

	Reactienota Verkeerscirculatieplanplan De Bilt augustus 2023	
	<p>Voor u ligt alle letterlijk overgenomen inbreng, gegeven door inwoners op de evaluatie van het verkeerscirculatieplan De Bilt. Naast de inbreng is een kolom met de reactie van de gemeente hierop.</p> <p>De reacties zijn geografisch opgedeeld per deel van de kern, zoals dit ook gedaan is tijdens de bewonersavond voorjaar 2023. Reacties die niet specifiek aan een locatie te koppelen zijn hebben we opgenomen onder 'algemene reacties'</p>	
	Inbreng inwoner:	Reactie gemeente:
	Algemeen reacties	
1	Het valt op dat vanavond vooral de mensen aanwezig zijn die teleurgesteld zijn. De mensen die tevreden zijn, zijn er niet. Hierdoor ontstaat een te eenzijdig beeld. Daarnaast valt op dat de gemiddelde leeftijd hoog is. Biedt een tevredenheidsonderzoek een oplossing om meer evenwichtig beeld te krijgen?	Een tevredenheidsonderzoek biedt volgens ons weinig meerwaarde. Los van de bewonersavonden hebben we ook, zowel positief als negatieve kritiek ontvangen via telefoon en email.
2	Heel goed dat jullie de evaluatie hebben gedaan. Grondig. Goed. Goede aanbevelingen. Ik hoop van harte dat er op korte termijn iets mee gedaan wordt op de veiligheid te verbeteren	Dank voor het compliment.
3	Het plan is mislukt.	Ons inziens is het VCP op hoofdlijnen geslaagd, maar met lokale nadelen. De voordelen wegen in onze beoordeling zwaarder dan de nadelen. Het is beter eerst de optredende nadelen zoveel mogelijk te verbeteren, zonder het geheel terug te draaien en de oude problemen terug te krijgen die voor het VCP aanwezig waren.
4	Op sommige wegvakken is tijdens de spits de doorstroming dramatisch toegenomen, o.a. Biltse Rading en Groenekanseweg. Dit heeft o.a. een negatief op veiligheid en luchtkwaliteit. Kan de doorstroming ook uit data worden gehaald? Waarom zijn hier geen normen voor opgenomen in het VCP, aanvullend op de verkeersintensiteit? Gaat de gemeente ook beleid maken over welke doorstroming acceptabel is?	We vermoeden dat hier "filevorming" wordt bedoeld. Dan bedoelt u dat de doorstroming is afgenomen. Gemeente De Bilt heeft inderdaad geen kaders voor doorstroming. Dit is namelijk moeilijk generiek te geven en is afhankelijk van vele factoren zoals inrichting en gebruik van de weg. Uit de tellingen halen we het aspect doorstroming niet, maar omdat we op de ontsluitende wegen geen grote verschillen zien ten opzichte van de tellingen pré corona mag men aannemen dat ook de doorstroming niet wezenlijk anders is.

5	Op sommige wegen is de intensiteit (drastisch) toegenomen. Voldoen deze wegen nog wel aan de luchtkwaliteitsnorm?	De wegen in de gemeente De Bilt voldoen nog aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Zie hiervoor https://www.odru.nl/geoloket/
6	De verwachting is dat toekomstige aanpassingen ook weer een effect hebben op de verkeersbewegingen in de wijk. Blijft de VCP site in de lucht?	Nee, na deze evaluatie sluiten we het project af. Voor andere projecten/wegaanpassingen zal dan een nieuwe projectomgeving komen.
7	De Bilt is onderdeel van een regionaal mobiliteitsnetwerk. De afname bij onder andere meetpunt 16 kan niet 1-1 worden toegerekend aan het VCP. Dit moet ook verwerkt worden in het rapport	Of een toe- of afname op 1 telpunt rechtstreeks te maken heeft met een bepaalde aanpassing aan de weg is niet te zeggen. Wel is iets te zeggen over het nieuwe (totaal)verkeersbeeld.
8	Het zou een meerwaarde zijn om jaarlijks de verkeersintensiteiten te meten, zodat over 5 jaar meer data beschikbaar is voor een betere onderbouwing van aanpassingen in het netwerk	Gemeente De Bilt meet al driejaarlijks op alle belangrijke wegen de verkeersintensiteiten, snelheden en type voertuig. Hier gaan we mee door. Onze ervaring is dat jaarlijks meten weinig meerwaarde heeft (er verandert binnen die termijn te weinig) in relatie tot de kosten.
9	Naast de relatieve toename tevens een tabel opnemen van de absolute toename. Hierdoor ontstaat een ander beeld, o.a. de Groenekansweg	Dank voor de suggestie. We zien voor die toevoeging weinig meerwaarde. Het telpunt Groenekansweg is al geclassificeerd als een punt met een toename.
10	Op basis van alle meetpunten was het consistentere geweest om ook bij het dr. Letteplein meetpunten te plaatsen	Dank voor de suggestie. Wij hebben meetpunten gebruikt die samenhangen met ons 3 jaarlijkse meetnetwerk en de meetpunten in het beleidsplan VCP De Bilt uit 2014. Dit zorgt voor een goede vergelijkbaarheid.
11	Waar blijft Burgemeester Potters!?	Het is gebruikelijk dat de wethouder die directe betrokkenheid heeft het College van B&W vertegenwoordigt.
12	Na aanpassingen evaluatie met bijv. gebiedsmakelaars of er nog knelpunten zijn.	Dank voor de suggestie. Gebiedsmakelaars kunnen zeker een rol spelen hierin.
13	Wat is de afname van het sluipverkeer na invoering van dit plan is het inwoners uit de auto krijgen	Op basis van de uitgevoerde tellingen zien wij dat er bijna 11% minder verkeer in en om de kern De Bilt rijdt. Het is het meest aannemelijk dat het grootste deel daarvan doorgaand verkeer is.
14	Doorfietsverbinding (regionaal) op het kruispunt Blauwkapelseweg is prima geregeld, maar pak dan ook de doorgaande lokale fietsverbindingen Alfred Nobellaan-Park Arenberg en Waterweg-Kerklaan op met een oversteek in de voorrang op de Blauwkapelseweg.	Dank voor het compliment. Wanneer de Blauwkapelseweg aan de beurt is voor een herinrichting (afhankelijk van de planning voor groot riool- en wegbeheer), kunnen de kruisingen eventueel aangepast en de voorrang gewijzigd worden.

