

Rapport aan B&W d.d. 27 juni 2023	Zaaknummer: 33589 / 98908	Team: beleidsteam Leefomgeving	Jolanda den Hartog
Portefeuillehouder: wethouder G. van Deelen			
Besluit college d.d.: <a href="#">4 juli 2023</a>			
<b>Voorgenomen Besluit:</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. De toekomstige verkeersstromen in Scherpenzeel-Zuid en centrum via het bestaande wegennet af te wikkelen.</li><li>2. Het tijdelijke bouwverkeer gerelateerd aan (ontwikkelingen in) De Nieuwe Koepel en het centrum via het bestaande wegennet af te wikkelen.</li><li>3. Afspraken te maken met de ontwikkelaar om het bouwverkeer te laten plaatsvinden buiten de spits en de schoolspits.</li><li>4. Een onderzoek te starten naar de inrichting van de Koepellaan voor het realiseren van een verkeersveilige en optimale weginrichting voor de fietsers.</li><li>5. Het onderzoek van beslispoint 4 en realisatie van de uitkomst van het onderzoek ten laste te brengen van de grondexploitatie van De Nieuwe Koepel.</li><li>6. De volgende acties op te pakken ten behoeve van de verkeersveiligheid en een optimale verkeerscirculatie in Scherpenzeel-Zuid en centrum:<ol style="list-style-type: none"><li>a. het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vijverlaan of de Burgemeester Royaardslaan.</li><li>b. nader te onderzoeken of in beide straten eenrichtingsverkeer moet worden ingesteld;</li><li>c. te onderzoeken welke aanpassingen benodigd zijn aan de Vierzinnen en de Hovenierslaan om als noordwestelijke ontsluitingsroute te functioneren voor gemotoriseerd verkeer van/naar De Nieuwe Koepel.</li><li>d. het instellen van een schoolzone rondom basisschool De Wittenberg door het aanbrengen van een schoolzone-weginrichting;</li><li>e. te onderzoeken of het aanbrengen van een schoolzone-weginrichting gecombineerd kan worden met het aanbrengen van snelheidsremmers en aanpassing van het kruispunt Holevoetlaan/Hovenierslaan;</li><li>f. het hele traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpsstraat uniform en herkenbaar in te richten met specifieke aandacht voor de kruispunten Hovenierslaan-Stationsweg, Holevoetplein-Molenweg, Dorpsstraat-Vijverlaan en Dorpsstraat-Burgemeester Royaardslaan.</li></ol></li><li>7. Bij de onder beslispoint 6 genoemde nadere onderzoeken belanghebbenden te betrekken.</li><li>8. De voorgestelde maatregelen onder beslispoint 6.f mee te nemen bij het groot onderhoud van de straten, tenzij blijkt dat een eerdere aanpassing noodzakelijk is</li><li>9. Voor de onder beslispoint 6 genoemde maatregelen een beroep te doen op het budget groot onderhoud.</li><li>10. Indien de budgetten groot onderhoud niet toereikend blijken te zijn budget te vragen aan de gemeenteraad.</li><li>11. De raad middels een peilnota op de hoogte te stellen van het verkeersonderzoek en de daaruit door het college getrokken voorgenomen conclusie dat de bestaande</li></ol>			

capaciteit de toekomstige ontwikkelingen voldoende kan opvangen en het daarnaast realiseren van verschillende maatregelen en onderzoeken.

12. De agendacommissie te verzoeken om de peilnota te agenderen in de opinieronde van 11 of 14 september 2023.
13. De uitkomsten van de opinieronde te gebruiken voor een definitief besluit van het college.

### **Publiekssamenvatting:**

Het Verkeersonderzoek Scherpenzeel-Zuid en centrum is afgerond. In vervolg hierop heeft het college, mede in het kader van de ontsluiting van De Nieuwe Koepel, verkeersveiligheid, leefbaarheid en verkeerscirculatie, een aantal keuzes gemaakt:

