

## **BEOORDELINGSNOTITIE OPLOSSINGSMODELLEN VOOR DE SPOORWEGOVERGANG IN HET STATIONSGBIED TE BILTHOVEN**

### **Korte toelichting over de afgesproken werkwijze en het proces**

Voordat wij tot beoordeling van de varianten overgaan, is het voor de helderheid wellicht zinvol de met u afgesproken werkwijze op te halen en een aantal aspecten uit het reeds doorlopen uitwerkingsproces nader toe te lichten.

De uitwerking van de zogenaamde C1 en C2 varianten is, in opdracht van en in zeer nauw overleg met de gemeente, door twee externe bureaus gebeurd. De bureaus hebben een stedenbouwkundige en een technische achtergrond. Door de bureaus zijn de varianten in een aantal modellen uitgewerkt. De uitwerking beperkt zich in dit stadium – conform uw instemming in maart 2007 – tot de principiële vraagstukken binnen het probleemveld. Dat wil zeggen dat op hoofdlijnen gemodelleerd is en dat reeds gesignaleerde technische (detail) knelpunten in dit stadium van het ontwerpproces slechts op hun oplosbaarheid zijn verkend.

In de volgende fase van het ontwerpproces, wanneer u met het onderhavige voorstel akkoord gaat, volgt de technische uitwerking waarin alle details zoals de aansluiting van de Jan Steenlaan en de Spoorlaan met de Soestdijkseweg plaatsvindt. Door deze werkwijze wordt voorkomen dat in dit stadium meerdere modellen tot in detail uitgewerkt moeten worden en daarmee de doorlooptijd tot een definitieve oplossing behoorlijk verlengd wordt.

In de afgelopen periode sinds maart '07 is voor de nadere uitwerking van de varianten met een klankbordgroep gewerkt om het probleemoplossend vermogen van de afgeleide modellen te toetsen.

### **Rol en advies van de klankbordgroep**

Onze opdracht aan de klankbordgroep was om na afloop van de modelleersessies met de bureaus tot een advies te komen op basis waarvan wij een besluit kunnen nemen over het verder uit te werken variant-model: de zogenaamde voorkeursvariant. Het advies van de klankbordgroep treft u bijgaand aan.

De klankbordgroep is samengesteld uit een gemêleerd gezelschap van belangenorganisaties en bewonersverenigingen uit voornamelijk Bilthoven: Bilhoven Noord, Hart van Bilthoven, Ondernemersvereniging, Fietsersbond, Rover, Gehandicaptenplatform, Scholen (Werkplaats en N-Lyceum), Wijk Vogelzang, Julianaflat II en Prins Bernhardlaan.

### **Beoordeling van de modellen**

Het mag duidelijk zijn dat een uitspraak over een model tegelijkertijd de keuze voor een variant inhoudt. Vandaar dat wij niet op het niveau van varianten beoordelen maar op het niveau van modellen.

In mei 2004 heeft u de notitie “randvoorwaarden en uitgangspunten aanpak stationsgebied Bilthoven centrum” vastgesteld. De modellen worden getoetst aan die randvoorwaarden en uitgangspunten.

Onderstaande tabel geeft per randvoorwaarden aan of een model wel of niet (op hoofdlijnen) voldoet. Opmerkelijk en tegelijkertijd geruststellend is om te constateren dat drie van modellen aan alle hoofdcriteria voldoen. Dat betekent dat een keuze voor welk van deze drie modellen ook tot een significante verbetering leidt ten opzichte van de huidige situatie.

<b>Oplossing</b>	Variant C1 model 1	Variant C1 model 2	Variant C2 model 3	Variant C2 model 4
<b>Randvoorwaarden</b>				
Verkeersveiligheid				
Sociale veiligheid				
Ruimtelijke kwaliteit				
Herkenbaarheid station				
Bereikbaarheid				
Doorstroming				



voldoet niet (aan de randvoorwaarden)



voldoet



voldoet goed



voldoet heel goed

Bovenstaand oordeel van de modellen is gebaseerd op de deskundige analyse van de modellen door Khandekar (en Movares) zoals verwoord in bijgaande bijlage 2, de ambtelijke analyse en ons eigen oordeel op basis van verstrekte informatie gedurende dit traject.

De hierna volgende toelichting op de beoordeling van de modellen beperkt zich tot de modellen 1 t/m 3. Omdat model 4 niet aan alle voorwaarden voldoet, valt dat model af. In bijlage 2 pagina 53 wordt nader ingegaan op de eliminatie van dit model als potentiële oplossing.