15	VCP loslaten, wegen alleen voor bestemmingsverkeer (inwoners De Bilt) en doormiddel van bebording en camera's handhaven (kentekens van inwoners koppelen), doorgaand verkeer een boete.	Het volledig weren van doorgaand verkeer is in theorie mogelijk, maar praktisch gezien volstrekt onuitvoerbaar.
16	Ouders mijden de schoolfietsroute via tunnel naar Weltevreden. Pakken de route via Voordorpsedijk. Alleen de route terug is dan niet prettig omdat de Blauwkapelseweg meerder malen gekruist moet worden.	Ook wij zijn van mening dat de schoolroute via de tunnel veiliger kan. In het evaluatie rapport staan enkele aanbevelingen hiervoor.
17	Het VCP-besluit dateert uit 2014. Door veranderde omstandigheden sindsdien is het verouderd en had niet zonder meer in 2022 uitgevoerd moeten worden.	De opdracht en besluit van de gemeenteraad is altijd geweest om variant 3A (éénrichtingsverkeer op 4 ontsluitende wegen in de kern De Bilt) uit het VCP uit te voeren. Het verkeersbeeld (gelet op tellingen, grote ruimtelijke ingrepen en ontwikkeling van het hoofdwegennet) is in de tussenliggende jaren niet dermate veranderd dat het besluit heroverwogen had moeten worden.
18	Het doel van het VCP is niet duidelijk. Er kan daarom niet vastgesteld worden of dat wel of niet gehaald is.	De doelstellingen van het VCP betreffen het verbeteren van de leefbaarheid en de veiligheid door middel van het verminderen van doorgaand/sluipverkeer in de kern De Bilt. Dit stond ook zo omschreven in de plannen.
19	Inbreng van bewoners eerder in het proces is niet serieus genomen. Toezeggingen over een knip in de Tuinstraat of éénrichtingsverkeer zijn niet teruggekomen.	Inbreng wordt serieus genomen en werkelijk gedane toezeggingen komen wij na. Over toezeggingen zijn nog wel eens misverstanden. Zo is bijvoorbeeld een toezegging een maatregel <i>te onderzoeken</i> is wat anders dan de toezegging een maatregel <i>uit te voeren</i> . Hoe dan ook: wij kunnen deze toezegging niet goed plaatsen. Dergelijke ingrijpende maatregelen zijn ons in ziens pas aan de orde na een grondige evaluatie van het doorvoeren van éénrichtingsverkeer op de ontsluitingswegen.
20	De gemeente heeft het sterk toegenomen vrachtverkeer niet geteld.	Het vrachtverkeer is wel geteld. Uit de telcijfers komen geen grote verschillen naar voren.
21	De verkeerstellers lagen dicht bij een drempel, zodat de gemeten snelheid geen goed beeld geeft van de werkelijkheid.	Volgens de tellingen ligt de gemiddelde snelheid in de Tuinstraat op ca. 27 km/u. Dat geeft een goed beeld van de snelheid bij/op de (vier) drempels. Doorgaans ligt de snelheid tussen drempels hoger en dat zal hier niet anders zijn. Gezien de afstand tussen de drempels (in de Tuinstraat 100 m of minder) mag aangenomen worden dat die snelheid over het geheel niet boven de 30 km uitkomt. Het is namelijk een

		ervaring dat als drempels om de ca. 100 m liggen, het merendeel van de auto's zich redelijk houdt aan die snelheid houdt.	
22	Het vrachtverkeer is sterk toegenomen. Dat wordt nog erger als de bouwactiviteiten van de SSW gaan starten.	Uit de telcijfers blijkt dat het vrachtverkeer niet is toegenomen. Omdat de ervaring van hinder door vrachtverkeer zo breed gedeeld wordt, roept dat de vraag op of a. de telling onjuist was b. een bijzondere afwijkende omstandigheid is buiten de telperiode en c. of dat een blijvend beeld is.	
23	Parkeren is moeilijker geworden.	Als dit zo is, dan zien we geen verband met het VCP. Wij veronderstellen andere oorzaken, zoals meer tweede autobezit, parkeren door werkenden, of forensen die in De Bilt parkeren omdat dit in Utrecht duurder en moeilijker wordt.	
24	Het VCP leidt tot allerlei omrijbewegingen die voorheen niet nodig waren, irritant zijn en onnodig energie verbruiken en hinder veroorzaken (geluid, luchtvervuiling).	De omrijbewegingen zijn een logisch gevolg van afsluitingen en het éénrichtingsverkeer. Bij het besluit voor het VCP was dat ook bekend. Indertijd is de afweging gemaakt dat die nadelen (omrijden) opwegen tegen de voordelen (betere leefbaarheid en veiligheid door minder doorgaand verkeer).	
25	Oude situatie herstellen (overal tweerichtingen).	Ons inziens is het VCP op hoofdlijnen geslaagd, maar met lokale nadelen. De voordelen wegen in onze beoordeling zwaarder dan de nadelen. Het is beter eerst de optredende nadelen zoveel mogelijk te verbeteren, zonder het geheel terug te draaien en de oude problemen terug te krijgen die voor het VCP aanwezig waren.	
26	Gemeente De Bilt neem je verlies en breng alles terug in de oude situatie	Zie bovenstaande reactie	
Noordwest De Bilt			
27	Ik miste in het rapport mijn opmerking dat de drempel te hoog is en dat je met een auto die wat zwaarder beladen is de drempel raakt. Dat is me nu al twee keer gebeurd.	Gezien de menging met kwetsbare verkeersdeelnemers als voetgangers en fietsers op dit punt vinden wij een dergelijk verkeersremmende drempel ter hoogte van het HF Witte Centrum belangrijk. Stapvoets rijden is hier gewenst.	

