

**Het verkeersonderzoek naar afwikkeling van verkeer in Centrum en Zuid is voorgelegd aan de Klankbordgroep met ondernemers en inwoners. Hierbij het verslag van deze tweede bijeenkomst op 3 november 2022 in Boschzicht.**

**Aanwezig:**

- Ruud van Ee (brandweer Scherpenzeel)
- Evert den Hartog (VGGM, omgeving veiligheid en verkeer)
- Job Maassen (VGGM, brandweer en ambulance)
- Jan den Hartog (bewoner Vijverlaan)
- Bert Leppers (bewoner Bruinhorsterlaan)
- Mike van de Linden (verkeerkundige gemeente Scherpenzeel)
- Jaap van Donselaar (bewoner Zuideinde)
- Elly de Gooijer (bewoner Vlieterweg)
- Rudi Schoorstra (verkeersadviseur Woudenberg)
- Gijsbert van Sijpveld (rentmeester 't Schoutenhuis)
- Jan Willem Mijnlief (bewoner hoek Holevoetplein, Dorpsstraat, Nieuwstraat)
- Gerline Van de Brink (Zuideinde en Korenmaat-verkeersouder)
- Peter Overvest (Slingerslaan)
- Margot van Bethlehem (Hovenierslaan)
- Aline van de Weert (bewoner Hovenierslaan en lid Inwonersplatform)
- Marjolein Antonides (bewoner Valleilaan)
- Peter op t Hof (bewoner Koepellaan en voorzitter Inwonersplatform)
- Peter de Cocq (beleidsmedewerker Verkeer gemeente Scherpenzeel)
- Jos Hengeveld (onderzoek en presentatie, Royal Haskoning DHV)
- Mieke Gardenier (communicatieadviseur gemeente Scherpenzeel)

**Ondernemers:**

- Mark Mudde
- Gerard Vlasman

**Afwezig met kennisgeving:**

- Albert Patijn (Landgoed Lambalgen)
- Alie van Riet (Seniorenbelang)
- Corry van Wijk Ammerlaan
- Jan Kees Gijsbers (bewoner Prinses Margrietlaan)
- Johan van de Vliert

**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?

### **Vier maatregelen**

Tijdens de presentatie zijn mogelijke maatregelen en de effecten hiervan op de verkeersstromen belicht. Deze maatregelen zijn naar voren gekomen tijdens de vorige bijeenkomst van de klankbordgroep.

Het betreft:

- Maatregel 1 West (nieuwe ontsluiting maken van De Nieuwe Koepel naar Stationsweg)
- Maatregel 2 Midden (maatregelen voor verkeersstromen treffen in de huidige ontsluitingswegen in Zuid)
- Maatregel 3 Oost (nieuwe ontsluiting maken of huidige Boslaan verbreden voor verkeer van De Nieuwe Koepel via Ringbaan naar Oosteinde)
- Maatregel 4a Afsluiting Brinkkanterweg
- Maatregel 4b Afsluiting Boslaan (voor beiden geldt: waar neemt de te verwachte verkeersdruk toe als een van deze wegen voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten)

### **Welke maatregel is het meest kansrijk volgens de klankbordleden?**

De presentatie ([wordt link naar presentatie](#)) wordt uitgelegd door Jos Hengeveld van onderzoeksbureau HaskonigDHV. Hij benadrukt dat het ruwe schetsen zijn en nog geen eindplaatje is, de klankbordgroep wordt betrokken bij de start van het proces. Feedback en aanvullingen vanuit de klankbordgroep zijn welkom. De klankbordgroep krijgt als eerste deze plaatjes en berekeningen te zien. Dit is geen voldongen feit, varianten zijn mogelijk en kunnen ook per variant verder worden uitgewerkt. Dit is eerste stap, geen eindproduct.

