

Rapport

EVALUATIE INVOERING VERKEERSCIRCULATIEPLAN

Gemeente De Bilt

COLOFON

Titel: Evaluatie invoering Verkeerscirculatieplan
Subtitel: Gemeente De Bilt

Opdrachtgever: Gemeente De Bilt
Wouter Le Fevre

Opdrachtnemer: DTV Consultants B.V.
Kim de Wit

Datum: 6 april 2023

Kenmerk: 220285/KWi

Status rapport: DEFINITIEF

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek	6
1.3	Leeswijzer	6
2	OVERSTEEKPLAATS PROF. DR. T.M.C. ASSERWEG – FIETSTUNNEL MARTIN LUTHER KINGWEG	8
2.1	Situatiebeschrijving	8
2.2	Intensiteiten	10
2.3	Resultaten cameraonderzoek	10
2.4	Meldingen	17
2.5	Samenvatting	18
3	PROF. DR. T.M.C. ASSERWEG – BILTSE RADING	20
3.1	Situatiebeschrijving	20
3.2	Intensiteiten	23
3.3	Resultaten cameraonderzoek	23
3.4	Meldingen	26
3.5	Samenvatting	27
4	BLAUWKAPELSEWEG – BILTSE RADING	29
4.1	Situatiebeschrijving	29
4.2	Intensiteiten	31
4.3	Resultaten cameraonderzoek	32
4.4	Meldingen	38
4.5	Samenvatting	39
5	DORPSSTRAAT-OOST – BURGEMEESTER DE WITHSTRAAT	41
5.1	Situatiebeschrijving	41
5.2	Intensiteiten	43
5.3	Resultaten cameraonderzoek	44
5.4	Meldingen	48
5.5	Samenvatting	48

6	LOOYDIJK – SOESTDIJKSEWEG ZUID	50
6.1	Situatiebeschrijving	50
6.2	Intensiteiten	52
6.3	Resultaten cameraonderzoek	52
6.4	Meldingen	55
6.5	Samenvatting	56
7	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	58
7.1	Conclusies	58
7.1.1	Oversteekplaats Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – fietstunnel Martin Luther Kingweg	58
7.1.2	Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – Biltse Rading	58
7.1.3	Blauwkapelseweg – Biltse Rading	59
7.1.4	Dorpsstraat-Oost – Burgemeester de Withstraat	59
7.1.5	Looydijk – Soestdijkseweg Zuid	60
7.2	Aanbevelingen	61
7.2.1	Oversteekplaats Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – fietstunnel Martin Luther Kingweg	61
7.2.2	Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – Biltse Rading	62
7.2.3	Blauwkapelseweg – Biltse Rading	62
7.2.4	Dorpsstraat-Oost – Burgemeester de Withstraat	64
7.2.5	Looydijk – Soestdijkseweg Zuid	66
BIJLAGE 1	KAART OUDE VERKEERSITUATIE	
BIJLAGE 2	KAART NIEUWE VERKEERSITUATIE	
BIJLAGE 3	KAART VERKEERSINTENSITEITEN	
BIJLAGE 4	FACTSHEETS VERKEERSINTENSITEITEN	

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van het centrum van De Bilt te waarborgen, is in 2014 het Verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld. Hierin is de gewenste verkeersstructuur voor de auto, fiets en openbaar vervoer vastgelegd. In het voorjaar van 2022 zijn in dit kader maatregelen uitgevoerd die ervoor moeten zorgen dat sluipverkeer in het centrum van De Bilt wordt voorkomen. Zo is de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg aangesloten op de rotonde Biltse Rading, waarbij onder andere een oversteekplaats is gerealiseerd ter hoogte van de fietstunnel Martin Luther Kingweg (**locatie 1**). Daarnaast is op de volgende wegvakken eenrichtingsverkeer ingesteld (zie figuur 1):

- **Locatie 2:** Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – Biltse Rading (nieuwe aansluiting)
- **Locatie 3:** Blauwkapelseweg tussen de aansluitingen met de Biltse Rading en Park Arenberg (richting Hessenweg)
- **Locatie 4:** Dorpsstraat-Oost tussen de Soestdijkseweg Zuid en de Burgemeester De Withstraat (richting Hessenweg)
- **Locatie 5:** Looydijk tussen de Soestdijkseweg Zuid en Akker (richting de Soestdijkseweg Zuid)

Na het invoeren van eenrichtingsverkeer is het centrum van de Bilt bereikbaar via de Blauwkapelseweg en de Dorpsstraat-Oost. Het verlaten van het centrum vindt plaats via de Looydijk en de Asserweg. Gemeente De Bilt wil deze maatregelen evalueren en heeft daarom DTV Consultants gevraagd om onderzoek te doen naar de effecten van de eenrichtingsmaatregelen door de intensiteiten van voor en na de maatregelen te vergelijken en op de aangepaste wegvakken cameraobservaties uit te voeren, waarbij de focus op verkeersveiligheid ligt.



Figuur 1: De verkeerscirculatie in het centrum van De Bilt na invoering van het Verkeerscirculatieplan

1.2 DOEL EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK

Het doel van het voorliggende onderzoek is om de gemeente De Bilt inzicht te geven in de effecten van de maatregelen die in het voorjaar van 2022 zijn uitgevoerd. De eerste stap in de aanpak betrof het uitvoeren van een locatiebezoek (op maandag 26 september tussen 16:00-17:30 uur) om een volledig beeld te krijgen van de huidige verkeerssituatie. Vervolgens zijn de verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer op 28 tellocaties van voor en na de maatregelen met elkaar vergeleken. Dit betreft 14 tellocaties uit het Verkeerscirculatieplan en op basis van aandachtspunten uit de omgeving aangedragen extra tellocaties. Deze intensiteiten zijn aangeleverd door de gemeente.

Aan de hand van de intensiteiten en de wegcategorysering is een beknopte analyse uitgevoerd, waarin is vastgesteld in hoeverre sprake is van veranderingen in de nieuwe situatie ten opzichte van de oude situatie en in hoeverre dit past bij de vastgestelde wegcategorysering en de huidige weginrichting. Per tellocatie is hiervan een factsheet opgesteld, waarin de belangrijkste kenmerken zijn samengevat.

Daarnaast zijn op de vijf locaties waar de maatregelen zijn uitgevoerd een week lang camera's geplaatst om in beeld te brengen hoe de locaties worden gebruikt en welk gedrag zich hier afspeelt. De camerabeelden zijn uitgekeken door videoanalisten, welke filmfragmenten hebben verzameld van conflictsituaties en andere opvallende gebeurtenissen. Aanvullend is ook de subjectieve (on)veiligheid in beeld gebracht door meldingen van bewoners mee te nemen in deze evaluatie.

Op basis van de onderzoeksresultaten zijn conclusies getrokken over het functioneren van de betreffende locaties en zijn verbeteringsuggesties opgesteld.

1.3 LEESWIJZER

De onderzoeksresultaten worden per locatie in de volgende hoofdstukken weergegeven. In hoofdstuk 2 staat de nieuwe aansluiting vanaf de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg centraal op de rotonde Biltse Rading centraal, waarbij aandacht wordt besteed aan de oversteekplaats ter hoogte van de fietstunnel (Martin Luther Kingweg). In hoofdstuk 3 staat het instellen van eenrichtingsverkeer op de nieuwe aansluiting Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – Biltse Rading centraal. In hoofdstuk 4 staat het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Blauwkapelseweg centraal. In hoofdstuk 5 staat het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Dorpsstraat-Oost centraal. In hoofdstuk 6 staat het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Looydijk centraal.

De hoofdstukken zijn per locatie hetzelfde opgebouwd. Eerst is op basis van het locatiebezoek een omschrijving gegeven van de situatie. Vervolgens zijn de intensiteiten weergegeven van de relevante tellocaties, de bevindingen van het cameraonderzoek beschreven en zijn meldingen van bewoners weergegeven. Elk hoofdstuk sluit af met een korte samenvatting. Met deze onderzoeksresultaten is de analyse van de situatie uiteengezet. Tot slot volgen in hoofdstuk 7 de conclusies en aanbevelingen.

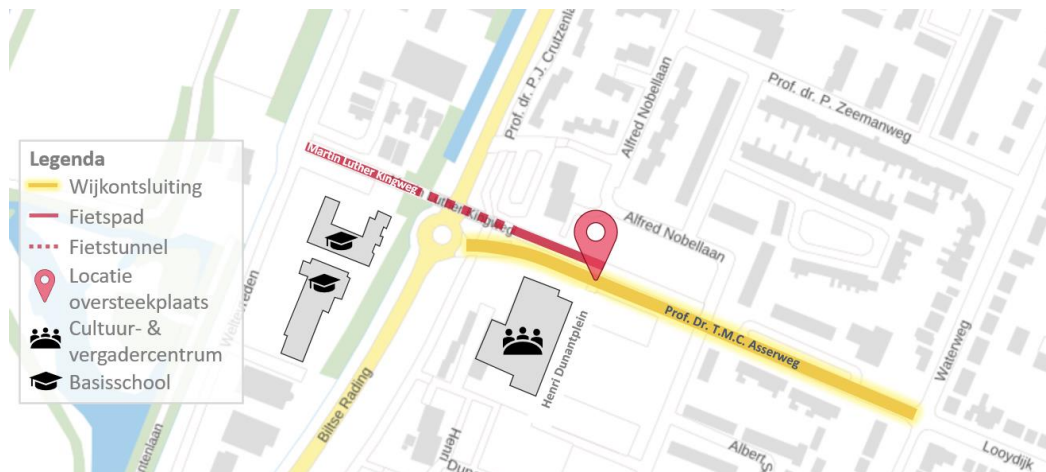
OVERSTEEKPLAATS PROF. DR. T.M.C. ASSERWEG – FIETSTUNNEL MARTIN LUTHER KINGWEG



afbeelding 1: Oversteekplaats op de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg

2 OVERSTEEKPLAATS PROF. DR. T.M.C. ASSERWEG – FIETSTUNNEL MARTIN LUTHER KINGWEG

In dit hoofdstuk wordt de eerst genoemde locatie behandeld: het doortrekken van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg (hierna: Asserweg) richting de Biltse Rading, waarbij een oversteekplaats is gerealiseerd ter hoogte van de fietstunnel Martin Luther Kingweg. Op afbeelding 1 op de vorige bladzijde en in figuur 2 worden de locatie van de oversteekplaats en de weginrichting weergegeven, inclusief omliggende voorzieningen.



Figuur 2: Locatie van de oversteekplaats op de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg en omliggende voorzieningen

2.1 SITUATIEBESCHRIJVING

In het Verkeerscirculatieplan van gemeente De Bilt is vastgesteld dat het doortrekken van de Asserweg richting de Biltse Rading wenselijk is om aan de genoemde doelstelling te voldoen. Door deze nieuwe aansluiting is het voortaan mogelijk om het centrum van De Bilt via de Asserweg te verlaten.

Doelstelling Verkeerscirculatieplan: *Het doel van het Verkeerscirculatieplan is om een gebalanceerde samenhang in de wegenstructuur van de kern De Bilt te vinden om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te waarborgen (VCP, 2014).*

De Asserweg is volgens de wegategorisering in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan De Bilt een wijkontsluitingsweg (WOW) (GVVP, 2012) waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. Door het doortrekken van de weg is een kruispunt inclusief een plateau gerealiseerd met de Alfred Nobellaan. Het nieuwe weggedeelte is voorzien van fiets(suggestie)stroken, een parkeerstrook en een trottoir, zie afbeelding 2.

Wijkontsluiting: *Deze wegen voldoen zoveel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid (GVVP De Bilt, 2012). De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <6.000 mvt/etmaal op wijkontsluitingswegen.*

Daarnaast is een oversteekplaats gerealiseerd tussen de (nieuwe) noord-entree van het Cultuur- & Vergadercentrum H.F. Witte (op het Henri Dunantplein) en de fietstunnel Martin Luther Kingweg. De gemeente De Bilt is benieuwd naar de werking van de oversteek, met name wat betreft verkeersveiligheid. Het fietspad Martin Luther Kingweg is namelijk een belangrijke schakel, omdat het fietspad onder de Biltse Rading doorgaat en hiermee een directe fietsroute is naar twee basisscholen.

De oversteek is verhoogd middels een plateau en valt op vanwege de inrichting. Er is namelijk gebruik gemaakt van een andere verharding en kleur dan bij een standaard uitvoering. Het gehele plateau bestaat voornamelijk uit gele klinkers afgewisseld met zwarte klinkers. Middels de opvallende oversteek is een verbinding ontstaan tussen het Henri Dunantplein, de fietstunnel en een voetpad richting de Alfred Nobellaan. Ter hoogte van de oversteek worden weggebruikers gewaarschuwd voor (overstekende) fietsers en bromfietzers middels het bord J24. Daarnaast wordt middels het bord G12a het fiets-/bromfietspad aangegeven en middels het bord G07 het voetpad richting de Alfred Nobellaan.

Aangezien geen sprake is van een officiële voetgangersoversteek, gelden hier de gebruikelijke verkeersregels. Fietsverkeer dat de fietstunnel verlaat komt van rechts, en moet dus voorrang krijgen van gemotoriseerd verkeer dat richting de Biltse Rading rijdt.



Afbeelding 2: Nieuw weggedeelte Prof. Dr. T.M.C. Asserweg



Afbeelding 3: Oversteekplaats en fietstunnel



Afbeelding 4: Verbinding met voetpad richting de Alfred Nobellaan



Afbeelding 5: Oversteekplaats uitgevoerd in zwart-gele verharding

2.2 INTENSITEITEN

Sinds de Asserweg is heringericht, geldt een eenrichtingsregime richting de Biltse Rading. De weg is voorzien van klinkerverharding en enkele drempels en plateaus. Door het doortrekken van de weg is een oversteek inclusief plateau gerealiseerd, waarbij de oversteekplaats van een soort shared space inrichting is voorzien. Op dit gedeelte van de Asserweg rijden dagelijks tussen 2.500 en 3.000 motorvoertuigen (op werkdagen). Gelet op de functie van de weg is deze intensiteit acceptabel. Bovendien blijft de intensiteit hiermee onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal die de gemeente hanteert op de Asserweg.

De Martin Luther Kingweg is dé fietsverbinding naar de twee scholen die aan de andere zijde van de Biltse Rading liggen. Op schooldagen wordt dit fietspad dagelijks door 1.000 tot 1.500 fietsers gebruikt. Ter hoogte van de aansluiting op de Asserweg is het door de shared space inrichting voor veel fietsers en voetgangers onduidelijk wie hier nu voorrang heeft. De oversteekplaats lijkt door de zwart-gele strepen op een zebrapad, maar juridisch gezien hebben de strepen geen betekenis. Gelet op de aanstaande bouwontwikkelingen aan de Alfred Nobellaan (het Nobelkwartier) zal de intensiteit van beide verkeersstromen in de toekomst toenemen.

2.3 RESULTATEN CAMERAONDERZOEK

Van zondag 6 november tot en met zaterdag 12 november zijn 24 uur per dag cameraopnames gemaakt op deze locatie. Deze camerabeelden zijn gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie en het uitvoeren van een conflictobservatie. Op de oversteekplaats Asserweg – fietstunnel Martin Luther Kingweg zijn onder andere in samenspraak met de gemeente de Bilt en op basis van de conflictobservatie de volgende typen conflicten en opvallendheden geconstateerd:

- Autoverkeer rijdt via de fietstunnel
- Onduidelijke voorrangssituatie
- Fietsverkeer fietst over het trottoir
- Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)
- Overige opvallendheden

Onderstaand worden deze nader beschreven.

2.3.1 Autoverkeer rijdt via de fietstunnel

Tijdens het locatiebezoek is geconstateerd dat de ingang van de fietstunnel zodanig breed is, dat automobilisten de indruk kunnen krijgen dat zij hier gebruik van mogen maken. Tijdens het cameraonderzoek is geen gemotoriseerd verkeer waargenomen dat daadwerkelijk de fietstunnel inrijdt, op één politiewagen na. De beelden doen vermoeden dat autoverkeer anticipeert op het bord dat aangeeft dat het een fiets-/bromfietspad betreft.

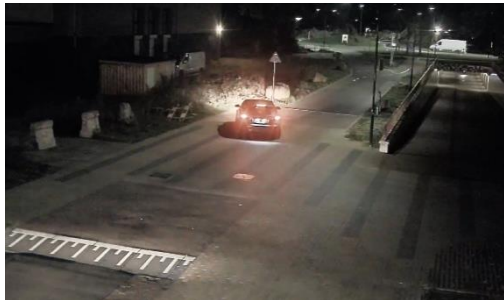
Echter is regelmatig geconstateerd (meerdere keren per dag) dat gemotoriseerd verkeer in eerste instantie denkt dat ze gebruik mogen maken van de fietstunnel, waardoor zij gedeeltelijk over het trottoir rijden (zie afbeelding 6 en 7). Gemotoriseerd verkeer wijkt hierdoor (soms ruim) uit, maar komt vervolgens via één beweging weer op de rijbaan terecht. In enkele gevallen wijkt de automobilist vervolgens te ver naar links uit, zie afbeelding 8 en 9.



Afbeelding 6: Auto rijdt richting de fietstunnel



Afbeelding 7: Auto rijdt richting de fietstunnel



Afbeelding 8: Auto kijkt te ver uit naar links nadat hij richting de fietstunnel is gereden



Afbeelding 9: Auto kijkt te ver uit naar links nadat hij richting de fietstunnel is gereden

Deze situatie komt meerdere keren per dag voor, met name tijdens de ochtendspits. De ochtendspits (tussen 07:00 en 09:00 uur) is namelijk het drukste moment met autoverkeer op deze locatie. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet tot (bijna) ongevallen geleid. Echter is dit gedrag wel onverwacht voor fietsverkeer en (overstekende) voetgangers die gebruik maken van de fietstunnel of de oversteekplaats. Dit kan tot onveilige situaties leiden. Bovendien zijn hier kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (scholieren) aanwezig, omdat aan de andere kant van de fietstunnel twee scholen gevestigd zijn. Mogelijk gaat het in deze situatie om bestuurders die niet bekend zijn in de omgeving in combinatie met een weginrichting die voor een onduidelijke verkeerssituatie zorgt.

2.3.2 Onduidelijke voorrangssituatie

Voetgangers laten autoverkeer voor gaan

Meerdere keren is geconstateerd dat sprake is van een onduidelijke voorrangssituatie, doordat de voetgangersoversteek geen standaard uitvoering heeft. Het autoverkeer remt over het algemeen af voor de voetgangersoversteek, onder andere omdat er sprake is van een plateau. Aan het gedrag van overstekende voetgangers is te zien dat zij in de meeste situaties geen vrije doorgang hebben of autoverkeer voor laten gaan, zie afbeelding 10. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet geleid tot (bijna) ongevallen.

Autoverkeer verleent voorrang

Een aantal keer is geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer pas laat voorrang verleent of wil verlenen aan zowel overstekend fietsverkeer als voetgangers. Autoverkeer is dan al halverwege de oversteek, maar stoppen alsnog om zowel overstekende fietsers als voetgangers voorrang te geven, zie afbeelding 10. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden. Aangezien de voetgangersoversteek geen juridische betekenis heeft, hoeft autoverkeer geen voorrang te verlenen aan voetgangers.



Afbeelding 10: Voetganger geeft vrije doorgang aan autoverkeer



Afbeelding 11: Oprijdende auto remt laat af om voorrang te verlenen, waardoor hij de oversteek gedeeltelijk blokkeert

Autoverkeer blokkeert oversteek

Tijdens het cameraonderzoek is ook geconstateerd dat tijdens de spitsuren een wachtrij voor de rotonde ontstaat. Deze wachtrij loopt enkele keren door tot aan de oversteek, waardoor gemotoriseerd verkeer de oversteek blokkeert. Dit leidt tot hinder voor het overstekend verkeer. Voetgangers en fietsers dienen uit te wijken of af te remmen om een botsing te voorkomen. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet geleid tot (bijna) ongevallen.

Overstekende fietsers

Tijdens het cameraonderzoek is ook meerdere keren een fietsstroom waargenomen over de voetgangersoversteek, dus vanaf het voetpad richting de Alfred Nobellaan richting het Henri Dunantplein en vice versa, zie afbeelding 12. In het gedrag van deze fietsers is terug te zien dat zij regelmatig met vaart aan komen fietsen en voorrang nemen. Tijdens de onderzoeksperiode leidde dit één keer tot een bijna-ongeval, waarbij een automobilist doorrijdt terwijl een fietser vanaf het voetpad richting de Alfred Nobellaan met vaart komt aanrijden. De fietser wil desondanks voorrang nemen en moet hierdoor afremmen en uitwijken. De automobilist lijkt hiervan te schrikken en remt ook af, zie afbeelding 13.

Aangezien geen sprake is van een officiële voetgangersoversteek, gelden hier de gebruikelijke verkeersregels. Fietsverkeer dat de fietstunnel verlaat komt van rechts, en moet dus voorrang krijgen van gemotoriseerd verkeer dat richting de Biltse Rading rijdt. Aan fietsverkeer vanaf links hoeft geen voorrang te worden verleend.



Afbeelding 12: Stroom fietsverkeer maakt gebruik van de oversteek



Afbeelding 13: Een fietser wil met vaart oversteeken terwijl autoverkeer kruist, waardoor de fietser moet remmen en uitwijken

Kruisend fietsverkeer

Op basis van het cameraonderzoek lijkt met name onduidelijkheid over de voorrang van fietsers die de fietstunnel verlaten en de rijbaan moeten kruisen om hun weg te vervolgen richting de Looydijk. Tijdens het cameraonderzoek vinden met name twee situaties plaats:

- 1) Fietsverkeer fietst (nadat ze voorrang hebben gekregen of verleend) over de oversteek om hun weg te vervolgen (zie afbeelding 14 en rijrichting 1 in figuur 3).
- 2) Fietsverkeer fietst een deel over het trottoir (rechts van de rijbaan) en kruisen de rijbaan om op de fiets(suggestie)strook te fietsen, nadat het autoverkeer voorbij is (zie afbeelding 15 en rijrichting 2 in figuur 3).

