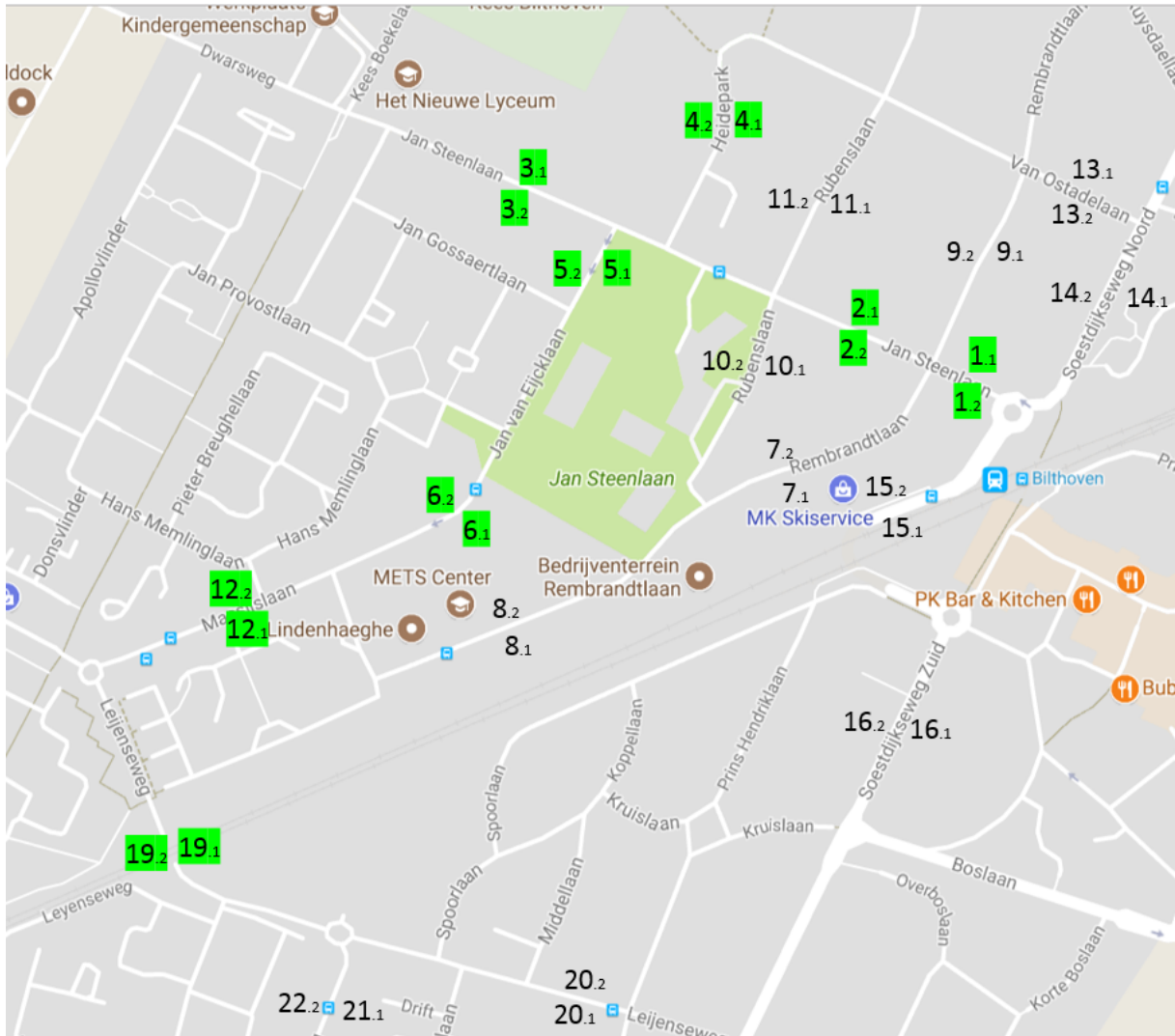
Verkeerstellingen De Leijen, najaar 2017, voorjaar 2015, 2012 (motorvoertuigen per etmaal)

Overzichtstabel tellingen najaar 2017, voorjaar 2015 en 2012 motorvoertuigen											
Nr.	Wegvak	Traject		Ri.	mvt 2017		mvt 2015		mvt 2012		af- / toename % 2017 tov. 2015
		Van	Naar		Etmaal	Werkdag	Etmaal	Werkdag	Etmaal	Werkdag	
1	Jan Steenlaan	Spoorlaan	Rembrandtlaan	1	2620		3940		2480		-34%
1	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	Spoorlaan	2	2046		3623		1547		-44%
2	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	Rubenslaan	1	2191		3348		*		-35%
2	Jan Steenlaan	Rubenslaan	Rembrandtlaan	2	56	752	*		*		-93%
3	Jan Steenlaan	J. van Eijcklaan	J. van Clevelaan	1	860		894		*		-4%
3	Jan Steenlaan	J. van Clevelaan	J. van Eijcklaan	2	895		904		*		-1%
4	Heidepark	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	403		577		*		-30%
4	Heidepark	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	108		269		*		-60%
5	Jan van Eijcklaan	J. Gossaertlaan	Jan Steenlaan	1	41	592	*		*		-93%
5	Jan van Eijcklaan	Jan Steenlaan	J. Gossaertlaan	2	1826		2651		*		-31%
6	Jan van Eijcklaan	R. van der Weydenlaan	J. Provostlaan	1	62	578		1689	*		-89%
6	Jan van Eijcklaan	J. Provostlaan	R. van der Weydenlaan	2	1992		2366		2025		-16%
7	Rembrandtlaan	Rubenslaan	Jan Steenlaan	1	2194	646	*		*		240%
7	Rembrandtlaan	Jan Steenlaan	Rubenslaan	2	636		956		*		-33%
8	Rembrandtlaan	R. van der Weydenlaan	Rubenslaan	1	1986		2781		619		-29%
8	Rembrandtlaan	Rubenslaan	R. van der Weydenlaan	2	546		812		717		-33%
9	Rembrandtlaan	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	212		224		*		-5%
9	Rembrandtlaan	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	56	465	*		*		-88%
10	Rubenslaan	Rembrandtlaan	Jan Steenlaan	1	186		202		*		-8%
10	Rubenslaan	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	2	330		282		*		17%
11	Rubenslaan	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	137		263		*		-48%
11	Rubenslaan	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	234		204		*		15%
12	Massijslaan	J. van Gentlaan	H. Memlinglaan	1	2168		1689		*		28%
12	Massijslaan	H. Memlinglaan	J. van Gentlaan	2	2568		1789		*		44%
13	Van Ostadelaan	Soestdijkseweg Noord	Rembrandtlaan	1	232		242		*		-4%
13	Van Ostadelaan	Rembrandtlaan	Soestdijkseweg Noord	2	56	91	*		*		-38%
14	Soestdijkseweg Noord	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	5448		5662		5815		-4%
14	Soestdijkseweg Noord	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	5595		4733		3825		18%
15	Spoorlaan (tunnel)	Soestdijkseweg Zuid	Jan Steenlaan	1	5839		6760		4464		-14%
15	Spoorlaan (tunnel)	Jan Steenlaan	Soestdijkseweg Zuid	2	5282		7144		3949		-26%
16	Soestdijkseweg Zuid	Boslaan	Nachtegaallaan	1	5702		7033		*		-19%
16	Soestdijkseweg Zuid	Nachtegaallaan	Boslaan	2	4973		6690		*		-26%
17	Soestdijkseweg Zuid	Leijenseweg	Boslaan	1	7818		7283		*		7%
17	Soestdijkseweg Zuid	Boslaan	Leijenseweg	2	7313		8110		*		-10%
18	Soestdijkseweg Zuid	Kortelaan	Leijenseweg	1	6510		6733		*		-3%
18	Soestdijkseweg Zuid	Leijenseweg	Kortelaan	2	6257		6927		*		-10%
19	Leijenseweg (tunnel)	2e Brandenburgerweg	Massijslaan	1	3027		0		4199		-
19	Leijenseweg (tunnel)	Massijslaan	2e Brandenburgerweg	2	3341		0		4678		-
20	Leijenseweg	Middellaan	Meutelaan	1	3482		3157		3849		10%
20	Leijenseweg	Meutelaan	Middellaan	2	3748		3509		3914		7%
21	2e Brandenburgerweg	Oude Brandenburgerweg	Leijenseweg	1	3781		3467		4818		9%
21	2e Brandenburgerweg	Leijenseweg	Oude Brandenburgerweg	2	3951		3265		4794		21%

= afname verkeer
 = toename verkeer
 = tegen rijrichting in
 = telling klopt niet ivm andere telpunten/niet volledig

Overzichtstabel tellingen najaar 2017 en voorjaar 2015 fietsverkeer											
Nr.	Wegvak	Traject			2017			2015			
		Van	Naar		7-9h	16-18h	Etmaal	7-9h	16-18h	Etmaal	
1	Jan Steenlaan	Soestdijkseweg Noord	Rembrandtlaan		1	502	236	1518	506	222	1581
1	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	Soestdijkseweg Noord		2	228	249	1709	195	207	1475
19	Leijenseweg	2e Brandenburgerweg	Massijslaan		1	243	186	1013			
19	Leijenseweg	Massijslaan	2e Brandenburgerweg		2	169	179	1146			

Overzichtskaart telpunten 2017-2015



(bronnen; tellingen Sweco – Roelofs Advies in opdracht van gemeente De Bilt)

Verkeerskundig variantenonderzoek Jan Steenlaan e.o.

Projectnummer: 354070
Referentienummer: SWNL0222019 - Verkeerskundig
Variantenonderzoek Jan Steenlaan
Datum: 07-03-2018

Verkeerskundig variantenonderzoek Jan Steenlaan e.o.

Modelwerkzaamheden Najaar 2017

Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente De Bilt
Postbus 300
3720AH Bilthoven

Verantwoording

Titel Verkeerskundig variantenonderzoek Jan Steenlaan e.o.
Projectnummer 354070
Referentienummer SWNL0222019 - Verkeerskundig Variantenonderzoek Jan Steenlaan
Revisie Definitief
Datum 07-03-2018

Auteur Luuk de Vries
E-mailadres luuk.devries@sweco.nl

Gecontroleerd door Bert van Velzen
Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door Martijn van Rij
Paraaf goedgekeurd



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Verkeerstellingen najaar 2017	5
3	Opschaling naar het verkeersmodel	7
4	Resultaten en vergelijking	9
4.1	De varianten	9
4.2	Situatie in 2030 versus de huidige situatie	10
4.3	Resultaten van de circulatievarianten.....	11
4.3.1	Rotonde Jan Steenlaan.....	11
4.3.2	Variant B	12
4.3.3	Variant C	13
4.3.4	Variant D	14
4.3.5	Aanpassingen op Variant A.....	15
4.3.6	Variant E	16
4.4	Absolute intensiteiten van de modelvarianten	18
5	Beoordeling van de circulatievarianten	19
5.1	Verkeerscirculatie en bereikbaarheid	20
5.2	Sluipverkeer Bilthoven-Noord.....	20
5.3	Sluipverkeer De Leijen	21
5.4	Doorstroming Soestdijkseweg-Noord	21
5.5	Verkeersveiligheid	21
5.6	Geschiktheid Jan Steenlaan als fietsstraat	21
6	Conclusie en discussie	22

1 Inleiding

In het najaar van 2017 is Sweco Nederland B.V. door de gemeente De Bilt gevraagd een variantenstudie uit te voeren naar nieuwe verkeerscirculatievarianten rond de Jan Steenlaan in Bilthoven. Deze rapportage beschrijft de resultaten van de tellingen, uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen en een afweging van de varianten.

In oktober 2016 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen over het onderzoeken van een oplossing voor de fietsroute Jan Steenlaan. Met name op de Jan Steenlaan wordt veel gefietst van en naar de school- en sportvoorzieningen. De gemeente wil graag weten hoe de verkeerscirculatie er uitziet voor een viertal varianten die overeengekomen zijn met een voor deze studie samengestelde werkgroep van bewoners. Het gaat om de hierna te noemen hoofdvarianten A, B, C, D en de later doorgerekende Variant E. Met het verkeersmodel en de daarin beschikbare prognoses is vooruitgekeken naar het jaar 2030.

Voor dit vraagstuk heeft Sweco in het voorjaar van 2017 reeds onderzoek gedaan met inzet van een specifiek ontwikkeld verkeersmodel, voor het in Figuur 1-1 weergegeven studiegebied. Daarbij golden ten aanzien van de verkeerssituatie en daarmee de beschikbare verkeerscijfers als complicerende omstandigheden het ongelijkvloers maken van de spoorkruisingen in Bilthoven. In 2015 is na een bouwperiode de tunnel in de Soestdijkseweg geopend. Meest recent is de opening in augustus 2017 van de tunnel Leyenseweg na de jarenlange afsluiting van deze spoorkruising. Met deze nieuwe situatie, waarbij de infrastructuur weer op orde is gekomen, is er nu voor het eerst in vele jaren weer een stabiele basis om op voort te bouwen. De focus van deze rapportage ligt op het vooruitkijken vanuit nu (najaar 2017) naar de toekomst.

Hoofdstuk 2 beschrijft de tellingen die uitgevoerd zijn in het najaar van 2017. Hoofdstuk 3 beschrijft de belangrijkste stappen om tot een verkeersmodel van nu (2017) en de toekomst (2030) te komen. Hoofdstuk 4 beschrijft de varianten en de resultaten per doorgerekende variant. Hoofdstuk 5 geeft een beoordeling van de varianten door Sweco binnen een afwegingskader. Het rapport besluit in hoofdstuk 6 met een advies ten aanzien van fietsrouting en verkeerscirculatie voor de Jan Steenlaan e.o.

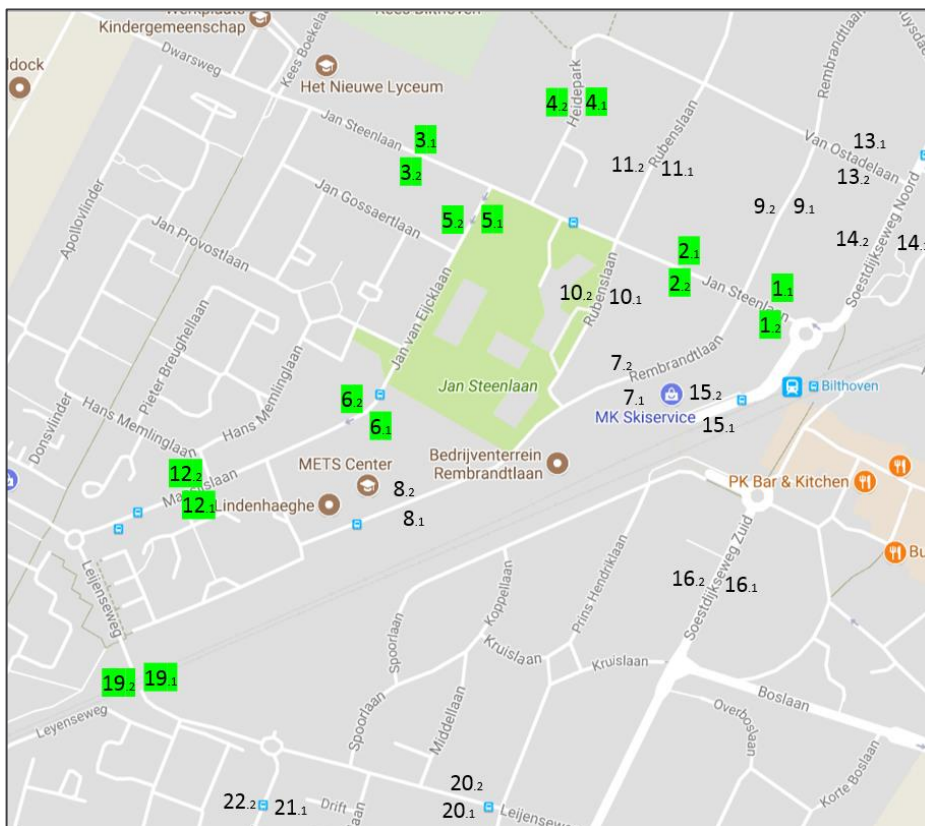


Figuur 1-1 Studiegebied (links), Verkeersmodel in Paramics (rechts)

2 Verkeerstellingen najaar 2017

In de periode van 18 september tot 4 oktober 2017 heeft Sweco verkeerstellingen uitgevoerd. Hierbij is als uitgangspunt aangehouden om op alle locaties waar in 2015 reeds geteld was nogmaals te tellen. Zie Figuur 2-1.

Tijdens de uitvoering hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan. Er zijn geen grote wegwerkzaamheden uitgevoerd en ook geen grote calamiteiten op de A27 geconstateerd tijdens de telperiode. De telperiode kende zowel droge als natte dagen en is daarmee representatief voor de huidige verkeerssituatie op de Jan Steenlaan en omgeving.



Figuur 2-1 Overzicht tellocaties verkeerstellingen Sweco Najaar 2017. Op de groen gearceerde locatie zijn ook fietstellingen uitgevoerd.

Tabel 2-1 bevat een samenvatting van de hoeveelheid autoverkeer op de telpunten. De ochtend- en avondspitsintensiteiten zijn vervolgens belangrijke input voor de kalibratie van het verkeersmodel. Opvallend is dat er op etmaalbasis meer verkeer via de Jan Steenlaan binnenkomt dan er uitgaat en er meer verkeer via de tunnel Leyenseweg de wijk uitgaat dan er binnen komt. Dit wordt veroorzaakt door het eenrichtingsverkeer op de Jan Steenlaan (de wijk in), waarbij de terugweg dus via een andere route moet. Voor een deel van dit verkeer (bijvoorbeeld richting kern De Bilt) is het via Jan van Eijcklaan en Leyenseweg sneller dan via Jan van Eijcklaan en Rembrandtlaan. Het eenrichtingsverkeer op de Jan Steenlaan heeft ook zijn weerslag op de Rembrandtlaan, die duidelijk drukker is in noordoostelijke richting, en op Heidepark met meer verkeer in noordelijke richting. Het feit dat op meerdere telpunten een aantal auto's tegen de rijrichting in rijdt (rood geaccentueerd), geeft aan dat er extra aandacht nodig is voor inrichting en/of handhaving.

Tabel 2-1 Telresultaten 2017 aantal motorvoertuigen

TI	Wegvak	Traject		Nr.	2017		
		Van	Naar		mvt	7-9h	16-18h
1	Jan Steenlaan	Spoorlaan (tunnel)	Rembrandtlaan	1	442	369	2.620
1	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	Spoorlaan (tunnel)	2	229	409	2.046
2	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	Rubenslaan	1	305	352	2.191
2	Jan Steenlaan	Rubenslaan	Rembrandtlaan	2	7	6	56
3	Jan Steenlaan	J. van Eijcklaan	J. van Cleveaan	1	223	94	860
3	Jan Steenlaan	J. van Cleveaan	J. van Eijcklaan	2	127	150	895
4	Heidepark	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	52	73	403
4	Heidepark	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	34	13	108
5	Jan van Eijcklaan	J. Gossaertlaan	Jan Steenlaan	1	6	6	41
5	Jan van Eijcklaan	Jan Steenlaan	J. Gossaertlaan	2	202	343	1.826
6	Jan van Eijcklaan	R. van der Weydenlaan	J. Provostlaan	1	10	6	62
6	Jan van Eijcklaan	J. Provostlaan	R. van der Weydenlaan	2	245	377	1.992
7	Rembrandtlaan	Rubenslaan	Jan Steenlaan	1	270	430	2.194
7	Rembrandtlaan	Jan Steenlaan	Rubenslaan	2	170	62	636
8	Rembrandtlaan	R. van der Weydenlaan	Rubenslaan	1	307	349	1.986
8	Rembrandtlaan	Rubenslaan	R. van der Weydenlaan	2	100	85	546
9	Rembrandtlaan	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	27	40	212
9	Rembrandtlaan	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	9	7	56
10	Rubenslaan	Rembrandtlaan	Jan Steenlaan	1	24	34	186
10	Rubenslaan	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	2	49	47	330
11	Rubenslaan	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	14	30	137
11	Rubenslaan	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	78	27	234
12	Massijslaan	J. van Gentlaan	H. Memlinglaan	1	406	318	2.168
12	Massijslaan	H. Memlinglaan	J. van Gentlaan	2	318	480	2.568
13	Van Ostadelaan	Soestdijkseweg Noord	Rembrandtlaan	1	72	32	232
13	Van Ostadelaan	Rembrandtlaan	Soestdijkseweg Noord	2	5	8	56
14	Soestdijkseweg Noord	Jan Steenlaan	Van Ostadelaan	1	525	1.161	5.448
14	Soestdijkseweg Noord	Van Ostadelaan	Jan Steenlaan	2	751	884	5.595
15	Spoorlaan (tunnel)	Soestdijkseweg Zuid	Jan Steenlaan	1	693	1.125	5.839
15	Spoorlaan (tunnel)	Jan Steenlaan	Soestdijkseweg Zuid	2	674	869	5.282
16	Soestdijkseweg Zuid	Boslaan	Nachtegaallaan	1	686	1.033	5.702
16	Soestdijkseweg Zuid	Nachtegaallaan	Boslaan	2	637	827	4.973
17	Soestdijkseweg Zuid	Leijenseweg	Boslaan	1	882	1.401	7.818
17	Soestdijkseweg Zuid	Boslaan	Leijenseweg	2	976	1.146	7.313
18	Soestdijkseweg Zuid	Kortelaan	Leijenseweg	1	699	1.187	6.510
18	Soestdijkseweg Zuid	Leijenseweg	Kortelaan	2	923	888	6.257
19	Leijenseweg (tunnel)	2e Brandenburgerweg	Massijslaan	1	298	570	3.027
19	Leijenseweg (tunnel)	Massijslaan	2e Brandenburgerweg	2	512	457	3.341
20	Leijenseweg	Middellaan	Meutelaan	1	366	596	3.482
20	Leijenseweg	Meutelaan	Middellaan	2	458	585	3.748
21	2e Brandenburgerweg	Oude Brandenburgerweg	Leijenseweg	1	424	520	3.781
21	2e Brandenburgerweg	Leijenseweg	Oude Brandenburgerweg	2	651	629	3.951

= tegen rijrichting in

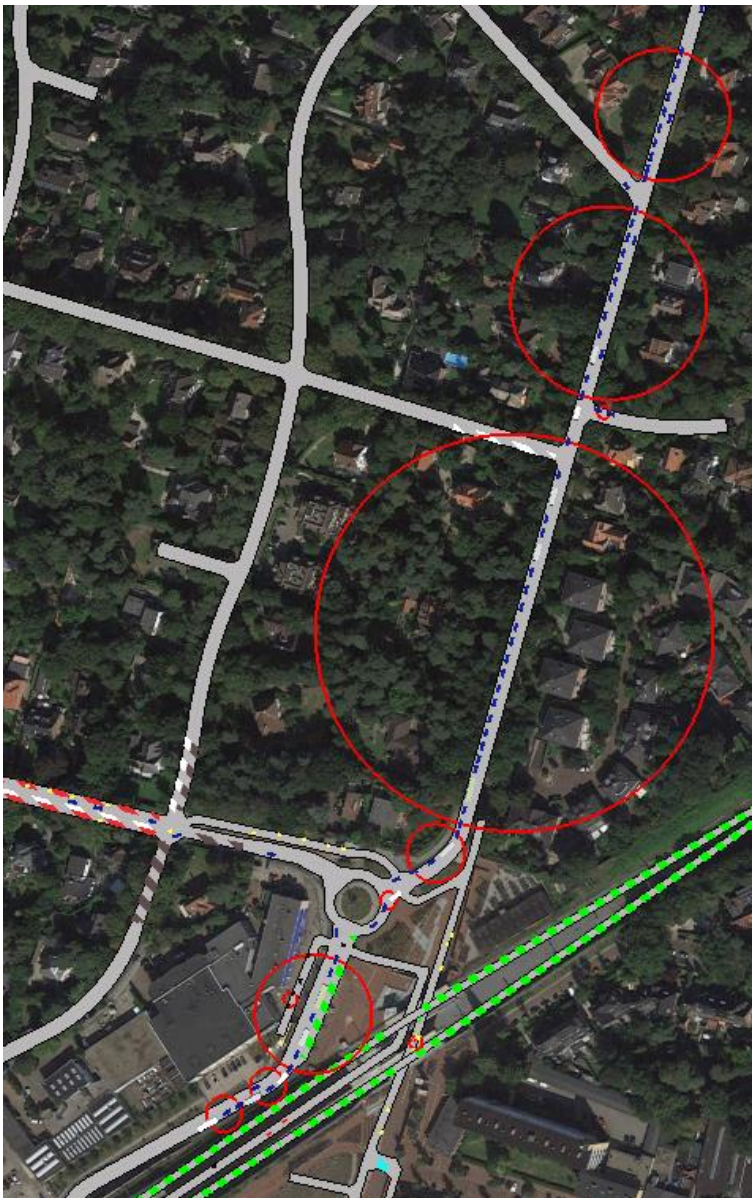
Tabel 2-2 geeft een overzicht van de hoeveelheid fietsverkeer op de telpunten 1 en 19 waar fietsers met separate telsingelen en apparatuur zijn geteld.

