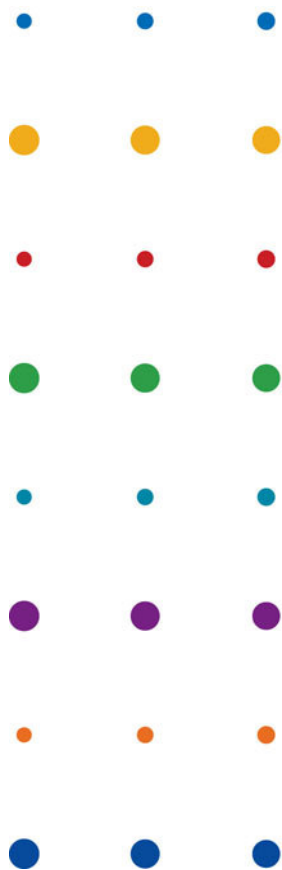


Evaluatie Verkeerscirculatieplan Gemeente De Bilt



Gemeente De Bilt

Juli 2009
Eind-concept

Evaluatie Verkeerscirculatieplan

Gemeente De Bilt

dossier : B9839-01.001
registratienummer : VB-SE20080600
versie : 06

Gemeente De Bilt

Juli 2009
Eind-concept

SAMENVATTING

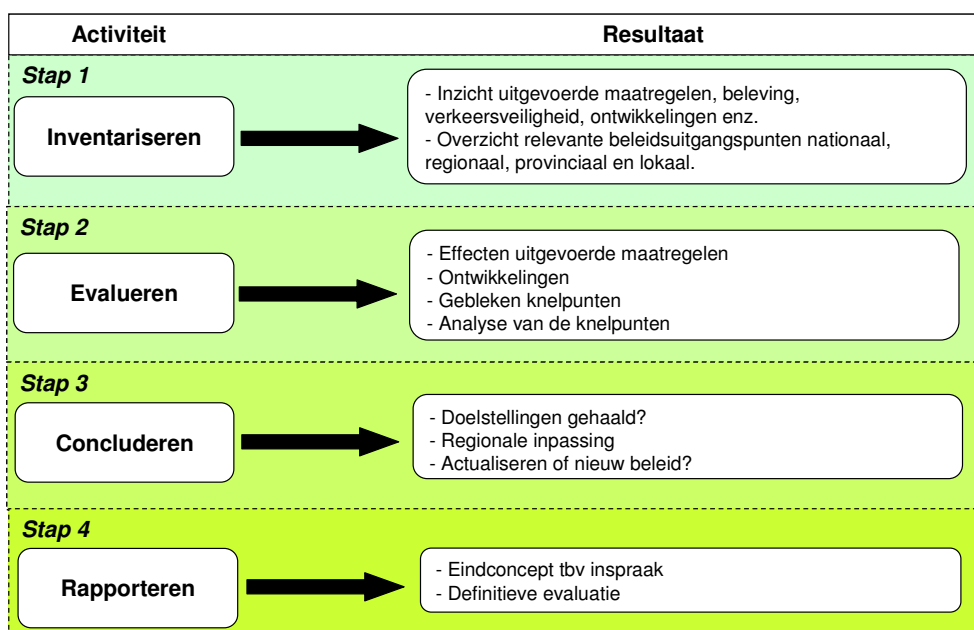
In 2002 heeft de gemeente De Bilt haar Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Dit verkeersbeleid is al ruim 6 jaar het kader waarbinnen de verkeerprojecten worden uitgevoerd en op basis waarvan mobiliteitskeuzes worden gemaakt.

De gemeente De Bilt heeft nu besloten tot evaluatie van dit beleid. Belangrijkste reden hiervoor zijn:

- het VCP waarin staat aangegeven dat het beleid na 5 jaar geëvalueerd moet worden;
- nieuwe vragen die gedurende de uitvoering zijn gerezen;
- nieuwe beleidsmatige en technische ontwikkelingen;
- gedane toezeggingen na aanleiding van uitgevoerde deelplannen uit het VCP 2002.

De evaluatie moet inzicht geven in het resultaat van het gevoerde verkeersbeleid in de jaren 2002-2008. Daarnaast wil de gemeente graag weten of zij kan volstaan met een actualisatie van het VCP 2002 of moet overgaan tot het opstellen van nieuw verkeerbeleid.

Bij het uitvoeren van de evaluatie is de in onderstaande figuur aangegeven werkwijze gevolgd.



Naast onderzoek en bestudering van schriftelijke rapportages heeft in werkstap 1 een zogenaamd Rondetafel overleg plaatsgevonden. Bij dit overleg hebben vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties in de gemeente input geleverd voor deze evaluatie.

Na afronden van de evaluatie kan een aantal belangrijke conclusies worden getrokken en aanbevelingen gedaan. Deze staan uitgebreid beschreven in hoofdstuk 2 van deze rapportage. Onderstaand wordt een korte opsomming gegeven van de belangrijkste conclusies.

Conclusies

Algemeen verkeersbeeld

- 1- de verkeerssituatie in De Bilt is sinds 2002 in enige mate verbeterd. De doorstroming op de verkeersaders is echter niet verbeterd.
- 2- de verkeersveiligheid is sinds 2002 objectief verkeersveiliger geworden, maar dit is niet eenduidig: het totaal aantal geregistreerde ongevallen is gedaald. Het aantal letselongevallen (met ziekenhuisopname) heeft echter een stijgende trend.
- 3- de beleving van verkeersonveiligheid lijkt stabiel, gezien het tamelijk gelijkblijvende aantal klachten en meldingen.
- 4- de verkeersintensiteiten zijn in het algemeen tijdens de evaluatieperiode niet sterk gewijzigd.

VCP als beleidsdocument

- 5- Het VCP biedt, op de actuele onderdelen, de gemeente een beleidskader voor uitvoering van verkeers- en vervoersmaatregelen. .
- 6- de categorisering van wegen in het VCP 2002 is een goede leidraad geweest bij herinrichting van wegen.
- 7- de categorisering heeft in de praktijk wel enkele knelpunten en de gehanteerde terminologie sluit niet aan bij regulier en algemeen toegepaste benamingen voor wegen.
- 8- het VCP is voor een belangrijk deel moeilijk te doorgronden, door het ontbreken van een duidelijke relatie tussen de gekozen hoofdstukindeling en de geformuleerde doelstellingen.
- 9- de doelstellingen in het VCP zijn weinig specifiek en meetbaar, zodat het moeilijk is te bepalen of doelen gehaald zijn.
- 10- er zijn ontwikkelingen waar het VCP niet meer bij aansluit. Beleidsmatig is dat het geval door het nadien van kracht worden van de Nota Mobiliteit (2004). Verder doordat er nieuwe plannen zijn op de hoofdwegen rondom Utrecht (planstudies A27, A28, Ring Utrecht) en ontwikkelingen in de gemeente zelf (de tunnelplannen, de "life-science as", het Ambitiedocument/ Structuurvisie).

VCP als uitvoeringsdocument

- 11- het VCP is een goede leidraad geweest voor veel maatregelen.
- Er zijn ook nog veel projecten die op uitvoering wachten, de prioriteiten van het VCP worden sterk beïnvloed door prioriteiten in andere beleidsvelden.

Naar aanleiding van de bevindingen in de evaluatie lijkt een actualisatie van het verkeers- en vervoersbeleid voor de gemeente van groot belang voor het richting geven aan de uitvoering van maatregelen om te komen tot een evenwichtig verkeers- en vervoerssysteem. Het VCP 2002 bevat veel informatie en kan de basis zijn voor een geactualiseerd beleidsdocument.

Van belang bij de actualisatie van het gemeentelijk verkeersbeleid is:

- **Afstemming met het verkeersbeleid van hogere overheden.**
Van belang is dat de gemeente in haar verkeer- en vervoerbeleid aansluit op de beleiddoelstellingen van hogere overheden of wanneer zij daarvoor niet kiest, gemotiveerd aangeeft waarom een ander doel door de gemeente wordt nagestreefd.
- **Stellen van meetbare doelen.**
Met de doelstellingen in het VCP legt de gemeente haar ambitie op het gebied van verkeer en vervoer vast. Het is belangrijk dat deze doelstellingen meetbaar zijn, zowel voor de gemeente als voor de inwoners van de gemeente. Bijvoorbeeld de doelstelling is niet “de verkeersveiligheid binnen de gemeente verbeteren” maar “het aantal ernstige verkeersongevallen (doden of zwaar letsel) is in 2020 met 10% verminderd ten opzichte van 2008”.
- **Een duidelijke relatie tussen doelstellingen en maatregelen.**
Binnen het beleid is een duidelijke relatie tussen de gestelde doelen en de maatregelen die worden uitgevoerd om de doelstellingen te behalen van belang. Met andere woorden duidelijk vastleggen welk doel met het uitvoeren van een maatregel is beoogd;
- **Een praktisch toepasbaar toetsingskader.**
Beleid wordt niet opgesteld om op een plank te belanden, maar wel om het toetsingskader te zijn bij verkeerskundige, maar ook ruimtelijke, besluiten. Hierbij is het van belang dat het beleid duidelijk en praktisch is.

INHOUD	BLAD
SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doel	6
1.3 Plan van Aanpak	6
1.4 Leeswijzer	8
2 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	9
2.1 Conclusies	9
2.2 Aanbevelingen	10
3 VERKEERSCIRCULATIEPLAN 2002	12
3.1 Deel 1. Inleiding	12
3.2 Deel 2. Beleid	12
3.3 Deel 3. Verkeersmaatregelen	13
3.4 Deel 4. Overzichtskaarten	13
4 ONTWIKKELINGEN	14
5 BELEIDSKADER	16
5.1 Landelijk kader	16
5.2 Doelstellingen en speerpunten	16
5.3 Vertaling doelstellingen in VCP	17
5.4 Conclusies	18
6 MAATREGELLEN EN EFFECT	19
6.1 De voortgang	19
6.2 Effect	20
6.2.1 Verkeersveiligheid (objectief)	21
6.2.2 Voertuigstromen	23
6.2.3 Verkeersbeleving	25
6.2.4 Brandweer	26
6.2.5 Politie	27
6.2.6 Subjectief (klachten inwoners)	28
6.3 Budget versus uitvoering	28
6.4 Conclusies	28
7 DOELSTELLINGEN GEHAALD?	30
7.1 Maatregelen per doelstelling	30
7.2 Effecten op basis van de maatregelen	31
7.3 Conclusie	33
8 COLOFON	35

BIJLAGEN

1	Ontwikkeling gemeente De Bilt
2	Vertaling doelstellingen naar hoofdthema's
3	Voortgangsrapportage VCP 2003-2007
4	Ongevallen en slachtoffer statistieken
5	Top 25 ongevalplaatsen 2004-2007
6	Verkeerstromen uit verkeersmodel
7	Verslag ronde tafel overleg
9	Klachtenkaart 2005-2008 Gemeente De Bilt
10	Doelstelling gehaald?

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In 2002 heeft de gemeente De Bilt haar Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Dit verkeersbeleid is al ruim 6 jaar het kader waarbinnen de verkeerprojecten worden uitgevoerd en op basis waarvan mobiliteitskeuzes worden gemaakt. De gemeente heeft nu behoefte aan evaluatie van dit beleid vanwege:

- het VCP waarin staat aangegeven dat het beleid na 5 jaar geëvalueerd moet worden;
- nieuwe vragen die gedurende de uitvoering zijn gerezen;
- nieuwe beleidsmatige en technische ontwikkelingen;
- gedane toezeggingen na aanleiding van uitgevoerde deelplannen uit het VCP 2002.

1.2 Doel

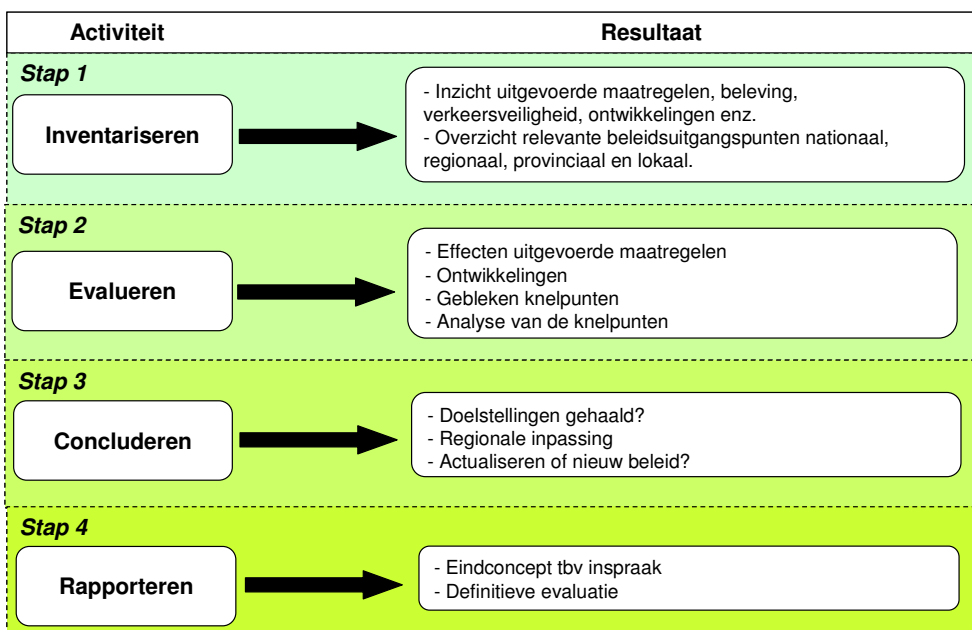
De gemeente De Bilt heeft met deze evaluatie tot doel vast te stellen:

- welke ontwikkelingen er zijn geweest (voortgang, verkeersveiligheid, doorstroming enz.)
- welke knelpunten bij de uitvoering zijn gebleken (technisch, financieel en beleidsmatig)
- analyse van de knelpunten en inventarisatie van mogelijke oplossingen.

De evaluatie moet inzicht geven in het resultaat van het gevoerde verkeersbeleid in de jaren 2002-2008. Daarnaast wil de gemeente graag weten of zij kan volstaan met een actualisatie van het VCP 2002 of moet overgaan tot het opstellen van nieuw verkeerbeleid.

1.3 Plan van Aanpak

DHV heeft voor de uitvoering van deze evaluatie een plan van aanpak opgesteld. Hierin zijn vier stappen te onderscheiden. Deze stappen zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Stap 1. Inventariseren

Van belang is een goed beeld te krijgen van de verkeers(veiligheids)situatie in de gemeente De Bilt. Aanvullend op de door de gemeente verstrekte informatie zijn door DHV onder andere de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- bestudering van het Verkeerscirculatieplan 2002 (deel 1 t/m 4);
- inventariseren en bestuderen van relevante onderdelen uit nationaal, regionaal en lokale beleidsdocumenten;
- analyseren van de door de gemeente aangeleverde gegevens en informatie uit overleggen.

Raadplegen door Rondetafelgesprek

Veel informatie is op papier aanwezig, maar wat is de beleving van bijvoorbeeld de inwoners en ondernemers in de gemeente? De gemeente De Bilt hanteert het uitgangspunt dat daar waar mogelijk ruimte wordt geboden voor burgerparticipatie¹. Door het beleid van de gemeente De Bilt en de wens van DHV om in gesprek te gaan met de 'gebruikers' van de omgeving is een rondetafelgesprek georganiseerd. Bij dit rondetafelgesprek was een breed scala van groepen/organisaties door de gemeente uitgenodigd. De bijeenkomst heeft op 23 oktober 2008 plaatsgevonden en heeft voor deze evaluatie waardevolle informatie opgeleverd.

Stap 2. Evalueren

In de inventarisatiefase is alle benodigde informatie verzameld om het VCP te evalueren. Dit is gedaan aan de hand van de indeling van het VCP 2002. Op deze wijze kan het beste een antwoord gegeven worden op de vraag of het VCP geactualiseerd moet worden of een nieuw beleidsplan moet worden opgesteld.

In **deel 1** van het VCP wordt onder andere het Kaderstellend beleid en ontwikkelingen beschreven. In deze evaluatie is bekeken of deze onveranderd zijn of dienen te worden geactualiseerd. Zo is in het VCP het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer nog het vigerend landelijke beleid, terwijl deze al is vervangen door de Nota Mobiliteit.

In **deel 2** van het VCP 2002 is het beleidskader beschreven in elf onderdelen. In de evaluatie komen deze onderwerpen in dezelfde volgorde aan de orde. Er is direct een koppeling gelegd met **deel 3** van het VCP waarin de verkeersmaatregelen worden beschreven. In de evaluatie is inzichtelijk gemaakt welke maatregelen zijn uitgevoerd en zoveel mogelijk met welk resultaat.

Als laatste deel van deze werkstap zijn de knelpunten in beeld gebracht en geanalyseerd.

Stap 3. Concluderen

In deel 2 van het VCP zijn de doelstellingen en speerpunten van beleid opgenomen (paragraaf 1.2 VCP 2002 bladzijde 2). De vraag die nu beantwoord moet worden is: "Zijn de doelstellingen behaald?". Dit is gebeurd in werkstap 3.

Op basis van de bevindingen is door DHV geadviseerd over de actualisatie van het verkeersbeleid. Onderdeel van dit advies zijn de aandachtspunten waarop de actualisatie zich dient te richten. Wanneer de resultaten van de evaluatie zodanig zijn dat een nieuw VCP gewenst is, dan is dit door DHV duidelijk gemotiveerd.

Stap 4. Rapporteren

Deze rapportage van de evaluatie is het resultaat van werkstap 4.

¹ Participatiewijzer gemeente De Bilt

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 3 beschrijft de conclusies van deze evaluatie en worden aanbevelingen gedaan over de te nemen vervolgstappen.

Hierna worden de doorlopen stappen in de evaluatie beschreven. In hoofdstuk 4 is de inhoud van het VCP 2002 per deel kort weergegeven. Sinds het VCP 2002 is vastgesteld zijn er veel ontwikkelingen geweest in gemeente De Bilt, en ook voor de komende jaren heeft de gemeente plannen op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer. Hoofdstuk 5 geeft deze ontwikkelingen in de gemeente op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen en de bevolkingsgroei.

In hoofdstuk 6 wordt het beleidskader behandeld. Hierin worden de doelstellingen en speerpunten genoemd van het VCP 2002. Deze worden vertaald naar elf hoofdthema's voor het verkeer- en vervoerbeleid. Een opsomming van de uitgevoerde verkeerskundige projecten, de projecten in voorbereiding en de projecten die nog niet zijn opgepakt wordt in hoofdstuk 6 beschreven. Hierbij wordt het verband gelegd tussen uitvoering en beleid. Hierdoor ontstaat inzicht in de effectiviteit van het gevoerde beleid.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 8 de vraag beantwoord of de doelstellingen van het VCP behaald zijn. Ook worden acties beschreven die niet beantwoorden aan een in het VCP opgenomen doelstelling maar wel zijn uitgevoerd.

2 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In de volgende hoofdstukken wordt de evaluatie van het verkeersbeleid van de gemeente De Bilt, het VCP 2002, uitgebreid beschreven. Bij ieder onderdeel van deze evaluatie is het hoofdstuk afgesloten met conclusies ten aanzien van het specifieke onderwerp. Wat is de overall conclusie van deze evaluatie? En is de gemeente De Bilt het meest gebaat bij een actualisatie van het huidige beleid, of met een geheel nieuw verkeer- en vervoerplan?

In dit hoofdstuk worden bovenstaande vragen beantwoord. Allereerst worden de conclusies gegeven. Daarna doet DHV een aantal aanbevelingen ten aanzien van het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente De Bilt.

2.1 Conclusies

Algemeen verkeersbeeld

1- De verkeerssituatie in De Bilt is sinds 2002 in enige mate verbeterd. Dit wordt aangegeven door de bij de evaluatie betrokken maatschappelijke organisaties aan en blijkt uit een modelstudie (de verkeersintensiteit is verschoven van verblijfsgebieden naar hoofdwegen). De doorstroming op de verkeersaders is echter niet verbeterd.

2- De verkeersveiligheid is sinds 2002 objectief verkeersveiliger geworden, maar dit is niet eenduidig: het totaal aantal geregistreerde ongevallen is gedaald. Het aantal letselongevallen (met ziekenhuisopname) heeft echter een stijgende trend. Geconstateerd kan worden dat in de gemeente De Bilt weinig dodelijke verkeersslachtoffers zijn. Wanneer in een bepaald jaar in het verkeer veel dodelijke slachtoffers te betreuren zijn, heeft dit in verhouding veel invloed op de trend.

3- De beleving van verkeersonveiligheid lijkt stabiel, gezien het tamelijk gelijkblijvende aantal klachten en meldingen.

4- De verkeersintensiteiten zijn in het algemeen tijdens de evaluatieperiode niet sterk gewijzigd, op enkele zeer lokale uitzonderingen na (delen van de Waterweg en de Julianalaan zijn beduidend minder druk geworden, een deel de Alfred Nobellaan drukker).

VCP als beleidsdocument

5- Bepaalde onderdelen van het VCP (bijvoorbeeld de systematiek van “duurzaam veilig”) zijn nog actueel, en biedt de gemeente een beleidskader voor uitvoering van verkeers- en vervoersmaatregelen. .

6- De categorisering van wegen in het VCP 2002 is een goede leidraad geweest bij herinrichting van wegen.

