

## MEMO

**Onderwerp:**

Beoordeling verkeersparagraaf bestemmingsplan Rembrandtlaan Bilthoven

Kampen,  
30 maart 2015

**Projectnummer:**

**Status:**  
Definitief

**Van:**  
BonoTraffics bv

**Opgesteld door:**  
Erik Wietses

**Gecontroleerd door:**  
-

**Aan:**  
Bewonersvereniging  
Bilthoven Noord

**Kopieën aan:**  
--

## Inleiding

De bewonersvereniging Bilthoven Noord heeft bezwaar gemaakt tegen het bestemmingsplan Rembrandtlaan. De vereniging verwacht dat de ontwikkelingen die kunnen plaatsvinden binnen het bestemmingsplan dermate veel verkeer genereren dat problemen ontstaan met de afwikkeling en veiligheid van het verkeer. De bewonersvereniging heeft BonoTraffics bv gevraagd de gemeentelijke stukken op hoofdlijnen te bekijken en te beoordelen of de onderbouwing van het bestemmingsplan goed is. Om de situatie goed in beeld te krijgen en onduidelijkheden weg te nemen heeft een overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de bewonersvereniging en BonoTraffics bv (20 maart 2015). De bevindingen zijn hieronder weergegeven.

## Bevindingen onderbouwing bestemmingsplan Rembrandtlaan

Een snelle scan van de onderbouwing van het bestemmingsplan leidt tot de volgende bevindingen:

- De gemeente heeft het bestemmingsplan wat betreft de verkeerseffecten in beginsel uitvoerig en gefundeerd onderbouwd. Er is rekening gehouden met verschillende programmatische scenario's en de gehanteerde kencijfers en aannames zijn te verdedigen en wijken niet af van wat gangbaar is.
- Het bestemmingsplan maakt een congresfunctie mogelijk. Dit is een sterk verkeersaantrekkende voorziening. In de mobiliteitstoets ontbreekt een scenario waarin de effecten van de realisatie van een (omvangrijk) congrescentrum worden beschouwd. Het is wenselijk dat de gemeente alsnog een scenario berekent waarin het maximaal (realistische) toelaatbare aantal m2 bvo congrescentrum is opgenomen.

- De toename van verkeer is door de gemeente doorgerekend met een avondspitsmodel. Alhoewel niet inzichtelijk is welke uitgangspunten zijn gehanteerd in het model (verdeling van verkeer over de spitsperiode) mag worden aangenomen dat het verkeersmodel een goed beeld geeft van de afwikkeling van het verkeer. Omdat in de avondspits een wachtrij ontstaat op één van de takken van de rotonde is het wenselijk om ook voor de ochtendspits modelmatig te berekenen in welke mate in de ochtendspits wachtrijen ontstaan op bijvoorbeeld de Jan Steenlaan. Temeer omdat bepaalde functies (waaronder een congrescentrum) een grote verkeersattractie kunnen hebben in de ochtendspits. Een wachtrij voor de rotonde op de Jan Steenlaan kan terugslaan op het kruispunt Rembrandtlaan. Dit kan in combinatie met de hier overstekende fietsers tot onveilige situaties leiden. Daarnaast kan deze wachtrij ook de toegang tot de Rembrandtlaan en de hierop ontsloten (toekomstige) parkeergarage blokkeren. Mogelijk gaan de rotonde en het kruispunt Rembrandtlaan – Jan Steenlaan elkaar negatief beïnvloeden wat betreft verkeersafwikkeling.
- In het bestemmingsplan is, in de tabel van parkeernormen, geen norm opgenomen voor een congrescentrum (tabel 2.4, parkeerbehoefte functies). Aangezien juist een congrescentrum veel parkeerruimte vraagt en veel verkeer genereert is het wenselijk om een parkeernorm voor de congresfunctie op te nemen in de tabel.

Naast de opmerkingen aangaande het bestemmingsplan en de onderbouwing is er een aantal aandachtspunten voor de gemeentelijke toetsing van bouwaanvragen:

- De ingang van de parkeergarage (met ontsluiting op Rembrandtlaan) dient zodanig te worden vormgegeven dat de wachtrijen voor de slagboom (die bij sterk verkeersaantrekkende voorzieningen kunnen ontstaan) niet terugslaan op de openbare weg (conform CROW-richtlijnen, Ontwerpwijzer Parkeergarages).
- Het kruispunt Rembrandtlaan – Jan Steenlaan dient zodanig te worden vormgegeven dat de snelheid van het verkeer voldoende wordt geremd en er een goed overzicht is. Dit om de veiligheid van het fietsverkeer te waarborgen (zie ook voorgaande betreffende relatie verkeersafwikkeling rotonde ochtendspits).
- Alhoewel een fietsoversteek in twee richtingen op een rotonde in beginsel niet optimaal is wat betreft veiligheid is in dit geval veel gedaan om de veiligheid te optimaliseren. Het is belangrijk om goed te blijven monitoren (en evalueren) hoe het (fiets)verkeer afwijkt op en nabij de rotonde en de kruising Jan Steenlaan – Rembrandtlaan. Op deze manier kan tijdig worden ingegrepen als zich ten gevolge van de ontwikkelingen ongewenste situaties gaan voordoen. Observatie (o.b.v. camerabeelden) kan een waardevol instrument zijn om, in aanvulling op telgegevens en verkeersmodellen, inzicht te krijgen in verkeersgedrag en -afwikkeling.