Tabel 2-2 Telresultaten 2017 bromfietzers & fietsers

TI	Wegvak	Traject		Nr.	2017		
		Van	Naar		7-9h	16-18h	Etmaal
1	Jan Steenlaan	Soestdijkseweg Noord	Rembrandtlaan	1	502	236	1518
1	Jan Steenlaan	Rembrandtlaan	Soestdijkseweg Noord	2	228	249	1709
19	Leijenseweg	2e Brandenburgerweg	Massijslaan	1	243	186	1013
19	Leijenseweg	Massijslaan	2e Brandenburgerweg	2	169	179	1146

3 Opschaling naar het verkeersmodel

Om de impact van de verschillende inrichtingsvarianten op de verkeersintensiteiten te bepalen, is het verkeerssimulatiemodel van de gemeente De Bilt, een model in de software Paramics, geactualiseerd en toegepast.



Figuur 3-1 Voorbeeld wachtrijvorming Soestdijkseweg-Noord (Variant A, 2030)

Daarvoor zijn de volgende stappen ondernomen:

- Daarvoor is de omvang van de verkeersvraag voor huidige en toekomstige situatie (2030) uit het provinciale verkeersmodel bepaald. De wijken zijn in het model opgeknipt in verkeersgebieden (zones), waarbij het model voor elke zone inzicht geeft in het aantal ritten naar de andere zones.

- Het toekomstscenario waarmee gerekend is betreft het meest recente scenario WLO-Hoog. Hiermee wordt in deze modelstudie gerekend met een 'plausibele bovengrens' betreffende de hoeveelheid verkeer in 2030 (binnen het studiegebied).
- In 2030 is het wat drukker dan in de huidige situatie. Dat wordt veroorzaakt door gebiedsontwikkelingen in De Bilt en Bilthoven zelf en door autonome groei. Groei zien we bijvoorbeeld op de volgende locaties:
 - Bedrijvenpark Larenstein / Weltevreden;
 - Rembrandtlaan.
- Deze verkeersvraag is overgenomen in het meer gedetailleerde simulatiemodel in Paramics waarbij sterk wordt ingezoomd op wegen binnen de gemeente. In dit model zijn bijvoorbeeld ook verkeerslichten opgenomen en wordt rekening gehouden met de interactie tussen fietsers en auto's op de belangrijkste rotondes en kruispunten.
- In het simulatiemodel zijn de intensiteiten voor de huidige situatie getoetst op en in overeenstemming gebracht met de tellingen uit het najaar 2017. De cijfermatige onderbouwing van dit kalibratieresultaat is te vinden in de bijbehorende technische rapportage (met kenmerk: SWNL022009). Vervolgens is nagegaan of het verkeersbeeld (wachtrijen voor kruispunten en rotondes) in overeenstemming is met de praktijk. Hiertoe zijn de situaties voor de beide spitsen getoetst; de beelden uit de modelsimulatie blijken overeen te komen met het verkeersbeeld op straat.
- Voor het planjaar 2030 is de groei van het verkeer volgens het provinciale verkeersmodel overgenomen in het simulatiemodel. Dit geeft inzicht in de toekomstige verkeersafwikkeling.

Het langs deze stappen opgezette simulatiemodel voor 2030 vormt de basis voor het vergelijken van de verkeerscirculatievarianten.

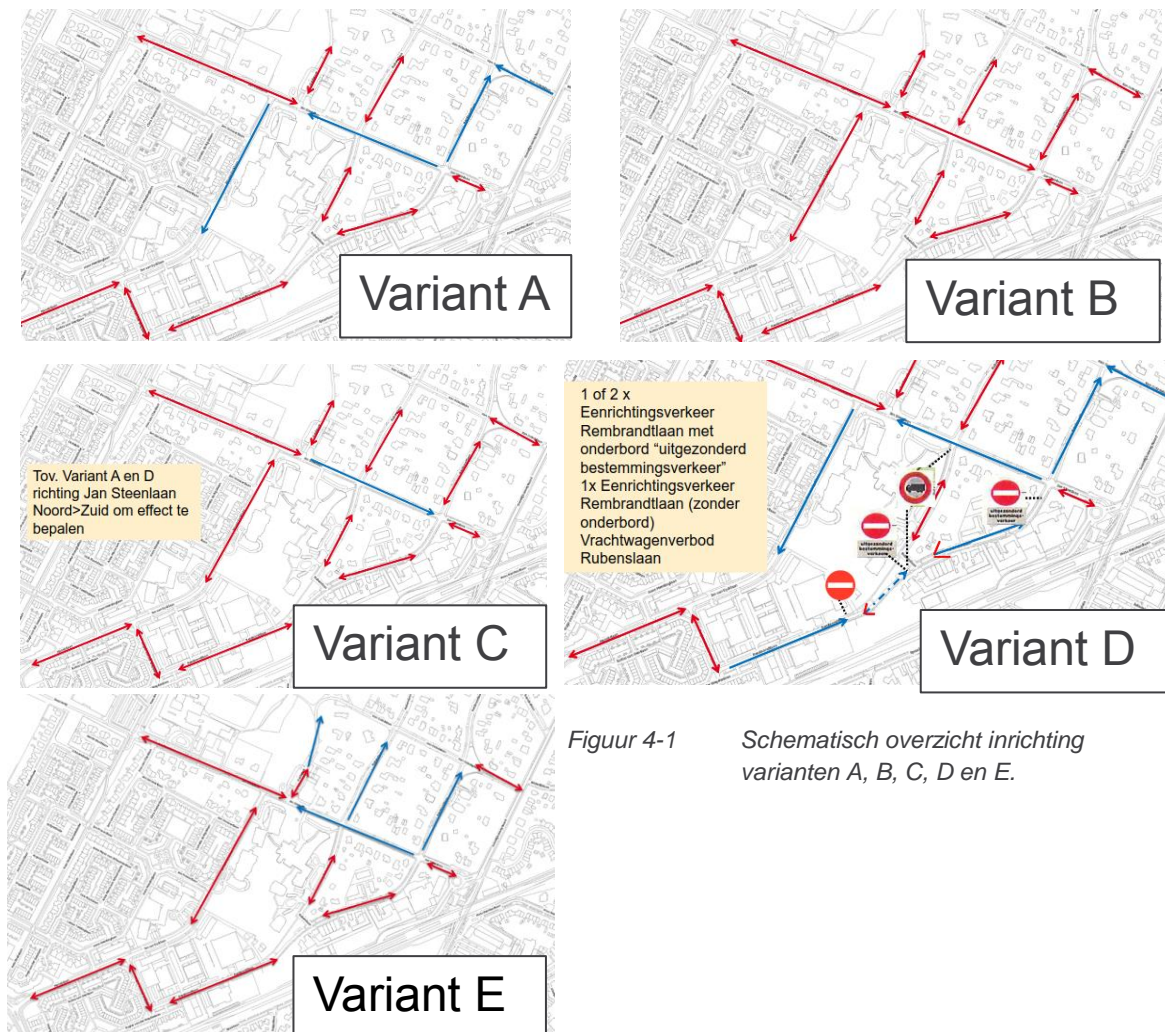
4 Resultaten en vergelijking

4.1 De varianten

De volgende varianten zijn met het verkeersmodel gesimuleerd:

- De situatie in najaar 2017 (Variant-NUL)
- Vier varianten voor het planjaar 2030:
 - Variant A: Verkeerscirculatie conform 2017.
 - Variant B: Verkeerscirculatie voor VCP De Leijen (geen eenrichtingsregime).
 - Variant C: Fietsstraat Jan Steenlaan (ri. west-oost).
 - Variant D: Circulatie met uitbreiding eenrichtingsregime Jan Steenlaan
 - Variant E: Verblijfsgebied minimaal.

Aanvullend op de varianten A, B, C en D zijn tijdens de werksessie van 30 oktober 2017 twee variaties op Variant A aangedragen. De eerste is het openstellen van de Jan van Eijcklaan in twee richtingen, de tweede betreft het uitbreiden van het eenrichtingsregime op de Jan Steenlaan tot aan de Jan van Eijcklaan. Variant E is doorgerekend aan de hand van de aanpassingen in de werksessie en als een mogelijke variant bij de uitwerking van de fietsstraat. De kaartjes in Figuur 4-1 geven de inrichting van de varianten schematisch weer.

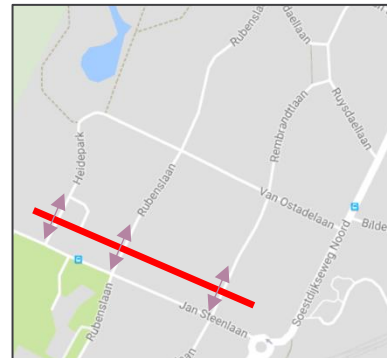


Figuur 4-1 Schematisch overzicht inrichting varianten A, B, C, D en E.

4.2 Situatie in 2030 versus de huidige situatie

Uit de vergelijking van de huidige situatie (variant-NUL) met 2030 (zelfde netwerk) blijkt het verkeer op alle wegen toe te nemen (zie Tabel 4-1). De toename is niet gelijkmatig verdeeld. Door de gebiedsontwikkelingen rond de Rembrandtlaan is daar een sterkere stijging van het verkeer terwijl op andere wegen, zoals de Jan Steenlaan, de stijging relatief minder sterk is.

Verder valt op dat er een relatief sterke toename is van het verkeer over de 'screenline Bilthoven-Noord'. Hiermee duiden we de wegen aan die aan de noordzijde op de Jan Steenlaan aantakken. De 'screenline' wordt gebruikt om de totale omvang van het verkeer op de bijbehorende wegen in beeld te brengen. Uit de modelsimulatie voor 2030 blijkt dat er met name in de ochtendspits als gevolg van de drukte op de rotonde met de Jan Steenlaan (fietsers richting scholen) langere wachtrijen ontstaan op de Soestdijkseweg-Noord (zie Figuur 4.2).



Verkeer dat een bestemming in de wijk De Leijen heeft, omzeilt deze wachtrij door al eerder de wijk in te rijden (bijvoorbeeld via de Van Ostadelaan) om vervolgens via de Rubenslaan of Heidepark de route via de Jan Steenlaan te hervatten. Dit veroorzaakt dan de relatief sterke groei op de 'screenline Bilthoven-Noord'.

Conclusie: de hogere verkeersdruk in 2030 leidt tot meer sluipverkeer door Bilthoven-Noord, door verkeer dat de wachtrijen voor de rotonde omzeilt.



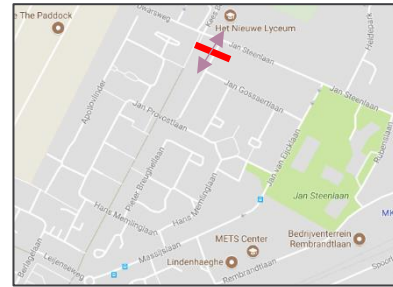
Figuur 4-2 Wachtrijvorming rotonde Jan Steenlaan in ochtendspits door overstekende fietsers

Omdat op de Jan Steenlaan niet in oostelijke richting gereden kan worden, ontstaat er een tweede potentiële 'sluiproute' (omdat men niet veel anders kan) vanaf de scholen/sportvelden via Heidepark naar Bilthoven-Noord. Uit de tellingen blijkt dat de verkeersstroom over de 'screenline Bilthoven-Noord' in noordelijke richting met 750 voertuigen per etmaal ook beduidend hoger is dan in zuidelijke richting (400 per etmaal). Dit zien we terug op Heidepark met 400 voertuigen per etmaal in noordelijke en ruim 100 in

zuidelijke richting. Op de zaterdagen speelt dit in sterkere mate: 500-600 voertuigen in noordelijke richting en ongeveer 100 in zuidelijke richting.

Conclusie: er is (min of meer gedwongen) sluipverkeer vanaf de sportvelden/scholen via Heidepark door de woonwijk naar Bilthoven-Noord, als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Jan Steenlaan.

Een derde potentiële 'sluiproute' betreft die via de Jan Provostlaan – Hans Memlinglaan - Jan Gossaertlaan – Joos van Cleveaan naar de Jan Steenlaan. Vanwege het eenrichtingsverkeer op de Jan van Eijcklaan vormt dit een alternatief om vanuit De Leijen de scholen en sportvelden te bereiken. Hier zien we een minder grote stijging: de sluiproute is niet het gevolg van knelpunten in de spitsen, maar min of meer een logisch gevolg van de ingestelde verkeerscirculatie met eenrichtingsverkeer op de Jan van Eijcklaan.



Conclusie: 'sluiproute' Hans Memlinglaan via Jan Gossaertlaan en Joos van Cleveaan naar de Jan Steenlaan als gevolg van eenrichtingsverkeer op de Jan van Eijcklaan.

Tabel 4-1 Etmaalintensiteiten huidig en 2030 (in mvt/etmaal)

	2017	2030	verschil (A-0)	
	Variant 0	Variant A	in mvt	in %
Rembrandtlaan-Oost - tussen P&R-terrein en Jan Steenlaan	2.940	3.580	+640	+22%
Rembrandtlaan-West	2.430	3.060	+630	+26%
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Soestdijkseweg	4.890	5.580	+690	+14%
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Jan van Eijcklaan	1.820	1.940	+120	+7%
Jan Steenlaan - tussen Jan van Eijcklaan en Kees Boekelaan	1.960	2.090	+130	+7%
Rogier van der Weydenlaan	2.610	3.290	+680	+26%
Massijslaan	4.290	5.200	+910	+21%
Jan van Eijcklaan	1.830	2.050	+220	+12%
Soestdijkseweg-Noord (Ten noorden van Ronde)	12.170	12.850	+680	+6%
Screenline sluipverkeer Bilthoven Noord	690	860	+170	+25%
Screenline sluipverkeer de Leijen	430	470	+40	+9%

Opmerking: het cijfer op de Jan Steenlaan tussen Rembrandtlaan en Jan van Eijcklaan is in deze tabel (met alleen modelresultaten) lager dan in de tellingen (zie Tabel 2-1). Afwijkingen tussen tellingen en model (lichte overschatting en/of onderschatting) zijn in het algemeen niet ongebruikelijk. Altijd moet bij modeluitkomsten rekening gehouden worden met een zekere bandbreedte. Specifiek voor dit telcijfer, zo wijst een diepere modelverkenning uit, zou slechts met een uitvoerige kalibratieslag (die niet in deze studie voorzien is) het modelcijfer dichter bij de telling gebracht kunnen worden, aangezien voor de omliggende telpunten de afwijking juist in de andere richting ligt.

4.3 Resultaten van de circulatievarianten

4.3.1 Rotonde Jan Steenlaan

Bij alle circulatievarianten blijkt dat de rotonde Jan Steenlaan vooral in de ochtendspits moeite heeft om het verkeer af te wikkelen. De oorzaken zijn de combinatie van veel fietsende scholieren die de rotonde oversteken richting de scholen in De Leijen, in combinatie met het drukke verkeer op de Soestdijkseweg. Het gevolg hiervan is dat er wachtrijen ontstaan op de Soestdijkseweg-Noord vanuit het noorden. Deze wachtrij slaat incidenteel terug tot op de Gezichtslaan.

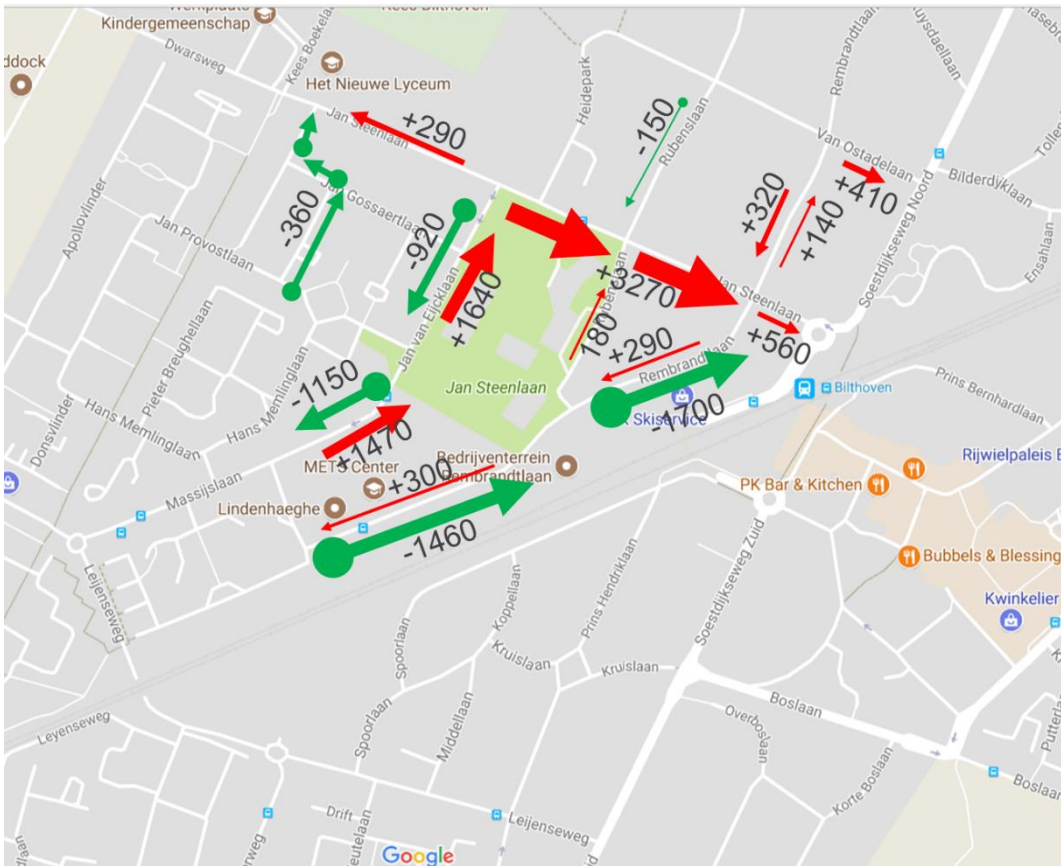
Aan de zuidzijde van de rotonde zijn de wachtrijen vanuit de tunnel minder lang. Op de Jan Steenlaan is niet of nauwelijks sprake van wachtend verkeer: omdat verkeer vanaf de Soestdijkseweg-Noord voorrang moet geven aan de overstekende fietsers zijn er voldoende hiaten om vanaf de Jan Steenlaan op de rotonde in te voegen.

In de figuren 4-3 tot en met 4-6 zijn voor de varianten B, C, D en E de intensiteitsverschillen met Variant A weergegeven. De rode pijlen geven een intensiteitstoename en de groene een afname. De pijl geeft de rijrichting van de toename. Hoe dikker de pijl, hoe groter het verschil in aantallen voertuigen. In paragraaf 4.4 zijn de intensiteiten en verschillen tussen de varianten in tabellen opgenomen.