7- Niettemin heeft de categorisering in de praktijk wel enkele knelpunten. Er is twijfel bij de haalbaarheid en wenselijkheid van enkele categoriseringsmaatregelen, door de maaswijdte van de zones en de ruimtelijke ambities van de gemeente. Dat speelt vooral in de wijk De Leijen. Verder sluit de gehanteerde terminologie niet aan bij regulier en algemeen toegepaste benamingen voor wegen.

8- Het VCP is voor een belangrijk deel moeilijk te doorgronden, door het ontbreken van een duidelijke relatie tussen de gekozen hoofdstukindeling en de geformuleerde doelstellingen.

9- De doelstellingen in het VCP zijn weinig specifiek en meetbaar, zodat het moeilijk is te bepalen of doelen gehaald zijn.

10- Er zijn ontwikkelingen waar het VCP niet meer bij aansluit. Beleidsmatig is dat het geval door het nadien van kracht worden van de Nota Mobiliteit (2004). Verder doordat er nieuwe plannen zijn op de hoofdwegen rondom Utrecht (planstudies A27, A28, Ring Utrecht) en ontwikkelingen in de gemeente zelf (de tunnelplannen, de “life-science as”, het Ambitiedocument/ Structuurvisie).

VCP als uitvoeringsdocument

11- Het VCP is een goede leidraad geweest voor veel maatregelen. In de verslagperiode zijn 32 projecten uitgevoerd.

12- Er zijn ook nog veel projecten die op uitvoering wachten. De voornaamste reden is dat verkeersprojecten veelal geïntegreerd zijn met riool- en wegenwerk en/of samenhangen met planologische ontwikkelingen. M.a.w.: de prioriteiten van het VCP worden sterk beïnvloed door prioriteiten in andere beleidsvelden.

2.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van de bevindingen in de evaluatie lijkt een actualisatie van het verkeers- en vervoersbeleid voor de gemeente van groot belang voor het richting geven aan de uitvoering van maatregelen om te komen tot een evenwichtig verkeers- en vervoerssysteem.

VCP 2002 als basis

Het VCP 2002 bevat veel informatie en kan de basis zijn voor een geactualiseerd beleidsdocument. Zo zijn de algemene uitgangspunten van het VCP 2002 (de principes van “duurzaam veilig”) en mogelijk de gehanteerde doelstellingen nog steeds actueel. Door het concretiseren en meetbaar maken van de doelstellingen en een heldere opzet van het beleid, kan snel een VCP 2009 opgesteld worden. Deze evaluatie biedt hiervoor een belangrijke informatiebron met bijvoorbeeld de verkeersveiligheids-analyse.

Van belang bij de actualisatie van het gemeentelijk verkeersbeleid is:

- **Afstemming met het verkeersbeleid van hogere overheden.**
Van belang is dat de gemeente in haar verkeer- en vervoerbeleid aansluit op de beleiddoelstellingen van hogere overheden of wanneer zij daarvoor niet kiest, gemotiveerd aangeeft waarom een ander doel door de gemeente wordt nagestreefd.
- **Stellen van meetbare doelen.**
Met de doelstellingen in het VCP legt de gemeente haar ambitie op het gebied van verkeer en vervoer vast. Het is belangrijk dat deze doelstellingen meetbaar zijn, zowel voor de gemeente als voor de inwoners van de gemeente. Bijvoorbeeld de doelstelling is niet “de verkeersveiligheid binnen de gemeente verbeteren” maar “het aantal ernstige verkeersongevallen (doden of zwaar letsel) is in 2020 met 10% verminderd ten opzichte van 2008”.
- **Een duidelijke relatie tussen doelstellingen en maatregelen.**
Binnen het beleid is een duidelijke relatie tussen de gestelde doelen en de maatregelen die worden uitgevoerd om de doelstellingen te behalen van belang. Met andere woorden duidelijk vastleggen welk doel met het uitvoeren van een maatregel is beoogd.;
- **Een praktisch toepasbaar toetsingskader.**
Beleed wordt niet opgesteld om op een plank te belanden, maar wel om het toetsingskader te zijn bij verkeerskundige, maar ook ruimtelijke, besluiten. Hierbij is het van belang dat het beleid duidelijk en praktisch is.

Andere ontwikkelingen en ervaringen die om actualisatie van het huidige beleid vragen zijn:

- Door nieuwe woningbouw- en bedrijventerreinontwikkelingen is een duidelijke visie op het wegennet, structuur en categorisering, noodzakelijk. Hierbij dient rekening te worden gehouden met:
 - een heroverweging van de categorisering van wegen De Leijen;
 - de terminologie voor de categorisering moderniseren;
 - inrichtingsvereisten wegen (gewenste wegprofielen);

- afwegingskaders moeten worden bepaald voor kruispuntoplossing (rotonde of een verkeersregelininstallatie), type wegverharding in relatie tot geluidsproblematiek en snelheidremmende maatregelen.
- Mogelijke wijzigingen in verkeersstromen in de gemeente De Bilt door ontwikkelingen op de snelwegen (stroomwegen) rond de gemeente. Hierbij is aandacht vereist voor de mogelijke ongelijkvloerse spookruisingen zoals de wenselijkheid voor een tunnel onder het spoor in de Leijenseweg.
- Doorstroming op hoofdwegen is niet verbeterd in de afgelopen periode. Een duidelijke strategie is van belang waarbij inzicht in de samenstelling van de verkeersstromen een belangrijke rol speelt. Wat is bijvoorbeeld het aandeel doorgaand verkeer (sluipverkeer) op belangrijke wegen binnen de gemeente? Hierbij is onderzoek van belang naar onder andere:
 - de mate van doorgaand verkeer;
 - de kwaliteit van het fietsnetwerk (Fietsbalans).
- Knelpunten aangedragen door bewoners van de gemeente De Bilt staan niet vermeld in het huidige VCP (zoals het halen/brengen probleem op basisscholen).
- Uit onderzoek van de gemeente De Bilt blijkt dat een aantal specifieke groepen is te definiëren die om aandacht vragen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze groepen zijn;
 1. Bromfietzers in de leeftijdsgroep 16-17 jaar;
 2. Fietzers in de leeftijd 60 jaar en ouder;
 3. Schoolgaande fietsers.

Deze groepen zijn, in vergelijking met omliggende gemeenten (BRU-gebied), oververtegenwoordigd in de gevallenstatistiek. Beleid specifiek gericht op deze groepen is daarmee zeer belangrijk.

Bij het actualiseren van het verkeer- en vervoerbeleid wordt een duidelijke nulmeting geadviseerd, onder andere van de huidige verkeersstromen. Een duidelijk beeld van de situatie ten tijde van vaststelling, zorgt ervoor dat de effecten van de maatregelen duidelijk geëvalueerd kunnen worden. Bijvoorbeeld: maatregel X heeft geresulteerd in een afname van Y% doorgaand verkeer (sluipverkeer) op een bepaalde route.

Kortom de effectiviteit van het gevoerde beleid kan zo duidelijk worden vastgesteld.

3 VERKEERSCIRCULATIEPLAN 2002

Het verkeerscirculatieplan 2002 (VCP) van de gemeente De Bilt bevat naast het gemeentelijk verkeersbeleid een toetsingkader en maatregelenplan. Het VCP beschrijft het verkeersbeleid voor het gehele grondgebied van de gemeente De Bilt. De nadruk ligt op de hoofdinfrastructuur en de directe verkeersrelaties met het omliggende gebied. In het VCP is aansluiting gezocht bij bestaande ruimtelijke plannen en ontwikkelingen.

Het VCP is opgedeeld in vier delen:

- Deel 1: Inleiding
- Deel 2: Beleid
- Deel 3: Verkeersmaatregelen
- Deel 4: Overzichtskaarten

3.1 Deel 1. Inleiding

De inleiding van het VCP beschrijft het kaderstellend beleid en de relevante ontwikkelingen in de regio in 2002. De bij het opstellen van het VCP gevolgde werkwijze wordt beschreven en ook de doelstellingen. Hieruit volgt dat het VCP een aantal zaken vastlegt.

- het beleid voor de diverse verkeersdeelnemers en verkeersaspecten;
- huidige en gewenste wegenstructuur, routing en geleiding van (gemotoriseerd) verkeer,
- definitieve wegategorisering: aanwijzing verkeersaders en verblijfsgebieden;
- een zo concreet mogelijke vertaling van deze zaken naar verkeersmaatregelen of aanbevelingen voor nader onderzoek.

Het doel van het VCP is het vormen van een beleidskader op basis waarvan mogelijke verkeersmaatregelen worden aangegeven voor een periode van 5 jaar.

3.2 Deel 2. Beleid

Het algemene beleid van de gemeente is gericht op betere benutting en kwaliteitsverbetering van de bestaande ruimte. Er worden twee hoofddoelstellingen onderscheiden, vier speerpunten en negen overige doelstellingen. Aan speerpunten wordt een hogere prioriteit gegeven dan aan overige doelstellingen. De (hoofd) doelstellingen en speerpunten die zijn vastgelegd in het VCP worden hieronder genoemd.

Hoofddoelstellingen

- 1) verbetering van het verblijfsklimaat;
- 2) handhaving van de bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer, en verbetering van de verkeersstructuur gericht op de doorstroming van het verkeer op de verkeersaders.

Speerpunten

- 1) verbeteren verkeersveiligheid;
- 2) stimuleren en faciliteren van langzaam verkeer;
- 3) stimuleren en faciliteren van openbaar vervoer;
- 4) verbeteren verkeersaders voor veiligheid.

Overige doelstellingen

- 1) beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders;
- 2) interlokaal doorgaand autoverkeer, waarvoor redelijke route-alternatieven voorhanden zijn, zoveel mogelijk beperken;
- 3) autoverkeer op de verkeersaders concentreren;
- 4) waar nodig een scheiding aanbrengen tussen verschillende verkeersmodaliteiten;
- 5) ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden;
- 6) ordenen van het parkeren;
- 7) vormen van een toetsingskader;
- 8) de vorm van wegen zoveel mogelijk in overeenstemming brengen met de gewenste functie;
- 9) beperken van de lokale milieuhinder door wegverkeer (geluid, luchtverontreiniging en CO2 uitstoot).

Na het noemen en beschrijven van de (hoofd) doelstellingen en speerpunten wordt aangegeven hoe beleid op hoofdlijnen wordt vertaald naar een werkwijze. Hierbij is een onderverdeling gehanteerd naar vervoerswijze en verkeersaspect. De volgende onderdelen worden behandeld:

- Verkeersveiligheid
- Hoofdwegen en bereikbaarheid
- Fietsverkeer
- Voetgangers
- Weggebruikers met een functiebeperking
- Parkeren
- Openbaar vervoer
- Vrachtverkeer
- Vervoersmanagement
- Verkeer en milieu
- Verkeerslichten

Elk onderdeel is uitgewerkt in een apart hoofdstuk waarin knelpunten en soms ook keuzes en maatregelen zijn beschreven.

3.3 Deel 3. Verkeersmaatregelen

In dit deel van het VCP wordt het beschreven beleid vertaald naar locaties waarvoor maatregelen noodzakelijk zijn. Per locatie wordt aangegeven waarom maatregelen gewenst zijn, wat deze kunnen inhouden en welke effecten worden beoogd. De maatregelen zijn voorzien van een globale kostenindicatie. Bij de doelstellingen/effecten wordt door middel van de grootte van een rondje aangegeven hoe groot het effect is.

De volgorde waarin de maatregelen worden genoemd geeft de prioritering aan. De prioriteit is afhankelijk van diverse factoren: onveiligheid, budget, subsidiemogelijkheden, voorbereidingstijd, combinatiemogelijkheden met andere werkzaamheden en afhankelijkheid van ruimtelijke ontwikkelingsplannen. Echter op welke wijze deze factoren zijn gewogen is onduidelijk.

3.4 Deel 4. Overzichtskaarten

Deel 4 van het VCP bevat overzichtskaarten die een globaal inzicht geven in de bestaande situatie in 2002 en de in het VCP beschreven gewenste maatregelen. De thema's van de kaarten zijn een indeling naar wegcategorie en een overzicht van verkeersmaatregelen, fietsverkeer, busroutes en bushaltes.

4 ONTWIKKELINGEN

Voor het goed functioneren van de gemeente De Bilt is het van belang dat de kernen van de gemeente goed zijn aangesloten op een evenwichtig verkeerssysteem. De ontwikkelingen in de gemeente spelen een belangrijke rol hierin. Om te bepalen of de ruimtelijke ontwikkelingen aanleiding kunnen zijn voor het wijzigen van de wegenstructuur is inzicht nodig in de groei en ambitie van de gemeente.

Bevolkingsgroei

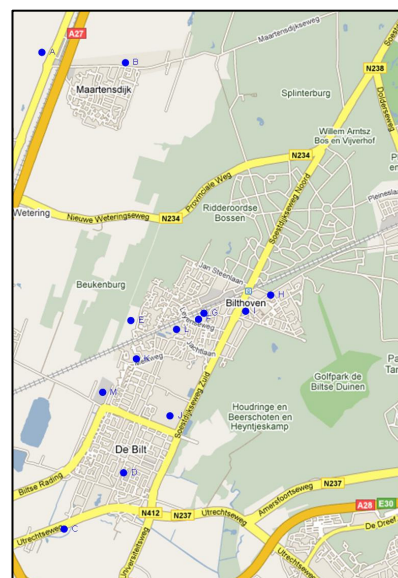
Aan het begin van 2002 had de gemeente De Bilt 42.309 inwoners. Wanneer we kijken naar 2007 zien we dat dit aantal is gedaald naar 42.016 inwoners, een afname van 0,7%². Op basis van CBS gegevens mag verwacht worden dat de totale bevolking van De Bilt in de toekomst verder afneemt. In 2020 zal volgens het CBS de gemeente 38.460 inwoners tellen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente De Bilt wil in de periode 2008-2015 verschillende ruimtelijke ontwikkelingen realiseren. Het gaat dan om het realiseren van nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen.

De ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet grootschalig. Het gaat vooral om inbreidingslocaties waar tussen de 10-30 woningen worden gerealiseerd. De verwachting is dat gezien de omvang van de diverse locaties deze op zichzelf en minimaal effect hebben op het verkeerssysteem. Echter, al deze locaties bij elkaar kunnen het bestaande systeem wel negatief beïnvloeden.

In de onderstaande tabel zijn de ruimtelijke ontwikkelingslocaties opgenomen. De bovenstaande figuur laat zien waar de verschillende locaties zich in de gemeente bevinden. Deze figuur is in groter formaat opgenomen in bijlage 1.



	Kern	Locatie	Hoeveelheid
A	Maartensdijk	Voormalig gemeentehuis, aansluitend op N417 (Utrecht-Hilversum)	56 woningen
B	Maartensdijk	Voormalige gemeentewerf, aansluitend op Prins Bernhardlaan-Dorpsweg	46 woningen
C	De Bilt	Hessingterrein, aansluitend op provinciale N237 (Utrecht-Amersfoort)	105 woningen
D	De Bilt	Molenkamp, aansluitend op de Hessenweg (zuid)	75 woningen
E	Bilthoven	(1) Beukenburg, aansluitend op Berlagelaan (wijk de Leijen).	66 woningen
F	Bilthoven	Inventum, aansluitend op 2e Brandenburgerweg	83 woningen
G	Bilthoven	Sportpark Brandenburg, aansluitend op 2e Brandenburgerweg	68 woningen
H	Bilthoven	Kwinkelier, aansluitend op Sperwerlaan	125 woningen
I	Bilthoven	Vinkenplein, aansluitend op Soestdijkseweg-Zuid	60 woningen
J	Bilthoven	RIVM-terrein (Schapenwei), aansluitend op Soestdijkseweg-zuid	150 woningen
K	Bilthoven	Scholeneiland, aansluitend op Planetenbaan	108 woningen
L	Bilthoven	Larenstein, bedrijventerrein ³	70.000m ² BVO ⁴
M	Bilthoven	Brandenburg, bedrijventerrein	3.000m ² BVO

² Bron: CBS statline

³ Maximaal uitgeefbaar terrein is 70.000 m², afhankelijk van bouwaanvragen hoeveel BVO dit wordt.

⁴ BVO = Bruto vloer oppervlak, de oppervlakte van een ruimte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte omhullen.

Ontwikkelingen op het (rijks)wegennet

Rondom de stad Utrecht vinden diverse ontwikkelingen plaats op rijks- en provinciale wegen. Zo zijn plannen in voorbereiding voor verbreding van de A27, A28 en aanpassingen op de Ring Utrecht en de N237. Deze bevinden zich in diverse stadia van voorbereiding, De besluitvorming en uitvoering van deze ontwikkeling zal in de periode 2009-2012 zijn beslag krijgen. De maatregelen zullen vooral van invloed zijn op de doorstroming van snelwegen en op de leefbaarheid van bebouwing in de invloedssfeer van deze wegen. Door wijzigen van verkeerstromen kunnen ook effecten binnen de gemeente De Bilt optreden.

5 BELEIDSKADER

5.1 Landelijk kader

In het eerste deel van het VCP (hoofdstuk 3) staat beschreven op welke manier het VCP in 2002 aansloot bij het landelijk en regionaal beleid. De volgende aandachtspunten worden benoemd:

- Het autobezit neemt nog steeds toe, evenals de verkeersintensiteit. Op rijks- en provinciale wegen is het verkeer de laatste jaren sterk toegenomen. Dit geldt ook voor de wegen rondom de gemeente De Bilt.
- De ontwikkeling van vier VINEX-plannen in de regio Utrecht. Deze grootschalige woningbouw genereert meer verkeer op vooral rijks- en provinciale wegen. De gemeente De Bilt wordt geconfronteerd met doorgaand verkeer op gemeentelijke wegen dat eigenlijk gebruik hoort te maken van de rijks- en provinciale wegen. Daarom wordt aangenomen dat de verminderde doorstroming op het bovenliggende wegennet zorgt voor een toename van (sluip)verkeer.

De regio Utrecht ontwikkelt Randstadspoor, een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding waar ook het station van Bilthoven (en mogelijk enkele nieuw in te richten stations) op aangesloten is. Naast de positieve gevolgen, kan dit ook mogelijk ten koste gaan van het reguliere lijnbusvervoer.

Na vaststelling van het VCP 2002 is het landelijk kader gewijzigd. Het Nationale verkeer- en vervoerbeleid tot 2020 is vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Ook het provinciaal en regionaal beleid ten aanzien van dit onderwerp is geactualiseerd. Het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht 2004-2015 en RVVP BRU 2005-2015 vormen het beleidskader ten aanzien van verkeer en vervoer voor respectievelijk de provincie Utrecht en het bestuur Regio Utrecht. De beleidsuitgangspunten bij de diverse overheden zijn gewijzigd ten opzichte van het beleid ten tijde van vaststelling van het VCP 2002 De Bilt.

Voorbeelden hiervan zijn:

- mobiliteit mag;
- meer samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie;
- gebiedsgerichte aanpak.

5.2 Doelstellingen en speerpunten

In deel 2 van het VCP 2002 zijn de (hoofd) doelstellingen en speerpunten opgenomen (zie § 2.2 van de evaluatie). Maar welke speerpunten en overige doelstellingen horen nu bij welke hoofddoelstelling?

Het antwoord op deze vraag wordt gegeven in onderstaande tabel.

Hoofddoelstellingen	
1. Verbetering van het verblijfsklimaat	
2. Handhaving van de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer, en verbetering van de verkeersstructuur gericht op de doorstroming van het verkeer op de verkeersaders	
Speerpunten	
	Behorende bij hoofddoelstelling 1 of 2
Verbeteren verkeersveiligheid	1
Stimuleren en faciliteren langzaam verkeer	1, 2
Stimuleren en faciliteren openbaar vervoer	1, 2
Verbeteren verkeersaders voor veiligheid en verkeersafwikkeling	2

Overige doelstellingen	Behorende bij hoofddoelstelling 1 of 2
Beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders	1
Interlokaal doorgaand autoverkeer, waarvoor redelijke route-alternatieven voorhanden zijn, zoveel mogelijk beperken	(1), 2
Autoverkeer op de verkeersaders concentreren	1, 2
Waar nodig een scheiding aanbrengen tussen verschillende verkeersmodaliteiten	1, 2
Ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden	1,2
Ordenen van het parkeren	1
Vormen van een toetsingskader	1, 2
De vorm van wegen zoveel mogelijk in overeenstemming brengen met de gewenste functie (categorisering)	2
Beperken van de lokale milieuhinder door wegverkeer (geluid, luchtverontreiniging en CO2 uitstoot)	1

5.3 Vertaling doelstellingen in VCP

Naast de hoofddoelstellingen, speerpunten en overige doelstellingen zijn in het VCP 11 verschillende hoofdthema's benoemd. Hiervoor is een beleidskader opgesteld, de huidige situatie beschreven, de gewenste situatie geschetst en beleidsmonitoring voorgesteld.

Voor de evaluatie van het VCP is het van belang de gestelde doelstellingen te koppelen aan deze hoofdthema's. Wij constateren echter dat niet alle doelstellingen terug komen in de elf hoofdthema's. Ook worden bij de hoofdthema's extra doelstellingen geformuleerd, die niet in deel 2 van het VCP staan vermeld. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de in deel 2 van het VCP vastgelegde doelstellingen in relatie tot de in het VCP uitgewerkte hoofdthema's. In bijlage 2 is een specificatie opgenomen van de doelstellingen die behoren bij een bepaald hoofdthema.