#### Verkeersveiligheid

Door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor het langzaam en snelverkeer wordt het huidige verkeersonveilige knelpunt weggenomen. Hierdoor voldoen alle modellen aan de randvoorwaarde verkeersveiligheid.

#### Sociale veiligheid

Het verschil in waardeoordeel bevindt zich met name in het feit dat bij model 2 het perron wordt doorgetrokken en daarmee geen sprake meer is van een vide (open ruimte tussen de sporen), waardoor een “tunnelgevoel” kan ontstaan. Door fietsers en voetgangers wordt dat aspect als onprettig ervaren, met name in de avonduren.

Bij model 3 geldt dat omlegging van het autoverkeer negatief kan werken op het veiligheidsgevoel. Uit ervaring blijkt dat de sociale veiligheid in situaties met gemengde verkeersstromen vaak als positief wordt ervaren. Hoe subjectief dat gevoel ook mag zijn.

#### Ruimtelijke kwaliteit

Bij alle modellen leidt de voorgenomen ruimtelijke invulling – zeker na uitvoering van de 2<sup>e</sup> fases – tot een aanzienlijke verbetering van de huidige ruimtelijke kwaliteit. Bij model 3 laat omlegging van het autoverkeer - al in fase 1- een hogere mate van harmonisatie toe tussen het Emmaplein en het tegenoverliggend gebied (het zgn stationsplein). Nog een positief aspect hierbij is de kans op uitwisseling van functies tussen het stationsplein/Emmaplein en het Centrumgebied. Denk hierbij aan o.a. parkeervoorzieningen.

#### Herkenbaarheid

In de modellen 1 en 3 krijgt het station een centrale en herkenbare ingang. Bij model 2 is vanwege het verlengde perron sprake van twee in- of uitgangen, hetgeen bij reizigers c.q. gebruikers voor verwarring kan zorgen.

#### Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het centrum en de verbinding tussen noord en zuid Bilthoven verbetert ten opzichte van de huidige situatie in alle opzichten. Daarentegen zal bij realisatie van model 3 de bereikbaarheid van de wijk Vogelzang negatief worden beïnvloed.

Ook aan de bereikbaarheid van de verschillende gebieden voor minder validen is in de uitgewerkte modellen aandacht besteed. Ook in dat verband is er sprake van een kwaliteitsverbetering. Tijdens het hierna volgende technische uitwerkingstraject zal naast de ontsluiting van de wijk Vogelzang ook aan dit aspect nader aandacht worden besteed.

### Doorstroming

Door het omleggen van de weg in model 3 is de verwachting – hoewel dat nog niet met verkeersmodellen is aangetoond – dat de doorstroming minder goed is dan wanneer de onderdoorgang in hetzelfde profiel wordt aangelegd. Dat geldt met name voor de aansluiting op de Jan Steenlaan/Soestdijkseweg en het gebruik van de weg door vrachtverkeer.

### **Voorlopige conclusie t.a.v. de beoordeling op hoofdlijnen**

Duidelijk is dat de modellen op basis van de hoofdcriteria goed scoren. Met uitzondering van model 4 leveren alle modellen - ten opzichte van de huidige situatie - een kwaliteitsverbetering op voor de leefbaarheid van het stationsgebied.

### **Nadere toetsingscriteria**

Naast de randvoorwaarden op hoofdlijnen gelden wat ons betreft nadere criteria waaraan de modellen moeten voldoen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de nevencriteria (of voorwaarden) waar de modellen voorts aan getoetst moeten worden.

De nevencriteria zijn een resultante van opmerkingen die gemaakt zijn tijdens presentaties van de modellen aan uw raadscommissie en bewoners ten aanzien van de verwachte effecten op verkeerstechnische, milieutechnische, ruimtelijke, procedurele en kosten aspecten. De lijst is ongetwijfeld niet uitputtend, maar dekt ons inziens wel de lading als het gaat om de belangrijkste effecten die wij verwachten als gevolg van de keus voor een model.

Bij de randvoorwaarden is de beoordeling van de modellen ten opzichte van de huidige situatie gebeurd. Gelet op het hier beoogde onderscheid in de gevolgen van een bepaalde maatregel ligt een onderlinge vergelijking meer voor de hand. Toetsing van de modellen in deze fase geschiedt derhalve ten opzichte van elkaar.

