

## **Gezamenlijke bijeenkomst van de klankbordgroep Inwoners & Ondernemers en de raadsklankbordgroep, over Verkeersafwikkeling Zuid en Centrum**

Maandag 20 februari 2023

Aanwezig:

Leden klankbordgroep Inwoners&Ondernemers

- Jan den Hartog (Vijverlaan)
- Elly de Gooijer (Vlieterweg)
- Gijsbert van Sijpveld (rentmeester, bewoner Koepellaan)
- Jan Willem Mijnlief (hoek Holevoetplein, Dorpsstraat, Nieuwstraat)
- Gerline Van de Brink (Zuideinde en Korenmaat-verkeersouder)
- Margot van Betlehem (Hovenierslaan)
- Aline van de Weert (Hovenierslaan en lid Inwonersplatform)
- Johan van de Vliert (Ruitenbeekskamp / toekomstige bewoner zuid)
- Peter op 't Hof (Koepellaan en voorzitter Inwonersplatform)
- Gerard Vlasman (centrum ondernemer)

Leden raadsklankbordgroep

- Henny van Dijk (fractie Van Dijk)
- Annet van Riel (Pro Scherpenzeel)
- Linda Velthuisen (VVD)
- Ineke Schimmel (GBS)
- Dirk-Jan van de Waerd (SGP)
- Hein Dekker (CDA)

Gemeente:

- Peter de Cocq (beleidsmedewerker Verkeer gemeente Scherpenzeel)
- Jos Hengeveld (onderzoek en presentatie, Royal HaskoningDHV)
- Chantal Goos (strategisch adviseur gemeente Scherpenzeel / gespreksleider)
- Mieke Gardenier (communicatieadviseur gemeente Scherpenzeel)

Portefeuillehouder wethouder Gerard van Deelen

Afwezig met kennisgeving:

- Ruud van Ee (brandweer Scherpenzeel)
- Peter Overvest (Slingerslaan)
- Jaap van Donselaar (Zuideinde)
- Marjolein Antonides (Valleilaan)
- Jan Kees Gijsbers (Prinses Margrietlaan)
- Alie van Riet (Seniorenbelangen Scherpenzeel, Woudenberg, Renswoude)
- Arjan Westerduin (ondernemer)
- Mark Mudde (centrum ondernemer)

Afwezig zonder kennisgeving:

- Evert den Hartog (VGGM, omgeving veiligheid en verkeer)
- Job Maassen (VGGM, brandweer en ambulance)
- Bert Leppers (Bruinhorsterlaan)
- Rudi Schoorstra (verkeersadviseur Woudenberg)

- Mirjam van Silfhout (centrum ondernemer)
- Albert Patijn (Landgoed Lambalgen)
- Corry van Wijk Ammerlaan (centrum bewoner)

*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.*

### **Aanleiding gezamenlijke bijeenkomst**

In januari zijn bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep Inwoners&Ondernemers en met de raadsklankbordgroep. Hierbij is door de verkeerskundigen Jos Hengeveld en Peter de Cocq bij beide bijeenkomsten dezelfde presentie getoond en is dezelfde informatie gedeeld.

Via diverse kanalen en vanuit de klankbordgroep Inwoners&Ondernemers kwamen signalen dat er onduidelijkheden over de inhoud en over het proces zijn ontstaan. Daarom is een gezamenlijke bijeenkomst van de twee klankbordgroepen georganiseerd. Doel is om af te stemmen of iedereen inderdaad dezelfde informatie heeft ontvangen en of het advies vanuit de Inwoners&Ondernemers correct is doorgegeven aan de raadsklankbordgroep.

### **Verslag raadsklankbordgroep d.d. 23 januari 2023**

Diverse leden van de klankbordgroep Inwoners&Ondernemers zijn het niet eens met het verslag van de raadsklankbordgroep van 23 januari. Ze herkennen zich niet in de adviezen die zij als klankbordgroep hebben gegeven en die zijn doorgegeven door de verkeersdeskundigen aan de raadsklankbordgroep. Vooral de alinea onder 2, punt variant Midden, geeft de indruk dat het advies van de klankbordgroep is: unaniem kiezen voor verkeer door het midden (bestaande wegennet). De aanwezige leden benadrukken: dit is niet ons advies, er is steeds gesteld dat de eerste voorkeur een extra ontsluitingsweg is, via de westkant.