28	<p>De aansluiting van de Asserweg op de rotonde Biltse Rading: Daar kruist de weg een snelfietspad. Dit is in het rapport aangegeven als een onveilige oversteek, waar meerdere bijna-ongelukken hebben plaatsgevonden. Als aanbeveling stelt het rapport dat de situatie overzichtelijker moet worden, door snoeien van bosschages. Dit lost een deel van het probleem op.</p> <p>Een ander deel van het probleem is dat een deel van de automobilisten simpelweg niet afremt voor het fietspad. Hiervoor is geen aanbeveling opgenomen. De oplossing is echter eenvoudig: Automobilisten kunnen gedwongen worden te remmen door hoge drempels (zoals bij de voetgangersoversteek verderop in de straat) of een verhoogde ligging van het snelfietspad.</p>	<p>Goed te lezen dat u de aanbeveling ten aanzien van de zichtverbetering ondersteunt. Voor het afremmen van het autoverkeer volgt een aanpassing met een extra snelheidsremmende drempel.</p>	
29	T.M.C. Asserweg tot Biltse Rading: 2 afzonderlijke fietspaden (vanaf fietstunnel tot kruising TMC Asserweg)	Deze suggestie betrekken wij bij het nieuwe ontwerp van de aansluiting tunnel op de Asserweg.	
30	Kruising TMV Asserweg-Alfred Nobellaan → overzichtelijker maken + snoeien groen	Goed te lezen dat u de aanbeveling voor de zichtverbetering ondersteunt.	
31	Voetpad bij de tunnel verplaatsen en fietspaden in 1 rechte lijn naar tunnel laten gaan → parkeerstrook weg	Deze suggestie betrekken wij bij het nieuwe ontwerp ten behoeve van aansluiting tunnel op Asserweg.	
32	Gemeente De Bilt neem je verlies en breng alles terug in de oude situatie	Het verkeersbeeld ten opzichte van voor de invoering van het éénrichtingsverkeer vinden wij verbeterd. Daarom brengen we niet alles terug in de oude situatie.	
33	B&W De Bild Verkeersidioten	Wij nemen kennis van uw reactie.	
34	Bloembakken weghalen Asserweg / Nobellaan → te smal → fietsers kunnen er niet langs → auto's ook niet / gevaar frontale botsing	Wij betrekken deze suggestie bij de aanpassingen voor het kruispunt Asserweg/Nobellaan.	
35	Gemeente moet zorgen dat het zicht bij fietspad rotonde overzichtelijk is. Dus beplanting laag of verlichting in de weg. Het is nu onoverzichtelijk en gevaarlijk!	Goed te lezen dat u de aanbeveling voor het zicht te verbeteren ondersteunt. De suggestie voor verlichting in de weg nemen wij niet over. De huidige systemen zijn qua detectie van (fiets)verkeer niet foutloos genoeg.	
36	Hekjes bij het trottoir om fietser en scooters te weren, zodat je veilig kan lopen!	Helaas halen wij niet uit uw reactie welk trottoir u bedoelt. In zijn algemeenheid zijn wij terughoudend met het plaatsen van obstakels op trottoirs, aangezien dit ook beperkingen oplevert voor andere doelgroepen (bijv. mensen met rolstoel of kinderwagen).	

37	Aanpassing Asserweg/Nobellaan als je richting Blauwkapelseweg wilt. De paaltjes vliegen regelmatig uit de grond.	Wij betrekken deze constatering bij aanpassingen voor het kruispunt Asserweg/Nobellaan	
38	Plan geen grote activiteiten in het HF Witte, dit geeft nog meer chaos	In het ontwerp voor de openbare ruimte voor het HF Witte centrum/ Nobelkwartier leggen we de meeste parkeerplaatsen voor bezoekers aan de kant van de Biltse Rading, zodat bezoekers niet meer door de woonwijk hoeven te rijden.	
39	Een rode bolknipperlicht, wat er jaren stond op de hoek Asserweg-Waterweg	Dank voor de suggestie, Wij denken dat dit niet nodig is. Het aanwezige plateau zorgt voor snelheidsremming en de attentie van verkeersdeelnemers lijkt hier groot genoeg zonder het extra licht.	
40	Parkeerplekken kruising Martin Luther King en Nobellaan weg ihkv zicht. Parkeerplekken staan op de Asserweg	Deze suggestie betrekken wij bij het ontwerp aansluiting van de tunnel op de Asserweg.	
41	Wat "fietspad" moet voorstellen is levensgevaarlijk! Het ligt gewoon los en je gaat met een smak onderuit!	Als deze opmerking betrekking heeft op de Asserweg tussen A. Nobellaan en Biltse Rading: dit heeft aandacht bij het nieuwe ontwerp ten behoeve van de aansluiting tunnel/Asserweg.	
42	Luther Kingweg: 30 km op de weg, pijlen → op de weg, trottoir verhogen	Uit de metingen blijkt dat het overgrote deel van het verkeer op de verlengde Asserweg onder de 30km/u weg rijdt. Ook zien wij op dit punt nauwelijks verkeer een verkeerde rijrichting kiezen (dit speelt voornamelijk bij de rotonde met de Biltse Rading). Daarom nemen wij uw suggestie van extra pijlen of 30 km/u aanduidingen niet over.	
43	Geef niet van alles de automobilisten de schuld, maar doe ook wat met de fietsers!	Wij hebben niet de indruk dat autoverkeer in onze evaluatie als schuldige wordt aangemerkt. In de observaties hebben wij verkeersovertredingen gezien van alle soorten weggebruikers.	
44	Asserweg WF Wittecentrum fietsers scheiden van autoverkeer	Deze suggestie betrekken wij bij het nieuwe ontwerp ten behoeve van aansluiting tunnel op Asserweg.	
45	Kruising Asserweg/Nobellaan is dodelijk. Ik zie het iedere dag. Hogere drempels.	Er zijn hier lichte ongevallen gebeurd en er is sprake van een gevoel van onveiligheid. Op deze kruising hebben zich gelukkig geen dodelijke ongevallen voorgedaan. De drempels die er liggen remmen de snelheid goed af en voldoen aan de criteria voor een 30 km/u weg. We zijn daarom niet van plan de drempel aan te passen.	
46	Beter verlichting fietspad Biltse Rading voor de rotonde	Onlangs is de startnotitie openbare verlichting in de gemeenteraad aangenomen. Hierin heeft de raad gekozen in welk tempo de openbare verlichting wordt verbeterd.	