1. Het toekomstig verkeer in Scherpenzeel-Zuid en centrum zal via het bestaande wegennet worden afgewikkeld en er zal geen nieuwe of tijdelijke infrastructuur worden aangelegd.
2. Het bouwverkeer voor de ontwikkeling van de Nieuwe Koepel zal via het bestaande wegennet worden afgehandeld. Er wordt toegewerkt naar het maken van afspraken met de ontwikkelaar om bouwverkeer niet te laten plaatsvinden tijdens de spitsen en schoolspitsen, zodat er geen onveilige situatie of overlast ontstaat.
3. Om de verkeersveiligheid, verkeerscirculatie en leefbaarheid te verbeteren en de toename van het gemotoriseerd verkeer op te vangen, zullen aanpassingen worden gedaan aan het bestaande wegennet. Dit omvat :
  - a. het instellen van eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de Vijverlaan en/of de Burgemeester Royaardslaan
  - b. Het onderzoeken van aanpassingen aan de straten Vierzinnen en Hovenierslaan
  - c. Het instellen van een schoolzone rondom basisschool De Wittenberg
  - d. Het herinrichten van verschillende kruispunten.
4. Daarnaast wordt er nader onderzoek gedaan. Dit omvat:
  - a. nader onderzoek naar de inrichting van de Koepellaan, zodat het gemengd gebruik van de weg door fietsers en automobilisten op een veilige manier plaatsvindt;
  - b. nader te onderzoeken of in beide straten Vijverlaan en de Burgemeester Royaardslaan eenrichtingsverkeer moet worden ingesteld;
  - c. te onderzoeken welke aanpassingen benodigd zijn aan de Vierzinnen en de Hovenierslaan om als noordwestelijke ontsluitingsroute te functioneren voor gemotoriseerd verkeer van/naar De Nieuwe Koepel.
  - d. te onderzoeken of het aanbrenge van een schoolzone-weginrichting bij basisschool De Wittenberg gecombineerd kan worden met het aanbrenge van snelheidsremmers en aanpassing van het kruispunt Holevoetlaan/Hovenierslaan;
  - e. het hele traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpsstraat uniform en herkenbaar in te richten met specifieke aandacht voor de kruispunten Hovenierslaan-Stationsweg, Holevoetplein-Molenweg, Dorpsstraat-Vijverlaan en Dorpsstraat-Burgemeester Royaardslaan. Deze werkzaamheden uit te voeren bij benodigd groot onderhoud.
5. Het college stelt de raad op de hoogte van de keuzes, de maatregelen en de nader te verrichten onderzoeken aan de hand van een notitie die de raad in staat stelt om daarover te opiniëren. Wanneer de opinie van de raad vraagt om een heroverweging, dan zal het college daartoe overgaan.

## **Geheim/Vertrouwelijk/Niet openbaar?**

Openbaar.

### **Inleiding**

Naar aanleiding van het raadsbesluit van 25 maart 2021 is er een diepgaander en breder vervolgonderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting van Scherpenzeel-Zuid en de daaruit volgende verkeerssituatie in het centrum. De onderzoeksvraag luidde: "Welke mobiliteitsmaatregelen zijn er om (het verkeersnetwerk van) Scherpenzeel-Zuid en het Centrum te verbeteren op leefbaarheid en verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor de verkeerscirculatie?" De uitkomsten van het onderzoek zijn vervat in het bijgevoegde document "Verkeersonderzoek Scherpenzeel".

Daarnaast werd in het bovengenoemde raadsbesluit opgedragen om tijdens dit onderzoek naar de afwikkeling van verkeer in Scherpenzeel-Zuid, ook bewoners en ondernemers, vertegenwoordigd in een klankbordgroep, mee te nemen in het onderzoeksproces. Deze leden werden als deskundigen in eigen buurt gebruikt voor het ophalen van (detail)-informatie en om draagvlak te krijgen over de mogelijke voorgestelde oplossingsrichtingen. En verder heeft de raad gevraagd om, gaande het proces, tussentijds de resultaten terug te koppelen aan een raadsklankbordgroep. Meer over dit proces is te vinden in de bijlage.

In dit collegevoorstel worden de uitkomsten van dit onderzoek samengebracht en op basis daarvan worden diverse maatregelrichtingen voorgesteld. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor de ontwikkeling van de woonwijk De Nieuwe Koepel, aangezien deze toekomstige ontwikkeling een relatief groot effect heeft op de toekomstige verkeersstromen.

Het college biedt een opinienotitie aan de raad waarin de insteek van het college zoals in dit voorstel is geformuleerd ter bespreking van de raad (opiniërend) wordt voorgelegd. De uitkomsten van die bespreking neemt het college mee voor een eventuele heroverweging.