Nr	Modellen	Variant C1 model 1	Variant C1 model 2	Variant C2 model 3
	<b>Neven toetsingscriteria</b>			
	<i>Verkeertechnisch</i>			
1	Behoefte aan veiligheidsmaatregelen op de kruisingen (binnen het plangebied)	Groot (meer maatregelen)		Matig (minder maatregelen)
2	Effect op aantrekkingskracht sluipverkeer	Groot		Matig
	<i>Milieutechnisch</i>			
3	Effect emissie fijn stof op de directe omgeving	Klein		Matig
4	Effect geluidsemissie op de omgeving	Groot		Matig
	<i>Ruimtelijk</i>			
5	Negatieve effect op de relaties en combinatie van functies met het Vinkenplein/centrumgebied	Matig	Groot	Klein
6	Effect op de afhankelijkheid ivm eigendom van derden	Groot		Matig
7	Verwachte effect op doorlooptijd vergunningsprocedure	Matig		Matig
8	Effect op sanering v/d gebouwen aan de zuid-west kant (wijn en spijslokaal etc.) in de eerste fase	Groot		Klein

Nr	Modellen	Variant C1 model 1	Variant C1 model 2	Variant C2 model 3
		Neven toetsingscriteria		
	<i>Financieel</i>			
9	Effect op de bouwtijd en uitvoeringskosten (onderdoorgang + directe gevolgen)	Groot (hogere kosten en langere bouwtijd)		Klein (lagere kosten en kortere bouwtijd)
10	Effect op kosten door gebruik eigendom derden	Matig (relatief minder kosten)		Groot (hogere kosten)
11	Additionele kosten (noodzakelijke herinrichting v/h achterland)			



Groot

Minst positief



Matig



Klein

Positief

### Voorlopige conclusie t.a.v. de beoordeling op basis van nevencriteria

Uit de tabel blijken de modellen zich onderling als volgt te verhouden:

	Aantal negatieve effecten	Aantal matige effecten	Aantal positieve effecten
Variant C1, model 1	6	3	2
Variant C1, model 2	7	2	2
Variant C2, model 3	2	6	3

Hieruit blijkt dat de score van model 3, ook in dit geval, hoewel marginaal beter is dan die van de modellen 1 en 2.

### Toelichting op het onderlinge oordeel

#### 1) Behoefte aan aanvullende maatregelen op de kruisingen (binnen het plangebied)

De "toetsvraag" hier is bij welk model meer behoefte is aan maatregelen (op de kruisingen) vanwege de snelheid van het verkeer en daaruit voortvloeiende onveiligheid.

Door het wegvallen van de spoorbarrière zal de rijsnelheid in alle gevallen toenemen. Daardoor zal naar verwachting de veiligheid voor fietsers en automobilisten op de kruisingen met de Spoorlaan en Jan Steenlaan extra aandachtspunt worden. Indammen van de snelheid ten behoeve van die veiligheid betekent dat op die kruisingen de nodige voorzieningen moeten komen. Een rotonde, verkeersregelinstallatie of voetgangersoversteekplaatsen, plateaus enz.. Bovendien moet voor de aansluiting van het fietsverkeer op de Jan Steenlaan bij de modellen 1 en 2 (variant C1) extra maatregelen worden getroffen. Doordat de weg bij deze modellen rechtdoor blijft lopen kunnen hogere snelheden worden bereikt. Bij deze modellen van variant C1 is de behoefte aan maatregelen daardoor het grootst. Daarnaast komt de aansluiting Jan Steenlaan-Soestdijkseweg verdiept te liggen, waardoor de overzichtelijkheid negatief wordt beïnvloed. De financiële gevolgen van deze maatregelen zijn bij criterium nr. 11 meegenomen. Model 3 scoort op dit onderdeel het best.

## 2) Aantrekkingskracht (sluip)verkeer

Een barrièreloze Soestdijkseweg leidt tot meer verkeer, dat blijkt uit de prognoseberekening van het verkeersmodel. De huidige etmaalintensiteit (10.000 mvt/uur) neemt tot 2015 toe tot circa 14.000. Het sluipverkeer is in 2015 (geleidelijk aan) met 150 voertuigen/uur in de spits toegenomen. Uit het verkeersmodel blijkt verder dat de intensiteittoename per model niet verschilt. De hoeveelheid sluipverkeer is op dit moment niet te bepalen. Het sluipverkeer wordt veroorzaakt door de aantrekkelijkheid van de verbinding Utrecht-De Bilt-Soest. De verwachting is dat het slingerende verloop van de weg bij model 3 het sluipverkeer enigszins ontmoedigt. Op basis van deze verwachting scoort ons inziens model 3 op dit aspect iets beter.