### **Maatregel 1: West**

#### **Nieuwe ontsluiting maken van De Nieuwe Koepel naar Stationsweg**

*Geanonimiseerde reacties van klankbordgroepleden:*

- waarom een hoek in de getekende ontsluitingsweg? Jos Hengeveld (voortaan: JH): je zoekt naar de bestaande weg of doorsnijding.
- Mag door Lambalgerkeerkade gegaan worden gezien historische waarde? JH: het is inderdaad een long shot, voor hoeveel verkeer zouden we het doen? En als er woningen aan deze weg komen, gaat snelheid naar beneden en wordt deze weg minder aantrekkelijk als snel alternatief om de wijk te ontsluiten. Het is dus een zware investering voor deze relatief geringe hoeveel verkeer dat van deze nieuwe ontsluitingsweg gebruik zal gaan maken. En het probleem maar gedeeltelijk oplost want er blijven andere maatregelen in het centrum nodig.

- Huidig verkeer door Vijverlaan, Beeklaan, Molenweg heeft dan alternatief dus gebruikt deze weg. Dat is winst tov huidige straten. (anderen vinden dat duidelijk niet). Bestaande druk is hoog en neemt hierdoor toe.

JH: aanzienlijk deel bestaande bewoning ligt al aan bestaande route. Die bereik je niet met een extra rondweg.

- meer mogelijkheid via het zuiden naar de Industrielaan en dan naar rondweg.

- Veel verkeer vanuit de nieuwe woonwijk komt op de Koepellaan. Een losse fietsstraat langs de Koepellaan is noodzakelijk.

- verder kijken bijv ook naar Wetro, alternatief is aan noordkant van rondweg. Dat is een no-go, (als we gaan voor oplossing binnen huidige structuur, dan maakt dat verdere uitbreiding lastig (na 2030) ) JH: het blijft aantrekkelijk om door centrum te rijden.

- aantrekkelijk maken van Industrielaan. Inprikker maken van rondweg naar Industrielaan. Aftakking op Roellaan. JH: zeker een goede optie om verder te onderzoeken! Om verder te optimaliseren.

### **Maatregel 2: Midden**

**Dit betekent dat in het huidige wegennet in Zuid verkeersmaatregelen worden genomen om het verkeer door deze wijk te laten gaan. Bijv straten eenrichting maken. Of op bepaalde gedeeltes parkeerverboden invoeren. En door nieuwe ontwikkelingen neemt de verkeersdruk op de Boslaan toe. Mogelijk zijn daar maatregelen nodig.**

*Geanonimiseerde reacties van klankbordgroepleden:*

JH: een aantal wegen zal vaker worden gekozen omdat het de kortste route is naar bijv. centrum, school of rondweg, dus op enkele straten heeft het een onevenredig effect. Dat moet worden gereguleerd met maatregelen.

- aansluitingen van wegen vanuit de nieuwe wijk op de Koepellaan moeten goed en veilig zijn.

- bouwverkeer door centrum, hoe gaat dit? JH: dit gaat uitdagend worden, bouwverkeer is bijv vroeg maar de ochtendspits ook. En het aantal mogelijkheden om bij het plangebied te komen is beperkt.

- Hoe zit het in de begroting opgenomen? MG:

*Amendement 25 maart 2021 De Nieuwe Koepel I en II*

*In het amendement wordt het volgende meegegeven:*

*(...)*

*g. de volledige financiële dekking van de kosten van voorbereiding en uitvoering in het voorstel opnemen en ten laste brengen van de grondexploitatie van De Nieuwe Koepel en/of uit de reserve grondexploitatie.*

### **Maatregel 3: Oost**

**Dit houdt in: het verkeer – door aanpassingen) zoveel mogelijk laten kiezen om via Boslaan en Akkerwinde naar Oosteinde te gaan.**

*Geanonimiseerde reacties van klankbordgroepleden:*

- Molenweg wordt donkerrood in de verwachtingen (in de presentatie) en betekent dus een hoge verkeersdruk. Hoe kan dit? JH: dit is alleen verkeer dat er in toekomst bij komt, veroorzaakt door ontwikkelingen die hier zitten. Verkeer dat daar al reed gaat nu andere routes kiezen als er nieuwe weg wordt aangelegd. Het is ook verkeer uit de huidige wijk, dat een andere route kiest als nieuwe ontsluiting wordt aangetakt.

- middenvariant zorgt voor veel drukte, parkeergelegenheden etc, dat zorgt voor onvrede bij de huidige bewoners. JH: oplossingen zoeken voor geparkeerde voertuigen, parkeerruimtes creëren en dat is niet goedkoop. , maar een nieuwe rondweg is eveneens een grote investering.