### **Beoogd effect|resultaat lange/korte termijn**

Op korte termijn geeft het collegebesluit richting aan de verdere uitwerking van de gekozen maatregelen. Op de lange termijn zorgt het vaststellen van de maatregelrichtingen voor een veilig en leefbare inrichting van het mobiliteitsnetwerk in Scherpenzeel Zuid en centrum. Met daarbij specifiek aandacht voor het efficiënt verdelen van de groei van het verkeer (o.a. door de komst van De Nieuwe Koepel).

### **Argumenten**

#### *1.1 Het bestaande wegenetwerk kan de toekomstige intensiteiten verwerken*

Uit het onderzoek blijkt dat de bestaande capaciteit op het mobiliteitsnetwerk de toekomstige ontwikkelingen in de huidige inrichting kan verwerken. Er wordt daarin dus geen onderbouwing gezien om te kiezen voor het aanleggen van nieuwe verkeersinfrastructuur.

#### *1.2 Een nieuwe ontsluiting heeft beperkt effect, is fysiek moeilijk te realiseren en heeft financieel substantiële consequenties*

Uit het onderzoek blijkt dat een nieuwe ontsluiting maar een beperkte hoeveelheid verkeer van/naar Scherpenzeel Zuid afwikkelt en daardoor maar beperkt een oplossing biedt. Het is daarmee een relatief grote investering. Daarnaast is een nieuwe ontsluiting niet haalbaar vanuit fysieke redenen.

*2.1 Bestaande wegennetwerk kan de bouw van de woningen en andere ontwikkelingen aan*  
De ontwikkelingen brengen ook bouwverkeer met zich mee. Uit het onderzoek blijkt dat dit opgevangen kan worden door het bestaande wegennetwerk. Er is geen tijdelijke verkeersinfrastructuur nodig om dat op te vangen.

*2.2 Vele alternatieven zijn onderzocht maar zijn niet haalbaar*

Vanuit de klankbordgroep is de wens uitgesproken een tijdelijke weg aan te leggen voor bouwverkeer. Op verzoek van de klankbordgroep zijn vele alternatieven voor het bouwverkeer onderzocht. Uit onderzoek blijkt dat deze alternatieven niet haalbaar zijn, vanwege verschillende redenen, zoals noodzakelijke grondaankopen, bestemmingsplanprocedures, aantasting landschappelijke en cultuurhistorische waarden, verkeersveiligheid, hoge investeringen en kruising van het rijksmonument. Het blijkt te kostbaar om voor een alternatief te kiezen. Het gegeven dat het bestaande wegennetwerk het bouwverkeer kan opvangen weegt daarin mee.

*3.1 Aanvullende afspraken met bouwverkeer zorgen voor minimalisering bouwverkeer op bepaalde tijden*

Het bouwverkeer veilig afwikkelen wordt bevorderd door afspraken te maken met de ontwikkelaar over de tijden waarop het verkeer door de wijk rijdt (buiten de spits en de schoolspits). Hierdoor wordt het aantal conflicten tussen bouwverkeer en het overige verkeer in grote mate beperkt tot de rustigere momenten op de dag.

*3.2 Er zal handhaving door de gemeentelijke handhavers gaan plaatsvinden*

Om erop toe te zien dat de afspraken worden nageleefd zullen de gemeentelijke handhavers worden ingezet.

*4.1 Aanpassen van de Koepellaan is essentieel voor een verkeersveilige ontsluiting*

Hiervoor is het bieden van duidelijke(re) en veilige(re) weginrichting noodzakelijk. Op de Koepellaan zelf is in de huidige situatie weinig ruimte voor het toekomstig gebruik, waar door de toename van het gemotoriseerde verkeer in conflict met het fietsverkeer een aanpassing van de inrichting gewenst is.

*4.2 Nader onderzoek is nodig om tot een evenwichtige integrale afweging te kunnen komen tussen alle betrokken disciplines*

Vanuit het verkeersonderzoek zijn hiervoor drie opties gegeven. In nader onderzoek kunnen deze drie opties zorgvuldig ten opzichte van elkaar worden afgewogen op basis van hun positieve en negatieve aspecten, ook vanuit andere disciplines zoals groen, wegen, verkeer, wonen en RO.