4.3.2 Variant B

In Variant B wordt terugggegaan naar de situatie voor het VCP De Leijen. Vooral het opheffen van het eenrichtingsverkeer op de Jan Steenlaan en de Jan van Eijcklaan leidt tot flinke verschuivingen in de verkeersstromen:

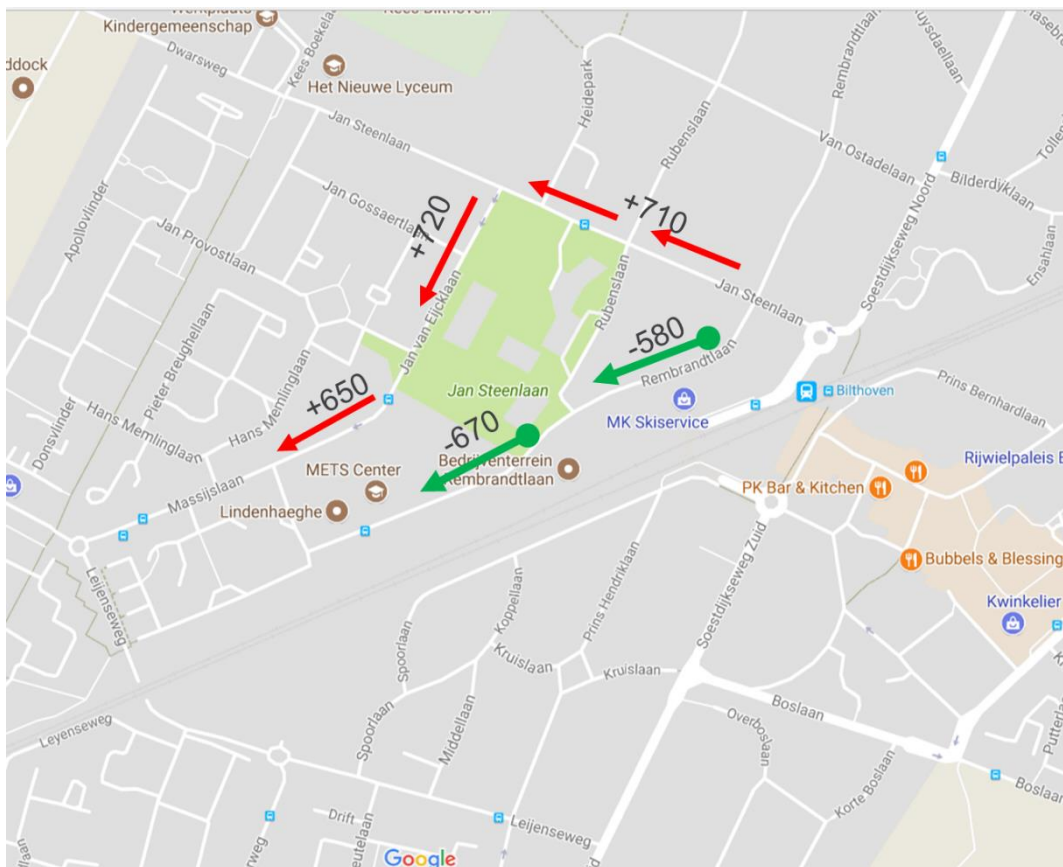
- Verkeer vanaf de scholen/sportvelden richting de Soestdijkseweg hoeft niet meer om te rijden via de route Jan van Eijcklaan-Rogier van der Weydenlaan-Rembrandtlaan. Gevolg is een verkeersafname op die route.
- Vervolgens heeft de openstelling van de Jan van Eijcklaan in noordelijke richting tot gevolg dat er geen sluipverkeer meer via de Hans Memlinglaan - Jan Gossaertlaan – Joos van Clevelaan rijdt.
Daarnaast zal een deel van het verkeer vanuit De Leijen nu in plaats van de Rembrandtlaan nu via de Jan van Eijcklaan - Jan Steenlaan de wijk verlaten.
- Tenslotte zien we een verschuiving van het verkeer over de wegen binnen Bilthoven-Noord. Er is een lichte verkeersafname op Heidepark en Rubenslaan zichtbaar, maar een toename op de Rembrandtlaan tussen de Van Ostadelaan en de Jan Steenlaan. Opgeteld betekent dit een toename van de hoeveelheid verkeer op de screenline Bilthoven-Noord. Een selected-linkanalyse (zie de *Technische Rapportage* met kenmerk: SWNL022009, hoofdstuk 6) geeft echter aan dat t.o.v. Variant A de hoeveelheid sluipverkeer op deze screenline daalt.
- De verschuiving van Rubenslaan/Heidepark naar Rembrandtlaan heeft twee oorzaken. Het opheffen van het eenrichtingsverkeer op de Jan Steenlaan heeft tot gevolg dat verkeer vanaf de sportvelden in noordelijke richting (Soest) nu geen sluiproute door de wijk meer hoeft te nemen. Dit zorgt dus voor minder verkeer. Verder is het eenrichtingsverkeer op de Rembrandtlaan en Van Ostadelaan opgeheven, waarmee verkeer ook van deze route gebruik kan maken: bij een wachtrij op de Soestdijkseweg-Noord voor de rotonde met de Jan Steenlaan, kan sluipverkeer op gaan treden via de Rembrandtlaan-Van Ostadelaan.



Figuur 4-3 Intensiteitsverschil Variant B t.o.v. Variant A (2030). Rood is toename, groen is afname.

4.3.3 Variant C

Bij Variant C wordt alleen op de Jan Steenlaan eenrichtingsverkeer ingesteld. Deze keer is de rijrichting naar de Soestdijkseweg toe. Ten opzichte van Variant A betekent dit het omdraaien van de rijrichting, met als gevolg dat het verkeer op de Jan Steenlaan nu vanuit het westelijk deel van De Leijen richting de Soestdijkseweg rijdt. Het toegankelijk maken van de Jan van Eijcklaan in twee richtingen leidt net als bij Variant B tot het verdwijnen van het sluipverkeer via de Hans Memlinglaan - Jan Gossaertlaan – Joos van Clevelaan. Verder zijn de Van Ostadelaan en Rembrandtlaan weer in beide richtingen geopend. Het gevolg is een verschuiving van het verkeer met per saldo een lichte afname op Heidepark en de Rubenslaan en een toename op de Rembrandtlaan - Van Ostadelaan.



Figuur 4-5 Intensiteitsverschil Variant D t.o.v. Variant A (2030). Rood is toename, groen is afname.

4.3.5 Aanpassingen op Variant A

Tijdens de interactieve werksessie op 30 oktober 2017 zijn een tweetal aanpassingen op Variant A aangedragen. De resultaten/verschillen ten opzichte van Variant A zijn als volgt samen te vatten:

- **Opheffen eenrichtingsverkeer Jan van Eijcklaan**
De impact hiervan is dat het sluipverkeer via de route Hans Memlinglaan - Jan Gossaertlaan – Joos van Clevelaan wordt tegengegaan. Daarnaast kan verkeer vanuit het zuidelijke deel van De Leijen naar het noordelijke deel van De Leijen nu zowel de routes via de Rembrandtlaan als de Jan van Eijcklaan volgen.
- **Verlengen eenrichtingsverkeer op Jan Steenlaan tussen Jan van Eijcklaan en Heidepark**
Met deze maatregel wordt voorkomen dat verkeer tussen de scholen-sportvelden en Bilthoven-Noord en noordelijke bestemmingen (bijv. Soest) via Heidepark gaat rijden. Het alternatief voor dit verkeer is de route Jan van Eijcklaan – Rogier van der Weydenlaan – Rembrandtlaan. Het betreft hier verkeersstromen van beperkte omvang, weliswaar met een ontlastend effect op Bilthoven-Noord. Handhaving op dit deel van de Jan Steenlaan zal dan nodig zijn. Wellicht is het verstandig om dan tevens het zuidelijke stukje van Heidepark mee te nemen in het eenrichtingsverkeer (in zuidelijke richting), en een oplossing te vinden voor de ontsluiting van het (voormalig) hotelcomplex/gebied.

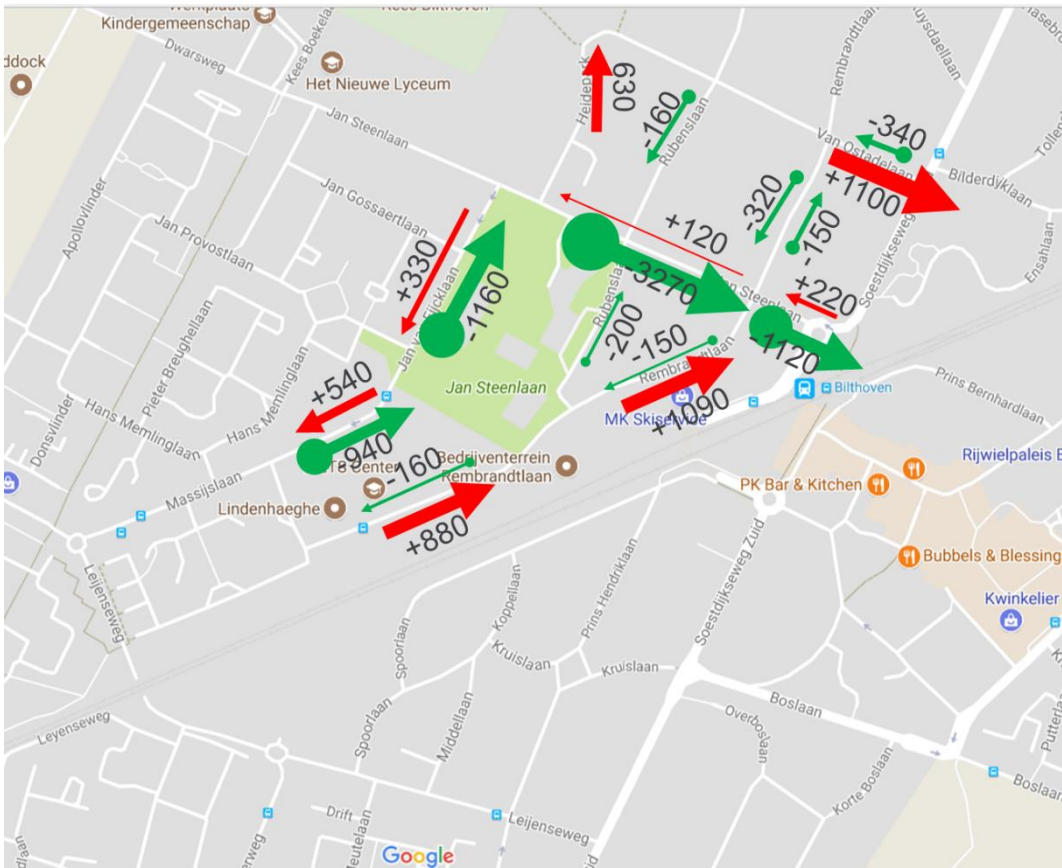
4.3.6 Variant E

Variant E kent in de circulatie elementen uit de voorgaande varianten. Variant E is gebaseerd op aanpassingen voorgesteld in de werksessie en als een mogelijke variant bij de uitwerking van de fietsstraat. Het accent in deze variant ligt in het volledig eenrichting maken van de screenline Bilthoven-Noord (Heidepark, Rubenslaan en Rembrandtlaan) met het openstellen van de Van Ostadelaan in twee richtingen. Dit geeft het verkeer vanuit de scholengemeenschap en de Leijen een interessante alternatieve route om de Soestdijkseweg te bereiken en de drukke rotonde Jan Steenlaan te ontwijken (in plaats van via de Jan van Eijcklaan, Rembrandtlaan en Ronde Jan Steenlaan). In het algemeen kan geconcludeerd worden dat de Rembrandtlaan in deze variant flink wordt ontlast, ten koste van het Heidepark en Van Ostadelaan. Er ontstaat in het model geen wachtrijvorming op de Van Ostadelaan vanwege de lage absolute intensiteit in de spitsperiodes (ca. 50 voertuigen per uur). De kruisingen Jan van Eijcklaan / Jan Steenlaan / Heidepark zijn in deze variant qua de verkeersveiligheid de grootste potentiële gevaarpunten.



Figuur 4-6 Intensiteitsverschil Variant E t.o.v. Variant A (2030). Rood is toename, groen is afname.

Voor de volledigheid is voor de intensiteitsverschillen van Variant E t.o.v. Variant B (2030) eenzelfde plot gemaakt. Deze is weergegeven in Figuur 4-7.



Figuur 4-7 Intensiteitsverschil Variant E t.o.v. Variant B (2030). Rood is toename, groen is afname.

4.4 Absolute intensiteiten van de modelvarianten

In Tabel 4-2, Tabel 4-3 en Tabel 4-4 zijn de intensiteiten per etmaal voor ieder van de varianten opgenomen, afgerond op tientallen. In de *Technische Rapportage* (met kenmerk: SWNL022019, hoofdstuk 5) is het toedelingsresultaat voor ieder van de varianten op kaart gevisualiseerd.

Tabel 4-2 Etmaalintensiteiten varianten (aantal mvt/etmaal)

Doorsnede	Aantal voertuigen per etmaal				
	Variant A	Variant B	Variant C	Variant D	Variant E
Rembrandtlaan-Oost - tussen P&R-terrein en Jan Steenlaan	3.580	2.170	3.370	2.930	3.110
Rembrandtlaan-West	3.060	1.890	3.040	2.300	2.610
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Soestdijkseweg	5.580	6.200	5.810	5.490	5.290
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Jan van Eijcklaan	1.940	5.170	3.210	2.640	2.020
Jan Steenlaan - tussen Jan van Eijcklaan en Kees Boekelaan	2.090	2.380	2.390	2.090	2.340
Rogier van der Weydenlaan	3.290	2.040	3.300	2.590	2.810
Massijslaan	5.200	5.130	5.460	5.110	4.780
Jan van Eijcklaan	2.050	2.770	2.820	2.770	1.940
Soestdijkseweg-Noord (Ten noorden van Ronde)	12.850	12.970	12.910	12.900	12.850
Screenline sluipverkeer Bilthoven Noord	860	880	800	840	900
Screenline sluipverkeer de Leijen	470	90	100	440	100

Tabel 4-3 Verschil in etmaalintensiteiten varianten t.o.v. Variant A

Doorsnede	Aantal voertuigen/etmaal (Verschil t.o.v. Variant A)				
	Variant A	Variant B	Variant C	Variant D	Variant E
Rembrandtlaan-Oost - tussen P&R-terrein en Jan Steenlaan	3.580	-1.410	-210	-650	-470
Rembrandtlaan-West	3.060	-1.170	-20	-760	-450
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Soestdijkseweg	5.580	620	230	-90	-290
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Jan van Eijcklaan	1.940	3.230	1.270	700	80
Jan Steenlaan - tussen Jan van Eijcklaan en Kees Boekelaan	2.090	290	300	0	250
Rogier van der Weydenlaan	3.290	-1.250	10	-700	-480
Massijslaan	5.200	-70	260	-90	-420
Jan van Eijcklaan	2.050	720	770	720	-110
Soestdijkseweg-Noord (Ten noorden van Ronde)	12.850	120	60	50	0
Screenline sluipverkeer Bilthoven Noord	860	20	-60	-20	40
Screenline sluipverkeer de Leijen	470	-380	-370	-30	-370

Tabel 4-4 Verschil in etmaalintensiteiten varianten t.o.v. Variant B

Doorsnede	Aantal voertuigen/etmaal (Verschil t.o.v. Variant B)				
	Variant A	Variant B	Variant C	Variant D	Variant E
Rembrandtlaan-Oost - tussen P&R-terrein en Jan Steenlaan	+1.410	2.170	+1.200	+760	+940
Rembrandtlaan-West	+1.170	1.890	+1.150	+410	+720
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Soestdijkseweg	-620	6.200	-390	-710	-910
Jan Steenlaan - tussen Rembrandtlaan en Jan van Eijcklaan	-3.230	5.170	-1.960	-2.530	-3.150
Jan Steenlaan - tussen Jan van Eijcklaan en Kees Boekelaan	-290	2.380	+10	-290	-40
Rogier van der Weydenlaan	+1.250	2.040	+1.260	+550	+770
Massijslaan	+70	5.130	+330	-20	-350
Jan van Eijcklaan	-720	2.770	+50	0	-830
Soestdijkseweg-Noord (Ten noorden van Ronde)	-120	12.970	-60	-70	-120
Screenline sluipverkeer Bilthoven Noord	-20	880	-80	-40	+20
Screenline sluipverkeer de Leijen	+380	90	+10	+350	+10

5 Beoordeling van de circulatievarianten

De circulatievarianten zijn beoordeeld op een aantal aspecten. Het gebruik van het verkeersmodel maakt het mogelijk om o.a. uitspraken te doen over verkeersintensiteiten, rijtijden (directheid), wachtrijopbouw, sluipverkeer gedurende de spitsperiodes. Een tussen(redeneer)stap zou nodig zijn om uitspraken te doen over voetgangers, inhaalgedrag en ongevallen.

De volgende aspecten beoordelen we in het afwegingskader:

- **Verkeerscirculatie en bereikbaarheid**
Hoe direct zijn de verbindingen tussen de verschillende wijken voor het autoverkeer?
- **Sluipverkeer Bilthoven-Noord**
In hoeverre treedt sluipverkeer op door Bilthoven-Noord? Hier is onderscheid te maken tussen enerzijds Heidepark en anderzijds Rubenslaan en Rembrandtlaan. Vooral met het oog op de voorgestelde extra varianten.
- **Sluipverkeer De Leijen**
Is er sluipverkeer tussen De Leijen en de sportvelden/scholen?
- **Doorstroming Soestdijkseweg-Noord**
Is er sprake van knelpunten op de Soestdijkseweg-Noord, met name bij de rotonde Jan Steenlaan, ook in termen van wachtrijlengtes?
- **Verkeersveiligheid**
Hoe scoren de varianten op *fietsverkeersveiligheid*?
Deze beoordeling geschiedt indicatief aan de hand van de drukte op de kruispunten van de Jan Steenlaan.
- **Geschiktheid Jan Steenlaan als fietsstraat**
Is de Jan Steenlaan geschikt om in te richten als fietsstraat?
Om geschikt te zijn als fietsstraat moeten de auto-intensiteiten niet te hoog zijn: een indicatie is een maximum van 2.500 mvt/etmaal.

Opmerkingen hierbij zijn:

- Bereikbaarheid scoren we op autobereikbaarheid. Dit betreft de bereikbaarheid per auto tussen deze wijken en verder weg gelegen herkomsten en bestemmingen. De afstanden *tussen* de wijken zelf zijn immers zo klein dat daarvoor geen auto nodig is.
- Sluipverkeer is in het algemeen een negatieve kwalificatie van verkeer dat een beleidsmatig niet-gewenste route kiest terwijl er wel een andere is. In de in deze studie onderzochte varianten wordt veel verkeer gedwongen door minder geschikte straten en lanen te rijden omdat de verkeerscirculatie geen andere mogelijkheid biedt.

Tabel 5-1 bevat de beoordeling van de circulatievarianten op de genoemde aspecten. Een + betekent een toename of verbetering t.o.v. Variant A. Een 0 geen tot weinig verschil en een – (of - -) een (sterke) verslechtering. Het aspect fietsstraat is hierin afwijkend. Ook Variant A kan hier in principe een – scoren, indien het niet voldoet aan CROW-kentallen. De overwegingen/analyses die tot de beoordelingen in de tabel geleid hebben, staan beschreven in de navolgende paragrafen.

Tabel 5-1 Beoordeling circulatievarianten

	Var. A	Var. B	Var. C	Var. D	Var. E
Verkeerscirculatie en bereikbaarheid	0	+	0	-	0
Sluipverkeer Bilthoven-Noord (Rembrandtlaan, Rubenslaan)	0	+	0	0	+
Sluipverkeer Bilthoven-Noord (Heidepark)	0	+	0	0	-
Sluipverkeer De Leijen	0	+	+	0	+
Doorstroming Soestdijkseweg-Noord	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	--	-	0	-
Geschiktheid Jan Steenlaan als fietsstraat	+	--	--	-	+

5.1 Verkeerscirculatie en bereikbaarheid

Het instellen van een eenrichtingsregime leidt ertoe dat routes binnen De Leijen minder direct zijn. Dit is vooral zichtbaar in Variant D, terwijl in Variant B de routes overal in twee richtingen berijdbaar zijn. In Variant E heeft de openstelling van de Jan van Eijcklaan en de Van Ostadelaan in twee richtingen een duidelijk ontlastend effect op het sluipverkeer door De Leijen. Tevens heeft dit tot effect dat de (sluip)route (Jan van Eijcklaan) → Jan Steenlaan → Heidepark → Van Ostadelaan hiermee aantrekkelijker wordt t.o.v. de alternatieve route via de Rembrandtlaan. Het gevolg is dat het verkeer op het Heidepark/Van Ostadelaan in noordoostelijke richting toeneemt. De parallelle route via Rembrandtlaan → Jan Steenlaan wordt ontlast. Extra is dat (enkele) bewoners op het Heidepark/Rubenslaan en noordelijke deel van de Rembrandtlaan vanwege de eenrichting niet meer via de Van Ostadelaan de woningen kunnen bereiken. De bereikbaarheid van deze woningen wordt gewaarborgd via de Jan Steenlaan en zorgt daar voor een (kleine) toename van verkeer t.o.v. Variant A. De afname van verkeer op de Jan van Eijcklaan is een optelling van diverse (kleine) stromen die niet meer aantrekkelijk/mogelijk zijn in dit alternatief. Te weten: Heidepark / Rubenslaan → Jan van Eijcklaan en Scholengemeenschap → Jan van Eijcklaan → Rembrandtlaan. De daling van verkeer op de Massijslaan is tevens een optelling van kleine stroomwijzigingen. Het grootste aandeel wordt geleverd door sluipverkeer dat via Bilthoven-Noord De Bilt wil bereiken en in deze variant via Soestdijkseweg (tunnel) → 2^e Brandenburgerweg rijdt.

5.2 Sluipverkeer Bilthoven-Noord

Het sluipverkeer binnen Bilthoven-Noord kent meerdere oorzaken. Allereerst leidt eenrichtingsverkeer op de Jan Steenlaan ertoe dat voor het verkeer tussen Bilthoven-Noord en de scholen/sportvelden de route via Heidepark de meest directe is. De vraag is of dit als sluipverkeer aangemerkt mag worden. Variant B scoort positief op dit punt, omdat de Jan Steenlaan weer in twee richtingen berijdbaar is. Ook het eenrichtingsregime op de Van Ostadelaan heeft hier enige invloed op: in Variant A en Variant D kan het verkeer vanaf Heidepark niet rechtstreeks via de Van Ostadelaan naar de Soestdijkseweg-Noord en moet er verder 'geslopen' worden.

Een tweede, werkelijke vorm van sluipverkeer treedt op als er op de Soestdijkseweg-Noord wachtrijen ontstaan voor de rotonde Jan Steenlaan. Voor verkeer met bestemming De Leijen kan de route via de Van Ostadelaan dan korter/sneller zijn. Bij de varianten A en D kan dit dan alleen via Heidepark of Rubenslaan. Hierdoor scoren de varianten B en C op dat punt beter dan A en D. Variant E scoort verschillend doordat enerzijds het eenrichtingsregime sluipverkeer van Bilthoven-Noord naar De Bilt onmogelijk maakt (en derhalve leidt tot een afname van sluipverkeer op Heidepark, Rubenslaan en Rembrandtlaan) en anderzijds openstelling van de Van Ostadelaan i.c.m. openstelling Jan van Eijcklaan (sluip)verkeer in de andere richting mogelijk maakt.

Met behulp van een selected-linkanalyse is berekend dat in Variant A de hoeveelheid doorgaand verkeer van de Leyenseweg naar Bilthoven-Noord (dus zonder bestemming in het studiegebied) ca. 450 voertuigen per etmaal betreft. In de bijbehorende *Technische Rapportage* (met kenmerk: SWNL022009) is de onderliggende berekening toegelicht. Overigens is het model niet expliciet gekalibreerd op sluipverkeer (er is ook geen teldata voorhanden waaruit de omvang van het sluipverkeer in de wijk kan worden afgeleid

5.3 Sluipverkeer De Leijen

Het sluipverkeer via de route Hans Memlinglaan - Jan Gossaertlaan – Joos van Clevelaan wordt veroorzaakt door het eenrichtingsverkeer op de Jan van Eijcklaan (varianten A en D). Bij de varianten B, C en E verdwijnt het sluipverkeer op deze route.

5.4 Doorstroming Soestdijkseweg-Noord

Wat betreft de doorstroming op de Soestdijkseweg-Noord zijn de varianten niet onderscheidend.

5.5 Verkeersveiligheid

Voor de fietsroute via de Jan Steenlaan is de fietsveiligheid beoordeeld aan de hand van de complexiteit en omvang van de verkeersstromen op de kruispunten. De drukste kruispunten zijn die met de Rembrandtlaan en de Jan van Eijcklaan. De varianten verschillen op meerdere punten. In de varianten A, C en D zijn de stromen op deze kruispunten minder groot en bovendien overzichtelijker door het eenrichtingsverkeer. Het eenrichtingsverkeer op de Jan van Eijcklaan zorgt voor minder drukte op het kruispunt met de Jan Steenlaan in de varianten A en D. Verder is er in Variant A minder autoverkeer op de Jan Steenlaan dan in Variant D. Variant A scoort daarmee het meest positief. Variant B en C hebben drukkere kruispuntstromen, waarbij Variant C iets gunstiger scoort vanwege de lagere verkeersbelasting van de Jan Steenlaan. Voor Variant E geldt dat door toename van het (sluip)verkeer in Bilthoven-Noord de kruispuntstromen op de kruising Jan van Eijcklaan en Jan Steenlaan/Heidepark groter worden, met t.o.v. Variant A een potentiële verslechtering van de verkeersveiligheid in het vooruitzicht.

