

Bijeenkomst klankbordgroep Inwoners & Ondernemers en andere stakeholders, Verkeersafwikkeling Zuid en Centrum

Donderdag 12 januari 2023

Aanwezigen:

- Ruud van Ee (brandweer Scherpenzeel)
- Evert den Hartog (VGGM, omgeving veiligheid en verkeer)
- Job Maassen (VGGM, brandweer en ambulance)
- Jan den Hartog (Vijverlaan)
- Bert Leppers (Bruinhorsterlaan)
- Jaap van Donselaar (Zuideinde)
- Elly de Gooijer (Vlieterweg)
- Rudi Schoorstra (verkeersadviseur Woudenberg)
- Gijsbert van Sijpveld (rentmeester, bewoner Koepellaan)
- Jan Willem Mijnlief (hoek Holevoetplein, Dorpsstraat, Nieuwstraat)
- Gerline Van de Brink (Zuideinde en Korenmaat-verkeersouder)
- Peter Overvest (Slingerslaan)
- Margot van Betlehem (Hovenierslaan)
- Aline van de Weert (Hovenierslaan en lid Inwonersplatform)
- Marjolein Antonides (Valleilaan)
- Jan Kees Gijsbers (Prinses Margrietlaan)
- Alie van Riet (Seniorenbelangen Scherpenzeel, Woudenberg, Renswoude)
- Johan van de Vliert (Ruitenbeekskamp / toekomstige bewoner zuid)
- Peter de Cocq (beleidsmedewerker Verkeer gemeente Scherpenzeel)
- Jos Hengeveld (onderzoek en presentatie, Royal HaskoningDHV)
- Mieke Gardenier (communicatieadviseur gemeente Scherpenzeel)

Ondernemers:

- Mark Mudde
- Gerard Vlasman
- Mirjam van Silfhout
- Arjan Westerduin

Afwezig met kennisgeving:

- Albert Patijn (Landgoed Lambalgen)
- Peter op t Hof (bewoner Koepellaan en voorzitter Inwonersplatform)

Afwezig zonder kennisgeving:

- Corry van Wijk Ammerlaan

Leeswijzer: de reacties vanuit de kbg zijn genoteerd en door alle leden gelezen en in orde bevonden. Beantwoording is gedaan door Jos Hengeveld (JH) en alle andere input is van de klankbordgroep en niet van de gemeente.

Onderzoeksvraag

Welke mobiliteitsmaatregelen zijn er om (het verkeersnetwerk) van Scherpenzeel Zuid en Centrum te verbeteren op leefbaarheid en verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor de verkeerscirculatie?

Verschillende varianten

Tijdens de vorige bijeenkomst van de klankbordgroep hebben de aanwezigen om nog meer onderzoek naar verschillende varianten gevraagd. Dit is middels het verkeersmodel uitgewerkt en gepresenteerd. De berekeningen zijn per variant te zien in de bijgevoegde presentatie. De reacties van de klankbordgroep-leden worden opgenomen in de onderstaande teksten:

Variant 1a West buiten de kom (nieuwe ontsluiting maken van De Nieuwe Koepel naar Stationsweg door weilanden)

Deze variant gaat uit van een ontsluitingsweg via De Polsche Steeg, vanaf Brinkkanterweg door het landelijke gebied aansluiten op de Stationsweg.

Reacties van de aanwezigen worden gecombineerd met het laatste punt: Bouwverkeer

Variant 1b West binnen de kom (nieuwe ontsluiting maken van De Nieuwe Koepel naar Stationsweg via al bestaand wegennet)

Deze variant gaat uit van een ontsluitingsweg via doortrekken van de Vierzinnen of een nieuwe ontsluitingsweg onderlangs en vanaf de Brinkkanterweg over de Roëllaan richting rotonde Industrielaan/Stationsweg.

Reacties van de aanwezigen worden gecombineerd met het laatste punt: Bouwverkeer

Variant 2: Midden (maatregelen voor verkeersstromen treffen in de huidige ontsluitingswegen in Zuid en Centrum)

Met deze variant worden de te verwachten grotere verkeersintensiteiten (door De Nieuwe Koepel en nieuwe Jumbo) door het gebied verdeeld. Zodat niet enkele wegen de grootste verkeersstroom krijgen.