Hoofdthema	aantal doelstellingen genoemd in VCP	aantal extra doelstelling niet in deel 2 VCP
Verkeersveiligheid	4	2
Hoofdwegen en bereikbaarheid	7	9
Fietsverkeer	4	3
Voetgangers	3	1
Weggebruikers met een functiebeperking	0	1
Parkeren	3	5
Openbaar vervoer	1	12
Vrachtverkeer	0	5
Vervoersmanagement	0	0
Verkeer en milieu	1	0
Verkeerslichten	1	1
Totaal	24	39
Niet toe te schrijven hoofd- en subdoelstellingen	1	

In totaal wordt 24 keer een doelstelling genoemd die ook als doelstelling beschreven staat in hoofdstuk 1 deel 2 van het VCP. Echter, er zijn ook 39 doelstellingen genoemd die niet in het VCP beleidskader zijn opgenomen. Ten slotte is er 1 doelstelling vanuit het VCP, namelijk vormen van een toetsingskader, die onder geen enkel hoofdthema terug komt.

Een belangrijke stap bij het vertalen van de doelstellingen is de categorisering van wegen. Bij de categorisering wordt aan wegen een bepaalde functie toegekend (verblijfsgebied of verkeersader).

Bij elke functie hoort een principe-inrichting die leidraad is voor het wegontwerp. In het VCP is een categorisering opgenomen, samengevat in kaart 3:1 van deel 4. Opvallend is dat de terminologie die in het VCP 2002 wordt gehanteerd niet aansluit bij de (toen al) gebruikelijke begrippen uit de systematiek van duurzaam veilig verkeer.

5.4 Conclusies

Uit de opsomming van de (hoofd)doelstellingen en speerpunten, en de vertaling van deze doelstellingen in het VCP, kunnen een aantal conclusies worden getrokken.

Landelijk kader

Sinds de vaststelling van het VCP is het verkeer- en vervoerbeleid op nationaal-, provinciaal en regionaalniveau geactualiseerd. Hierbij zijn ook de beleidsuitgangspunten wezenlijk gewijzigd. Een voorbeeld hiervan is dat mobiliteit mag, in plaats van dat maatregelen zijn gericht op terugdringen van de automobilititeit. Het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid van De Bilt sluit daarmee niet meer naadloos aan op het beleidskader van deze hogere overheden.

Doelstellingen en speerpunten

De doelstellingen en speerpunten in het VCP zijn niet 'smart'⁵ gemaakt. Een speerpunt zoals 'verbeteren verkeersaders en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders' is ruim interpreteerbaar. Dit speerpunt kan concreter gemaakt worden door aan te geven op welke manier de oversteekbaarheid van de verkeersaders verbeterd moet worden.

Hoofdthema's

Een aantal doelen in de hoofdthema's staat niet onder het kopje 'doelen', maar op een willekeurige locatie in de tekst. Hierdoor zijn de doelen moeilijk herkenbaar. Een voorbeeld hiervan is: "het doel van parkeren in winkelgebieden is het autogebruik voor korte afstand te beperken"

Koppeling hoofdthema en doelstelling

De speerpunten en doelstellingen uit het eerste deel van het VCP, en de doelstellingen genoemd bij de hoofdthema's sluiten niet op elkaar aan. Bij beschrijving van de hoofdthema's komen 39 nieuwe doelstellingen naar voren. Deze doelstellingen zijn niet verankerd in het beleidskader van het VCP. Één doelstelling wordt onder geen enkel hoofdthema genoemd (het vormen van een toetsingskader). Ook is er een hoofdthema waarvoor geen enkele doelstelling wordt genoemd, namelijk vervoersmanagement. De in het VCP gestelde doelen moeten herkenbaar zijn bij de uitwerking in hoofdthema's.

Samengevat

Op basis van de eerste twee delen van het VCP kan geconcludeerd worden dat er een beleidskader aanwezig is in het VCP. Echter het beleid is lastig te doorgronden doordat de doelstellingen niet direct te herleiden zijn naar de hoofdstukindeling in deel 2. Ook het landelijk kader is sinds de vaststelling van het VCP geactualiseerd. De doelstellingen en speerpunten zijn ruim interpreteerbaar. Het ontbreken van specifieke en meetbare doelen in het VCP 2002 maakt het soms onmogelijk om duidelijk vast te stellen of de met het doel beoogde effect is bereikt.

⁵ Smart: Een methode voor het verduidelijken van een doelstelling: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden.

6 MAATREGELLEN EN EFFECT

Het VCP 2002 is het vastgestelde verkeersbeleid van de gemeente De Bilt en daarmee het kader en de leidraad voor de uitvoering van verkeerskundige werkzaamheden. Het VCP 2002 bevat ook een maatregelenpakket. Binnen de gemeente zijn in de afgelopen jaren verschillende verkeerskundige maatregelen uitgevoerd.

In dit hoofdstuk wordt een globaal beeld gegeven van de voortgang van uitvoering van verkeerskundige projecten en maatregelen. Het is geen evaluatie op effecten, er wordt inzicht gegeven in de status van het project (uitgevoerd, in voorbereiding, nog niet begonnen). Een volledig overzicht van de stand van zaken per juni 2008 treft u aan in bijlage 3.

6.1 De voortgang

Het VCP zijn maatregelen benoemd die in de periode tot 2014 moeten worden uitgevoerd (deel 1, blz. 20). Op drie manieren zijn werkzaamheden in het VCP benoemd. Ten eerste de werkzaamheden die voortvloeien uit algemene doelen, zoals het veiliger maken van verblijfsgebieden en verkeersaders. Als tweede staan in deel 1 en 2 in het VCP (in kaders) concrete voorstellen genoemd. Als laatste is een lijst van concrete verkeersmaatregelen opgenomen in deel 3 van het VCP.

De algemene werkzaamheden hebben plaatsgevonden gelijktijdig met de uitvoering van civieltechnische projecten (riool- en wegbeheer) of in het kader van planologische ontwikkelingen. Deze maatregelen en de maatregelen in de kaders in deel 1, 2 en 3 zijn in onderstaande tabel opgesomd. Hierbij is ook de status van de maatregelen aangegeven.

Werken	Status		
	uitgevoerd	in voorbereiding	(nog) niet begonnen
Algemene werkzaamheden op grond van VCP	7	4	-
Concrete voorstellen VCP deel 1 en 2	10	3	9
Concrete verkeersmaatregelen VCP deel 3	15	11	11
Totaal aantal werken	32	17	21

Uitgevoerde werken

In de periode 2003-2008 zijn 32 projecten gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn:

- de reconstructies van de Blauwkapelseweg, de Koningin Wilhelminaweg, de Hessenweg en de Julianalaan;
- diverse aanpassingen van schoolomgevingen;
- het instellen van 30 km op de daarvoor in aanmerking komende wegen.

Verder behoren jaarlijks terugkerende werkzaamheden ook tot de uitgevoerde maatregelen. Hiertoe behoren de maatregelen op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving. Een voorbeeld hiervan zijn de verkeersexamens op de basisschool en de Broemritten.

Werken in voorbereiding

Er zijn 17 projecten die zich in in verschillende stadia van voorbereiding bevinden, maar nog niet zijn afgerond. Oorzaken hiervan zijn:

- de technische voorbereiding vergt meer tijd dan voorzien;
- planologische procedures;
- vereiste vergunningen of bezwaar- en beroepprocedures.

Voorbeelden van werken in voorbereiding zijn de studie naar de aanpassingen bij de spoorwegovergang en de rotonde Larenstein op de Groenekanseweg.

(Nog) niet opgestarte werken

Van de in het VCP benoemde projecten zijn er 21 (nog) niet gestart. Omdat in het VCP projecten zijn opgenomen die in de periode tot 2014 worden gerealiseerd is dit grotendeels verklaarbaar.

De uitvoering van VCP-projecten wordt mede bepaald door andere prioriteiten. Er zijn twee belangrijke oorzaken die de voortgang beperken: de begrensde beschikbaarheid van middelen (menskracht en geld), en de samenhang met werkzaamheden op het gebied van weg- en rioolbeheer en planologische projecten.

Dit laatste aspect geeft duidelijk aan dat verkeersprojecten geen geïsoleerde projecten zijn. Het is immers kapitaalvernietiging om een weg te reconstrueren en vijf jaar later het riool te vervangen. Hetzelfde geldt als de ruimtelijke planvorming nog niet voltooid is.

Met andere woorden: de uitvoering van VCP-projecten worden niet alleen bepaald door de prioriteitstelling vanuit verkeer, maar ook door de stand van zaken in andere beleidsvelden. Voorbeelden hiervan zijn de aanpak van knelpunten bij de spoorwegovergangen, de aansluiting van de A. v Leeuwenhoeklaan in verband met de mogelijke ontwikkeling van het RIVM-terrein

6.2 Effect

De effectiviteit van het in het VCP 2002 vastgelegde beleid kan op meerdere manieren gemeten worden. Wij hebben ons gericht op de effecten van de maatregelen op de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Dit komt overeen met de in de VCP geformuleerde speerpunten.

De (objectieve) verkeersveiligheid wordt gemeten op basis van verkeersongevallen. Voor het bepalen van de ontwikkelingen ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid zijn de voertuigenstromen een belangrijke informatiebron. Ook de ervaringen van bewoners en belanghebbenden in de gemeente De Bilt zijn van belang bij het evalueren van het beleid.

Deze subjectieve verkeers(on)veiligheid is de (on)veiligheid zoals die door bewoners en belanghebbenden beleefd wordt, het gevoel van onveiligheid. Dit gevoel is gepeild tijdens de rondetafel bijeenkomst op 23 oktober 2008. Een belangrijke bron vormt ook de klachtenkaart 2005-2008 van de gemeente De Bilt.

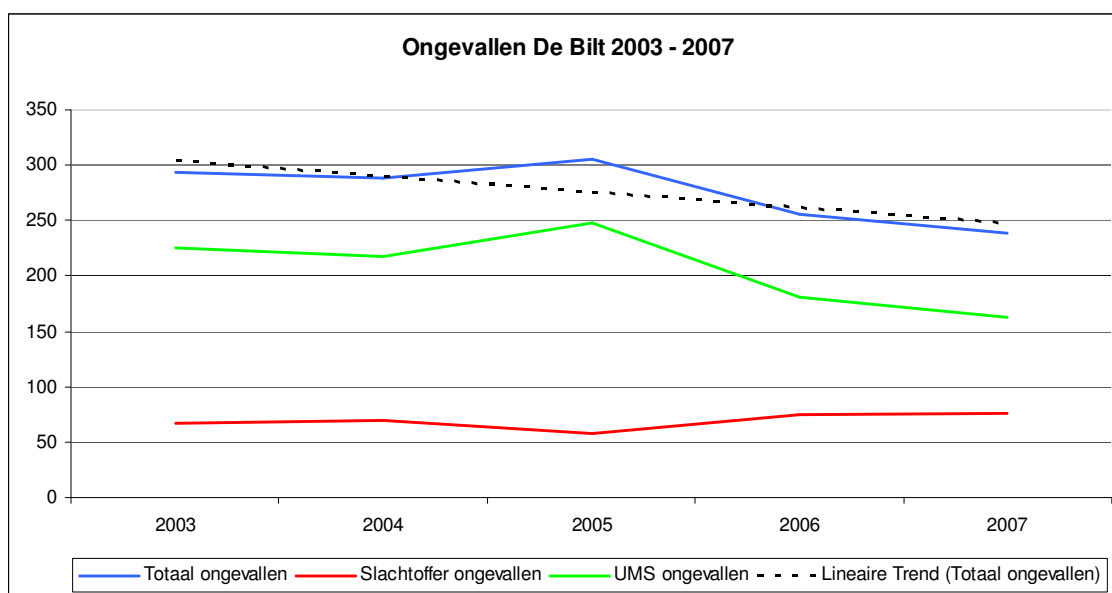
Daarnaast is vanuit de politie, brandweer en busmaatschappij Connexxion input geleverd voor deze evaluatie.

6.2.1 Verkeersveiligheid (objectief)

Een van de speerpunten van het VCP is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Inzicht in de verkeers(on)veiligheid wordt verkregen door bestudering van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers. Uit registratie van de hoeveelheid ongevallen en slachtoffers wordt opgemaakt of de verkeersveiligheid af- of toeneemt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen ongevallen met slachtoffers en uitsluiten materiële schade (UMS ongevallen).

De onderstaande figuur geeft de hoeveelheid geregistreerde ongevallen in de gemeente De Bilt weer (volledige analyse zie bijlage 4). Hierbij is van belang te weten dat slechts een deel van alle ongevallen geregistreerd⁶ wordt.

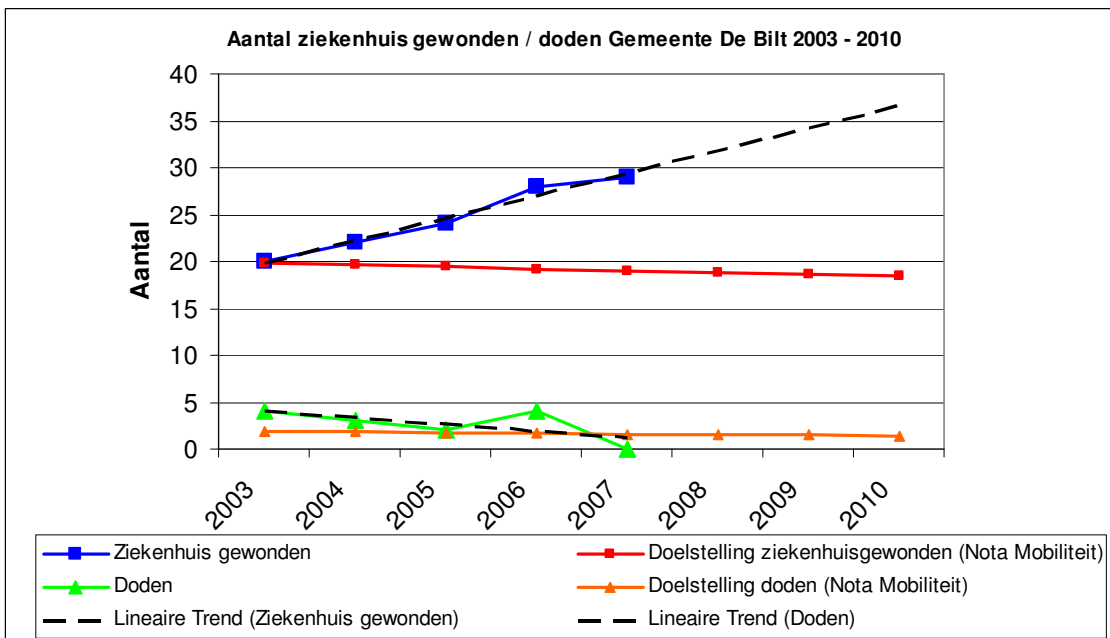
In de figuur laat een dalende trend in het totale aantal ongevallen in de gemeente De Bilt zien (van 293 in 2003 naar 239 in 2007). De hoeveelheid slachtofferongevallen blijft echter ongeveer gelijk (72 in 2003, 76 in 2007).



Het aantal slachtoffers is onderverdeeld in ernstige en overige slachtoffers. Wanneer dodelijke slachtoffers zijn te betreuren of wanneer sprake is van een ziekenhuis opname, spreekt men van ernstige slachtoffers.

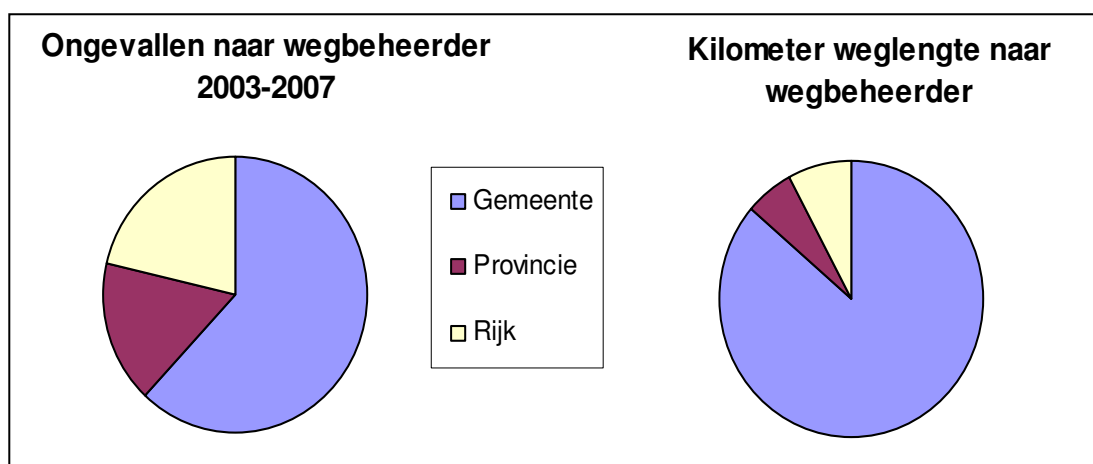
In de figuur op de volgende bladzijde is te zien hoeveel dodelijke slachtoffers en ziekenhuisopnames zijn geregistreerd in de gemeente De Bilt voor de periode 2003-2010.

⁶Registratiepercentages van ongevallen verschillen per ernst van het letsel. Registratie gebeurt bij 92% van alle overleden, 60% van alle ziekenhuisopnames en 15% van 1^e hulp verlening.(bron SWOV)



Niet alle wegen binnen het grondgebied van de gemeente De Bilt zijn gemeentelijke wegen. Daarom is ook belangrijk te onderzoeken hoe de verdeling van de ongevallen is naar wegbeheerder. Ook de relatie met het aantal kilometer weglengte naar wegbeheerder is hierbij van belang. Deze informatie is gegeven in onderstaande figuur.

Hierin is te zien dat de meeste ongevallen (62%) op gemeentelijke wegen plaatsvinden, maar de meeste wegen worden ook door de gemeente beheerd. Op provinciale wegen vindt 17% van de ongevallen plaats en op rijkswegen 21% van de ongevallen. Hieruit is te zien dat op de provinciale en rijkswegen relatief meer ongevallen plaatsvinden dan op de gemeentelijke wegen.



Het aantal ongevallen naar ernst per wegbeheerder in de gemeente is hierop volgend weergegeven in een tabel. Het beeld van de verdeling van ongevallen naar wegbeheerder geldt ook voor de slachtoffer- en ernstige ongevallen.

Ongevallen cijfers 2003 - 2007						
Wegbeheerder	Ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	UMS ongevallen
Gemeente	835	250	86	8	78	585
Provincie	228	58	22	1	21	170
Rijk	297	38	11	3	8	259
Totaal	1360	346	119	12	107	1014

De verkeersveiligheidsdoelstelling in het VCP 2002 is al door het nieuwe landelijk beleid (Nota Mobiliteit) aangescherpt. De Nota Mobiliteit heeft als doelstelling dat in 2010 ten opzichte van 2002 30% minder verkeersdoden en 7,5% minder ziekenhuisopnames zijn.

Geconstateerd kan worden dat in de gemeente De Bilt weinig dodelijke verkeersslachtoffers zijn. Wanneer in een bepaald jaar in het verkeer veel dodelijke slachtoffers te betreuren zijn, heeft dit in verhouding veel invloed op de trend. Doordat er in 2007 geen dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden geeft de trendlijn op dit moment aan dat de bijgestelde doelstelling van de Nota Mobiliteit gehaald kan worden. De hoeveelheid ziekenhuisopnames stijgt (van 20 in 2003 naar 29 in 2007). Indien deze stijgende trend wordt doorzet, zal de doelstelling van de Nota Mobiliteit ten aanzien van ziekenhuisopnames niet worden gehaald.

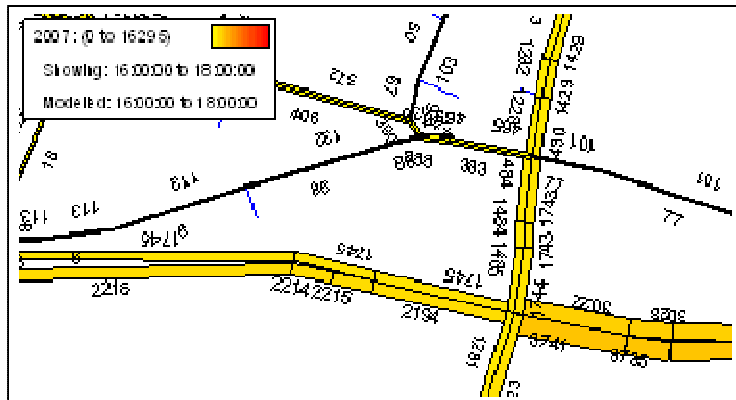
Naast de totale hoeveelheid ongevallen in de gemeente De Bilt zijn ook gegevens beschikbaar over de geregistreerde ongevallen op een specifiek wegvak of kruispunt. De gemeente De Bilt monitort de verkeersveiligheid in de gemeente door elke 3 jaar een overzicht op te stellen van de 25 locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Hierbij wordt meegewogen dat niet alle ongevallocaties even belangrijk zijn. Locaties met veel lichte ongevallen wegen minder zwaar dan locaties met minder ongevallen maar waar wel meerdere slachtoffers zijn gevallen. Om tot een weging te komen is aan verschillende typen ongevallen een gewicht toegekend. Deze wegingsfactoren zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Type ongeval	Weging
Dodelijke ongevallen	10
Ernstige letselongevallen	5
Overige letselongevallen	3
Uitsluitend materiële schade	0

Het overzicht met deze 25 ongevallenlocaties is te vinden in bijlage 5. Hier is ook een overzichtskaart opgenomen waarop de ongevallenlocaties staan aangegeven.