5.6 Geschiktheid Jan Steenlaan als fietsstraat

Ten slotte is de geschiktheid van de Jan Steenlaan als fietsstraat beoordeeld aan de hand van de omvang van het autoverkeer. Conform de richtlijnen van de CROW is als criterium een maximum van 2.500 motorvoertuigen per etmaal gehanteerd. Deze richtlijn behoort bij een hoofd fietsroute (fietsverkeer > 2.000 fietsers/etmaal). Zowel Variant A als Variant E voldoen, ook indien rekening gehouden wordt met de bandbreedte van modeluitkomsten. Variant D voldoet (net) niet.

6 Conclusie en discussie

We merken op dat in deze rapportage de vergelijking is gedaan t.o.v. Variant A. De beoordeling van de varianten levert geen dominante variant op: er is geen variant die op alle aspecten beter scoort dan A. Daarnaast constateren we dat de verkeerscirculatie in De Leijen niet of nauwelijks impact heeft op de doorstroming van de Soestdijkseweg.

Tevens zien we dat de varianten die goed zijn voor de autobereikbaarheid (weinig of geen eenrichtingsverkeer) ongunstig zijn voor een veilige inrichting van de Jan Steenlaan als fietsstraat en vice versa.

Een duidelijk voorbeeld is Variant B, waar voor alle wegen weer in beide richtingen auto's zijn toegestaan op de Jan Steenlaan. Het positieve effect is dat dit het sluipverkeer in de wijken beperkt. Daar staat echter tegenover dat de Jan Steenlaan veel drukker wordt, en er meer kruisende stromen op de kruispunten van de Jan Steenlaan komen. Daarmee scoort deze variant slecht op de geschiktheid van de Jan Steenlaan als fietsstraat.

De huidige circulatie (Variant A) laat juist het tegengestelde beeld zien ten opzichte van de overige varianten: positief voor de Jan Steenlaan als fietsstraat, maar meer sluipverkeer en minder directe verbindingen voor auto's ten opzichte van de overige varianten.

Variant C neemt een tussenpositie in: een deel van het eenrichtingsregime wordt opgeheven, terwijl het eenrichtingsverkeer op de Jan Steenlaan qua richting wordt omgedraaid. Het nadeel van deze variant is de hogere verkeersintensiteit op de Jan Steenlaan dan in Variant A. Variant D is de enige variant die op geen enkel aspect een '+' scoort.

In Variant E verandert de circulatie in het studiegebied fors. Door eenrichting in te stellen op de straten ten noorden van de Jan Steenlaan wordt (sluip)verkeer vanuit het noorden effectief geweerd. Door openstelling van de Van Ostadelaan neemt het (sluip)verkeer vanuit het zuiden door Bilthoven-Noord echter toe. Tweerichtingsverkeer op de Jan van Eijcklaan ontlast De Leijen van sluipverkeer. De grotere stroom linksafslaand verkeer op de Jan Steenlaan naar het Heidepark is conflicterend met de (dominante) fiets- en autostroom en heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

De voorkeur voor een van de varianten hangt sterk af van de doelstelling voor de Jan Steenlaan en de daadwerkelijke inpassing/inrichting. Enkel deze modelstudie is onvoldoende om uitspraken te doen over bijvoorbeeld: aanwezigheid fietsoversteken, zicht bij in-/uitrijden, fysieke inpassing van de varianten, financiële haalbaarheid en draagvlak etc. Als de wens is om de Jan Steenlaan als fietsstraat in te richten het zwaarst telt, dan zijn Variant A of Variant E de beste keuzes, waarbij de inrichting van de kruispunten op de Jan Steenlaan extra aandacht behoeft, vanwege de relatief grote conflicterende stromen fietsers en autoverkeer.

We benadrukken dat voor alle maatregelen en varianten geldt dat aandacht besteed moet worden aan inrichting en eventuele handhaving teneinde ze volgens de doelstellingen te laten functioneren.

■

AAN ROB OGINK, GEMEENTE DE BILT
VAN JAN HAVEMAN
ONDERWERP FIETSVEILIGHEID/HERINRICHTING JAN STEENLAAN DE BILT
DATUM 13 FEBRUARI 2018

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De verkeersveiligheid op de Jan Steenlaan is al jaren een punt van aandacht. De weg ligt in het noordelijke deel van de wijk de Leijen, waarbinnen een 30 km/uur regime van kracht is. De hoofdroutes binnen deze wijk voor auto- en fietsverkeer naar de scholen en sportvoorzieningen zijn de Jan Steenlaan en de Jan van Eijklaan. De combinatie van (relatief) hoge fiets- en auto-intensiteiten maakt dat de weg als onveilig wordt ervaren. De Jan Steenlaan

vormt de noordelijke verbinding van de wijk met het hoofdwegennet (Soestdijkseweg Noord). Deze functie wordt aan de zuidzijde van de wijk vervuld door de Leyenseweg, die aansluit op de Soestdijkseweg Zuid. In 2015 is in de Leyenseweg een spoortunnel aangebracht, waardoor de wijk de Leijen op dat moment alleen nog via de Jan Steenlaan kon worden ontsloten. Om tijdens de realisatie van de tunnel de verkeersoverlast binnen de wijk zoveel als



mogelijk te voorkomen is binnen de wijk een aantal circulatiemaatregelen getroffen. Hierbij is onder andere eenrichtingverkeer ingesteld op de Jan Steenlaan (rijrichting oost-west) tussen de Rembrandtlaan en Heidepark en is eveneens eenrichtingverkeer ingesteld op de Jan van Eijklaan (wegvak Jan Steenlaan - Rogier van der Weydenlaan) met een verplichte rijrichting van noord naar zuid.



De tunnel in de Leyenseweg is sinds juli 2017 geopend en nu is het moment aangebroken de Jan Steenlaan in haar definitieve vorm herin te richten. Hiervoor is onder andere een werkgroep in het leven geroepen die als opdracht heeft een veilige fietsroute via de Jan Steenlaan te realiseren. De gemeente De Bilt heeft BVA verkeersadviezen gevraagd de werkgroep te ondersteunen bij het maken van een onderbouwde keuze voor de meest gewenste inrichtingsvorm. Hiervoor is een aantal stappen doorlopen waaronder een uitwerking van een aantal mogelijke inrichtingsvarianten. Voorliggende rapportage is een samenvatting van de gezette stappen en mondt uit in een beschrijving van een aantal mogelijke inrichtingsvarianten met de voor- en nadelen die deze varianten hebben.

In het vervolg van dit eerste hoofdstuk beschrijven wij de locatie. Daarna komen in hoofdstuk 2 de oplossingsrichtingen aan de orde, waarna wij in het derde hoofdstuk de verkeersafwikkeling en circulatie binnen de wijk de Leijen beschrijven. In hoofdstuk 4 gaan wij vervolgens in op de inrichtingsvarianten, waarna in hoofdstuk 5 de voor- en nadelen van deze varianten worden weergegeven.

1.2. Beschrijving locatie

De Jan Steenlaan ligt zoals aangegeven aan de noordzijde van de wijk de Leijen en sluit door middel van een rotonde aan op de Soestdijkseweg Noord. In deze paragraaf gaan wij nader in op de Jan Steenlaan in de huidige situatie, waarbij achtereenvolgens de functie van de weg aan de orde komt en de huidige vormgeving wordt beschreven.

● **Functionele aspecten**

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente De Bilt uit 2012 is een zogenaamde wegencategorisering opgenomen. Wegencategorisering wil zeggen dat aan iedere weg een functie wordt toegekend. De functie is vervolgens weer bepalend voor de gewenste vormgeving en het bijbehorende gebruik. De Jan Steenlaan is in genoemde categorisering aangeduid als een erftoegangsweg. Erftoegangswegen zijn wegen die een functie vervullen voor het bereikbaar maken van de bestemmingen die zich langs en in de directe omgeving van de weg bevinden. Doorgaand verkeer, dat wil zeggen verkeer zonder herkomst of bestemming binnen het gebied, maakt idealiter geen gebruik van deze wegen.

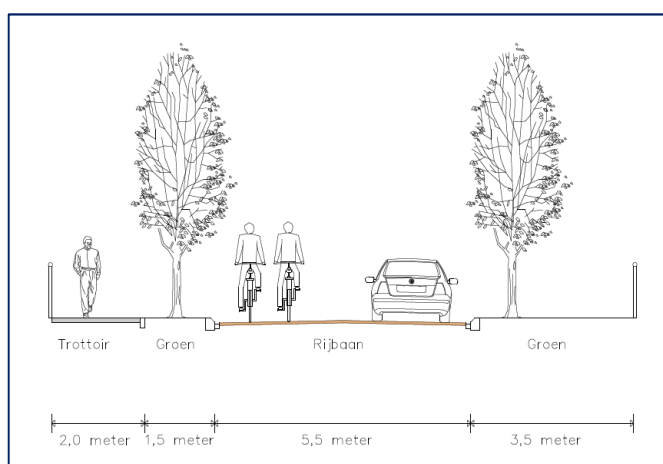
De wijk de Leijen, waarbinnen de Jan Steenlaan zich bevindt kent twee aansluitingen op het hoofdwegennet. De Jan Steenlaan sluit aan op de Soestdijkseweg Noord en de meer zuidelijk gelegen Leyenseweg sluit aan op de Soestdijkseweg Zuid, het verlengde van de Soestdijkseweg Noord. De Leyenseweg is in het categoriseringsplan ingedeeld in de categorie Gebiedsontsluitingsweg. Deze functie is overigens ook aan een deel van de Massijslaan toegekend. Ontsluitingswegen, ontsluiten grotere gebieden en vormen de verbindingen tussen de verblijfsgebieden (erftoegangswegen) en het hoofdwegennet. Dergelijke wegen kennen een hogere intensiteit en hebben een royalere vormgeving dan erftoegangswegen. In het GVVP is bijvoorbeeld aangegeven dat ontsluitingswegen een maximum snelheid kennen van 50 km/uur en zijn voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen. Daar waar conform het GVVP op erftoegangswegen een maximum snelheid geldt van 30 km/uur en er sprake is van een gemengde verkeersafwikkeling. Het GVVP voorzagt overigens ook in een nieuwe verbinding (gebiedsontsluitingsweg) aan de noordzijde van het spoor tussen de Jan Steenlaan en de Massijslaan. Deze verbinding is echter niet meer opportuun.



Binnen de wijk de Leijen zijn onder andere de Jan Steenlaan en de Leyenseweg aangewezen als hoofdfietsroute.

● **Vormgeving**

De Jan Steenlaan is voor het grootste deel een weg voorzien van klinkerverharding met een breedte van 5,5 tot 6,0 meter, waarop een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Alleen het deel tussen de Soestdijkseweg Noord en de Rembrandtlaan heeft een afwijkend beeld. Op dit deel is de weg voorzien van een asfaltverharding en geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. Op het deel tussen de Rembrandtlaan en de Jan van Eijklaan is er sprake van een gemengde verkeersafwikkeling.



Hierbij is de rijbaan opgedeeld in een centrale rijloper met aan

beide zijden fietsuggestiestroken, die door middel van onderbroken kantmarkering zijn gescheiden van de centraal gelegen rijloper voor het autoverkeer. Tussen de Soestdijkseweg Noord en de Rembrandtlaan en tussen de Jan van Eijklaan en de Kees Boekelaan is aan de noordzijde van de Jan Steenlaan een vrijliggende voorziening voor fietsverkeer, in de vorm van een in twee richtingen te berijden fietspad aanwezig.

Voetgangers worden afgewikkeld op een voetpad dat zich aan de zuidzijde van de Jan Steenlaan bevindt. Bromfietsverkeer vindt een plaats op de rijbaan samen met het gemotoriseerde verkeer.

Zoals al aangegeven is op het gedeelte tussen de Rembrandtlaan en Heidepark sprake van eenrichtingverkeer. Deze verkeersmaatregel wordt ondersteund door de aanwezigheid van een aantal zogenaamde barriers.



Aangrenzende wegen aan de Jan Steenlaan zijn aan de noordzijde de woonstraten in Bilthoven-noord. Het gaat hierbij onder andere om Heidepark, Rubenslaan, Van Ostadelaan en het noordelijke deel van de Rembrandtlaan. Op deze wegen, die allemaal circa 5,5 meter breed zijn, is er sprake van een gemengde verkeersafwikkeling. Daarnaast zijn er op deze wegen geen aparte voorzieningen voor voetgangers aanwezig. Parkeren vindt plaats op de



rijbaan of in de berm naast de rijbaan. Met uitzondering van een deel van Heidepark hebbende wegen een asfaltverharding. Alleen het westelijke deel van Heidepark is voorzien van klinkers als verhardingsmateriaal.

Op het westelijke deel van de Jan Steenlaan liggen de Jan Provostlaan, Hans Memlinglaan en de Jan Gossaertlaan als toegangswegen voor het zuidelijke van de Jan Steenlaan gelegen woongebied. Ook op deze wegen is sprake van een gemengde verkeersafwikkeling, maar zijn wel aparte voetpaden aanwezig. Parkeren vindt op deze wegen overwegend buiten de rijbaan plaats in (haaks) parkeerhavens. De verharding van deze wegen is overwegend asfalt, alleen de Jan Gossaertlaan is voorzien van een klinkerverharding. De breedte van de wegen bedraagt in grote lijnen 6 a 7 meter.

Eveneens ten zuiden van de Jan Steenlaan, maar dan meer oostelijk dan de hiervoor beschreven wegen, bevinden zich de Rembrandtlaan en de Jan van Eijklaan. Deze wegen zijn beide voorzien van een asfaltverharding, waarop het verkeer zich afwikkelt. Ook deze wegen hebben aparte voorzieningen voor voetgangers voetpaden en parkeerhavens. Op de Jan van Eijklaan geldt een eenrichtingsregime met een verplichte rijrichting van noord naar zuid en op deze weg zijn een soort fietssuggestiestroken aangebracht. Deze stroken onderscheiden zich niet qua kleur van de rijbaan van het autoverkeer, maar zijn door middel van onderbroken kantmarkering begrensd. Beide wegen hebben een beperkte verzamelfunctie in een verblijfsgebied waar zich ook bedrijvigheid bevindt.



2. Oplossingsrichtingen

In onderstaand schema is aangegeven welke keuzes er, afhankelijk van de (fiets)intensiteiten, gemaakt kunnen worden met betrekking tot voorzieningen voor fietsverkeer. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat in de huidige situatie circa 3.000 fietsers gebruik maken van de Jan Steenlaan en, afhankelijk van wel of geen eenrichtingverkeer op de Jan Steenlaan, circa 2.000 respectievelijk 5.200 motorvoertuigen per etmaal. Bij de laatstgenoemde waarden merken wij op dat deze betrekking hebben op verkeersmodeluitkomsten voor planjaar 2030.

Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkategorie		
			Basisstructuur (fiets <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (fiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (fiets > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant	fietspad	fiets-/bromfietspad
		2x2 rijstroken			
	70				

Figuur 1: Keuzeschema voor fietsvoorzieningen op wegvakken binnen de bebouwde kom (Bron: CROW Publicatie 351 Ontwerpwijzer fietsverkeer CROW Tabel 5-2, blz 102)

Bovenstaand schema is geen wet van Meden en Perzen. In vrijwel alle gevallen is maatwerk noodzakelijk. Het is dan ook niet voor niets dat grenzen elkaar overlappen en er geen eenduidige keuzes voor iedere situatie zijn. Reden waarom hierop in het navolgende verder wordt ingegaan.

Uit de tabel blijkt dat voor een erftoegangsweg (functie Jan Steenlaan) vier oplossingen denkbaar zijn:

- Gemengde verkeersafwikkeling;
- Fietsstraat;
- Fietsstroken;
- Fietspaden.

In deze paragraaf beschrijven wij in eerste instantie in algemene zin de mogelijkheden en daarna geven wij de consequenties van bepaalde keuzes in deze specifieke situatie weer. Het gaat hierbij, naast de impact voor het fietsverkeer, dan vooral om de ruimtelijke impact en de kosten.

• **Gemengde verkeersafwikkeling**

Omdat het hier een erftoegangsweg betreft is een gemengde verkeersafwikkeling, dus geen profielaanpassingen, denkbaar. Echter het betreft hier ook een belangrijke fietsroute met zoals al aangegeven in de huidige situatie ruim 3.000 fietsers. Bij hoofd fietsroutes kan alleen



worden volstaan met een (volledig) gemengde verkeersafwikkeling als de auto-intensiteit zeer laag is, waardoor de fietser als vanzelf een dominante positie in het wegbeeld heeft. Dit is uitsluitend het geval in zeer rustige woonstraten, met intensiteiten tot maximaal circa 55 motorvoertuigen per etmaal. Hiervan is in deze situatie geen sprake, de intensiteit bedraagt ook bij eenrichtingverkeer zal circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal, waardoor deze optie niet als reëel wordt beschouwd, ondanks dat de tabel ook een gemengde verkeersafwikkeling bij hogere intensiteiten aangeeft. Daarnaast merken wij op dat dit de huidige situatie op de Jan Steenlaan betreft, waarover de nodige klachten bestaan en zorg is geuit.

● **Fietsstraat**

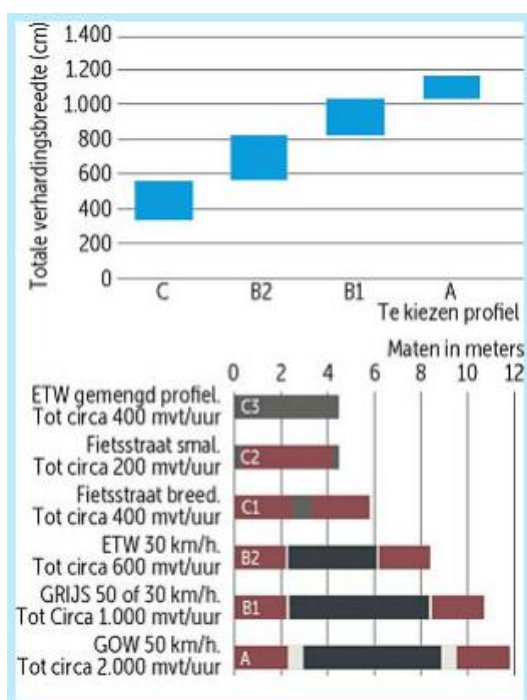
Een tweede optie is de realisatie van een fietsstraat. Bij een fietsstraat is eveneens sprake van een gemengde verkeersafwikkeling, maar is door de gekozen inrichting tot fietsstraat de fietser dominant in het wegbeeld en is de auto als het ware te gast. Voor fietsstraten geldt dat er minimaal 1.000 fietsers per etmaal moeten fietsen om als fietsstraat te kunnen worden aangemerkt en dat het aantal fietsers groter moet zijn dan het aantal auto's. Hoewel niet onderbouwd geldt als een richtwaarde, zoals deze ook in de tabel hiervoor is aangegeven, voor de maximale intensiteit van het autoverkeer circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de Jan Steenlaan rijden in de huidige situatie overigens ruim 3.000 fietsers per etmaal.

Bij bovenstaande merken wij wel op dat de meest recente inzichten met betrekking tot fietsstraten leiden tot de conclusie dat ook hogere auto-intensiteiten een dergelijke vormgeving mogelijk maken.

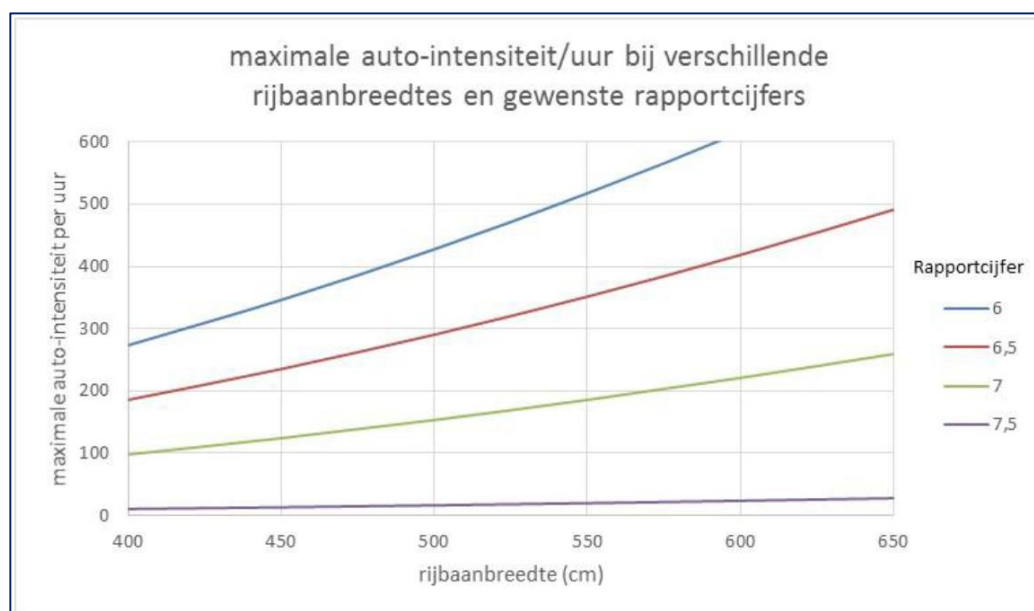
In figuur 2 is bijvoorbeeld aangegeven dat een inrichting tot fietsstraat mogelijk is tot maximaal circa 400 motorvoertuigen per (spits)uur.

Uit de tellingen blijkt dat de Jan Steenlaan op het drukste deel (tussen Rembrandtlaan en Soestdijkseweg Noord) wordt belast met circa 4.650 motorvoertuigen per etmaal. In de (maatgevende) avondspits van 16.00 - 18.00 uur wikkelen 778 voertuigen via de Jan Steenlaan af. In het algemeen is het aandeel van het spitsuur binnen de twee drukste uren circa 55%, wat leidt tot een spitsuurbelasting van circa 430 voertuigen in het avondspitsuur. Dit is ruim 9% van de etmaalintensiteit. Uitgaande van een spits-etmaal factor van 11 betekent dit dat een fietsstraat op de Jan Steenlaan nog mogelijk zou kunnen zijn tot circa 4.400 motorvoertuigen per etmaal. Een aanzienlijk hogere waarde dan de 2.500 motorvoertuigen per etmaal eerder is aangegeven.

Onlangs is een onderzoek uitgevoerd waarbij is gekeken naar de waardering van fietsers over bepaalde routes, gerelateerd aan de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer en de wegbreedte. De resultaten hiervan zijn in figuur 3 weergegeven. In onderhavige situatie blijkt dat fietsgebruikers bij een wegbreedte van 5,5 meter de intensiteit ruim 500 motorvoertuigen per spitsuur mag bedragen om nog een cijfer 6 te scoren. Hogere cijfers zijn alleen mogelijk bij lagere intensiteiten, waarbij wordt opgemerkt dat de maximale score in dit onderzoek een 7,5 bedraagt.



