

Zienswijzennota "Kruising Soestdijkseweg-Zuid / Dorpsstraat"

Gemeente De Bilt

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Kruising Soestdijkseweg-Zuid / Dorpsstraat' vanaf donderdag 8 december 2016 tot en met woensdag 18 januari 2017 voor een periode van 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis aan de Soestdijkseweg-Zuid 173 De Bilt, op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Het was binnen voornoemde periode mogelijk om zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Op 10 januari 2017 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. Tegen het ontwerp is uiteindelijk 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze heeft voornamelijk betrekking op de verkeersintensiteiten op de Dorpsstraat als gevolg van sluiptverkeer. De zienswijze is hierna kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar.

De reactie heeft niet geleid tot aanpassingen aan de toelichting, de regels of de verbeelding van het bestemmingsplan.

Zienswijzen

1	Thönnissen [16-01-2017]	
1.1	Een brede formulering van de doelstelling doet vermoeden dat er vele belangen dienen te worden afgewogen. Er worden geen of onvoldoende verkeers-beperkende maatregelen genomen om de kruising te laten voldoen aan de verwachtingen van zowel de Provincie, bewoners Dorpsstraat en fietsers tussen Zeist en Utrecht.	De verbetering van de doorstroming heeft met name betrekking op het openbaar vervoer en fietsers. We proberen hierbij de doorstroming van het autoverkeer niet teveel te laten verslechteren. Doordat in het ontwerp een aparte rijstrook voor de bus is opgenomen, zal het autoverkeer ook in mindere mate dan momenteel, worden gehinderd door de (stoppende) bus.
1.2	Indiener stelt dat het onmogelijk is om met de huidige spitsverkeersintensiteit de verkeersregeling zo in te stellen dat aan alle belangen wordt voldaan. In de argumentatie van het huidige ontwerp bestemmingsplan wordt op geen enkele wijze aangetoond hoe de gemeente oplossing kan bieden aan een drastische daling van verkeers-intensiteiten van motorvoertuigen, met name veroorzaakt door spitsslui-verkeer. Dit spitsverkeer is het meest intens in de Dorpsstraat komende vanaf de multimodale kruising Soestdijkseweg-Zuid / Utrechtseweg. Dit slui-verkeer gaat dwars door de fietsstromen heen. Mochten de fietsstromen door de verkeersregel installaties inderdaad voorrang krijgen dan zal dit de wachtrij voor het slui-verkeer doen toenemen. Hiermee blokkeert deze rij de HOV verbinding en als ultieme situatie een blokkade van het multimodale kruispunt.	De fietsers krijgen in de regeling een aparte groenfase. Dit betekent dat ze niet meer meerijden met autoverkeer, maar conflictvrij kunnen rijden. Bovendien zullen fietsers in alle richtingen tegelijkertijd groen krijgen. Ze krijgen dus geen voorrang ten opzichte van andere weggebruikers, maar moeten hun beurt afwachten. In de verkeersmodellenstudie is rekening gehouden met het de toekomstige verkeerssituatie, waarbij rijkswegen zijn verbreed om te komen tot een duurzame oplossing. In bijlage 2 van het document Fietsstromen Dorpsstraat zijn de bevindingen van de modelstudie opgenomen. Enkele conclusies zijn als volgt: • Het toevoegen van de fietsvoorziening leidt tot een licht hogere cyclustijd. • Het toevoegen van de fietsvoorziening leidt tot een verkeersveiligere oversteek situatie met in de avondspits gemiddeld iets langere rijtijden (maximaal 5 seconden). • Het opheffen van het deelconflict tussen richting 05 en 11 heeft een significant negatief effect op de verkeersafwikkeling. • Het realiseren van een busstrook tot de halte De Holle Bilt heeft weinig tot geen negatief effect op de verkeersafwikkeling en substantiële rijtijd winst voor de bus (gemiddeld >20 sec.). De bus heeft geen nadelen van lange wachtrijen van autoverkeer vanaf de Universiteitsweg, omdat deze juist met de vrije busstrook hier langs kan rijden. Vanaf de Universiteitsweg versturen de bussen een signaal naar de verkeerslichten voor groen prioriteit. Er is dus nagenoeg geen oponthoud voor openbaar vervoer. De fietsers hebben geen last van wachtende auto's, omdat ze gegarandeerd in 1 fase (dus tegelijkertijd) groen krijgen bij de verkeerslichten. Ook kunnen ze de verkeerslichten

