Gemeente Scherpenzeel

GVVP

GEMEENTELIJK VERKEERS EN VERVOERSPLAN GEMEENTE SCHERPENZEEL

PERIODE 2012 – 2016

van ambitie naar projectrealisatie

GVVP

GEMEENTELIJK VERKEERS EN VERVOERSPLAN GEMEENTE SCHERPENZEEL

PERIODE 2012 - 2016

van ambitie naar projectrealisatie

Opdrachtgever: Gemeente Scherpenzeel
Afdeling Grondgebied

Auteur: Ing. M.J. Kortrijk
Technisch beleidsmedewerker verkeer en wegen

Versie: Augustus 2011

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 5

1.1. AANLEIDING 5
1.2. STARTNOTITIE GVVP 5
1.3. DOELSTELLINGEN VAN HET GVVP 6

2. BELEIDSKADERS, BELEIDSSPEERPUNTEN EN OMGEVINGSINVLOEDEN 7

2.1. PLANWET VERKEER EN VERVOER 7
2.2. RIJKSBELEID 7
2.2.1. Nationaal Verkeers en vervoersplan (NVVP) en Nota Mobiliteit 7
2.2.2. Overig landelijk beleid 8
2.3. PROVINCIAAL BELEID 9
2.4. REGIONAAL BELEID (REGIO FOODVALLEY) 10
2.5. GEMEENTELIJK BELEID 10
2.5.1. Oude verkeersplannen 10
2.5.2. College programma 11
2.5.3. Ruimtelijke ordening 11
2.5.4. Groenvoorzieningen 11
2.5.5. Riolering en oppervlaktewater 11
2.6. BELEIDSPEERPUNTEN 12
2.6.1. Veiligheid 12
2.6.2. Leefbaarheid 13
2.6.3. Bereikbaarheid 13
2.7. GEMEENTERAAD EN MENING VAN BELANGENGROEPEN EN BURGERS 14
2.7.1. Gemeenteraad 14
2.7.2. Inbreng van VAC en de OVS 15
2.7.3. Klachten en meldingen van bewoners 15

3. KENSCHETS VAN HET VERKEER EN VERVOER IN SCHERPENZEEL 16

3.1. DEMOGRAFIE EN GEOGRAFIE 16
3.2. VERKEERSAANTREKKENDE VOORZIENINGEN 16
3.2.1. Industrie en bedrijvigheid 16
3.2.2. Centrum en winkels 16
3.2.3. Sociale voorzieningen 16
3.2.4. Recreatie en sport 17
3.3. HUIDIGE WEGENINFRASTRUCTUUR EN VERKEERSGEBIEDEN 17
3.3.1. Stroomwegen 17
3.3.2. Gebiedsontsluitingswegen 19
3.3.3. Erftoegangswegen 21
3.3.4. 30 km/u zones 23
3.3.5. Centrum gebied 23
3.4. CATEGORIEËN VERKEERSDEELNEMERS 24
3.4.1. Automobilisten 24
3.4.2. Vrachtauto's en landbouwvoertuigen 24
3.4.3. Bussen t.b.v. openbaar vervoer 25
3.4.4. Bromfietsers en scooterrijders 25
3.4.5. Fietsers 25
3.4.6. Voetgangers 25
3.5. VERKEERSVEILIGHEID 26
3.5.1. Objectieve onveiligheid 26
3.5.2. Subjectieve onveiligheid 26
3.6. PARKEREN 27
3.6.1. Parkeren algemeen 27
3.6.2. Parkeren in het centrum 27
3.6.3. Parkeren in de woonwijken 28

4. VERWACHTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 29

4.1. PLAN RENES 29
4.2. PLAN ZUID 30
4.3. PLAN WEIJDELAER 31

5. SITUATIEANALYSE EN VERBETERPUNTEN IN NETWERKEN 32

5.1. SITUATIEANALYSE EN VERBETERPUNTEN IN DE NETWERKEN VAN VERKEERSDEELNEMERS 32
5.1.1. Situatieanalyse en verbeterpunten netwerken voor auto verkeer 32
5.1.2. Situatieanalyse en verbeterpunten netwerk voor goederen vervoer (vrachtverkeer) 34
5.1.3. Situatieanalyse en verbeterpunten netwerk voor het openbaar vervoer 35
5.1.4. Situatie analyse en verbeterpunten in de netwerken voor fietsverkeer 37
5.1.5. Situatieanalyse en verbeterpunten in de netwerken voor de voetgangers 40
5.1.6. Integraal keuzes maken voor strijdigheden in netwerken 40
5.2. TOEKOMSTVISIE VERBLIJFSGEBIED, WEGCATEGORIEËN EN SNELHEIDSREGIMES 42
5.2.1. Ontwikkeling van de verblijfsgebieden 42
5.2.2. Gewenste situatie erftoegangswegen met 30 km/u regime 42
5.2.3. Gewenste situatie gebiedsontsluitingswegen met 50 km/u regime 43