Figuur 2: Keuzetabel rijbaan- en fietsstrookbreedte bij diverse wegbreedtes
(Bron: CROW Publicatie 351 Ontwerpwijzer fietsverkeer, blz 115)

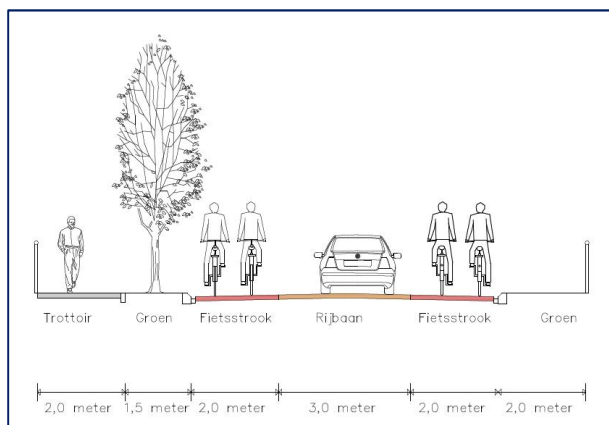


Figuur 3: Maximale auto-intensiteit per uur bij verschillende rijbaanbreedtes en gewenste rapportcijfers
(Bron: Paper 'Toepassingsmogelijkheden fietsstraten', Nationaal verkeerskunde congres 2017)

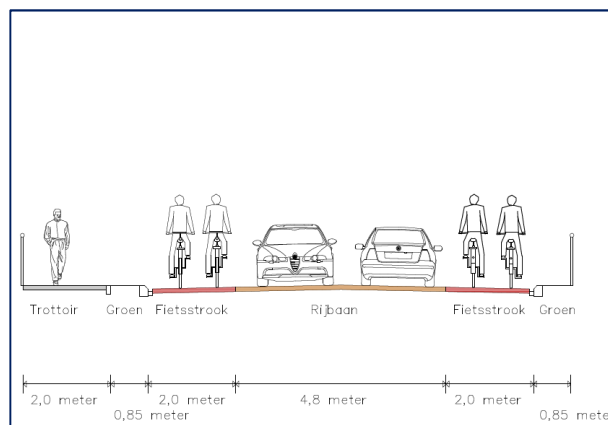


- **Fietsstroken**

Uit bovenstaande tabel blijkt dat ook de realisatie van fietsstroken mogelijk is, maar dat de minimale maat van de totale verhardingsbreedte hiervoor 5,8 meter bedraagt. Voor de fietsstroken geldt een minimale maat van 1,70 meter (exclusief markering), deze is nodig om twee fietsers comfortabel naast elkaar te laten rijden. Bij een maat van 5,8 meter bedraagt de ruimte voor het gemotoriseerde verkeer nog 2,4 meter. Deze maat volstaat bij eenrichtingverkeer, maar voor verkeer in twee richtingen wordt een maat van minimaal 4,8 meter aanbevolen. Voorkomen moet worden dat er gekozen wordt voor een maat waarover verkeer in twee richtingen net niet kan worden afgewikkeld. Dit leidt namelijk tot krappe passages langs het fietsverkeer. Dus kiezen voor een maat van bijvoorbeeld 3,0 meter, waarbij het duidelijk is dat het gemotoriseerde verkeer over de fietsstrook moet uitwijken of voor een maat waarbij het passeren van twee voertuigen op de rijloper voor gemotoriseerd verkeer mogelijk is. Hierbij speelt de intensiteit van het autoverkeer nadrukkelijk een rol. Een smalle rijloper is alleen mogelijk bij eenrichtingverkeer of bij lage intensiteiten voor verkeer in twee richtingen.



Fietsstroken met smalle rijloper of eenrichtingverkeer



Fietsstroken met brede rijbaan (tweerichtingenverkeer)

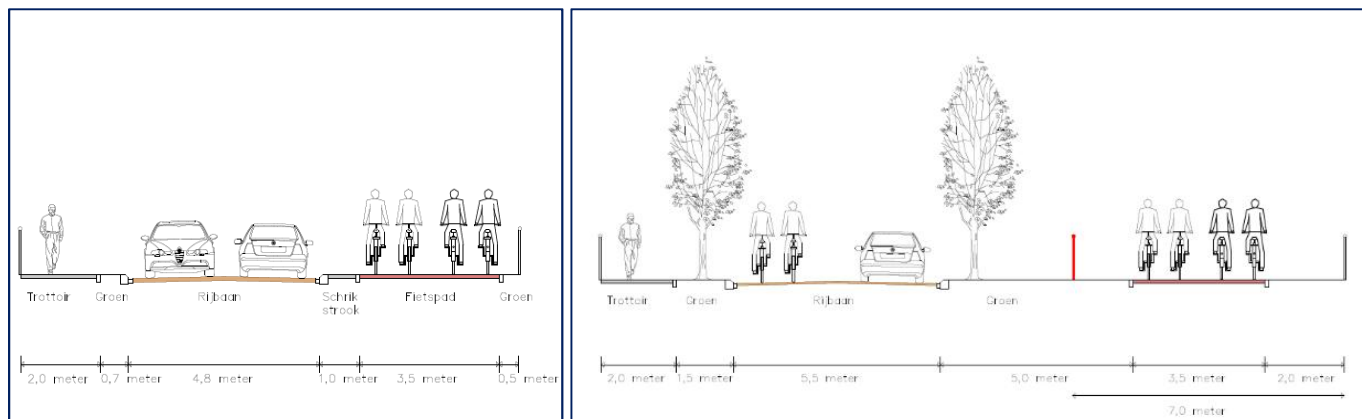
In dergelijke situaties zijn intensiteiten van het autoverkeer van maximaal 600 motorvoertuigen per uur toelaatbaar, mits voldoende breedte beschikbaar is. Wel merken wij op dat in de tweerichtingen variant nog slechts 0,85 meter ruimte resteert tussen de fietsstrook en de perceelgrenzen. Deze ruimte is onvoldoende voor het de percelen verlatende verkeer om zicht te hebben op naderend verkeer op de Jan Steenlaan en dient om die reden te worden vergoet. Grondaankopen zijn dan noodzakelijk.

- **Fietspaden**

Ten slotte is de realisatie van vrijliggende fietspaden een optie. In algemene zin betreft het bij voorkeur in een richting bereden voorzieningen aan beide zijden van de weg. Echter in de situatie van de Jan Steenlaan is op delen al een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde aanwezig. Het ligt dan ook voor de hand bij de keuze voor vrijliggende paden, te kiezen voor een in twee richtingen bereden voorziening aan de noordzijde van de Jan Steenlaan. De intensiteit van het autoverkeer is bij deze keuze veel minder een issue. Indien er



onvoldoende ruimte beschikbaar is voor de realisatie van fietsstroken en er dus ruimte gemaakt moet worden hebben fietspaden in algemene zin (veiligheid en comfort) de voorkeur boven fietsstroken. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat twee richtingen fietspaden in het algemeen wat onveilig zijn dan paden die in één richting worden bereden.



Twee richtingen fietspad binnen bestaande profiel

Twee richtingen fietspad 'maximale variant'

De realisatie van twee richtingen fietspaden met autoverkeer in twee richtingen vraagt ruimte. Dit profiel kan gerealiseerd worden binnen de bestaande ruimte met dien verstande dat beide bomenrijen dan gekapt moeten worden en de ruimte tussen het fietspad en de percelen te beperkt is. In de ideale situatie blijven de bomenrijen staan en wordt het fietspad achter de bomenrij langs gerealiseerd. In dat geval dient een strook van circa 7,0 meter te worden verworven. Uiteraard zijn tussen oplossingen ook mogelijk, bijvoorbeeld alleen de bomenrij tussen de rijbaan en het fietspad verwijderen. Indien dan een schrikstrook tussen rijbaan en fietspad wordt aangehouden kan worden volstaan met de verwerving van een strook grond van circa 3 meter.



3. Verkeersafwikkeling en circulatie

Uit hoofdstuk 2 blijkt dat er diverse vormgevingsvarianten denkbaar zijn, maar dat de mogelijkheid van toepassing van bepaalde vormgevingsvarianten wel gekoppeld is aan de functie weg en het gebruik hiervan. Vanuit veiligheids- en comfortperspectief van de fietser is het gewenst dat er zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de wegen, waarover ook het fietsverkeer zich afwikkelt en dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer hier laag is. Dit geldt uiteraard vooral voor de varianten waarbij er in meer of mindere mate sprake is van een gemengde verkeersafwikkeling, maar ook voor de fietspadenvariant. In dat geval meer vanuit leefbaarheidsoptiek, maar ook omdat wegen op bepaalde plaatsen moeten worden overgestoken. Het langsflict met gemotoriseerd verkeer is bij een vrijliggende voorziening weliswaar afwezig, maar het conflict bij het kruisen van wegen blijft uiteraard wel bestaan.

Binnen de wijk de Leijen zijn alle wegen, met uitzondering van de Leyenseweg aangemerkt als erftoegangswegen, die bij voorkeur alleen worden belast door gebiedseigen verkeer. De wegen zijn over het algemeen van gelijke breedte, alleen de Jan van Eijcklaan is met 7,0 meter wat breder dan de overige wegen. De Leyenseweg is aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. Deze weg onderscheidt zich ook nadrukkelijk van (vrijwel) alle andere wegen binnen de wijk, omdat de Leyenseweg is voorzien van twee gescheiden rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer, vrijliggende fietspaden en een breed ruimtelijk profiel. De Leyenseweg is daardoor ook beter geschikt om meer verkeer af te wikkelen dan de overige wegen.

Evaluatie Verkeerscirculatie De Leijen

Uit de verkeerstellingen is naar voren gekomen dat de nieuwe tunnel in de Leyenseweg goed wordt gebruikt en met het huidige verkeersregime leidt tot wijzigingen in de verkeerscirculatie in de wijk. Ten opzichte van 2015 is het verkeer op de Jan Steenlaan en Jan van Eijcklaan afgenomen, terwijl het op de Massijslaan, de Rembrandtlaan (**zuidzijde**) en de Soestdijkseweg Noord is toegenomen. Daarbij hebben de woonstraten ten **westen** van de Jan van Eijcklaan (Hans Memlinglaan en Jan Provostlaan) en ten **noorden** van de Jan Steenlaan (Heidepark, Rubenslaan, Rembrandtlaan, Van Ostadelaan en Ruysdaellaan) te maken met ongewenst verkeer van en naar de scholen en sportvoorzieningen aan de Kees Boekelaan en de Dwarsweg. Tevens is geconstateerd dat de rijnsnelheden op enkele wegen hoger zijn dan toegestaan.

Hoewel de wegen binnen de wijk idealiter alleen door gebiedseigen verkeer worden belast, bestaat de indruk dat er sprake is van (een aanzienlijke hoeveelheid) verkeer dat door de wijk de Leijen rijdt om de route via de Soestdijkseweg Noord en –Zuid te mijden. Dit kan bijvoorbeeld verkeer zijn tussen de rotonde Leyenseweg – 2^e Brandenburgerweg en Bilthoven-noord (vice versa) dat ervoor kiest om de route via de wijk de Leijen te nemen in plaats van de route buitenom via het hoofdwegennet. Hoewel niet met zekerheid is te zeggen dat hiervan sprake is, is deze indruk ontstaan uit een vergelijking van de telgegevens uit de jaren 2012, 2015 en 2017. In 2015 was de Leyenseweg afgesloten als gevolg van de realisatie van de tunnel en kon de wijk de Leijen alleen via de Jan Steenlaan worden bereikt en verlaten. Daarnaast was er nog een mogelijkheid de wijk te bereiken en verlaten via Bilthoven-noord (Heidepark, Rubenslaan en Rembrandtlaan). Al deze wegen tezamen wikkelden in 2015 circa 9.500 motorvoertuigen per etmaal af. Dit is nagenoeg allemaal wijkeigen verkeer, aangezien doorgaand verkeer door de wijk de Leijen ten tijde van de bouw van de tunnel niet mogelijk was. Er is weliswaar lichte vervuiling mogelijk door doorgaand verkeer naar



Bilthoven-noord dat gebruik maakt van de Jan Steenlaan, maar deze aantallen zijn te verwaarlozen op de totale hoeveelheid verkeer. In 2012, toen beide spoorwegovergangen (gelijkvloers) nog in gebruik waren en ook in 2017 met de gewijzigde verkeerscirculatie binnen de wijk is de totale verkeersbelasting rondom de wijk de Leijen veel groter. Hoewel niet met zekerheid te zeggen lijkt de wijk de Leijen om die reden zeer gevoelig voor sluipverkeer, waarschijnlijk als gevolg van de niet altijd vloeiende verkeersafwikkeling op het hoofdwegenet. Het is dan ook zaak om fysieke en of circulatiemaatregelen op de verbindingswegen door de wijk; Jan van Eijklaan, Rembrandtlaan en Jan Steenlaan te treffen die het doorgaande verkeer door de wijk ontmoedigen.

Om de doorgaande bewegingen in meer of mindere mate te beïnvloeden kunnen circulatiemaatregelen worden getroffen. Op basis van een globale analyse van de verkeersstromen uit het verkeersmodel is een tweetal varianten ontwikkeld. Met nadruk merken wij op dat deze varianten nog nader uitgekristalliseerd moeten worden om te bepalen of deze maatregelen het gewenste effect hebben en niet leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de bereikbaarheid van (delen) van de wijk de Leijen.

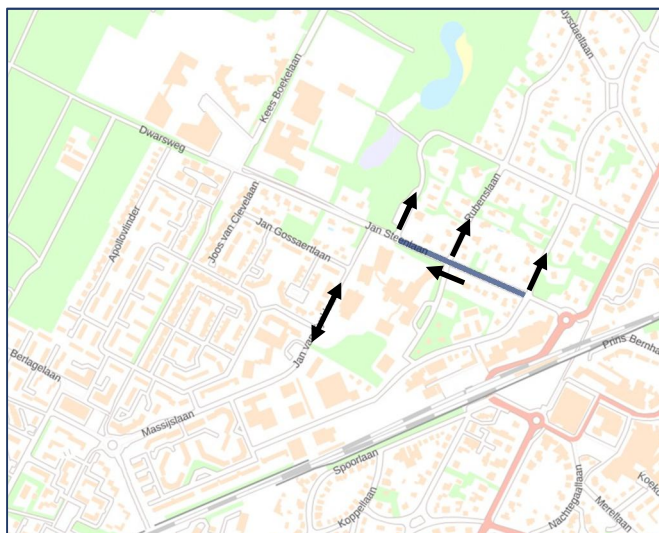
De basis voor de maatregelen wordt gevormd door het tegengaan van sluipverkeer door de wijk en het rondrijden door de wijk. Sluipverkeer wordt ervaren (en waargenomen in het verkeersmodel) door Bilthoven-noord. Hierbij is er sprake van verkeer tussen de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg Noord. Enerzijds gaat het om verkeer door de wijk naar de Soestdijkseweg Noord als tegenroute voor het eenrichtingverkeer op de Jan Steenlaan. Anderzijds is het verkeer dat de wachtrij op de Soestdijkseweg Noord (ten noorden van de rotonde Jan Steenlaan) mijdt door door Bilthoven-noord naar de Jan Steenlaan te rijden. Het gaat in absolute zin niet om heel grote aantallen, maar voor de verkeersluwe woonstraten in Bilthoven-noord is er wel sprake van een aanzienlijk gebruik door doorgaand verkeer. Daarnaast wordt sluipverkeer ervaren via de Hans Memlinglaan, de Jan Provostlaan en de Joos van Clevelaan als tegenroute van de Jan van Eijklaan, waarop ook een eenrichtingsregime van toepassing is.

Rondrijden door de wijk gebeurt vooral door verkeer vanaf de Kees Boekelaan dat vervolgens de Jan van Eijklaan inrijdt en via de Rembrandtlaan en de Jan Steenlaan de wijk weer verlaat.

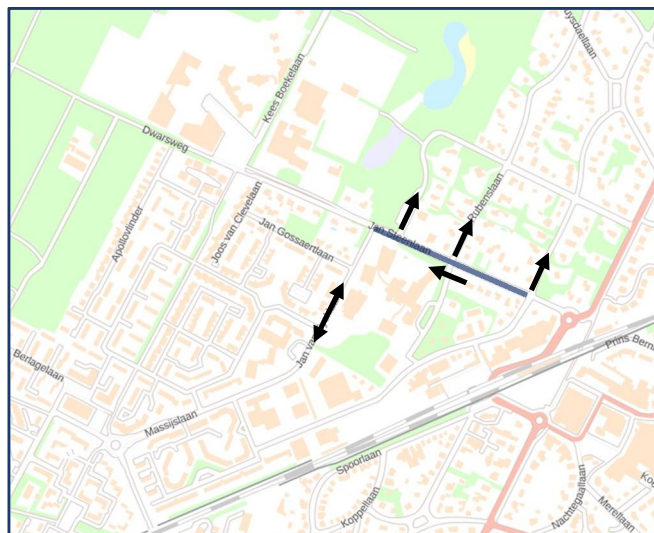
Er zijn varianten ontwikkeld die de hiervoor beschreven ongewenste verkeersbewegingen tegengaan. Daarnaast wordt getracht met deze maatregelen de wegen wat gelijkmatiger te belasten. In de varianten wordt het eenrichtingverkeer op de Jan van Eijklaan opgeheven. Hiermee wordt het sluipverkeer door het westelijke deel van de wijk tegengegaan en zal de Rembrandtlaan worden ontlast. Verkeer vanaf de Leyenseweg kan dan via de Jan van Eijklaan rijden naar de sportvoorzieningen en de scholen en hoeft niet meer via de Rembrandtlaan. Dit heeft positieve effecten zowel op de Rembrandtlaan als de Jan Steenlaan. De Jan van Eijklaan zal hierdoor meer verkeer te verwerken krijgen. Daarnaast wordt in de varianten eenrichtingverkeer ingesteld op Heidepark en de Rubenslaan in de richting zuid-noord. Hiermee wordt het doorgaand verkeer vanaf de Soestdijkseweg Noord naar de Jan Steenlaan via Bilthoven-noord tegengegaan. Dit verkeer zal allemaal via de Jan Steenlaan gaan rijden. Tot zover verschillen de varianten niet en dit betreft dan ook de maatregelen die in ieder geval worden getroffen. Hiermee is een deel van de 'problemen' nog niet opgelost, maar een groot deel wel en de 'resterende pijn' enigszins wordt verdeeld. Deze variant wordt in het vervolg van deze rapportage fietsstraat 1 genoemd.



De tweede variant (genaamd fietsstraat 2) gaat iets verder. In deze variant wordt het eenrichting verkeer op de Jan Steenlaan doorgetrokken tot aan de Jan van Eijklaan. Hiermee wordt ook de route door de wijk naar Bilthoven-noord onmogelijk gemaakt. Dit verkeer zal er dan naar verwachting voor kiezen om de route Jan van Eijklaan – Rembrandtlaan te gaan volgen.

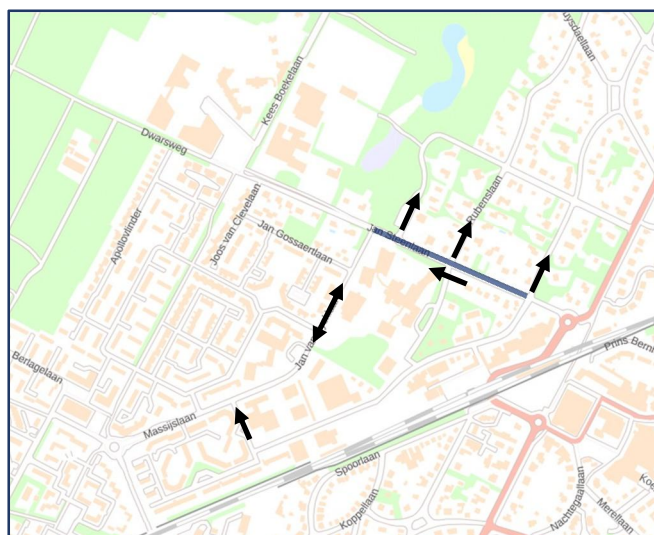


Circulatievariant Fietsstraat 1



Circulatievariant Fietsstraat 2

Deze route wordt vervolgens in de fietsstraat 3 variant voorkomen door eenrichtingverkeer in te stellen op de Rogier van der Weydenlaan (rijrichting noord-zuid), waardoor het verkeer via de Leyenseweg de wijk moet verlaten. Op zichzelf een goede route die aansluit bij de functionele indeling van de wegen, de Leyenseweg is immers een gebiedsontsluitingsweg, maar die echter wel leidt tot omrijden. In verband met de route van de bus door het gebied zou het openbaar vervoer van deze maatregel uitgezonderd kunnen worden.



Circulatievariant Fietsstraat 3



In de laatste twee varianten wordt de wijk-uitgaande route via Heidepark tegengegaan. In fietsstraat variant 2 kan Bilthoven-noord dan ook alleen nog worden bereikt via de route Rembrandtlaan en via de route buitenom (Leyenseweg - Soestdijkseweg Zuid). Fietsstraat variant 3 kent alleen nog de verbinding buitenom, om vanuit de wijk Bilthoven-noord te bereiken. Dit betekent een aanzienlijk omrijd afstand.

Een mogelijkheid om de relatie naar Bilthoven noord te verbeteren is uiteraard de Jan Steenlaan in twee richtingen open te stellen (en eventueel een vrijliggend fietspad te realiseren). In dat geval is er sprake van optimale bereikbaarheid, maar eveneens van een grotere kans op oneigenlijk gebruik van de wegen en hogere snelheden.



Fietspadvariant met tweerichtingen verkeer Jan Steenlaan

Wij merken op dat in alle drie varianten de doorgaande route tussen de Soestdijkseweg Noord en de Leyenseweg via de Jan Steenlaan – Jan van Eijcklaan open blijft. Om ook dit tegen te gaan dienen nog verder gaande maatregelen te worden getroffen en dient de wijk min of meer te worden gedeeld in twee delen, waarbij het noordelijke deel via de Jan Steenlaan ontsluit en het zuidelijke deel via de Leyenseweg. Hiermee is er geen enkele kans op sluipverkeer door de wijk en zullen de intensiteiten naar verwachting op de meeste wegen afnemen, maar wordt de bereikbaarheid van de wijk aangetast. Wij merken hierbij op dat een tweedeling van de wijk, met ieder één aansluiting op het hoofdwegennet, niet betekent dat er geen tweede ontsluitingsmogelijkheid is in het geval van calamiteiten of werkzaamheden. Deze tweede ontsluitingsmogelijkheid dient te allen tijde beschikbaar te zijn, maar de aansluiting hoeft geen (volwaardige) permanent beschikbare aansluiting te zijn.



4. Inrichtingsvarianten

De bevindingen uit voorgaande hoofdstukken hebben geleid tot een aantal inrichtingsvarianten. Hierbij is gekozen voor een fietsstraatinrichting in combinatie met circulatie/verkeersremmende maatregelen en voor de realisatie van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de Jan Steenlaan. De fietsstroken zijn buiten beschouwing gelaten omdat deze een situatie creëren waarbij meer prioriteit wordt gegeven aan het autoverkeer. Tevens leidt deze vormgeving tot een aantasting van het groen en maakt dit de kap van een rij bomen noodzakelijk. Om deze redenen heeft een fietsstraat de voorkeur indien wordt gekozen voor een 'gemengde' verkeersafwikkeling.