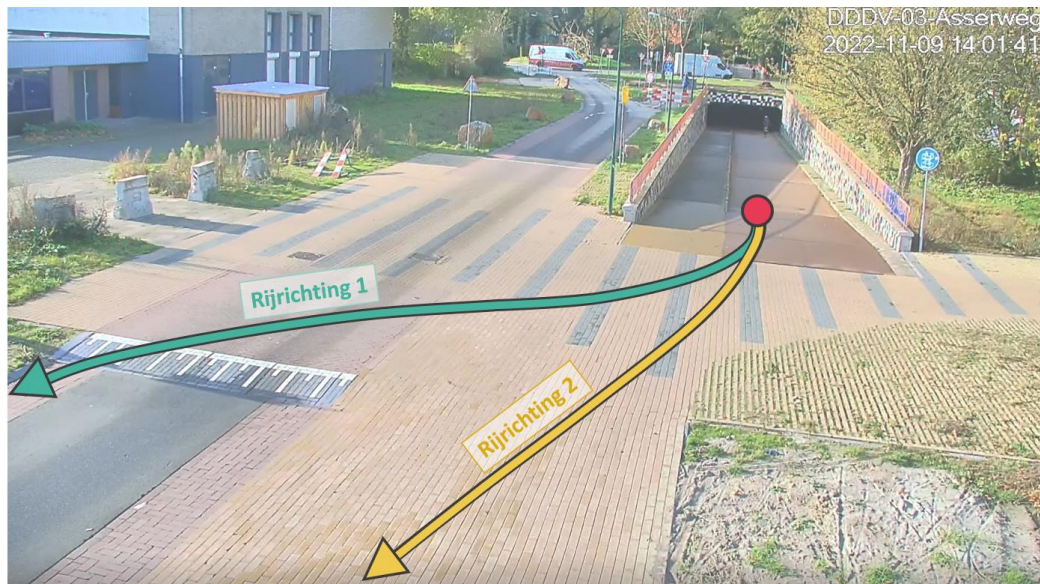
Voor zowel gemotoriseerd verkeer dat de oversteek oprijdt als fietsverkeer afkomstig uit de fietstunnel dat de weg moet kruisen, is niet duidelijk welk gedrag van ze verwacht wordt. Dit kan tot onveilige situaties leiden. Op dit weggedeelte zijn de gebruikelijke verkeersregels van toepassing, waardoor gemotoriseerd verkeer voorrang moet verlenen aan fietsverkeer vanaf rechts.



Afbeelding 14: Situatie fietsverkeer 1: fietsers verlenen voorrang en wachten om hun weg te vervolgen



Afbeelding 15: Situatie fietsverkeer 2: fietser fietst over het trottoir om autoverkeer te vermijden en de weg te kruisen



Figuur 3: Rijrichtingen kruisend fietsverkeer vanuit fietstunnel

2.3.3 Fietsverkeer fietst over het trottoir

Tijdens het locatiebezoek was gedeeltelijk een groenstrook aanwezig tussen de rijbaan en het trottoir (zie afbeelding 16). Echter is uit de camerabeelden gebleken dat dit gedeelte is meegenomen in het trottoir. Bovendien is geen hoogteverschil aanwezig tussen de rijbaan en trottoir. Regelmatig is hierdoor geconstateerd dat fietsverkeer via het trottoir afsnijdt om de tunnel in/uit te rijden of de Alfred Nobellaan of Asserweg op te gaan. Dit is eerder regel dan uitzondering. Met name tijdens de spitsuren en op drukke momenten doen deze situaties zich voor, bijvoorbeeld voor aanvang van de lestijden van de nabijgelegen scholen.

Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit één keer geleid tot een bijna-ongeval. Een fietser afkomstig uit het voetpad richting de Alfred Nobellaan kwam hierbij bijna in botsing met een scooter die via het trottoir langs de Asserweg afsnijdt om te fietstunnel in te fietsen, zie afbeelding 17.



Afbeelding 16: Groenstrook tussen trottoir en rijbaan



Afbeelding 17: Conflict tussen snorfiets en fietser

Fietsverkeer over voetpad Alfred Nobellaan

Op afbeelding 18 is het voetpad richting de Alfred Nobellaan weergegeven. Ondanks dat het om een voetpad gaat, is regelmatig waargenomen dat fietsverkeer via dit voetpad afsnijdt om de Alfred Nobellaan op te gaan of de fietstunnel in te fietsen. Deze situatie doet zich gedurende de hele dag voor en kan leiden tot hinder voor voetgangers.



Afbeelding 18: Fietsverkeer fietst over het voetpad richting de Alfred Nobellaan



Afbeelding 19: Fietser fietst (buiten camerabeeld) verder over het voetpad richting de Alfred Nobellaan

Fietsverkeer over trottoir langs Asserweg

Regelmatig is (brom)fietsverkeer geconstateerd dat via het trottoir afsnijdt om de fietstunnel in te gaan of uit te rijden, zie afbeelding 20 tot en met 23. Deze rechtdoor gaande beweging is natuurlijker dan het rijden via de rijbaan. Deze beweging wordt gemaakt wanneer het druk is met gemotoriseerd verkeer op de rijbaan, maar ook wanneer het juist rustig is. Op basis van de camerabeelden lijkt terug te zien dat het brede trottoir uitnodigend is voor fietsverkeer, wat in combinatie met andere verkeersdeelnemers kan leiden tot gevaarlijke situaties.



Afbeelding 20: Fietser fietst over het trottoir richting de fietstunnel



Afbeelding 21: Fietser fietst over het trottoir richting de fietstunnel



Afbeelding 22: Scooter rijdt over het trottoir langs de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg



Afbeelding 23: Scooter rijdt over het trottoir langs de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg

2.3.4 Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)

In het volgende hoofdstuk wordt de tweede locatie behandeld: het doortrekken van de Asserweg richting de Biltse Rading in combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op dit wegvak. Doordat de aansluiting is gerealiseerd in één richting, is het voortaan alleen mogelijk om het centrum van De Bilt via deze route te verlaten. Tijdens het cameraonderzoek is desondanks enkele keren geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer vanaf de rotonde De Bilt komt inrijden en dus tegen de rijrichting ingaat (spookrijden). Ook is enkele keren geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer in de juiste richting rijdt, maar vervolgens keert op het oversteekplateau en hierdoor alsnog tegen de richting in rijdt. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet geleid tot (bijna) ongevallen.



Afbeelding 24: Automobilist rijdt tegen de richting in op de Asserweg



Afbeelding 25: Automobilist keert op het oversteekplateau

2.3.5 Overige opvallendheden

Ten slotte zijn tijdens het cameraonderzoek nog enkele overige opvallendheden waargenomen:

- Een automobilist rijdt over het trottoir. Mogelijk zorgt de weginrichting bij deze bestuurder voor een onduidelijke verkeerssituatie, zie afbeelding 26.
- In het gedrag van een automobilist lijkt terug te zien dat sprake is van een onduidelijke verkeerssituatie. Hij wil op het oversteekplateau rechts afslaan, wat niet mogelijk is, en schept hierbij bijna een fietser (afbeelding 27). Vervolgens keert de automobilist op het oversteekplateau om tegen de richting in te rijden.
- Veel voetgangers die hun hond uitlaten doen dit op de groenstrook tussen de rijbaan en de fietstunnel of op de groenstrook tussen de rijbaan en het cultuur- en vergadercentrum. Wanneer het donker is buiten kan dit tot gevaarlijke situaties leiden, omdat het voor gemotoriseerd verkeer onverwachts is om hier voetgangers tegen te komen.



Afbeelding 26: Automobilist rijdt over het trottoir



Afbeelding 27: Automobilist schept bijna een fietser

2.4 MELDINGEN

Bewoners van de gemeente De Bilt hebben sinds het doortrekken van de Asserweg richting de Biltse Rading, het instellen van eenrichtingsverkeer en bijbehorende ruimtelijke ingrepen, meldingen gemaakt van subjectieve onveiligheid. De volgende onderwerpen zijn vaak genoemd en behoeven aandacht volgens de bewoners:

- De verkeerssituatie ter hoogte van het oversteekplateau zorgt voor een onduidelijke voorrangssituatie voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers.
- Door de nieuwe aansluiting is het volgens bewoners drukker geworden met gemotoriseerd verkeer op de Asserweg. Dit is erg onwenselijk (volgens enkele zelfs extreem gevaarlijk), omdat hier veel kinderen (kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers) met de fiets rijden die richting de scholen gaan. Daarnaast fietsen hier ook kinderen richting de sportvelden van Weltevreden.
- Volgens de bewoners ontstaan met name gevaarlijke situaties tussen kruisend fietsverkeer afkomstig uit de fietstunnel en gemotoriseerd verkeer richting de rotonde Biltse Rading. Dit heeft als gevolg dat veel fietsverkeer de rijbaan niet kruist en op het trottoir fietst. Bovendien neemt het gemotoriseerd verkeer veel plek in op de rijbaan.
- Volgens meerdere bewoners is het door de nieuwe aansluiting drukker geworden op het kruispunt Alfred Nobellaan – Asserweg. Het kruispunt is te smal, waardoor het verkeer hier vaak vast staat en sprake is van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Dit komt overeen met de gemeten verkeersintensiteiten: in 2018 reden dagelijks ca. 1.600 mvt/etmaal op de Asserweg tussen de Alfred Nobellaan en de Waterweg. In 2022 is deze hoeveelheid toegenomen tot ca. 2.500 mvt/etmaal. Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kan elkaar volgens bewoners niet passeren op dit kruispunt.

2.5 SAMENVATTING

Door het doortrekken van de Asserweg richting de Biltse Rading is een nieuwe route ontstaan om de kern van De Bilt te verlaten. De oversteekplaats die hierbij in zwart-gele strepen is gerealiseerd op de Asserweg verbindt het Henri Dunantplein met de fietstunnel Martin Luther Kingweg. Deze fietstunnel maakt deel uit van een belangrijke fietsroute, omdat het fietspad onder de Biltse Rading doorgaat en hiermee een directe fietsroute is naar twee basisscholen en richting de sportvelden van Weltevreden. Er fietsen dan ook veel kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers op dit wegvak van de Asserweg.

Op de nieuwe aansluiting van de Asserweg rijden dagelijks tussen 2.500 en 3.000 motorvoertuigen (op werkdagen). Get op de functie van de weg is deze intensiteit acceptabel. Echter zal de intensiteit van deze verkeersstroom in de toekomst toenemen, gelet op de aanstaande bouwontwikkelingen.

Uit de analyse blijkt dat de verkeerssituatie op verschillende manieren wordt geïnterpreteerd door gemotoriseerd verkeer. Zo lijkt de ingang van de fietstunnel dusdanig breed, dat automobilisten de indruk (kunnen) krijgen dat zij hier gebruik van mogen maken. Dit heeft tijdens de onderzoeksperiode echter niet plaatsgevonden. Wel is waargenomen dat autoverkeer op het trottoir rijdt en vervolgens op de oversteek uitwijkt.

Daarnaast blijkt dat de voorrangssituatie door verschillende verkeersdeelnemers anders wordt geïnterpreteerd. Zo komt het onder andere meerdere keren voor dat autoverkeer pas laat voorrang verleent of wil verlenen aan zowel overstekende fietsers als voetgangers. Er lijkt met name onduidelijkheid over de voorrang van fietsers die de fietstunnel verlaten en hierdoor de rijbaan moeten kruisen. Aangezien de gebruikelijke verkeersregels van toepassing zijn, moet fietsverkeer vanaf rechts voorrang krijgen. Ook is geconstateerd dat fietsverkeer regelmatig via het trottoir afsnijdt om de tunnel in/uit te rijden of de Alfred Nobellaan of Asserweg op te gaan. Dit is eerder regel dan uitzondering. De rechtdoor gaande beweging is hierbij natuurlijk dan het fietsen via de rijbaan.

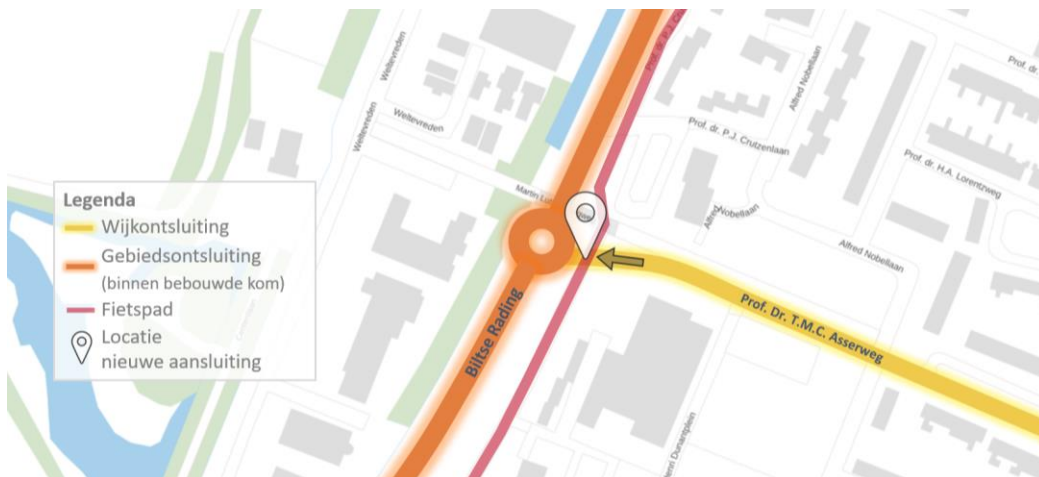
PROF. DR. T.M.C. ASSERWEG – BILTSE RADING



Afbeelding 28: Locatie 2: Nieuwe aansluiting Prof. Dr. T.M.C. Asserweg op de Biltse Rading

3 PROF. DR. T.M.C. ASSERWEG – BILTSE RADING

In dit hoofdstuk wordt de tweede locatie behandeld: het doortrekken van de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg (hierna: Asserweg) richting de Biltse Rading in combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op dit wegvak. Op afbeelding 28 op de vorige bladzijde en in figuur 4 worden de locatie van het wegvak en de weginrichting weergegeven.



Figuur 4: Locatie van de nieuwe aansluiting Prof. Dr. T.M.C. Asserweg - Biltse Rading

3.1 SITUATIEBESCHRIJVING

De Asserweg is zoals genoemd in het Verkeerscirculatieplan van De Bilt doorgetrokken richting de Biltse Rading. De aansluiting is gerealiseerd in één richting, waardoor het voortaan mogelijk is om het centrum van De Bilt via deze route te verlaten en dus niet het centrum in te rijden.

De Asserweg is volgens de wegategorisering in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan De Bilt een wijkontsluitingsweg (WOW) (GVVP, 2012) waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. De Biltse Rading is volgens de wegategorisering in het GVVP De Bilt (2012) gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (binnen de bebouwde kom), waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt.

Wijkontsluiting: Deze wegen voldoen zoveel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid (GVVP De Bilt, 2012). De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <6.000 mvt/etmaal op wijkontsluitingswegen.

Gebiedsontsluiting¹: Op deze wegen is op wegvakken de doorstromingen het belangrijkste, op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ze hebben binnen het wegennet de functie 'ontsluiten' tussen verblijfsgebieden onderling en richting de stroomwegen. Bovendien is er een scheiding tussen langzame en snelle vervoerwijzen. De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <15.000 mvt/etmaal op gebiedsontsluitingswegen.

¹ Voor de definitie van een gebiedsontsluitingsweg is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie "Basiskanmerken wegontwerp – categorisering en inrichting van wegen".

In figuur 4 is te zien dat het fietspad parallel aan de Biltse Rading de Asserweg kruist. De fietsoversteek ligt hierbij in de voorrang, waardoor gemotoriseerd verkeer dat de rotonde nadert vanaf de Asserweg voorrang moet verlenen. De gemeente De Bilt is benieuwd naar de werking van het nieuwe weggedeelte, waarbij deze voorrangssituatie een belangrijk aandachtspunt is. Deze fietsroute maakt namelijk deel uit van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Bilt (GVVP, 2012).

Wat betreft de weginrichting is het desondanks het toepassen van eenrichtingsverkeer (de rotonde oprijdend) mogelijk om de rotonde te verlaten. Echter wordt middels het bord C02 aangegeven dat de weg vanaf deze zijde verboden is om in te rijden. Weggebruikers kunnen na het kruisen van de fietsoversteek hun weg niet vervolgen. Tijdens het locatiebezoek is gebleken dat deze doorgang fysiek onmogelijk is gemaakt door het plaatsen van afzethekken.

Doordat fietsers in de voorrang liggen, is de rode kleur van het fietspad doorgetrokken. Daarnaast is deze voorrangssituatie aangeduid door middel van haaiantanden op het wegdek. Aanvullend is middels het bord B06 aangegeven dat gemotoriseerd verkeer een voorrangskruispunt nadert waarbij (brom)fietsverkeer van twee richtingen kan komen. Ook worden bromfietsers naar het fietspad verwezen om van rijbaan te wisselen.



Afbeelding 29: Doodlopende rijrichting vanaf de rotonde



Afbeelding 30: Aansluiting Prof. Dr. T.M.C. Asserweg op rotonde



Afbeelding 31: Fietsoversteek in de voorrang en blokkade door afzethekken



Afbeelding 32: Fietzers krijgen voorrang

Door het doortrekken van de Asserweg is ook een nieuwe aansluiting op de rotonde gerealiseerd voor fietsverkeer in twee richtingen. Deze aansluiting is bij de rotonde vrijliggend, maar wordt richting het oosten geïntegreerd in het nieuwe weggedeelte. Het nieuwe weggedeelte is immers voorzien van fiets(suggestie)stroken. Met behulp van belijning op het wegvak en wegmarkering in de vorm van haaiantanden, worden fietsers naar de juiste plaats op de weg geleid.



Afbeelding 33: Nieuwe aansluiting vrijliggend fietspad



Afbeelding 34: Scheiding van het fietspad en wegvak voor gemotoriseerd verkeer



Afbeelding 35: Geleiding van fietsers middels belijning en wegmarkering



Afbeelding 36: Geleiding van fietsers middels belijning

3.2 INTENSITEITEN

Ter hoogte van de aansluiting van de Asserweg op de Biltse Rading is één rijrichting afgesloten. Gemotoriseerd verkeer kan wel vanuit de Asserweg de rotonde oprijden, maar andersom kan gemotoriseerd verkeer hier de rotonde niet verlaten. Op de Biltse Rading rijden op werkdagen gemiddeld ca. 15.000 motorvoertuigen, in beide richtingen samen. Dat is voor een 50-km weg met twee keer één rijstrook een forse intensiteit. Echter wordt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etmaal die de gemeente hanteert op de Biltse Rading niet overschreden.

Aan de zuidzijde van de Biltse Rading ligt een tweerichtingenfietspad met een intensiteit van ca. 1.200 fietsers per werkdag. Verkeer dat vanuit de Asserweg de rotonde nadert moet voorrang verlenen aan het fietsverkeer. Op werkdagen rijden op dit gedeelte van de Asserweg dagelijks 2.500 en 3.000 motorvoertuigen.

3.3 RESULTATEN CAMERAONDERZOEK

Van zondag 6 november tot en met zaterdag 12 november zijn 24 uur per dag cameraopnames gemaakt op deze locatie. Deze camerabeelden zijn gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie en het uitvoeren van een conflictobservatie. Op het nieuwe wegvak (inclusief fietsoversteek) van de Asserweg zijn onder andere in samenspraak met de gemeente De Bilt en op basis van de conflictobservatie de volgende typen conflicten en opvallendheden geconstateerd:

- Autoverkeer verleent geen voorrang
- Wachtrijen bij oprijden rotonde
- Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)
- Gemotoriseerd verkeer neemt verkeerde afslag op rotonde

Onderstaand worden deze nader beschreven.

3.3.1 Autoverkeer verleent geen voorrang

Er is regelmatig (meerdere keren per dag) geconstateerd dat autoverkeer geen of laat voorrang verleent aan fietsverkeer of dat autoverkeer in eerste instantie remt om voorrang te verlenen, maar vervolgens toch nog even gas geeft om zelf voorrang te nemen. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit meerdere keren tot bijna-ongevallen geleid, waarbij fietsverkeer moest afremmen en uitwijken of zelfs stilstaan. Door op tijd anticiperen van fietsers zijn daadwerkelijke ongevallen voorkomen (zie afbeelding 37 tot en met 40).



Afbeelding 37: Bijna-ongeval: fietsers krijgen geen voorrang, waardoor ze moeten afremmen en zelfs stil komen te staan



Afbeelding 38: Bijna-ongeval: fietser krijgt geen voorrang, waardoor ze moet afremmen en zelfs stil komt te staan



Afbeelding 39: Bijna-ongeval: bakfiets krijgt geen voorrang, waardoor ze moet afremmen en zelfs stil komt te staan



Afbeelding 40: Bijna-ongeval: fietser krijgt geen voorrang, waardoor hij moet afremmen en uitwijken

3.3.2 Wachtrijen bij oprijden rotonde

Tijdens de spitsuren (zowel ochtend als avond) op werkdagen komt het regelmatig voor dat een wachtrij ontstaat bij het oprijden van de rotonde (zie afbeelding 41). Tijdens de ochtendspits is het erg druk, met name tussen 07:00 – 08:00 uur. In dit uur is soms minutenlang een doorlopende wachtrij. Ook is het gedurende de avondspits (17:00 – 19:00 uur) druk met autoverkeer. Tijdens de onderzoeksperiode zijn meerdere wachtrijen waargenomen bestaande uit een stuk of 15 auto's, die een halve minuut tot 45 secondes stil stonden.

Er is geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer regelmatig (deels) de fietsoversteek blokkeert, wanneer een wachtrij ontstaat (zie afbeelding 42). Dit kan leiden tot hinder voor het fietsverkeer. Fietsverkeer dient uit te wijken of af te remmen om een botsing te voorkomen. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet geleid tot (bijna) ongevallen. Bij lange wachtrijen blokkeert het gemotoriseerd verkeer ook de diagonale fietsoversteek op de rijbaan (zie afbeelding 41 en 42).



Afbeelding 41: Tijdens de ochtendspits (8 november, 08:00 uur) ontstaat een lange wachtrij om de rotonde op te rijden



Afbeelding 42: Tijdens de ochtendspits (8 november, 08:30 uur) ontstaat een lange wachtrij om de rotonde op te rijden, waarbij de fietsoversteek volledig wordt geblokkeerd

3.3.3 Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)

Tijdens het cameraonderzoek van zowel deze locatie als bij de oversteekplaats op de Asserweg is enkele keren geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer vanaf de rotonde De Bilt komt inrijden en dus tegen de rijrichting ingaat (spookrijden). Zoals eerder aangegeven, wordt middels het bord C02 aangegeven dat de weg vanaf deze zijde verboden is om in te rijden. Echter staat dit bord aan de verkeerde kant van de weg; een verkeersbord geldt alleen voor de betreffende weggebruikers als hij/zij er links langs rijdt.

Eén keer ging dit om een (buitenlandse) automobilist die de rotonde wilde afrijden, vervolgens een aantal keer op het fietspad steekt en uiteindelijk tegen de richting in de Asserweg oprijdt (afbeelding 43). Daarnaast ging het om een automobilist die volledig tegen de richting in reed (afbeelding 44). Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet geleid tot (bijna) ongevallen.



Afbeelding 43: Automobilist (buitenlands kenteken) wil de rotonde afrijden, probeert vervolgens te keren op het fietspad om uiteindelijk tegen de richting in de Asserweg op te rijden



Afbeelding 44: Automobilist rijdt tegen de richting in op de Asserweg

3.3.4 Gemotoriseerd verkeer neemt verkeerde afslag op rotonde

Er is enkele keren geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer de verkeerde afslag op de rotonde neemt. Zij zien vervolgens dat sprake is van eenrichtingsverkeer, dus dat deze aansluiting doodlopend is. Door op de fietsoversteek en/of het fietspad te keren, komen ze uiteindelijk op de Asserweg om hier de rotonde weer op te rijden (afbeelding 45). Tijdens de onderzoeksperiode heeft het keren (door meerdere keren te steken) op de fietsoversteek één keer tot een bijna-ongeval geleid met twee bromfietsen, zie afbeelding 46.