Reacties kbg-leden:

Verkeersstroom op de Vierzinnen komt niet tot uiting in het Verkeersmodel 2030 (hoog) vs 2022 (sheet 10). Volgens deelnemers wel favoriete richting, niet de route via de Grebbelaan welke in het model gekozen wordt. Deze voorkeursroute wordt in de komende varianten wel meegenomen.

Bocht Nieuwstraat: daar komt een verbodsbord voor vrachtwagens om af te slaan (langer dan 6 m). JH: klopt, maar voor overig gemotoriseerd verkeer is deze bocht geen probleem.

Kruising Holevoetlaan bij Wittenbergschool: zorg dat Vierzinnen de hoofdroute is in het model van/naar de Nieuwe Koepel want in de praktijk kiest het verkeer deze route. De route via de Vierzinnen is vanuit de schoolzone veiliger dan de route via de Holevoetlaan.

Instelling eenrichtingverkeer Vijverlaan en burg Royaardslaan: bij nieuwe Jumbo kan het verkeer dan maar een kant op. Tot hoever loopt dan de eenrichtingsmaatregel? Kan dit ingaan ten zuiden van de parkeerplaats supermarkt? Voorkomen dat er nog meer circulerend verkeer in de wijk komt.

JH: de exacte invulling gaan we nog nader bekijken, het is goed mogelijk een deel van de Vijverlaan in te stellen als éénrichtingsverkeer (en de parkeerplaats vanuit twee richtingen bereikbaar te houden). Vraag is nog hoever de eenrichting wordt doorgetrokken, het is geen doel op zich, hoeft niet over de gehele Vijverlaan Het kan bijv een blokje worden rondom de vijver.

Eenrichting verkeer zo min mogelijk toepassen. De Vijverlaan vanaf de Dorpsstraat in het deel Aldi/Jumbo is heel smal, als er ook nog aan beide zijden in- en uitgeparkeerd kan worden. Daarom pleit een van de kbg-leden daar voor schuine parkeervakken. Als de parkeerplaatsen op dat stuk

Vijverlaan vanuit de Dorpsstraat aan de westkant (aan de kant van bakker Mulder) schuin ingestoken kunnen worden dan parkeren daar de auto's vanuit de Dorpsstraat en als de parkeerplaatsen op dat stuk Vijverlaan vanuit de woonwijk (vanuit het zuiden) dan aan de oostkant (aan de kant van de Aldi/Jumbo) schuin ingestoken kunnen worden, dan rijd je vanzelf het rondje als je parkeert aan de kant van bakker Mulder en kun je de weg toch vanuit twee richtingen inrijden als je niet hoeft te parkeren. Het uitrijden na parkeren kan dan ook veiliger gebeuren.

Is vrachtvervoer in de verkeersmodellen meegenomen? JH: ja, de weging met vrachtwagens is ingebracht in de berekening van de verkeersstromen (zodat een vrachtwagen 'zwaarder' meetelt dan een auto).

Zit in het verkeersmodel ook een berekening van de afwikkeling op de kruispunten? JH: Het model bepaalt de routekeuze van de verkeersstromen, niet de exacte afwikkeling van het verkeer op de kruispunten onderling. Deze informatie zit wel in een micromodel maar geeft hier geen antwoord op. Dat kan alleen met een dynamisch verkeersmodel en wordt bijvoorbeeld alleen gedaan voor het bepalen van de capaciteit van een kruising voor wat betreft de doorstroming.

Betekent 'midden' dan niets doen, behoudens enkele eenrichtingsmaatregelen? JH: vooral sturen door bepaalde wegen meer geschikt te maken, want dat trekt verkeer aan. Dit kan door het karakter van de weg aan te passen, parkeren bekijken, kruisingen aanpassen. Voor het creëren van extra breedte zijn er geen mogelijkheden.

Grebbeaan: daar hoeven van de kbg-leden geen beperkende verkeersmaatregelen want die zijn er al genoeg zoals geparkeerde auto's en krappe bochten. Grebbeaan laten zoals het is, dan wordt deze ontsluiting niet snel gekozen door het doorgaande verkeer en kiest verkeer vanzelf al andere routes zoals Vierzinnen, Hovenierslaan, stukje Roellaan, Stationsweg of Holevoetlaan.