4.1 Fietstraatvariant

Bij de inrichting van de Jan Steenlaan kan onderscheid worden gemaakt in drie segmenten. Te weten het deel tussen de Soestdijkseweg Noord en de Rembrandtaan, tussen de Rembrandtlaan en Heidepark/Jan van Eijklaan en tussen de Jan van Eijklaan en de Kees Boekelaan.

● **Soestdijkseweg Noord – Rembrandtlaan**

Op dit deel ligt nu een eenzijdig fietspad aan de noordzijde. De eerste optie is dit gedeelte te handhaven en de overgang naar fietsstraat te laten plaatsvinden ter hoogte van de Rembrandtlaan zoals dat nu ook het geval is. Ook kan ervoor worden gekozen aan beide zijden een fietspad/strook te realiseren om de overgang naar het tweerichtingen fietspad niet meer ter hoogte van de Rembrandtlaan plaats te laten vinden, maar ter hoogte van de rotonde.

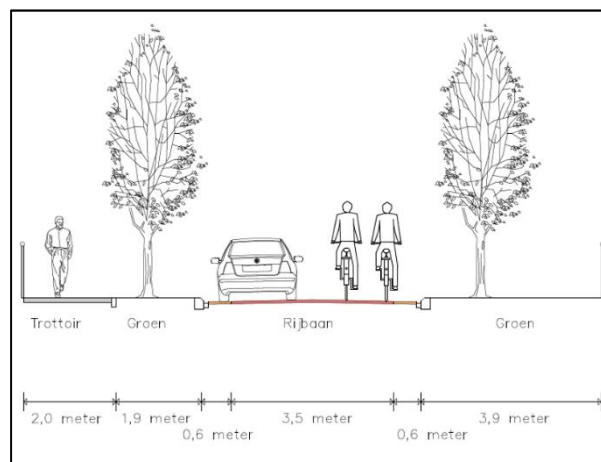
Hiervoor is het noodzakelijk dat er een eenrichting fietspad rond de rotonde wordt aangelegd. Dit is alleen mogelijk door grondaankopen aan de zuidwestzijde of door de rotonde in noordoostelijke richting op te schuiven (zie nevenstaande figuur). Beide niet onmogelijk, maar in het eerste geval leidt dit tot procedurele belemmeringen en de tweede optie is zeer kostbaar.





- **Rembrandtlaan – Heidepark/Jan van Eijklaan**

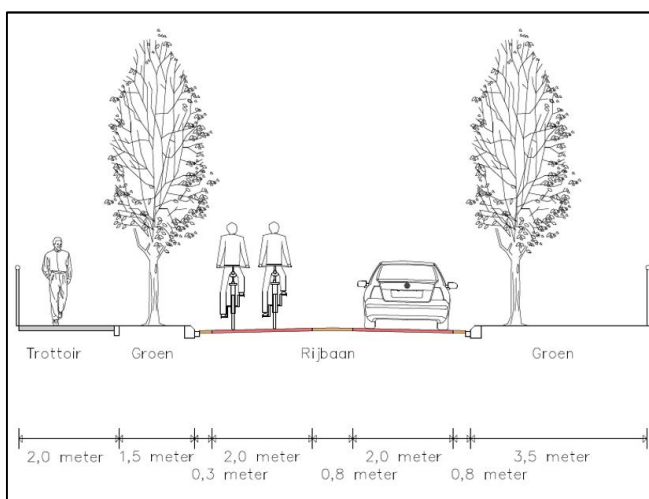
Dit deel wordt ingericht als een fietsstraat met eenrichtingverkeer voor het autoverkeer. Het bijbehorende profiel is weergegeven in nevenstaande figuur. Deze vormgeving kan binnen het bestaande profiel worden gerealiseerd, en biedt zelfs nog wat ruimte om meer plaats te geven aan de bomen, doordat het profiel iets smaller is dan de bestaande wegbreedte. De overgang naar het bestaande fietspad kan, afhankelijk van de gekozen circulatievariant plaatsvinden ter hoogte van Heidepark of ter hoogte van de Jan van Eijklaan.



- **Jan van Eijklaan – Kees Boekelaan**

Voor dit deel zijn weer meerdere vormgevingen denkbaar. Ten eerste kan het bestaande fietspad worden gehandhaafd. Daarnaast is het mogelijk ook dit deel als fietsstraat vorm te geven, maar dan met een tweerichtingen profiel. Dit profiel is op nevenstaande figuur weergegeven.

Samenvattend zijn er verschillende vormgevingsvarianten mogelijk. De realisatie van een bepaalde variant is enerzijds afhankelijk van de gekozen circulatie en anderzijds van de kosten die bepaalde maatregelen met zich meebrengen.

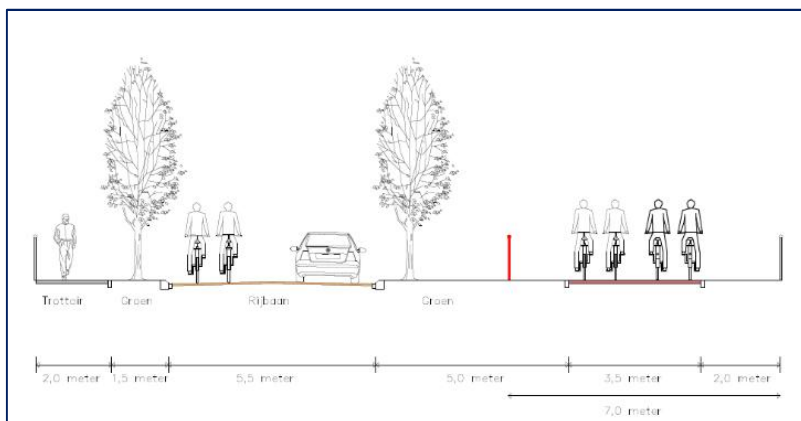


4.2 Fietspadvariant

In de fietspadvariant wordt het fietspad tussen de Rembrandtlaan en de Jan van Eijklaan kort gesloten. Dit betekent dat de gehele Jan Steenlaan wordt voorzien van een fietspad aan de noordzijde dat in twee richtingen wordt bereden. Hiervoor dienen grondaankopen aan de noordzijde plaats te vinden. Om het zicht op het fietspad vanuit de uitritten goed te laten zijn is het wenselijk dat tussen fietspad en erfgrans minimaal 2 meter beschikbaar is. Daarnaast is het wenselijk om tussen fietspad en rijbaan 5 meter ruimte te hebben om autoverkeer op te kunnen stellen dat de Jan Steenlaan wil gaan gebruiken of heeft gebruikt, zodat fietsverkeer respectievelijk autoverkeer op de Jan Steenlaan niet wordt gehinderd. In dat geval kunnen de aanwezige bomen worden gehandhaafd.



Ook kan worden gekozen voor een variant waarbij er minder ruimte tussen fietspad en rijbaan beschikbaar is. Deze dient dan zo beperkt mogelijk te zijn. Dit leidt er toe dat de bomen aan de noordzijde gekapt moeten worden. In eerste instantie is van de eerste variant uitgegaan. De profilering is in nevenstaande figuur weergegeven. Hieruit blijkt een noodzakelijke verwerving van circa 7 meter, zoals ook in hoofdstuk 2 al is aangegeven. Indien de ruimte tussen rijbaan en fietspad wordt beperkt tot circa 1 meter kan dus 4,0 meter worden 'gewonnen' en kan worden volstaan met een grondverwerving van circa 3 meter. In theorie is het zelfs mogelijk deze variant binnen de bestaande ruimte te realiseren. Beide bomenrijen dienen dan gekapt te worden en de ruimte tussen fietspad en erf-grens is te beperkt voor een veilige verkeersafwikkeling. Om deze reden achten wij deze variant niet reëel.



4.3 Realisatiekosten

Van de diverse vormgevingsmogelijkheden is een raming van de kosten opgesteld. Deze kosten zijn in onderstaande tabel opgenomen. Hierbij merken wij op dat de bedragen exclusief BTW zijn en er nog geen rekening is gehouden met het verleggen van kabels en leidingen en aankoop van gronden.

Wegvak Jan Steenlaan	variant	kosten in €
Soestdijkseweg Noord - Rembrandtlaan	handhaven tweerichtingen fietspad	80.000
	tweezijdig fietspad handhaven rotonde	205.000
	tweezijdig fietspad opschuiven rotonde	460.000
Rembrandtlaan - Heidepark/Jan van Eijklaan	eenrichting fietsstraat overgang Heidepark	215.000
	eenrichting fietsstraat overgang Jan van Eijklaan	270.000
	twee richtingen fietsstraat	270.000
Jan van Eijklaan - Kees Boekelaan	twee richtingen fietsstraat	255.000

Daarnaast is nog geen rekening gehouden met (het vervangen van) openbare verlichting en groencompensatie. Voor beide laatstgenoemde posten dient, afhankelijk van de variant, rekening te worden gehouden met respectievelijk circa € 50.000 en € 25.000. Ten slotte dient rekening te worden gehouden met aanvullende snelheidsremmende maatregelen binnen de wijk. Hiervoor is circa € 100.000 nodig. De realisering van alleen een fietspad ten noorden van de Jan Steenlaan tussen de Rembrandtlaan en de Jan van Eijklaan is niet in de tabel



weergegeven. De realisatiekosten hiervoor bedragen een fractie van de overige varianten op dit wegvak en worden geraamd op circa € 50.000 exclusief BTW en grondaankoop. Voor deze variant is echter een aanzienlijke hoeveelheid grondaankoop nodig aan de noordzijde van de Jan Steenlaan. Afhankelijk van de gekozen vormgeving met betrekking tot de opstellen zicht ruimte voor autoverkeer bedragen deze kosten minimaal circa € 1.500.000, zoals in een eerder uitgevoerde studie van de gemeente De Bilt is gebleken.

5. Afweging en keuzes

Primaire doelstelling van de herinrichting van de Jan Steenlaan is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het comfort van het fietsverkeer. Bereikbaarheid, Intensiteiten, aantasting groen, kosten en aantasting privé-eigendommen zijn aspecten die ook een rol spelen in de keuze voor bepaalde varianten. In deze paragraaf gaan wij nader in op de overwegingen die (kunnen) worden gemaakt. Hierbij is als randvoorwaarde gesteld dat voor de realisatie van de maatregelen € 800.000 beschikbaar is.

Hoewel voor alle drie de segmenten keuzes voorliggen, ligt de nadruk toch wel op het centrale deel, het deel tussen de Rembrandtlaan en de Jan van Eijcklaan. Op dit deel van de Jan Steenlaan zijn maatregelen noodzakelijk. De overige segmenten zouden in principe in stand kunnen blijven.

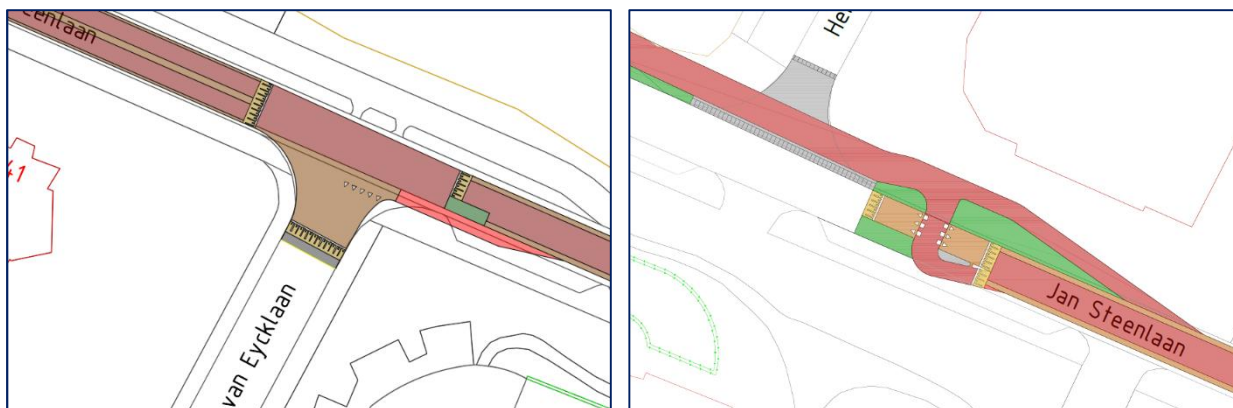
Voor dit deel staan verschillende mogelijkheden open. Een inrichting als (eenrichting) fietsstraat of de realisatie van een vrijliggende fietsvoorziening. Hoewel verder niet uitgewerkt zijn fietsstroken ook mogelijk, maar deze hebben een aanzienlijke ruimtelijke impact en bieden meer ruimte aan autoverkeer, iets wat haaks staat op de functie van de weg en de gewenste lage intensiteiten.

Het grote voordeel van de fietspadvariant is het comfort van het fietsverkeer. In welke mate er ook sprake is van een verkeersveilige situatie voor fietsers wordt sterk bepaald door de veiligheid ter hoogte van de (erf)aansluitingen en de snelheid van het verkeer op de hoofdrijbaan. Nadeel van de fietspadvariant is dat er naar verwachting groen verdwijnt en grond zal moeten worden verworven. Vooral het laatste aspect maakt dat de kosten voor deze variant hoog zijn en er procedures zullen moeten worden doorlopen die het realiseren van deze variant op korte en wellicht zelfs middellange termijn onmogelijk maken.

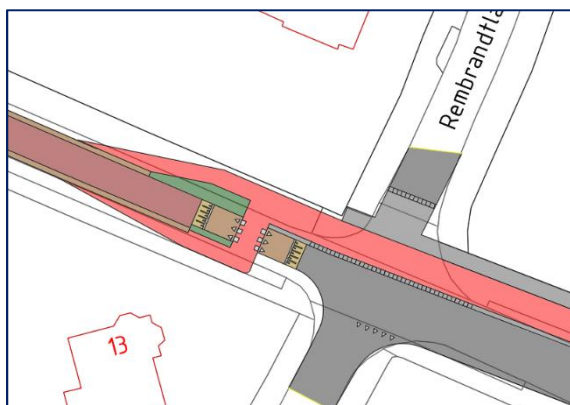
Voordeel van de fietsstraat is dat deze binnen de bestaande eigendomsgrenzen eenvoudig kan worden gerealiseerd waardoor het bestaande groen in stand kan blijven. Bovendien kan deze variant binnen het beschikbare budget en op korte termijn tot wasdom komen. De kwaliteit van de fietsstraat wordt wel enigszins beïnvloed door het gebruik van de weg door gemotoriseerd verkeer. Dit blijft een punt van zorg. Zoals al eerder aangegeven bestaat de indruk dat het wegennet binnen de wijk de Leijen voor een deel oneigenlijk wordt gebruikt.



De vormgeving van de eenrichting fietsstraat wordt nog beïnvloed door de keuze voor de voorgestelde circulatiemaatregelen, met andere woorden vindt de overgang eenrichting – twee richtingen plaats ter hoogte van Heidepark (fietsstraat 1) of ter hoogte van de Jan van Eijklaan (fietsstraat 2). Of nog anders verwoord: is er sprake van maximale verblijfskwaliteit met een wat beperktere bereikbaarheid of van iets mindere verblijfskwaliteit maar een betere bereikbaarheid.



Daarnaast speelt de vormgeving van het gedeelte tussen de Soestdijkseweg Noord en de Rembrandtlaan. Hier lijkt de vormgeving zoals onderstaande figuur weergeeft de meest haalbare vorm. Maar het wijzigen van de profielindeling op dit deel is ook een reële en verkeerskundig meer gewenste optie.



Omdat een fietspad op korte termijn niet realiseerbaar is, kan worden overwogen de Jan Steenlaan op het deel tussen de Rembrandtlaan en Heidepark/Jan van Eijklaan in te richten als fietsstraat met éénrichting verkeer (inclusief aanvullende circulatiemaatregelen) en de overgangen vorm te geven zoals hierboven weergegeven. De situatie kan dan (gedurende een aantal jaren) worden gemonitord en na enkele jaren worden geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie kan dan worden vastgesteld of aanpassingen noodzakelijk zijn. Indien de evaluatie uitwijst dat verkeer in twee richtingen op de Jan Steenlaan wenselijk is, kan vervolgens de procedure worden gestart voor de realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen of kan eventueel zelfs worden overwogen een tweerichtingen fietsstraat te realiseren. Voor de laatste variant geldt wel dat dan waarschijnlijk rigoureuze aanvullende maatregelen (tweedeling van de wijk) nodig zijn om de intensiteiten op de Jan Steenlaan op een accepta-



bel niveau te brengen. Hoewel met de nieuwe inzichten met betrekking tot maximaal acceptabele intensiteiten op fietsstraten deze niet tot de eerder genoemde maximale waarde van 2.500 motorvoertuigen per etmaal terug hoeft te worden gebracht.

Standpunten partijen werkgroep

Veilig Fietsen Jan Steenlaan

13 maart 2018

In de vergadering van de werkgroep op 19 februari 2018 werd met de leden van de werkgroep afgesproken dat de keuzevarianten voor Veilig Fietsen Jan Steenlaan nogmaals schriftelijk aan de leden worden voorgelegd. Elke partij dient een verklaring in bij de voorzitter van de werkgroep via het e-mailadres jan.steenlaan.veilig@gmail.com. Deadline is 7 maart 2018 23.59 uur.

Een verklaring door invulling van dit formulier (digitaal en opslaan als pdf) wordt verwacht van de vertegenwoordigers van:

- Wijkraad De Leijen
- Bewonersvereniging Bilthoven-Noord
- Scholen/Sportverenigingen Jan Steenlaan/Kees Boekelaan
- Fietsersbond
- Bewoners/bedrijven Rembrandtlaan
- Bewoners/bedrijven Rubenslaan/Van Ostadelaan
- Bewoners/bedrijven Jan van Eijcklaan
- Bewoners/bedrijven Jan Steenlaan.

INVULLEN NAAM: **Gerda Hoekstra-van der Veen**

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

Omschrijving:

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijensweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

Omschrijving:

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingen verkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

Omschrijving:

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's . Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Als vertegenwoordiger van Wijkraad de Leijen geef ik de navolgende keuzes aan:

Als beste keuze hoofdkeuze 2

Als second beste keuze hoofdkeuze 3

Mijn keuze onderbouw ik met de navolgende argumenten en tevens geef ik een voorkeur voor de verkeerscirculatie aan.

Bijvoegen één A4 met maximaal 300 woorden

Voor Wijkraad de Leijen staat voorop dat er bovenal een veilige verkeerssituatie moet worden gecreëerd op de Jan Steenlaan, vanwege de verwachting dat de verkeersintensiteit alleen maar zal toenemen, zal een fietsstraat waar de auto te gast is (in één richting, maar zeker in twee richtingen), alleen maar schijnveiligheid bieden. De enige veilige optie is een vrijliggend fietspad. Daarnaast zal de Jan Steenlaan (gedeelte tussen Rembrandtlaan en rotonde Soestdijkseweg) aangewezen moeten worden als gebiedsontsluitingsweg, zodat verkeer van en naar de Leijen de wijk in twee richtingen in kan rijden en kan verlaten.

Verkeerscirculatie:

- Jan Steenlaan: twee richtingen autoverkeer (inrichten als 30 km zone vanaf de scholen t/m Rembrandtlaan, met snelheidsbeperkende maatregelen) en vrijliggend fietspad voor tweerichtingen fietsverkeer.
- Jan van Eijcklaan: twee richtingen autoverkeer
- Rembrandtlaan: inrichten als 30 km zone met snelheidsbeperkende maatregelen
- Heidepark, Rubenslaan en Rembrandtlaan: 1 richtingsverkeer richting noord-zuid.

Als tweede optie, maar echt als second best en eventueel als tussenoplossing, want de eerste oplossing zal tijd en geld kosten, is de fietsstraat in één richting (richting Rembrandtlaan – Jan van Eijcklaan).

Verkeerscirculatie:

- Jan Steenlaan: éénrichting autoverkeer (inrichten als 30 km zone vanaf de scholen t/m Rembrandtlaan, met snelheidsbeperkende maatregelen) en tweerichtingen fietsverkeer
- Jan Steenlaan is wel gebiedsontsluitingsweg (tussen Rembrandtlaan en rotonde Soestdijkseweg).
- Jan van Eijcklaan: twee richtingen autoverkeer (ter voorkoming sluipverkeer door de Jan Gossaertlaan en Joos van Cleveaan)
- Rembrandtlaan: inrichten als 30 km zone, met snelheidsbeperkende maatregelen
- Heidepark, Rubenslaan en Rembrandtlaan: 1 richtingsverkeer richting noord-zuid.

Gezien de recente ontwikkelingen m.b.t. intrekken door Provincie toegezegde verkeerssubsidies, is het voor de Wijkraad aanvaardbaar om de huidige situatie te handhaven met dien verstande dat de Jan van Eijcklaan tweerichtingsverkeer wordt, dan wel dat de doorsteek Joos van Cleveaan en Jan Steenlaan afgesloten wordt.

Een knip in de wijk leggen is absoluut onbespreekbaar en schiet zijn doel ver voorbij. Deze optie is in strijd met de uitgangspunten van het project Jan Steenlaan dat als één van de twee uitgangspunten heeft een blijvende goede ontsluiting van de wijk De Leijen in het betreffende plan gebied. De Wijkraad maakt ernstig bezwaar dat deze optie door de gemeente desondanks ingebracht is.

Een hele wijk (met ca. 6.000 inwoners) mag niet de dupe worden van het feit dat de rotonde aan de noordzijde van het station dusdanig verkeerd is ingericht waardoor verkeer van buiten de wijken Bilthoven Noord en de Leijen zich genoodzaakt voelt om sluiproutes te nemen door deze wijken. In plaats van een hele wijk op slot te zetten, doet de Wijkraad hierbij dan ook een dringende oproep aan de gemeente om de verkeerssituatie bij het station grondig onder de loep te nemen en herinrichting te overwegen.

In de vergadering van de werkgroep op 19 februari 2018 werd met de leden van de werkgroep afgesproken dat de keuzevarianten voor Veilig Fietsen Jan Steenlaan nogmaals schriftelijk aan de leden worden voorgelegd. Elke partij dient een verklaring in bij de voorzitter van de werkgroep via het e-mailadres jan.steenlaan.veilig@gmail.com. Deadline is 7 maart 2018 23.59 uur (gewijzigd in 9 maart).

Een verklaring door invulling van dit formulier (digitaal en opslaan als pdf) wordt verwacht van de vertegenwoordigers van:

- Wijkraad De Leijen
- Bewonersvereniging Bilthoven-Noord
- Scholen/Sportverenigingen Jan Steenlaan/Kees Boekelaan
- Fietsersbond
- Bewoners/bedrijven Rembrandtlaan
- Bewoners/bedrijven Rubenslaan/Van Ostadelaan
- Bewoners/bedrijven Jan van Eijcklaan
- Bewoners/bedrijven Jan Steenlaan.