Afbeelding 45: Automobilist neemt de doodlopende afslag op de rotonde en keert op de fietsoversteek om vervolgens de rotonde weer op te rijden



Afbeelding 46: Conflict: automobilist neemt de doodlopende afslag op de rotonde en keert op de fietsoversteek terwijl er twee bromfietzers aan komen rijden

3.4 MELDINGEN

Bewoners van de gemeente De Bilt hebben sinds het doortrekken van de Asserweg richting de Biltse Rading, het instellen van eenrichtingsverkeer en bijbehorende ruimtelijke ingrepen meldingen gemaakt van subjectieve onveiligheid. Ter hoogte van de fietsoversteek bij de rotonde zijn de volgende onderwerpen vaak genoemd en behoeven aandacht volgens de bewoners:

- Op de fietsoversteek ligt het fietsverkeer in de voorrang. Echter krijgen fietsers volgens bewoners vaak geen of pas laat voorrang van gemotoriseerd verkeer.
- Gemotoriseerd verkeer dat de rotonde komt oprijden heeft volgens bewoners beperkt zicht op het fietsverkeer. Met name fietsers afkomstig vanaf het kruispunt Blauwkapelseweg/Biltse Rading zijn slecht zichtbaar. Dit komt onder andere door bosschages.
- Volgens bewoners minderen automobilisten geen vaart bij het naderen van de rotonde.
- De wegmarkering (haaiantanden) geeft volgens bewoners onvoldoende de voorrangssituatie bij de fietsoversteek weer.

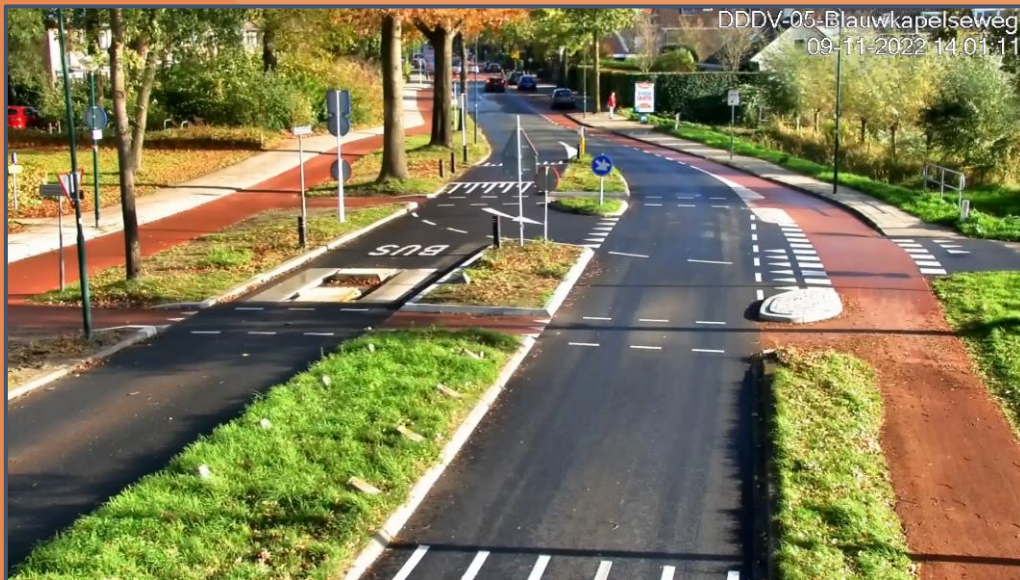
3.5 SAMENVATTING

Door het doortrekken van de Asserweg richting de Biltse Rading is een nieuwe route ontstaan om de kern van De Bilt te verlaten. Deze nieuwe aansluiting kruist het fietspad parallel aan de Biltse Rading, waarbij de fietsoversteek in de voorrang ligt. Op de Asserweg rijden dagelijks (op werkdagen) ca. 2.500 – 3.000 motorvoertuigen. Get op de functie van de weg is deze intensiteit acceptabel. Het fietspad parallel aan de Biltse Rading heeft een intensiteit van ca. 1.200 fietsers per werkdag.

Uit de analyse blijkt dat gemotoriseerd verkeer regelmatig geen of laat voorrang verleent aan fietsverkeer. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit meerdere keren tot bijna-ongevallen geleid, waarbij fietsverkeer moest afremmen en uitwijken. Bewoners geven aan dat dit onder andere komt door de slechte zichtbaarheid van fietsverkeer. Daarnaast komt het op werkdagen regelmatig voor dat een wachtrij ontstaat bij het oprijden van de rotonde, waarbij zowel de fietsoversteek bij de rotonde als de diagonale fietsoversteek op de rijbaan is geblokkeerd.

Enkele keren is tijdens de analyse waargenomen dat gemotoriseerd verkeer tegen de richting in rijdt op de Asserweg of dat ze de verkeerde afslag nemen op de rotonde en vervolgens op de fietsoversteek keren.

BLAUWKAPELSEWEG – BILTSE RADING



Afbeelding 47: Locatie 3: Blauwkapelseweg - Biltse Rading

4 BLAUWKAPELSEWEG – BILTSE RADING

In dit hoofdstuk wordt de derde locatie behandeld: het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Blauwkapelseweg tussen de aansluitingen met de Biltse Rading en Park Arenberg (richting Hessenweg). Op afbeelding 47 op de vorige bladzijde en in figuur 5 worden de locatie van het wegvak en de weginrichting weergegeven.



Figuur 5: Locatie van het wegvak op de Blauwkapelseweg waar eenrichtingsverkeer is ingesteld

4.1 SITUATIEBESCHRIJVING

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het in figuur 5 aangegeven wegvak op de Blauwkapelseweg, is het voortaan alleen mogelijk om het centrum van De Bilt via deze route in te rijden en dus niet te verlaten. Volgens de wegategorisering in het GVVP De Bilt (2012) is de Blauwkapelseweg een wijkontsluitingsweg (WOW), waar momenteel nog een maximumsnelheid van 50 km/h geldt. De Blauwkapelseweg sluit aan op het gedeelte van de Biltse Rading dat buiten de bebouwde kom valt. Volgens de wegategorisering in het GVVP De Bilt (2012) is dit deel van de Biltse Rading een gebiedsontsluitingsweg (buiten de bebouwde kom), waar een maximumsnelheid van 80 km/h geldt.

Wijkontsluiting: Deze wegen voldoen zoveel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid (GVVP De Bilt, 2012). De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <6.000 mvt/etmaal op wijkontsluitingswegen.

Gebiedsontsluiting²: Op deze wegen is op wegvakken de doorstromingen het belangrijkste, op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ze hebben binnen het wegennet de functie 'ontsluiten' tussen verblijfsgebieden onderling en richting de stroomwegen. Bovendien is er een scheiding tussen langzame en snelle vervoerwijzen. De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <15.000 mvt/etmaal op gebiedsontsluitingswegen.

² Voor de definitie van een gebiedsontsluitingsweg is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie "Basiskanmerken wegontwerp – categorisering en inrichting van wegen".

Op afbeelding 47 en in figuur 5 is te zien dat ondanks het instellen van eenrichtingsverkeer, sprake is van twee rijbanen die aansluiten op de Biltse Rading. Eén van deze rijbanen is voor gemotoriseerd verkeer dat het centrum van De Bilt inrijdt. De andere rijbaan is bestemd voor busverkeer en is dan ook een busbaan. Op de busbaan is een bussluis gerealiseerd, waardoor de toegang voor (niet-gewenst) autoverkeer wordt tegengegaan. De bus halteert op de rijbaan.

Tijdens het locatiebezoek is gebleken dat vanaf de aansluiting met Park Arenberg één weghelft middels een afzethek en het bord C01 (gesloten rijrichting) is afgesloten. Echter is het voor weggebruikers mogelijk om hier langsheen te rijden en hun weg te vervolgen. Vervolgens wordt middels het bord C02 aangegeven dat de weg over 50 meter (uitgezonderd voor busverkeer) verboden is om in te rijden.

Ter hoogte van de bussluis wordt middels diverse bebording (C01, F13, L205 en J37) aangegeven dat het voor een weggebruiker (uitgezonderd busverkeer) niet toegestaan is om rechtdoor te rijden en dat men een bussluis nadert. Weggebruikers worden voor de bussluis met behulp van belijning en wegmarkering in de vorm van een dwangpijl linksaf gestuurd. Hierdoor worden ze richting een doodlopende parallelweg geleid, die na 100 meter de functie krijgt als fiets-/bromfietspad. Het is de bedoeling dat gemotoriseerd verkeer hier keert.



Afbeelding 48: Busluis op de Blauwkapelseweg



Afbeelding 49: Weghelft afgesloten middels een afzethek



Afbeelding 50: Over 50 meter is de weg verboden om in te rijden, uitgezonderd busverkeer



Afbeelding 51: Bebording en wegmarkeringen voor de busluis

Ter hoogte van de bussluis zijn twee fietsoversteken gerealiseerd (afbeelding 52 en 53) over de Blauwkapelseweg, waarbij gemotoriseerd verkeer in de voorrang ligt. Voor deze fietsoversteken is op de busbaan sprake van een snelheidsremmende verkeersdrempel. Het fietspad dat parallel loopt aan de Blauwkapelseweg en de eerder genoemde parallelweg kruist, ligt wel in de voorrang. De rode kleur van het fietspad is hier dan ook doorgetrokken. Daarnaast is deze voorrangssituatie aangeduid door middel van haaiantanden op het wegdek.

Volgens het Verkeerscirculatieplan van gemeente De Bilt maken dagelijks grote aantallen fietsers gebruik van de Blauwkapelseweg (circa 1.400 – 1.500 per etmaal), waardoor de gemeente als uitgangspunt hanteert om de continuïteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren.



Afbeelding 52: De oostelijke fietsoversteek op de Blauwkapelseweg



Afbeelding 53: Scholieren steken via de westelijke fietsoversteek de Blauwkapelseweg over

4.2 INTENSITEITEN

Met het realiseren van een bussluis op de Blauwkapelseweg ter hoogte van het vrijliggend fietspad Biltse Rading is de intensiteit gemotoriseerd verkeer op de Blauwkapelseweg gereduceerd tot gemiddeld 3.500 tot 3.750 motorvoertuigen per werkdag. Door de ligging van de bussluis kan gesteld worden dat dit voornamelijk verkeer is dat vanuit de Biltse Rading richting het centrum rijdt. Gelet op de functie van de weg is deze intensiteit acceptabel. Bovendien blijft de intensiteit hiermee onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal die de gemeente hanteert op de Blauwkapelseweg. Voor de coronapandemie (en voor de realisatie van de bussluis) lag deze intensiteit nog op 9.000 tot 9.500 motorvoertuigen per etmaal.

Direct grenzend aan de bussluis is een fietsoversteek gerealiseerd voor fietsers die van noord naar zuid willen oversteken om het fietspad langs de Biltse Rading op te rijden. Het fietspad langs de Biltse Rading wordt dagelijks (op werkdagen) door ca. 2.500 fietsers gebruikt, in beide richtingen samen. Fietsers die andersom willen oversteken over de Blauwkapelseweg moeten daarvoor iets omrijden. Daarnaast rijdt in beide richtingen van de Blauwkapelseweg vier keer per uur een lijnbus (dus acht in totaal).

4.3 RESULTATEN CAMERAONDERZOEK

Van zondag 6 november tot en met zaterdag 12 november zijn 24 uur per dag cameraopnames gemaakt op deze locatie. Deze camerabeelden zijn gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie en het uitvoeren van een conflictobservatie. Ter hoogte van het wegvak waar eenrichtingsverkeer is ingesteld zijn onder andere in samenspraak met de gemeente De Bilt en op basis van de conflictobservatie de volgende typen conflicten en opvallendheden geconstateerd:

- Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)
- Gemotoriseerd verkeer rijdt via de bussluis
- Onveilige keerbewegingen voor de bussluis
- Gemotoriseerd verkeer slaat linksaf voor de bussluis, richting parallelweg/bromfietspad
- Plek op de weg

Onderstaand worden deze nader beschreven.

4.3.1 Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Blauwkapelseweg, is het alleen mogelijk om het centrum van De Bilt via deze route in te rijden. Echter zijn nog twee rijbanen aanwezig, waarvan één een busbaan is, zodat het busverkeer nog wel de kern van De Bilt kan verlaten via deze route. Het is hierdoor dan ook mogelijk voor overig gemotoriseerd verkeer om op deze busbaan te rijden tot aan de bussluis.

Tijdens het cameraonderzoek is een aantal keer geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer op het betreffende wegvak op de Blauwkapelseweg tegen de rijrichting inrijdt om de kern te verlaten. Dit vindt plaats op twee manieren. Een deel van het gemotoriseerd verkeer rijdt al op de verkeerde weghelft voordat de busbaan van de rijbaan gesplitst wordt (afbeelding 54). Het andere deel van het gemotoriseerd verkeer dat tegen de richting in rijdt, gaat pas tegen de richting in rijden op het moment dat zij over de bussluis heen moeten (afbeelding 55). Tijdens de onderzoeksperiode heeft deze situatie niet geleid tot (bijna) ongevallen.

Voor gemotoriseerd verkeer dat de kern van De Bilt via de Blauwkapelseweg komt inrijden, is het wel onverwachts dat gemotoriseerd verkeer op hun weghelft rijdt. Dit kan dus tot onveilige situaties leiden waarbij gemotoriseerd moet uitwijken, terwijl daar weinig tot geen ruimte voor is.



Afbeelding 54: Een automobilist gaat voor het splitsen van de rijbaan op de verkeerde weghelft rijden om vervolgens via de Blauwkapelseweg de kern van De Bilt te verlaten (spookrijden)



Afbeelding 55: Twee automobilisten veranderen voor de busluis van rijbaan om vervolgens via de Blauwkapelseweg de kern van De Bilt te verlaten (spookrijden)

4.3.2 Gemotoriseerd verkeer rijdt via de busluis

Op de busbaan is een busluis gerealiseerd om de toegang voor (niet-gewenst) autoverkeer tegen te gaan en te verduidelijken dat gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd busverkeer) hier niet langs kan en mag. Tijdens het cameraonderzoek is echter geconstateerd dat dagelijks (zowel week- als weekenddagen) gemotoriseerd verkeer over de busluis heen rijdt, met eventueel schade tot gevolg. Wat hogere auto's rijden ongehinderd en zonder schade door (afbeelding 56). Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet geleid tot (bijna) ongevallen met ander verkeer. Daarnaast is opgevallen dat van 00:00 – 01:00 uur op zaterdagnacht veel gemotoriseerd verkeer probeert om via de busluis te rijden.



Afbeelding 56: Een automobilist met een pick-up rijdt bijna moeiteloos over de busluis heen om vervolgens via de Blauwkapelseweg de kern van De Bilt te verlaten



Afbeelding 57: Een automobilist ontwijkt de busluis door gedeeltelijk op de berm tussen de rijbaan en het fietspad te rijden, om vervolgens via de Blauwkapelseweg de kern van De Bilt te verlaten

4.3.3 Onveilige keerbewegingen voor de busluis

Tijdens het cameraonderzoek is geconstateerd dat dagelijks (zowel week- als weekenddagen) gemotoriseerd verkeer keert voor de busluis. Met name van 00:00 – 01:00 uur op zaterdagnacht keert veel gemotoriseerd verkeer voor de busluis. De weginrichting zorgt mogelijk voor een onduidelijke verkeerssituatie of de verkeerssituatie wordt niet voldoende aangeduid middels bebording en/of wegmarkering. Daarnaast is het mogelijk dat het instellen van eenrichtingsverkeer nog niet is doorgevoerd in de navigatiesystemen. In de meeste gevallen heeft dit tijdens de onderzoeksperiode niet geleid tot (bijna) ongevallen. Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van het fietspad om te keren en heeft hierdoor voldoende ruimte (afbeelding 58 en 59).



Afbeelding 58: Automobilist keert om voor de busluis om vervolgens in de juiste rijrichting te rijden



Afbeelding 59: Automobilist keert om voor het splitsen van de rijbaan om vervolgens in de juiste rijrichting te rijden

Doordat het gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van het fietspad om te keren, wordt het fietspad (deels) geblokkeerd. Dit kan leiden tot het hinderen van het fietsverkeer. Fietsverkeer dient uit te wijken of af te remmen om een botsing te voorkomen. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit één keer geleid tot een conflict (afbeelding 60). Daarnaast kwam het in enkele gevallen voor dat gemotoriseerd verkeer dat keert voor de busluis voor hinder zorgt bij busverkeer (afbeelding 61) of bij overig verkeer dat de Blauwkapelseweg komt oprijden vanaf het kruispunt met de Biltse Rading (afbeelding 62 en 63).



Afbeelding 60: Conflict: een automobilist keert ter hoogte van de bussluis om, op de goede weghelft te gaan rijden, maar komt hierdoor in conflict met een bromfietser en fietser die op de verkeerde weghelft fietsen



Afbeelding 61: Een automobilist keert ter hoogte van de bussluis, maar hindert hierbij het busverkeer



Afbeelding 62: Automobilist keert voor het splitsen van de rijbaan en hindert hierbij gemotoriseerd verkeer dat de Blauwkapelseweg komt oprijden vanaf het kruispunt met de Biltse Rading



Afbeelding 63: Automobilist keert voor het splitsen van de rijbaan en hindert hierbij gemotoriseerd verkeer dat de Blauwkapelseweg komt oprijden vanaf het kruispunt met de Biltse Rading

4.3.4 Gemotoriseerd verkeer slaat linksaf richting parallelweg/bromfietspad

Tijdens het cameraonderzoek is regelmatig geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer de parallelweg inrijdt (afbeelding 64). Deze weg is doodlopend voor gemotoriseerd verkeer en heeft na 100 meter de functie fiets-/bromfietspad. Er zijn twee gevallen waarbij gemotoriseerd verkeer linksaf slaat richting de parallelweg, vervolgens het fietspad blokkeert en achteruit de Blauwkapelseweg oprijdt, zie afbeelding 65.

Tijdens de onderzoeksperiode heeft deze situatie niet geleid tot (bijna) ongevallen. Echter wordt de parallelweg en het fietspad (onnodig) geblokkeerd door het keren, wat tot hinder kan zorgen voor de andere weggebruikers.



Afbeelding 64: Automobilist keert linksaf richting de parallelweg



Afbeelding 65: Automobilist keert linksaf richting de parallelweg, maar remt af op het fietspad. Vervolgens rijdt hij achteruit de Blauwkapelseweg op en rijdt de juiste richting op

4.3.5 Plek op de weg

Tijdens het cameraonderzoek is bijna continu waargenomen dat met name fietsers (scholieren) en bromfietzers een andere plek op de weg hebben en volgen dan van ze wordt gevraagd. Meerdere keren is bijvoorbeeld waargenomen dat fietsverkeer geen gebruik maakt van de fietsoversteek wanneer wordt overgestoken (afbeelding 66) en dat (brom)fietsverkeer richting het fiets-/bromfietspad de route afsnijdt via de rijbaan (afbeelding 67). Deze rechtdoor gaande beweging is natuurlijker dan het fietsen via het fietspad en de fietsoversteek. Wanneer wel gebruik wordt gemaakt van een fietsoversteek, gebeurt dit ook vaak in de verkeerde richting (zie afbeelding 68 en 69).



Afbeelding 66: Fietsverkeer steekt de weg over en maakt hierbij (grotendeels) geen gebruik van de (juiste) fietsoversteek



Afbeelding 67: Fietser snijdt de route richting het fiets-/bromfietspad af via de rijbaan



Afbeelding 68: Fietsverkeer maakt gebruik van de verkeerde fietsoversteek



Afbeelding 69: Fietsverkeer maakt gebruik van de verkeerde fietsoversteek

Tijdens de onderzoeksperiode hebben deze situaties tweemaal tot een conflict geleid tussen fiets- en gemotoriseerd verkeer (zie afbeelding 70 en 71), waarbij het gemotoriseerde verkeer moest afremmen. Voor gemotoriseerd verkeer dat de Blauwkapelseweg komt oprijden, is het onverwacht dat (brom)fietsverkeer via de rijbaan oversteekt. Dit zorgt voor onveilige situaties.



Afbeelding 70: Conflict: fietsverkeer steekt over via de rijbaan en komt hierdoor bijna in conflict met gemotoriseerd verkeer dat de Blauwkapelseweg oprijdt



Afbeelding 71: Conflict: fietsverkeer steekt over via de rijbaan en komt hierdoor bijna in conflict met gemotoriseerd verkeer dat de Blauwkapelseweg oprijdt

4.4 MELDINGEN

Bewoners van de gemeente De Bilt hebben sinds het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Blauwkapelseweg en bijbehorende ruimtelijke ingrepen (onder andere het realiseren van een bussluis) meldingen gemaakt van subjectieve onveiligheid. De volgende onderwerpen zijn vaak genoemd en behoeven aandacht volgens de bewoners:

- Veel bewoners hebben aangegeven dat gemotoriseerd verkeer het eenrichtingsverkeer negeert. Enkele auto's zijn hoog genoeg om moeiteloos over de bussluis heen te rijden. Ander gemotoriseerd verkeer rijdt over de verkeerde weghelft of manoeuvreert zich om de bussluis heen. Zo zijn er bijvoorbeeld ook automobilisten die tegen de richting in gaan rijden.
- De weginrichting is volgens meerdere bewoners erg onduidelijk; in eerste instantie is door de aanwezigheid van twee rijbanen niet te zien dat sprake is van eenrichtingsverkeer. Met name in het donker is niet goed te zien dat sprake is van een busbaan. Er vinden dan ook veel conflicten plaats waarbij automobilisten zich klem rijden in de bussluis en vervolgens schade oplopen aan hun voertuig. De automobilisten die wel op tijd zien dat een bussluis aanwezig is, maken gevaarlijke keerbewegingen op de rijbaan.
- Volgens de bewoners zorgt de pijl op het wegdek voor verwarring. De pijl geeft namelijk aan dat gemotoriseerd verkeer linksaf moet slaan richting het fiets-/bromfietspad. Het is de bedoeling dat ze hier keren, maar veel verkeer rijdt vervolgens over het fiets-/bromfietspad richting de A27. Hiermee wordt het fiets-/bromfietspad als parallelweg gebruikt om naar Utrecht te rijden. Dit leidt tot erg gevaarlijke situaties voor fietsverkeer.
- De fietsoversteken op dit wegvak van de Blauwkapelseweg zijn volgens meerdere bewoners vrij onhandig. De bochten om op de oversteek te komen zijn moeilijk te maken en de oversteken zijn gesitueerd op een onlogische plek. Hierdoor steken veel fietsers op andere plekken over.
- Het is (met name voor niet-omwonenden) onduidelijk hoe gemotoriseerd verkeer de kern van De Bilt kan verlaten via een andere route. Er worden immers geen omleidingsroutes aangegeven.

Al met al zijn met betrekking tot deze locatie veel meldingen binnen gekomen bij de gemeente, die aangeven dat bewoners vinden dat sprake is van een onveilige en onduidelijke situatie voor weggebruikers.

4.5 SAMENVATTING

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Blauwkapelseweg, is het voortaan alleen mogelijk om via deze route de kern van De Bilt in te rijden. Desondanks zijn hier nog twee rijbanen aanwezig, namelijk één voor het autoverkeer en een busbaan. Deze busbaan is bestemd voor busverkeer om de kern van De Bilt uit te rijden. Op deze busbaan is een busluis gerealiseerd. Met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Blauwkapelseweg is de intensiteit gemotoriseerd verkeer afgenomen van 9.000 tot 9.500 motorvoertuigen per etmaal naar 3.500 tot 3.750 motorvoertuigen per etmaal. Gelet op de functie van de weg is deze intensiteit acceptabel.