6.2.2 Voertuigstromen

Het Verkeerscirculatieplan is in 2003 door de raad vastgesteld. Vanaf dat moment is begonnen om het bijbehorende maatregelenpakket uit te voeren. Voor het bepalen van de verkeerskundige effecten van de diverse maatregelen ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid wordt gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel Uitgebreid 2007. In dit model zijn alle relevante maatregelen vanaf 2003 ongedaan gemaakt en is vervolgens gekeken naar de verschillen in intensiteiten en reistijden



Bovenstaand een uitsnede uit het verkeersmodel (aantal motorvoertuigen 16:00 – 18:00 uur in 2007)

De volgende maatregelen zijn uit het gemeentelijk verkeersmodel 2007 gehaald:

- instellen van 30/60 km zones;
- rotonde Hessenweg/Blauwkapelseweg;
- aanpassen kruispunt Blauwkapelseweg-Biltse Rading (verlengen rechtsafstrook);
- éénrichtingsverkeer Waterweg;
- rotonde kruispunt Kon. Wilhelminaweg/Dr Welfferweg.

Resultaten

Door het vergelijken van de modellen met en zonder de bovenstaande maatregelen wordt duidelijk of het verkeer andere routes zou hebben gereden. Geconcludeerd kan worden dat er wel een verschuiving heeft plaatsgevonden van verkeer uit 30 km gebieden (verblijfsgebieden) naar 50 km wegen (verkeersaders). Dit is vooral zichtbaar in kern De Bilt, waar door het instellen van 30 km/u het verkeer uit de verblijfsgebieden worden gedreven naar verkeersaders of belangrijke 30 km/u wegen (Hessenweg). De grootste toename is te zien op de Soestdijkseweg-Zuid, namelijk circa 10%.

Geconstateerd kan worden dat de verlaging van de maximum snelheid van 50km/uur naar 30 km/uur invloed heeft gehad op de routekeuze.

In Westbroek zien we een verbeterde doorstroming van verkeer door de aanleg van de rotonde op de Koningin Wilhelminaweg. Doordat verkeer vanaf de Achterweteringseweg gemakkelijker kan oprijden dan in de oude situatie met een voorrangskruising, is deze route aantrekkelijker geworden. De effecten van de spitsafsluiting in 2008 zijn hierin nog niet zichtbaar. Deze maatregel wordt in 2009 geëvalueerd.

Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Waterweg heeft ook een duidelijke invloed gehad op de routekeuze. De Alfred Nobellaan is drukker geworden.

De mate waarin het verkeer kan doorstromen kan worden uitgedrukt in de reistijd. Er zijn binnen de gemeente een aantal routes uitgestippeld. Met het verkeersmodel is de tijd berekend die een auto er over doet om van punt A naar B te komen. Door de verschillende reistijden naast elkaar te leggen is te zien of de doorstroming is verbeterd.

De volgende routes zijn opgenomen:

- Maartensdijk -> gemeentehuis Bilthoven
- Julianalaan -> Kees Boekeschool
- Wijk De Leijen (Berlagelaan) -> Kwinkelier

De grafieken zijn weergegeven in bijlage 6. Uit deze grafieken blijkt dat de reistijden nagenoeg hetzelfde zijn gebleven en dus de doorstroming niet verbeterd is als gevolg van de getroffen maatregelen. Voor de route De Leijen – Kwinkelier is de zelfs reistijd met circa 10% toegenomen.

6.2.3 Verkeersbeleving

Naast de objectieve veiligheid (paragraaf 5.2.1 en 5.2.2) is ook de subjectieve verkeers(on)veiligheid in beeld gebracht. Tijdens het rondetafelgesprek hebben verschillende organisaties aangegeven wat hun ervaringen zijn met betrekking tot de uitvoering van het verkeerbeleid in de gemeente De Bilt.

De organisaties zijn uitgenodigd vanwege de deskundige kijk die ze hebben op de effecten van de uitvoering van het beleid in de afgelopen jaren. De volgende organisaties waren vertegenwoordigd; Hart voor Bilthoven, VVN, Gehandicapten platform, Gemeente de Bilt, ROVER, Biltse Ondernemers Federatie, Basisonderwijs De Bilt en Fietsersbond.

De besproken onderwerpen komen overeen met de hoofdstukindeling van deel 2 van het VCP. In deze paragraaf van de evaluatie nemen we de belangrijkste conclusies uit het rondetafelgesprek op. Voor het volledige verslag, inclusief de aangegeven verbeterpunten verwijzen we naar bijlage 7.

- **Verkeersveiligheid**

De verkeersveiligheid is volgens verschillende organisaties in de afgelopen jaren toegenomen. VVN geeft aan dat de gemeente een “welwillend oor” is voor verkeersinformatie en opmerkingen. Ook geven de basisscholen en het VVN aan dat de resultaten van verkeerseducatie erg positief zijn en dat hier in door de gemeente goed aandacht aan wordt besteed. In schoolomgevingen moet bij herinrichting veel aandacht besteedt aan het halen/brengen probleem. Goede voorlichting voor de ouders is nodig.

- **Hoofdwegen en bereikbaarheid**

In de structuur van de hoofdwegen in de gemeente moeten naar mening van de organisaties goede keuzes gemaakt worden. Door ontwikkelingen als het nieuwe bedrijventerrein Larenstein en de nieuwe spoortunnel op de Soestdijkseweg dient het gebiedsontsluitingswegen netwerk opnieuw tegen het licht gehouden te worden.

- **Fietsverkeer**

Meerdere organisaties geven aan dat de fietsstructuur in de gemeente versnipperd is. Er ontbreekt een duidelijk fietsnetwerk.

- **Voetgangers**

De huidige bebording bij voetgangers oversteek plaatsen in Hollandsche Rading werkt nog niet. De gemeente geeft aan dat ondanks de problemen de provincie deze binnenkort in werking zal zetten. De punaises op de melkweg zijn een goede verbetering.

- **Weggebruikers met een functiebeperking**

De ruimte voor scootmobielen in het straatbeeld is beperkt. Neem dit mee in de toekomst, de hoeveelheid scootmobielen neemt dan namelijk toe.

- **Parkeren**

Betaald parkeren lijkt op de langere termijn noodzakelijk, maar op de kortere termijn kan handhaven van het huidige beleid (blauwe zone) voldoende zijn.

- **Openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer netwerk zal binnen afzienbare tijd binnen de gemeente De Bilt niet wezenlijk uitbreiden. Op het moment is de vraag of de buslijn Westbroek behouden kan blijven. Daarnaast is de provincie op het moment bezig met het verbeteren van de toegankelijkheid van de haltes.

- **Vrachtverkeer**

Op sommige plaatsen zijn de wegen te smal voor het vrachtverkeer. Hierdoor ontstaat schade aan auto's en onveiligheid voor fietsers. Het inrichten van goede wegen voor vrachtwagens is nodig, hierbij moet de bewegwijzering verbeterd worden. Verder is het weren van doorgaand verkeer niet te controleren en geen goede oplossing. Beter is het om goede vrachtroutes aan te geven.

- **Vervoersmanagement**

Het RIVM heeft actief vervoersmanagement, maar dit zou uitgebreid moeten worden, vooral gericht op grotere werkgevers (KNMI, Grontmij, gemeente). Neem bij het ontwikkelen van de kennis-as ook verkeersmanagement mee.

- **Verkeer en milieu**

Geluidhinder en luchtkwaliteit meten ook in toekomstig verkeersbeleid in beeld gebracht worden (dit staat niet in het VCP vermeld).

- **Verkeerslichten / rotondes**

Er dient rekening gehouden te worden met de bus in de verkeersregelingen. Voorrang voor fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom is goed. Vermijd rotondes met 2 of 3 poten.

- **Communicatie**

Regelmatig overleg tussen de gemeente en de deskundige organisaties ontbreekt. Vanuit deze organisaties is dit wel gewenst, dit overleg heeft ooit wel bestaan onder de naam 'Verkeerscommissie'.

6.2.4 Brandweer

In het kader van de evaluatie van het Verkeerscirculatieplan 2002 is aan de brandweer gevraagd welke knelpunten er beleidsmatig en praktisch worden ervaren. Voor de brandweer is het belangrijk dat de weginrichting zodanig is dat zij elke bestemming feitelijk kunnen bereiken en dat binnen de verplichte aanrijdtijd van acht minuten na binnenkomst van de melding op de centrale gehaald wordt. In die acht minuten zit zowel de tijd voor vrijwilligers om op de kazerne te verzamelen als om met de brandweerwagen op de bestemming aan te komen.

Snelheidsremmende maatregelen die dienen om de verkeersveiligheid te verhogen kunnen strijdig zijn met het belang van tijdige hulpverlening door de brandweer. In dat spanningsveld moet van geval tot geval de beste (minst slechte) oplossing gezocht worden.

Huidige praktijk: afweging verkeerveiligheid versus hulpverlening

In de praktijk wordt bij reconstructies als volgt omgegaan met het bovengenoemde spanningsveld:

- Op voor de brandweer belangrijke wegen wordt terughoudend omgegaan met snelheidsremmende maatregelen. Dat is op alle 50 km-wegen en een aantal 30 km-wegen (o.a. de Waterweg, Alfred Nobellaan, Looijdijk, Beethovenlaan, Bilderdijklaan) het geval.
- Op locaties waar in meerdere jaren ongevallen gebeuren (objectieve onveiligheid), wordt eerder een snelheidsremmende maatregel getroffen.

Samenvattend: als er geen objectief ongevallenbeeld is, prevaleert op bepaalde wegen het brandweerbelang. Is dat ongevallenbeeld er wel, dan gaan verkeerveiligheidsmaatregelen voor.

Huidige knelpunten brandweer

- Door de verspreide snelheidsremmende maatregelen, de verkeersdrukke in het algemeen en voorlopig nog de gelijkvloerse spoorwegovergangen, kost het regelmatig moeite de acht minuten norm te halen. Voorbeeld hiervan zijn de hoge plateaus op de Gezichtslaan, vooral ook vanwege de tijdige bereikbaarheid van het Berg en Boschterein.

Wensen brandweer

- Een spoedige ondertunneling van de spoorwegovergangen.
- Het VCP voorziet erin dat de Berlagelaan, de Massijslaan en Jan Van Eijcklaan 30 km-wegen moeten worden. Voor de brandweer is het wenselijk dat de Massijslaan en Van Eijcklaan 50 km blijven. Voor de Berlagelaan geldt dat in nog sterkere mate: vanuit het brandweerbelang is 30 km (met een bijbehorende inrichting) eigenlijk onaanvaardbaar.
- Verkeersregelinstallaties moeten uitgerust worden met een prioritering voor brandweerwagens.

6.2.5 Politie

De politie is ook gevraagd welke knelpunten er beleidsmatig en praktisch door hen worden ervaren. De hoofdpunten zijn in deze subparagraaf weergegeven. Het hele verslag is weergegeven in bijlage 8.

Handhaving algemeen

Voor de politie is in het bijzonder de handhaafbaarheid van beleid en maatregelen van belang. In grote lijnen zijn er op dat gebied geen bijzondere opmerkingen of wensen van de politie. Zij gaat er van uit dat de wegen zodanig worden ingericht dat het gewenste verkeersgedrag van de weggebruikers zoveel mogelijk wordt afgedwongen door middel van de infrastructuur en inrichting van de wegen.

Handhaving snelheid in 30 km gebieden

Tijdens het Rondetafelgesprek op 23 oktober 2008 is door vertegenwoordigers van het Wijk- en Dorpsgericht werken aangegeven dat in meerdere 30 km gebieden behoefte is aan meer maatregelen (van de gemeente) en/of handhaving (van de politie), om de wettelijke snelheid af te dwingen. De vraag naar meer handhaving zal ongetwijfeld vaker gesteld gaan worden.

De politie geeft aan geen prioriteit te geven aan structurele handhaving in 30 km gebieden van enige omvang. In samenspraak met gemeente kan echter geïnventariseerd of klachten in deze gebieden terecht zijn en kan gekozen worden voor handhaving op snelheid. Echter als na handhaving blijkt dat klachten met betrekking tot maximum snelheid terecht zijn, dienen aanvullende infrastructurele maatregelen genomen te worden door de gemeente.

Knelpunten

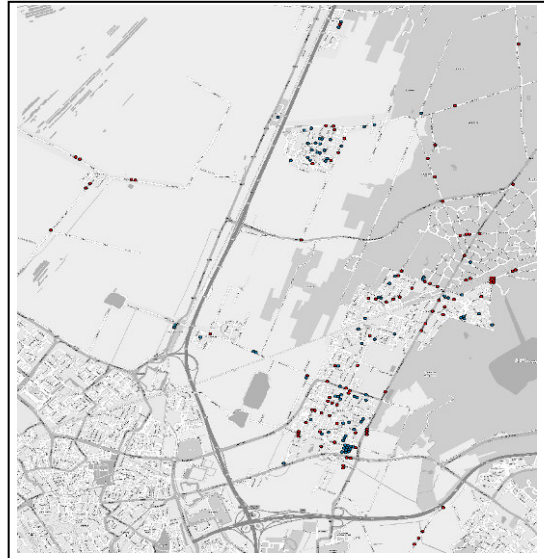
- de kruising Groenekansweg-Planetenbaan, vooral in de spits;
- de spoorwegovergang Leijenseweg en de ontsluiting van "De Leijen". Bij calamiteiten kan dit leiden tot problemen, wat recent weer bleek met een stilstaande trein op de spoorwegovergang, gedurende langere tijd.

6.2.6 Subjectief (klachten inwoners)

De gemeente De Bilt registreert de verkeersklachten van inwoners door het opstellen van de klachtenkaart 2005-2008 Gemeente De Bilt. Deze klachten weergegeven op kaart (zie hiernaast) en er is onderscheid gemaakt in klachten over subjectieve verkeersonveiligheid en over parkeren (zie bijlage 9).

Een aantal gebieden valt op waar relatief veel klachten zijn binnen gekomen. Deze gebieden zijn:

- De driehoek burgemeester De Withstraat, Dorpstraat, Kapelweg. Hier is een concentratie van klachten over parkeren.
- Het kruispunt Julianalaan en Sperwerlaan. Hier is een concentratie van klachten over subjectieve verkeersonveiligheid.
- Het centrum van Maartensdijk. Hier is een concentratie van klachten over parkeren.



6.3 Budget versus uitvoering

Bij het vaststellen van verkeersbeleid is het van belang dat ook voldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor het uitvoeren van maatregelen. De beschikbaarheid van voldoende krediet voor verkeersmaatregelen beïnvloedt de mate van effectiviteit van het verkeersbeleid. Immers er is geld nodig voor het uitvoeren van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de benoemde doelen te behalen.

In de gemeente De Bilt zijn veel maatregelen uitgevoerd in samenhang met onderhoudswerkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen. Financiering van deze verkeersmaatregelen is in veel gevallen gebeurd vanuit het project waarmee zij gelijktijdig zijn uitgevoerd. Om deze reden is het voor de gemeente niet eenvoudig om inzicht te geven in de beschikbare budgetten in relatie tot de uitgevoerde maatregelen.

6.4 Conclusies

Voortgang maatregelen

In het VCP zijn 70 maatregelen opgenomen, hiervan zijn er sinds de invoering van het VCP 32 uitgevoerd, 17 in uitvoering en aan 21 werken is nog niet begonnen. Een aantal werkzaamheden heeft gelijktijdig plaatsgevonden met de uitvoering van civieltechnische projecten (riool- en wegbeheer) of in het kader van planologische ontwikkelingen. Geconcludeerd kan worden dat de meeste maatregelen of uitgevoerd zijn of worden uitgevoerd.

Effecten - veiligheid

De trend van het aantal ongevallen en doden in de gemeente De Bilt daalt. Het aantal ziekenhuisgewonden kent echter een stijging. In de gehele gemeente kan geconcludeerd worden dat de gemeente objectief veiliger is geworden sinds de vaststelling van het VCP2002 in 2003.

Effecten - voertuigstromen

Op basis van de modelresultaten kan worden geconcludeerd dat de getroffen maatregelen zowel positieve als negatieve invloed hebben gehad op de doorstroming of concentratie van verkeer op gebiedsontsluitingswegen. Feitelijk zijn er sinds 2003 te weinig ingrijpende maatregelen uitgevoerd, waardoor er niet echt grote verschillen zichtbaar zijn op het wegennet.

Effecten - verkeersbeleving

In het kader van het VCP zijn de betrokken partijen gehoord. Hieruit blijkt dat de meeste partijen positief zijn over het effect van het VCP op de afgelopen jaren. Er is echter wel een aantal ontwikkelingen welke een aanpassing van het VCP nodig maken. Een voorbeeld hiervan is de huidige problematiek met het brengen en halen van kinderen bij de basisscholen in de gemeente.

Samengevat

Samengevat kan geconcludeerd worden dat de verkeerssituatie in de gemeente De Bilt na invoering van het VCP is verbeterd. Een groot aantal van de maatregelen uit het VCP is uitgevoerd. De inrichting van verblijfgebieden, met de snelheidsverlaging naar 30 km/uur, heeft geresulteerd in een bundeling van verkeer op de verkeersaders (50 km/uur) en de belangrijke 30 km-wegen.

Of hiermee ook de doelstellingen uit het VCP gehaald zijn wordt onderzocht in het volgende hoofdstuk.

7 DOELSTELLINGEN GEHAALD?

Welke maatregelen zijn uitgevoerd om de in het VCP gestelde doelen te bereiken? En hebben deze maatregelen ook het beoogde effect gehad. Met andere woorden: worden de doelstellingen gehaald? Deze vraag staat in dit hoofdstuk centraal. Om de vraag te beantwoorden wordt eerst inzicht gegeven in de maatregelen per doelstelling (§ 6.1). Hierna worden de geconstateerde effecten beschreven (§ 6.2).

7.1 Maatregelen per doelstelling

In het VCP staat maatregelen opgenomen in deel 1,2 en 3. Daarnaast zijn er ook nog algemene verkeersmaatregelen te noemen. Maar welke maatregelen worden nu uitgevoerd om welke (hoofd)doelstelling of speerpunt te halen?

Onderstaand is een overzicht gegeven van het aantal maatregelen uit het VCP dat per (hoofd)doelstelling en speerpunt is uitgevoerd. Een overzicht uitgewerkt naar maatregel is terug te vinden in bijlage 10.

Maatregel	Sta tus	Hoofd doelstel ling		Speerpunten				Overige doelstellingen								
		Verblijfsklimaat	Bereikbaarheid en doorstroming	Verkeersveiligheid	Langzaam verkeer	Openbaar vervoer	Verkeersatwikkeling verkeersaders	Oversteekbaarheid van verkeersaders	Beperken doorgaand autoverkeer	Autoverkeer concentreren	Scheiding verkeersmodaliteiten	Ontmoedigen autogebruik	Ordenen van het parkeren	Vormen van een toetsingskader	Vorm en functie van wegen	Beperken milieuhinder door verkeer
Algemene maatregelen																
Uitgevoerd	7	2	0	2	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0
In voorbereiding	4	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Niet begonnen	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deel 1 en 2																
Uitgevoerd	10	2	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0	4	3	0	1
In voorbereiding	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Niet begonnen	10	2	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	5	1	0	2
Deel 3																
Uitgevoerd	15	0	0	13	9	5	1	5	4	1	2	0	2	0	0	0
In voorbereiding	11	2	0	11	7	3	3	3	1	1	1	0	1	0	0	0
Niet begonnen	11	0	3	11	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0

Het aantal maatregelen geeft geen garantie voor het behalen van gestelde doel. Wel geeft het inzicht in de gerichtheid van de uitgevoerde maatregelen.

De algemene maatregelen zijn vooral gericht op langzaam verkeer en het scheiden van verkeersstromen. Bij de maatregelen uit delen 1 en 2 vallen vooral het parkeren en het toetsingskader op. Uit deel 3 blijkt dat de meeste maatregelen gekoppeld zijn aan verkeersveiligheid en/of langzaam verkeer.

Duidelijk wordt dat in het VCP vooral maatregelen zijn gedefinieerd met tot doel het realiseren van doelstellingen en speerpunten op het gebied van langzaam verkeer en verkeersveiligheid. In mindere mate op parkeren, oversteekbaarheid en openbaar vervoer.

7.2 Effecten op basis van de maatregelen

Hoofddoelstellingen (Verblijfsklimaat - bereikbaarheid en doorstroming)

De effecten van de maatregelen gerelateerd aan de hoofddoelstellingen uit het VCP zijn niet duidelijk. De reden hiervoor is de brede interpretatiemogelijkheid van deze doelstellingen. De onderdelen van deze hoofddoelstellingen komen ook terug in de overige doelstellingen en speerpunten die verderop in deze paragraaf aan de orde komen. Omdat deze doelstellingen en speerpunten meer concreet zijn gemaakt, wordt daar ingegaan op de geconstateerde effecten.