INVULLEN NAAM: Jos Heuer

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

Omschrijving:

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijensweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

Omschrijving:

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingen verkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

Omschrijving:

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's . Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Als vertegenwoordiger van de scholen, sportclubs en kinderopvang geef ik de navolgende keuzes aan:

Als beste keuze: 2 Fietspad

Als second beste keuze: 3 Fietsstraat

Mijn keuze onderbouw ik met de navolgende argumenten en tevens geef ik een voorkeur voor de verkeerscirculatie aan.

Bijvoegen één A4 met maximaal 300 woorden

Standpunt scholen, sportclubs en kinderopvang Jan Steenlaan/Kees Boekelaan inzake fietsroute Jan Steenlaan en ontsluiting De Leijen

Scholen, sportclubs en kinderopvang op de Jan Steenlaan/Kees Boekelaan kiezen voor hoofdkeuze 2 in combinatie met verkeerscirculatie variant B: een vrij liggend twee richtingen fietspad aan de noordzijde van de Jan Steenlaan met autoverkeer in twee richtingen over de gehele Jan Steenlaan.

In combinatie met deze keuze zijn snelheid remmende maatregelen op de Jan Steenlaan noodzakelijk, vooral ter hoogte van de kruisingen.

Argumenten voor deze keuze:

- Het is de enige structurele duurzame oplossing voor de veiligheid voor fietsers van alle leeftijden, m.n. ook voor jonge kinderen.
- Het voldoet het meest aan de vijf eisen van een veilig fietsnetwerk: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Dit is te meer van belang omdat de Jan Steenlaan een hoofdfietsroute is. Een vrij liggend fietspad scoort wat betreft aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort beduidend hoger dan de fietsstraat waar sprake is van een samengaan van een aanzienlijke hoeveelheid auto's en fietsers op één rijweg. Vooral voor de jongste weggebruikers is dit onwenselijk.
- Een aantrekkelijk, veilig en comfortabel vrij liggend fietspad in combinatie met snelheid remmende maatregelen (vooral op de kruisingen) leidt er mogelijk toe dat er meer gebruik van de fiets gemaakt zal worden.
- Het biedt een goede ontsluiting van de wijk De Leijen voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer.
- Het leidt tot een vlotte afwikkeling van gemotoriseerd verkeer tussen de Jan Steenlaan en Jan van Eijcklaan en de rotondes Soestdijkseweg en Leijenseweg.
- De vlotte afwikkeling van het autoverkeer leidt tot zo min mogelijk overlast voor de omliggende straten.
- Een vlotte afwikkeling van het autoverkeer is ook beter voor het milieu; dit wordt bereikt als de routes voor de auto's door de wijk zo kort mogelijk zijn.

Nadere toelichting bij deze keuze:

- In de afweging van prioriteiten heeft veiligheid een hogere prioriteit dan groen. Dit betekent het verwijderen van bomen om deze keuze op relatief korte termijn te kunnen realiseren. Door de aankoop van grond zoveel mogelijk te voorkomen worden tijdrovende procedures en hoge kosten voorkomen. Bij de herinrichting zal voor de hele Jan Steenlaan wel gestreefd moeten worden naar een zo groen mogelijke uitstraling. Dit betekent waar mogelijk ook de aanplant van nieuwe bomen.
- De realisatie van het vrij liggend fietspad kan ook haalbaarder worden door te kijken of alle gebruikelijke 'eisen' in deze situatie wel nodig zijn. Zo is de vraag of de zes uitritten een extra aankoop van 2 meter grond over het hele traject tussen Rembrandtlaan en Heidepark nodig maken. Er zijn mogelijk creatievere oplossingen voor te vinden, die tot veel minder aankoop van grond hoeven te leiden en/of een nieuwe inrichting van de Jan Steenlaan tussen Rembrandtlaan en Jan van Eijcklaan op de korte termijn niet in de weg hoeven te staan. De eventuele verwerving van grond voor de uitritten hoeft een herinrichting van de Jan Steenlaan met een vrij liggend fietspad op korte termijn niet in de weg te staan. Er ontstaat dan gedurende een aantal jaren de situatie dat er voor de uitritten beperkt zicht op het fietspad is, doordat er tussen fietspad en erfgrans maar 50 cm beschikbaar is.

De tweede, maar niet gewenste, keuze is hoofdkeuze 3 in combinatie met fietsstraat 1 en rijrichting auto's variant E.

Argumenten:

Fietsstraat 1 komt van de fietsstraatvarianten het meest tegemoet aan de gewenste veiligheid en bereikbaarheid van de scholen, sportclubs en kinderopvang. Daarbij is de voorwaarde dat het vrij liggend fietspad doorgetrokken wordt tot Heidepark en de oversteek van de fietsers ter hoogte van Heidepark gemaakt wordt. Zo wordt voorkomen dat er voor de fietsers op de kruising met de Jan van Eijcklaan (die in variant E weer tweerichting verkeer krijgt) onveilige situaties ontstaan. Als de weg opnieuw wordt ingericht en de fietsoversteken goed worden aangelegd leidt dit tot een lichte verbetering t.o.v. de huidige situatie. De keuze voor variant E leidt tot een betere bereikbaarheid van de Kees Boekelaan door het weer in twee richtingen openstellen van de Jan van Eijcklaan.

Wij zien deze tweede keuze om de volgende redenen niet als 'second best':

- De combinatie van gemotoriseerd en fietsverkeer op dezelfde rijweg is met name voor de jongste weggebruikers onwenselijk.
- Er blijven twee onwenselijke fietsoversteken bestaan.
- Minder goede bereikbaarheid van scholen, sportclubs en kinderopvang door het eenrichtingverkeer op een deel van de Jan Steenlaan en het omrijden dat hiervan het gevolg is.
- Meer autoverkeer door de omliggende woonwijkstraten. Als om dit te voorkomen ingrijpende verkeerscirculatiemaatregelen genomen worden die ten koste van de bereikbaarheid van de scholen, sportclubs en kinderopvang gaan vinden wij dit onwenselijk. Wij vinden het van belang dat wij zowel vanuit de Leijen als vanuit Bilthoven-Noord goed bereikbaar zijn, zonder lange omrijdroutes.

Hoofdkeuze 1 valt wat ons betreft om de hierboven genoemde reden af; deze heeft ingrijpende, ongewenste gevolgen voor de bereikbaarheid met de auto van scholen, sportclubs en kinderopvang in en vanuit westelijke richting.

Mobiliteit

Scholen, sportclubs en kinderopvang zullen onderzoeken op welke wijze medewerkers, ouders en bezoekers gestimuleerd kunnen worden om zo min mogelijk gebruik te maken van de auto. Zij zijn zich er van bewust dat hiervoor ook bij hen een verantwoordelijkheid rust.

Bilthoven, 6 maart 2018

Namens de scholen, sportclubs en kinderopvang Jan Steenlaan/Kees Boekelaan

Jos Heuer

In de vergadering van de werkgroep op 19 februari 2018 werd met de leden van de werkgroep afgesproken dat de keuzevarianten voor Veilig Fietsen Jan Steenlaan nogmaals schriftelijk aan de leden worden voorgelegd. Elke partij dient een verklaring in bij de voorzitter van de werkgroep via het e-mailadres jan.steenlaan.veilig@gmail.com. Deadline is 7 maart 2018 23.59 uur.

Een verklaring door invulling van dit formulier (digitaal en opslaan als pdf) wordt verwacht van de vertegenwoordigers van:

- Wijkraad De Leijen
- Bewonersvereniging Bilthoven-Noord
- Scholen/Sportverenigingen Jan Steenlaan/Kees Boekelaan
- Fietsersbond
- Bewoners/bedrijven Rembrandtlaan
- Bewoners/bedrijven Rubenslaan/Van Ostadelaan
- Bewoners/bedrijven Jan van Eijcklaan
- Bewoners/bedrijven Jan Steenlaan.

INVULLEN NAAM: **Bewonersvereniging Bilthoven-Noord (BBN)**

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

Omschrijving:

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijensweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

Omschrijving:

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingen verkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

Omschrijving:

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's. Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Als vertegenwoordiger van **BBN**, geef ik de navolgende keuzes aan:

Als beste keuze **2**

Als second beste keuze **1**

Mijn keuze onderbouw ik met de navolgende argumenten en tevens geef ik een voorkeur voor de verkeerscirculatie aan.

Bijvoegen één A4 met maximaal 300 woorden

De hoofdkeuzes zijn volgens mij niet conform de afspraken uit de werkgroep. Hierin hebben we afgesproken te kiezen tussen 3 hoofdvarianten waarvan de uitwerking uiteindelijk in de werkgroep zou worden vastgesteld. Helaas moet ik constateren dat in de hoofdkeuzes reeds uitwerkingen zijn meegenomen, ik kom hier bij onze beargumentering op terug. Om het proces niet te frustreren hierbij onze argumentatie:

VERKLARING M.B.T KEUZEvarianten VEILIG FIETSEN JAN STEENLAAN

Het bestuur van de Bewonersvereniging Bilthoven-Noord (hierna: BBN), daartoe uitgenodigd door de Werkgroep Veilig Fietsen Jan Steenlaan, verklaart het navolgende t.a.v. de voorgelegde hoofdkeuzes voor het bereiken van een fiets- en verkeersveilige situatie op de Jan Steenlaan met directe omgeving:

Aanvulling op uitgangspunten

Als nadere specificatie van de doelstellingen als geformuleerd in de opdracht voor de Werkgroep, heeft BBN bij haar standpuntbepaling de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- tegengaan van sluipverkeer in de omliggende woonwijken;
- in principe geen onteigening van private gronden;
- zoveel mogelijk handhaving van het openbaar groen.

Breder perspectief

De uiteindelijk te kiezen oplossing dient in breder perspectief te worden gezien:

- de te verwachten opwaardering van de noordzijde van het stationsgebied, incl. de rotonde;
- de (her)ontwikkeling van het gebied bekend als De Timpe met mogelijke bijbehorende functiewijzigingen;
- de ontwikkelingen en mogelijke herinrichting van de Rembrandtlaan e.o. tussen de Jan Steenlaan en de R. van der Weydenlaan.

Voorkeur voor Hoofdkeuze 2: vrij liggend fietspad

Met deze keuze worden onze hoofddoelen bereikt:

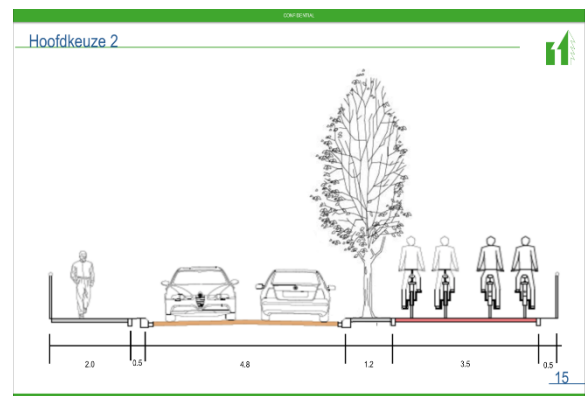
- het realiseren van een directe en veilige fietsroute vanaf de Soestdijkseweg naar de scholen en sportclubs aan de Jan Steenlaan / Kees Boekelaan, die voldoet aan de vijf criteria voor een goed fietsnetwerk zoals geformuleerd in het GVVP (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort);
- een ook voor de lange termijn (ca. 2030) goede ontsluiting van de wijk De Leijen voor alle soorten verkeer.

In aansluiting op onze nader gespecificeerde uitgangspunten als hiervoor vermeld kiest BBN in principe niet voor kappen van bomen en onteigening (zoals tegen de afspraken vermeld bij de formulering van de Hoofdkeuze). Wij achten dit realistisch mogelijk.

Alternatief: Hoofdkeuze 1, tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsers, met fietsstraat

Met deze next-best oplossing moet worden bereikt dat het autoverkeer wordt beperkt tot maximaal 2500 voertuigen per etmaal en daarmee een fietsstraat gerealiseerd kan worden.

Gedacht kan worden aan een ontsluiting via een te herinrichten Rembrandtlaan of een nieuwe weg tussen de Rembrandtlaan en het spoor. En dat in combinatie met een aanpassing van de rotonde aan de noordzijde van het station.



Notitie: Standpunt Jan Steenlaan

Datum: 8 maart 2018

Aan : De voorzitter van de Werkgroep Veilig fietsen Jan Steenlaan

Van : Ingrid van Kinschot-Kleinschmidt (mede namens Diederik Muller)

In aanmerking nemende:

- dat de Jan Steenlaan een erfontsluitingsweg is en mistdien qua status niet verschilt van de lanen rondom de Jan Steenlaan;
- dat in de achterliggende jaren weliswaar sprake was van een gevoel van onveiligheid, maar niet is aangetoond dat de Jan Steenlaan onveilig is. (zelfs in de tijd dat de Jan Steenlaan vanwege de bouw van de tunnel de Leijen de enige toegangsweg voor de Leijen was hebben zich geen, althans geen noemenswaardige ongevallen voorgedaan)
- dat het verkeer in en rond de Bilt/Bilthoven in het algemeen is toegenomen en tot 2030 verder zal toenemen door gebiedsontwikkelingen in de Bilt en Bilthoven zelf en autonome groei (Bedrijvenpark Larenstein/ Weltevreden en Rembrandtlaan);
- dat de last van de toename van het verkeer in de Bilt en Bilthoven niet althans niet ten volle ten laste van de Jan Steenlaan kan/mag komen en het derhalve niet onredelijk is dat ook de omliggende lanen een deel van de toename van het verkeer te verwerken krijgt;
- dat de wijk de Leijen door de tunnel een betere ontsluiting heeft dan op welk moment dan ook gelegen tussen de bouw van de wijk en de aanleg van de tunnel;
- dat het bureau BVA, meer in het bijzonder de heer Jan Haveman, bij herhaling heeft geoordeeld dat het openstellen van de Jan Steenlaan als ontsluitingsweg met tweerichtingen verkeer en een vrijliggend fietspad extra verkeer zal aantrekken en daarom niet, althans niet zonder ingrijpende aanvullende maatregelen (de knip), de oplossing is voor een verkeersveilige (fiets)situatie in de Jan Steenlaan;
- dat het oversteken van fietsers op de kruispunten Jan Steenlaan/Rembrandtlaan, Jan Steenlaan/Rubenslaan en Jan Steenlaan/Jan van Eijcklaan bij een ontsluitingsweg/50 km weg aanzienlijk gevaarlijker zal worden;
- dat een vrijliggend fietspad niet zonder meer de veiligheid van de fietsers bevordert. (een tweerichtingen fietspad zal a) gevaar voor botsingen tussen elkaar tegemoet rijdende fietsers opleveren, temeer daar het gaat om fietsende scholieren, die veelal met meer dan twee naast elkaar rijden en b) aanrijdingen veroorzaken tussen fietsers en auto's van bewoners die vanuit de uitrit aan het verkeer willen gaan deelnemen);
- dat de Jan Steenlaan een van de oudste en karakteristiekste wegen van Bilthoven is;
- dat met het kappen van bomen ten behoeve van de aanleg van een vrijliggend fietspad het karakter van de Jan Steenlaan volledig teniet wordt gedaan en de Jan Steenlaan de enige laan in Bilthoven Noord zal zijn zonder bomen;
- dat de Jan Steenlaan van oudsher de route is voor de fietsers van en naar de scholen en sportclubs;
- dat in de politiek opnieuw de discussie wordt gevoerd over de noodzaak van het aanleggen van een randweg om de toegankelijkheid en de ontsluiting van de onderscheiden wijken te verhogen. Realisatie van een randweg zal een positief effect hebben op de verkeersdruk in de Bilt/Bilthoven en dus ook op de Jan Steenlaan en omliggende lanen;

Is het standpunt van de bewoners van de Jan Steenlaan:

Primair:

- dat de Jan Steenlaan ten behoeve van de veiligheid van de fietsers moet worden ingericht als fietsstraat en eenrichtingsweg voor autoverkeer;
- dat aanvullende maatregelen getroffen worden om ongewenst verkeer tegen te gaan;
- dat de Jan Steenlaan de status van een erfontsluitingsweg behoudt.

Subsidiar:

- dat de Jan Steenlaan slechts in combinatie met vergaande verkeersintensiteitsremmende maatregelen (minder verkeer tussen de wijk De Leijen en Bilthoven Noord door toepassing van de zgn. "knip") als tweerichtingen fietsstraat met tweerichtingenverkeer voor auto's kan/mag worden ingericht.

Keuzeformulier van Rembrandtlaan/Rogier van der Wydenlaan/Rubenslaan zuid

In de vergadering van de werkgroep op 19 februari 2018 werd met de leden van de werkgroep afgesproken dat de keuzevarianten voor Veilig Fietsen Jan Steenlaan nogmaals schriftelijk aan de leden worden voorgelegd. Elke partij dient een verklaring in bij de voorzitter van de werkgroep via het e-mailadres jan.steenlaan.veilig@gmail.com. Deadline is 9 maart 2018 11.00 uur.

Een verklaring door invulling van dit formulier (digitaal en opslaan als pdf) wordt verwacht van de vertegenwoordigers van:

- Wijkraad De Leijen
- Bewonersvereniging Bilthoven-Noord
- Scholen/Sportverenigingen Jan Steenlaan/Kees Boekelaan
- Fietsersbond
- Bewoners/bedrijven Rembrandtlaan/**Rubenslaan-zuid/Rogier van der Wydenlaan**
- Bewoners/bedrijven Rubenslaan/Van Ostadelaan
- Bewoners/bedrijven Jan van Eijcklaan
- Bewoners/bedrijven Jan Steenlaan.

Dit formulier is ingevuld door: GertJan Ter Beek (06 1454 3242) en Ernst Menten (06 2822 5326)

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijensweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingen verkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's . Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Keuzes

Als vertegenwoordiger van de Rembrandtlaan/Rogier van der Wydenlaan/Rubenslaan-zuid geven wij de navolgende keuzes aan:

Als beste keuze: 2

Als second beste keuze: 1

Onze keuze is onderbouwd in bijgevoegde bijlage.

Bijlage: Argumentatie keuze Rembrandtlaan (RBL)/Rogier van de Weijdelaan (RvdW)/Rubenslaan-zuid (RLZ) (GertJan Ter Beek en Ernst Menten)

Doelen

De werkgroep kent 2 belangrijke doelen:

- het realiseren van een fietsroute vanaf de Soestdijkseweg naar de scholen en sportclubs aan het eind van de Jan Steenlaan (JSL), welke voldoet aan de vijf criteria voor een goed fietsnetwerk
- een goede ontsluiting van de wijk De Leijen voor alle soorten verkeer

Uitgangspunt

In de door ons vertegenwoordigde lanen bevinden zich 86 woningen, 8 bedrijfsverzamelgebouwen met circa 30 bedrijven, 2 opleidingscentra, 2 verzorgingshuizen en 8 individuele bedrijven. Momenteel rijdt lijn 77 met, in de spits, gelede bussen door de veel te krappe bochten van de RBL/RvdW. Elke basisvariant voor het veilig fietsen moet ons inziens samengaan met het voornemen dat de JSL haar rol van voor 2015 weer opneemt als mede-ontsluiter van De Leyen door her-instellen van twee-richtingenverkeer.

Wij zijn vóór een betere bescherming van de fietsers op de JSL. Echter dat mag er niet toe leiden dat op andere straten de verkeersdruk en daarmee de onveiligheid toeneemt. Ook verwachten wij bij eenrichtingsverkeer op de JSL een verslechtering van de bereikbaarheid/ontsluiting van de wijk De Leyen via RBL/RvdW i.c.m. de reeds voorgenomen revitalisering van het bedrijventerrein aldaar.

Onze argumenten

De JSL is (samen met de Van Eycklaan (VEL)) altijd onderdeel geweest van de ontsluiting van de wijk De Leyen. Het instellen van een tijdelijk verkeerscirculatieplan in 2015 heeft geleid tot verkeersstromen op wegen die voor dit verkeer nooit bedoeld zijn noch voor zijn ingericht. Dat geldt zowel voor de lanen ten noorden als ten zuiden van de JSL. Dit leidt tot schade en verhoogt het onveiligheidsgevoel van de bewoners in de betrokken wijken. RBL en RWL vangen in dit tijdelijk VCP veel extra verkeer van VEL en JSL op. Wanneer deze situatie in takt blijft tot 2024 zal dan sprake zijn van een verdriedubbeling van het verkeer ten opzichte van de situatie in 2012. De optie van het instandhouden van de eenrichtingssituatie op de JSL leidt dus tot een additionele groei van de verkeersdruk (bovenop de groei als gevolg van de revitalisatie van de Rembrandtlaan) en daarmee verschuiving van de onveiligheid naar de RBL/RvdW alsook tot verminderde bereikbaarheid/ontsluiting van de wijk De Leyen. Hierdoor valt optie 3 voor ons af.

Keuze RBL/RvdW/RBL

Wij kiezen voor Hoofdkeuze 2, waarmee bovendien voldaan wordt aan de eis dat de oplossing ook structureel zou moeten zijn.

Het realiseren van een vrij liggend fietspad voor twee richtingen fietsverkeer is de beste oplossing voor de veiligheid van de fietsers. Wij zijn niet overtuigd dat hiervoor gronden dienen te worden aangekocht. Wij denken dat dit ook kan worden gerealiseerd binnen de bestaande breedte. Dit heeft als voordeel dat en de oude bus route (77) weer over de Jan van Eijcklaan/Jan Steenlaan kan rijden. Dit mede als service aan de 2 verzorgingstehuizen en de scholen/clubs.

Wij delen de zorgen van de bewoners van de JSL voor wat betreft het drukker wordende verkeer. Een problematiek die wij zelf ook ervaren als gevolg van de "revitalisatie". Een aanvullende ontsluiting van De Leyen aan de noord-west kant met de provinciale weg (Dwarsweg-Eikensteinselaan) zou de overlast in Bilthoven-Noord sterk kunnen verminderen. Een ander alternatief is om het sluipverkeer te weren in combinatie met een maatregel die de verkeersdruk op de JSL verder verlaagd: de knip.

Wij willen daarom als alternatief op onze eerste keuze meegaan met Hoofdkeuze 1, de knip. Hierdoor is het mogelijk om vanwege de lagere verkeersintensiteit fietsverkeer en twee-richting ontsluiting via de JSL/VEL te combineren middels een fietsstraat. Hoewel deze optie nog steeds een vermenging geeft van gemotoriseerd- en fietsverkeer zijn wij, mede door de presentatie van de verkeersdeskundige in de werkgroep, ervan overtuigd dat deze optie de veiligheid van de fietsers ten goede zal komen.

Verkeerscirculatie

In onze voorstel is er zowel in keuze 2 als in keuze 1 sprake van volledig herstel van de situatie van voor het tijdelijk VCP. Dat wil zeggen dat in alle lanen 2-richtingsverkeer is teruggebracht. Gezien het feit dat er regelmatig erg hard wordt gereden door de wijk zijn wij warm voorstander van zodanige verkeer remmende maatregelen dat daardoor zowel het sluipverkeer als de hoge snelheden worden tegen gaan.