Uit de analyse blijkt dat dagelijks gemotoriseerd verkeer over de busluis heen rijdt (of zich langs de busluis manoeuvreert), met eventueel schade tot gevolg. Wat hogere auto's rijden ongehinderd en zonder schade door. Er zijn bij de gemeente veel meldingen binnengekomen over automobilisten die met hun voertuig klem zijn komen te zitten in de busluis. Daarnaast blijkt dat gemotoriseerd verkeer af en toe tegen de rijrichting in rijdt om de kern te verlaten. Het merendeel van het gemotoriseerde verkeer dat de kern van De Bilt wil verlaten via de Blauwkapelseweg keert voor de busluis, wat in sommige gevallen tot oponthoud leidt bij de andere verkeersdeelnemers.

Weggebruikers worden door een dwangpijl op het wegdek voor de busluis naar een doodlopende parallelweg geleid, die na 100 meter de functie krijgt als fiets-/bromfietspad. Veel bewoners hebben gemeld dat dit voor verwarring zorgt. Het is de bedoeling dat gemotoriseerd verkeer hier keert, maar het fiets-/bromfietspad wordt volgens bewoners door veel automobilisten als parallelweg gebruikt om richting de A27 te rijden. Bovendien wordt het volgens bewoners niet voldoende aangegeven hoe het verkeer de kern van De Bilt via een andere route kan verlaten.

Ten slotte zijn ter hoogte van de busluis twee fietsoversteken gerealiseerd. Volgens meerdere bewoners zijn deze oversteken op onlogische plekken gesitueerd. Uit de analyse blijkt dan ook dat veel fietsers (scholieren) en bromfietzers een andere plek op de weg hebben en volgen dan van ze gevraagd wordt. De rechtdoor gaande beweging is natuurlijker dan oversteken via de fietsoversteken.

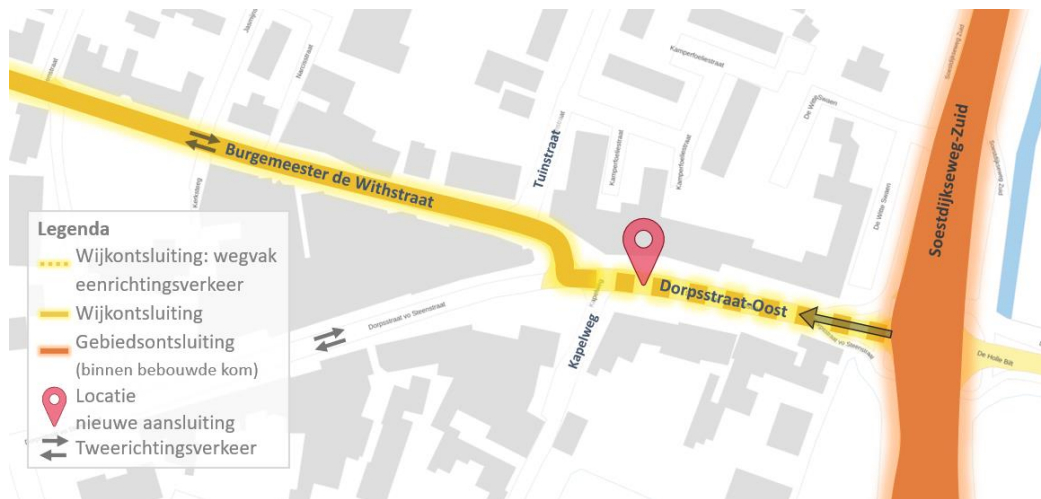
DORPSSTRAAT-OOST – BURGEMEESTER DE WITHSTRAAT



Afbeelding 72: Locatie 4: Dorpsstraat-Oost - Burgemeester de Withstraat

5 DORPSSTRAAT-OOST – BURGEMEESTER DE WITHSTRAAT

In dit hoofdstuk wordt de vierde locatie behandeld: het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Dorpsstraat-Oost tussen de Soestdijkseweg Zuid en de Burgemeester De Withstraat (richting Hessenweg). Op afbeelding 72 op de vorige bladzijde en in figuur 6 worden de locatie van het wegvak en de weginrichting weergegeven.



Figuur 6: Locatie van het wegvak Dorpsstraat-Oost waar eenrichtingsverkeer is ingesteld

5.1 SITUATIEBESCHRIJVING

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het in figuur 6 aangegeven wegvak Dorpsstraat-Oost, is het voortaan alleen mogelijk om het centrum van De Bilt via deze route in te rijden en dus niet te verlaten. Volgens de wegategorisering in het GVVP De Bilt (2012) is de Dorpsstraat (en vervolgens de Burgemeester de Withstraat) een wijkontsluitingsweg waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. Het verkeer dat deze route rijdt richting het centrum van De Bilt is afkomstig van de Soestdijkseweg Zuid. Volgens de wegategorisering in het GVVP De Bilt (2012) is dit een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt.

Wijkontsluiting: Deze wegen voldoen zoveel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid (GVVP De Bilt, 2012). De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <6.000 mvt/etmaal op wijkontsluitingswegen.

Gebiedsontsluiting³: Op deze wegen is op wegvakken de doorstromingen het belangrijkste, op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ze hebben binnen het wegennet de functie 'ontsluiten' tussen verblijfsgebieden onderling en richting de stroomwegen. Bovendien is er een scheiding tussen langzame en snelle vervoerwijzen. De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <15.000 mvt/etmaal op gebiedsontsluitingswegen.

³ Voor de definitie van een gebiedsontsluitingsweg is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie "Basiskanmerken wegontwerp – categorisering en inrichting van wegen".

Volgens de gemeente De Bilt is op deze locatie sprake van een complexe situatie. Er komen namelijk veel belangen samen waaronder verkeersdruk van het gemotoriseerde verkeer, hoge fietsintensiteiten, winkelveorzieningen en de parkeerdruk, in combinatie met beperkte ruimte (VCP, 2014). In 2011 zijn de Dorpsstraat en de Burgemeester de Withstraat dan ook heringericht. De herinrichting moest volgens de gemeente meer recht doen aan de functie en het beoogde gebruik van deze wegen dan de oude vormgeving. Desondanks is (voor het instellen van eenrichtingsverkeer) de verkeersdruk van het gemotoriseerde verkeer in deze straten hoog gebleven, in combinatie met de hoge fietsintensiteiten en de parkeerdruk nabij de winkelfuncties.

Op de Dorpsstraat-Oost is eenrichtingsverkeer ingesteld middels een wegversmalling: een fysieke barrière, waaronder geleide bakens. Daarnaast wordt middels meerdere C02 borden aangegeven dat de weg (uitgezonderd voor fietsers en bromfietzers) verboden is om in te rijden. Door het instellen van eenrichtingsverkeer is op de Dorpsstraat-Oost sprake van een brede rijbaan, voorzien van fietssuggestiestroken en aan beide zijden een parkeerstrook, fietsnietjes en een trottoir.



Afbeelding 73: Weginrichting Dorpsstraat-Oost



Afbeelding 74: Wegversmalling Dorpsstraat-Oost (aansluiting met Kapelweg)

Ter hoogte van de wegversmalling wordt middels het bord B03 aangegeven dat weggebruikers die de Dorpsstraat-Oost inrijden richting het westen, een voorrangskruispunt naderen. De Kapelweg sluit namelijk aan op de Dorpsstraat. Op de Kapelweg is ook sprake van eenrichtingsverkeer. Middels wegmarkering in de vorm van haaiantanden wordt op de Kapelweg aangegeven dat weggebruikers voorrang moeten verlenen. Op de Burgemeester de Withstraat is sprake van tweerichtingsverkeer en wordt ook middels haaiantanden aangegeven dat weggebruikers voorrang moeten verlenen. Ten slotte zijn op het voorrangskruispunt geen hoogteverschillen tussen de rijbaan en het trottoir, waardoor het trottoir is afgebakend met behulp van paaltjes.



Afbeelding 75: Kapelweg eenrichtingsverkeer



Afbeelding 76: Verkeerssituatie voorrangskruispunt



Afbeelding 77: Verkeerssituatie voorrangssituatie



Afbeelding 78: Geen hoogteverschil

5.2 INTENSITEITEN

In 2022 is op het oostelijk deel van de Dorpsstraat eenrichtingsverkeer ingesteld. Door deze regeling mag alleen nog verkeer vanaf de Soestdijkseweg Zuid de Dorpsstraat in richting het centrum. De intensiteit gemotoriseerd verkeer is met deze aanpassing aanzienlijk gereduceerd van 5.000 à 5.500 (2018, voor de coronapandemie) tot ca. 2.500 motorvoertuigen per werkdag (2022). Gelet op de functie van de weg is deze intensiteit acceptabel. Bovendien blijft de intensiteit hiermee ruim onder de maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal die de gemeente hanteert op de Dorpsstraat. Gezien de winkelvoorzieningen en beperkte ruimte ligt deze intensiteit bij voorkeur lager.

Omdat op de Kapelweg ook een inrijdverbod geldt vanaf de Dorpsstraat, kan verkeer komend vanuit de Dorpsstraat West alleen nog richting Burg. De Withstraat rijden en vice versa. Van deze wegen zijn geen telgegevens bekend.

De Dorpsstraat is ingericht als erftoegangsweg. Hierop zijn geen formele fietsvoorzieningen aangebracht, maar doordat de klinkerverharding deels in ander verband is gelegd lijkt het alsof op de weg suggestiestroken liggen. Van de Dorpsstraat zijn geen fietstelgegevens bekend.

5.3 RESULTATEN CAMERAONDERZOEK

Van zondag 6 november tot en met zaterdag 12 november zijn 24 uur per dag cameraopnames gemaakt op deze locatie. Deze camerabeelden zijn gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie en het uitvoeren van een conflictobservatie. Ter hoogte van het wegvak waar eenrichtingsverkeer is ingesteld zijn onder andere in samenspraak met de gemeente De Bilt en op basis van de conflictobservatie de volgende typen conflicten en opvallendheden geconstateerd:

- Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)
- Onveilige keerbewegingen op het voorrangskruispunt
- Fietsverkeer op het trottoir
- Overige opvallendheden

Onderstaand worden deze nader beschreven.

5.3.1 Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)

Er is heel erg vaak (lees: meerdere keren per kwartier) geconstateerd dat het eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat en/of de Kapelweg wordt genegeerd.

Er zijn verschillende situaties die zich hier voordoen. Het negeren van eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat leidt in eerste instantie niet direct tot problemen, op enkele uitzonderingen na. Dit komt doordat de rijbaan waar eenrichtingsverkeer is ingesteld erg breed is, waardoor tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer voldoende ruimte heeft om uit te wijken (afbeelding 79). Bij één van deze uitzonderingen kwam licht vrachtverkeer dat tegen de richting inreed in conflict met tegemoetkomend verkeer, ter hoogte van de wegversmalling. Hierdoor moest het vrachtverkeer uitwijken waarbij een fietser bijna werd geschept (afbeelding 80).



Afbeelding 79: Automobilist negeert eenrichtingsverkeer, waardoor gemotoriseerd verkeer moet uitwijken



Afbeelding 80: Licht vrachtverkeer negeert eenrichtingsverkeer, waardoor hij in conflict komt met tegemoetkomend verkeer. Het vrachtverkeer wijkt uit en schept hierbij bijna een fietser

Bij enkele uitzonderingen kwam het gemotoriseerd verkeer dat tegen de richting inreed ter hoogte van het kruispunt met de Soestdijkseweg Zuid in conflict met inrijdend gemotoriseerd verkeer. Er is hier namelijk sprake van een smallere rijbaan (afbeelding 81). Hierdoor ontstond een wachtrij op de Soestdijkseweg Zuid om het centrum van De Bilt via de Dorpsstraat in te kunnen rijden (afbeelding 82). In deze gevallen keerde het gemotoriseerd verkeer dat tegen de richting inreed ook weer om. Voor andere verkeersdeelnemers is het onverwachts dat gemotoriseerd verkeer het eenrichtingsverkeer negeert, waardoor dit tot onveilige situaties kan leiden.



Afbeelding 81: Aansluiting van de Dorpsstraat op het kruispunt met de Soestdijkseweg Zuid



Afbeelding 82: Gemotoriseerd verkeer dat tegen de richting inrijdt, komt ter hoogte van het kruispunt met de Soestdijkseweg Zuid in conflict met tegemoetkomend verkeer

Ook het eenrichtingsverkeer op de Kapelweg wordt vaak genegeerd (afbeelding 83). Aangezien hier wel sprake is van een smalle rijbaan (afbeelding 84) en het onverwachts is dat gemotoriseerd verkeer hier inrijdt, kan dit tot onveilige situaties leiden. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit enkele keren geleid tot bijna-ongevallen, waarbij fietsverkeer uitwijkt door het trottoir op te fietsen.



Afbeelding 83: Automobilist negeert eenrichtingsverkeer Kapelweg



Afbeelding 84: Rijbaan van de Kapelweg

In het gedrag van gemotoriseerd verkeer is terug te zien dat zij regelmatig vaart minderen op het voorrangskruispunt en in eerste instantie twijfelen of ze tegen de richting in gaan rijden. In de meeste gevallen vervolgt het gemotoriseerd verkeer alsnog zijn weg via de Dorpsstraat of Kapelweg (dus tegen de richting in).

5.3.2 Onveilige keerbewegingen op het voorrangskruispunt

Er is regelmatig geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer in eerste instantie het centrum van De Bilt wil verlaten via de Dorpsstraat, maar vervolgens toch de juiste richting op gaat. In de meeste gevallen gaat dit veilig zonder problemen, maar er zijn gevallen waargenomen waarbij gemotoriseerd onveilige keerbewegingen maakt (afbeelding 85). Dit vindt met name plaats met gemotoriseerd verkeer afkomstig uit de Burgemeester de Withstraat. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit op enkele uitzonderingen na (afbeelding 86) niet geleid tot bijna-ongevallen.



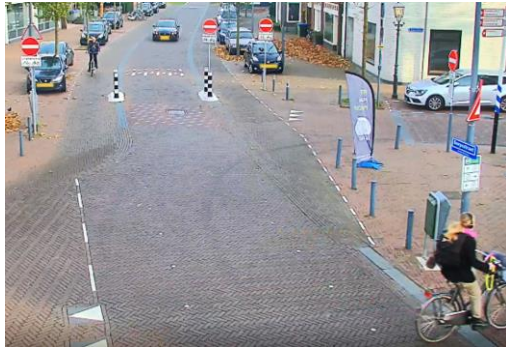
Afbeelding 85: Automobilist moet meerdere keren steken om te kunnen keren op het voorrangskruispunt. Hierdoor moet tegemoetkomend autoverkeer uitwijken



Afbeelding 86: Fietsverkeer moet (deels over het trottoir) uitwijken voor een kerende auto op het voorrangskruispunt

5.3.3 Fietsverkeer op het trottoir

Ter hoogte van het voorrangskruispunt zijn geen hoogteverschillen tussen de rijbaan en het trottoir. Met behulp van paaltjes is het trottoir afgebakend. Af en toe is geconstateerd dat fietsverkeer op het trottoir fietst, met name fietsverkeer richting en afkomstig uit de Kapelweg (afbeelding 87 en 88). Voor andere verkeersdeelnemers, met name voetgangers, kan het onverwachts zijn als fietsverkeer via het trottoir fietst. Dit kan tot onveilige situaties leiden. Echter is tijdens het cameraonderzoek gebleken dat het meeste fietsverkeer van te voren de rijrichting aangeeft, waardoor tijdens de onderzoeksperiode geen (bijna) ongevallen zijn waargenomen.



Afbeelding 87: Fietser fietst over het trottoir richting de Kapelweg



Afbeelding 88: Fietzers afkomstig uit de Kapelweg fietsen over het trottoir

5.3.4 Overige opvallendheden

Ten slotte zijn tijdens het cameraonderzoek nog enkele overige opvallendheden waargenomen:

- Enkele keren is waargenomen dat rechtdoor gaand fietsverkeer, afkomstig van het kruispunt met de Soestdijkseweg Zuid, geen voorrang krijgt van afslaand autoverkeer richting Burgemeester de Withstraat. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit enkele keren tot een bijna-ongeval geleid, zie afbeelding 89.
- Een enkele keer is waargenomen dat laad- en losverkeer gedeeltelijk het voorrangskruispunt blokkeert, waardoor overige verkeersdeelnemers moeten uitwijken, zie afbeelding 90.



Afbeelding 89: Bijna-ongeval: rechtdoor gaande fietser wordt afgesneden door afslaande automobilist



Afbeelding 90: Laad- en losverkeer blokkeert gedeeltelijk het voorrangskruispunt

5.4 MELDINGEN

Bewoners van de gemeente De Bilt hebben sinds het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Dorpsstraat en bijbehorende ruimtelijke ingrepen, meldingen gemaakt van subjectieve onveiligheid. De volgende onderwerpen zijn vaak genoemd en behoeven aandacht volgens de bewoners:

- Veel bewoners hebben aangegeven dat gemotoriseerd verkeer het eenrichtingsverkeer regime negeert. Dit leidt tot gevaarlijke situaties met het tegemoetkomende verkeer.
- Gemotoriseerd verkeer afkomstig uit de Burgemeester de Withstraat heeft geen tijdig overzicht van de verkeerssituatie. Er wordt niet op tijd aangegeven dat sprake is van eenrichtingsverkeer op zowel het wegvak van de Dorpsstraat als de Kapelweg. Hierdoor moeten zij vaak keren wat tot gevaarlijke situaties leidt in combinatie met het fietsverkeer. Door de weginrichting wordt deze verkeerssituatie niet op de juiste manier geïnterpreteerd.

5.5 SAMENVATTING

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Dorpsstraat, is het voortaan alleen mogelijk om via deze route de kern van de Bilt in te rijden. Er komen hier veel belangen samen waaronder winkelvoorzieningen en bijbehorende parkeerbehoefte en fietsintensiteiten, in combinatie met de beperkte ruimte. Met het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Dorpsstraat is de intensiteit gemotoriseerd verkeer op werkdagen afgenomen van 5.000 – 5.500 (2018) motorvoertuigen per etmaal naar ca. 2.500 motorvoertuigen per etmaal.

Uit de analyse blijkt dat regelmatig is geconstateerd dat het eenrichtingsregime op de Dorpsstraat (en/of de Kapelweg) wordt genegeerd. Dit is ook door bewoners aangegeven. Omdat op de Kapelweg ook een inrijdverbod geldt vanaf de Dorpsstraat, kan verkeer komend vanuit de Dorpsstraat West alleen nog richting Burg. De Withstraat rijden en vice versa. Volgens bewoners wordt dit niet tijdig aangegeven, waardoor veel onveilige keerbewegingen plaatsvinden.

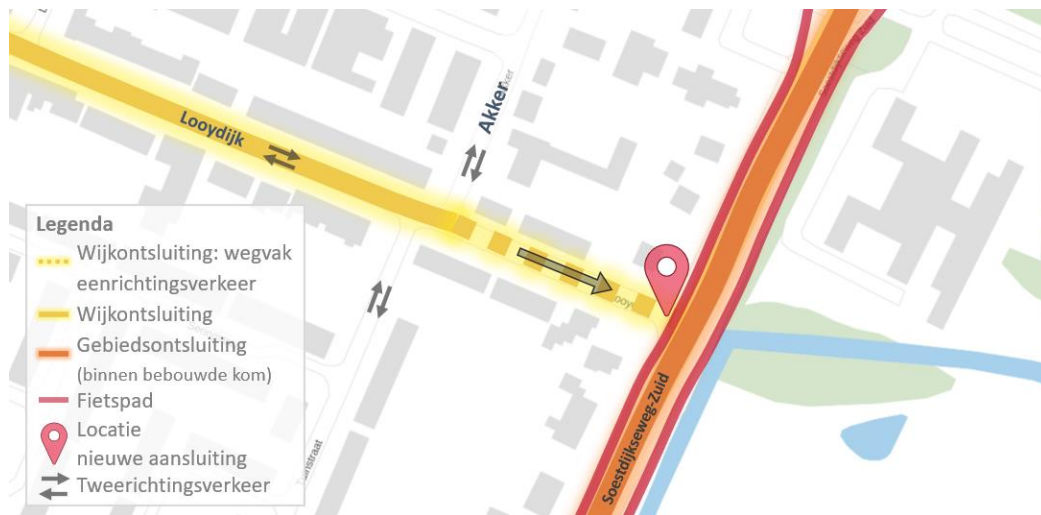
LOOYDIJK – SOESTDIJKSEWEG ZUID



Afbeelding 91: Locatie 5: Looydijk - Soestdijkseweg Zuid

6 LOOYDIJK – SOESTDIJKSEWEG ZUID

In dit hoofdstuk wordt de vijfde locatie behandeld: het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Looydijk tussen de Soestdijkseweg Zuid en Akker (richting de Soestdijkseweg Zuid). Op afbeelding 91 op de vorige bladzijde en in figuur 7 worden de locatie van het wegvak en de weginrichting weergegeven.



Figuur 7: Locatie van het wegvak Looydijk waar eenrichtingsverkeer is ingesteld

6.1 SITUATIEBESCHRIJVING

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het in figuur 7 aangegeven wegvak op de Looydijk, is het voortaan alleen mogelijk om het centrum van de Bilt via deze route te verlaten. Volgens de wegategorisering in het GVVP De Bilt (2012) is de Looydijk een wijkontsluitingsweg waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. De Looydijk sluit aan op de Soestdijkseweg Zuid. Volgens de wegategorisering in het GVVP De Bilt (2012) is dit een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt.

Wijkontsluiting: Deze wegen voldoen zoveel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid (GVVP De Bilt, 2012). De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <6.000 mvt/etmaal op wijkontsluitingswegen.

Gebiedsontsluiting⁴: Op deze wegen is op wegvakken de doorstromingen het belangrijkste, op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ze hebben binnen het wegennet de functie 'ontsluiten' tussen verblijfsgebieden onderling en richting de stroomwegen. Bovendien is er een scheiding tussen langzame en snelle vervoerwijzen. De gemeente hanteert een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van <15.000 mvt/etmaal op gebiedsontsluitingswegen.

⁴ Voor de definitie van een gebiedsontsluitingsweg is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie "Basiskanmerken wegontwerp – categorisering en inrichting van wegen".

Middels meerdere C02 borden wordt ter hoogte van het wegvak van de Looydijk aangegeven dat er sprake is van eenrichtingsverkeer en dat de weg dus (uitgezonderd voor fietsers en bromfietzers) verboden is om in te rijden. Door het instellen van eenrichtingsverkeer is dit wegvak van de Looydijk sprake van een brede rijbaan met aan beide zijden een parkeerstrook en een trottoir.

Middels een uitritconstructie sluit de Looydijk aan op de Soestdijkseweg Zuid. In figuur 7 is te zien dat de Looydijk hiermee één van de fietspaden kruist, die parallel aan de Soestdijkseweg Zuid loopt. De fietsoversteek ligt hierbij in de voorrang, waardoor weggebruikers die de Looydijk verlaten voorrang moeten verlenen. De gemeente De Bilt is benieuwd naar de werking van het nieuwe weggedeelte, waarbij deze voorrangssituatie een belangrijk aandachtspunt is. Deze fietsroute is namelijk een belangrijke fietsverbinding in het netwerk van de gemeente De Bilt (GVVP, 2012).