## 3) Effect emissie van fijn stof op de directe omgeving

Door de Milieudienst is hier onderzoek naar gedaan. Bij alle modellen daalt het gehalte fijn stof emissie ten opzichte van de huidige situatie. Ondanks de bochtige aansluiting van de Jan Steenlaan bij model 3 leidt dat niet tot overschrijding van de vigerende norm. Uitgaande van gelijke verkeersaantrekkende werking door de modellen, blijkt dat de modellen 1 en 2 tot minder emissie leiden dan bij model 3. De modellen 1 en 2 scoren op dat aspect beter.

## 4) Effect geluidsemissie op de omgeving

Rekenmodellen van de Milieudienst geven aan dat bij de rechtdoor modellen een toename van het geluidsniveau optreedt en geluidsreducerende maatregelen nodig zijn. Bij model 3 blijft de toename binnen de grenzen. Op geluid scoort model 3 beter dan de modellen 1 en 2.

## 5) Relatie en combinatie van functies met het Vinkenplein/Centrumgebied

Uit de analyse in bijlage 2 blijkt dat een combinatie van functies in alle modellen mogelijk is. Echter die potentie is in model 3 het grootst. Met name de gewenste sterke relatie tussen het “stationsplein” en het Emmaplein/Vinkenplein is goed te realiseren. Voornamelijk door het ontstaan van een winkel-verblijfgebied c.q plein op de Soestdijkseweg vanaf de kruising met de Spoorlaan. De mogelijkheid om in de toekomst parkeergelegenheid dicht bij het Vinkenplein te realiseren die door het winkelpubliek goed en snel bereikbaar wordt bij de modellen 1 en 2 het minst geboden. Los van het feit of extra parkeergelegenheid financieel gezien wel haalbaar is. Weliswaar kunnen op het door NS ter beschikking gestelde terrein ten westen van het huidige P+R terrein extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden, maar de afstand van dit terrein tot het Centrumgebied is (bij alle modellen) te groot. Desondanks is het mogelijk om in de toekomst, indien financieel haalbaar, een al dan niet halfverdiepte parkeerplaats te realiseren. Door de kans op een betere combinatie van functies met het Centrumgebied scoort model 3, ons inziens, op dit onderdeel het best.

## 6) Afhankelijkheid ivm eigendom van derden

In model 3 zijn er ten aanzien van de bouw (fase 1) geen eigendommen van derden (zoals de gebouwen aan de zuidwest zijde) waar de realisatie van afhankelijk is. Bij de modellen 1 en 2 moeten de gebouwen aan de zuidwest zijde wel ruimte maken voor de nodige bouwruimte. Bij realisatie van fase 2 moeten alle gebouwen aan de zuidwest zijde plaats maken voor nieuwbouw. Zie voor het verschil in fase 1 en 2 fase bijlage 2 blz, 34-35, 40-41 en 46- 47.

Verder is in fase 1 bij model 3 de aanleg van het fietspad naar de scholen afhankelijk van het gebruik van het perceel aan de noordzijde van de Jan Steenlaan. Bij de modellen 1 en 2 is de verwachting dat van de percelen aan de zuidkant van de Jan Steenlaan extra ruimte nodig is voor aanleg van een fietspad richting de scholen.

Door NS-Poort is aan de gemeente een voorstel gedaan om hun eigendommen binnen het plangebied over te nemen. Over de randvoorwaarden wordt nog met NS gesproken. Indien met NS een akkoord wordt bereikt dan is de gemeente De Bilt eigenaar van de panden aan de zuidwest zijde van het station (rijtje: Wijn en Spijshuis enz.).

In dat geval blijft (in fase 1) de noodzakelijke werving van particuliere eigendommen bij model 3 tot één geval beperkt (namelijk een deel van de tuin van de woning op de hoek (aan de noordzijde) van de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg). Op basis van fase 1 scoort model 3 op dit aspect het best.

#### 7) Negatief effect op doorlooptijd vergunningsprocedure

In alle gevallen is voor de bestemming weg een bestemmingsplanwijziging nodig. Bij modellen 1 en 2 wordt een korter traject verwacht dan in het geval van model 3. De modellen 1 en 2 behouden namelijk hetzelfde profiel en voor een groot deel ook de huidige bestemming. Bij de procedure van de modellen 1 en 2 wordt derhalve op minder tegenstand gerekend.