47	Parkeerplekken bij Luther Kingweg weghalen Vrachtwagen Jumbo parkeert er.	Deze suggestie betrekken wij bij het ontwerp aansluiting van de tunnel op de Asserweg.
48	Ik geef als moeder van 2 basisschoolkinderen graag extra input.	Uw inbreng zijn wij graag nog tegemoet!
49	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kruising Biltse Rading ook rekening houden met nog verder oplopende verkeersopstoppingen als de snelfietsroute open gaat. 2. Niet qua input alleen uitgaan van actieve bewoners maar ook uitvraag bij basisscholen en sportclubs. 3. Graag duidelijke scheiding van doelgroepen, geen fietsers de weg laten delen en parkeren elders oplossen. 4. Bij start nieuwbouw voorzien we nog meer toename van zwaar verkeer 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wij verwachten geen grote toename van fietsverkeer op de doorfietsroute, ook niet als gevolg van de ontwikkeling daarvan op de Biltse Rading. 2. Deze groepen hebben wij nadrukkelijk in beeld bij het maken van aanpassingen aan het ontwerp aansluiting van de tunnel op de Asserweg. 3. Deze suggestie betrekken wij bij het ontwerp aansluiting van de tunnel op de Asserweg. 4. Tijdens de ontwikkeling van het Nobelkwartier maken wij een zogenaamd 'BLVC' (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) plan waarin aandacht is voor een veilige afwikkeling van het bouwverkeer.
50	Maak bij de oversteek Marten L. Kingweg ook fietspad	Deze suggestie betrekken wij bij het ontwerp aansluiting van de tunnel op de Asserweg.
51	Fietstunnel doortrekken, niet oversteken	Het is onvermijdelijk dat fietsers uit de tunnel op enig moment moeten invoegen of oversteken. Het doortrekken van een fietspad na de fietstunnel is daarom slechts een verschuiving van deze situatie en niet een oplossing.
52	Kruising Martin Luther Kingweg / Asserweg levensgevaarlijk bij fietstunnel levensgevaarlijk	Wij nemen kennis van uw reactie.
53	Looydijk sinds verlengde Asserweg verkeer méér als 100% toegenomen Net de A1 en A2	Het klopt dat hier een toename van verkeer is te zien. Deze toename was circa 57% en inherent aan het doortrekken van de Asserweg richting Biltse Rading. De huidige intensiteit van circa 2.500 voertuigen is echter nog wel ruim passend bij de functie van de Looydijk als wijkontsluitingsweg.
54	<p>Gevaarlijk kruispunt voor fietsers.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Luther Kingweg A. Nobellaan Asserweg -Kruispunt Waterweg -Asserwegweg - Looydijk 	Deze kruisingen worden door meer mensen ervaren als onveilig. Wij betrekken deze opmerking bij nader onderzoek naar het kruispunt Asserweg/Nobellaan en zullen het kruispunt Waterweg/Looydijk nader bekijken.

55	Voor hulpdiensten(brandweer) lees vrijwilligers is het héél lastig om bij een melding op (!) de brandweerpost te komen door slecht kruispunt Dr. Asserweg/A Nobellaan. Smal en onoverzichtelijk	Wij betrekken deze constatering bij aanpassingen voor het kruispunt Asserweg/Nobellaan.	
56	Verlichting in weg bij rotonde die fietsers aankondigen net als de laatste rotonde. Vooral elektrische fietsen zie je te laat.	De kruising van de Asserweg met het fietspad kan beter. Er is een aanpassing in voorbereiding waarbij het fietspad verhoogd wordt (snelheidsremming) en het zicht verbeterd wordt. De suggestie voor verlichting in de weg nemen wij niet over. De huidige systemen zijn qua detectie van (fiets)verkeer niet foutloos genoeg.	
57	In de ochtendspits is aan de westzijde de Asserweg de richting Dorp uit. Een drukke uitgaande stroom van gemotoriseerd verkeer. De kruisende doorfietsroute is druk met fietsers. Deze hebben voorrang. Dit zorgt voor extra oponthoud voor het uitgaande verkeer met irritatie als gevolg. Deze combinatie is ongelukkig gekozen.	Wij begrijpen uw punt. Deze beide stromen pieken met name in de ochtendspits. Dit is slechts een betrekkelijk korte periode. Wij accepteren dat hier in die periode een kleine wachtrij voor auto's ontstaat en overwegen niet een andere kruispuntvorm, zoals een kruising geregeld met verkeerslichten.	
58	Door de als éénrichtingsverkeer te maken gaat het zogenoemde sluipverkeer nu via de Alfred Nobellaan en de Asserweg! De Asserweg is levensgevaarlijk geworden voor fietsers en kinderen. Fietsers fietsen naast de losse stenen omdat de stenen wiebelen. Het staat aan het einde van de dag ook vast op de Asserweg richting de rotonde. Tevens is het kruispunt Alfred Nobellaan – Asserweg onduidelijk, gevaarlijk en niemand snapt hier hoe het zit met de voorrang, mensen geven geen voorrang! En waarom is dit ook zo gevaarlijk smal gemaakt? Maak van de blauwkapelseweg gewoon weer 2 richtingsverkeer, zodat we niet een verkeersinfarct krijgen op de Asserweg en straks ook met de nieuwbouw! Snap niet wie dit bedacht heeft!	Uit de tellingen blijkt dat er 11% minder verkeer is in het onderzoeksgebied. De meest waarschijnlijke verklaring is dat er minder doorgaand verkeer is. De verkeerstoename in de A. Nobellaan is waarschijnlijk voornamelijk lokaal verkeer. Uw suggesties betrekken wij bij het ontwerpproces voor aanpassingen aan de Asserweg.	
59	Het is t.h.v. plateau bij de fietstunnel niet duidelijk of er wel of geen zebra is. Suggestie: maak hier een zebrapad.	We zijn het met u eens dat de voorrangssituatie hier niet duidelijk genoeg is. De suggestie van het zebrapad betrekken we bij het ontwerpproces voor de aansluiting van de fietstunnel op de Asserweg.	