Doordat fietsers in de voorrang liggen, is de rode kleur van het fietspad doorgetrokken. Daarnaast is deze voorrangssituatie aangeduid doordat de fietsoversteek is voorzien van blokmarkering. Met wegmarkering in de vorm van pijlen is aangegeven dat fietsers van beide kanten kunnen komen.



Afbeelding 92: Eenrichtingsverkeer Looydijk



Afbeelding 93: Uitritconstructie Looydijk – Soestdijkseweg Zuid



Afbeelding 94: Fietsoversteek inclusief wegmarkering



Afbeelding 95: Verkeerssituatie fietsoversteek

6.2 INTENSITEITEN

De Soestdijkseweg Zuid is ingericht als gebiedsontsluitingsweg en heeft op het wegvak richting de Utrechtseweg een intensiteit van ca. 17.500 motorvoertuigen per etmaal. Hoewel deze intensiteit veel hoger is dan gewenst, was deze intensiteit voor de coronapandemie nog hoger (ca. 19.500 mvt/etmaal). Tussen de Looydijk en Van Hogendorpweg ligt de intensiteit op de Soestdijkseweg Zuid lager, namelijk ca. 14.500 motorvoertuigen per etmaal. Ook deze intensiteit is voor een 50-km weg met twee keer één rijstrook een forse intensiteit. Deze intensiteit was voor de coronapandemie ook hoger, namelijk ca. 16.500 mvt/etmaal.

Aan beide zijden van de Soestdijkseweg Zuid ligt een tweerichtingenfietspad. Op beide fietspaden is de intensiteit ongeveer even hoog; ca. 1.600 fietsers per werkdag.

Sinds op het oostelijk deel van de Looydijk eenrichtingsverkeer is ingesteld mag gemotoriseerd verkeer hierlangs alleen nog de kern uit. De intensiteit gemotoriseerd verkeer is met het instellen van deze regeling gereduceerd van ca. 3.500 (voor de coronapandemie) naar ca. 2.400 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit ligt gelijk aan de intensiteit op het wegvak Looydijk tot aan de Hessenweg, waar gemotoriseerd verkeer in twee richtingen mag rijden.

6.3 RESULTATEN CAMERAONDERZOEK

Van maandag 9 januari tot en met zondag 15 januari 2023 zijn 24 uur per dag cameraopnames gemaakt op deze locatie. Deze camerabeelden zijn gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie en het uitvoeren van een conflictobservatie. Ter hoogte van het wegvak waar eenrichtingsverkeer is ingesteld zijn onder andere in samenspraak met de gemeente De Bilt en op basis van de conflictobservatie de volgende typen conflicten en opvallendheden geconstateerd:

- Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)
- Wachtrij op de Looydijk
- Gemotoriseerd verkeer in conflict met kruisende fietsers

Onderstaand worden deze nader beschreven.

6.3.1 Gemotoriseerd verkeer negeert eenrichtingsverkeer (spookrijden)

Tijdens het cameraonderzoek is meerdere keren geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer op het betreffende wegvak op de Looydijk tegen de rijrichting inrijdt (afbeelding 96). Het negeren van eenrichtingsverkeer leidt in eerste instantie niet direct tot problemen. Dit komt doordat de rijbaan waar eenrichtingsverkeer is ingesteld voldoende breed is voor passerend gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer (afbeelding 97). Tijdens de onderzoeksperiode heeft deze situatie dan ook niet geleid tot (bijna) ongevallen.

Het merendeel van het gemotoriseerd verkeer dat tegen de rijrichting in rijdt, vervolgt zijn weg op de Looydijk; een enkeling slaat linksaf de Tuinstraat in. Daarnaast is opgevallen dat op 14 januari rond 14:00 uur binnen circa twee minuten zo'n drie automobilisten tegen de richting in rijden. Voor andere verkeersdeelnemers is het onverwachts dat gemotoriseerd verkeer het eenrichtingsverkeer negeert, waardoor dit tot onveilige situaties kan leiden.



Afbeelding 96: Automobilist negeert het ingestelde eenrichtingsverkeer op het wegvak op de Looydijk



Afbeelding 97: Brede rijbaan Looydijk

6.3.2 Wachtrij op de Looydijk

Tijdens het cameraonderzoek is geconstateerd dat tijdens de spitsuren op werkdagen een wachtrij ontstaat om de Soestdijkseweg Zuid op te kunnen rijden (afbeelding 98). Gemotoriseerd verkeer moet namelijk zowel fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer op de Soestdijkseweg Zuid voorrang geven. Regelmatig is hierdoor terug te zien dat gemotoriseerd verkeer moeite heeft om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden vanaf de Looydijk.

Deze wachtrij loopt in de meeste gevallen tot ongeveer het kruispunt ter hoogte van de Tuinstraat en De Akker. In enkele gevallen loopt de wachtrij verder door (afbeelding 99). Het komt voor dat gemotoriseerd verkeer 1,5 minuut moet wachten om de Soestdijkseweg Zuid op te kunnen rijden. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet geleid tot (bijna) ongevallen.



Afbeelding 98: In de middag op woensdag 11 januari (15:00 uur) ontstaat een wachtrij om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden



Afbeelding 99: Tijdens de avondspits op donderdag 12 januari (17:15 uur) ontstaat een lange wachtrij om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden, die doorloopt op de Looydijk

6.3.3 Gemotoriseerd verkeer in conflict met kruisende fietsers

Parallel aan de Soestdijkseweg Zuid loopt een fietspad dat de Looydijk kruist. Dit fietspad ligt in de voorrang, waardoor weggebruikers die de Looydijk verlaten voorrang moeten verlenen. Regelmatig is geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer staat te wachten om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden, waarbij (deels) het fietspad geblokkeerd wordt (afbeelding 100 en 101). Dit leidt tot hinder voor het fietsverkeer en kan tot gevaarlijke situaties leiden.



Afbeelding 100: Automobilist blokkeert volledig het fietspad, waardoor een fietser moet uitwijken



Afbeelding 101: Automobilist blokkeert gedeeltelijk het fietspad, waardoor een fietser moet uitwijken (fietst op de verkeerde helft van het fietspad)

Meerdere keren verleent gemotoriseerd verkeer geen of laat voorrang aan fietsverkeer. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit meerdere keren tot bijna-ongevallen geleid, waarbij fietsverkeer moest afremmen en uitwijken of zelfs stilstaan (afbeelding 102 tot en met 105). Door op tijd anticiperen van fietsers zijn daadwerkelijke ongevallen voorkomen. Eén van deze bijna-ongevallen betreft een afdek-conflict. Dit is het geval als het zicht door een ander- naast, op of over het kruispunt opgesteld voertuig of obstakel, voor het (doorgaande) verkeer ontnomen wordt.



Afbeelding 102: Bijna-ongeval: fietsverkeer wordt door een automobilist over het hoofd gezien. Zowel de automobilist als fietser anticiperen op tijd, waardoor een botsing wordt voorkomen



Afbeelding 103: Bijna-ongeval: fietsverkeer wordt door een automobilist over het hoofd gezien. Zowel de automobilist als fietser anticiperen op tijd, waardoor een botsing wordt voorkomen



Afbeelding 104: Bijna-ongeval: fietsverkeer wordt door een automobilist over het hoofd gezien. Zowel de automobilist als fietser anticiperen op tijd, waardoor een botsing wordt voorkomen



Afbeelding 105: Bijna-ongeval (afdek): er ontstaat bijna een afdek-ongeval, doordat het zicht van een automobilist wordt geblokkeerd door een ander voertuig

6.4 MELDINGEN

Bewoners van de gemeente De Bilt hebben sinds het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Looydijk en bijbehorende ruimtelijke ingrepen, meldingen gemaakt van subjectieve onveiligheid. De volgende onderwerpen zijn vaak genoemd en behoeven aandacht volgens de bewoners:

- Enkele bewoners hebben aangegeven dat gemotoriseerd verkeer het eenrichtingsverkeer negeert. De rijbaan van de Looydijk en bijbehorende uitrit zijn redelijk breed, waardoor het voor gemotoriseerd verkeer niet duidelijk wordt aangegeven dat ze hier niet in mogen rijden.
- Bewoners geven aan dat zij het gevoel hebben dat het drukker is geworden op het betreffende wegvak van de Looydijk en dat er vaker een wachtrij staat om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden.
- Volgens bewoners hebben automobilisten die vanuit de Looydijk komen weinig zicht om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden. Dit heeft tot gevolg dat zij deels of volledig het fietspad blokkeren, wat tot erg gevaarlijke situaties leidt met het passerende fietsverkeer.
- Nabij de Looydijk zijn op de Soestdijkseweg Zuid twee fietsoversteken gerealiseerd. Enkele bewoners geven aan dat met name de noordelijke oversteek een te smal middeneiland heeft, waardoor te weinig opstelruimte is om als fietser hier veilig te kunnen wachten. Dit is niet wenselijk en bovendien is het middeneiland hard nodig volgens de bewoners, om de Soestdijkseweg Zuid veilig te kunnen oversteken.

6.5 SAMENVATTING

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Looydijk, is het voortaan alleen mogelijk om via deze route de kern van de Bilt uit te rijden. Deze route kruist hierbij één van de fietspaden die parallel aan de Soestdijkseweg Zuid loopt. Het fietspad ligt in de voorrang, waardoor weggebruikers die de Looydijk verlaten voorrang moeten verlenen. Met het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Looydijk is de intensiteit gemotoriseerd verkeer op werkdagen afgenomen van ca. 3.500 naar ca. 2.400 motorvoertuigen per etmaal.

Uit de analyse blijkt dat gemotoriseerd verkeer af en toe tegen de rijrichting inrijdt op de Looydijk. Dit leidt in eerste instantie niet tot problemen, doordat de rijbaan waar eenrichtingsverkeer is ingesteld voldoende breed is voor passerend gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Echter kan de brede rijbaan suggereren dat sprake is van tweerichtingsverkeer.

Daarnaast blijkt dat gemotoriseerd verkeer moeite heeft om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden, waardoor een wachtrij ontstaat. Deze wachtrij loopt in de meeste gevallen tot ongeveer het kruispunt ter hoogte van de Tuinstraat en De Akker. Dit leidt er onder andere toe dat het fietspad regelmatig (deels) geblokkeerd wordt door gemotoriseerd verkeer. Dit leidt tot hinder voor fietsverkeer. Meerdere keren is waargenomen dat gemotoriseerd verkeer geen of laat voorrang verleent aan fietsverkeer, waardoor tijdens de onderzoeksperiode meermaals bijna-ongevallen (waaronder afdek-ongevallen) hebben plaatsgevonden. Door op tijd anticiperen van fietsers zijn daadwerkelijke ongevallen voorkomen.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

7.1 CONCLUSIES

Onderstaand zijn de conclusies van deze evaluatie per locatie weergegeven.

7.1.1 Oversteekplaats Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – fietstunnel Martin Luther Kingweg

Bij het doortrekken van de Asserweg richting de Biltse Rading, is onder andere een oversteekplaats gerealiseerd in zwart-gele strepen. Uit de evaluatie kan gesteld worden dat de oversteekplaats dusdanig is ingericht, dat weggebruikers de situatie onvoldoende begrijpen, en dat ongewenst verkeersgedrag uitgelokt of in ieder geval onvoldoende voorkomen wordt. In combinatie met de aanwezigheid van vele kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers en een toenemende verkeersintensiteit gelet op de aanstaande bouwontwikkelingen, kan dit tot gevaarlijke situaties leiden.

De verkeerssituatie wordt op verschillende manieren geïnterpreteerd, omdat onder andere de voorrangssituatie niet duidelijk is. De oversteekplaats lijkt door de zwart-gele strepen op een zebepad, maar uit de analyse blijkt dat weggebruikers verschillend reageren op overstekende voetgangers, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

Daarnaast rijdt veel fietsverkeer op het trottoir. Zij mijden hiermee het kruisen van gemotoriseerd verkeer. Aangezien de gebruikelijke verkeersregels van toepassing zijn, moet fietsverkeer vanaf rechts voorrang krijgen. Bovendien is sprake van smalle suggestiestroken en geven bewoners aan dat gemotoriseerd verkeer veel plek inneemt op de rijbaan, waardoor fietsers als het ware aan de kant worden gedrukt. Ouders die hier fietsen met hun kinderen kiezen er voor om “veilig” op het trottoir te fietsen.

7.1.2 Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – Biltse Rading

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Asserweg, is het voortaan alleen mogelijk om de kern van De Bilt via deze route te verlaten. Echter is er nog wel een aansluiting vanaf de rotonde Biltse Rading om de Asserweg op te rijden. Deze aansluiting kruist de fietsoversteek, maar is vervolgens afgesloten middels afzethekken. Uit de evaluatie blijkt dat deze situatie onvoldoende wordt waargenomen door weggebruikers, omdat enkele keren is geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer vanaf de rotonde de Asserweg komt inrijden. Het merendeel keert vervolgens op de fietsoversteek om de rotonde weer op te rijden. Enkele weggebruikers vervolgen hun route op de Asserweg, waardoor ze tegen de richting in rijden. Ongewenst verkeersgedrag wordt in deze verkeerssituatie onvoldoende voorkomen.

Daarnaast blijkt uit de evaluatie dat gemotoriseerd verkeer regelmatig geen of laat voorrang verleent aan fietsverkeer. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit meerdere keren tot bijna-ongevallen geleid. Bewoners geven aan dat dit onder andere komt door de slechte zichtbaarheid van fietsverkeer.

7.1.3 Blauwkapelseweg – Biltse Rading

Op het wegvak van de Blauwkapelseweg is eenrichtingsverkeer ingesteld, waardoor het voor gemotoriseerd verkeer alleen nog maar mogelijk is om de kern van De Bilt via deze route in te rijden. Echter is een busbaan aanwezig, waardoor dit voor busverkeer wél mogelijk is. Uit de evaluatie blijkt dat ondanks de aanwezige bebording, wegmarkering en een busluis, weggebruikers deze verkeerssituatie onvoldoende waarnemen en begrijpen, en dat ongewenst verkeersgedrag uitgelokt of in ieder geval onvoldoende voorkomen wordt. Uit de evaluatie blijkt dat veel gemotoriseerd verkeer in eerste instantie denkt dat het mogelijk is om via deze route De Bilt te verlaten. Er zijn veel meldingen van bewoners binnen gekomen dat weggebruikers zich klem rijden op de busluis.

Daarnaast kan geconcludeerd worden dat de dwangpijl op het wegvak niet het beoogde effect heeft. De dwangpijl geeft namelijk aan dat weggebruikers linksaf moeten slaan, richting het fiets-/bromfietspad. Er zijn veel meldingen binnengekomen dat dit gemotoriseerd verkeer hier niet keert, maar hun weg richting de A27 vervolgt over het fiets-/bromfietspad, wat tot gevaarlijke situaties met fietsverkeer leidt. Bewoners geven aan dat onvoldoende wordt aangegeven hoe weggebruikers via een andere route de kern van De Bilt kunnen verlaten.

Ten slotte blijkt dat de weginrichting voor fietsverkeer niet het gewenste gedrag stimuleert. De twee fietsoversteken zijn gesitueerd op een onlogische plek, waardoor fietsverkeer op andere plekken oversteken en via de rijbaan afsnijden. Bovendien zijn de bochten om op de oversteek te komen moeilijk te maken.

7.1.4 Dorpsstraat-Oost – Burgemeester de Withstraat

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Dorpsstraat-Oost, is het voortaan alleen mogelijk om de kern van De Bilt via deze route in te rijden. Uit de evaluatie kan gesteld worden dat de situatie dusdanig is ingericht, dat weggebruikers afkomstig uit de Burgemeester de Withstraat en de Dorpsstraat-West de situatie onvoldoende waarnemen. Er is namelijk geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer regelmatig het eenrichtingsverkeer negeert, zowel op het betreffende wegvak als de Kapelweg.

Daarnaast is regelmatig gemotoriseerd verkeer waargenomen dat in eerste instantie de kern van De Bilt wil verlaten via de Dorpsstraat, maar vervolgens toch de juiste richting op gaat door te keren op het voorrangskruispunt. Geconcludeerd kan worden dat de verkeerssituatie niet tijdig wordt aangegeven aan verkeersdeelnemers, waardoor veel onveilige keerbewegingen plaatsvinden.

7.1.5 Looydijk – Soestdijkseweg Zuid

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Looydijk, is het voortaan alleen mogelijk om via deze route de kern van De Bilt uit te rijden. Uit de evaluatie blijkt dat de breedte van de rijbaan zou kunnen suggereren dat sprake is van tweerichtingsverkeer. Enkele keren is dan ook waargenomen dat gemotoriseerd verkeer het eenrichtingsverkeer negeert.

Daarnaast ontstaat tijdens de spitsuren regelmatig een wachtrij op de Looydijk om de kern te verlaten. Er is terug te zien dat gemotoriseerd verkeer moeite heeft om de Soestdijkseweg Zuid op te rijden. Het gemotoriseerd verkeer stelt zich hierdoor zo ver mogelijk naar voren op, waardoor ze het fietspad blokkeren. Dit leidt tot hinder voor het fietsverkeer. Meerdere keren is waargenomen dat gemotoriseerd verkeer geen of laat voorrang verleent aan fietsverkeer, waardoor tijdens de onderzoeksperiode meermaals bijna-ongevallen hebben plaatsgevonden. Door de breedte van de uitrit komt het ook voor dat twee auto's naast elkaar staan opgesteld, waardoor een hoog risico ontstaat op het plaatsvinden van afdekongevallen.

Ten slotte is geconstateerd dat de noordelijke fietsoversteek op de Soestdijkseweg Zuid een te smal middeneiland heeft om hier als fietser veilig te kunnen opstellen. Gezien de verkeersintensiteit op de Soestdijkseweg Zuid, ca. 14.500 – 17.500 motorvoertuigen per etmaal, heeft het fietsverkeer een voldoende breed middeneiland nodig om de Soestdijkseweg Zuid gefaseerd en veilig te kunnen oversteken.

7.2 AANBEVELINGEN

Onderstaand zijn de aanbevelingen weergegeven per locatie. Deze aanbevelingen resulteren uit de bevindingen die in deze evaluatie naar voren zijn gekomen.

7.2.1 Oversteekplaats Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – fietstunnel Martin Luther Kingweg

Wegens de aanwezigheid van kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers op de Asserweg, wordt ten eerste aanbevolen om de veiligheid van deze verkeersdeelnemers te waarborgen. Dit kan onder andere gedaan worden door een duidelijke voorrangssituatie te creëren ter hoogte van de voetgangersoversteek. Door de oversteek in een standaard uitvoering te realiseren, dus in zwart-witte strepen inclusief bebording, wordt het voor weggebruikers duidelijk welk gedrag van ze verwacht wordt. Aanvullend kan aan het begin van de Asserweg (ter hoogte van het kruispunt met de Alfred Nobellaan) worden aangegeven dat auto's te gast zijn.

Ter hoogte van de oversteekplaats op de Asserweg wordt aanbevolen om de verkeerssituatie voor gemotoriseerd verkeer te verduidelijken door een fysieke scheiding tussen het trottoir en de rijbaan te realiseren. Tijdens het locatiebezoek was bijvoorbeeld sprake van een groenstrook. Hiermee kan gevaarlijk verkeersgedrag voorkomen worden, zoals gemotoriseerd verkeer dat neigt de fietstunnel in te rijden in combinatie met gemotoriseerd verkeer dat op het trottoir rijdt. Deze scheiding kan worden doorgetrokken tot aan het oversteekplateau.

Wanneer de rijbaan wordt gescheiden van het trottoir, is het van belang dat de rijbaan en de (fiets)suggestiestroken worden verbreed. Het gemotoriseerd verkeer neemt momenteel veel plek in op de rijbaan, waardoor fietsers (ouders met jonge kinderen bijvoorbeeld) als het ware aan de kant worden gedrukt. Hiermee kan bovendien worden gestimuleerd om op de rijbaan te fietsen, in plaats van op het trottoir.

Aanbevolen wordt om te onderzoeken of een andere inrichting met meer geleiding van fietsers en voetgangers mogelijk is, bijvoorbeeld met markering of trottoirbanden. Zo kan fietsverkeer geweerd worden op het trottoir. Momenteel ligt de gehele oversteek vanaf de tunnel op hetzelfde niveau. Het trottoir houdt deze hoogte aan tot aan het kruispunt met de Alfred Nobellaan.

Ten slotte wordt aanbevolen om te onderzoeken of een andere inrichting van het kruispunt Asserweg – Alfred Nobellaan mogelijk is, met als doel daar een overzichtelijkere verkeerssituatie te creëren. Uit meerdere bij de gemeente binnengekomen meldingen blijkt dat met name fietsverkeer het kruispunt als gevaarlijk ervaart. Sinds de recente herinrichting van de Asserweg is het kruisvlak van dit betreffende kruispunt smal(ler) en kunnen fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar lastig passeren. De aanbeveling om de fietsvoorzieningen op de Asserweg te verbreden kan ook op of zelfs voorbij dit kruispunt worden meegenomen. Daarnaast kan ook nog worden gedacht aan het verplaatsen van de parkeervakken direct grenzend aan de zuidzijde van het kruispunt, om het zicht te verbeteren.

7.2.2 Prof. Dr. T.M.C. Asserweg – Biltse Rading

Ter hoogte van de nieuwe aansluiting van de Asserweg op de rotonde, zijn maatregelen gewenst om de veiligheid van overstekend fietsverkeer te waarborgen. Dit kan onder andere gedaan worden door ongewenst verkeersgedrag van gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk te voorkomen. Er wordt aanbevolen om de doodlopende aansluiting van de andere rijrichting op de Asserweg eerder te blokkeren voor verkeer dan na de fietsoversteek. Door de afzethekken te verplaatsen, kan gemotoriseerd verkeer hier niet rijden en worden keerbewegingen op de fietsoversteek voorkomen. Hierbij kan tevens het bord C02 naar de juiste kant van de weg verplaatst worden.

Aanvullend kan het bord B06 (gemotoriseerd nadert een voorrangskruispunt (verleen voorrang) waarbij (brom)fietsverkeer van twee richtingen kan komen) verwijderd worden, omdat dit suggereert dat gemotoriseerd verkeer hier mag rijden.

Bij het verlaten van de Asserweg wordt ook middels het bord B06 aangegeven dat gemotoriseerd verkeer voorrang moet verlenen. Er wordt niet aanbevolen om deze voorrangssituatie te verbeteren middels meerdere waarschuwingen, omdat dit er voor kan zorgen dat weggebruikers te veel prikkels te verwerken krijgen. Echter kan het huidige B06 bord eventueel vervangen worden door fluorescerende bebording, om meer aandacht te vragen voor de verkeerssituatie. Ten slotte wordt aanbevolen om het zicht op fietsverkeer maximaal te verbeteren door de groenvoorzieningen te snoeien.