6. PROJECTPLANNEN, FINANCIERING EN TIJDSPAD 44

6.1. PROJECTPLANNEN 44
6.1.1. Opstellen nieuwe (beleid) plannen 44
6.1.2. Onderzoeksactiviteiten 44
6.1.3. Uitvoeringsactiviteiten 44
6.2. UITWERKING BELEIDSACTIVITEITEN 45
6.2.1. Opstellen van een parkeerbeleidsplan 45
6.2.2. Opstellen van een verkeersveiligheidsplan 46
6.3. UITWERKING ONDERZOEKSACTIVITEITEN 47
6.3.1. Kenteken onderzoek 47
6.3.2. Onderzoek haalbaarheid verbeterde ontsluiting Scherpenzeel Zuid 47
6.3.3. Onderzoek naar spitsafsluiting op Oosteinde en Stationsweg 48
6.3.4. Onderzoek naar vrachtverkeer en landbouwverkeer 48
6.4. UITWERKING UITVOERINGSACTIVITEITEN 49
6.4.1. Verkeersbesluiten met betrekking tot snelheidsregimes 49
6.4.2. Inrichten 30 km/u zones en poortconstructies 49
6.4.3. Conformeren weginrichting naar wegcategorie 50
6.4.4. Wijzigen verkeerskundige objecten in de rijbaan 51
6.4.5. Aanbrengen voetganger- en fietservoorzieningen 52

7. BIJLAGEN 53

7.1. BIJLAGE I 54
7.2. BIJLAGE II 55
7.3. BIJLAGE III 56
7.4. BIJLAGE IV 57

1. INLEIDING

In het verleden is in gemeente Scherpenzeel altijd gesproken van een verkeerscirculatieplan. Het verkeerscirculatieplan (VCP) zoals die in het verleden is geschreven kent geen themagerichte uitwerking op beleidsniveau. Daarom wordt overgegaan op een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) dat daarmee een bredere grondslag heeft dan een VCP.

In het GVVP zal in hoofdstuk 2 een uiteenzetting van de beleidskaders, de beleidsspeerpunten en de omgevingsinvloeden plaatsvinden, daarmee ontstaat een helder beeld in welke context dit stuk is te plaatsen. Daarna zal in hoofdstuk 3 een kenschets van het verkeer en vervoer in Scherpenzeel worden opgesteld, dit hoofdstuk kent een uiteenzetting van de feiten zoals ze nu voorliggen in de gemeente Scherpenzeel. In vervolg daarop zal in hoofdstuk 4 de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen uiteen worden gezet, hiermee wordt een helder beeld geschetst welke ontwikkelingen de gemeente zal doormaken. In hoofdstuk 5 zal een situatieanalyse plaatsvinden met daaruit voortvloeiend de verbeterpunten, dit hoofdstuk brengt de voorgaande hoofdstukken bij elkaar en laat zien welke maatregelen er genomen moeten worden om de netwerken van de verkeersdeelnemers te verbeteren.
In hoofdstuk 6 zullen projecten worden uiteengezet welke hun grondslag met name vinden in hoofdstuk 5 waarin de situatieanalyse met verbeterpunten heeft plaatsgevonden

1.1. Aanleiding

Het verkeerscirculatieplan dat is opgesteld door de Grontmij in 2005 is niet vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee is het VCP uit 1987 het laatst vastgestelde beleidsplan op gebied van verkeer. Er is echter sindsdien zeer veel veranderd, deze veranderingen hebben betrekking op de infrastructuur van gemeente Scherpenzeel, de ruimtelijke inrichting van de gemeente Scherpenzeel en verkeersbeleid op nationaal en provinciaal niveau.
Deze veranderingen zijn aanleiding voor het opstellen van een gemeentelijk verkeer en vervoersplan.

1.2. Startnotitie GVVP

In maart 2010 is de startnotitie voor het GVVP vastgesteld door de gemeenteraad.
In de startnotitie is aangegeven op basis van welke uitgangspunten het GVVP zal worden opgesteld, daarnaast middels welk proces het GVVP tot stand zal komen en uit welke onderdelen het GVVP zal bestaan. Tot slot is toegelicht hoe de projectorganisatie planning en kosten van het GVVP zijn.

De startnotitie van het GVVP gaf de kaders voor het op te stellen GVVP.
Het nu voorliggende GVVP is volledig in overeenstemming met de uitgangspunten zoals beschreven in de startnotitie behoudens op de volgende punten.

- De planperiode van het GVVP is verkort van 10 jaar naar 5 jaar, de reden hiervoor is dat er zich zo veel (gebieds)ontwikkelingen afspelen in Scherpenzeel dat een horizon verder dan 5 jaar niet reëel is.
- Er is voor gekozen om geen informatieavond te houden, maar wel de belanghebbende partijen aan te schrijven, reden hiervoor is dat het GVVP zich moeten richten op gemeentebreed niveau en niet op straatniveau.
- Er is afgeweken van het tijdspad waarin gepland was om het GVVP in 2010 door de raad vast te laten stellen, de reden hiervoor ligt in capaciteit, wisseling in het college en er prioriteiten stelling heeft plaatsgevonden en dat daardoor het GVVP verschoven is naar 2011.

1.3. Doelstellingen van het GVVP

Het GVVP is een kaderstellende notitie. Dat betekent dat het beleid en planvorming op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 5 jaren worden verwoord in dit GVVP. Eventuele verdieping op inhoudelijk niveau wordt uitgewerkt in bijlagen of indien nodig in later op te stellen deelplannen, het GVVP is daarmee ook een kapstok voor deelplannen gerelateerd aan verkeer en vervoer.

De algemene doelstelling van het GVVP kan als volgt worden geformuleerd:
Het behouden en waar nodig het creëren van een doelmatig, leefbaar en duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat de kwaliteit voor de samenleving in Scherpenzeel als geheel.
De verkeershinder voor de dagelijkse leefomgeving dient hierbij tot een acceptabel minimum te worden beperkt.