Zuidwest De Bilt		
60	Bussluis weg → weer in 2 richtingen De Bilt uit	Het verkeersbeeld nu ten opzichte van voor de invoering van het éénrichtingsverkeer vinden wij verbeterd. Daarom brengen we niet alles terug in de oude situatie.
61	Bussluis weg in spijstijden camera's. Alleen inwoners.	Het volledig weren van doorgaand verkeer is in theorie mogelijk, maar praktisch gezien volstrekt onuitvoerbaar.
62	Meer verkeer in: Park Arenberg is nog 2 richting verkeer. Auto's kunnen niet passeren, fietser komt in de knel.	Met bijna 400 motorvoertuigen per dag is Park Arenberg volgens de gangbare verkeerskundige richtlijnen een rustige woonstraat. Hierbij is een smal profiel passend en is het geen probleem dat auto's elkaar niet overall snel kunnen passeren. Het is een kwestie van gedrag dat auto's en fietsers elkaar de ruimte geven. Een bredere of éénrichtingsstraat heeft ons inziens meer negatieve dan positieve effecten op gebied van verkeersaantrekking en rijsnelheid.
63	Park Arenberg eenrichtingsverkeer maken. Nu te krap voor beide richtingen zeker nu het verkeer richting Utrechtseweg is toegenomen.	Zie bovenstaande reactie.
64	Vrachtverkeer dat richting bussluis rijdt moet hier gevaarlijk keren en pakt dan de ongewenste route richting Asserweg via de Alfred Nobellaan;	Kerend vrachtverkeer is inderdaad onwenselijk. Wij vinden het van belang dit met betere bewegwijzering te ondervangen. Daarbij hebben we helaas te maken met navigatiesystemen die niet altijd de meest recente verkeerssituatie aanduiden.
65	Een andere kleur verharding Blauwkapelseweg tussen Park Arenberg en Biltse Rading;	In het evaluatierapport is een soortgelijke suggestie gedaan. Wij kijken hoe we middels een andere kleur of markering de busbaan eerder kunnen aangeven.
66	Bussluis verplaatsen naar plek tussen de Hessenweg en Waterweg. Nog steeds doorgaand verkeer onmogelijk maar het verkeer vanuit de wijken rondom Alfred Nobel en Park Arenberg kunnen dan wel via de Biltse Rading eruit en erin. Verlichting van de verkeersstroom bij Asserweg;	Deze suggestie nemen wij niet over. Bij de totstandkoming van het plan zijn meerdere door bewoners ingebrachte varianten afgewogen. De door u gesuggereerde variant is hierin niet meegenomen en heeft als nadeel dat doorgaand verkeer <u>in</u> de kern De Bilt een alternatieve route gaat zoeken.
67	Bij de rotonde Hessenweg-Blauwkapelseweg met bewegwijzering duiden op niet doorgaande richting Blauwkapelseweg-Dorpstraat vice versa;	Wij nemen uw suggestie over om de bewegwijzering te verduidelijken.

68	Park Arenberg en Kerklaan zijn noodventielen geworden richting Utrechtseweg	In de telresultaten zien wij geen sterke toename van verkeer en ongewenst hoge intensiteiten op de Kerklaan en Park Arenberg.	
69	Ter hoogte van de bussluis 1 centrale oversteek maken voor fietsverkeer in plaats van de 2 nu. Fietsverkeer vanuit de Bilt kiest de kortste route met vervelende/onveilige manoeuvres als gevolg.	In het evaluatierapport staat een soortgelijke suggestie. Uw reactie betrekken wij bij het verbeteren van de fietsoversteek vanuit de parallelweg Biltse Rading over de Blauwkapelseweg	
70	Het voor gemotoriseerd verkeer fysiek onmogelijk maken om vanaf de parallelweg het fietspad op te komen richting Utrecht	In het evaluatierapport staat een soortgelijke suggestie. In het algemeen zijn wij terughoudend met het opwerpen van obstakels, vanwege de kans op aanrijshade. Alleen als er een dringende reden is gaan wij daar toe over. De bussluis in de Blauwkapelseweg is daar een voorbeeld van. In dit geval vermoeden wij dat permanente obstakels eerder een verkeersveiligheidsrisico is voor fietsers dan een incidenteel (verdwaald) voertuig op het fietspad. Dat kan veranderen als blijkt dat dit probleem zich in de toekomst veelvuldig voordoet.	
71	Onderstaande voorstellen dien ik graag in ter overdenking. 1) Trek de Tuinstraat als woonerf bij het Tuinstraatkwartier. 2) Maak de Tuinstraat: alleen toegankelijk voor omwonenden en bouwverkeer als SSW binnenkort met de renovaties begint.	Dank voor de suggesties. Deze betrekken we bij de ontwikkelingen in het Tuinstraatkwartier. In zijn algemeenheid merken we op dat het niet mogelijk en wenselijk is een openbare weg alleen aan te merken voor bewoners.	
Zuidoost De Bilt			
72	Om het kruispunt/scherpe bocht Dorpstraat-Burg De With overzichtelijker te maken een alternatieve verkeerscirculatie in de driehoek Dorpstraat-Bilthovens weg-Burg de Withstraat	In het evaluatierapport staan aanbevelingen voor het kruispunt Dorpsstraat/Burg. De Withstraat. Hoewel wij niet precies kunnen achterhalen wat u met een alternatieve circulatie bedoelt, betrekken wij het idee van circulatiemaatregelen wel bij het opnieuw kijken naar dit kruispunt.	
73	Maak de Burg de Withstraat éénrichting verkeer samen met de Dorpsstraat	Zie bovenstaande reactie.	
74	Toegang/ontsluiten van centrum via Bilthovenseweg mogelijk maken. Bestemmingsverkeer (bevoorrading) winkels heeft een kortere route	Dit is alleen mogelijk als het kruispunt van de Bilthovenseweg met de Utrechtseweg aangepast wordt. De provincie Utrecht is hier wegbeheerder van. Gelet op de huidige situatie is dit niet in te passen.	
75	In de Tuinstraat is het drukker en onveiliger geworden door het VCP. "wat doet de gemeente ons aan?"	Wij kunnen ons dit gevoel van bewoners voorstellen. Het VCP valt voor de Tuinstraat namelijk nadelig uit met een verkeerstoename op de twee telpunten in de Tuinstraat met respectievelijk 50% en 100%.	