7.2.3 Blauwkapelseweg – Biltse Rading

Op het wegvak van de Blauwkapelseweg is eenrichtingsverkeer ingesteld, waardoor het voor gemotoriseerd verkeer alleen nog maar mogelijk is om de kern van De Bilt via deze route in te rijden. Echter is een busbaan aanwezig, waardoor dit voor busverkeer wel mogelijk is. Doordat deze tak dus wel aanwezig is, wordt de verkeerssituatie op verschillende manieren geïnterpreteerd. Er wordt dan ook aanbevolen om van te voren duidelijk te maken dat het voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer en busverkeer) verboden is om hier in te rijden.

Dit kan gedaan worden door ter hoogte van het kruispunt met Park Arenberg de Blauwkapelseweg als uitritconstructie in te richten (inclusief inrijverbod) en hier middels de wegverharding en markeringen aan te geven dat sprake is van een voorrangsbocht inclusief uitrit. Ter hoogte van dit kruispunt moet al voorkomen worden dat gemotoriseerd verkeer het betreffende wegvak van de Blauwkapelseweg oprijdt. Daarnaast is het mogelijk om de busbaan aan te duiden middels een andere kleur verharding.

Uit de evaluatie blijkt dat fietsverkeer weinig gebruikt maakt van de fietsoversteken, omdat deze op een onlogische plek gesitueerd zijn en de bochten om op de oversteek te komen moeilijk te maken zijn. Veel fietsers (met name scholieren) en bromfietzers hebben een andere plek op de weg dan van ze gevraagd wordt. Er wordt aanbevolen om de twee afzonderlijke fietsoversteken te verwijderen en hier één oversteek te realiseren, bestemd voor tweerichtingsverkeer. Zo wordt de natuurlijke, rechtdoor gaande beweging gestimuleerd.

Deze oversteek moet in het verlengde liggen van het fiets-/bromfietzpad. Hierdoor wordt een gedeelte van het fietspad ten westen van de Blauwkapelseweg (afbeelding 106) overbodig en kan dus worden verwijderd. Aangezien een gedeelte van het fietspad ten noorden van de Blauwkapelseweg buiten de bebouwde kom valt, moet hier middels bebording worden aangegeven dat het een fiets-/bromfietzpad betreft.

Middels bovenstaande aanbevelingen wordt zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer op het betreffende wegvak van de Blauwkapelseweg voorkomen. Mocht het echter nodig zijn, dan is het eventueel mogelijk om gemotoriseerd verkeer op het fiets-/bromfietzpad richting de A27 te weren door middel van een fysieke afsluiting, zoals paaltjes.

Ten slotte wordt aanbevolen om niet met extra bebording de situatie te verduidelijken. Wanneer er te veel waarschuwingen staan, kan het zo zijn dat weggebruikers te veel prikkels te verwerken krijgen, waardoor dit geen of het verkeerde effect heeft. In de kern van De Bilt (dus niet per se ter hoogte van de bussluis) kunnen wegwijzers (met daarop de grote omliggende kernen) helpen om weggebruikers de juiste richting op te sturen.



Afbeelding 106: Gedeelte van het (overbodige) fietspad ten westen van de Blauwkapelseweg

7.2.4 Dorpsstraat-Oost – Burgemeester de Withstraat

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Dorpsstraat-Oost, is het voortaan alleen mogelijk om de kern van De Bilt via deze route in te rijden. Uit de evaluatie kan gesteld worden dat de situatie dusdanig is ingericht, dat weggebruikers afkomstig uit de Burgemeester de Withstraat en de Dorpsstraat-West de verkeerssituatie onvoldoende waarnemen.

Op korte termijn is een aantal quick wins te behalen door minimale ingrepen (markering en bebording), waarbij tijdig aan verkeersdeelnemers wordt aangegeven wat van hun verwacht wordt. Er wordt geadviseerd om in het wegdek van de Dorpsstraat richting de Burgemeester de Withstraat een linksaf-pijl te realiseren, zodat gemotoriseerd verkeer afkomstig uit het westelijke deel van de Dorpsstraat de juiste kant op wordt gewezen. Aanvullend wordt geadviseerd om hier het bord “verplicht linksaf slaan” te plaatsen.

Daarnaast wordt geadviseerd om in het wegdek van de Burgemeester de Withstraat een rechtsaf-pijl te realiseren, zodat gemotoriseerd verkeer afkomstig uit deze richting de juiste kant op wordt gewezen. Ook hier wordt geadviseerd om het bord “verplicht rechtsaf slaan” te plaatsen.

Om echter op de lange termijn te zorgen voor een duidelijke en overzichtelijke verkeerssituatie, wordt aanbevolen om de herinrichting van de Dorpsstraat te heroverwegen. Er moet sprake zijn van een veilige verkeerssituatie, waarbij onveilige keerbewegingen worden voorkomen. Om de rijrichting van bestuurders te veranderen, moet de weginrichting op een logische manier worden ingericht.

Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door het wegvak van de Dorpsstraat-Oost middels een uitritconstructie (inclusief inrijverbod) aan te laten sluiten op de Dorpsstraat-West. Door deze uitrit te realiseren tussen de Burgemeester de Withstraat en de Kapelweg (afbeelding 107), kunnen de Dorpsstraat-Oost en de Kapelweg ten opzichte van elkaar gelijkwaardig worden ingericht (dus zonder haaiantanden). Aanvullend kan op de Burgemeester de Withstraat en de Dorpsstraat-West middels de wegverharding en markeringen aangegeven worden dat sprake is van een voorrangsbocht. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het doorgaande fietsverkeer op de route Soestdijkseweg Zuid – Dorpsstraat.



Afbeelding 107: Locatie uitritconstructie Dorpsstraat-Oost

7.2.5 Looydijk – Soestdijkseweg Zuid

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het wegvak van de Looydijk, is het voortaan alleen mogelijk om via deze route de kern van De Bilt uit te rijden. Hierbij kruist de Looydijk één van de fietspaden die parallel aan de Soestdijkseweg Zuid loopt. Uit de evaluatie blijkt dat de breedte van de rijbaan zou kunnen suggereren dat sprake is van tweerichtingsverkeer. Daarnaast stelt gemotoriseerd verkeer zich zo ver mogelijk naar voren op, waardoor het fietspad geblokkeerd wordt. Door de breedte van de uitrit komt het ook voor dat twee auto's naast elkaar opgesteld staan, waardoor een hoog risico op afdekongevallen ontstaat.

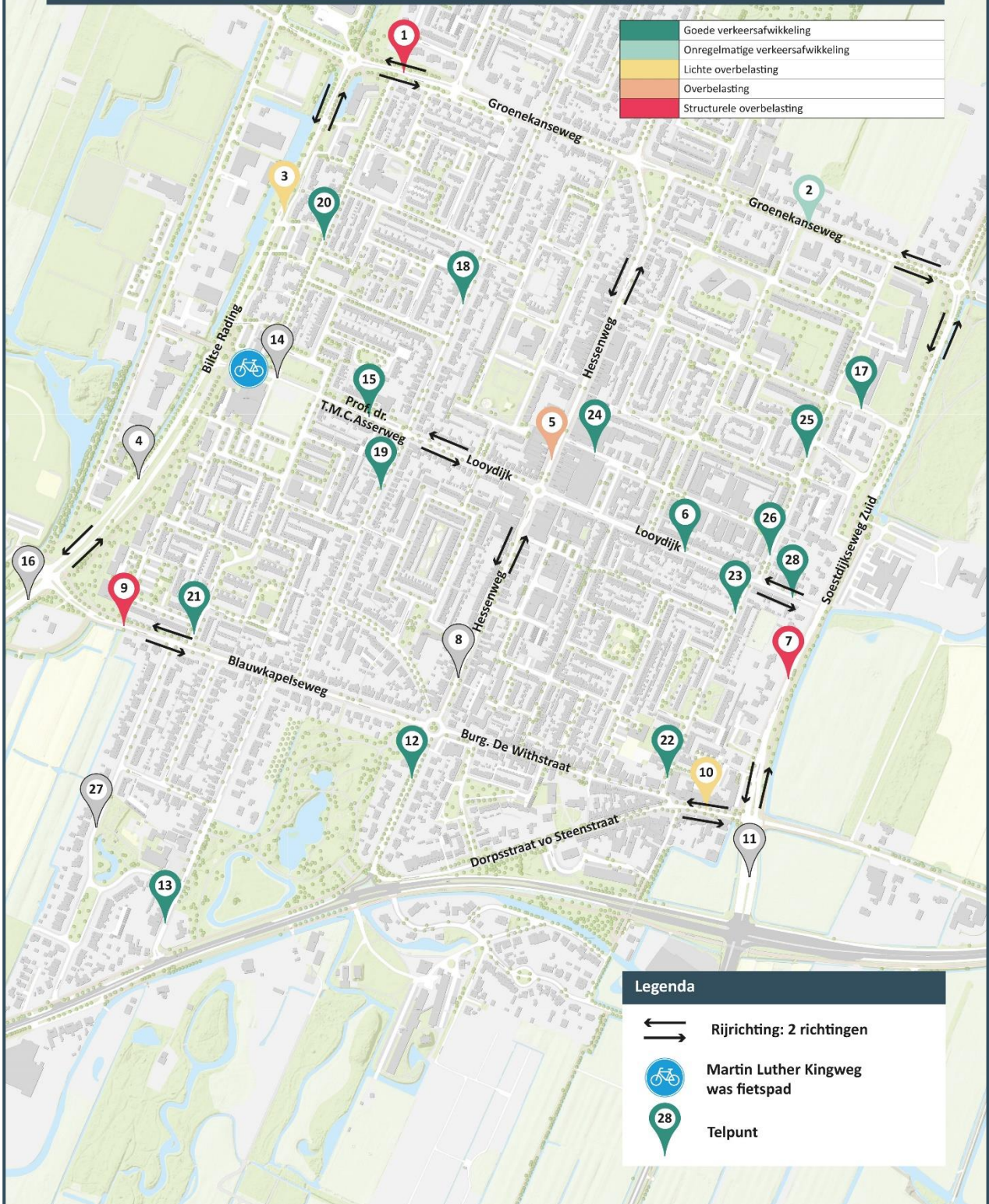
Er wordt dan ook aanbevolen om de Looydijk inclusief uitritconstructie te versmallen, zodat het vanaf de Soestdijkseweg Zuid niet meer mogelijk is om de kern van De Bilt in te rijden (wanneer er al gemotoriseerd verkeer aanwezig is). Het is wenselijk om de uitritconstructie te verduidelijken door de constructie ietwat te laten uitsteken, zodat weggebruikers beter zicht krijgen op kruisend gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Echter lijkt hiervoor weinig tot geen ruimte beschikbaar.

Om conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zo veel mogelijk te voorkomen, wordt aanbevolen om de pijlmarkering op het wegdek van het fietspad te verplaatsen, zodat dit op het midden van de uitrit wordt weergegeven. Daarnaast wordt aanbevolen om voor de uitritconstructie een stopbord (inclusief streep) te plaatsen en met bebording aan te geven dat gemotoriseerd verkeer een fietspad kruist, waarbij fietsverkeer in twee richtingen kan passeren.

Ten slotte is geconstateerd dat de noordelijke fietsoversteek op de Soestdijkseweg Zuid een te smal middeneiland heeft om hier als fietser veilig te kunnen opstellen. Gezien de verkeersintensiteit op de Soestdijkseweg Zuid, ca. 14.500 – 17.500 motorvoertuigen per etmaal, heeft het fietsverkeer een voldoende breed middeneiland nodig om de Soestdijkseweg Zuid gefaseerd en veilig te kunnen oversteken. Ook hiervoor lijkt weinig tot geen ruimte beschikbaar. Daarnaast is ten noorden van de Looydijk op ca. 140 meter afstand ook een fietsoversteek aanwezig op de Soestdijkseweg Zuid. Vanwege deze redenen wordt aanbevolen om de noordelijke fietsoversteek ter hoogte van de Looydijk te verwijderen.

Centrum De Bilt: Oude situatie

Op deze poster zijn de oude verkeersintensiteiten (vóór het uitvoeren van de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan) weergegeven aan de hand van onderstaande kleurenverdeling. Deze kleurenverdeling is gebaseerd op de I/C-verhouding. Dit is een kwaliteitsmaat voor de verkeersafwikkeling, oftewel belasting van de weg. Als capaciteit is de maximaal wenselijke intensiteit genomen.

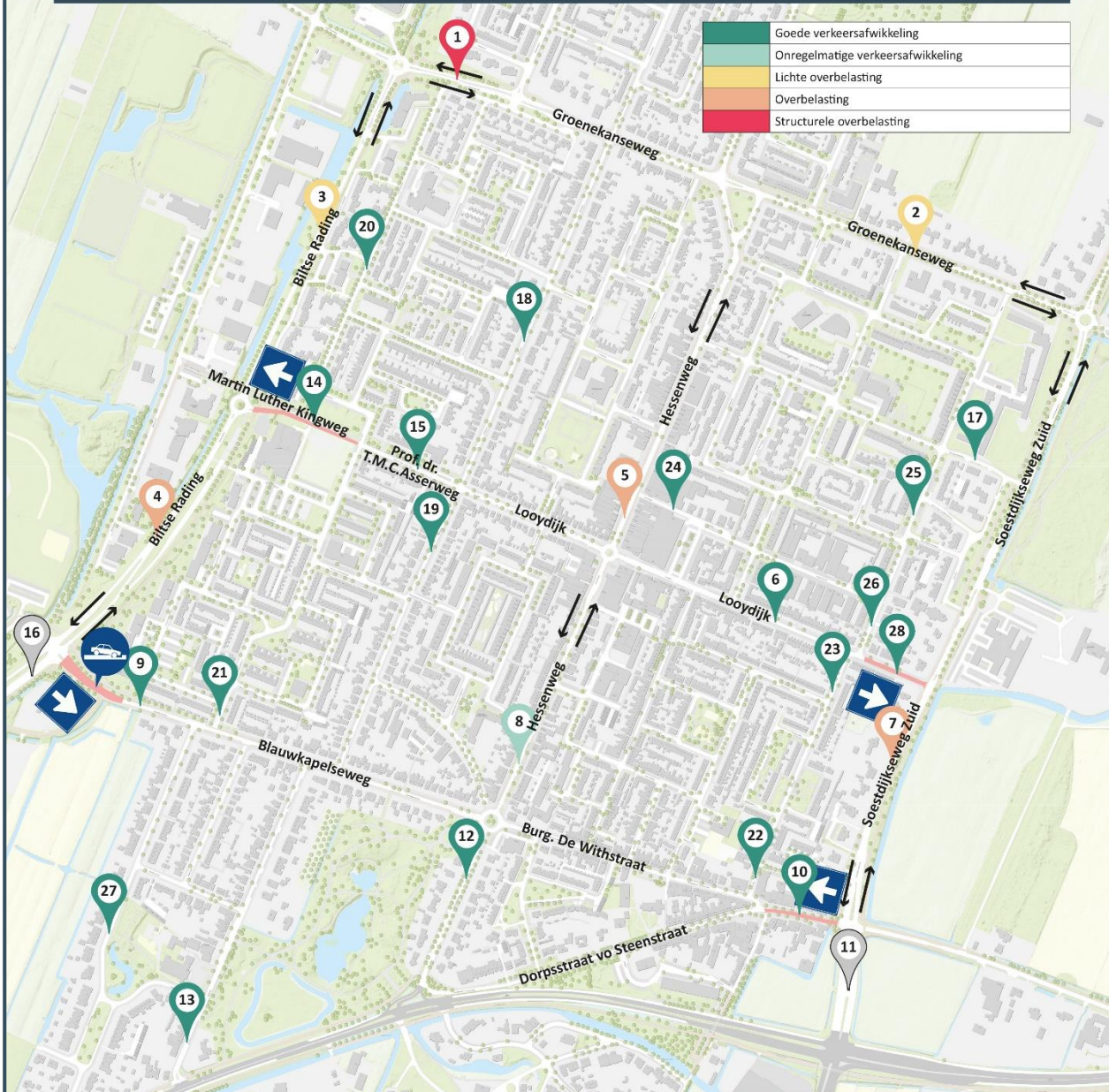


BIJLAGE 2 KAART NIEUWE VERKEERSSITUATIE

Centrum De Bilt: Nieuwe situatie

Op deze poster zijn de nieuwe verkeersintensiteiten (na het uitvoeren van de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan) weergegeven aan de hand van onderstaande kleurenverdeling. Deze kleurenverdeling is gebaseerd op de I/C-verhouding. Dit is een kwaliteitsmaat voor de verkeersafwikkeling, oftewel belasting van de weg. Als capaciteit is de maximaal wenselijke intensiteit genomen.

■	Goede verkeersafwikkeling
■	Onregelmatige verkeersafwikkeling
■	Lichte overbelasting
■	Overbelasting
■	Structurele overbelasting



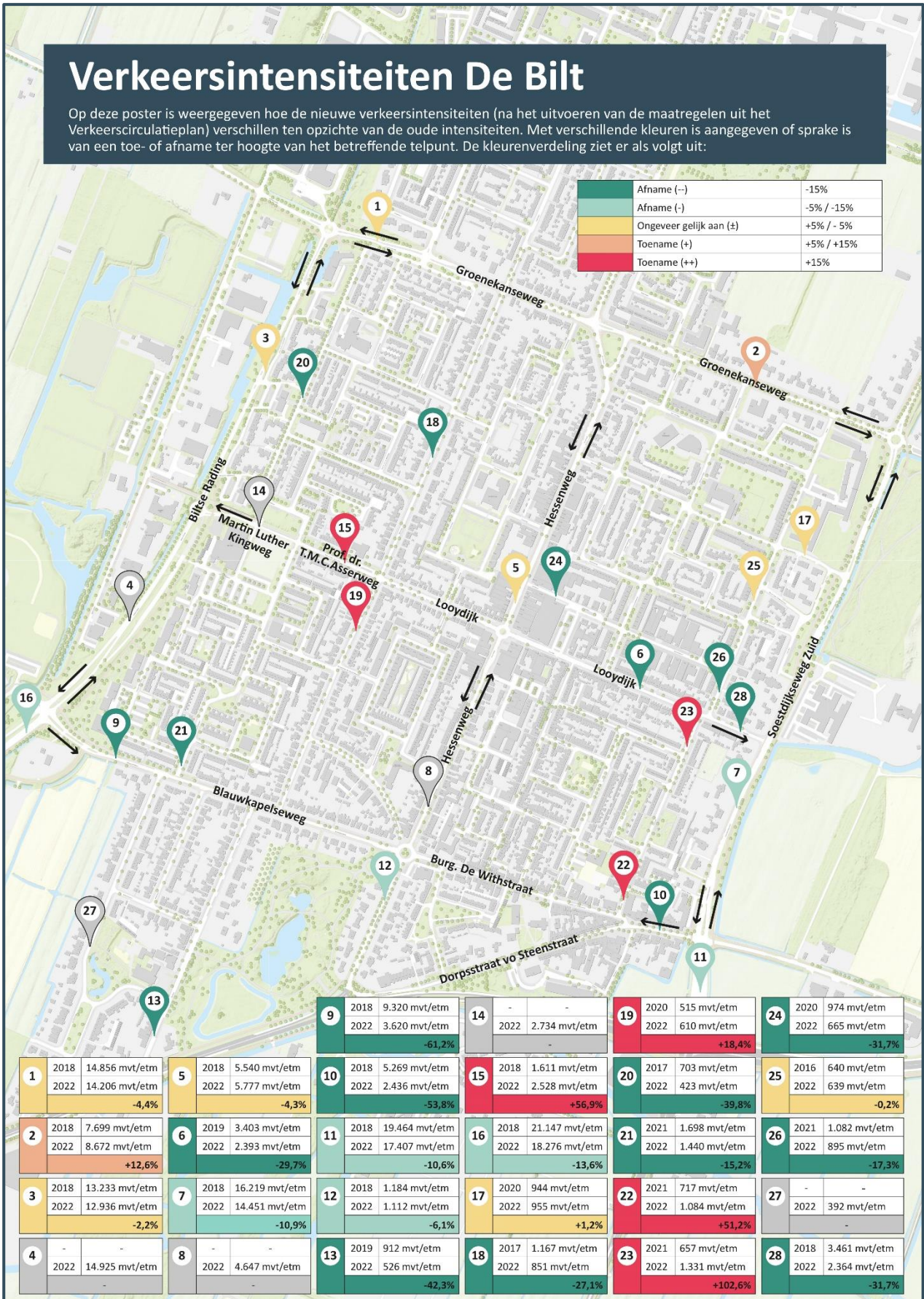
Legenda	
	Na aanpassing nu éénrichtingsverkeer
	Aanpassing wegvak
	Nieuwe Bussluis

BIJLAGE 3 KAART VERKEERSINTENSITEITEN

Verkeersintensiteiten De Bilt

Op deze poster is weergegeven hoe de nieuwe verkeersintensiteiten (na het uitvoeren van de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan) verschillen ten opzichte van de oude intensiteiten. Met verschillende kleuren is aangegeven of sprake is van een toe- of afname ter hoogte van het betreffende telpunt. De kleurenverdeling ziet er als volgt uit:

Afname (--)	-15%
Afname (-)	-5% / -15%
Ongeveer gelijk aan (±)	+5% / -5%
Toename (+)	+5% / +15%
Toename (++)	+15%



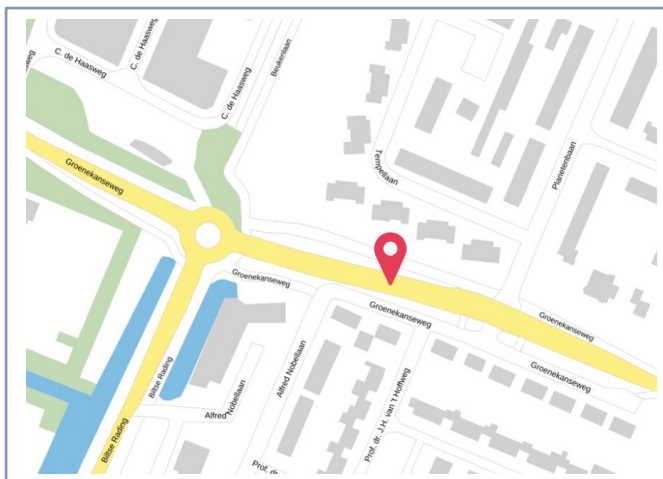
BIJLAGE 4 FACTSHEETS VERKEERSINTENSITEITEN



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Groenekansweg een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Groenekansweg is volgens het GVVP circa 10.000 mvt/etmaal, vanwege de aanwezigheid van erfaansluitingen, langspaarkeervakken en de kwaliteit van de oversteekbaarheid.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

7.400 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 06-03-2018 / 29-03-2018:

14.856 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 14-10-2022:

14.206 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etm op een GOW binnen de bebouwde kom. Op de Groenekansweg is dit echter 10.000 mvt/etm.

De intensiteiten op de Groenekansweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in maart 2018 gering afgenomen.

Er is sprake van een absolute afname van 650 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 4,4%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 15.000 mvt/etm, maar voldoen niet aan de gewenste intensiteiten op de Groenekansweg.