Variant 3 a: Oost (nieuwe ontsluitingsweg maken of huidige Boslaan verbreden voor verkeer van De Nieuwe Koepel via Ringbaan naar Oosteinde)

JH: met verbreding Boslaan of het aanleggen van een parallelle ontsluitingsweg faciliteer je niet alleen de Maatjes, ook De Nieuwe Koepel. Het trekt dus meer verkeer door de hele wijk aan de zuidzijde van Scherpenzeel, want voor deze variant wordt een betere route gecreëerd in heel Scherpenzeel Zuid. Je gaat deels probleem oplossen, maar creëert ook een nieuw probleem, door extra verkeer aan te trekken. Het is dus maar een halve oplossing, want meer verkeer door de wijk de Maatjes.

Reacties kbg:

Hierdoor komt er wel minder verkeer op de Dorpsstraat. JH: de Dorpsstraat wordt drukker en kan in de toekomst een knelpunt worden, een nieuwe ontsluiting bij de Boslaan leidt tot een afname van rond de 1000 mvt op de Dorpsstraat, dit is maar een beperkt deel. Een verbreedde Boslaan is daardoor maar beperkt een oplossing voor dit probleem want de Dorpsstraat blijft een grote schakel tussen de diverse wijken.

Variant 3b: Oost en Midden

Variant 3c Oost, Midden en West (binnen de kom)

Beide varianten betekenen: maatregelen in de bestaande infrastructuur, met toevoeging van 1 of 2 extra ontsluitingsmogelijkheden..

JH: er blijven relatief veel verbindingen aantrekkelijk, dus veel verkeer door het midden blijft.

Reacties kbg:

Hoe zie je dat aan de westkant? De route vanuit zuid via Vierzinnen, Hovenierslaan, Roëllaan en dan Stationsweg of Industrielaan (en vice versa) is nu al een voorkeursroute voor verkeer. Hiermee vermijdt het verkeer al de Nieuwstraat en de Grebbelaan. Dit zijn lastig te nemen straten voor doorgaand verkeer. JH: Dat is informatie die belangrijk is. Dit horen we graag vanuit jullie als bewoners. En wordt meegenomen in dit onderzoek.

Grebbelaan: hoeven geen beperkende maatregelen want die zijn er van nature al genoeg, laten zoals het is.

Afsluiten Boslaan goede optie, kindveiligheid, veilig voor de fietser en niet verkwanselen door het autoverkeer. JH: het is voor veel mensen een belangrijke verbindingsroute, volledige afsluiting voor auto's betekent dat circa 700 voertuigen per etmaal extra via de Dorpsstraat gaan omrijden. Belangrijk is dit verkeer goed te monitoren (zeker bij nieuwe ontwikkelingen). Afsluiting blijft uiteindelijk een politiek besluit.

Maatregel 4a Afsluiting Brinkkanterweg.

Is niet meer zo actueel, omdat deze nu al niet druk is en volgens het model ook niet veel meer verkeer te verwerken krijgt door de ontwikkelingen in zuid. Woudenberg is daarom ook op voorhand niet van plan deze route af te sluiten. Er worden momenteel tellingen gehouden op de buitenwegen richting Woudenberg om het model te verifiëren en later te kunnen monitoren.

Maatregel 4b Afsluiting Boslaan (voor beiden geldt: waar neemt de te verwachte verkeersdruk toe als een van deze wegen voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten). Voor afsluiting Boslaan zie uitleg boven en voor de Brinkkanterweg geldt dat een van de andere buitenwegen (Lambalgseweg) dit verkeer zal overnemen.

De klankbordgroep laat weten dat een onderzoek naar verbreding van de Boslaan of een extra ontsluitingsweg parallel aan de Boslaan voor hen geen reële optie is. Er wordt veel waarde gehecht aan de unieke en historische waarde van het landgoed.

Ook wordt door enkele leden genoemd dat men het liefst de Boslaan afgesloten ziet voor gemotoriseerd verkeer, waarbij de verkeersdruk op de Dorpsstraat zal toenemen.