*4.3 Nader onderzoek is nodig omdat ingrepen tot grote financiële en inrichtingsconsequenties kunnen leiden*

In het huidig onderzoek zijn voor de 3 opties grove kostenindicaties opgevoerd. Met nader onderzoek kan een scherpere integrale toetsing worden gemaakt en kunnen op basis daarvan de kosten nader worden gespecificeerd. Dit is nodig om zo tot een evenwichtig besluit te komen, waarbij het kostenaspect een belangrijke overweging is.

*4.4 De 3 opties passen binnen het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan De Nieuwe Koepel*

De opties hebben weliswaar een effect op de plannen van De Nieuwe Koepel. Het is echter niet zo dat ze niet binnen de kaders van de plannen van De Nieuwe Koepel vallen. Nader onderzoek van de 3 opties is daarmee geen probleem. Het is zelfs nodig om tot een scherpe integrale

toetsing te komen en op basis daarvan tot een evenwichtig besluit te komen dat vervolgens een plek kan krijgen in de verder uitwerking van de plannen van De Nieuwe Koepel.

#### *5.1 Het onderzoek valt binnen de scope van de planontwikkeling van De Nieuwe Koepel*

De inrichting van de Koepellaan en het onderzoek daarnaar vallen binnen de scope van de planontwikkeling De Nieuwe Koepel. Om die reden worden de kosten van dit onderzoek (en bovendien de realisatie van de inrichting) ten laste gebracht van de grondexploitatie van De Nieuwe Koepel.

#### *6.1 De wegen in Scherpenzeel zuid krijgen in de toekomst te maken met een groei van het verkeer, waardoor gekeken moet worden naar wenselijke aanpassingen in de wegenstructuur in vorm van nu bekende maatregelen of nog nader te onderzoeken maatregelen*

De groei van het verkeer in Scherpenzeel-Zuid kan op het huidige wegennet in Scherpenzeel-Zuid en Centrum afgewikkeld worden. Door het nemen van een aantal specifieke maatregelen kan het verkeer op de meest veilige en leefbare manier in de wijk afgewikkeld worden. Hierbij is het van belang dat zowel de verkeerstromen naar het noordwesten, noorden en noordoosten op een juiste wijze gefaciliteerd worden. De bestemmingen van vrijwel al het verkeer (gemotoriseerd- en overig verkeer) vinden plaats in die drie windrichtingen. Er zijn maatregelen die nu al helder zijn en er zijn maatregelen die nader onderzoek vragen.

#### *6.2 (a) Eenrichtingsverkeer instellen zorgt voor een veilige en leefbaardere wijk*

Eenrichtingsverkeer zorgt voor een efficiëntere verdeling van het verkeer en levert een meer leefbare wijk op.

Eenrichtingsverkeer kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer. Doordat er minder conflicten en vertragingen zijn, kunnen fietsers sneller en efficiënter door de straten bewegen. Tenslotte kan het instellen van eenrichtingsverkeer het fietsgebruik bevorderen. Fietsers ervaren een veiligere en comfortabelere fietsomgeving, wat hen kan aanmoedigen om vaker de fiets te nemen in plaats van gemotoriseerd vervoer.

#### *6.3 (b) Onderzoek naar eenrichtingsverkeer in beide straten met als doel het verkeer nog beter te verdelen over de wijk*

Het effect zoals beschreven onder 6.2a kan versterkt worden door beide wegen in te richten met een éénrichtingsregime voor het gemotoriseerd verkeer. Door beide wegen in te richten als éénrichtingsweg ontstaat een nog betere verdeling van het verkeer in Scherpenzeel Zuid.

#### *6.4 (c) Het herinrichten van kruispunten om de logische route van/naar De Nieuwe Koepel naar de Stationsweg via de Vierzinnen/Hovenierslaan te faciliteren.*

De route Vierzinnen – Hovenierslaan kan geschikt gemaakt worden om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen door een aanpassing van de inrichting. Aandachtspunt hierbij is de huidige inrichting van de kruispunten: Hovenierslaan/Holevoetlaan en Stationsweg/Stationsweg.