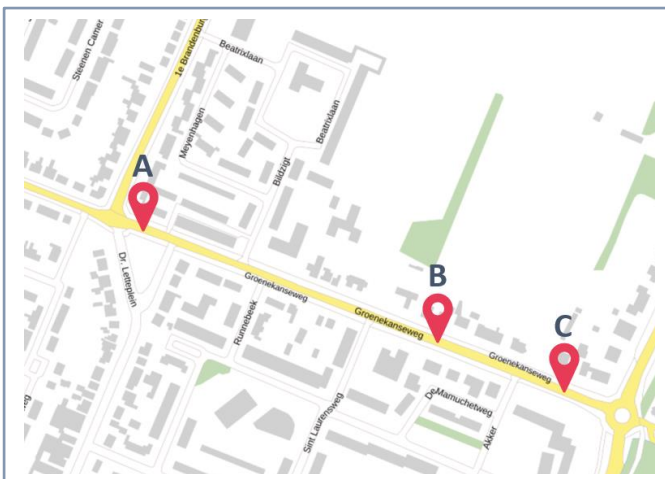
Daarnaast wijken de berekende intensiteiten in 2014 enorm af van de daadwerkelijke intensiteiten.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Groenekanseweg een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Groenekanseweg is volgens het GVVP circa 10.000 mvt/etmaal, vanwege de aanwezigheid van erfaansluitingen, langspaarkeervakken en de kwaliteit van de oversteekbaarheid.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten (telpunt B) in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

8.900 mvt/etm

Gemeten intensiteiten (telpunt A) tussen 07-03-2018 / 29-03-2018: 7.699 mvt/etm

Gemeten intensiteiten (telpunt B) tussen 10-11-2021 / 23-11-2021: 7.115 mvt/etm

Gemeten intensiteiten (telpunt C) tussen 26-09-2022 / 09-10-2022: 8.672 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etm op een GOW binnen de bebouwde kom. Op de Groenekanseweg is dit echter 10.000 mvt/etm.

De intensiteiten op de Groenekanseweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in november 2021 behoorlijk toegenomen. Er is sprake van een absolute toename van 1.557 mvt/etm.

Dit komt neer op een toename van 21,2%. De coronapandemie is van invloed op deze cijfers. Ten opzichte van de gemeten intensiteiten in maart 2018 zijn de intensiteiten alsnog toegenomen met absolute toename van 973 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van 12,6%.

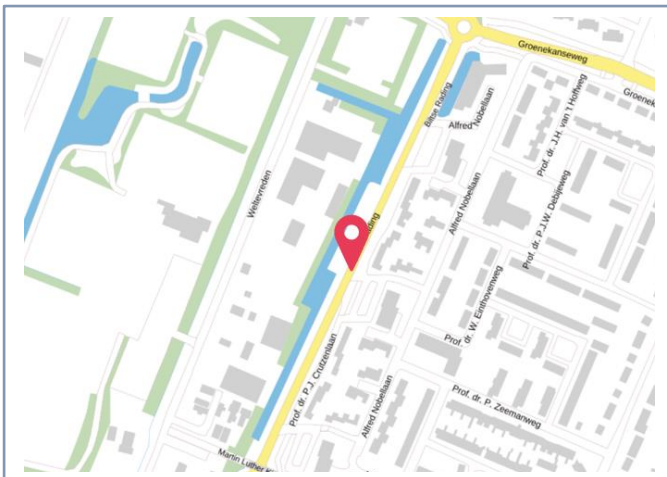
Ondanks de toename in intensiteiten, voldoen deze cijfers in zowel de oude als de nieuwe situatie aan de maximaal gewenste intensiteiten op de Groenekanseweg. Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 redelijk overeen met de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Biltse Rading een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Biltse Rading is volgens het GVVP 15.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:	12.700 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 07-03-2018 / 29-03-2018:	13.233 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:	12.936 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etm op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

De intensiteiten op de Biltse Rading gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in maart 2018 gering afgenomen.

Er is sprake van een absolute afname van 297 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 2,2%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 15.000 mvt/etm.

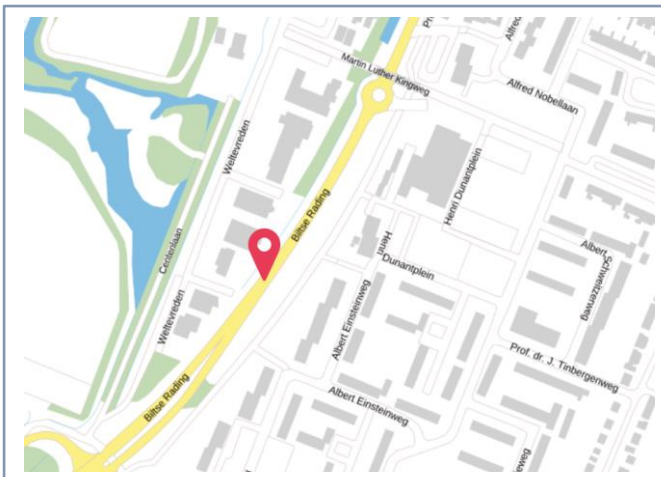
Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 redelijk overeen met de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Biltse Rading een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Biltse Rading is volgens het GVVP 15.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

15.400 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

14.925 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etm op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

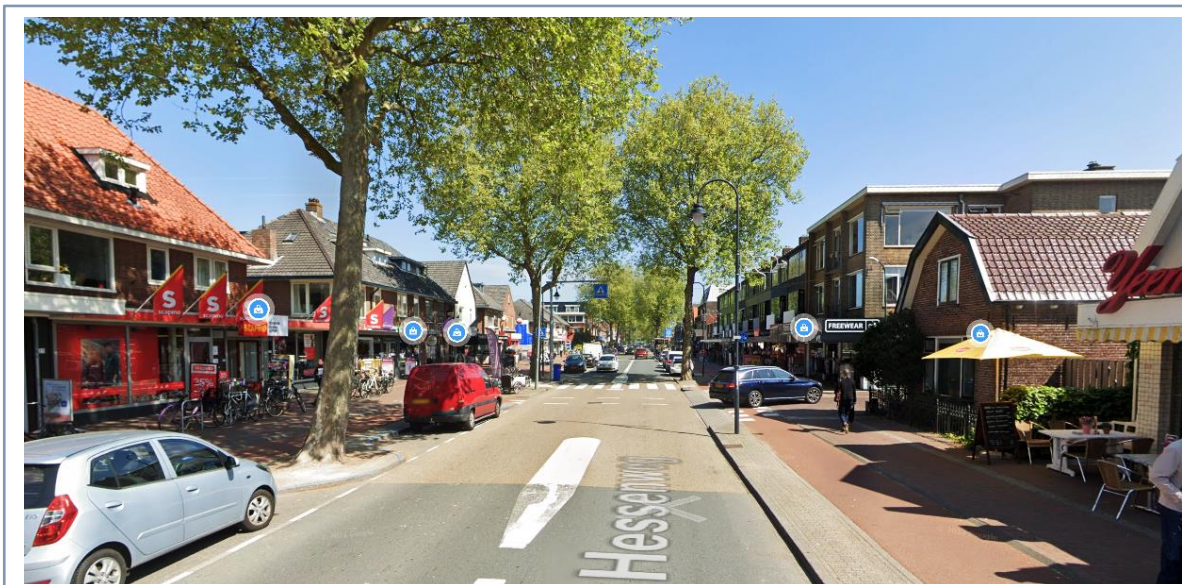
De intensiteiten in de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 15.000 mvt/etm.

Van dit meetpunt op de Biltse Rading ontbreekt een nulmeting en zijn alleen intensiteiten gemeten in september en oktober 2022.

Daarnaast wijken de berekende intensiteiten in 2014 nauwelijks af van de daadwerkelijke intensiteiten.

Telpunt 5: Hessenweg

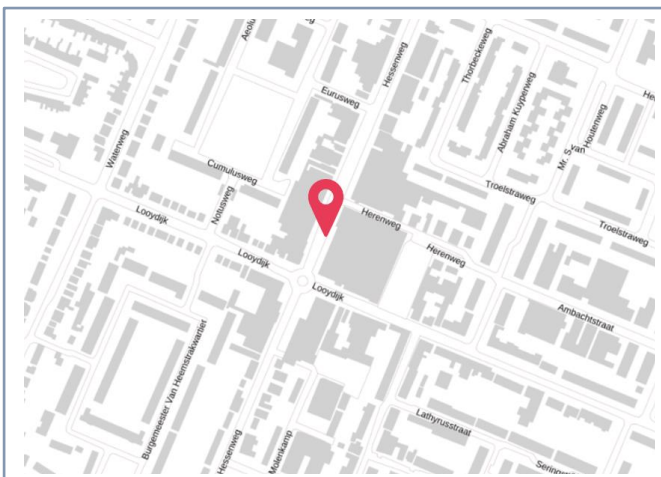
Tussen Looydijk en Herenweg



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Hessenweg een wijkontsluitingsweg (WOW) (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Hessenweg is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

3.500 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 08-03-2018 / 25-03-2018:

5.540 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 12-06-2019 / 25-06-2019:

4.758 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 23-09-2022 / 13-10-2022:

5.777 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een wijkontsluitingsweg.

De intensiteiten op de Hessenweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in juni 2019 toegenomen.

Er is sprake van een absolute toename van 1.019 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van 21,4%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 6.000 mvt/etm.

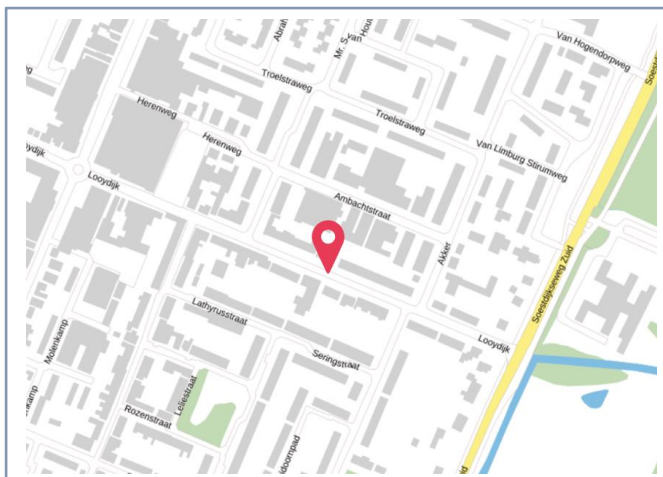
Echter, de berekende intensiteiten in 2014 wijken sterk af van de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Looydijk een wijkontsluitingsweg (WOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Looydijk is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

3.000 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 11-11-2019 / 24-11-2019:

3.403 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

2.393 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bouwde kom.

Er is sprake van een absolute afname van 1010 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 29,7%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 6.000 mvt/etm.

De intensiteiten op de Looydijk gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in november 2019 afgenomen.

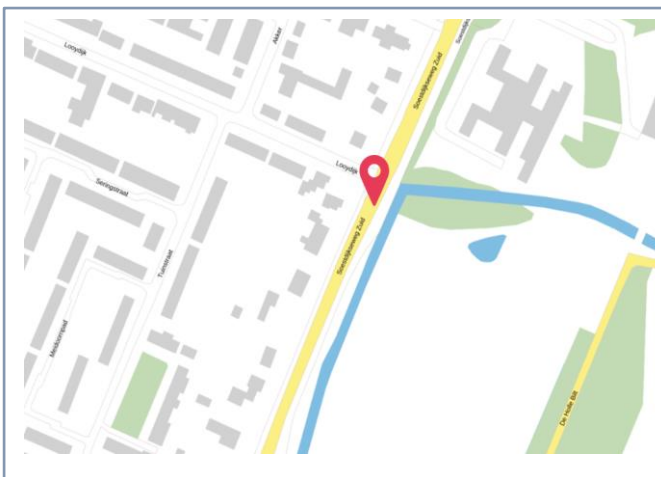
Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 lager uit dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Soestdijkseweg Zuid een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Soestdijkseweg Zuid is volgens het GVVP 15.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

19.600 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 07-03-2018 / 21-03-2018:

16.219 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 30-06-2021 / 13-07-2021:

15.030 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

14.451 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etm op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten van juli 2021 zijn door de coronapandemie niet representatief. Daarom wordt de meting in 2018 als nulmeting gebruikt.

Ten opzichte van 2018 is sprake van een absolute afname van 1768 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 10,9%. De intensiteiten in de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 15.000 mvt/etm.

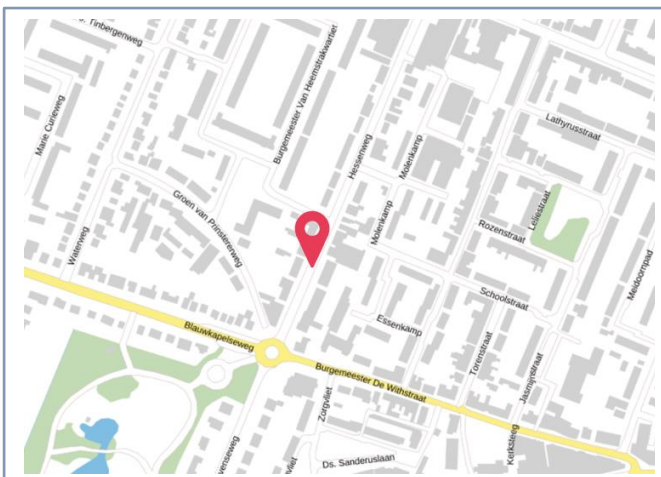
Daarnaast zijn de berekende intensiteiten in 2014 fors hoger dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Hessenweg een wijkontsluitingsweg (WOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Hessenweg is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

4.200 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-05-2022 / 15-06-2022:

4.299 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

4.647 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Er is sprake van een absolute afname van 348 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 8,1%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 6.000 mvt/etm.

De intensiteiten op de Hessenweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in mei en juni 2022 licht gestegen.

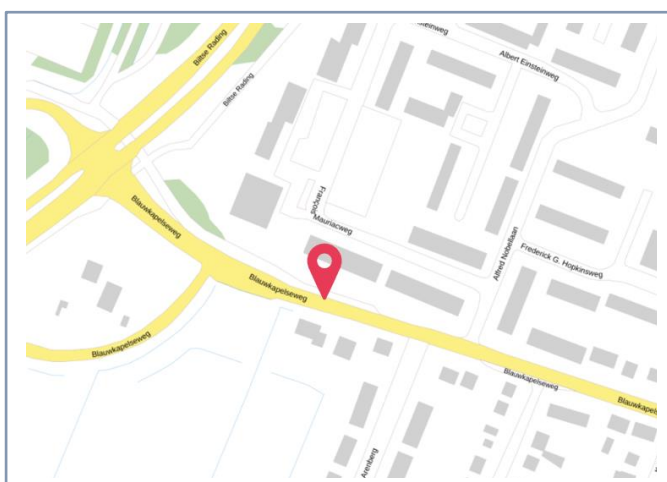
Echter, de berekende intensiteiten in 2014 liggen iets lager ten opzichte van de daadwerkelijke intensiteiten in september en oktober 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Blauwkapelseweg een wijkontsluitingsweg (WOW) (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Blauwkapelseweg is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:	4.400 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 08-03-2018 / 22-03-2018:	9.320 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-10-2020 / 08-11-2020:	6.810 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 22-09-2022 / 12-10-2022:	3.620 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een wijkontsluitingsweg.

De intensiteiten van 2022 zijn ten opzichte van zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in november 2020 sterk afgenomen, met 46,7%. Echter, de intensiteiten op de Looydijk gemeten in 2020 en 2021 zijn niet representatief in verband met de coronapandemie.

De intensiteiten op de Blauwkapelseweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in maart 2018 sterker afgenomen.

Ten opzichte van 2018 is sprake van een absolute afname van 5.700 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 61,2%. De intensiteiten in de nieuwe situatie zijn gedaald tot binnen de grens van 6.000 mvt/etm.

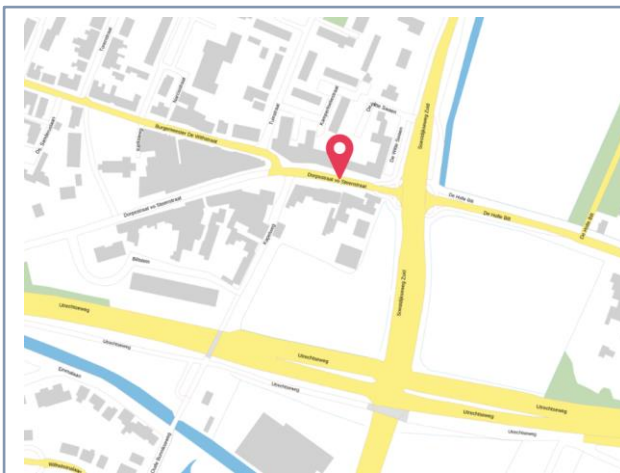
Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 lager uit dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Dorpsstraat een wijkontsluitingsweg (WOW) (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Dorpsstraat is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

5.500 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 06-04-2018 / 22-04-2018:

5.269 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-10-2020 / 08-11-2020:

3.561 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

2.436 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een wijkontsluitingsweg.

De gemeten intensiteiten in september en oktober 2022 en oktober en november 2020 zijn afgenomen met 31,6%. Dit is niet representatief gezien de c in 2020.

De intensiteiten op de Dorpsstraat gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in april 2018 gering afgenomen.

Er is sprake van een absolute afname van 2833 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 53,8%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 6.000 mvt/etm.

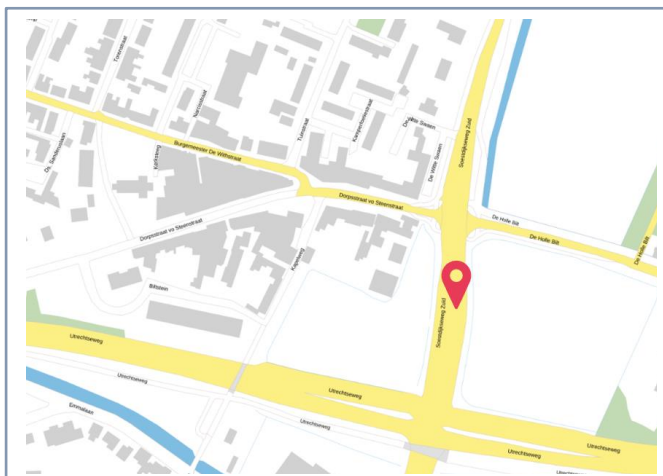
Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 fors hoger uit dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Soestdijkseweg Zuid een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Soestdijkseweg Zuid is volgens het GVVP 15.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

26.600 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 07-04-2018 / 06-05-2018:

19.464 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

17.407 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etm op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bouwde kom.

De intensiteiten op de Soestdijkseweg Zuid gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in april en mei 2018 afgenomen.

Er is sprake van een absolute afname van 2057 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 10,6%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie voldoen niet aan de gewenste intensiteit op de Soestdijkseweg Zuid.

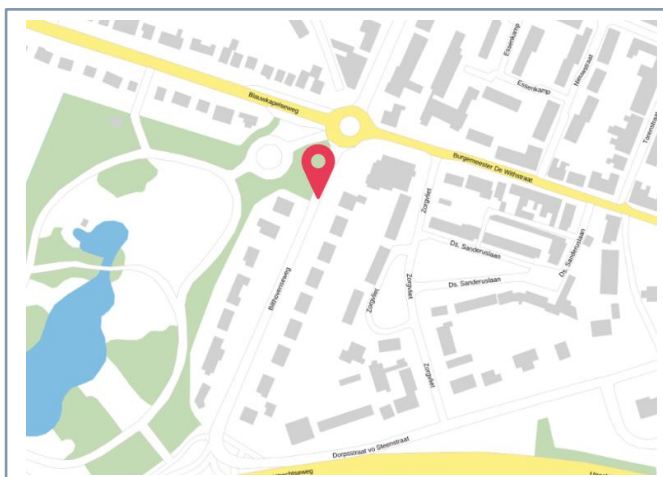
Daarnaast liggen de berekende intensiteiten in 2014 fors hoger dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Bilthovenseweg een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Bilthovenseweg is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

2.500 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 17-03-2018 / 15-04-2018:

1.184 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 22-09-2022 / 13-10-2022:

1.112 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bouwde kom.

De intensiteiten op de Bilthovenseweg gemeten in 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in maart en april 2018 nagenoeg gelijk gebleven.

Er is sprake van een absolute afname van 72 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 6,1%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 15.000 mvt/etm.

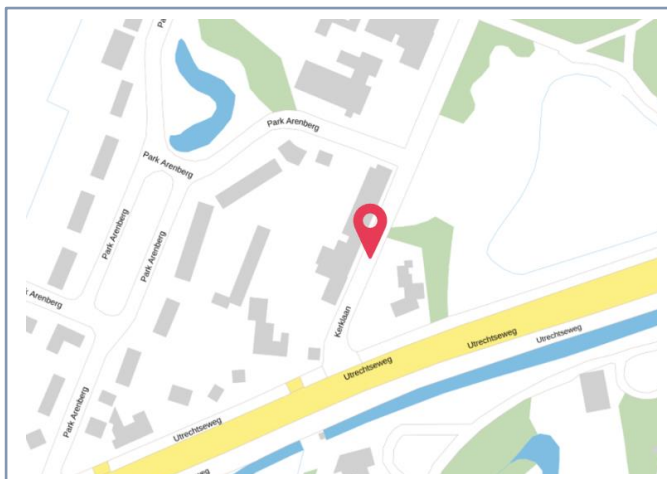
Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 hoger uit dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Kerklaan een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Kerklaan is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:

1.600 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 29-10-2019 / 11-11-2019:

912 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

526 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De intensiteiten op de Kerklaan gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in oktober en november 2019 afgenomen.

Er is sprake van een absolute afname van 386 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 42,3%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.

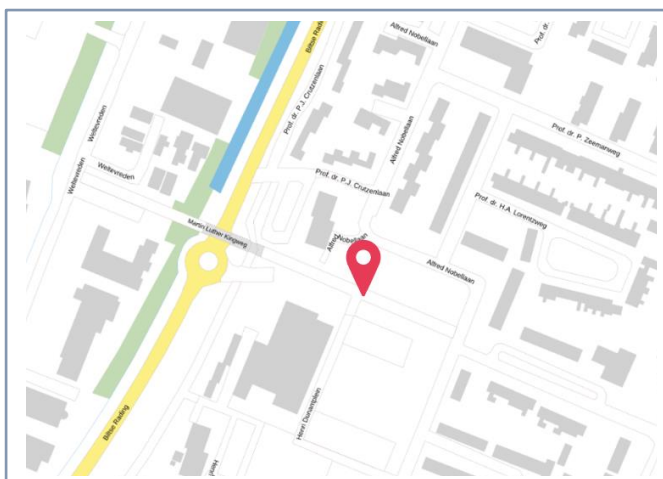
Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 hoger uit dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Asserweg een wijkontsluitingsweg (WOW) (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Asserweg is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Verwachte intensiteiten in 2020, berekend op basis van verkeersmodel in 2014:	3.200 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 10-11-2021 / 23-11-2021:	1.067 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:	2.734 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een wijkontsluitingsweg.

De intensiteiten op de Asserweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in oktober en november 2021 enorm toegenomen. De coronapandemie is dan ook van invloed op de gemeten intensiteiten in 2021.

Er is sprake van een absolute toename van 1667 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van 56,2%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 6.000 mvt/etm.

Daarnaast komen de berekende intensiteiten in 2014 hoger uit dan de daadwerkelijke intensiteiten in 2022.