Bouwverkeer

Twee mogelijke routes voor bouwverkeer: ontsluiting via westkant (in lijn als variant 1a of 1b) of ontsluiting via bestaande wegennet (Vijverlaan)

Reacties kbg:

De routing door bebouwd gebied gaat conflicten creëren. Bijv bij de Wittenbergschool. JH: er kunnen regels worden opgesteld zoals spits-mijden of aanstellen verkeersregelaars.

Bij de routing door bebouwd gebied worden de bestaande bochten niet gehaald, het is praktisch niet mogelijk. Vooral Nieuwstraat en Grebbelaan zijn niet te nemen voor grotere voertuigen.

Bouwverkeer via Hovenierslaan-Vierzinnen is mogelijk ook een optie in combinatie met parkeerverboden op Vierzinnen zodat bouwverkeer de bocht kan halen.

Bij route bouwverkeer over bestaande wegen de kanttekening: verkeersveiligheid én toenemen van overlast voor aanwonenden (uitstoot, trillingen, schade huizen). Het betreft zwaar verkeer, 10 jaar lang. De bouwweg via een ontsluiting west kan worden onderzocht als tijdelijke oplossing (over de

Polsche Steeg), waarom dan niet meteen definitief maken? Dan is er meteen een ontsluiting voor bewoners/verkeer De Nieuwe Koepel.

JH: als de Polsche Steeg definitief zou kunnen worden, dan moet je ook een goede fundering aanleggen (asfalteren). Voor een tijdelijke, kan je verder volstaan met rijplaten of andere tijdelijke materialen, wat zo kan worden uitgevoerd dat de kruising Polschesteeg redelijk intact blijft.

Binnen de kgb worden twijfels uitgesproken over de aanpak met rijplaten, 10 jaar lang, over zo'n lang stuk. De suggestie komt op tafel, om als er dan toch kosten moeten worden gemaakt voor een bouwweg (over de Polsche Steeg en dan naar Roëll-laan of doorsteek door weiland) je voor weinig meer investering dan meteen een permanente ontsluiting kan realiseren.

Is er al uitkomst of de Lambalgerkeerkade permanent onderbroken kan worden? JH: nee, dat is nog niet zeker. Wel is duidelijk dat daar zeer zwaarwegende argumenten voor moeten worden aangedragen. Bijv dat bouwverkeer onmogelijk door de bebouwde en al bestaande routing kan gaan. Belangrijk hierbij is de noodzaak vanuit het bouwverkeer. Ook is het tijdelijk creëren van een bouwweg iets anders dan het aanleggen van een permanente weg (obstakels, bijv eigendom, cultuurhistorie).

Ondernemers: we zien in sheet 13 (Variant 1a: west buiten de kom) een goede ontsluiting voor het bouwverkeer die ook meteen als permanente weg kan worden aangelegd. Via de westkant zal verkeersstroom groter zijn, dus graag een ontsluiting via westkant. Er komt zo een extra routing en daarna kan men verder kijken voor aanvullende verkeersmaatregelen in het bestaande wegennetwerk en centrum.

Ondernemers: vanuit middenstand vraag aan gemeenteraad; denkt de raad na over een nadeelcompensatie als ontsluiting west niet wordt gerealiseerd?

JH: Ik hoor vanuit de klankbordgroep: Bouwverkeer door de wijk lijkt geen realistische optie en de stroom verkeer van/naar het westen kan het beste verdeeld worden door de wijk. Oplossing vanuit de klankbordgroep is: een bouwweg realiseren vanuit westkant en deze daarna permanent maken als definitieve ontsluitingsweg.

JH: en ik hoor vanuit uw groep: Route Grebbelaan/Nieuwstraat/Holevoetlaan gaat men als doorgaande route niet kiezen, teveel obstakels. Ik hoor graag welke route wel in aanmerking kan komen om aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Ik hoor nu vanuit de klankbordgroep: De hoofdroute in de toekomst is de route via de Vierzinnen en Hovenierslaan.