JH: ik heb in de klankbordgroep inwoners het volgende opgehaald: oost-variant heeft geen nut, daarover is redelijk consensus. Westelijke variant: het is een relatief zware doorsnijding van de huidige openbare ruimte (o.a. groen). Maar wat vooral belangrijk is: hier stuiten we op een rijksmonument (Lambalgerkeerkade), dus er moet een goed onderbouwd verhaal liggen richting het Rijk om deze te mogen doorkruisen.

Daar komt bij dat deze ontsluitingsweg, zoals we dat nu kunnen doorrekenen in de verkeersmodellen, niet veel verkeer zal aantrekken. Een aanzienlijk deel van het verkeer van en naar De Nieuwe Koepel blijft een route kiezen via de bestaande wegen in het middengebied, omdat dit korter en sneller is dan via deze nieuwe westelijke variant. Dus verkeerskundig gezien heeft een nieuwe weg via de westelijke route maar een beperkte meerwaarde. Dat is de samenvatting van mijn verhaal, waarvan de klankbordgroep inwoners heeft gezegd dat zij wel graag de mogelijkheid een bouwweg via west te maken en daarbij dan meteen ook in mee te nemen de mogelijkheid om deze na afloop van de bouw om te zetten in een definitieve ontsluitingsweg.

Hierbij geldt de kanttekening dat er drie verkeersstromen uit de wijk De Nieuwe Koepel komen met een bestemming ten oosten, westen en noorden van de kern. Als er een ontsluitingsweg west zal komen, blijft 60% van het verkeer (richting het oosten en het noorden) alsnog door het middengebied rijden. Daar zijn ook maatregelen voor nodig. Het komt er dus op neer dat inzetten op de 'midden' variant in alle situaties noodzakelijk is. Het is dus niet het een zonder het ander.

Daarom was het advies van de klankbordgroep Inwoners&ondernemers om aan de aan de raadsklankbordgroep door te geven om een onderzoek in te stellen naar een westelijke

ontsluitingsweg en ook hoe het verkeer goed en veilig maatregelen door het midden van de wijk kan worden geleid, waar sowieso ook heel wat maatregelen nodig zijn waar ook veel geld voor nodig is.

Alle raadklankbordleden bevestigen dat dit de terugkoppeling en het advies van de klankbordgroep Inwoners&ondernemers is, dat zij hebben ontvangen vanuit de verkeerskundigen. Conclusie is, dat het verslag multi-interpretabel is en dus verschillend gelezen kan worden. Dat is niet de bedoeling en ook zeker niet de opzet geweest. Iedereen stemt er mee in, dat het verslag wordt aangepast.

### **Bouwweg**

Peter de Cocq (PdC) geeft een terugkoppeling van het eerste overleg met het toekomstige bouwteam over een routing voor het bouwverkeer. Dat heeft vorige week plaatsgevonden met de hierbij betrokken medewerkers (Groen, Riolering, Verkeer, Ruimtelijke Ordening) en twee projectontwikkelaars. Dit eerste overleg heeft verder geen status. De terugkoppeling naar de klankbordgroep is informatief.

In dit overleg is het volgende besproken:

- De bouwers vinden een bouwroute via de bestaande wegen door het dorp het meest logisch. Zij stellen voor de route Stationsweg – Vijverlaan. Al dan niet via de Molenweg, dat is om het even. In ieder geval niet de Holevoetlaan langs de school.
- Het bouwverkeer komt altijd via de westzijde Scherpenzeel binnen, stellende ontwikkelaars voor. Ook al komt het bouwverkeer uit richting A30/Ede, dan rijdt het toch eerst de N224 rond en komt dan binnen via de Stationsweg. Een bouwweg 'Oost' lijkt dan dus niet nodig.
- Het is mogelijk afspraken te maken dat het bouwverkeer niet plaatsvindt gedurende de tijden dat kinderen van en naar school fietsen. En bijv. ook niet 's ochtends vóór 07:00 uur, maar bijv. eind van de middag. Dit wordt vooraf overlegd met de bewoners.
- Wat betreft de intensiteit van het bouwverkeer: voor een bouwcluster van 25 woningen vinden er in totaal 364 zware transporten (enkele reis) plaats, verdeeld over 140 dagen bouwtijd. Dit zijn zware vrachtwagens (3 assen of meer), geen bouwbusjes etc. Omgerekend komt dit neer op gemiddeld 2 á 3 grote vrachtwagens per dag heen en 2 á 3 per dag weer terug. Dit is een gemiddelde, het kan de ene dag/week/maand meer zijn dan de andere. (Dit wil niet per se zeggen dat er altijd per 25 woningen gebouwd zal worden)
- De mogelijkheid van een westelijke bouwweg wordt volgens de ontwikkelaars ingeschat als geen haalbare optie. Evenmin als een éénrichtingscircuit: heen met vracht via de bouwweg (waarbij met een smallere bouwweg kan worden volstaan) en leeg terug via het dorp. Maar de mogelijkheid voor een westelijke bouwweg moet volgens hen in ieder geval wel onderzocht worden. Afsproken is om over deze optie een apart overleg te houden om alle aspecten die hierbij spelen nader te bekijken en bespreken. De conclusie daarvan moet dan in het eindrapport/advies worden verwerkt.