2. BELEIDSKADERS, BELEIDSSPEERPUNTEN EN OMGEVINGSINVLOEDEN

2.1. Planwet verkeer en vervoer

In de planwet verkeer en vervoer is vastgelegd hoe en in welke mate de verschillende overheden hun verkeers- en vervoersbeleid dienen vast te leggen. De nationale overheid dient haar beleid vast te leggen in een Nationaal Verkeers en Vervoersplan en de provincies dienen hun beleid vast te leggen in een Provinciaal Verkeers en Vervoersplan
Er is een nationaal verkeers- en vervoerplan, dat richting geeft aan de te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Voor zover een nationaal verkeers- en vervoersplan het karakter heeft van een structuurvisie, wordt dit in het plan bepaald en is artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening hierop van toepassing.
Provinciale staten stellen een of meer provinciale verkeers- en vervoersplannen vast, die richting geven aan de door provinciale staten en gedeputeerde staten te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Provinciale staten nemen hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan in acht.
Gedeputeerde Staten kunnen de gemeenteraad de verplichting opleggen tot het vaststellen van een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.
Het plan bevat dan in ieder geval:
a. de uitwerking van de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan;
b. de afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu;
c. de fasering, de prioriteitsstelling en een indicatie van de bekostiging;
d. de termijn waarvoor het plan geldt.

2.2. Rijksbeleid

2.2.1. Nationaal Verkeers en vervoersplan (NVVP) en Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de visie van het kabinet op het volledige verkeer en vervoersbeleid tot 2020, waarbij wordt aangegeven wat het kabinet wil én kan op het terrein van verkeer en vervoer. Uitgangspunt daarbij is het bieden van bereikbaarheid en een betrouwbare reistijd van deur tot deur binnen de randvoorwaarden van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Er wordt gestreefd naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid, waarbij het beprijzen van vervoersprestatie ook voor autoverkeer vrijwel onontkoombaar is. Voor verkeersveiligheid op de weg is de doelstelling voor 2010 een reductie van het aantal verkeersdoden met 30% en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzichte van het niveau van 1998. De leefbaarheiddoelstellingen voor het verkeer en vervoer zijn minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

Sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren
De hoofdverbindingsassen tussen de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden krijgen voorrang. Dit geldt met name voor de triple A-verbindingen (A2, A4 en A12).

Centraal, decentraal en BDU
Streven is decentraal wat kan en centraal wat moet. Provincies en regio's zijn de aangewezen partijen om regionale afwegingen te maken. Zij formuleren zelf ambities voor hun gebied

met een samenhangend maatregelenpakket. De ontschotting van middelen in de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer helpt hierbij. De BDU, opgebouwd uit Duurzaam Veilig, GDU-deel, exploitatie Openbaar Vervoer en een bedrag voor kleine maatregelen, gaat gelijk op met het budget van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Kaders aan het decentrale beleid stellen.
De Nota Mobiliteit geeft aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeers- en vervoerbeleid. Deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, transport van gevaarlijke stoffen en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving.

Openbaar vervoer
Bij regionaal openbaar vervoer zorgt het rijk dat provincies en regio's maatwerk kunnen leveren en openbaar vervoer in de stedelijke netwerken en de bereikbaarheid van voorzieningen in heel het land mogelijk kunnen blijven maken.

Relevante projecten
De knelpunten op de hoofdverbindingsassen weg, water en spoor, en daarbinnen met name de triple A-verbindingen (A2, A4 en A12), worden in samenhang bezien en kunnen prioriteit krijgen. Ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen. De A12 verbindt het westelijk deel van de Randstad (en met name de zuidvleugel) met Utrecht en het KAN-gebied en vormt samen met de A15 een betrouwbaar en robuust stelsel van internationale verbindingen naar het oosten.

2.2.2. Overig landelijk beleid

In 1997 is het Startprogramma Duurzaam Veilig vastgesteld. In dit startprogramma zijn afspraken tussen V&W, IPO, SKVV, VNG en UvW opgenomen aangaande de uitvoering van de eerste fase van het principe Duurzaam Veilig. De afspraken zijn gemaakt om verkeersveiligheid een extra impuls te geven. Bij de afspraken horen onder meer de maatregelen:
- bromfiets op de rijbaan;
- voorrang bestuurders van rechts;
- inrichting van 30- en 60- km/uur gebieden.

In het kader van de Duurzaam Veilig visie is men gestart met het classificeren van wegtypen. De Duurzaam Veilig visie welke een verdere structurele verbetering van de verkeersveiligheid beoogt, onder andere door wegen éénduidig te classificeren en in te richten kent de volgende benamingen voor wegen: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.
Het toekennen van wegcategorieën en de daaruit volgende inrichting toepassen op de wegen leidt tot een herkenbaar en continu wegbeeld en voorspelbare verkeerssituaties, dit draagt in zeer sterke mate bij aan de verkeersveiligheid op de weg.
Vanuit de duurzaam veilig visie is het streven is om stroomwegen zoveel mogelijk aan te laten sluiten op andere stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen. Voor gebiedsontsluitingswegen geldt het streven om deze zoveel mogelijk aan te laten sluiten op stroomwegen, andere gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Voor erftoegangswegen geldt het streven om deze zoveel mogelijk aan te laten sluiten op gebiedsontsluitingswegen of andere erftoegangswegen.