Speerpunten

- *verkeersveiligheid*

Uit zowel de objectieve gegevens (ongevallencijfers) als het ronde tafeloverleg (zie hoofdstuk 5.2.3) blijkt dat de verkeersveiligheid in de periode na vaststelling van het VCP is verbeterd. Ook is te zien dat in deze periode veel maatregelen zijn uitgevoerd welke gekoppeld zijn aan de doelstelling voor het verbeteren van verkeersveiligheid.

- *langzaam verkeer*

Tijdens het rondetafel overleg bleek dat de verkeerssituatie voor het langzaam verkeer is verbeterd, maar aanwezigen gaven aan dat er meer verbeteringen mogelijk zijn. Er is een aantal maatregelen uitgevoerd. Echter, deze inspanningen hebben nog niet geleid tot een meetbaar effect.

- *openbaar vervoer*

Binnen de regio zijn geen grote wijzigingen geconstateerd met betrekking tot het openbaar vervoer. Er is een aantal maatregelen uitgevoerd dat de doorstroming van de bus bevorderen, echter deze zijn niet te herleiden naar het VCP. Gesteld kan worden dat de genomen maatregelen uit het VCP niet hebben geleid tot een betere positie van het openbaar vervoer in de gemeente de Bilt.

- *verkeersafwikkeling verkeersaders*

De capaciteit van de gemeentelijke wegen is in de bestudeerde periode niet vergroot. Daarom kan alleen op basis van de verkeersstromen, intensiteit en reistijd, op de verkeersaders geconcludeerd worden of een verbetering heeft plaatsgevonden. Deze informatie is verkregen met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel. Hieruit blijkt dat de categoriseringsmaatregelen (inrichten 30km-gebieden) in zijn algemeenheid hebben geleid tot het bundelen van verkeer op verkeersaders (50 km-uur) en belangrijke 30 km-wegen. De maatregelen hebben niet geresulteerd in een verbetering of verslechtering van de doorstroming op de verkeersaders.

Overige doelstellingen

- *Oversteekbaarheid van verkeersaders*

Er is een aantal wegen in de gemeente De Bilt heringericht waarbij ook de oversteekbaarheid op de verkeersaders aandachtspunt was. Hieruit kan worden afgeleid dat de oversteekbaarheid plaatselijk is verbeterd. De mate van oversteekbaarheid hangt echter nauw samen met de verkeersintensiteiten op de weg. Er geen afname van de intensiteiten op de verkeersaders geconstateerd. Oversteekbaarheid van verkeersaders binnen de gemeente blijft hierdoor een belangrijk aandachtspunt.

- *Beperken doorgaand autoverkeer*

Er is een aantal maatregelen genomen om doorgaand verkeer tegen te gaan. Deze maatregelen beperken zich tot de Blauwkapelseweg (De Bilt) en de Dr. Welfferweg (Westbroek). Op dit moment bestaat de indruk dat dit niet tot een wezenlijke vermindering van het doorgaand autoverkeer heeft geleid. Dit vergt nader onderzoek.

De gemeente de Bilt is in samenwerking met Prorail en met ondersteuning van BRU en Provincie bezig met het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang op de Soestdijkseweg. Hierdoor wordt de route Soestdijkseweg aantrekkelijker, wat naast voordelen voor de bewoners van De Bilt ook meer doorgaand verkeer kan aantrekken. Er moet worden bekeken hoe deze doelstelling, het tegengaan van doorgaand verkeer, het beste kan worden gehaald.

- *Autoverkeer concentreren*

Uit de uitgevoerde analyse met het verkeersmodel (met en zonder de uitgevoerde maatregelen na vaststelling van het VCP) blijkt dat het verkeer zich meer geconcentreerd heeft op verkeersaders en belangrijke 30 km-gebieden. Belangrijkste oorzaak hiervan is de inrichting van 30 km-gebieden.

- *Scheiding verkeersmodaliteiten*

Op de Hessenweg zijn fietspaden aangelegd, hierdoor is op deze locaties een duidelijke scheiding aangebracht tussen de modaliteiten. Letterlijk genomen is op deze locaties het beoogde effect gehaald. Dit is echter de enige locatie waar sprake is geweest van realisatie van nieuwe voorzieningen. Wel is op verschillende plaatsen de kwaliteit van de bestaande fietspaden verbeterd (zoals het asfalteren van tegelfietspaden).

Tijdens het ronde tafel overleg kwam naar voren dat behoefte is aan een visie op de fietsstructuur in de gehele gemeente. De genomen maatregelen zijn verspreid over de gemeente en voor fietsers ontbreekt aanpak op routeniveau.

- *Ontmoedigen autogebruik*

Er is in het VCP één maatregel aangegeven welke gekoppeld kan worden aan deze doelstelling (Een vervoersplan opstellen voor de gemeentelijke organisatie). Deze maatregel is echter niet uitgevoerd. Er zijn echter wel verschillende fietsroutes verbeterd, wat het fietsgebruik kan stimuleren. Door de brede opzet van de doelstelling is niet aan te geven of deze maatregel bijdraagt aan het halen van de doelstelling.

- *Ordenen van het parkeren*

Deze doelstelling is slechts beperkt uitgewerkt in het VCP. Er wordt slechts aangegeven dat er verder onderzoek nodig is naar parkeerregulering. Wel is een aantal maatregelen aan deze doelstelling gekoppeld. Gerealiseerd zijn alleen de maatregelen die onder de noemer 'werk met werk maken' konden worden uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de herinrichting van het centrumgebied, inclusief de stationsomgeving. Een onderzoek naar betaald parkeren of uitbreiding/wijziging van de blauwe zone heeft

nog niet plaatsgevonden. Gesteld kan worden dat er geen herordening van het parkeren heeft plaatsgevonden.

- *Vormen van een toetsingskader*

Zoals aangegeven in deze paragraaf is een aantal doelstellingen niet concreet geformuleerd. Hierdoor is het vormen van een toetsingskader niet realiseerbaar. Het concretiseren van de doelstellingen is nodig om een goed toetsingskader te vormen.

- *Vorm en functie van wegen*

Het VCP geeft bij deze doelstelling dat de vormgeving van de weg aangepast dient te worden aan de categorisering. De gehanteerde categorisering is echter niet conform de (verkeerskundig gebruikelijke) indeling van duurzaam veilig. Duurzaam Veilig deelt wegen in naar het gewenste gebruik en kent 3 verschillende functies, namelijk ertoeegangsweg, gebiedsontsluitingsweg, stroomweg.

Het VCP daarentegen hanteert zes categorieën, namelijk autosnelweg, provinciale weg, structuurweg (50 km/h), wijkverzamelweg (50 km/h), verblijfsgebied (30 km/h en woonerf) en 'weg met een bijzondere status' (de Hessenweg). Alleen van de 30 km/h wegen (verblijfsgebied) is de gewenste inrichting (vorm) in het VCP beschreven. Naar aanleiding van deze gewenste vorm zijn er ook maatregelen in het VCP gepland. Van de andere type wegen (zoals structuurweg / wijkverzamelweg) zijn in het VCP geen gewenste vorm beschreven, voor deze wegen zijn in het VCP dan ook geen maatregelen omschreven. Voor deze andere wegtypes is hierdoor niet mogelijk de effecten te toetsen.

- *Beperken milieuhinder door verkeer*

De hoeveelheid verkeer is van invloed op de milieuhinder. Er zijn verschillende verblijfsgebieden ingericht. Aannemelijk is dat in deze gebieden de milieuhinder door verkeer is verminderd. Echter, cijfermatige onderbouwing voor deze veronderstelling is niet beschikbaar.

7.3 Conclusie

Het overzicht van de maatregelen en de beschrijving van de effecten in dit hoofdstuk maken het mogelijk om tot conclusies te komen. De vraag kan worden beantwoord of de gestelde doelstellingen worden of zijn gehaald.

Maatregelen en effecten

In het VCP zijn veel maatregelen beschreven. Door de gekozen opzet van het VCP is vaak onduidelijk of de beschreven doelstellingen zijn gehaald. Echter, alleen bij de maatregelen in deel 3 is duidelijk aangegeven onder welke doelstelling deze vallen. Een koppeling tussen doelstelling en maatregel uit de eerste twee delen van het VCP is moeilijk te leggen. Om grip te krijgen op de materie heeft DHV doelstellingen en maatregelen in een overzicht geplaatst. De overzichten in deze evaluatie zijn dan ook een door DHV gemaakte inschatting. Dus met andere woorden of de uitgevoerde maatregelen het beoogde effect hebben gehad.

Een aantal doelstellingen is zo breed geformuleerd dat bijna alle maatregelen hieraan toe te wijzen zijn. Belangrijk is de conclusie dat in het VCP de doelstellingen en speerpunten niet meetbaar zijn gemaakt. De beschrijvingen zijn algemeen, waardoor niet aan te geven is welk effect bereikt dient te worden om de doelstelling te halen. Een voorbeeld hiervan is het ontmoedigen van autogebruik op korte afstanden. Er zijn veel maatregelen die toegedeeld kunnen worden aan deze doelstelling. Echter, deze doelstelling is niet specifiek waardoor niet kan worden aangegeven of het effect dat door de maatregelen behaald wordt voldoende is om de doelstelling te halen.

In de gemeente de Bilt is een verkeersmodel aanwezig waardoor een beeld gegeven kan worden van de huidige voertuigstromen. Hieruit blijkt dat de categoriseringsmaatregelen (inrichten 30km-gebieden) in zijn algemeenheid hebben geleid tot het bundelen van verkeer op verkeersaders (50 km-uur) en belangrijke 30 km-wegen. De maatregelen hebben niet geresulteerd in een verbetering of een verslechtering van de doorstroming op de verkeersaders.

De leidraad bij reconstructies in de afgelopen jaren was duidelijk de categorisering van wegen (d.w.z. de functietoekenning aan wegen) zoals opgenomen in het VCP 2002.

Samengevat

Vastgesteld moet worden dat onvoldoende kan worden aangetoond of de gestelde doelen gehaald zijn, of gedurende de looptijd van het VCP tot 2014, nog worden behaald. Er zijn vele maatregelen uitgevoerd of in voorbereiding maar de gerichtheid van deze maatregelen, dus het specifieke doel dat met de maatregel worden nagestreefd, ontbreekt. Uitzondering hierop vormt de inrichting van de 30km-gebieden. Van belang is de doelstellingen te concretiseren en gericht maatregelen te bepalen om deze doelen te halen.

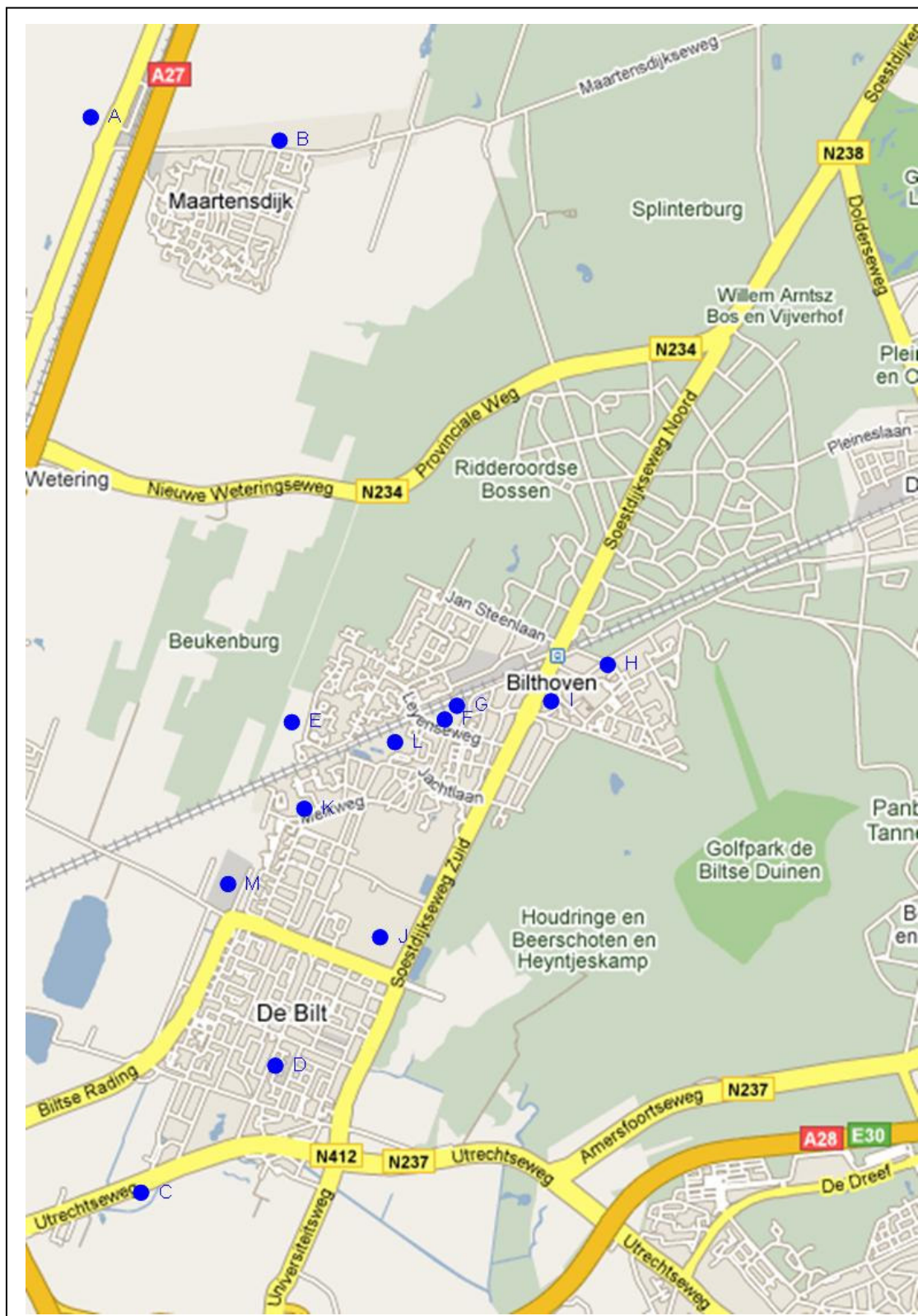
8 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente De Bilt
Project	: Evaluatie Verkeerscirculatieplan
Dossier	: B9839-01.001
Omvang rapport	: 35 pagina's
Auteur	: Mirjam van de Wege en Jos Hengeveld
Bijdrage	: Antoine Berkhout en Erik Groot Karsijn
Interne controle	: Willeke van den Bosch
Projectleider	: Mirjam van de Wege
Projectmanager	: Albert Nauta
Datum	: 7 juli 2009
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.nl
www.dhv.nl*

BIJLAGE 1 Ontwikkeling gemeente De Bilt



BIJLAGE 2 Vertaling doelstellingen naar hoofdthema's

Verkeersveiligheid

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- verbeteren verkeersveiligheid (speerpunt);
- verbeteren verkeersaders voor veiligheid en verkeersafwikkeling (speerpunt);
- beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders;
- ordenen van parkeren (rond scholen).

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- kwalitatief goede inrichting 30 km/h-zones i.p.v. sobere inrichting;
- toepassen beleidsevaluatie en -monitoring.

Hoofdwegen en bereikbaarheid

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- verbeteren verkeersaders voor veiligheid en verkeersafwikkeling (speerpunt);
- interlokaal doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk beperken;
- autoverkeer op verkeersaders concentreren;
- waar nodig een scheiding aanbrengen tussen verschillende verkeersmodaliteiten;
- de vorm van wegen zoveel mogelijk in overeenstemming brengen met de gewenste functie;
- beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders;
- stimuleren en faciliteren openbaar vervoer (speerpunt).

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- opvang en dosering doorgaand verkeer buiten de komgrens;
- verbeteren woon- en winkelklimaat centrumgebied;
- voorkomen zoekverkeer vrije parkeerplaats;
- eenvoudige routing gemotoriseerd verkeer;
- kort parkeren op korte loopafstand, langer parkeren op grotere afstand;
- wegen met busroutes bij voorkeur categoriseren als gebiedsontsluitingsweg;
- beleid bewegwijzering vastleggen in randvoorwaarden, uitgangspunten en plaatsingscriteria;
- uitrukroutes van hulpdiensten waar mogelijk vrijhouden van verticale snelheidsremmers;
- monitoren ontwikkelingen verkeersintensiteiten.

Fietsverkeer

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- stimuleren en faciliteren langzaam verkeer (speerpunt);
- ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden;
- beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders;
- ordenen van het (fiets)parkeren;

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- realiseren van een logisch, compleet en kwalitatief goed fietsrouten netwerk;
- uitvoerige communicatie over maatregelen die het fietsen bevorderen, ter ondersteuning van de infrastructurele maatregelen;
- verbeteren sociale veiligheid.

Voetgangers

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- stimuleren en faciliteren langzaam verkeer (speerpunt);
- ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden;

- goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders.

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- realiseren van logische, veilige en directe looproutes.

Weggebruikers met een functiebeperking

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- geen.

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- opheffen van fysieke verplaatsingsbelemmeringen voor ouderen en rolstoelgebruikers.

Parkeren

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- verbeteren verkeersveiligheid (niet afremmen of manoeuvreren op verkeersaders, speerpunt);
- ordenen van het parkeren;
- ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden.

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- tegengaan van overlast;
- ontmoedigen van langparkeren op straatniveau in de winkelgebieden;
- ontmoedigen van parkeren langs verkeersaders;
- beperken van het ruimtegebruik;
- goed toegankelijke en aantrekkelijke looproutes van en naar parkeervoorzieningen.

Openbaar vervoer

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- stimuleren en faciliteren openbaar vervoer (speerpunt).

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- bieden van vervoer voor hen die geen gebruik kunnen of willen maken van een andere vervoerswijze;
- beperken van (de groei van) het autoverkeer door het verbeteren van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto;
- samen met de regiopartners streven naar een voldoende kostendekkingsgraad op regionaal niveau;
- stiïpt en frequent openbaar busvervoer;
- directe verbindingen;
- logische en begrijpelijke routes en dienstregeling;
- afstemmen van de doorstroming op de (gewenste) dienstregeling en benodigde stiptheid;
- goede bereikbaarheid, d.w.z. gem. korte afstand tot halte en het zo goed mogelijk ontsluiten van bejaardencentra, scholen met bovenlokale functie, ziekenhuizen en dergelijke;
- goed comfort van vervoer;
- goede wachtvoorzieningen, incl. benodigde fietsparkeervoorzieningen;
- goede en toegankelijke routes;
- 80% van de woningen binnen een straal van 350 meter van een bushalte.

Vrachtverkeer

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- geen.

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- bereikbaarheid voor bevoorradingsverkeer;
- beperking van de hinder voor overig verkeer;

- voldoende laad- en losvoorzieningen;
- veilige routing gevaarlijke transporten;
- beperking van de visuele hinder.

Vervoersmanagement

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- geen.

Verkeer en milieu

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- beperken lokale milieuhinder door wegverkeer (geluid, lucht en co2)

Verkeerslichten

Doelstellingen die terugkomen in de hoofdthema's:

- een goede en veilige verkeersafwikkeling (speerpunt);

Doelstelling die niet terug te vinden zijn in hoofd- en subdoelstellingen hoofdstuk 1 deel 2 VCP:

- De verkeersafwikkeling en wachttijden voor het langzaam verkeer en het OV zijn minimaal gelijkwaardig aan die van het autoverkeer.

Niet toe te schrijven hoofd- en subdoelstellingen:

- vormen van een toetsingskader.

BIJLAGE 3 Voortgangsrapportage VCP 2003-2007

Tabel 1 bevat werkzaamheden en projecten die niet specifiek als zodanig benoemd zijn in het VCP, maar daar wel uit voortvloeien.

Tabel 2 bevat de 19 werkzaamheden die specifiek benoemd zijn in de delen 1 en 2 van het VCP (in kaders).

Tabel 3 bevat de 32 projecten die in deel 3 van het VCP zijn opgenomen.

Overigens zijn enkele projecten deels uitgevoerd, zodat zij in twee kolommen voorkomen (2.2, 2.4 en 2.6).

Twee andere bestaan uit min of meer zelfstandige onderdelen en zijn daarom gesplitst (3.17 en 3.20).

Tabel 1: algemene werkzaamheden op grond van het VCP.