#### *6.5 (d) Wegen rond de basisschool De Wittenberg moeten zodanig ingericht zijn dat verkeer wat niet ter plekke hoeft te zijn geen gebruik maakt van deze wegen*

De route Vierzinnen – Hovenierslaan kan geschikt gemaakt worden om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen door een aanpassing van de inrichting. Bij basisschool De Wittenberg kan hierbij tevens een herkenbare schoolzone worden ingesteld, met de tekst "schoolzone" in de verharding en bijbehorend straatmeubilair. Deze maatregelen sluiten aan bij de huidige verkeersinzichten, namelijk "maak je schoolzone herkenbaar".

*6.6 (e) Te onderzoeken wat het oplevert om een schoolzone-weginrichting te combineren met andere maatregelen*

*Een schoolzone-weginrichting kan eventueel gecombineerd worden met snelheids-remmende maatregelen en aanpassing van het kruispunt Hovenierslaan/Holevoetlaan. Nader onderzoek moet uitwijzen wat deze maatregelen opleveren wat betreft veiligheid rondom de school ten opzichte van de kosten. Nader onderzoek levert meer scherppte op in een integrale afweging en draagt bij aan een evenwichtig besluit hierover.*

*6.7 (f) Door een uniforme herinrichting ontstaat een beeld waarbij gebruikers weten hoe ze moeten reageren en wat ze kunnen verwachten*

Het nastreven van een uniforme inrichting van het traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpstraat is nodig om een herkenbare en Duurzaam Veilige weginrichting te creëren. Een uniform wegbeeld zorgt voor een consistentie en herkenbaar wegbeeld, wat leidt tot voorspelbaar gedrag en een verkeersveiligere situatie. Wanneer de zijwegen uit de voorrang worden gehaald, (middels het principe van de uitritconstructie) wordt de doorstroming op de hoofdas beter gewaarborgd.

*7.1 Draagvlak bij belanghebbenden is nodig om tot succesvol gebruik van de herinrichtingen straten te komen*

Het herinrichten van wegen heeft een relatief grote impact op de directe leefomgeving van inwoners en andere belanghebbenden. Door deze vanaf het begin te betrekken bij aanpassingen ontstaat een gedragen plan.

*8.1 Door ingrepen op basis van prioritering te combineren met onderhoud worden desinvesteringen voorkomen en is tegelijkertijd dekking van de aanpassingen geregeld*

Voor een uniforme weginrichting is een relatief forse aanpak nodig. Door mogelijk geplande werkzaamheden (riolering of ontwikkelingen) te combineren met het onderhoud kan op termijn gewerkt worden naar een uniform eindbeeld. Het aanpassen van de kruispunten heeft hierbij een hogere prioriteit.

*9.1 De budgetten groot onderhoud zijn bedoeld voor dergelijke maatregelen*

Een beroep doen op die budgetten ligt voor de hand gezien de aard van de maatregelen.

*10.1 Voor extra budget is de raad aan zet*

*De raad heeft budgetrecht. Wanneer de budgetten niet toereikend blijken te zijn, wordt via het college de raad om extra budget gevraagd. Hiermee wordt recht gedaan aan de bevoegdheid die de raad heeft.*

*11.1 De raad is toegezegd met een voorstel te komen*

Tijdens de informatieronde is toegezegd om met een voorstel te komen richting de raad. Hoewel het een collegebevoegdheid betreft wordt deze toezegging opgepakt, waarbij de raad gevraagd wordt enerzijds kennis te nemen van de insteek van het college en anderzijds een opinie te vormen. De opinie van de raad kan reden zijn voor het college om tot heroverweging te komen.

*11.2 Gevolgen van de ingrepen zijn wezenlijk waardoor een opiniërende bespreking door de gemeenteraad voor de hand liggend is*

Dit onderwerp leeft bij bewoners en ook bij de raad. Een opiniërende bespreking is daarin een passende werkwijze, ondanks dat het een collegebevoegdheid is.

### *11.3 Klankbordgroep Raad is ook betrokken geweest in het proces*

De raad is ook nauw betrokken geweest door middel van de klankbordgroep. Het verkeersonderzoek op deze manier terug te laten komen raad breed wordt voor dit onderwerp als een passende werkwijze geacht.

### *11.4 Door bespreking in de raad krijgen inwoners nogmaals de mogelijkheid ook in te spreken over dit onderwerp*

Het is een onderwerp dat leeft. Door het stuk naar de raad te brengen, krijgen inwoners nogmaals de mogelijkheid om hun inbreng te geven.