#### **Maatregel 4: buitengebied**

**Deze maatregelen gaan over het afsluiten van de Brinkkanterweg of de Boslaan (theoretisch) en wat dit doet met de verkeersstromen (verwachting). Welke wegen worden dan drukker.**

*Geanonimiseerde reacties van klankbordgroepleden:*

- Er wordt gepleit voor spitsafsluiting net als Voskuilerdijk. JH: mensen die daar wonen willen ook bereikbaar zijn en ook landbouwverkeer wil over deze buitenwegen. We moeten op zoek naar een balans.

- Boslaan, nu geen lantaarnpalen, geschikt voor fiets of lopend. Maar niet voor motorvoertuigen. Ook oog houden voor kasteel, historie, wandelaars. Er heerst algemeen het gevoel dat Boslaan niet drukker moet worden.

**Na alle mogelijke maatregelen gehoord te hebben, reageren de klankbordgroep-leden:**

- Hulpdiensten: wij willen meegeven dat alle varianten gevolgen hebben voor inzetverplichting en opkomsttijd van de hulpdiensten. Wij gaan doorrekenen bij de gekozen variant wat het doet aan tijden van hulpverlening. Bij eenrichtingsverkeer: wij mogen tegen verkeer inrijden. Maar heeft geen voorkeur want verliest tijd. Afsluitingen en versmallingen en drempels hebben gevolgen maar dat moet in de toekomst verder blijken. Winstwaarschuwing in algemeenheid: 'lappendeken' goed meenemen in plan. Kan vertraging opleveren voor tijden.

-Winkeliers: Wij opteerden om naar meerdere mogelijkheden te kijken om druk op 1 oplossing weg te halen en te spreiden. Hiermee ben je ook gelijk klaar voor de komende decennia i.p.v. alleen de ontsluiting van de Nieuwe Koepel en herinrichting centrum. Onze wens is optie 1+2 of zelfs optie 1+2+3 als complete oplossing door te berekenen. Het bezwaar dat er een tweede rondweg gevormd wordt kan teniet gedaan worden met diverse snelheidsbeperkende maatregelen en 50 zelfs 30 km/zones toe te passen.

Daarbij gaven wij aan om verschillende publieke plaatsen in het dorp (centrum, Breehoek, sportpark) beter bereikbaar te maken per fiets. Ons doel is veiligheid van onze bewoners (klanten) en vlotte bereikbaarheid van het centrumgebied.

- Als Scherpenzeel vooruit wil, dan is alleen optie 1 - een andere ontsluiting - reëel. Ook voor bouwverkeer.

-Liever geen verbreding Holevoetlaan e.o. Maar wel Vijverlaan onderzoeken.

- alle pijn ligt op de Holevoetlaan. JH: nee, ik ga dat verder onderzoeken en hangt af van de mogelijke varianten.

-als je wegen gaat dichtzetten, loopt het over. Kijk nu naar alle (toekomstige) drukpunten. Voor een toekomstbestendig dorp is dat nodig. JH: twee rondwegen (dus maatregel 1 en 3 samen) is niet wenselijk, want dan wordt het een extra rondweg aan de zuidkant van het dorp en dat trekt verkeer aan.

- je moet verder kijken dan neus lang is. Dus totaal aanpakken voor toekomst. Door midden optimaliseren (maatregel 2) is voor nu misschien afdoende, maar niet voor langere termijn.

- optie 1 en 2 en daarbij ook bouwverkeer meenemen. JH: tijdelijke bouwweg is wel anders dan een permanente weg, de tijdelijkheid weegt mee.

- kijk ook naar centrum, want daar wordt het ook drukker. En Boslaan: misschien niet afsluiten want het vermindert druk in het centrum. Het verkeersonderzoek is niet alleen voor Zuid, ook voor een leefbaar centrum.

-vanuit Woudenberg: optie 1 want we willen liever niet dat Woudenberg teveel belast wordt.

- doorrekenen optie 1 als 50 of 60 km-u-weg.

- in hoeverre wordt dit plan meegenomen in volledige herinrichting centrum? Peter C: daarom doen we dit, ook gezien riool, herinrichting. JH: eenduidige inrichting. Ook Oosteinde.