	Maatregel	Stand van zaken 2008	
		Uitgevoerd	In voorbereiding
1.1	Inrichten 30 km-gebied , in samenhang met riool- en wegbeheer en ISV		
	a- aanpassing Julianalaan (deel Koperwiek- Sperwerlaan)	X	
	b- aanpassing Julianalaan (deel Paltzerweg- Bosch en Duin)	X	
	c- aanpassing Waterweg (deel Groenekanseweg-Looijdijk)		X ⁷
	d- aanpassingen Weltevreden-Noord		X ⁸
	e- inrichting Graaf Floris V weg (Hollandsche Rading)	X	
1.2	Werkzaamheden in kader RO-ontwikkelingen		
	a- aanpassing Sperwerlaan voor de Kwinkelier		X ⁹
	b- rotonde op kruising Biltse Rading-Groenekanseweg		X ¹⁰
1.3.	Verbetering fietsvoorzieningen		
	a- fietspad Soestdijkseweg-zuid (deel Prins Hendriklaan-Dorpsstraat)	X	
	b- fietspaden Groenekanseweg (deel Soestdijkseweg-Dr. Letteplein	X	
	c- fietspaden Leijenseweg (Soestdijkseweg-2 ^e Brandenburgerweg)	X	
	d- fietssuggestiestroken Dr. Welferweg (Westbroek)	X	
1.4.	Periodieke werkzaamheden		
	a- Educatie: in de gehele verslagperiode zijn educatieactiviteiten verricht. Veel daarvan zijn uitgevoerd door VVN, afdeling De Bilt. Het betreft: de jaarlijkse verkeersexamens op de basisscholen, Streetwise (gericht op alle leerlingen van de basisscholen), Broemritten (autorijvaardigheidstesten voor oudere verkeersdeelnemers), scootmobielcursussen, spandoeken "de scholen zijn weer begonnen". In dit verband hebben twee basisscholen het Utrechts Verkeersveiligheidslabel verkregen (Julianaschool en Poolster), waarbij die zich verbinden aan een inspanning op gebied van verkeersonderwijs, gesteund door de gemeente.		
	b- Subjectieve onveiligheid: jaarlijks komen tientallen meldingen binnen over onveilige situaties op bepaalde wegvakken of kruispunten, terwijl op grond van de ongevallenstatistiek vaak weinig aan de hand is. De beleving van de onveiligheid (de subjectieve onveiligheid) is vaak groter dan statistiek doet vermoeden. De spreiding van deze klachten is groot, en hebben zowel betrekking op gebiedsontsluitingswegen als op 30 km-wegen. Subjectieve onveiligheid is uiteraard ongewenst, maar de aanpak ervan blijft meestal beperkt tot visuele, attentieverhogende maatregelen. Het beeld is dat als wegen goed zijn ingericht, de subjectieve onveiligheid verbetert. Dat is een zaak van langere adem.		
	c- Handhaving: er is een jaarlijkse inspanning van politie en BOA's.		

⁷ Uitvoering 2008/09

⁸ Uitvoering 2008

⁹ Uitvoering wacht op voortgang Kwinkelier

¹⁰ Uitvoering loopt mee in project Larenstein.

Tabel 2: Concrete voorstellen genoemd in deel 1 en 2 VCP (in kaders).

Nr.	Maatregel	Stand van zaken 2008		
		Uitgevoerd	In voorbereiding	Niet begonnen
2.1	evaluatie VCP na vijf jaar.	X		
2.2	tegenaan doorgaand interlokaal, deels in overleg met rijkswaterstaat en provincie.	X ¹¹		X
2.3	30 km-zones kwalitatief goed (niet sober) inrichten.	X ¹²		
2.4	schoolroutes inventariseren en verbeteren, alsmede parkeersituatie rondom scholen.	X ¹³	X ¹⁴	
2.5	objectbewegwijzering vervangen door gebiedsbewegwijzering, in overleg bedrijfsleven.			X
2.6	nagaan of en hoe aansluiting Biltse Rading voor brandweer en parkeerterrein H.F. Wittecentrum mogelijk is.	X ¹⁵		X
2.7	monitoring: tweemaaljaarlijks verkeersintensiteiten bijhouden, jaarlijks ongevalgegevens.		X ¹⁶	
2.8	fietstellingen uitvoeren.	X		
2.9	fietsbewegwijzering controleren en completeren.			X
2.10	blauwe zone: onderzoek wenselijkheid uitbreiden (tijd en plaats), mits adequate handhaving mogelijk is.			X
2.11	betaald parkeren: eventueel in BRU-verband, oriënterend onderzoek.			X
2.12	toetsen parkeersituatie als vast onderdeel van bouwaanvraagprocedures.	X		
2.13	parkeerfonds: de wenselijkheid onderzoeken.			X
2.14	bij evenementen als voorwaarde stellen dat de initiatiefnemer een parkeerplan indient.	X		
2.15	openbaar vervoer: uitwerken, in samenwerking met BRU en Connexxion, routing, haltelocaties, frequentie, nut verhoging gemiddelde rijnsnelheid bus.		X ¹⁷	
2.16	vrachtverkeer: aantal en type bevoorradende vrachtwagens naar De Bilt inventariseren, om vervoersprofiel vast te stellen.			X
2.17	een vervoersplan opstellen voor de gemeentelijke organisatie.			X
2.18	met het oog op de wegcategoryering de lijst van woningen die voor geluidsanering in aanmerking komen actualiseren.			X
2.19	het maken van een verkeersmilieukaart (geluidhinder en luchtverontreiniging).	X		

¹¹ Gedeeltelijk uitgevoerd, in Westbroek is een spitsafsluiting ingesteld.

¹² Aangewezen 30 km-gebieden zijn voornamelijk sober ingericht.

¹³ Kees Boekeschool, Montessorischool, Van Dijckschool, Julianaschool, Patio- en Rudolfsteinerschool.

¹⁴ Theresiaschool, Brede school.

¹⁵ Uitgevoerd voor brandweer, nog niet voor parkeerterrein

¹⁶ tellingen gebeuren om budgettaire redenen ééns per drie jaar.

¹⁷ Gemeente adviseert bij aanpassingen route en heeft eigen rol bij verbeteren haltevoorzieningen

Tabel 3: Concrete verkeersmaatregelen genoemd in VCP deel 3.

Nr.	Maatregel	Stand van zaken juni 2008		
		Uitgevoerd	In voorbereiding	Niet begonnen
3.1	Aanpassen kruispunt Blauwkapelseweg-Biltse Rading en vernieuwing VRI .	X		
3.2	Aanleg rotonde Hessenweg-Blauwkapelseweg.	X		
3.3	Reconstructie Blauwkapelseweg.	X		
3.4	Aanpassen route Paltzerweg-Julianalaan en kruispunten Julianalaan-Paltzerweg en Julianalaan-Sperwerlaan.	X		
3.5	Onderzoek busaansluiting Bilthovenseweg-Utrechtseweg.		X	
3.6	Controleren/verbeteren (brom)fietsbewegwijzering.	X ¹⁸		
3.7	verbeteren fietsparkeervoorzieningen openbare ruimte.	X ¹⁹		
3.8	Aanpassen kruispunt A. van Leeuwenhoeklaan-Soestdijkseweg.			X ²⁰
3.9	Aanpassen kruispunt 2 ^e Brandenburgerweg-Leijenseweg.			X ²¹
3.10	Aanpassing Prof. Bronckhorstlaan. (zie ook nr. 24).		X	
3.11	Aanpassen kruispunt Soestdijkseweg/ Boslaan/Nachtegaallaan en afstemmen VRI Soestdijkseweg-Leijenseweg.		X ²²	
3.12	Aanpassing kruispunt Groenekansegweg-Planetenbaan.			X
3.13	Aanpassing kruispunt Soestdijkseweg-noord, Van Ostadelaan/Bilderdijklaan.	X		
3.14	Aanpassing kruispunt Soestdijkseweg zuid-Looijdijk.	X ²³		
3.15	Aanpassing kruispunt Groenekansegweg/Dr. Letteplein.			X
3.16	Aanpassen Kon. Wilhelminaweg tussen Groenekansegweg en Einthovendreef.	X		
3.17	Verbeteren fietsoversteken:			
	a. Groenekansegweg-Waterweg		X ²⁴	
	b. M.L. Kingweg-A. Nobellaan			X
	c. Planetenbaan		X ²⁵	
3.18	Aanpassing Soestdijkseweg tussen Utrechtseweg en Dorpsstraat	X ²⁶		
3.19	Aanpassing kruispunt Soestdijkseweg-Jan Steenlaan-spoorwegovergang		X ²⁷	

¹⁸ Buiten bebouwde kom

¹⁹ Hessenweg en Biltstein. Bij station Bilthoven deels. Daar volgt later nog uitbreiding.

²⁰ Wacht op ontwikkeling Schapenweide

²¹ Wacht op ontwikkeling spoorwegovergang Leijenseweg.

²² Wacht op ontwikkelingen centrumgebied

²³ Half uitgevoerd om budgettaire redenen

²⁴ Uitvoering 2009

²⁵ In studie met brede school

²⁶ verkeerslichten vernieuwd, indeling rijbaan volgt bij aanpassing kruispunt Soestdijkseweg-Utrechtseweg

²⁷ wacht op uitwerking van de spoorwegplannen

3.20	Verbeteren fietsoversteken:			
	a- Dorpsweg Maartensdijk (fietspad naar Holl. Rading)			X
	b- Kees Boekelaan-Leijenseweg	X		
	c- Rietveldlaan-Berlagelaan			X
3.21	Aanpassen inrichting Jan Steenlaan tussen Soestdijkseweg en Jan van Eijcklaan			X
3.22	Aanpassing inrichting Melkweg bij scholen	X ²⁸	X	
3.23	Aanpassen kruispunt Soestdijkseweg/Groenekanseweg, afstemmen met (andere) VRI's.			X
3.24	Aanleg fietsvoorziening Gezichtslaand-noord (zie ook nr. 10)		X	
3.25	Aanleg fietsvoorzieningen langs Weltevreden	X		
3.26	Aanleg fietsvoorziening langs spoorlijn tussen Leijenseweg en bestaande fietstunnel.			X
3.27	Aanpassen Hessenweg	X		
3.28	Aanpassen Julianalaan tussen Emmaplein en Vinkenlaan en afsluiten Julianalaan.		X ²⁹	
3.29	Aanpassen Vinkenlaan tussen Nachtegaallaan en Julianalaan.		X ²⁶	
3.30	Herinrichting Planetenbaan tussen Groenekanseweg en Melkweg.			X
3.31	Aanpassing kruispunt Utrechtseweg-Kerklaan (in samenhang met provincie)		X ³⁰	
3.32	Aanpassen kruispunt Kon. Wilhelminaweg-Dr. Welferweg (naar Westbroek)	X		

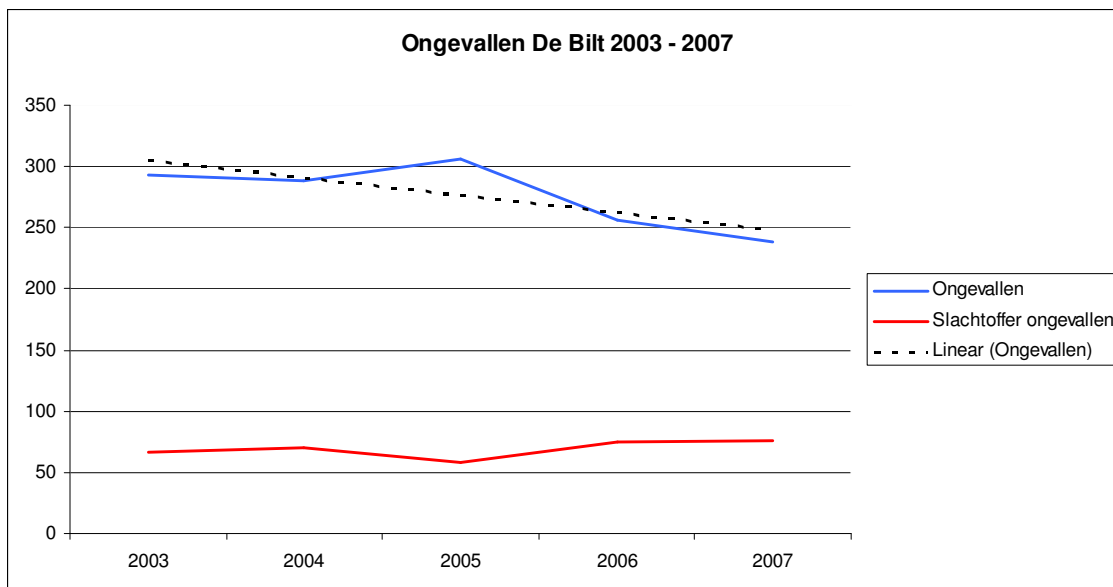
²⁸ Enkele kleine maatregelen uitgevoerd, overigens in studie met brede school

²⁹ wacht op uitwerking van de spoorwegovergang en centrumplan

³⁰ wacht op besluitvorming bij N237

BIJLAGE 4 Ongevallen en slachtoffer statistieken

Aantal ongevallen gemeente De Bilt 2002-2007

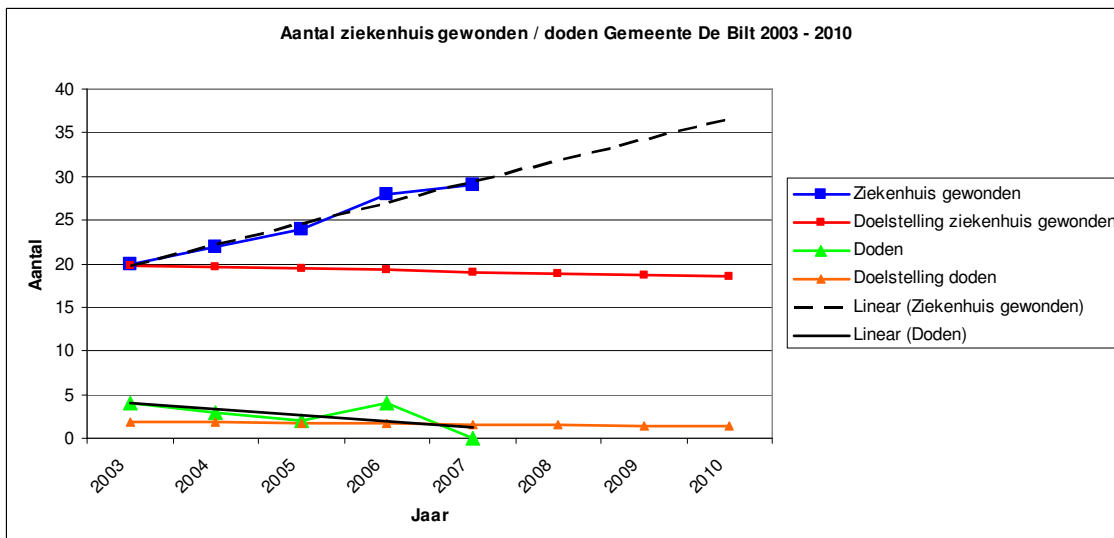


Ongevallen			
Jaar	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen	Totaal
2002	72	432	504
2003	67	226	293
2004	70	218	288
2005	58	248	306
2006	75	181	256
2007	76	163	239

Slachtoffer ongevallen			
Jaar	Ernstige ongevallen	Overige ongevallen	Totaal
2002	19	53	72
2003	19	48	67
2004	23	47	70
2005	23	35	58
2006	28	47	75
2007	26	50	76

Ernstige slachtoffer ongevallen			
Jaar	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Totaal
2002	2	17	19
2003	3	16	19
2004	3	20	23
2005	2	21	23
2006	4	24	28
2007	0	26	26

Aantal slachtoffers gemeente De Bilt 2003-2010



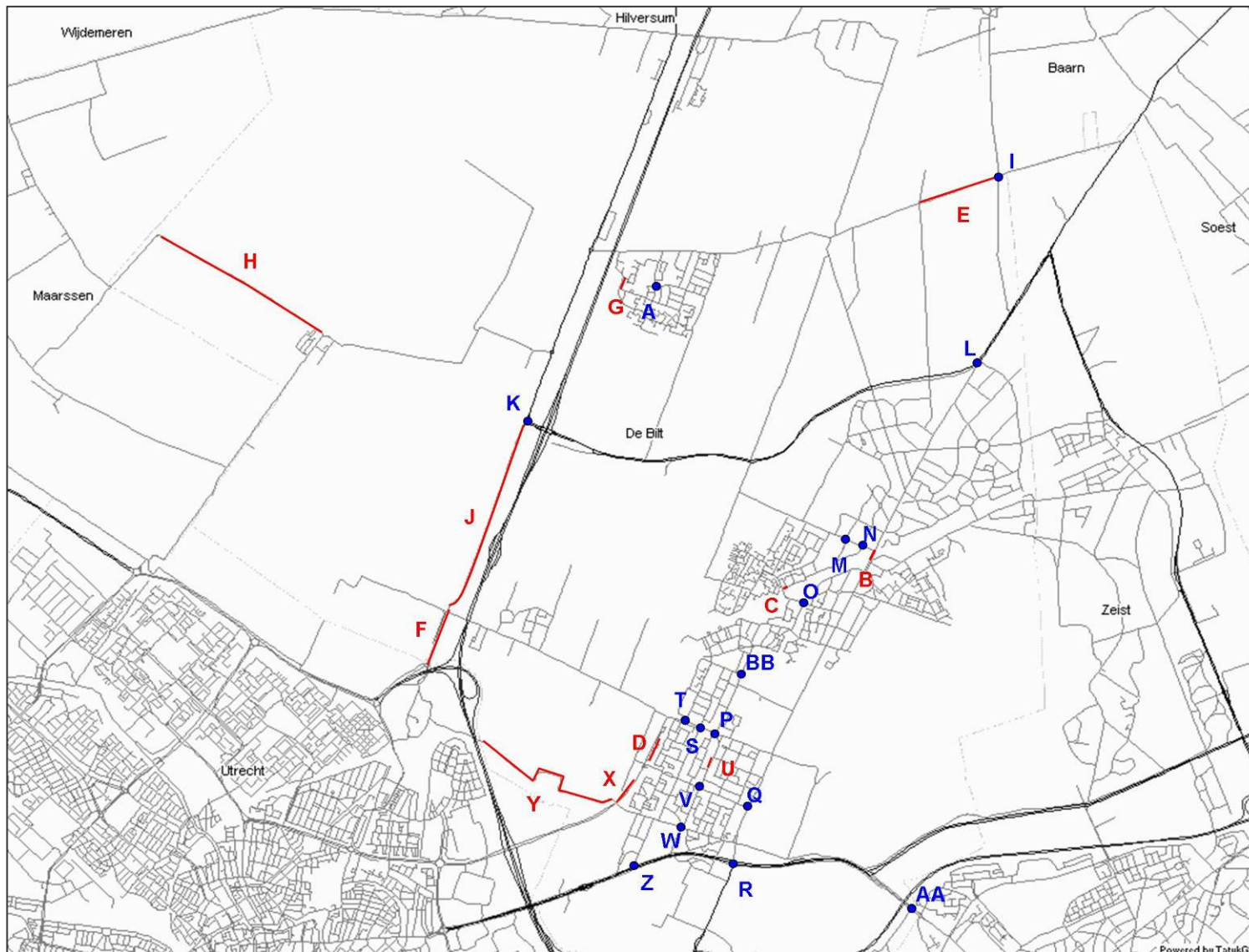
Jaar	Totaal ongevallen	Totaal voorwerpen	Totaal bestuurders	Totaal slachtoffers
2002	504	115	1020	90
2003	293	73	594	91
2004	288	101	561	90
2005	306	106	591	70
2006	256	84	484	92
2007	239	86	470	101

Slachtoffers			
Jaar	Ernstige slachtoffers	Overige gewonden	Totaal
2002	22	68	90
2003	24	67	91
2004	25	65	90
2005	26	44	70
2006	32	60	92
2007	29	72	101

Ernstige Slachtoffers			
Jaar	Doden	Ziekenhuis gewonden	Totaal
2002	2	20	22
2003	4	20	24
2004	3	22	25
2005	2	24	26
2006	4	28	32
2007	0	29	29

BIJLAGE 5 Top 25 ongevalplaatsen 2004-2007

Nr.	Op kaart	Locatie	Kruispunt wegvak	Totaal	Dodelijk	Ernstig letsel	Overige letsel	UMS ongeval	Totaal score
1	R	N237 - Soestdijkseweg Zuid	Kruispunt	19	0	4	1	14	23
2	F	Koningin Wilhelminaweg	Wegvak	5	0	2	3	0	19
3	P	Groenekansweg - Dr. Letteplein	Kruispunt	8	0	3	1	4	18
4	Q	Soestdijkseweg Zuid - Looydijk	Kruispunt	7	0	1	3	3	14
5	A	Prinses Marijkelaan - Nachtegaallaan	Kruispunt	2	1	0	1	0	13
6	K	Koningin Wilhelminaweg - N234	Kruispunt	10	0	1	2	7	11
6	O	Leyenseweg - Tweede Brandenburgerweg	Kruispunt	5	0	1	2	2	11
8	B	Emmaplein	Wegvak	1	1	0	0	0	10
8	C	Massijslaan	Wegvak	1	1	0	0	0	10
8	D	Prof. Dr. Crutzenlaan	Wegvak	1	1	0	0	0	10
8	E	Maartensdijkseweg	Wegvak	2	1	0	0	1	10
8	H	Kerkdijk	Wegvak	5	0	2	0	3	10
13	Z	N237 - Kerklaan	Kruispunt	5	0	0	3	2	9
14	J	Koningin Wilhelminaweg	Wegvak	5	0	1	1	3	8
14	N	Jan Steenlaan - Rembrandlaan	Kruispunt	3	0	1	1	1	8
14	S	Groenekansweg - Jupiterlaan	Kruispunt	7	0	1	1	5	8
14	T	Groenekansweg - Planetenbaan	Kruispunt	2	0	1	1	0	8
14	U	Hessenweg	Wegvak	2	0	1	1	0	8
14	V	Looydijk - Hessenweg	Kruispunt	3	0	1	1	1	8
14	AA	Utrechtseweg - Schorteldoeksesteeg	Kruispunt	3	0	1	1	1	8
14	BB	Eerste Brandenburgerweg - Planetenbaan	Kruispunt	3	0	1	1	1	8
22	G	Dierenriem	Wegvak	6	0	0	2	4	6
22	I	Maartensdijkseweg - Vuurseweg	Kruispunt	5	0	0	2	3	6
22	L	N234 - Soestdijkseweg Noord	Kruispunt	2	0	0	2	0	6
22	M	Jan Steenlaan - Rubenslaan	Kruispunt	4	0	0	2	2	6
22	W	Blauwkapelseweg - Hessenweg	Kruispunt	5	0	0	2	3	6
22	X	Biltse Rading	Wegvak	9	0	0	2	7	6
22	Y	Voordorpsdijk	Wegvak	5	0	0	2	3	6