## **Kanttekeningen**

### *1.1 De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer voetgangers en fietsverkeer neemt toe in Scherpenzeel Zuid en Centrum*

Zowel door autonome groei, ontwikkelingen zoals de Jumbo en inbreiding en door de komst van De Nieuwe Koepel neemt de hoeveelheid verkeer toe in Scherpenzeel-Zuid en Centrum. De route Stationsweg/Holevoetplein/Dorpsstraat/Oosteinde zal de grootste hoeveelheid verkeer blijven verwerken in de toekomst.

### *1.2 De woonomgeving van betrokken inwoners zal anders worden, met name in Scherpenzeel Zuid*

De groei is in relatieve zin het grootst aan de zuidkant van Scherpenzeel. De woonwijk gaat hier in de huidige situatie over op het buitengebied en er is nagenoeg geen doorgaand verkeer. Door de komst van De Nieuwe Koepel neemt de verkeersdruk in relatieve zin sterk toe. Dit zal een impact hebben op het huidige karakter van de wijk. In absolute aantallen leidt de groei tot een hoeveelheid verkeer die passend is bij het type wegen in Scherpenzeel Zuid.

### *1.3 Niet iedereen kan tevreden gesteld worden*

Elke keuze levert echter voor- en tegenstanders op. Uit de klankbordgroepbijeenkomsten blijkt dat er begrip is voor de keuze om af te wikkelen via de bestaande wegenstructuur. Er is een aantal leden dat het liefst een extra ontsluiting zou willen zien.

### *2.1 Omwonenden zullen overlast ondervinden van bouwverkeer*

De bouw van de woningen in Scherpenzeel Zuid zal voor een langere periode zorgen voor een toename van bouwverkeer. Daarom "kiezen" voor overlast vooral op de momenten dat er capaciteit is en zo min mogelijk verkeersontmoetingen.

### *2.2 Klankbordgroep Verkeer(bewoners) kent zowel voor-als tegenstanders van de gekozen oplossing*

De klankbordgroep kent een grote diversiteit aan leden. Uit de klankbordgroep-bijeenkomsten blijkt dat er onder de aanwezigen grotendeels begrip is voor de keuze. Echter zijn er een aantal leden die grote voorstander zijn van een extra ontsluiting. Een deel van de bewoners vooral een westelijke ontsluiting en vanuit de ondernemers beide ontsluitingen. Het huidige plan zal dan ook niet iedereen tevreden maken. Er waren echter ook klankbordgroepleden die liever geen extra doorsnijding door het buitengebied zien (zoals de vertegenwoordigers van het landgoed).

### *3.1 Schade aan bestaande wegen kan ontstaan*

Een deel van het bouwverkeer dat ingezet wordt voor de bouw van De Nieuwe Koepel zal zwaarder vrachtverkeer betreffen. De ervaring is dat de aanwezige weginfrastructuur hierdoor

ook zwaarder belast wordt en mogelijk zal leiden tot schade aan de wegverharding (bijvoorbeeld trottoirbanden).

### *3.2 Handhaafbaarheid van de te maken nadere afspraken is mogelijk lastig*

Gezien de ontwikkelingen is het relatief goed te overzien of er vrachtverkeer rijdt. En anders dan met normaal vrachtverkeer weet je nu vaak precies voor wie ze komen. Waarbij bij het niet naleven van de afspraken op zijn minst de ontwikkelaar/aannemer(s) erop aan kunnen worden gesproken.

### *4.1 Over de inrichting van de Koepellaan moet nog een keuze gemaakt worden voor de meest optimale inrichting.*

Het is daarmee nu nog onduidelijk hoe de Koepellaan in te richten. Dit levert echter ten aanzien van de planontwikkeling van De Nieuwe Koepel geen problemen op, omdat iedere nader te onderzoeken optie binnen de kaders van de plannen van De Nieuwe Koepel past. De uitkomsten van het nadere onderzoek zullen in de verdere uitwerking van De Nieuwe Koepel worden meegenomen.