Richtlijn theoretische capaciteit per wegcategorie op gemeenteniveau

Categorie	Capaciteit (mvt/etmaal)
Gebiedsontsluitingsweg	4.000 – 15.000
Erftoegangsweg (met aparte fietsvoorzieningen/markering)	< 6.000
Erftoegangsweg (volledige verkeersmenging/geen markering)	< 2.000

2.3. Provinciaal beleid

Op 30 juni 2004 hebben Provinciale Staten van Gelderland het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan-2 vastgesteld, conform de Planwet Verkeer en Vervoer.
Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan-2 is één van de omgevingsplannen van de provincie Gelderland, naast het Gelders Milieuplan, het Waterhuishoudingsplan, het Streekplan en de Reconstructieplannen. Het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) formuleert het verkeers- en vervoerbeleid voor de periode 2004-2014 voor de provincie Gelderland.

Met het PVVP streeft de provincie naar duurzame mobiliteit: een verkeers- en vervoersysteem dat een sterke economie ondersteunt, welvaart versterkt en die sociale integratie stimuleert. Provincie Gelderland heeft daarbij behoefte aan vervoer dat niet schadelijk is voor de gezondheid en een betere kwaliteit van het leven garandeert.

De decentralisatie van verkeers- en vervoerbeleid gaat gepaard met decentralisatie van middelen via de gebundelde doeluitkering en exploitatiemiddelen voor openbaar vervoer. Provincie Gelderland wil optimaal gebruikmaken van de gedecentraliseerde middelen en gaan daarbij ook de mogelijkheden na van ontschotting van de geldstromen, zodra op nationaal niveau de besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

In het PVVP worden de A1 en A12 aangeduid als internationale corridors en de A30 als regionale as. Samen vormen ze de hoofdstructuur van het wegennet in deze regio en zullen dat blijven doen. Zij faciliteren de belangrijkste verkeersstromen in oost-west- en noordzuidrichting. Zij vervullen deze functie niet alleen voor het doorgaande verkeer, maar ook voor de belangrijke regionale verkeersstromen (Veenendaal, Ede, Arnhem, Barneveld, Amersfoort). Langs de A1-as is, met name in Barneveld, sprake van een grote ruimtelijke dynamiek als gevolg van de ruimtedruk vanuit de Randstad. In oostelijke richting lijkt de hoofdinfrastructuur toereikend. In westelijke richting zijn meer en meer problemen voor de bereikbaarheid, met name over de weg. De fileproblematiek doet zich hoofdzakelijk voor rond knooppunt Hoevelaken.
De ruggengraat van het openbaar vervoer wordt gevormd door het spoor Arnhem-Utrecht, met Ede als intercitystation, het spoor Ede-Barneveld-Amersfoort en het spoor Apeldoorn-Barneveld. Hier sluiten sterke buslijnen op aan.
Verder is er sprake van een sterk verspreid verstedelijkingspatroon waardoor bussen al snel onrendabel zijn. Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer is daarom van groot belang.
Het fietsnetwerk in De Vallei is vooral in recreatief opzicht sterk ontwikkeld met name in relatie tot de Veluwe.

Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt een afweging gemaakt om al dan niet te investeren in een duurzaam veilige inrichting voor wegen als de N224 bij Scherpenzeel, de N225, N781 en N233 ter verbetering van de leefomgeving en de veiligheid en ter voorkoming van sluipverkeer

2.4. Regionaal beleid (Regio Foodvalley)

Scherpenzeel maakt onderdeel uit van Regio Foodvalley. In dit samenwerkingsverband zitten Barneveld, Nijkerk, Ede Veenendaal en Scherpenzeel, Renswoude Wageningen en Rhenen. Dit zijn gemeenten uit zowel provincie Gelderland als de provincie Utrecht.

Opdrachten provincie aan Regio Foodvalley
1. Stedelijk Netwerk WERV.
2. Verbinding Vallei - Rivierenland (A15).
3. De verbinding Ede - Amersfoort.
4. Afwikkeling verkeer uit gebied tussen A1 en A28.
5. Veluwe verkeersluw maken.

Een van de sterke punten van de Vallei is de bereikbaarheid: over de weg, spoor en zelfs over water. Door de aanleg van de A30, die in 2004 gereed was, werden noord en zuid in het gebied verbonden. Deze as is de afgelopen jaren van groot belang gebleken voor de ontwikkeling van de regio.
De A30 verbindt de A12 en de A1, twee sterke oost-west verbindingen, die voor de economische ontwikkeling van Nederland van vitaal belang zijn. De regio zet zich hard in voor het oplossen van knelpunten, een hiervan is knooppunt Hoevelaken. Doordat het verkeer op dat punt steeds vaker vastloopt, staan in Regio De Vallei regelmatig files. Op de A1 staan steeds vaker auto's stil al voor de aansluiting met de A30. Hetzelfde geldt voor Nijkerk aan de A28. Ook daar stropen de files op.
Gezamenlijk met de provincie Gelderland werkt de regio aan een pakket maatregelen om de knelpunten beet te pakken en op te lossen. Sterke inzet op OV is onderdeel van dit pakket. Een nieuw instrument is de ontwikkeling van RegioPoorten. Overstappunten dichtbij snelwegen, waardoor overstap vanuit de auto naar het OV bijna naadloos is.

Op dit moment is Regio Foodvalley volop in ontwikkeling. Het is de intentie om deze regio te ontwikkelen tot het agrofoodcentrum van Europa. Hierbij liggen grote ambities voor zowel het produceren van foodproducten maar ook vooral op het ontwikkelen van kennis en aanbieden van onderwijs op het gebied van foodgerelateerde zaken.