### **Vragen en opmerkingen vanuit de klankbordgroepen over bouwrouting:**

- Wat is de tijdsspanne voor dit onderzoek? PdC: dat is nog niet bekend
- Wordt ook rekening gehouden met bouwverkeer voor de aanleg van het nieuwe gedeelte van de begraafplaats? PdC: Ja, daar moet ook grondtransport voor plaatsvinden.
- Waarom wordt nu al met bouwers/ontwikkelaars gepraat? JH: vorige keer is hierom gevraagd.
- De genoemde getallen van het bouwverkeer kloppen niet. Inventariseer ook het gewone bouwverkeer (kleinere bussen etc) en neem die mee in de afweging.

- De Molenweg wordt genoemd als mogelijk alternatief. Bij bestemmingsplan Jumbo is ook de route via de Molenweg aan de orde geweest. Er is toen door de bewoners aangevoerd dat deze route niet geschikt is. PdC: er is besloten dat bevoorradingsverkeer naar de nieuwe Jumbo via de Dorpsstraat gaat, niet over Molenweg. Bouwverkeer is van tijdelijke aard en valt niet onder bevoorrading van de supermarkt. Maar ter verheldering: dit is ingebracht door de bouwers en niet vastgesteld door gemeente. Het betreft een eerste, verkennend overleg.
- Denk aan parkeerprobleem in Dorpsstraat.
- Mag doorkruising van Lambalgerkeerkade (rijksmonument) sowieso wel? PdC: dat is geen kwestie van ja of nee. De hamvraag vanuit het Rijk wordt: is er een alternatief voor deze weg. Er zal dus een grondige onderbouwing moeten komen waarom deze doorkruising noodzakelijk is.

#### **Diverse onderwerpen die ter tafel komen:**

- **Collegebesluit over onderzoeksgebied (d.d. 10 januari 2023)**

Het college heeft onlangs de definitie van het onderzoeksgebied herbevestigd, waarvoor momenteel verkeerskundig onderzoek wordt gedaan vanwege de komst van woonwijk De Nieuwe Koepel en nieuwbouw van de supermarkt aan de Dorpsstraat/Vijverlaan en Nieuwstraat ('Wetro-terrein').

Reactie: een kbg-lid noemt: We vinden dit vreemd. En ook dat er verschillende eindjaren genoemd worden, waarom is in het model uitgegaan van 2030 en wordt 2040 genoemd (terwijl dit geen toekomstjaren zijn voor De Nieuwe Koepel niet specifiek ergens genoemd wordt).

Conclusie: er zijn geen extra ontwikkelingsplannen op Zuid. Deze zijn ook niet ergens in een plan vastgelegd en het college is ook niet voornemens deze te realiseren.

Verkeersstudie (JH): het onderzoek is gericht op 2030. Immers sluit het verkeersmodel aan bij regionale en landelijke modellen (die 2030 als vastgesteld toekomstjaar hebben). We gaan uit van een robuust scenario door 2040 ook door te rekenen (door 2030 kunstmatig op te hogen). Het is dan ook zeker niet de bedoeling om te hoeveelheid verkeer te onderschatten, maar zo realistisch mogelijk in te schatten. De huidige situatie in Scherpenzeel gaat veranderen door De Nieuwe Koepel, er komt meer verkeer.

- **Vierzinnen**

Volgens een aanwezige is tijdens de eerste bijeenkomst een oude kaart van Scherpenzeel getoond, zonder de verlengde Vierzinnen. Na herhaaldelijk verzoek zou dit nog niet zijn onderzocht. JH: nee, de eerste doorrekening gaat uit van verkeer dat de kortste route kiest. Dat is in het rekenmodel de Grebbelaan. Daar had misschien meer 'weerstand' op gemoeten, omdat hier al obstakels zijn zodat dit een minder snelle route is en daarom minder wordt gekozen. Juist om deze reden hebben we alles voorgelegd aan de kbg inwoners&ondernemers, immers die heeft de lokale kennis om de modelgegevens te corrigeren. Naar aanleiding van de kbg-reactie is dit bijgesteld en gekozen voor de route via de Vierzinnen/Hovenierslaan.