### *5.1 De kosten van de extra onderzoeken voor de inrichting van de Koepellaan drukken op de grondexploitatie*

Deze kosten zullen relatief laag zijn ten opzichte van de totale grondexploitatie. De kosten van de uiteindelijke realisatie van de inrichting van de Koepellaan, met alle andere aspecten daarin meegenomen, zullen van een andere orde zijn. Dit blijkt ook uit de kostenindicaties voor de 3 opties die nu in het verkeersonderzoek zijn opgenomen.

### *6.1 (a/b) éénrichtingsverkeer kan voor direct aanwonenden langere reisafstand opleveren met de auto*

Door het instellen van éénrichtingsverkeer dienen sommige aanwonenden, vooral van de éénrichtingswegen zelf, een extra afstand af te leggen van maximaal 350 meter extra met de auto (voor het fietsverkeer geldt het éénrichtingsverkeer niet). Ervan uitgaande dat de verplaatsingen met de auto vooral plaatsvinden voor verplaatsingen op langere afstanden (>10 km), is deze extra reisafstand beperkt.

### *6.2 (a/b) In sommige gevallen kan éénrichtingsverkeer genegeerd worden*

Doordat de lengte van het wegvak waar éénrichtingsverkeer van toepassing is beperkt is, en doordat handhaving beperkt mogelijk is, zal in sommige gevallen het éénrichtingsverkeer genegeerd worden. Door de locaties (kruispunten) waar het éénrichtingsverkeer in gaat daar goed op in te richten kan dit risico beperkt worden.

### *6.3 (c) Het verkeer van/naar De Nieuwe Koepel en de Stationsweg kiest een andere route*

Vanuit de bewoners is in de klankborgroepbijeenkomsten aangegeven dat de routes door de Grebbelaan en de Nieuwstraat dusdanig smal zijn dat het verkeer deze routes niet zal nemen. Wel bestaat het risico dat het gemotoriseerd verkeer de route kiest via de Holevoetlaan/Burgemeester Roëllaan (in plaats van direct naar de Stationsweg te rijden over de Hovenierslaan). Dit risico kan beperkt worden door een goede inrichting van het kruispunt Stationsweg/Hovenierslaan.

### *6.3 (d/e) Het verkeer van/naar De Nieuwe Koepel en de Stationsweg komt in conflict met het verkeer van/naar de basisschool de Wittenberg*

De aanwezigheid van relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers/fietsers) in de schoolomgeving maakt het van belang dat het verkeer onderling voldoende aandacht aan elkaar geeft. Bij het inrichten van de schoolzone is het van belang dat veel aandacht besteed



wordt aan zichtlijnen, oversteeklocaties en gereden snelheid. Dit zodat het verkeer veilig afgewikkeld kan worden.

#### *6.4 (f) Aanpassingen op het traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpstraat worden over ruime tijd verspreid*

Het aanpassen van het hele traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpstraat zal over langere termijn plaatsvinden. Door prioriteit te geven aan de locaties waar het verkeersveiligheidsrisico het hoogst is wordt gestreefd naar de meest verkeersveilige oplossing. Op het traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpstraat zijn dat de kruispunten.

#### *7.1 Niet alle belanghebbenden worden bereikt in het traject*

Door alle inwoners breed uit te nodigen en daaruit een gebalanceerde klankbordgroep te vormen kan gewerkt worden aan een structurele inzet van participatie bij verkeerskundige projecten.

#### *8.1 Aanpassingen worden over ruime tijd verspreid*

Door de verbinding te maken met groot onderhoud met daarbij horende plannings, is het mogelijk dat de realisatie van de verschillende aanpassingen een langere doorlooptijd kent. Wanneer dat niet gewenst is, dan dient het te worden losgekoppeld van de al bestaande plannings ten aanzien van groot onderhoud.

#### *9.1 Mogelijk zijn de budgetten groot onderhoud niet toereikend*

Of de budgetten toereikend zijn moet nader worden uitgezocht. Dit moet in kaart worden gebracht en in relatie worden gebracht met de onderhoudswerkzaamheden die nu al voorzien en ingepland zijn.

#### *10.2 Indien extra budgetten nodig zijn komt er een raadsvoorstel*

Hoewel het een collegebevoegdheid is om de voorgestelde maatregelen te treffen, de raad heeft budgetrecht. Om daar recht aan te doen wordt er een voorstel gedaan aan de raad wanneer extra budgetten nodig zijn.