76	Oversteken (te voet) van de Tuinstraat naar de Kapelweg is gevaarlijk door snelle fietsers en onoverzichtelijke situatie.	De Dorpsstraat heeft nu veel minder autoverkeer dan voor het VCP. In die zin zou het oversteken van de Dorpsstraat makkelijker moeten zijn. Het VCP heeft geen invloed op het aantal fietsers en hoe die zich gedragen. Deze ervaring, hoe vervelend ook, heeft geen relatie met het VCP.	
77	Bewoners van Biltstein een eigen ontsluiting geven (<i>naar de Utrechtseweg?</i>)	Wij nemen aan dat bedoeld wordt: een directe aansluiting op de Utrechtseweg (N237). De Utrechtseweg is een provinciale weg en een ontsluiting daarop kan alleen met toestemming van de provincie. Op dit moment is dat niet aan de orde.	
78	Vanaf Bilthovenseweg ook uitrijden naar links (ri. Zeist en A28) mogelijk maken.	De Utrechtseweg (N237) is een provinciale weg. Dat kan alleen met toestemming van de provincie. Op dit moment is dat niet aan de orde.	
79	Inrijverbod vrachtwagens vanaf Soestdijkseweg naar Dorpsstraat en/of vrachtwagenverbod Tuinstraat in. (aandacht voor vrachtwagenrouting in het algemeen).	De vraag is in hoeverre het vrachtverkeer werkelijk is toegenomen. Beleving en telcijfers lopen echter ver uiteen. Nameting is wenselijk. We hebben vooraf overleg met de bewoners over de methodiek.	
80	P&R bij bushalte KNMI die niet langs Biltstein komt.	Vermoedelijk is hier sprake van hinder door forensen naar Utrecht die lang parkeren in de woonomgeving. Op zich staat dit los van het VCP.	
81	Knip in Tuinstraat (hierover werd aan de tafel verschillend gedacht).	Deze vraag komt voort uit het feit dat het verkeer in de Tuinstraat sterk is toegenomen. Een knip heeft tot gevolg dat het verkeer afneemt, wat positief is. Maar het beperkt ook sterk de bereikbaarheid van de hele omgeving. Het positieve effect (minder verkeer) moet opwegen tegen de nadelen ervan (slechte bereikbaarheid). De nieuwe verkeersintensiteit in de Tuinstraat is vergeleken bij veel woonstraten aan de hoge kant, maar is niet overdreven hoog. Ca. 1.300 auto's per dag komen in vergelijkbare straten vaker voor, zonder dat die <i>intensiteit</i> tot veel problemen leidt (snelheid soms wel). In de Tuinstraat is men die intensiteit van oudsher niet gewend en men ervaart nu de achteruitgang als heftig. Verkeerskundig is deze intensiteit onvoldoende reden voor een maatregel als een knip.	
82	Eénrichtingsverkeer in de Tuinstraat (hierover werd aan de tafel verschillend gedacht).	Hiervoor geldt in iets minder sterke mate hetzelfde als voor de knip, zoals hierboven beschreven.	
83	Tuinstraat woonerf maken.	Een inrichting tot woonerf leidt tot een lagere snelheid. Als dat het doel is, dan is een woonerf een denkbare maatregel. Veel zijwegen van de	

		<p>Tuinstraat zijn ook al woonerf; een logische gedachte en principieel mogelijk.</p> <p>Hiertegen is een praktisch bezwaar: een woonerf moet voldoen aan bepaalde wettelijke inrichtingseisen: er mag geen verhoogd trottoir zijn of anderszins een onderscheid tussen rijbaan en voetpad. Er moeten meer drempels dan nu aanwezig zijn en parkeren alleen in daarvoor aangemerkte vakken. Zo'n inrichting is duur en is normaal gesproken alleen mogelijk in samenhang met groot weg- en rioolonderhoud over de hele weglengte. Voorlopig komt de Tuinstraat daarvoor niet in aanmerking.</p>	
84	<p>Onderstaande voorstellen dien ik graag in ter overdenking.</p> <p>1) Trek de Tuinstraat als woonerf bij het Tuinstraatkwartier.</p> <p>2) Maak de Tuinstraat: alleen toegankelijk voor omwonenden en bouwverkeer als SSW binnenkort met de renovaties begint.</p>	<p>Zie voor de suggestie woonerf de reactie hierboven.</p> <p>Voor de toegang uitsluitend voor bestemmingsverkeer: de wens is begrijpelijk, maar dat is praktisch onmogelijk goed te regelen.</p>	
85	<p>Zebra op Dorpsstraat (van Tuinstraat naar Kapelweg).</p>	<p>Een zebra-pad wordt toegepast op wegvakken of kruispunten waar veel voetgangers oversteken en in principe niet op 30 km -wegen (met uitzonderingen, zoals op de Hessenweg, een winkelgebied met heel veel oversteekbewegingen) of bij rotondes.</p> <p>Wij hebben niet in beeld of hier veel wordt overgestoken en hebben deze vraag (voor zover bekend) niet eerder gehad. De Dorpsstraat is een 30 km-weg waar wij geen directe aanleiding zien voor een uitzondering.</p>	
86	<p>Verbreden van de toegang van de Hessenweg bij de rotonde met de Burg. de Withstraat. Omdat de toegang van de Hessenweg is versmald kunnen vrachtwagens vanuit de Burg. de Withstraat de bocht de Hessenweg niet (goed) inmaken, en kiezen dan voor de route via de Tuinstraat.</p>	<p>Een vrachtwagen kan de bocht wel maken, maar het verkeer moet dan inderdaad op elkaar wachten. Dit is ten opzichte van de oude situatie niet veranderd; de smalle toegang moet namelijk het achterliggende 30 km/u gebied accentueren.</p>	
87	<p>Met de auto draaien is door de toegenomen drukte onveilig.</p>	<p>De verkeerstoename is reëel. De intensiteit is echter niet zo hoog dat dit het draaien ernstig zou moeten bemoeilijken.</p>	
<p>Noordoost De Bilt</p>			