Reactie kbg: Dit is een verkeerskundig rekenmodel en geen waarheidsgetrouwe weergave van onze wijk. Automobilisten kiezen in werkelijkheid wél voor deze straat (Vierzinnen). KBG: en er is ook gevaar voor scholieren die de weg moeten doorkruisen. JH: Klopt daarom hebben we het model bijgesteld. Een statisch verkeersmodel (zoals deze) is vooral bedoeld om op grote lijnen de omvang van de verkeersstromen in te schatten. Routekeuze tussen twee in afstand bijna gelijkwaardige routes gebeurt in praktijk op basis van inrichting, drukte en beleving. Juist hiervoor is de lokale kennis (van o.a. de KBG) cruciaal en van grote meerwaarde.

- **Datum in onderzoeksvraag**

De onderzoeksvraag van dit verkeersonderzoek luidt: *Welke mobiliteitsmaatregelen zijn er om (het verkeersnetwerk van) Scherpenzeel Zuid en Centrum te verbeteren op leefbaarheid en verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor de verkeerscirculatie?*

Reactie: dit wordt onduidelijk gevonden door een kbg-lid, want er staat geen jaartal in.

- **Woudenberg**

Wat is de visie van gemeente Woudenberg op de toename van verkeer vanuit Scherpenzeel? Denkt Woudenberg na over een spitsafsluiting in het buitengebied? PdC: Er is contact geweest en uit het verkeersmodel van RHDHV blijkt dat het meeste verkeer richting De Dreef gaat en niet via het buitengebied van Woudenberg. De verkeersadviseur van Woudenberg is ook aangehaakt bij de klankbordgroep Inwoners&Ondernemers. Voor Woudenberg zijn spitsafsluitingen op dit moment niet aan de orde, tenzij het op de buitenwegen heel erg druk wordt. Hier is echter op basis van het model vooralsnog geen reden toe. Met het oog hierop zijn heel recent ook verkeerstellingen gehouden op de Lambalgseweg, Vlieterweg en Brinkkanterweg, om een goede nulmeting te hebben.

- **Raadsklankbordgroep**

Waarom wilde de raadsklankbordgroep niet eerder gezamenlijk met de klankbordgroep Inwoners&Ondernemers overleggen? Nu is enkel communicatie geweest vanuit de verslagen en vandaar zijn misvattingen ontstaan.

Chantal: De raad hoort aan en wordt net als u via een klankbordgroep geïnformeerd. Er worden in de raadsklankbordgroep geen besluiten genomen en de leden van de raadsklankbordgroep willen zich terughoudend opstellen om geen verwachtingen te scheppen. Ook deze bijeenkomst waren de raads- en commissieleden aanwezig als toehoorder en zijn er geen toezeggingen gedaan.

Een aanwezige merkt op, dat de informatieverschaffing tussen de twee klankbordgroepen via alleen notulen te wensen over liet. Hierdoor zijn misverstanden gekomen wat niet recht deed aan het proces.

Bij de bijeenkomsten van beide klankbordgroepen zijn steeds dezelfde verkeerskundigen aanwezig geweest. Wel is het voor de toekomst een aanbeveling, om ook bij iedere bijeenkomst een gespreksleider en/of voorzitter en/of notulist aanwezig is voor de continue informatievoorziening.

**Vervolg**

- Het verslag van de raadsklankbordgroep wordt aangepast en aan de aanwezigen toegezonden.
- Het verslag van de gezamenlijke bijeenkomst wordt in concept toegezonden naar de aanwezigen. Na evt aanpassingen wordt deze vastgesteld.
- Alle verslagen worden opgenomen in het adviesrapport van Royal Haskoning DHV. Dat zal binnen enkele weken gereed zijn. Bij het ambtelijke advies komt ook een kostenindicatie, binnen een bepaalde bandbreedte. Dit wordt toegevoegd aan het raadsvoorstel. Deze gaat eerst naar het college. Daar wordt het voorstel besproken en daarna (evt gewijzigd) doorgestuurd ter besluitvorming naar de gemeenteraad.
- In dit besluitvormingsproces wordt het voorstel eerst besproken in een informatieronde, daarna opinieronde en als laatste de gemeenteraadsvergadering. De informatieronde is het belangrijkste moment voor inwoners om inspraak te hebben.