#### *11.1 Het realiseren van voorgestelde maatregelen is een collegebevoegdheid*

Op grond van artikel 160 van de Gemeentewet is het college bevoegd om de in dit voorstel gestelde beslissingen te nemen. In principe is de raad niet het orgaan om te betrekken in de besluitvorming. Omdat de raad wel een belangrijke rol heeft vervuld door deelname aan de klankbordgroep en omdat het een onderwerp wat speelt bij inwoners wordt een betrokkenheid van de raad middels een peilnota ter bespreking in de opinieronde als een passende werkwijze voorgesteld.

### **Vervolgproces**

Na accordering van het onderliggend collegebesluit wordt het Verkeersonderzoek vrijgegeven. Het collegebesluit wordt, conform gedane toezegging op 9 mei 2023, opiniërend voorgelegd aan de gemeenteraad van september 2023. Na bespreking in de raad kan uw college de besluiten heroverwegen.

### **Duurzaamheid**

In de verdere uitwerking van de maatregelen krijgt het aspect duurzaamheid een plaats omdat de maatregelen (mede) gericht zijn op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Daarnaast wordt duurzaamheid zoveel mogelijk geïntegreerd in de (her)inrichting van wegen en fietspaden door onder andere rekening gehouden met het gebruik van milieuvriendelijke materialen.

## **Communicatie**

De inwoners van Scherpenzeel worden via het publiceren van de publiekssamenvatting op de hoogte gehouden van de status en verdere uitwerking van de maatregelen. De raadsklankbordgroep en de klankbordgroep bewoners en ondernemers worden separaat geïnformeerd.

**Financiële aspecten** In het verkeersonderzoek is ook aandacht voor het financiële aspect. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de verschillende inhoudelijke zaken: fietsinfrastructuur Koepellaan (beslispunt 4) en de maatregelen onder beslispunt 6. Hierbij moet opgemerkt worden dat de kosten die opgevoerd zijn in het verkeersonderzoek indicatief zijn.

Door een verdere uitwerking van de maatregelen en de nadere onderzoeken ontstaat er meer scherpte in de financiële effecten. De financiële effecten zullen uiteindelijk zijn beslag krijgen:

- Via de grondexploitatie De Nieuwe Koepel wat betreft de fietsinfrastructuur
- Via de inzet van de budgetten groot onderhoud voor de verschillende andere maatregelen.
- Via aanvullende budgetten aan de hand van een raadsvoorstel wanneer de huidige budgetten niet toereikend blijven te zijn.

## **Juridische aspecten/juridische grondslag voorstel**

Op grond van artikel 160 van de Gemeentewet is het college bevoegd om de in dit voorstel gestelde beslissingen te nemen. Dit artikel bepaalt dat het college het dagelijks bestuur van de gemeente vormt en belast is met het nemen van besluiten in de uitvoering van gemeentelijke taken, tenzij de wet of de gemeentewet anders bepaalt.

## **Personele aspecten**

De verdere uitwerking van de maatregelen vraagt personele inzet.

## BIJLAGEN

### Bijlage(n)

Verkeersonderzoek Scherpenzeel

### Procedure-afspraken

#### Ter advisering/instemming naar de OR

N.v.t.

#### Burgerparticipatie:

Ja

#### Besproken met portefeuillehouder:

Ja

#### Publiceren/officialle bekendmaking:

Ja, redactioneel artikel

#### Betrokkenheid andere afdelingen en externe organen (integraal werken):

Ja, intern besproken binnen Team Leefomgeving met clusters Groen en RO en teamleider, met Team Data & Control, Communicatie, projectleider De Nieuwe Koepel, strategisch adviseur en gemeentesecretaris. Extern besproken met Jos Hengeveld van RHDHV.

#### Projectmatig werken

Nee

#### Toetsing aan beleidskaders toekomstvisie en dienstverlening

N.v.t.

#### Inkopen en aanbesteden

N.v.t.

Project (naam/omschrijving)	Naam/omschrijving (inkoop en aanbesteden)
Aard van de opdracht	
Projectbedrag (ex BTW)	€
Aanbestedingsprocedure	enkelvoudig onderhands
Gevolgdde procedure overeenkomstig regelgeving	ja
Gunningscriterium	Gunningscriterium

Voorlopige gunning	Datum voorlopige gunning
--------------------	--------------------------