2.5. Gemeentelijk beleid

2.5.1. Oude verkeersplannen

Het verkeerscirculatieplan dat is opgesteld door de Grontmij in 2005 is niet vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee is het VCP uit 1987 het laatst vastgestelde beleidsplan op gebied van verkeer.
Er is echter sinds 1987 zeer veel veranderd, deze veranderingen hebben betrekking op de infrastructuur van gemeente Scherpenzeel, de ruimtelijke inrichting van de gemeente Scherpenzeel en verkeersbeleid op nationaal en provinciaal niveau.
In hoofdzaak werden in het VCP 2005 besproken: verkeer in Scherpenzeel met daarbij de aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkelingen, fietsverkeer en openbaar vervoer. Op basis hiervan werden knelpunten, speerpunten en wensbeelden geformuleerd. Deze knelpunten, speerpunten en wensbeelden werden uitgewerkt in tot een visie waarvan een aantal uitvoeringsvarianten werden opgesteld.

2.5.2. College programma

Het college van B&W bestaat sinds 2011 uit de partijen Gemeente Belangen Scherpenzeel (GBS) en de Staatkundig Gereformeerde Partij (SGP) Het geschreven coalitieakkoord is een compact stuk waarin duidelijk staat welke ambities er zijn. Hieronder een samenvatting van de punten die het meest relevant zijn voor het GVVP

Programma 1: Woningbouw en RO plannen
- De gemeente heeft de ambitie om meer regie te voeren op woningbouw
- Plan Zuid moet verder uitontwikkelt worden ook vanuit bovenstaande ambitie
- Een integrale visie ontwerpen op de cemtrumroute

Programma 2: Verkeer en parkeren
- Schrijven van een verkeersstructuurplan / GVVP
- Verhogen verkeersveiligheid in het centrum
- Bereikbaarheid voorzieningen op peil houden
- Nieuwe woningbouwlocaties goed ontsluiten
- Op korte termijn gevaarlijkste situaties aanpakken.
- Evaluatie blauwe zone
- Aanpak parkeerproblemen in de wijken
- Verbeteren straatverlichting centrum

2.5.3. Ruimtelijke ordening

Voor wat betreft ruimtelijke ordening in Scherpenzeel spelen 3 grotere plannen te weten: Plan Renes welke in paragraaf 4.1 verder zal worden uitgewerkt, Plan Zuid welke in paragraaf 4.2 verder zal worden uitgewerkt en Plan Weijdelaer welke in paragraaf 4.3 verder zal worden uitgewerkt

2.5.4. Groenvoorzieningen

De meest recente beleidsstukken op het gebied van groenvoorzieningen zijn onder andere beschreven in de notitie beheer plantsoenen waarin de a-kwaliteit beheer van onkruid in de plantvakken is vastgelegd. De notitie beheer begraafplaatsen waarin het hoge kwaliteitsniveau van beheer en onderhoud voor de begraafplaatsen is vastgelegd. Daarnaast de bomenverordening welke als doel heeft de waardevolle houtopstanden beschermen en daarmee het landelijke en groene karakter waarborgen en waar mogelijk versterken.

2.5.5. Riolering en oppervlaktewater

In 2008 is het GRP van de gemeente Scherpenzeel opgesteld met als ondertitel beleidsdocument voor de verbrede gemeentelijke watertaken. In het GRP staan hoofdzakelijk een evaluatie van de periode 2002-2006, beleid en doelen, toetsing huidige situatie, strategie en benodigde middelen.
Voornaamste conclusies zijn dat op een behoorlijk aantal onderdelen het rioolsysteem niet voldoet aan de eisen, er sprake is van grondwateroverlast op een aantal locaties en dat er onvoldoende wordt opgetreden tegen frustrerende lozers.

2.6. Beleidspeerpunten

De beleidsspeerpunten van dit GVVP bestaan uit drie hoofdpijlers; veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.
Veiligheid en leefbaarheid zijn twee beleidspunten die op hoofdlijnen vaak goed met elkaar samen te brengen zijn. Tussen veiligheid en leefbaarheid ontstaat vaak wel een strijdig belang met bereikbaarheid. In dit kader zal dus veiligheid en belevingswaarde afgewogen moeten worden tegen economisch belang en comfort voor de automobilist. Om hierin goede afwegingen te maken zal in de situaties waarin deze strijdige belangen zich in ernstige mate voordoen een goede analyse gemaakt moeten worden van de belangen en de mogelijke alternatieven voor beide beleidspunten.

2.6.1. Veiligheid

Verkeersveiligheid en educatie
De bevordering van de verkeersveiligheid is grotendeels vervat in het concept 'Duurzaam Veilig'. Juist omdat ad hoc-maatregelen niet meer tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid zullen leiden dient een juist samenhangend verkeerssysteem te worden opgezet zodat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Daarnaast sluit de gemeente zich aan bij de geldende taakstellingen ten aanzien van terugdringing van de verkeersonveiligheid.

Samenwerken mét en ondersteunen ván instanties die zich inzetten ten aanzien van educatie en voorlichting. De gemeente dient zoveel mogelijk mee te werken aan acties van het ROVG en van verenigingen zoals Veilig Verkeer Nederland. De medewerking kan zowel een organisatorische als een financiële bijdrage betreffen.