88	De Looydijk nodigt uit om te racen. Hierdoor is het noodzakelijk om snelheidsbeperkende maatregelen te nemen.	De wens voor snelheidsremmende maatregelen zullen we betrekken bij de herinrichting van de Looydijk. Deze staat gepland voor 2025/2026. Tot die tijd kunt u via info@debilt.nl een snelheidsdisplay aanvragen of via een melding op https://participatiepunt.vvn.nl/ samen met de buurt een actie opzetten.
89	Het uitzicht vanaf de Looydijk richting het noorden is niet overzichtelijk. Voor volledig overzicht moet je op het fietspad wat weer onveilig is. Hoe kan deze situatie	Het zicht is helaas moeilijk te verbeteren, omdat de afstand tot de percelen op de hoeken klein is.
90	Waarom geen slimme VRI bij de Looydijk / Soestdijkseweg. Veiliger en mogelijk installeren groene golf op Soestdijkseweg	Dank voor uw suggestie. Gelet op de intensiteiten op de Looydijk, fors minder dan op de Soestdijkseweg Zuid en gelet op de wachttijden, zien we de meerwaarde niet in. Daarnaast is een verkeerslicht een kostbare oplossing.
91	Schaepmanweg weer 2 richtingen maken zodat het vrachtverkeer de weg kan verlaten via de Looydijk. Nu door de wijk heen	Dank voor uw suggestie. We checken de haalbaarheid hiervan qua draaicirkels. Als het mogelijk blijkt, dan zullen wij hiertoe een verkeersbesluit nemen.
92	Herenweg weer 1 richtingsverkeer maken.	Dank voor uw suggestie. Dit is een maatregel die al in de VCP plannen stond, maar tot op heden niet is uitgevoerd. Deze circulatiemaatregel hangt samen met de ontsluiting van het parkeerterrein AH. De bevindingen uit de evaluatie van het VCP geven geen aanleiding te veronderstellen dat dit éénrichtingsverkeer voor grote belemmeringen zorgt. Daarom zullen wij een verkeersbesluit voorbereiden voor het instellen van éénrichtingverkeer op de Herenweg tussen de Hessenweg en het P terrein AH.
93	Hessenweg is nu tweerichtingsverkeer. Dit levert veel problemen op, met name veiligheid. Is het mogelijk deze in te richten als één richtingsverkeer, bij voorkeur van west naar oost	Uit de evaluatie is niet gebleken dat deze maatregel nu nodig is. Wel werken we de komende periode aan plannen om de Hessenweg (noord) te herinrichten.
94	Voor de Hessenweg en omgeving zijn afspraken gemaakt in 2018. O.a. de bevoorrading van AH op zondag. In hoeverre zijn deze afspraken nagekomen aanvullend op VCP?	Het is ons niet bekend op welke afspraken en tussen welke partijen bedoeld wordt. Het is dan ook niet mogelijk op deze vraag in te gaan. In zijn algemeenheid kunnen we zeggen dat bevoorradingsverkeer alleen middels een APV regel of een verkeersmaatregel (ge- of verbodsborden) is te reguleren en te handhaven.
95	Bij herinrichting van de Looydijk het laatste bij de Soestdijkweg 2 baan laten in verband met uitruk brandweer	Versmalling van het profiel van de Looydijk hier is nu niet aan de orde.

96	Nu al sprake van sluipverkeer op de Akker en St. Laurensweg tijdens de spits. Toename omrijbewegingen waardoor leefbaarheid veiligheid er niet beter op wordt. Dit is een ervaring. Geen harde data aangezien hier geen meetpunten waren. Wel een gemiste kans	We zullen deze wegen in een nieuwe telronde betrekken. Onze indruk is dat het verkeer hier voornamelijk verkeer is dat een bestemming heeft in de kern De Bilt en geen doorgaand (regionaal) verkeer is.
97	Van Hogendorpweg is te smal voor huidige doorstroming en de verlichting is ondermaats bij de Soestdijkweg. Dus onveilig. Maak hier een 1 richtingsweg van, inclusief een verbod op vrachtwagens. Dus Schaepmanweg weer 2 richtingen maken!	De verkeersintensiteit is op de Van Hogendorpweg niet merkbaar toegenomen. Uit tellingen (ca. 2 vrachtwagens per dag) blijkt niet dat op de Van Hogendorpweg een inrijdverbod voor vrachtverkeer gerechtvaardigd is.
98	Vrachtverkeer in de wijk zoveel mogelijk voorkomen. Nu rijden ze o.a. via de Akker. Kan er een voorkeursroute gemaakt worden voor vrachtwagens?	Dit kan in samenspraak met de ondernemers, maar deze afspraken zijn vrijwillig en niet afdwingbaar. Los van afspraken kunnen ook verboden en verplichte rijrichtingen opgelegd worden. Op kleine schaal is dit te overwegen en dit bekijken we nader.
99	De doorstroming op de Groenekansweg ten onrechte niet beoordeeld. Deze is dramatisch toegenomen. Een gemiste kans! Hoe gaat de gemeente dit oplossen	We gaan ervan uit dat u hiermee de toename van verkeer op de Groenekansweg tussen Soestdijkseweg Zuid en Dr. Letteplein bedoelt. Hier is inderdaad een toename te zien, maar volgens algemeen toegepaste verkeerskundige richtlijnen valt deze nog binnen acceptabele grenzen. Deze toename kan er ook mee te maken hebben dat verkeer vanaf Science Park Bilthoven alleen nog maar het terrein kan verlaten richting Soestdijkseweg Zuid ipv. Ook richting 1 ^e Brandenburgerweg.
100	Geluid en luchtkwaliteit zijn niet gemeten (=leefbaarheid). Kan dit nog een keer worden gemeten en zijn hier richtlijnen voor?	Deze metingen zitten niet in de planning. In zijn algemeenheid kunnen we melden dat we op deze factoren voldoen aan de wettelijke normen hiervoor. De omgevingsdienst regio Utrecht houdt dit voor ons bij. Zie https://www.odru.nl/geoloket/
101	Kan de Groenekansweg ingericht worden als een doorgaande weg op basis van 30 km? Dit past beter bij het meest oostelijke deel en een extra oversteekplaats voor voetgangers en fietsers	Het instellen van 30 km op een weg met een belangrijke verkeersfunctie is niet onmogelijk, maar er moeten zwaar-wegende redenen voor zijn. De belangrijke reden is het ontbreken van vrij liggende fietspaden, dus met fietsers gemengd met autoverkeer op dezelfde rijbaan. Maar vrij liggende fietspaden zijn op de Groenekansweg juist wel aanwezig. De verkeersintensiteit op de Groenekansweg is op zich geen reden om 30 km in te stellen.
102	De Groenekansweg Oost procentueel een kleine toename, maar wel een grote (1.000!) absolute toename. In het rapport worden	Op dit weggedeelte is inderdaad een toename te zien, maar volgens algemeen toegepaste verkeerskundige richtlijnen nog binnen acceptabele