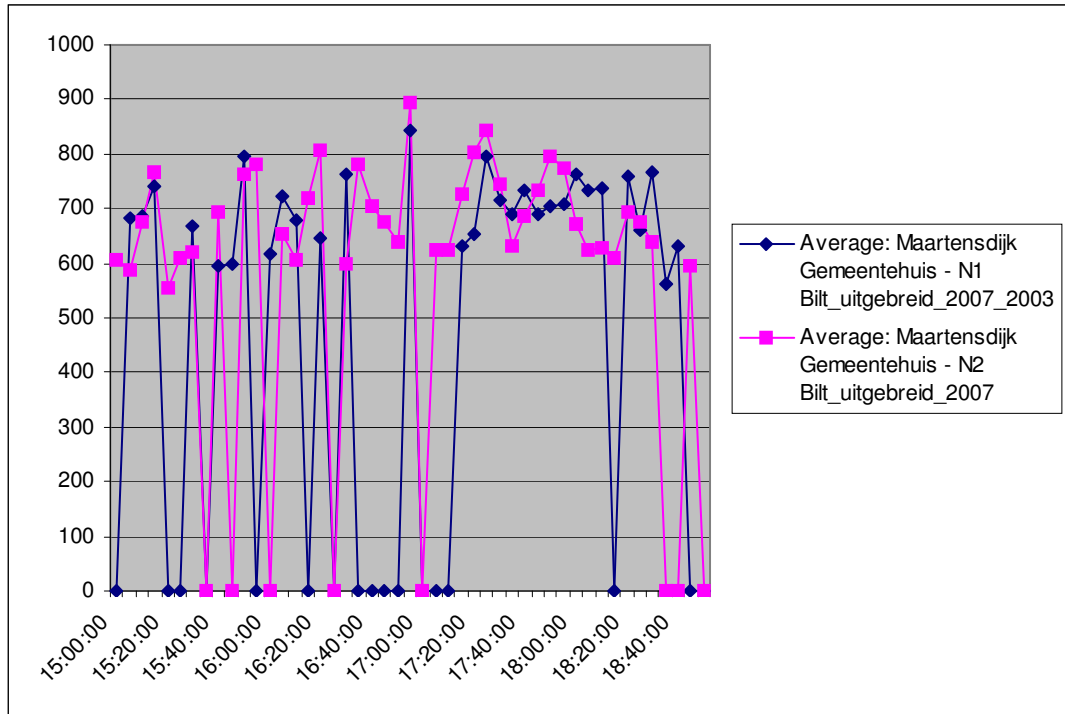


Top 25 Ongevalplaatsen 2004-2007 ten opzichte van 1998-2000, 2000-2003

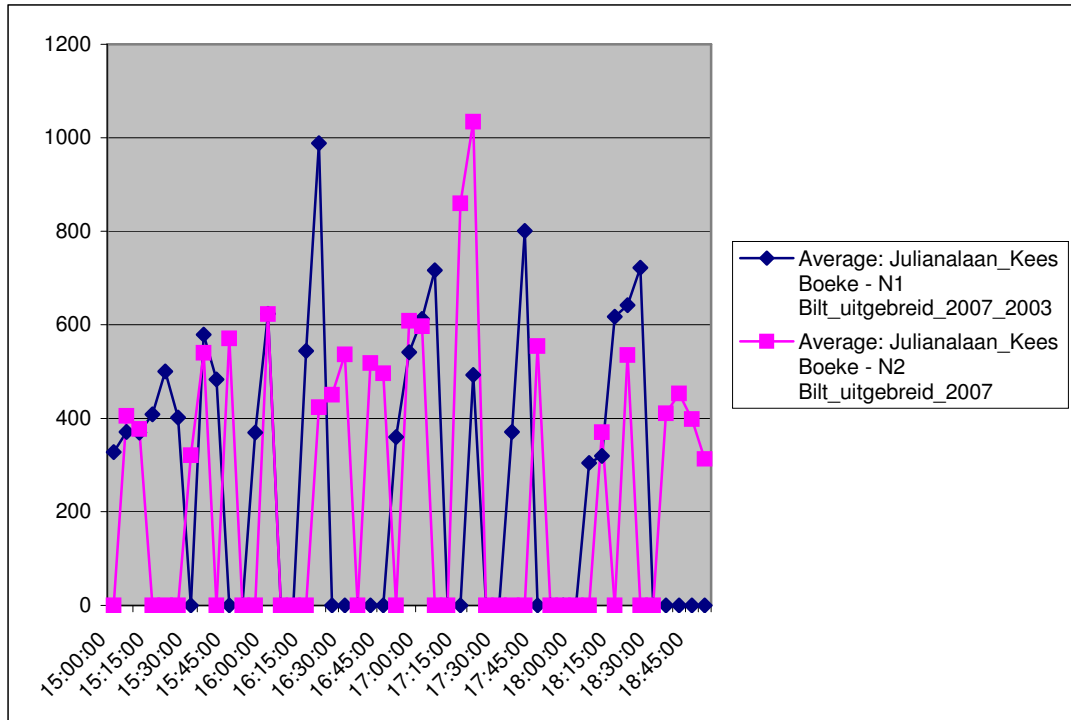
Nr.	Nr. kaart	Locatie	Kruispunt / Wegvak	Top 25 1998 - 2000	Top 25 2000-2003	Maatregelen			
						uitgevoerd	in voorbereiding	niet begonnen	geen maatregelen
1	R	N237 - Soestdijkseweg Zuid	Kruispunt	Kruispunt prov. beheer 2					
2	F	Koningin Wilhelminaweg	Wegvak		Wegvak 2				
3	P	Groenekanseweg - Dr. Letteplein	Kruispunt	Kruispunt 8	Wegvak 1				
4	Q	Soestdijkseweg Zuid - Looydijk	Kruispunt	Kruispunt 10	Kruispunt 18				
5	A	Prinses Marijkelaan - Nachtegaallaan	Kruispunt		Kruispunt 2				
6	K	Koningin Wilhelminaweg - N234	Kruispunt						
6	O	Leyenseweg – 2e Brandenburgerweg	Kruispunt	Kruispunt 6					
8	B	Emmaplein	Wegvak		Wegvak 2				
8	C	Massijslaan	Wegvak						
8	D	Prof. Dr. Crutzenlaan	Wegvak						
8	E	Maartensdijkseweg	Wegvak						
8	H	Kerkdijk	Wegvak		Wegvak 22				
13	Z	N237 - Kerklaan	Kruispunt	Kruispunt 3					
14	J	Koningin Wilhelminaweg	Wegvak		Wegvak 5				
14	N	Jan Steenlaan - Rembrandlaan	Kruispunt						
14	S	Groenekanseweg - Jupiterlaan	Kruispunt		Kruispunt 22				
14	T	Groenekanseweg - Planetenbaan	Kruispunt	Kruispunt 14	Kruispunt 10				
14	U	Hessenweg	Wegvak		Wegvak 11				
14	V	Looydijk - Hessenweg	Kruispunt		Kruispunt 1				
14	AA	Utrechtseweg - Schorteldoeksesteeg	Kruispunt						
14	BB	1e Brandenburgerweg - Planetenbaan	Kruispunt		Kruispunt 6				
22	G	Dierenriem	Wegvak						
22	I	Maartensdijkseweg - Vuurseweg	Kruispunt						
22	L	N234 - Soestdijkseweg Noord	Kruispunt	Kruispunt prov. beheer 5					
22	M	Jan Steenlaan - Rubenslaan	Kruispunt						
22	W	Blauwkapelseweg - Hessenweg	Kruispunt	Kruispunt 7					
22	X	Biltse Rading	Wegvak						
22	Y	Voordorpsedijk	Wegvak						

BIJLAGE 6 Verkeerstromen uit verkeersmodel

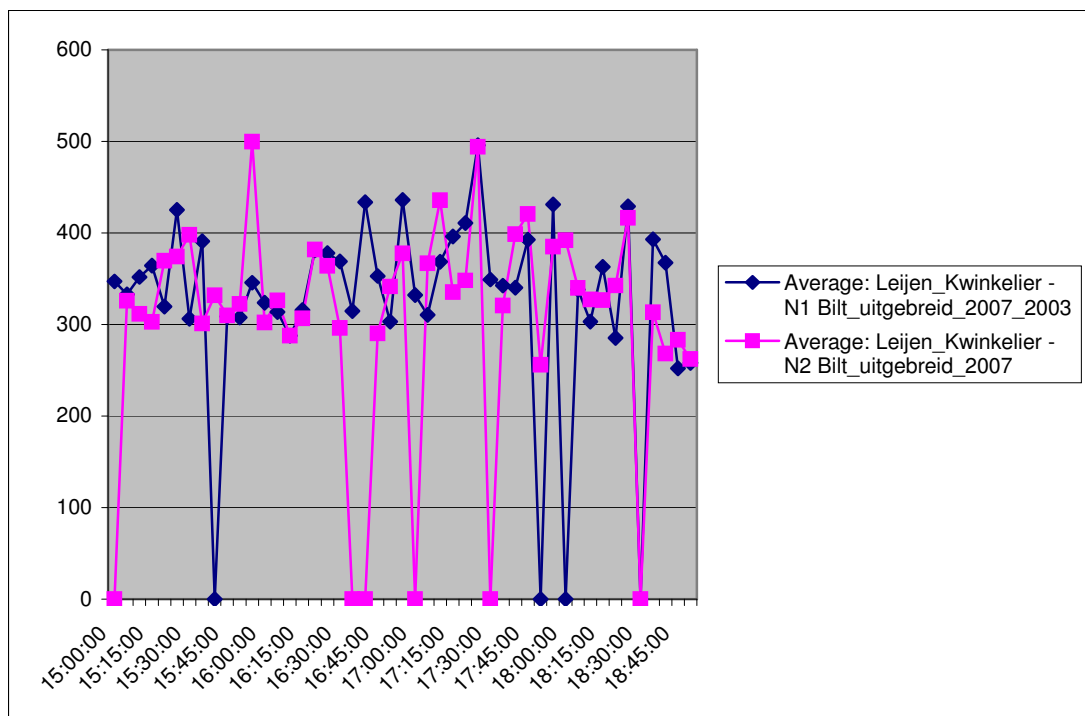
Maartensdijk – gemeentehuis Bilthoven



Julianalaan – Kees Boekeschool



De Leijen - Kwinkelier



BIJLAGE 7 Verslag ronde tafel overleg

Vergadering : Ronde tafel overleg
Datum vergadering : 23 oktober 2008
Plaats : Gemeentehuis de Bilt
Opdrachtgever : Gemeente de Bilt
Project : Evaluatie VCP de Bilt
Dossier : B9839-01.001
Onderwerp : Evaluatie VCP

Ons kenmerk :
Datum : 29 oktober 2008

Aanwezig : Rinus Scheele, Fietsersbond (FB)
 Eize-Jan Bakker, Hart voor Bilthoven (HvB)
 Dirk Lauterbach, Hart voor Bilthoven (HvB)
 Gerard van Wiltzenburg, VVN (VVN)
 Henk Boersma, VVN en Gehandicapten platform (VVN / GP)
 Almieke Vos, Gemeente de Bilt – Wijk- en dorpsgericht werken (Wijken)
 Miranda de Freitas, Wijkcontactambtenaar gemeente de Bilt (Wijken)
 Arnoud Teljeur – ROVER (ROVER)
 Evert Kalé, Biltse Ondernemers Federatie (BOF)
 Eric Ippel, B.O. De Bilt – Bilthoven (BO)

 Theo van den Hurk, Gemeente de Bilt
 DHV B.V.:Mirjam van de Wege
 Jos Hengeveld

Inleiding

In 2003 heeft de gemeente De Bilt haar Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Dit bevat het verkeersbeleid dat als kader dient waarbinnen de verkeerprojecten worden uitgevoerd en op basis waarvan mobiliteitskeuzes worden gemaakt. In het VCP is bepaald dat dit na vijf jaar geëvalueerd moet worden.

In het kader van deze evaluatie is dit ronde tafel overleg georganiseerd. Doel van dit overleg is om samen met de aanwezige organisaties terug te kijken naar het beleid van de gemeente in de afgelopen jaren (sinds 2002). Tegelijkertijd kan ook vooruitgekeken worden: welke wensen zijn aanwezig voor de toekomst waarin het huidige beleid niet voorziet? In de volgende paragrafen is per onderwerp uit het VCP een opsomming gemaakt van de positieve punten en de verbeterpunten van het gemeentelijke beleid.

De organisaties zijn uitgenodigd vanwege de deskundige kijk die ze hebben op de effecten van de uitvoering van het beleid in de afgelopen jaren. Naar aanleiding van het de evaluatie wordt in een later stadium inbreng gevraagd aan belanghebbende organisaties zoals de ouderbonden en wijk- en buurtverenigingen. Ook individuele bewoners krijgen de gelegenheid op het conceptrapport te reageren voordat dit aan de raad wordt voorgelegd.

1 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is volgens verschillende organisaties in de afgelopen jaren toegenomen. VVN geeft aan dat de gemeente een "welwillend oor" is voor verkeersinformatie en opmerkingen. Ook geven de basisscholen en het VVN aan dat de resultaten van verkeerseducatie erg positief zijn en dat hier in door de gemeente goed aandacht aan wordt besteed.

Verbeterpunten:

- wegonwerp voor fietsers: de logische route op een kruispunt voor een fietser is niet altijd de bedachte route in een ontwerp, bijvoorbeeld indien een fietser op een kruispunt schuin oversteekt. (fietsersbond)
- 30 km/h gebieden: de inrichting kan beter, meer actief plaatsen van snelheidsremmers (fietsersbond)
- 30 km/h gebieden: betere handhaving op snelheid (wijken)
- 50 km/h Maartensdijk: 50 km/h op de Dorpsweg levert gevaarlijke situaties op, liever 30 km/h instellen (VVN)
- kruispunt Soestdijkseweg / Gezichtslaan, verkeersonveilige situatie ondanks plateau, verder onderzoek is nodig (HvB).
- OV-haltes: de bus haltes in de kern Westbroek zijn onveilig voor wachtende busreizigers (ROVER)
- schoolomgevingen: verbetering nodig bij het halen/brengen van kinderen in de schoolomgeving, bijvoorbeeld de Julianaschool (meerder partijen)

In schoolomgevingen moet bij herinrichting veel aandacht besteedt aan het halen/brengen probleem. De basisscholen geven aan dat het ook een gedragsprobleem is bij ouders, deze hebben vooral een focus op het eigen kind. Goede voorlichting voor de ouders is nodig. VVN bevestigt dit. De wijken geven aan dat ook de direct omwonenden van scholen het haal en breng drag een probleem vinden.

2 Hoofdwegen en bereikbaarheid

In de structuur van de hoofdwegen in de gemeente moeten naar mening van de organisaties goede keuzes gemaakt worden. Door ontwikkelingen als het nieuwe bedrijventerrein Larenstein en de nieuwe spoortunnel op de Soestdijkseweg dient het gebiedsontsluitingswegen netwerk opnieuw tegen het licht gehouden te worden.

Verbeterpunten:

- Soestdijkseweg Noord: Bij voorkeur een keuze voor of de Gezichtslaan of de Soestdijkseweg als duidelijke gebiedsontsluitingsweg. Hierna een van beide wegen ook als dusdanig inrichten (BOF).
- Westelijke randweg: hierover zijn verschillende meningen. Er wordt een lange randweg (doortrekken tot de provinciale N234) gewenst als goede ontsluiting voor Larenstein (eventueel tracé via Weltevreden) en als structurele oplossing voor de overbelaste Soestdijkseweg (BOF). Ook een korte variant wordt bepleit (uitsluitend ontsluiting Larenstein en de Leijen), omdat een lang tracé alleen (sluip)verkeer aantrekt van de provinciale weg en de A27 (HvB). Of liever geen randweg, maar een betere fietsverbinding De Leijen-Utrecht (FB).
- Bereikbaarheid Bilthoven vooral via hoofdwegen (provinciale- en rijkswegen) moet beter, hierdoor beperkt je de kans op sluipverkeer in de gemeente (HvB).
- Wegcategorisering: Beter keuzes van weg categorie. Als gekozen wordt voor een bepaalde categorie dan ook deze wegen daarnaar inrichten. Scheiden verkeer kan beter. Voorbeeld is de ontsluitingsweg Soestdijkseweg Noord die van gevaarlijke inritconstructies is voorzien (BOF).
- Beïnvloeden informatie in TOM-TOM, zorg ervoor dat het niet loont om door de bebouwde kom te rijden (FB)

3 Fietsverkeer

Verbeterpunten:

- meer ruimte voor fietsers in de stallingen bij het station en maak de bewaakte fietsenstallingen gratis (HvB en ROVER)
- de beoogde tunnel onder het spoor moet breed genoeg zijn voor de fiets (HvB)
- betere fietsbewegwijzering bij het Vinkenplein (HvB)
- beperkte ruimte voor fietser in Julianalaan door aanwezigheid openbaarvervoer op de smalle weg (VVN)
- houd bij een aansluiting van een nieuwe gebiedsontsluitingsweg naar het nieuwe bedrijventerrein Larenstein rekening met de fiets. (FB)
- kies voor sinusvormige drempels, geen trapeziumvormige (FB)
- besteed genoeg aandacht aan de fietsoversteken (FB)
- bij voorkeur vrijliggende fietspaden langs alle 50 km/h wegen (wijken) en doorgaande routes (BOF)
- fietspaden niet te smal ontwerpen, zoals op de Hessenweg, vanwege de verschillende snelheden van fietsers, zeker vanwege het toenemende aantal oudere fietser die niet zo snel rijdt en welke meer ruimte nodig heeft. (FB)
- de fietstunnel ter hoogte van de Utrechtseweg / KNMI is te smal. Hierdoor is te weinig ruimte voor en de hoeveelheid fietsers in de spits en de voetgangers.

Meerdere organisaties geven aan dat de fietsstructuur in de gemeente te gesnipperd is. Voorbeeld is de Dorpstraat in De Bilt. Hier ontbreekt een duidelijke fietsroute, men rijdt zigzag over de hoofdrijbaan. Er wordt te weinig gekozen voor consequente fietsroutes, het groter verband ontbreekt. Bij voorkeur een duidelijkere en fijnere structuur gewenst (FB).

4 Voetgangers

De huidige bebording bij VOP's in Hollandsche Rading werken nog niet. De gemeente geeft aan dat ondanks de problemen de provincie deze binnenkort in werking zal zetten. Ook de punaises op de melkweg zijn een goede verbetering (VVN)

Verbeterpunten:

- oversteekbaarheid in Maartensdijk voor voetgangers op de hoofdroutes voor het autoverkeer moet beter (VVN)
- schoolomgeving > zie veiligheid (kop 1).

5 Weggebruikers met een functiebeperking

Verbeterpunten:

- scootmobielen, de ruimte voor scootmobielen in het straatbeeld is beperkt, terwijl het aantal scootmobielen toeneemt. Dit met name op het oog van toekomstige inrichting van wegen (GP).
- opvallender markeren van verlaagd trottoir voor scootmobielen en rolstoelen (bijvoorbeeld een gele streep). Hierdoor is het duidelijker voor automobilisten dat hier niet geparkeerd kan worden (GP).
- maak meer gebruik van de beschikbare informatie over maatvoering voor gehandicapten. Zorg dat dit binnen de gemeente de minimale eis is bij een herinrichting of een nieuw ontwerp (GP).

6 Parkeren

Verbeterpunten:

- betaald parkeren lijkt op langere termijn noodzakelijk (BOF en VVN)
- Vinkenpein, extra parkeercapaciteit nodig (BOF)
- primair inzetten op handhaven, integraal denken en P+R uitbreiden. Hierdoor geen betaald parkeren nodig (HvB)
- Vinkenplein. Handhaven en integrale oplossing nodig. Geen extra parkeerplaatsen voor auto's op het Vinkenplein, bevorder het fietsverkeer en neem geen maatregelen die autoverkeer aantrekken (HvB)
- voorstander van betaald parkeren, maar stimuleer ook gebruik fiets (FB).