Afstemming wegfunctie, wegcategorie, snelheidsregime en wegbeeld
De uitwerkingsdoelstelling van het categoriseren is het (op termijn) in overeenstemming brengen van de weginrichting met de functie die de weg in het wensbeeld heeft gekregen. Als uitwerking van de categorisering zullen de 30 km/uur gebieden worden uitgebreid. Het is dan ook van groot belang dat zoveel mogelijk dezelfde maatregelen worden gebruikt binnen de gemeente. Uniforme uitvoering van de maatregelen zorgt voor een herkenbaar wegbeeld en het gewenste verkeersgedrag. Uitvoering van de maatregelen volgens normen en richtlijnen (CROW) is hierbij van belang.

Herinrichtingsplannen, reconstructies, onderhoudswerkzaamheden en dergelijke dienen te worden getoetst aan het streefplan voor wegcategorisering (bijlage III). Bij civiele werken en ruimtelijke plannen die verricht gaan worden of worden opgesteld vanuit een kader dat niet direct vanuit het GVVP is aangestuurd dient te worden gelet op het inbrengen van de principes die in dit plan zijn verwoord.

Handhaving en controle op verkeersregels
Controle op naleving van de regels dient grotendeels te geschieden door de politie, waarbij er een belangrijke taak is weggelegd voor de wijkagent en de BOA. Het is dan ook zaak in overlegstructuren waarbij de politie aanwezig is deze verkeerstaak te blijven benadrukken (bijvoorbeeld in een ambtelijke verkeerscommissie).

2.6.2. Leefbaarheid

Verbetering verkeersklimaat voor de voetgangers en fietsers
Niet alleen de gemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft de aandacht van de gemeente, ook de voetgangers en fietsers hebben recht op een goede en veilige wijze van verkeersafwikkeling. Dit betekent dat de routes naar scholen, het centrum en de belangrijkste sociale voorzieningen zo veilig mogelijk moeten zijn. Voorbeelden hiervan zijn voldoende trottoirs, fietspaden en fietssuggestiestroken en daarnaast voorzieningen voor mindervaliden. Belangrijk is ook de oversteekbaarheid van de locaties waar deze voorzieningen andere verkeersstromen moeten kruisen, dit kan door bijvoorbeeld voetgangeroversteekplaatsen en duidelijke fietsoversteken.

Terugdringen hinder doorgaand autoverkeer en onnodig/vermijdbaar autoverkeer
Het vermijden van doorgaand verkeer over straten en wegen waar dit ongewenst is een belangrijke doelstelling. Door het wegennet in te delen in verblijfsgebieden, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen worden uitspraken gedaan over routes waarover het doorgaande verkeer zich juist wel of juist niet zou moeten verplaatsen. Teneinde vast te kunnen stellen of de intensiteit van het doorgaande verkeer in de loop van de tijd toe- of afneemt is het noodzakelijk structureel (kenteken)onderzoek uit te voeren. De gemeente Scherpenzeel neemt zich voor minimaal 1 maal in de 5 jaar een kentekenonderzoek uit te voeren. Tevens wordt een telprogramma uitgevoerd om het inzicht in de grootte van de verkeersstromen actueel te houden.

Met het terugdringen van vermijdbaar autoverkeer wordt bedoeld dat ritten tot zo'n 5 kilometer, waarbij geen volumineuze of zware voorwerpen moeten worden vervoerd, de fiets bij uitstek het vervoermiddel is. Dit zijn veelal ritten naar het centrum, zodat bij realisatie van deze doelstelling de parkeerdruk in het centrum afneemt en meer ruimte ontstaat voor de langzame verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers). Dit geldt ook voor andere grootschalige voorzieningen, zoals sportgelegenheden en scholen. Bij het terugdringen van het vermijdbare autoverkeer speelt het aanbieden van samenhangende, aantrekkelijke fietsvoorzieningen een essentiële rol.

2.6.3. Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen voor de auto en vrachtauto
Om een economisch gezonde gemeente te zijn en te blijven dient in de planvorming door de gemeente als hoogste prioriteit te hebben het garanderen van de (vracht)autobereikbaarheid voor (economisch) belangrijke bestemmingen. Het bereikbaar houden van (economisch) belangrijke bestemmingen is een noodzaak voor het functioneren van de gemeente. Onder economisch belangrijke bestemmingen wordt onder andere verstaan de bedrijventerreinen en het centrum van Scherpenzeel. Hierbij moeten echter aspecten als ruimtebeslag en spreiding over de tijd van de dag mee worden genomen in eventuele uitwerkingen. De gemeente streeft er naar om belangrijke bestemmingen zo goed mogelijk bereikbaar te houden of te maken, waarbij echter wel een zorgvuldige afweging moet worden gemaakt tussen tegenstrijdige doelstellingen (bereikbaarheid versus leefbaarheid en veiligheid). Het reguleren van het parkeren en het opzetten van een goed bewegwijzeringsysteem zijn in dit verband belangrijk.

Openbaar vervoer
Het gebruik van het openbaar vervoer c.q. de buurtbus behouden of verbeteren.
De gemeente zal daar waar mogelijkheden liggen zich inspannen om het huidige openbaar vervoer te verbeteren door kwalitatief goede haltevoorzieningen en veilige en vlotte fiets- en aanlooproutes te realiseren. Hierbij moet worden opgemerkt dat het aangeboden openbaar vervoer een zaak is van de vervoerder en de provincie. De gemeente heeft geen dwingende instrumenten in handen om hier zelf richting aan te geven. Ze zal moeten aansluiten bij de plannen van de vervoerder en de provincie aangaande het aangeboden vervoersniveau.
De gemeente heeft wel een verplichting om zich in te spannen voor verbetermaatregelen aan de buslijnen.