	geen suggesties gedaan om verdere groei te voorkomen of weer naar het oude niveau te brengen. Hoe ziet de gemeente dit los van de maximale capaciteit van deze weg?	grenzen. Deze toename kan er ook mee te maken hebben dat verkeer vanaf Science Park Bilthoven alleen nog maar het terrein kan verlaten richting Soestdijkseweg Zuid In plaats van ook richting 1 ^e Brandenburgerweg.	
103	Dr. Letteplein had in het VCP moeten worden meegenomen. De draai voor o.a. vrachtwagens is heel lastig. Is dit alsnog mogelijk?	We hebben geen plannen het Dr. Letteplein aan te passen. Dit plein is als onderdeel van het VCP enkele jaren geleden heringericht.	
104	Telling op de Groenekansweg-Oost vallen wellicht ook hoger uit door afsluiting RIVM weg. Toename is waarschijnlijk niet alleen door VCP. Is dit ook de ervaring van gemeente? Gaat de RIVM weg op termijn weer open?	Dit is goed denkbaar. Ja er is een tijdelijk verkeersbesluit voor knip Anthonie van Leeuwenhoeklaan t/m eind december 2023. Dit najaar bekijken we of de weg weer open kan.	
105	Is het haalbaar de bevoorrading van de Hessenweg en Ambachtstraat te centraliseren op Larenstein en vervolgens met kleine wagen de bevoorrading te doen?	Dit is een interessante suggestie. We werken binnen regionaal verband aan haalbare verbeteringen voor de logistiek.	
106	Als bewoner van de Looydijk heb ik eerder contact met u gehad over de aansluiting van de Looydijk op de Soestdijkseweg Zuid. Er zijn recent nog enkele verbeteringen aangebracht, maar ik constateer dat er vooral in de avond het inrijverbod (eenrichtingsverkeer) regelmatig wordt genegeerd. Dit is met name uit de richting van Bilthoven via de Soestdijkseweg Zuid, waarbij mensen alsnog de Looydijk indraaien. De breedte van de uitrit en de inrichting van de weg nodigen hier kennelijk toch nog toe uit. Ik zou u willen vragen om met name op dit punt nog eens naar de breedte van de uitrit te kijken. Borden worden kennelijk makkelijk genegeerd, de inrichting van de weg kan helpen om dit duidelijk te maken. Een eenvoudige aanpassing zou kunnen zijn om de bestaande rijbaanscheiding tussen fietspad en autoweg in zuidelijke richting door te trekken (zie pijl op de bijgevoegde foto). Er blijft dan voldoende ruimte voor afslaand verkeer vanuit de Looydijk over, maar het wordt hiermee wel meer duidelijk dat het niet de bedoeling is om de Looydijk in te rijden. Dit zou ook door de herplaatsing van de paaltjes langs het trottoir meer duidelijk gemaakt kunnen worden.	In het evaluatie rapport staan aanbevelingen in lijn met uw suggesties. Uw aanbevelingen ten aanzien van de breedte van de inrit en de indeling van de rijbaan nemen we over.	

107	Looydijk is te smal voor al dit verkeer Uitrit naar Soestdijkseweg onoverzichtelijk 6.000 auto's per dag waanzin	Het verkeer bij uitrit van de Looydijk richting Soestdijkseweg is sinds de invoering van het éénrichtingsverkeer met 32% afgenomen. Er rijden momenteel circa 2.400 motorvoertuigen de Soestdijkseweg Zuid op vanaf de Looydijk. Deze is hier als wijkontsluitingsweg geschikt voor en een verbreding is niet nodig.	
108	Voetoversteek Hessenweg op het Dr Lettenplein thv bushalte ligt ongunstig tov de bocht en slecht zichtbaar voor verkeer vanuit noordelijke richting;	Uw suggestie voor een betere aanduiding van de zebra nemen wij mee in de plannen voor herinrichting Hessenweg (noord).	
109	Vrachterverkeer kan de bocht naar de Looydijk moeilijk maken, loopt vast, veroorzaakt vertraging.	Deze constatering kunnen wij niet goed plaatsen. Onduidelijk is welke bocht u bedoelt.	
110	Twee rijstroken op Looijdijk bij aansluiting Soestdijkseweg (d.w.z.: mogelijk maken dat auto's zich naast elkaar opstellen om links- of rechtsaf de Soestdijkseweg op te rijden). Geen versmalling van de aansluiting Looijdijk-Soestdijkseweg.	Twee opstelstroken voor auto's geeft verkeersonveiligheid voor de fietsers, omdat de ene auto in de zichtlijn staat van de andere en het zicht op het fietspad hindert. Dat nadeel is groter dan het voordeel van een betere oprijgelegenheid voor auto's.	
111	Twee rijstroken op Looijdijk bij aansluiting Soestdijkseweg (d.w.z.: mogelijk maken dat auto's zich naast elkaar opstellen om links- of rechtsaf de Soestdijkseweg op te rijden). Geen versmalling van de aansluiting Looijdijk-Soestdijkseweg.	Zie bovenstaande reactie.	
112	Stoplichten op de aansluiting Looijdijk-Soestdijkseweg en Dorpsstraat-Tuinstraat.	Verkeerslichten zijn mogelijk een optie op de aansluiting Looijdijk-Soestdijkseweg. Aangezien er nu geen absolute noodzaak is, nemen wij deze suggestie met een grote ruimtelijke en financiële impact niet over. De aansluiting Dorpsstraat/Burg. de Withstraat-Tuinstraat is daarvoor niet druk genoeg.	