Telpunt 15: Asserweg

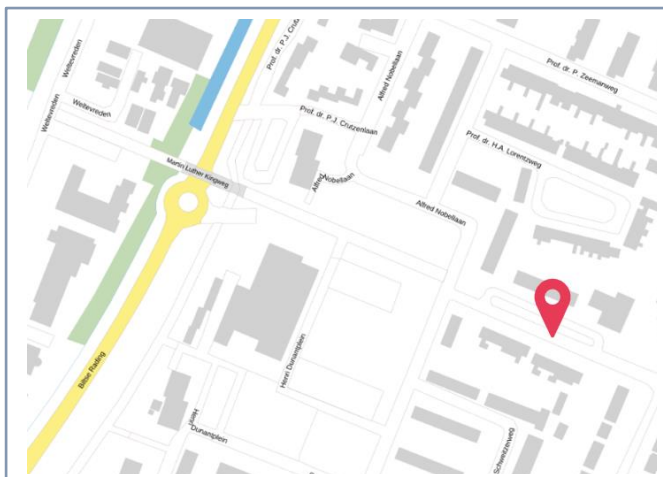
Tussen Alfred Nobellaan en Waterweg



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Asserweg een wijkontsluitingsweg (WOW) (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Asserweg is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 08-03-2018 / 22-03-2018: 1.611 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022: 2.528 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een wijkontsluitingsweg.

De intensiteiten op de Asserweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in september en oktober 2019 toegenomen.

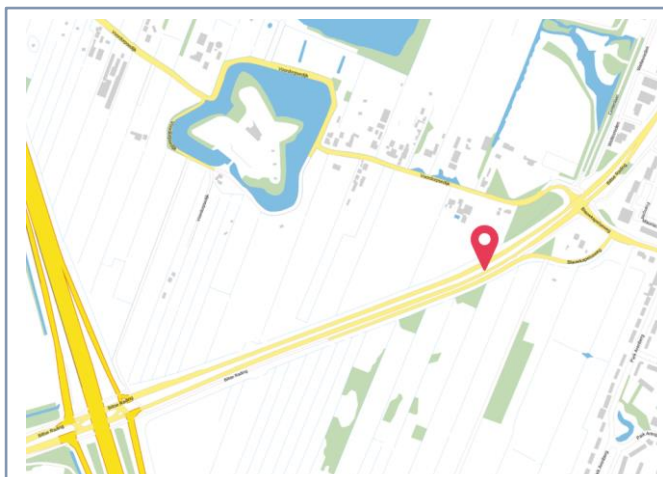
Er is sprake van een absolute toename van 917 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van 57,0%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 6.000 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is dit gedeelte van de Biltse Rading een gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Biltse Rading is volgens het GVVP 15.000 mvt/etmaal in een stedelijke omgeving.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 07-03-2018 / 15-04-2018: 21.147 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 22-09-2022 / 12-10-2022: 18.276 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 15.000 mvt/etm op een gebiedsontsluitingsweg in een stedelijke omgeving.

De intensiteiten op de Biltse Rading gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in maart 2018 afgenomen.

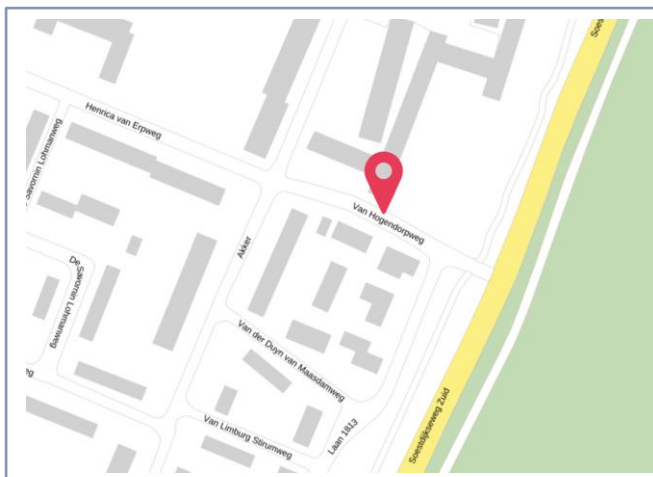
Er is sprake van een absolute afname van 2.871 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 13,6%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen ruim buiten de grens van 15.000 mvt/etm. Echter ligt dit telpunt buiten de stedelijke omgeving.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Van Hogendorpweg een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Van Hogendorpweg is volgens het GVVP circa 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 06-03-2020 / 12-03-2020:	944 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:	955 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een GOW binnen de bebouwde kom.

De intensiteiten op de Van Hogendorpweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in maart 2020 gelijk gebleven.

De nulmeting is net vóór de coronamaatregelen uitgevoerd en heeft geen invloed op deze cijfers.

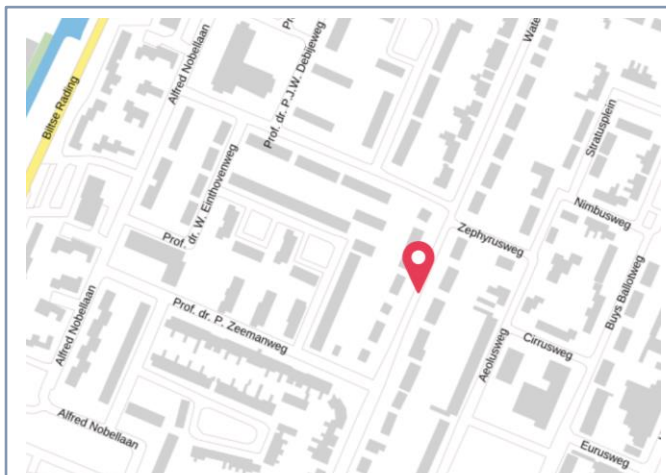
De cijfers voldoen in zowel de oude als de nieuwe situatie aan de maximaal gewenste intensiteiten op de Van Hogendorpweg.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Waterweg een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Waterweg is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 08-06-2017 / 20-06-2017:	1.167 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 07-03-2020 / 13-03-2020:	1.007 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 14-03-2020 / 20-03-2020:	662 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:	851 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De intensiteiten in 2022 zijn toegenomen ten opzichte van de intensiteiten 14-03-2020 tot 20-03-2020 (tijdens de coronapandemie), maar dit is niet representatief. Daarom wordt gekeken naar de meting vóór de coronapandemie.

De intensiteiten op de Waterweg gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten tussen 07-03-2020 en 13-03-2020 (vóór de coronamaatregelen) afgenomen.

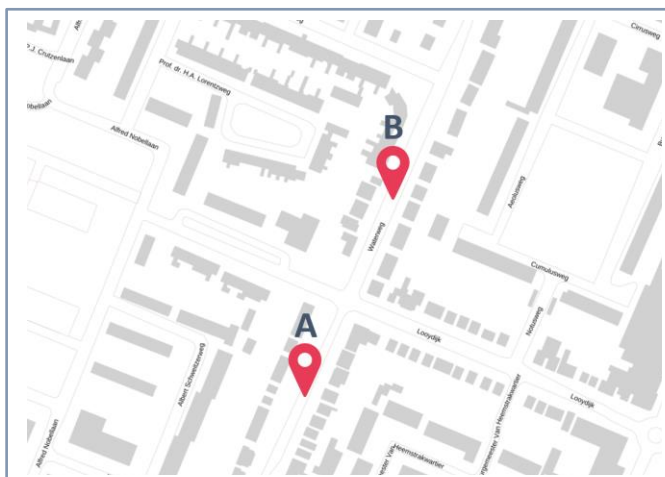
Er is sprake van een absolute afname van 151 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 15,5%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Waterweg een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Waterweg is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten (telpunt A) tussen 07-03-2020 / 13-03-2020: 515 mvt/etm

Gemeten intensiteiten (telpunt A) tussen 14-03-2020 / 20-03-2020: 334 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen (telpunt B) 26-09-2022 / 09-10-2022: 610 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten van 14-03-2020 tot 20-03-2020 (telpunt A) zijn door de coronapandemie niet representatief.

De intensiteiten in september en oktober 2022 (telpunt B) zijn toegenomen ten opzichte van de gemeten intensiteiten tussen 07-03-2020 en 13-03-2020 van de (vóór de coronamaatregelen)

Er is sprake van een absolute toename van 95 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van 18,4%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.

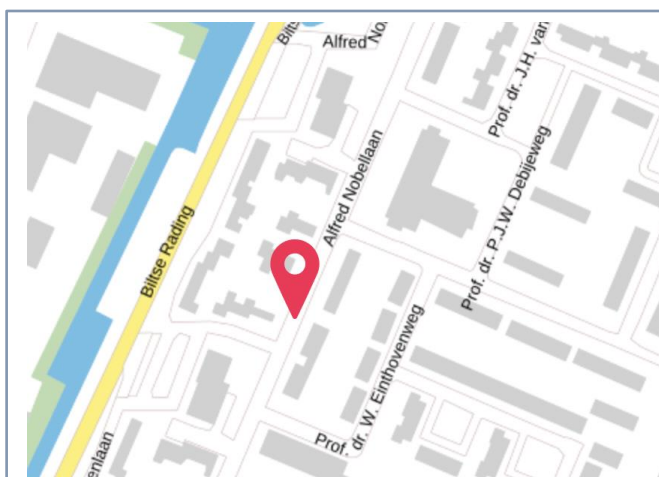
Telpunt 20: Alfred Nobellaan Tussen Prof. Dr. W. Einthovenweg en Prof Dr. H. Kamerling Onnesweg



Wegcategorisering

Volgens de wegcategory in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Alfred Nobellaan een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Alfred Nobellaan is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 11-05-2017 / 23-05-2017:	703 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 10-11-2021 / 23-11-2021:	549 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:	423 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De intensiteiten op de Alfred Nobellaan in november 2021 zijn niet representatief in verband met de coronapandemie.

De intensiteiten op de Alfred Nobellaan gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in mei 2017 afgenomen.

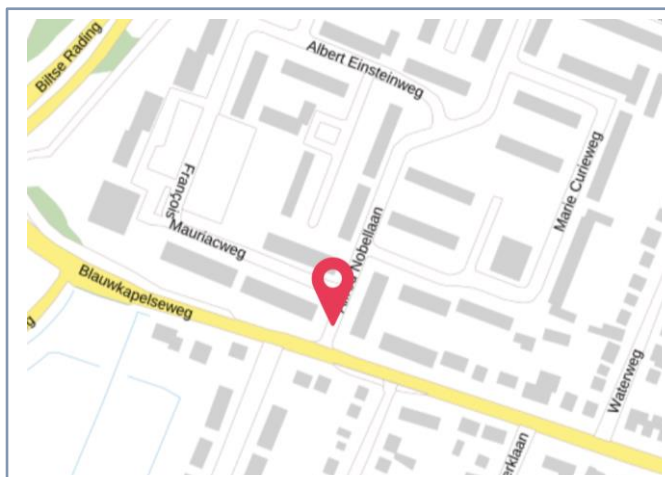
Er is sprake van een absolute afname van 280 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 39,8%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Alfred Nobellaan een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Alfred Nobellaan is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 27-10-2020 / 09-11-2020:	1.171 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 10-11-2021 / 23-11-2021:	1.698 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:	1.440 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten op de Alfred Nobellaan in oktober 2020 en november 2021 zijn niet representatief in verband met de coronapandemie. Dit zijn de enige nulmetingen, dus er wordt vergeleken met de meest recente meting, in november 2021.

De intensiteiten op de Alfred Nobellaan gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in november 2021 afgenomen.

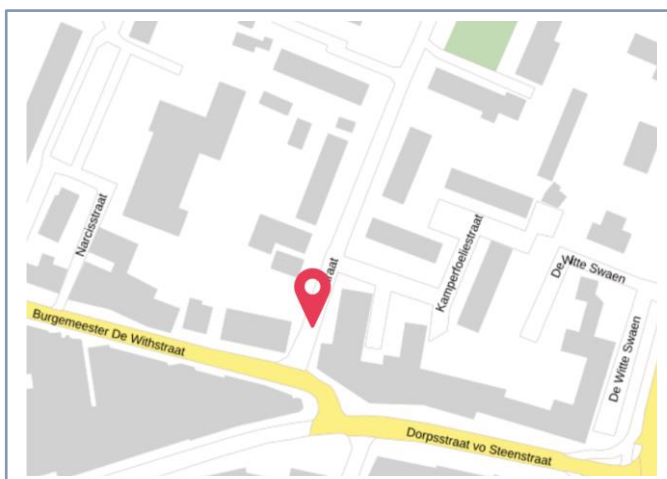
Er is sprake van een absolute afname van 258 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 15,2%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Tuinstraat een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Tuinstraat is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 27-05-2021 / 09-06-2021: 717 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 30-09-2022 / 13-10-2022: 1.084 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten op de Tuinstraat in mei en juni 2021 zijn niet representatief in verband met de coronapandemie. Dit is de enige nulmeting op dit telpunt.

De intensiteiten op de Tuinstraat gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in mei en juni 2021 toegenomen.

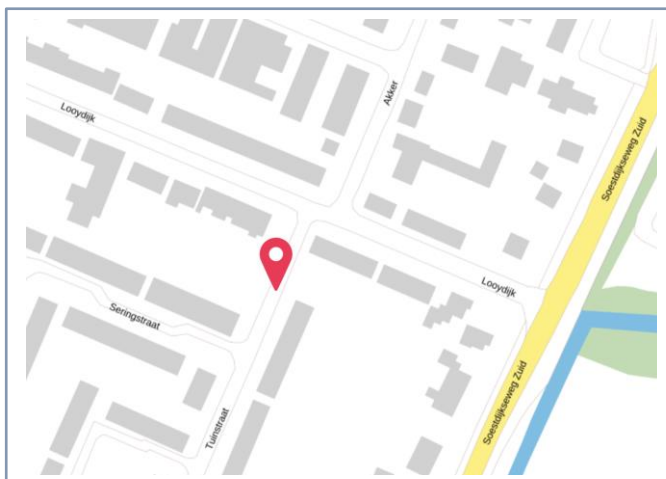
Er is sprake van een absolute toename van 367 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van 51,2%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Tuinstraat een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Tuinstraat is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 27-05-2021 / 09-06-2021: 657 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 13-10-2022: 1.331 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten op de Tuinstraat in mei en juni 2021 zijn niet representatief in verband met de coronapandemie. Dit is echter de enige nulmeting op dit telpunt.

De intensiteiten op de Tuinstraat gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in mei en juni 2021 fors toegenomen.

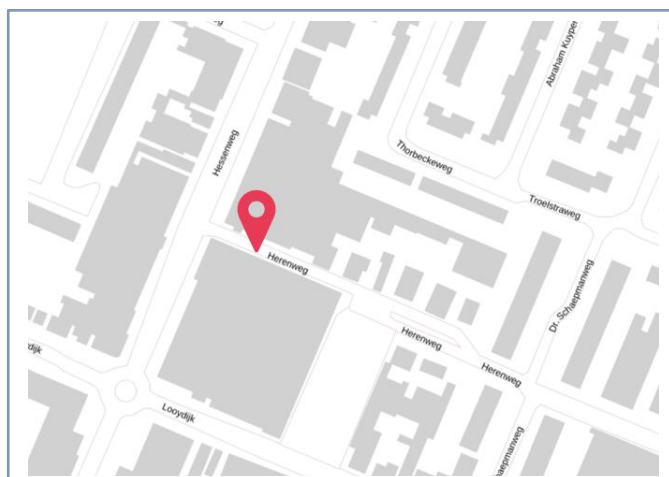
Er is sprake van een absolute toename van 674 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van 102,6%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Herenweg een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Herenweg is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 07-03-2020 / 13-03-2020: 974 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 14-03-2020 / 20-03-2020: 723 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022: 665 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten van 14-03-2020 tot 20-03-2020 zijn door de coronapandemie niet representatief. Daarom wordt de periode 07-03-2020 tot 13-03-2020 (vóór de coronamaatregelen) als nulmeting gebruikt.

De intensiteiten in september en oktober 2022 zijn afgenomen ten opzichte van de gemeten intensiteiten tussen 07-03-2020 en 13-03-2020.

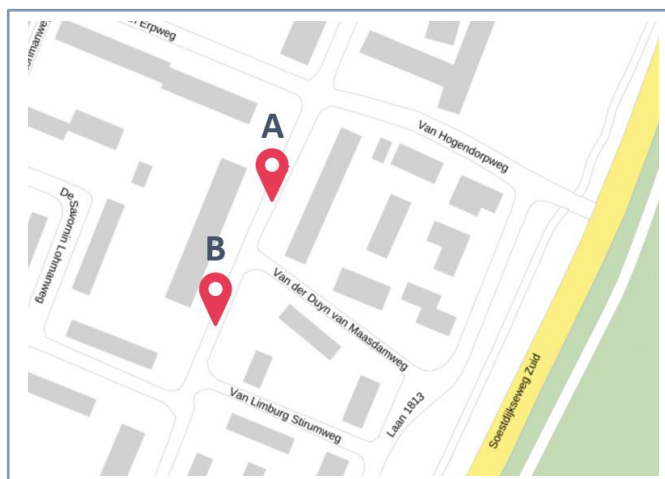
Er is sprake van een absolute afname van 309 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 31,7%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Akker een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Akker is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten (telpunt A) tussen 10-11-2016 / 17-11-2016: 640 mvt/etm

Gemeten intensiteiten (telpunt A) tussen 27-05-2021 / 09-06-2021: 484 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen (telpunt B) 26-09-2022 / 09-10-2022: 639 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten van mei en juni 2021 (telpunt A) zijn door de coronapandemie niet representatief. Daarom worden de intensiteiten van 2016 gehanteerd als nulmeting.

De intensiteiten in september en oktober 2022 (telpunt B) zijn gelijk gebleven ten opzichte van de gemeten intensiteiten in 2016.

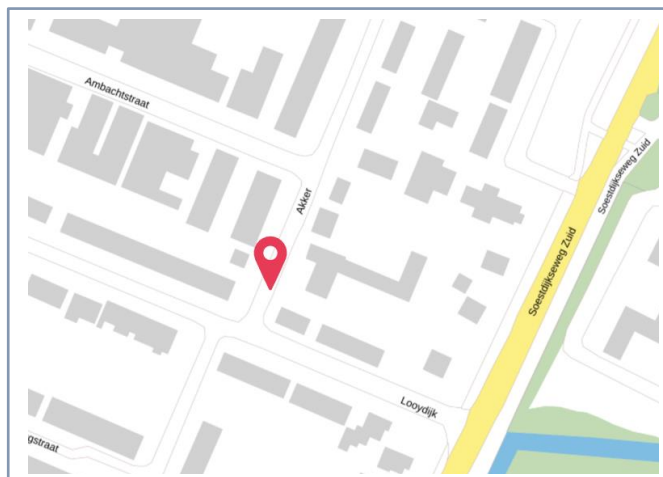
Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Akker een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Akker is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 10-11-2021 / 23-11-2021: 1.082 mvt/etm

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022: 895 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De gemeten intensiteiten op de Akker in mei en juni 2021 zijn niet representatief in verband met de coronapandemie. Dit is echter de enige nulmeting op dit telpunt.

De intensiteiten op de Akker gemeten in september en oktober 2022 zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in november 2021 afgenomen.

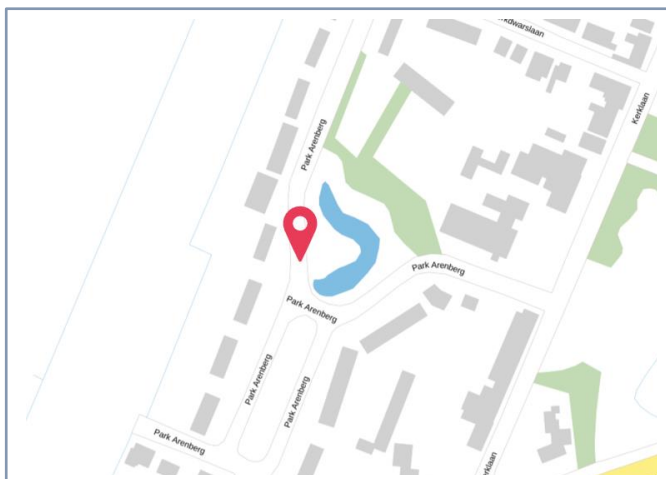
Er is sprake van een absolute afname van 674 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 17,3%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 2.500 mvt/etm.



Wegcategorisering

Volgens de wegcategorysering in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is het Park Arenberg een erftoegangsweg (ETW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op het Park Arenberg is volgens het GVVP 2.500 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:

392 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Op deze locatie heeft geen nulmeting plaatsgevonden. De gemeten intensiteiten op het Park Arenberg kunnen alleen vergeleken worden met de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

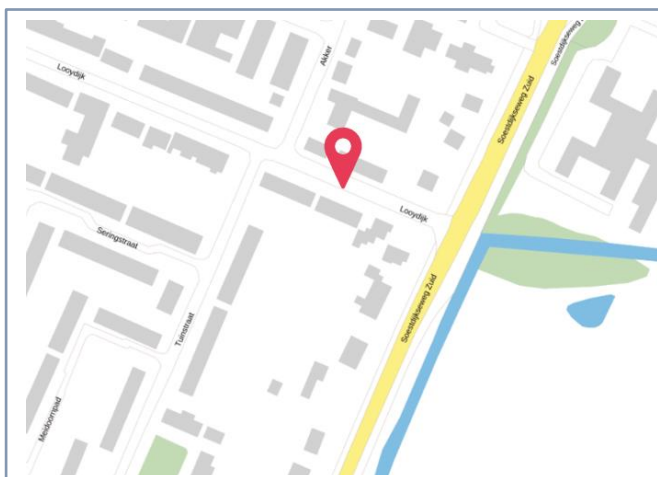
De intensiteiten in 2022 blijven ruim binnen de grens van 2.500 mvt/etm. Het is aannemelijk dat het aantal motorvoertuigen niet of nauwelijks is gestegen of gedaald ten opzichte van 2020, vanwege de positie in het netwerk en omliggende functies.



Wegcategorisering

Volgens de wegclassificatie in het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan De Bilt is de Looydijk een wijkontsluitingsweg (WOW) binnen de bebouwde kom (GVVP, 2012).

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Looydijk is volgens het GVVP 6.000 mvt/etmaal.



Intensiteiten (werkdag)

Gemeten intensiteiten tussen 08-03-2018 / 22-03-2018:	3.461 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 23-10-2020 / 06-11-2020:	2.559 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 27-05-2021 / 09-06-2021:	2.780 mvt/etm
Gemeten intensiteiten tussen 26-09-2022 / 09-10-2022:	2.364 mvt/etm

Analyse

Gemeente De Bilt hanteert een maximaal wenselijk verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm op een wijkontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

De intensiteiten van 2022 zijn ten opzichte van zijn ten opzichte van de gemeten intensiteiten in mei 2021 licht afgenomen. Echter, de intensiteiten op de Looydijk gemeten in 2020 en 2021 zijn niet representatief in verband met de coronapandemie.

Als de gemeten intensiteiten van 2022 vergeleken worden met de intensiteiten van 2018, is er sprake van een sterkere afname.

Ten opzichte van 2018 is sprake van een absolute afname van 1097 mvt/etm, wat neerkomt op een afname van 31,7%. Zowel de intensiteiten in de oude als de nieuwe situatie vallen binnen de grens van 6.000 mvt/etm.