

Vragen m.b.t. SB Intentieovereenkomst Poort van Baarn

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Hoeveel fietsers en voetgangers maken dagelijks gebruik van de rotonde?	<p>Het aantal voetgangers zijn niet gemeten. Om een beeld te krijgen van het aantal fietsers zijn verkeerstellingen uitgevoerd in de periode eind augustus 2023 en begin september 2023. Op de huidige rotonde zijn momenteel meerdere fietsoversteken aanwezig. Per locatie zijn de volgende aantallen geregistreerd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tussen N221 en Hermesweg gemiddeld per weekdag 1026 fietsers 2. Tussen Drakenburgerweg en Oude Amsterdamsestraatweg gemiddeld per weekdag 855 fietsers 3. Tussen Amsterdamsestraatweg en Drakenburgerweg gemiddeld per weekdag 534 fietsers 4. Tussen Amsterdamsestraatweg en Zandheувelweg gemiddeld per weekdag 834 fietsers <p>De verwachting is dat deze aantallen in de toekomst toenemen.</p>
	2	Maakt dat aantal deze meerkosten gerechtvaardigd zijn?	<p>De voorgestelde oplossing en bijbehorende kosten hebben meerdere doelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het aantal fietsers dat hiermee vlot en veilig kan passeren - Idem voor voetgangers - Het stimuleren van fietsverkeer op de doorfietsroute Amersfoort-Hilversum - Een oplossing passend bij de gewenste kwaliteit voor een doorfietsroute - Het niet kunnen realiseren van veilige gelijkvloerse oversteken - Bevorderen van de doorstroming voor het autoverkeer.
VVD	3	De Berenkuil-variant ziet er prachtig uit, blij dat zo'n veilige variant voor fietsers ook mogelijk blijkt. Is de afweging tussen varianten gebaseerd op een MKBA of bestuurlijke afweging? I.a.w. hoe is de afweging gemaakt dat de landschappelijke impact meerkosten van €3m verantwoorden?	<p>De provincie heeft diverse alternatieven uitgewerkt en onderzocht. Om tot een voorkeursalternatief te komen zijn de alternatieven integraal beoordeeld aan de hand van verschillende criteria w.o.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkeersafwikkeling – Gemotoriseerd verkeer op netwerk en lokaal niveau; 2. Fiets- en voetgangerskwaliteit 3. Verkeersveiligheid – Gemotoriseerd verkeer 4. Verkeersveiligheid – Fiets/Voetgangers 5. Sociale veiligheid 6. Landschappelijke inpassing 7. Inpassing 8. Draagvlak Omgeving/Stakeholders 9. Kosten 10. Uitvoerbaarheid / Fasering + Uitvoeringstijd

			<p>11. Wendbaarheid/ adaptiviteit</p> <p>De Berenkuil is op basis van voorgaande gekozen voor verdere uitwerking. Daarbij is niet de systematiek van een MKBA gehanteerd, maar die van een multi-criteria-analyse.</p>
	4	De Amsterdamsestraatweg (N221 richting Soest vanuit Esscherrotonde) is erg druk en door de aangelegen wijk zijn ook daar veel oversteekbewegingen (auto's, fietsers, voetgangers) terwijl over de weg zelf ook het nodige vrachtverkeer vanuit Soest rijdt. Is de verwachting dat veel van dit verkeer nu via de rotonde en Berenkuil om zal rijden om over te steken?	Nee. Uit de verkeersstudie concluderen wij dat deze maatregel niet leidt tot een andere routekeuze voor het verkeer op lokaal en netwerkniveau.
	5	Zonee, wordt er ook breder naar deze weg gekeken als onderdeel van het oplossen van doorstroming en veiligheidsuitdagingen bij Poort van Baarn?	Ja. Er loopt momenteel een trajectstudie waarbij de knelpunten op de N221 op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming worden meegenomen.
	6	In welke mate zal dit de moeite die automobilisten nu hebben om vanuit Baarn de N221 op te komen verhelpen? Het is nu gedurende de spits vrij lastig uit deze richting op de weg te komen.	Verkeersonderzoek wijst uit dat de oversteekbaarheid op de Amsterdamsestraatweg enigszins verbeterd door de aanleg van de Poort van Baarn. De mogelijke aanleg van kruispunten met verkeerslichten bij Paleis Soestdijk dragen daaraan bij doordat deze hiaten in de verkeersstroom veroorzaken. Aanleg daarvan is onzeker gezien de recente uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan van Paleis Soestdijk.