Fietsverkeer:

Reacties van kgb:

Vierzinnen, Hovenierslaan en Holevoetlaan aantrekkelijker voor fietsers, met name voor Wittenberg en Korenmaat. JH: Kruisingen op Vierzinnen etc krijgen dan de aandacht. Dit kan bijv voor middel van een plateau (verhoging) indien nodig. Vooral een uniforme inrichting van alle kruisingen en met name met de Dorpsstraat vragen om een uniforme inrichting. Allemaal dezelfde uitstraling en herkenbaar voor de weggebruikers als een kruising.

Er wordt aandacht gevraagd voor kruising Hovenierslaan/Stationsweg (bij snackbar Cinderella), drukte met fietsers vanuit twee scholen.

Koepellaan: er wordt gepleit voor een vrijliggend fietspad. JH: welke keuze maak je voor meer ruimte voor de fiets, in samenhang met ontwikkeling De Nieuwe Koepel. De keuze ligt bij het

gemeentebestuur, waarna de ontwikkelaar een nieuwe indeling zal maken. Ook kan dit fietspad niet helemaal aantakken op de Boslaan vanwege een tussenliggende privé kavel, waar dan doorheen of langsheen gewerkt zou moeten worden mits in overeenstemming met de eigenaar. En ook is er geen echt fietspad dat aansluit vanaf de Nieuwstraat. Wel op de huidige fietsroutes (knooppuntenroute) en mogelijk ook op de toekomstige fietsroutes. Wel maakt het deel uit van een integrale visie voor een betere bereikbaarheid per fiets op de routes van zuid naar het centrum.

Presentatie lid klankbordgroep op eigen initiatief :

Kijkend naar de vastgestelde Structuurvisie 2013 (pagina 50) en een artikel in Let Op van 11 januari 2023 over verstedelijking in Regio FoodValley dat de regio 25.000 huizen wil bouwen:

De verwachting is dat er in de nabije toekomst meer bebouwd gebied in onze gemeente nodig is.. Ten zuiden van het plan De Nieuwe Koepel heeft de gemeente Scherpenzeel meer plangebieden in eigendom. Daarom moet men verder kijken en een ontsluiting maken vanuit De Nieuwe Koepel naar het zuiden richting Hopeseweg. En dit zo mogelijk op Scherpenzeels grondgebied. In deze discussie moet je verder denken, niet alleen hoeveel een straat / wijk er nog aan verkeer bij kan hebben, want dat is geen duurzame oplossing. En belangrijk is om het centrum te ontlasten, want daar is het nu al te druk en dus gevaarlijk, vooral voor kinderen en ouderen. Daarom pleit ik voor onderzoek naar deze genoemde ontsluiting aan de zuidkant. Ook al betreft dit lopende onderzoek alleen het plangebied De Nieuwe Koepel, verkeersafwikkeling Zuid en Centrum.

Vanuit de kbg geen reacties op deze genoemde variant.

Opmerkingen klankbordgroep op het algehele onderzoek en het proces:

Is de locatie van De Nieuwe Koepel wel op de juiste locatie, is er vooraf aan een verkeersoplossing gedacht of is hier sprake van omgekeerde besluitvorming.

Kenmerkend voor Scherpenzeel, dat nu achteraf over verkeer wordt gesproken.

Toekomstige bouwplannen zullen niet komen op Zuid, maar eerder boven de rondweg. Sportpark verhuist dan naar boven de rondweg en op de locatie van het huidige sportpark komt dan woningbouw. En daarbij: met extra woningen en inwoners, komen er uitdagingen voor (sport)verenigingen qua ledental en benodigde ruimte. Daar zal college eens uitsluitsel over moeten geven. We stellen een visie vanuit college erg op prijs.

Denk aan vrachtverkeer bij kruisingen, rotondes, bochten. Wordt vaak over het hoofd gezien, houd ook rekening met tegenliggers.

Kan de riolering van de Dorpsstraat vervangen worden in 2026, met het oog op komst nieuwe supermarkt? Nee, dat wordt in de meest gunstige planning 2027.

Afspraken:

De leden van de klankbordgroep worden geïnformeerd als het verkeersadvies op de raadskalender wordt geplaatst.

Er is een verzoek om een overleg tussen de kbg Inwoners en de kbg raadsleden. Vanuit de ambtelijke organisatie wordt dit verzoek neergelegd bij de griffie. Het is aan de kbg raadsleden of men dit wenselijk acht.