Hulpdiensten
Zorg dragen voor een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten (brandweer, politie en ambulance). In het kader van 'Duurzaam Veilig' kunnen maatregelen worden voorgesteld die conflicteren met het snelle uitrukken van de hulpdiensten. Bij het opstellen van het maatregelenpakket zal zoveel mogelijk met de uitrukroutes rekening worden gehouden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de aanwezige richtlijnen die bekend zijn en de gegevens zoals die bij de hulpdiensten aanwezig zijn.
Naast het op locatie kunnen komen is het ook van belang dat bij deze eindbestemming er voldoende manoeuvre mogelijkheden zijn voor grotere hulpvoertuigen. Geparkeerde voertuigen en krappe maatvoering waardoor bochten moeilijk te nemen zijn, zijn hierbij aandachtspunten.

Fietsvoorzieningen
De fiets is een volwaardig alternatief voor de auto voor verplaatsingen over de korte afstand. Een middel om het fietsgebruik te stimuleren is het instellen van fietsroutes waarop het fietsverkeer voorrang krijgt boven het overige verkeer (primaire fietsroutes). De gemeente neemt zich voor om in elk geval het aantal fietsvoorzieningen te verbeteren, te completeren en te onderhouden.

Parkeervoorzieningen in het centrum
Bevorderen van een evenwichtige verhouding tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen en zorg dragen voor een goed parkeersysteem in de centra. Op dit moment is de parkeerschijfzone, beter bekend als de blauwe zone al ingevoerd in het centrum van Scherpenzeel. Om zoveel mogelijk zoekverkeer in de centra te voorkomen zal de gemeente actief bezig zijn met haar parkeerbeleid. Hierbij is het zaak om een goed evenwicht te vinden in het parkeeraanbod en de parkeervraag. De gemeente neemt zich voor om structureel te onderzoeken of het parkeeraanbod bijgesteld dient te worden. Hiertoe zal de gemeente periodiek een parkeeronderzoek in het winkelcentrum uitvoeren.

2.7. Gemeenteraad en mening van belangengroepen en burgers

2.7.1. Gemeenteraad

Middels een startnotitie (maart 2010) en de thema-avond (april 2010) is de gemeenteraad in het voortraject actief geïnformeerd over de conceptuele plannen voor het GVVP.
Naar aanleiding van de thema-avond is er voor alle politieke partijen de ruimte geweest om kaderstellende reacties te geven op de conceptuele plannen voor het GVVP. Met het opstellen is zoveel mogelijk rekening gehouden met deze kaders. De inhoudelijke reacties zijn verwerkt in bijlage I.

Bij het opstellen van het beleid en de voorgestelde uitvoeringsmaatregelen is zoveel mogelijk rekening gehouden met de verenigbare en complementaire wensen van de politieke partijen.

2.7.2. Inbreng van VAC en de OVS

Medio september 2010 zijn de VAC en de OVS geïnformeerd over de conceptuele plannen voor het GVVP. Zij zijn in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze op de verkeerskundige situatie in Scherpenzeel te geven. De inhoudelijke reacties zijn opgenomen in bijlage II. Bij het opstellen van het beleid en de voorgestelde uitvoeringsmaatregelen is zoveel mogelijk rekening gehouden met de verenigbare en complementaire wensen van deze belanghebbende partijen.

2.7.3. Klachten en meldingen van bewoners

De meeste klachten en meldingen van bewoners over verkeersonveiligheid hebben betrekking op de oost-west verbinding door Scherpenzeel
De klachten zijn onder te verdelen naar snelheid, intensiteit en verkeersonveilige situaties.
Op het gebied van snelheid zijn met name het Oosteinde met een snelheidsregime van 30km/u en de Stationsweg met een snelheidsregime van 50 km/u aandachtpunten.
Op het gebied van intensiteit zijn er met name op de Dorpsstraat veel auto's waardoor fietsers en voetgangers zich verdrongen voelen
Verder zijn er een aantal verkeersonveilige situaties die veel genoemd worden.

- Kruising Prinses Marijkelaan met de Stationsweg
- Kruising Marktstraat met de Druivenkamp en de Beukenlaan
- Basisscholen: veel (verkeers)ouders ervaren rijgedrag van ouders die kinderen naar de school wegbrengen als onveilig.
- Diverse verkeersgeleiders in het dorp

In de woonwijken wordt met regelmaat melding gemaakt van onvoldoende parkeerruimte.
Er wordt melding gemaakt van ontsluitingsproblematiek van de Leeuweriklaan en de buurt die er achter ligt via de Druivenkamp, met de wijzigingen die in 2011 worden doorgevoerd moet dit aanzienlijk verbeteren.

3. KENSCHETS VAN HET VERKEER EN VERVOER IN SCHERPENZEEL

3.1. Demografie en geografie

De gemeente ligt in het westelijke gedeelte van de Veluwe in Gelderland, tegen de grens van de provincie Utrecht aan. Per 1 januari 2011 telt de gemeente ca. 9.320 inwoners.
De gemeente telt ca. 3.610 woningen en heeft een oppervlakte van 1.385 hectare en wordt omringd door de gemeenten Woudenberg, Barneveld en Renswoude.

De kern Scherpenzeel is ontstaan rondom het huidige centrum (de markt en de oude provinciale weg door het dorp). Vanuit het centrum is Scherpenzeel uitgegroeid in oostelijke en westelijke richting en in een later stadium naar het noorden. Deze opbouw wordt benadrukt door de Rondweg aan de noordzijde waar radialen aantakken richting centrum en richting het buitengebied.