- vanuit (schoolgaande) kinderen bezien: fijn als we auto's laten staan en gaan fietsen. Acties vanuit scholen zijn al geweest. En stimuleren om te fietsen, ook voor boodschappen en naar bijv sportvelden en Breehoek. Dus aandacht voor extra of betere fietspaden.

- Boslaan afsluiten, fietspad langs de Koepellaan

- toekomstgericht en gericht op leefbaarheid.

-stimuleren fietsgebruik, kies ook voor het niet te makkelijk maken voor de automobilist. Fiets is meest logische middel. Is er visie op duurzaam vervoer. JH: op dit gebied is niet veel ambitie, openbaar vervoer in Scherpenzeel is niet optimaal, er ontbreekt herkenbare fietsstructuur. Wel om rekening mee te houden. Beschikbaarheid aan alternatieven is beperkt.

- De doorkijk naar de toekomst is essentieel en is een belangrijk argument om juist nu te besluiten de ontsluiting richting westzijde (al dan niet doorlopend naar de Stationsweg) aan te pakken en robuust en toekomstbestendig te maken.

Wanneer de gemeente Woudenberg zou besluiten om een spitsafsluiting in het buitengebied in te stellen zal er ook over een oplossing gedacht moeten worden. Ook in de toekomst veranderen er allerlei zaken die nu niet of onvoldoende meegenomen

worden. De Nieuwe Koepel is niet de enige ontwikkeling en het houdt daarbij ook niet op.

- Maatregel 1 - West

Lambalgerkeerkade is Rijksmonument. Eerst onderzoeken of deze überhaupt wel doorsneden mag worden, zo niet dan valt deze maatregel;

-Maatregel 2 - midden

-zeer ongewenste verkeerstoename Holevoetlaan en Hovenierslaan (Wittenbergschool) en andere bestaande wegen.

-gaat verkeer vanuit de Nieuwe Koepel vooral naar de Westkant van het dorp?

-nu noch geen oplossing voor de toch al te drukke Dorpsstraat / centrumplan, dat met de komst van de nieuwe Jumbo alleen maar zal toenemen;

-Maatregel 3 - Oost

De Ringbaan is in het verleden aangelegd als ontsluitingsweg van De Maatjes. Onderzoeken op welke wijze het verkeer vanuit de Nieuwe Koepel via de Ringbaan ontsloten kan worden, niet via de Boslaan

Algemeen

- schetsen / tekeningen geven nog geen duidelijk beeld van de te verwachten verkeerstoename / afname t.g.v. de voorgestelde maatregelen ten opzichte van het reeds bestaande verkeersaanbod;

- wat als achter / naast de Nieuwe Koepel op middellange termijn nog één of meer nieuwe wijken gerealiseerd worden? Welke gevolgen heeft dat voor de nu voorgestelde opties?

- als de hiervoor omschreven nieuwe wijken er komen, nu al voorsorteren voor een ontsluiting (geen rondweg) vanuit de Nieuwe Koepel / Scherpenzeel Zuid richting Hopeseweg.

**Voorstel vervolg:**

- Uitwerking door Royal HaskoningDHV van maatregel 1 (extra ontsluiting) met ook de genoemde inprikker op de Roellaan. Kennis opdoen van de monumentstatus van de Lambalgerkeerkade en onderzoek wat (on)mogelijk is.

Voor middenvariant: voorstel verder bekijken om te komen tot slimme oplossingen en mogelijkheden. Dus maatregelen 1 en 2 worden verder uitgewerkt. Voor schoolzone en schoolroutes is de vraag: veilige routes voor fietsers en voor motorvoertuigen. Dus: indien mogelijk verkeersstromen scheiden.

Maatregel 3, ontsluiting de Nieuwe Koepel via de Ringbaan onderzoeken;

Ontsluiting De nieuwe Koepel (en eventuele toekomstige wijken in Zuid) via nieuwe ontsluiting op de Hopeseweg.

**Planning:** eerst deze presentatie en de besproken zaken voorleggen aan de klankbordgroep met raadsleden. En dan nog dit jaar bij elkaar komen met deze klankbordgroep (inwoners & ondernemers) om uitwerkingen verder door te nemen en te komen tot een definitief advies richting gemeenteraad.