Bij model 3 ligt dat duidelijk anders, daar leidt het gebruik van het privéterrein aan de noordzijde van de Jan Steenlaan mogelijk tot een langere doorlooptijd van de procedure. Wat betreft de bestemming woningbouw is in alle gevallen wijziging van het bestemmingsplan nodig. Bij modellen 1, 2 en 3 gelden mogelijk ook de aspecten aangehaald bij punt 6 als verdragende risico's tijdens het proceduretraject. Omdat het effect van de onderhandelingen met betrokkenen de consequenties hiervan in dit stadium moeilijk met zekerheid aan te geven zijn, scoren de modellen op de verwachte doorlooptijd gelijk.

#### 8) Voorlopig handhaven v/d gebouwen aan de zuid-west kant (Wijn en Spijslokaal etc.)

Hierbij is een verschil gemaakt in fase 1 en fase 2. In de eerste fase zijn de modellen getoetst op basis van gebouwen die vanwege de bouw plaats moeten maken. Ten aanzien van de tweede fase zijn de modellen getoetst op basis van de gewenste ruimtelijke invulling.

Voor realisatie van de eerste fase bij de modellen van variant C1 (bijlage 1, blz. 34) moeten aan de zuid-west zijde van het station 5 van de 7 gebouwen plaats maken voor bouwruimte. Dit geldt ook voor de stationsgebouwtjes aan de noordwest zijde. Alleen de laatste twee gebouwen (van de Chinees) aan de zuidwest zijde kunnen in eerste instantie blijven staan. Los van de overlast die ze tijdens de bouw zullen ondervinden.

In de tweede fase van de modellen (1, 2 en 3) zullen alle gebouwen aan de zuidwest zijde en het huidige Roobol gebouw plaats moeten maken voor nieuwe functies (bijlage 1, blz. 35).

Op basis van de eerste fase scoort model 3 op dit aspect beter.

#### 9) Effect op de bouwtijd en uitvoeringskosten (onderdoorgang + directe gevolgen)

Uit ramingen van ProRail blijkt dat realisatie van model 3 minder kostbaar is. Voor de modellen 1 en 2 geldt dat met name de noodzakelijke fasering tijdens de bouw een negatief effect heeft op de bouwtijd en kosten. Tussen de kosten van de modellen 1 en 2 zijn er geen grote verschillen.

#### 10) Effect op kosten door gebruik eigendom derden

Hierbij is getoetst op mogelijke compensatie binnen het plangebied. Op basis van de voorschriften is er geen reden aan te nemen dat bij realisatie van één van de modellen, in fase 1, sprake kan zijn van verplichte compensatie vanwege planschade of werving. In fase twee is dat wel het geval daar ook gebouwen die thans niet in bezit zijn van de gemeente plaats zullen moeten maken voor nieuwbouw. Planschade is alleen mogelijk indien betrokkenen blijvende beperkingen aan hun eigendom of ondernemingschap ondervinden. Binnen het plangebied valt dit onder de verantwoordelijkheid van ProRail.

Wel moet bij model 3 compensatie aan de orde zijn voor gebruik van particulier eigendom voor de aanleg van het vrijliggend fietspad aan de noordkant van de Jan Steenlaan. Afhankelijk van de lengte van dit pad (tot buiten het plangebied) zijn er met de aanleg ook voor de gemeente kosten mee gemoeid (zie punt 11).

De modellen 1 en 2 scoren, volgens de raming van ProRail, derhalve beter dan model 3.

#### 11) Additionele kosten (noodzakelijke herinrichting v/h achterland)

Hier zijn de modellen getoetst op kosten van noodzakelijke maatregelen aan de rand van en buiten het plangebied, welke voor rekening van de gemeente komen. Dat zijn bijvoorbeeld kosten die betrekking hebben op de extra maatregelen (zie punt 1) bij de herinrichting van de kruising Spoorlaan/Soestdijkseweg, aanpassingen in de wijk Vogelzang (bijv. n.a.v. ontsluiting via de Leijenseweg) en verdere herinrichting van de Jan Steenlaan en het Emmaplein.

Op dit aspect scoort model 3 minder dan de modellen 1 en 2. Realisatie van model 3 leidt door de gevolgen (extra ontsluiting) voor de wijk Vogelzang en de particuliere eigendommen aan de Jan Steenlaan tot meer aanpassingen aan het achterland.

**Eindconclusie**

Gegeven de voorlopige conclusie uit de beoordeling op hoofdlijnen en die op basis van de nevcriteria blijkt dat model 3 beter scoort. Aan de verschillende randvoorwaarden en criteria is geen waarde-oordeel (ofwel gewichten) toegekend.