		goed bereiken via de nieuwe fietsstrook die in de Dorpsstraat wordt aangelegd, zodat ze de rij wachtende auto's kunnen passeren. De verkeersregelininstallaties van de kruisingen Utrechtseweg / Soestdijkseweg-Zuid en Soestdijkseweg-Zuid / Dorpsstraat worden op elkaar afgestemd om te voorkomen dat de kruispunten vast komen te staan. Het kruispunt Soestdijkseweg-Zuid / Dorpsstraat wordt voorzien van nieuwe verkeerslichten, waarbij met slimme technieken zoals filedetectiesysteem wordt voorkomen dat het kruispunt vast komt te staan. Hiermee is de doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd.
1.3	Het is door de gemeente zelf aangetoond dat enkel een drastische daling in de verkeersintensiteit een oplossing kan bieden. In de argumentatie voor het huidige ontwerp wordt op geen enkele wijze aangetoond hoe de gemeente dit gaat doen. De gemeente heeft deze maatregelen al wel bedacht en wel in het Verkeerscirculatieplan 2014 met als voorkeursvariant 3a. Deze variant zou een sterke daling van het verkeer met zich mee brengen alsmede het sluipverkeer drastisch doen terugbrengen. De gemeente heeft dit echter afhankelijk gemaakt van de invoering van de zogenaamde referentievariant. In deze variant wordt de Dr. Asserweg doorgetrokken en verbonden met de Biltse Rading. Na ruim 2 jaar is er nog niets gebeurd en er zijn ook geen concrete aanwijzingen dat er wel wat gaat gebeuren. De gemeente verwijst naar geldgebrek.	Het huidige ontwerp houdt rekening met de toekomstige invoering van variant 3a, zodat het een het ander niet in de weg zit. Het Verkeerscirculatieplan (VCP) is tot stand gekomen na een lang participatietraject met veel verschillende belangen en vraagt een zorgvuldig uitrol en opeenvolgende fasering van maatregelen. De referentievariant van het VCP heeft drie grote projecten, die eerst uitgevoerd moeten worden, voordat variant 3a ingevoerd kan worden. Dit zijn: - Het Dr. Letteplein: uitvoering in de zomer van 2017. - Hessenweg-zuid: is al uitgevoerd. - Aansluiting Prof. Dr. T.M.C. Asserweg op rotonde Biltse Rading: voorbereiding in 2017, uitvoering in 2018.
1.4	Indiener verzoekt de gemeente aan te tonen welke maatregelen zij gaan nemen ten behoeve van een afname van de verkeersintensiteit in de Dorpsstraat. Indiener verzoekt hierbij eveneens aan te tonen welk beoogde effect de maatregelen hebben.	De gemeente heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de verbreding van de A27, A28, A1 en Ring Utrecht, zodat een bronmatige aanpak de verkeersproblemen in de gemeente kan verminderen. Immers, de toenemende verkeersintensiteiten als gevolg van economische ontwikkeling zorgen voor een afnemende bereikbaarheid en leefbaarheid. Als genoemd stelsel van hoofdwegen weer op orde is, wordt de neiging om door de kern De Bilt te sluipen minder groot. Tot die tijd richten wij ons op variant 3a van het

		VCP, welke in 2018 wordt proefgedraaid als de Dr. Asserweg waarbij de Prof. Dr. T.M.C. Asserweg wordt aangesloten op de rotonde in de Biltse Rading. Ook verbeteren wij de verkeersveiligheid en doorstroming van het bus- en fietsverkeer met de maatregelen die met deze bestemmingsplanwijziging mogelijk worden.
1.5	Indiener stelt voor de procedure van de doortrekking van de Dr. Asserweg per direct door te voeren. In aanvulling op voorgaande punt stelt indiener voor de kruising van de Soestdijkseweg-Zuid / Dorpsstraat te ontwerpen conform voorkeursvariant 3a uit het Verkeerscirculatieplan.	Zoals gezegd start de voorbereiding van de aansluiting van de Dr. Asserweg begin 2017. Dit vergt een zorgvuldig participatietraject met aanwonenden, die zich in het verleden kritisch hebben uitgelaten ten aanzien van deze maatregel. Het wordt immers drukker voor de deur. Het realiseren van de doorsteek is pas mogelijk na een bestemmingsplanprocedure, waar mogelijk zienswijzen op binnenkomen. Dit maakt dat de voorbereiding een jaar kan duren en de uitvoering pas in 2018 kan starten. De werkzaamheden van de kruising Soestdijkseweg-Zuid / Dorpsstraat, die met deze bestemmingsplanwijziging mogelijk worden gemaakt, moeten voor 1 januari 2018 afgerond zijn. Er is dus sprake van een overbruggingsperiode, maar dit is niet onoverkomelijk.

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Reactie provincie Utrecht

Naar aanleiding van de reactie van de provincie Utrecht op de plangrenzen van het plangebied is ambtshalve besloten een deel van het plangebied aan te passen. Dit betreft de noordoostelijke hoek van de kruising, ten oosten van het voorziene water. Deze strook blijft onderdeel van het vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied De Bilt Noord-Oost' en behoudt de bestemming 'Natuur'.