Werkgroep Veilig fietsen Jan Steenlaan

Verklaring van Buurtgroep Rubenslaan-noord en Ostadelaan

In de vergadering van de werkgroep op 19 februari 2018 werd met de leden van de werkgroep afgesproken dat de keuzevarianten voor Veilig Fietsen Jan Steenlaan nogmaals schriftelijk aan de leden worden voorgelegd. Elke partij dient een verklaring in bij de voorzitter van de werkgroep via het e-mailadres jan.steenlaan.veilig@gmail.com. Deadline is 9 maart 2018 11.00 uur.

INVULLEN NAAM: Wim Balk en Ferrand op ten Noort

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

Omschrijving:

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijensweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

Omschrijving:

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingen verkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

Omschrijving:

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's. Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Als vertegenwoordigers van Rubenslaan-noord/Ostadelaan/Rembrandtlaan-noord/Ruysdaellaan geven wij de navolgende keuzes aan:

Als beste keuze: 2

Als tweede beste keuze: geen, wij verwerpen beide Hoofdkeuzes 1 en 3.

Onze keuze onderbouwen wij met de navolgende argumenten en tevens geven wij een voorkeur voor de verkeerscirculatie aan.

Visie buurtgroep Rubenslaan/van Ostadelaan

Doelstellingen:

De werkgroep kent 2 belangrijke doelen:

- het realiseren van een fietsroute vanaf de Soestdijkseweg naar de scholen en sportclubs aan het eind van de Jan Steenlaan (JSL), die voldoet aan de vijf criteria voor een goed fietsnetwerk;
- een goede ontsluiting van de wijk De Leijen voor alle soorten verkeer

Uitgangspunten van de buurtgroep Rubenslaan /van Ostadelaan

1. Startpunt moet zijn terug naar de situatie van vóór de invoering van het tijdelijk VCP, zonder éénrichting

- regime,. Hiermee wordt zo veel als mogelijk het vermijdbare sluijverkeer voorkomen, waar veelvuldig over wordt geklaagd door bewoners van de verschillende lanen rondom de JSL, die gedurende en als gevolg van het tijdelijk VCP veel extra verkeer hebben gekregen;
2. Sinds het begin van de bouw van de wijk De Leijen (1971) is de Jan Steenlaan "de facto" een gebieds-ontsluitingsweg.
 3. Het structureel en duurzaam verbeteren van de veiligheid van fietsers op de Jan Steenlaan vereist dat het principe van scheiden van de langzaam (lees: fiets-)verkeer en snel (lees: gemotoriseerd) verkeer wordt toegepast;
 4. Talloze ouders maken zich zorgen over de veiligheid van hun kinderen bij het fietsen door de JSL en de omringende lanen. Dat is de reden dat veel ouders hun kinderen brengen met de auto of begeleiden op de fiets. Er zijn reeds vrijliggende fietspaden aan het begin en eind van de JSL. Zoals bekend is ter hoogte van Heidepark/nieuwe appartementencomplex de grond reeds door de gemeente voorbereid. Het zal dan ook duidelijk zijn dat er in De Bilt en omstreken de lang gekoesterde verwachting heerst dat de gemeente De Bilt nu zal doorzetten met het aanleggen van een vrijliggend fietspad over de gehele lengte van JSL.
 5. Met tweerichtings verkeer op de JSL wordt de kortste route behouden tussen scholen/sportclubs en de uitvalswegen. Hierdoor wordt voorkomen dat de omringende lanen onnodig worden belast en dat dan daar maatregelen moeten worden genomen om scheiding van voetgangers, fietsers en autoverkeer te realiseren.

Onze zienswijze

Uitgaande van het startpunt, de situatie van vóór het tijdelijk VCP, is er wel degelijk een haalbare optie met een vrijliggend fietspad en behoud van perceel grenzen (ons voorstel met tekening).

Wij hebben de JSL ter plaatse opgemeten en hebben vastgesteld dat het aanleggen van tweerichtingen fietspad met een breedte van 2,5 à 3 meter mogelijk is aan de noordzijde van de JSL in de huidige situatie, dus zonder aankoop van extra grond. Het gaat hierbij om het gedeelte van de JSL tussen de Rembrandtlaan en het Heidepark dat aan beide uiteinden aansluit op de bestaande vrijliggende fietspaden. Een vrijliggend fietspad is ons inziens te realiseren in de bestaande situatie met behoud van het groen en intact laten van de zuidzijde van de JSL tegen redelijke kosten. Mocht de gemeente vast willen houden aan bredere inrichting, kan onze variant een tijdelijke goede en veilige oplossing zijn. De gemeente kan vervolgens de tijd nemen om de door haar gewenste strook grond aan te kopen van de erlangers liggende perceeleigenaren om tot een verbeterde inrichting te komen, als dat nodig mocht blijken. Dit laatste tegen aanzienlijk hogere kosten.

Het vrijliggende fietspad hoeft niet de standaardbreedte van 3,5 meter te hebben die geldt voor echte tweerichtingen fietspaden. We hebben op de JSL te maken met een vrijwel uitsluitend éénrichting fietsverkeer n.l. in de korte ochtendspits met hoge intensiteit richting scholen en sportclubs en verder verspreid over de middag met veel lagere intensiteit richting Soestdijkseweg.

Het volledig vrijliggend tweerichting fietspad vormt een logische aansluiting op de reeds bestaande stukken vrijliggende tweerichtings fietspaden vanaf rotonde tot Rembrandtlaan en JvEL en scholen. Dit voorkomt gevaarlijk oversteekpunten voor fietsers zoals nu het geval is rondom de kruispunten op de JSL met Rembrandtlaan en JvEL.

Mocht er gekozen worden voor een fietsstraat, dan moet gemotoriseerd sluijverkeer door de lanen ten noorden van JSL absoluut onmogelijk worden gemaakt, d.w.z., onmogelijk maken om via de Leijen via Heidepark naar Noord te rijden en vice versa. Dit vereist het afsluiten van JvEL en/of verlengen van de éénrichting JSL tot en met de JvEL, eventueel in combinatie met éénrichting Heidepark, Rubenslaan-noord, Rembrandtlaan-noord, omdat handhaving in de praktijk onmogelijk zal blijken te zijn.

Een situatie zonder deze maatregelen leidt tot meer verkeer en gevaarlijke situaties tussen snel en langzaam verkeer op de lanen ten noorden van JSL, waartegen zeer veel weerstand zal komen.

Uit het bovenstaande volgt dat wij sterk voorstander zijn van tweerichtingen verkeer op de JSL, waarbij snelheid beperkende maatregelen worden genomen.

Keuze Rubenslaan-noord en Ostadelaan

Op basis van onze bovenbeschreven uitgangspunten en zienswijze kiezen wij voor onze variant op hoofdkeuze 2, die een structurele en duurzame oplossing biedt voor de veiligheid van fietsers, die snel en relatief goedkoop gerealiseerd kan worden en een goede doorstroom voor het verkeer naar de scholen en sportclubs en de wijk De Leijen creëert. Ook het noord-zuid verkeer wordt daarmee maximaal gefaciliteerd, alsmede de beschikbaarheid van het openbaar busvervoer voor de bewoners van De Leijen en de bejaardenhuizen De Bremhorst en Huize Het Oosten en de bezoekers van de sportclubs en scholen.

Wij kunnen de Hoofdkeuzes 1 en 3 niet ondersteunen omdat:

- Hoofdkeuze 1: Het is onmogelijk te voorspellen wat de effecten van het plaatsen van een knip zullen zijn. Bovendien is het bepalen van de plaats voor de knip natte vingerwerk. De in september 2017 uitgevoerde verkeersmetingen zijn te onvolledig om op basis daarvan met onbetrouwbare modellen een voorspelling te doen van de plaats en de effecten van het instellen van een knip. Ook kan niet voorbij gegaan worden aan het feit dat de wijkraad van De Leijen zich uitgesproken heeft tegen het instellen van een knip omdat daarmee de bereikbaarheid cq ontsluiting van deze wijk beperkt wordt en ook de plaatselijke middenstand daar onacceptabele schade van zal ondervinden. Mocht na opheffen van het tijdelijke VCP blijken dat de verkeersstromen zich dusdanig ontwikkelen dat een knip wenselijk is kan op relatief eenvoudige wijze in een later stadium worden besloten een knip te realiseren.
- Hoofdkeuze 3: Het instellen van een éénrichtingsweg op de Jan Steenlaan is volledig onbespreekbaar en onacceptabel. Primair betekent het dat het verkeer in de tegenovergestelde richting door andere lanen moet worden opgevangen. Dit leidt tot een belangrijke toename van gevaarlijke situaties tussen auto's en voetgangers/fietsers. De kruispunten in de wijk zijn niet geschikt voor doorgaand verkeer. De extra belasting van geluidhinder en uitstoot van fijn stof & toxische gassen ten gevolge van de vermijdbare extra kilometers, die omgereden moeten worden, zal onacceptabel zijn. Dit zal de milieu effect rapportage vrijwel zeker aantonen. Bovendien geeft Hoofdkeuze 3 onlogische aansluitingen met de reeds bestaande tweerichting fietspaden. Bij eenrichtingverkeer op de JSL bestaan er onnodig gevaarlijke situaties voor fietsers die de weg moeten oversteken met gemotoriseerd verkeer als tegenligger. Dit is een zeer ongewone situatie voor automobilisten en levert gevaarlijke situaties op met onverwacht overstekende fietsers.

Wij hechten eraan de volgende opmerking te maken aangaande het proces

In de reeks vergaderingen zijn vele varianten ingebracht, maar ontbrak het aan tijd voor een grondige discussie waardoor de varianten onvoldoende met elkaar konden worden geanalyseerd. De evaluatie van de varianten door de gemeente en haar adviseurs Sweco en BVA had afgezet moeten worden tegen de basissituatie van vóór het VCP en niet tegen de situatie van het tijdelijke VCP. Dit heeft ertoe geleid dat wij het niet eens kunnen zijn met de keuze en summier omschrijving van de in de aanhef genoemde 3 hoofdkeuzes zoals voorgelegd aan de deelnemers in de werkgroep.

Deze keuzes zijn kanaliserend en op z'n minst suggestief. De rapporten rammelen, zijn gebaseerd op missende en foute meetdata, zijn niet compleet en niet tijdig beschikbaar gemaakt. Het hele proces heeft ons de vervelende bijmaak gegeven dat wij als bewoners slechts voor de Bühne gevraagd zijn onze mening te geven. De gemeente heeft niet de indruk gegeven werkelijk geïnteresseerd te zijn in wat de bewoners delegaties hebben in gebracht, dit geheel in tegenstelling tot wat in het persbericht van 7 september 2017 aan de buitenwacht was toegezegd. Desalniettemin spreken wij de hoop uit dat ons gevoel onjuist is en dat de gemeente wel degelijk serieus de door de werkgroep leden ingebrachte voorstellen in overweging wil nemen.

Bewoners Jan van Eijcklaan

Onderbouwing van onze voorkeur voor een Fietsstraat

Variant 3 Fietsstraat zonder aanvullende maatregelen.

De bewoners van de Jan van Eijcklaan kiezen in meerderheid voor een fietsstraat met de huidige verkeerscirculatie (variant A). Op een fietsstraat met weinig autoverkeer (< 2.500 mvt/etm.) hebben fietsers (ca. 2.500 fts/etm.) voorrang op het autoverkeer en door de beperkte hoeveelheid autoverkeer in eenrichting is het risico dat de automobilist tegen de regels in voorrang neemt op fietsers beperkt.

Door het eenrichtingsverkeer Jan Steenlaan van oost naar west zal verkeer in de tegenrichting een andere route moeten volgen. Dat geldt helaas ook voor buslijn 77, die over de Rembrandtlaan moet blijven rijden, waar een permanente halte moet worden aangebracht en sommige bochtstralen moeten worden verruimd. In de huidige situatie (variant A) gaat verkeer vanaf de Kees Boekelaan deels naar het noorden (Heidepark, 400 mvt/etm.) en deels naar het zuiden met een omweg via de Jan van Eijcklaan en de Rembrandtlaan (300 mvt/etm.). Verkeer vanaf de Kees Boekelaan naar het zuiden rijdt via de Jan van Eijcklaan en de Massijslaan naar de tunnel Leijenseweg (200 mvt/etm.).

Het overige verkeer vanuit de Leijen naar het noorden rijdt overwegend via de Massijslaan, Rembrandtlaan naar de Jan Steenlaan en de rotonde bij het station (1.700 mvt/etm.).

Sinds de opening van de tunnel Leijenseweg is er doorgaand verkeer door de wijk mogelijk. Een deel van dit sluipverkeer van noord naar zuid slaat rechtsaf de Van Ostadelaan in (230 mvt/etm.) en via Rubenslaan en Heidepark (350 mvt/etm.) en aansluitend de Jan van Eijcklaan en Rembrandtlaan naar de Massijslaan en verder. Ook de route vanaf de rotonde station via de Jan Steenlaan en Rembrandtlaan/Jan van Eijcklaan kan worden gevolgd (x? mvt/etm.).

Het sluipverkeer van zuid naar noord maakt in de huidige situatie eveneens gebruik van de route Massijslaan–Rembrandtlaan–Jan Steenlaan (x? mvt/etm.) en/of Rembrandtlaan/Rubenslaan naar Bilthoven-noord (< 350 mvt/etm.).

Wij zijn in meerderheid geen voorstander van tweerichtingsverkeer Jan van Eijcklaan. Het doorgaande sluipverkeer van zuid naar noord via Bilthoven-noord neemt sterk toe (extra > 800 mvt/etm.), tenzij het Heidepark eenrichtingsverkeer van noord naar zuid krijgt. De verkeersdruk op de Jan van Eijcklaan zal sterk toenemen, terwijl de ruimte tussen de Jan Gossaertlaan en de Jan Provostlaan voor tweerichtingsverkeer incl. fietsers (600 fts/etm.) beperkt is (5,00 meter). Het instellen van tweerichtingsverkeer op de Jan van Eijcklaan betekent dat de kruising met de Jan Steenlaan en het Heidepark drukker wordt en daarmee

onveilig vanwege meer potentiële conflictsituaties. De kwetsbare groep overstekende voetgangers en fietsers ondervinden hier hinder van. Het gedeelte van de Jan van Eijcklaan tussen Jan Provostlaan en Rogier van der Weijdenlaan kan eventueel wel tweerichtingsverkeer krijgen (7,00 m.), maar daardoor zal de Jan Provostlaan nabij de gezondheidsvoorzieningen drukker worden, hetgeen wij in meerderheid ongewenst vinden. Beter is het dit gedeelte ook te versmallen naar 5 m. door de aanleg van parkeervakken (niet in de bocht).

Wij hebben geen second best voorkeur.

Variant 1 Aanbrengen knip.

De minst slechte van de beide andere varianten vind ik variant ‘Aanbrengen knip’, omdat naar verwachting de verkeersdruk in de Leijen beperkt blijft. Er zijn nog geen modelberekeningen van deze variant, dus vooralsnog is het onbekend hoe druk alle straten worden. Er is per auto geen verbinding meer tussen beide wijkdelen (naar de plus/gezondheidsvoorzieningen), hetgeen wij zeer onwenselijk vinden. Wij wijzen deze variant daarom af.

Variant 2 Fietpad.

De slechtste variant vind ik variant ‘Fietpad’. Beide monumentale bomenrijen moeten worden gekapt, waarbij er mogelijk één rij met (kleinere) bomen terug kan worden geplant. Op het gedeelte Jan Steenlaan tussen Rubenslaan en Heidepark is één uitrit direct aansluitend op het fietspad misschien qua veiligheid van de fietsers nog te accepteren, maar op het gedeelte tussen Rembrandtlaan en Rubenslaan gaat het om vijf uitritten en moet voor een veilig fietspad ook behoorlijk wat grond worden aangekocht om stilstaan van auto's op het fietspad te voorkomen. Ik verwacht niet dat deze vijf bewoners van de Jan Steenlaan hieraan mee zullen werken en het zal veel geld en tijd vergen om dit te realiseren. De gemeente heeft hier geen budget voor, dus deze variant is m.i. onuitvoerbaar.

De Jan Steenlaan wordt tweerichtingsverkeer zonder dat er extra maatregelen worden getroffen om doorgaand sluipverkeer door de wijk te weren.

Waarschijnlijk wordt het vanwege het doorgaande sluipverkeer om de spitsdruk in de tunnel nabij het station te vermijden drukker dan in de situatie van 2012 met twee spoorwegovergangen, zowel op de Jan Steenlaan, als de Jan van Eijcklaan. Wij vinden dit onwenselijk. De Jan van Eijcklaan tussen de Jan Gossaertlaan en de Jan Provostlaan is slechts 5 meter breed, inclusief fietsstroken aan weerszijden van elk 1,25 meter, waar 600 fietsers per dag over rijden (zie bijlage met wegprofiel). Er reden in 2012 over de Jan van Eijcklaan 3.700 mvt/etm. (2017: 2.050) over de Rembrandtlaan 1.350 mvt/etm. (2017: 2.500) en over de Jan Steenlaan drukste gedeelte nabij rotonde station 4.300 mvt/etm. (2017: 4650).

Resumerend.

Wij zijn voor Jan Steenlaan een fietsstraat met eenrichtingsverkeer en idem eenrichtingsverkeer Jan van Eijcklaan, kortom de huidige verkeerscirculatie handhaven.

Met vriendelijke groet,

Harry Servaas,

Namens de bewoners van de Jan van Eijcklaan.

In de vergadering van de werkgroep op 19 februari 2018 werd met de leden van de werkgroep afgesproken dat de keuzevarianten voor Veilig Fietsen Jan Steenlaan nogmaals schriftelijk aan de leden worden voorgelegd. Elke partij dient een verklaring in bij de voorzitter van de werkgroep via het e-mailadres jan.steenlaan.veilig@gmail.com. Deadline is 7 maart 2018 23.59 uur.

Een verklaring door invulling van dit formulier (digitaal en opslaan als pdf) wordt verwacht van de vertegenwoordigers van:

- Wijkraad De Leijen
- Bewonersvereniging Bilthoven-Noord
- Scholen/Sportverenigingen Jan Steenlaan/Kees Boekelaan
- Fietsersbond
- Bewoners/bedrijven Rembrandtlaan
- Bewoners/bedrijven Rubenslaan/Van Ostadelaan
- Bewoners/bedrijven Jan van Eijcklaan
- Bewoners/bedrijven Jan Steenlaan.

INVULLEN NAAM: **Fietsersbond (Gabriëlle Dijkstra – van der Burg)**

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

Omschrijving:

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijensweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

Omschrijving:

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingen verkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

Omschrijving:

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's . Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Als vertegenwoordiger van de **Fietsersbond** geef ik de navolgende keuzes aan:

Als beste keuze: **2: fietspad**

Als second beste keuze: **3: fietsstraat in combinatie met éénrichtingsverkeer voor auto's**
Mijn keuze onderbouw ik met de navolgende argumenten en tevens geef ik een voorkeur voor de verkeerscirculatie aan.

Bijvoegen één A4 met maximaal 300 woorden

Motivatie keuze Fietserbond:

Vooraf:

Ongeacht op welke variant de keuze valt, vragen wij de politiek de belofte te doen snel de realisatie in gang te zetten door meteen de benodigde gesprekken te voeren, procedures te starten en middelen ter beschikking te stellen. Alleen dan kan de gekozen oplossing op korte termijn worden uitgevoerd.

Beste keuze:

Een 2-richtingen fietspad:

- is de veiligste oplossing, met name gezien de grote groepen kinderen die van/naar de scholen en sportvoorzieningen fietsen
- zorgt voor de logische verbinding van de reeds aanwezige 2-richting fietspaden tussen Jan van Eycklaan en Kees Boekelaan enerzijds en tussen Rembrandtlaan en Soestdijkseweg anderzijds.

Hierbij gaan we er wel van uit dat op de kruisingen snelheid remmende maatregelen worden getroffen.

Bij de nadere uitwerking van het plan zal blijken in hoeverre het kappen van bomen of grondaankopen nodig zijn. Wij pleiten er dan voor toch te starten met de aanleg en in een acceptabele 'overgangssituatie' te voorzien.

'Second best':

Bij de keuze voor een fietsstraat moet 1-richtingverkeer voor auto's zorgen voor de benodigde verlaging van de auto intensiteiten. Hierdoor zijn in de omgeving aanvullende maatregelen nodig.

Het verdient in ieder geval de voorkeur het bestaande 2-richtingen fietspad tussen Jan van Eycklaan en Kees Boekelaan te verlengen tot en met het Heidepark.

Ook bij een fietsstraat zullen er snelheid remmende maatregelen op de kruisingen moeten komen.

In de vergadering van de werkgroep op 19 februari 2018 werd met de leden van de werkgroep afgesproken dat de keuzevarianten voor Veilig Fietsen Jan Steenlaan nogmaals schriftelijk aan de leden worden voorgelegd. Elke partij dient een verklaring in bij de voorzitter van de werkgroep via het e-mailadres jan.steenlaan.veilig@gmail.com. Deadline is 7 maart 2018 23.59 uur.

Een verklaring door invulling van dit formulier (digitaal en opslaan als pdf) wordt verwacht van de vertegenwoordigers van:

- Wijkraad De Leijen
- Bewonersvereniging Bilthoven-Noord
- Scholen/Sportverenigingen Jan Steenlaan/Kees Boekelaan
- Fietsersbond
- Bewoners/bedrijven Rembrandtlaan
- Bewoners/bedrijven Rubenslaan/Van Ostadelaan
- Bewoners/bedrijven Jan van Eijcklaan
- Bewoners/bedrijven Jan Steenlaan.

INVULLEN NAAM:

*Ingrid van Kinschot - Kleinschuur
Diederik Muller*

Hoofdkeuze 1: Aanbrengen knip

Omschrijving:

De wijk de Leijen wordt in twee delen gesplitst (geknipt) met elk hun eigen ontsluitingsweg. Voor het zuidelijke deel van de Leijen is dat de tunnel Leijensweg en voor het noordelijke deel van de Leijen is dat de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg-Noord. De verkeersintensiteit door de wijk de Leijen en over de Jan Steenlaan neemt door deze verdeling (de knip) af. Een fietsstraat in tweerichtingen met tweerichtingsverkeer voor de auto's op de Jan Steenlaan is dan mogelijk binnen het bestaande wegprofiel.

Hoofdkeuze 2: Fietspad

Omschrijving:

De Jan Steenlaan wordt wijkontsluitingsweg. Hierbij is er tweerichtingen verkeer voor auto's en fietsers en er is dan een hoge verkeersintensiteit. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is een vrijliggend fietspad noodzakelijk met een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Hiertoe moeten bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht.

Hoofdkeuze 3: Fietsstraat

Omschrijving:

De Jan Steenlaan inrichten als éénrichtingsweg voor auto's. Hierbij is de Jan Steenlaan geen ontsluitingsweg en zijn er derhalve lage verkeersintensiteiten, zodat een fietsstraat in dit wegprofiel mogelijk is. Hierbij zijn al dan niet aanvullende maatregelen noodzakelijk om het ongewenste verkeer tegen te gaan.

Als vertegenwoordiger van geef ik de navolgende keuzes aan:

Als beste keuze³.....

Als second beste keuze1.....

Mijn keuze onderbouw ik met de navolgende argumenten en tevens geef ik een voorkeur voor de verkeerscirculatie aan.

Bijvoegen één A4 met maximaal 300 woorden