- veel slordig parkeren langs wegen, waardoor overlast voor fietsers ontstaat. Handhaving is hier nodig (FB)
- korte termijn oplossing nodig voor de parkeerproblemen op de Looijdijk (wijken)

7 Openbaar vervoer

Het openbaar voervoer netwerk zal in de toekomst niet uitbreiden. Op het moment is de vraag of de buslijn Westbroek behouden kan blijven. De provincie is op het moment bezig met het verbeteren van de toegankelijkheid van de haltes. (ROVER)

Verbeterpunten:

- kies vaker voor de aanleg plateaus en busdrempels. En niet voor 'gewone' drempels zoals in de gezichtslaan (ROVER)
- houd goed rekening met de locatie van de bushaltes, het aantal haltes staat te vaak ter discussie (ROVER)
- bewegwijzering bij de fietstunnel aan de Utrechtseweg (halte fietstunnel) naar de fietstunnel is onduidelijk. Dit kan veel beter (FB)

8 Vrachtverkeer

Verbeterpunten:

- in sommige straten in Maartensdijk is te weinig ruimte voor de vrachtwagen, hierdoor worden spiegels van geparkeerde auto's kapot gereden (VVN)
- Groenekan, een aantal wegen is te smal voor de vrachtwagen en fietser (wijken). Het weren van vrachtwagens is hier des te meer nodig door de verwachte toename van vrachtverkeer door de ontwikkeling van bedrijventerrein Larenstein. (VVN)
- inrichten van goede wegen voor vrachtwagens is nodig. Verbeteren van de bewegwijzering, de huidige is te versnipperd (BOF).
- laat alleen bestemmingsvrachtverkeer door de nieuwe spoortunnel. Hierdoor beperk je sluipverkeer. Werk daarnaast met distributiecentra (HvB).
- weren doorgaand verkeer is niet te controleren en is geen goede oplossing. Beter is het om goede vrachtroutes aan te geven (BOF)
- geef venstertijden aan voor het vrachtverkeer en werk met distributiecentra (HvB), geen oplossing (BOF)

9 Vervoersmanagement

Het RIVM heeft actief vervoersmanagement, maar dit zou uitgebreid moeten worden, m.n. gericht op grotere werkgevers (KNMI, Grontmij, gemeente).

Verbeterpunten:

- neem bij het ontwikkelen van de kennisas ook verkeersmanagement mee (BOF).

10 Verkeer en milieu

Verbeterpunten:

- geluidshinder ook in toekomstig verkeersbeleid in beeld brengen (niet in VCP vermeld) (FB).

11 Verkeerslichten

Verbeterpunten:

- houd goed rekening met de bus in de verkeersregelingen (ROVER)

Onder dit punt zijn ook verbeterpunten van rotondes genoemd:

- voorrang fietsers binnen de bebouwde kom is goed (FB)
- rotondes met 2 of 3 poten vermijden (FB)

Communicatie

Regelmatig overleg tussen de gemeente en de deskundige organisaties ontbreekt. Vanuit deze organisaties is dit wel gewenst, dit overleg heeft ooit wel bestaan onder de naam 'Verkeerscommissie'.

Afsluiting

Het ronde tafel overleg is de start van het evaluatieproces. Met politie, brandweer en Connexion wordt in een later stadium van de evaluatie gesproken. De evaluatie van het VCP zal na afloop van het proces ter inzage liggen voor de bewoners. Ook zullen buurt- en wijkverenigingen actief benaderd worden.

BIJLAGE 8 Verslag overleg Politie

Onderwerp	Evaluatie VCP 2002
Datum vergadering	27 november 2008
Aanwezig	Rob van der Straten (politieregio Utrecht), Theo van den Hurk (dit verslag is aangevuld na overleg met de heer F. Favier, wijkchef De Bilt).
Afwezig	--
Verslag door	Theo van den Hurk

Inleiding

In het kader van de evaluatie van het Verkeerscirculatieplan 2002 (VCP) is de politie gevraagd welke knelpunten er beleidsmatig en praktisch door hen worden ervaren.

Handhaving algemeen

Voor de politie is m.n. de handhaafbaarheid van beleid en maatregelen van belang. In grote lijnen zijn er op dat gebied geen bijzondere opmerkingen of wensen van de politie. Zij gaat er van uit dat de wegen zodanig worden ingericht dat het gewenste verkeersgedrag van de weggebruikers zoveel mogelijk wordt afgedwongen door middel van de infrastructuur en inrichting van de wegen. Het VCP volstaat wat dat betreft.

De politie in het district Binnensticht (waaronder het wijkteam De Bilt) handhaaft de verkeersregels in het algemeen. In het bijzonder wordt gecontroleerd naar aanleiding van (terechte) klachten en onveilige situaties. Momenteel (eind 2008/begin 2009) wordt door het wijkteam in De Bilt ook (tijdelijk) extra aandacht gegeven aan de geslotenverklaring in Westbroek.

Naast het wijkteam is in de politie regio Utrecht ook het Verkeershandhavingsteam van de politie Utrecht actief. Deze groep richt zich voornamelijk projectmatig op handhaving van helmdraagplicht, gordeldraagplicht, roodlichtnegatie, alcohol in het verkeer en snelheid.

Handhaving snelheid in 30 km-gebieden

Tijdens het Rondetafelgesprek op 23 oktober 2008 is door vertegenwoordigers van het Wijk- en Dorpsgericht werken aangegeven dat in meerdere 30 km-gebieden behoefte is aan meer maatregelen (van de gemeente) en/of handhaving (van de politie), om de wettelijke snelheid af te dwingen. De vraag naar meer handhaving zal ongetwijfeld vaker gesteld gaan worden.

Hierover wordt opgemerkt dat de politie geen prioriteit geeft aan structurele handhaving in 30 km-gebieden van enige omvang.

In proefprojecten (o.a. Zeist) is over een langere periode tamelijk intensief gecontroleerd. Daaruit bleek dat het werk zeer arbeidsintensief was, maar dat het effect op wat langere termijn zeer beperkt bleef, onvoldoende om die inzet te rechtvaardigen. Daarbij speelt mee dat in veel 30 km-gebieden vooral sprake is van subjectieve onveiligheid. Die is weliswaar ongewenst, maar heeft nu eenmaal minder prioriteit dan veel andere urgente politietaken.

Toch is in beperkte mate inzet mogelijk vanuit het verkeershandhavingsteam van de politie Utrecht.

Binnen deze dienst is de projectgroep subjectieve verkeersonveiligheid. Deze groep kan projectmatig snelheid handhaven in 30 km/u gebieden. In samenspraak met gemeente wordt geïnteriseerd of klachten terecht zijn en kan daarna een projectplan worden gemaakt. Voorwaarde hierin is altijd dat de gemeente zich moet conformeren aan de eindconclusie van het plan. Als blijkt dat klachten met betrekking tot max. snelheid terecht zijn, zullen aanvullende infrastructurele maatregelen moeten worden genomen.

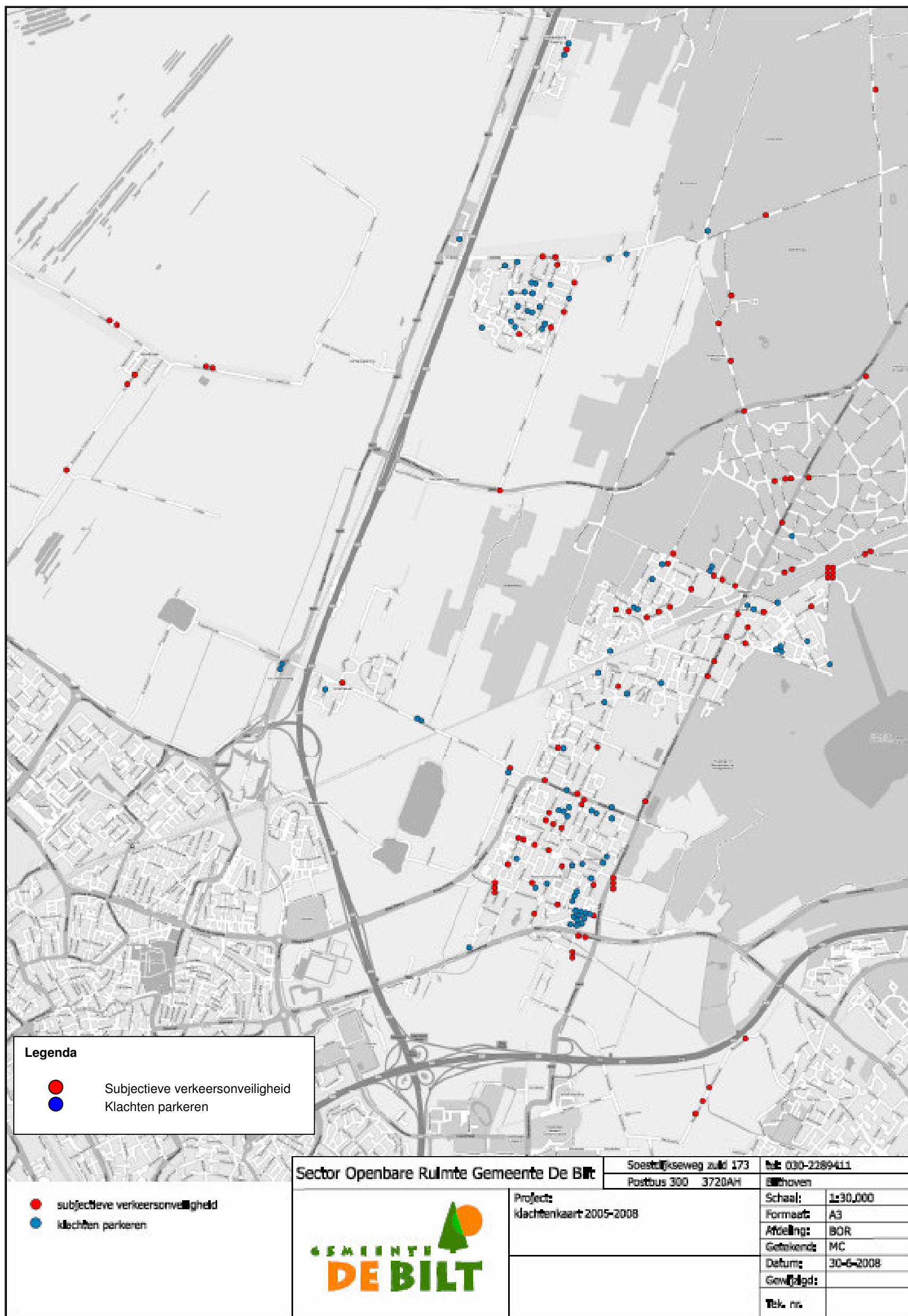
De beschikbare menskracht is beperkt, zodat er een wachtlijst is. Het effect voor de gemeente als geheel zal beperkt zijn.

Knelpunten

Twee specifieke knelpunten:

- de kruising Groenekansweg-Planetenbaan, m.n. in de spits;
- de spoorwegovergang Leijenseweg en de ontsluiting van "De Leijen". Bij calamiteiten kan dit leiden tot problemen, hetgeen recent weer bleek met een stilstaande trein op de spoorwegovergang, gedurende langere tijd.

BIJLAGE 9 Klachtenkaart 2005-2008 Gemeente De Bilt



BIJLAGE 10 Doelstelling gehaald?

Maatregel	Status			Hoofdoelstelling		Speerpunten				Overige doelstellingen								
	Uitgevoerd	In voorbereiding	Niet begonnen	1. Verbetering van het verblijfsklimaat	2. Handhaving van de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer, en verbetering van de verkeersstructuur gericht op de doorstroming van het verkeer op de verkeersaders	Verbeteren verkeersveiligheid	Stimuleren en faciliteren langzaam verkeer	Stimuleren en faciliteren openbaar vervoer	Verbeteren verkeersaders voor veiligheid en verkeersafwikkeling	Beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders	Interlokaal doorgaand autoverkeer, waarvoor redelijke route-alternatieven voorhanden zijn, zoveel mogelijk beperken	Autoverkeer op de verkeersaders concentreren	Waar nodig een scheiding aanbrengen tussen verschillende verkeersmodaliteiten	Ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden	Ordenen van het parkeren	Vormen van een toetsingskader	De vorm van wegen zoveel mogelijk in overeenstemming brengen met de gewenste functie	Beperken van de lokale milieuhinder door wegverkeer (geluid, luchtverontreiniging en CO2 uitstoot)
Algemene maatregelen																		
Inrichten 30 km-gebied																		
a. aanpassing Julianalaan (deel Koperwiek-Sperwerlaan)	x			x		x											x	
b. aanpassing Julianalaan (deel Paltzerweg-Bosch en Duin)	x			x		x											x	
c. aanpassing Waterweg (deel Groenekaneweg-Looijdijk)		x		x		x											x	
d. aanpassingen Weltevreden-noord		x		x		x											x	
e. inrichting Graaf Floris V weg (Hollandsche Rading)	x			x		x											x	
Werkzaamheden in kader RO-ontwikkelingen																		
a. aanpassing Sperwerlaan voor de Kwinkelier		x																
b. rotonde op kruising Biltse Rading-Groenekaneweg		x				x												
Verbetering fietsvoorzieningen																		
a. fietspad Soestdijkseweg-zuid (deel Prins Hendriklaan-Dorpsstraat)	x						x					x						
b. fietspaden Groenekaneweg (deel Soestdijkseweg-Dr. Letteplein)	x						x					x						
c. fietspaden Leijenseweg (Soestdijkseweg-2 ^e Brandenburgerweg)	x						x					x						
d. fietssuggestiestroken Dr. Wellferweg (Westbroek)	x						x											
Totaal algemene maatregelen	7	4	0	5	0	6	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5	0
Deel 1 en 2 VCP																		
Evaluatie VCP na vijf jaar.	x																x	
Tegengaan doorgaand interlokaal, deels in overleg met rijkswaterstaat en provincie.	x		x		x						x							
30 km-zones kwalitatief goed (niet sober) inrichten.	x			x		x												
Schoolroutes inventariseren en verbeteren, alsmede parkeersituatie rondom scholen.	x	x				x	x								x			
Objectbewegwijzering vervangen door gebiedsbewegwijzering, in overleg bedrijfsleven.			x						x			x						
Nagaan of en hoe aansluiting Biltse Rading voor brandweer en parkeerterrein H.F. Wittecentrum mogelijk is.	x		x												x			
Monitoring: tweejaarlijks verkeersintensiteiten bijhouden, jaarlijks ongevalgegevens.	x															x		
Fietstellingen uitvoeren.	x															x		
Fietsbewegwijzering controleren en completeren.			x				x											
Blauwe zone: onderzoek wenselijkheid uitbreiden (tijd en plaats), mits adequate handhaving mogelijk is.			x												x			
Betaald parkeren: eventueel in BRU-verband, oriënterend onderzoek.			x												x			
Toetsen parkeersituatie als vast onderdeel van bouwaanvraagprocedures.	x														x			
Parkeerfonds: de wenselijkheid onderzoeken			x												x			
Bij evenementen als voorwaarde stellen dat de initiatiefnemer een parkeerplan indient.	x														x			
Openbaar vervoer: uitwerken, in samenwerking met BRU en Connexxion, routing, haltelocaties, frequentie, nut verhoging gemiddelde rijnsnelheid bus.		x						x										

Maatregel	Status			Hoofddoelstelling	Speerpunten					Overige doelstellingen									
	Uitgevoerd	In voorbereiding	Niet begonnen		1. Verbetering van het verblijfsklimaat	2. Handhaving van de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer, en verbetering van de verkeersstructuur gericht op de doorstroming van het verkeer op de verkeersaders	Verbeteren verkeersveiligheid	Stimuleren en faciliteren langzaam verkeer	Stimuleren en faciliteren openbaar vervoer	Verbeteren verkeersaders voor veiligheid en verkeersontwikkeling	Beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders	Interlokaal doorgaand autoverkeer, waarvoor redelijke route-alternatieven voorhanden zijn, zoveel mogelijk beperken	Autoverkeer op de verkeersaders concentreren	Waar nodig een scheiding aanbrengen tussen verschillende verkeersmodaliteiten	Ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden	Ordenen van het parkeren	Vormen van een toetsingskader	De vorm van wegen zoveel mogelijk in overeenstemming brengen met de gewenste functie	Beperken van de lokale milieuhinder door wegverkeer (geluid, luchtverontreiniging en CO2 uitstoot)
Vrachtverkeer: aantal en type bevoorradende vrachtwagens naar De Bilt inventariseren, om vervoersprofiel vast te stellen.			x	x															x
Een vervoersplan opstellen voor de gemeentelijke organisatie.			x											x	x	x			
Met het oog op de wegcategorysering de lijst van woningen die voor geluidsenering in aanmerking komen actualiseren.			x	x															x
Het maken van een verkeersmilieukaart (geluidhinder en luchtverontreiniging).	x			x															x
Totaal deel 1 en 2 VCP	10	2	10	4	1	2	2	1	1	0	1	1	0	1	8	4	0	3	
Deel 3 VCP																			
Aanpassen kruispunt Blauwkapelseweg-Biltse Rading en vernieuwing VRI .	x					x	x	x			x								
Aanleg rotonde Hessenweg-Blauwkapelseweg.	x					x	x	x			x								
Reconstructie Blauwkapelseweg.	x					x	x	x			x	x							
Aanpassen route Paltzerweg-Julianalaan en kruispunten Julianalaan-Paltzerweg en Julianalaan-Sperwerlaan.	x					x	x				x		x						
Onderzoek busaansluiting Bilthovenseweg-Utrechtseweg.		x		x		x		x											
Controleren/verbeteren (brom) fietsbewegwijzering.	x							x											
Verbeteren fietsparkeervoorzieningen openbare ruimte.	x														x				
Aanpassen kruispunt A. van Leeuwenhoeklaan-Soestdijkseweg.			x		x	x	x	x	x										
Aanpassen kruispunt 2 ^o Brandenburgerweg-Leijenseweg.			x		x	x	x	x		x									
Aanpassing Prof. Bronckhorstlaan. (zie ook nr. 24).		x				x	x		x										
Aanpassen kruispunt Soestdijkseweg/ Boslaan/ Nachtegaallaan en afstemmen VRI Soestdijkseweg-Leijenseweg.		x				x	x	x	x										
Aanpassing kruispunt Groenekaneweg-Planetenbaan.			x			x													
Aanpassing kruispunt Soestdijkseweg-noord, Van Ostadelaan/Bilderdijklaan.	x					x													
Aanpassing kruispunt Soestdijkseweg zuid-Looijdijk.	x					x	x			x									
Aanpassing kruispunt Groenekaneweg/Dr. Letteplein.			x			x	x												
Aanpassen Kon. Wilhelminaweg tussen Groenekaneweg en Einthovendreef.	x					x	x												
Verbeteren fietsoversteken:																			
a. Groenekaneweg-Waterweg		x				x	x			x									
b. M.L. Kingweg-A. Nobellaan			x			x	x			x									
c. Planetenbaan		x				x	x			x									
Aanpassing Soestdijkseweg tussen Utrechtseweg en Dorpsstraat	x					x		x	x		x								
Aanpassing kruispunt Soestdijkseweg-Jan Steenlaan-spoorwegovergang		x				x	x	x	x										
Verbeteren fietsoversteken:																			
a. Dorpsweg Maartensdijk (fietspad naar Holl. Rading)			x			x				x									
b. Kees Boekelaan-Leijenseweg	x					x				x									
c. Rietveldlaan-Berlagelaan			x			x				x									
Aanpassen inrichting Jan Steenlaan tussen Soestdijkseweg en Jan van Eijcklaan			x			x	x	x											
Aanpassing inrichting Melkweg bij scholen	x	x				x	x					x							

Maatregel	Status			Hoofddoelstelling	Speerpunten					Overige doelstellingen									
	Uitgevoerd	In voorbereiding	Niet begonnen		1. Verbetering van het verblijfsklimaat	2. Handhaving van de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer, en verbetering van de verkeersstructuur gericht op de doorstroming van het verkeer op de verkeersaders	Verbeteren verkeersveiligheid	Stimuleren en faciliteren langzaam verkeer	Stimuleren en faciliteren openbaar vervoer	Verbeteren verkeersaders voor veiligheid en verkeersafwikkeling	Beperken barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders	Interlokaal doorgaand autoverkeer, waarvoor redelijke route-alternatieven voorhanden zijn, zoveel mogelijk beperken	Autoverkeer op de verkeersaders concentreren	Waar nodig een scheiding aanbrengen tussen verschillende verkeersmodaliteiten	Ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden	Ordenen van het parkeren	Vormen van een toetsingskader	De vorm van wegen zoveel mogelijk in overeenstemming brengen met de gewenste functie	Beperken van de lokale milieuhinder door wegverkeer (geluid, luchtverontreiniging en CO2 uitstoot)
Aanpassen kruispunt Soestdijkseweg/Groenekansegweg, afstemmen met (andere) VRI's.			x		x	x		x	x										
Aanleg fietsvoorziening Gezichtslaan-noord (zie ook nr. 10)		x				x	x												
Aanleg fietsvoorzieningen langs Weltevreden	x					x	x												
Aanleg fietsvoorziening langs spoorlijn tussen Leijenseweg en bestaande fietstunnel.			x			x	x												
Aanpassen Hessenweg	x					x		x		x			x			x			
Aanpassen Julianalaan tussen Emmaplein en Vinkenlaan en afsluiten Julianalaan.		x				x				x			x			x			
Aanpassen Vinkenlaan tussen Nachtegaallaan en Julianalaan.		x		x		x													
Herinrichting Planetenbaan tussen Groenekansegweg en Melkweg.			x			x	x												
Aanpassing kruispunt Utrechtseweg-Kerklaan (in samenhang met provincie)		x				x					x								
Aanpassen kruispunt Kon. Wilhelminaweg-Dr. Welferweg (naar Westbroek)	x					x													
Totaal deel 3 VCP	15	11	11	2	3	34	22	12	6	12	5	1	3	0	3	0	0	0	0
Totaal	32	17	21	11	4	42	28	13	7	12	6	2	6	1	11	4	5	3	3