3.2. Verkeersaantrekkende voorzieningen

3.2.1. Industrie en bedrijvigheid

De bedrijventerreinen zijn vooral nabij de radialen naar de rondweg N224 om Scherpenzeel gelegen. Het grootste bedrijventerrein van Scherpenzeel bevindt zich aan de westzijde van de woonkern, plaatselijk bekend als t 'Zwarte Land welke haar ontsluiting heeft op de Industrielaan. De Industrielaan ontsluit direct op de N224.
Ook aan de oostzijde bevindt zich een bedrijventerrein, plaatselijk bekend als Hogekamp-Oost welke haar ontsluiting heeft op de Verlengde Hopeseweg. De Verlengde Hopeseweg ontsluit direct op de N224.
Verder zijn er in Scherpenzeel nog enkele verspreid liggende bedrijven, voornamelijk ten zuiden van de kern Scherpenzeel. Daarnaast kent Scherpenzeel veel kleine bedrijven welke opereren vanuit huis.

3.2.2. Centrum en winkels

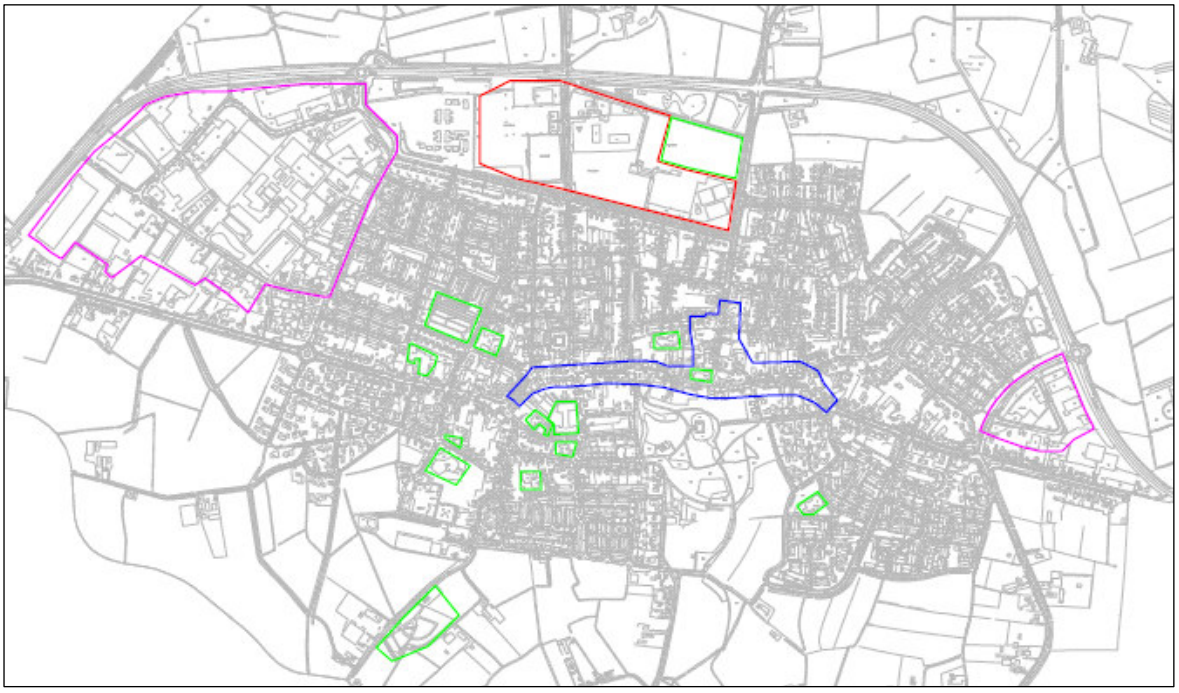
Het centrum is een gemengd gebied van woon- / winkelfuncties en aantrekkende voorzieningen zoals restaurants en horeca gelegenheden. De winkels in de kern Scherpenzeel zijn gelegen aan de Dorpsstraat (vanaf de kruising met de Vijverlaan/Willaerlaan tot aan Doornboomspark) en aan de Marktstraat. Deze winkels vervullen een verzorgende functie voor de kern en de directe omgeving.

3.2.3. Sociale voorzieningen

In en rond het centrum van Scherpenzeel bevinden zich een aantal basisscholen, vijf kerken, daarnaast is aan de Vijverlaan een bejaardenhuis, aan de Molenweg is in 2010/2011 het Eerstelijnscentrum gerealiseerd. In het Eerstelijnscentrum zullen o.a. apotheek, huisartsen en fysiotherapeuten hun diensten aanbieden, daarnaast is het centrum voor jeugd en gezin aanwezig. Tegen het centrum aan is naast de Glashorst een begraafplaats en aan de zuidzijde van Scherpenzeel is naast de Nieuwstraat de grootste Begraafplaats gelokaliseerd. Aan de noordzijde van Scherpenzeel is aan de Marktstraat het Kulturhus (de Breehoek) in 2009 gerealiseerd. Dit is een multifunctioneel centrum waar ruimte is voor sport, spel en andere bijeenkomsten, daarnaast is de bibliotheek gevestigd in de Breehoek. Het gemeentehuis is gevestigd aan de westzijde van Scherpenzeel aan de Stationsweg.

3.2.4. Recreatie en sport

Gemeente Scherpenzeel beschikt over een flink aantal voorzieningen voor sport en recreatie. Voor het uitoefenen van diverse sporten bevinden zich in Scherpenzeel een zwembad aan de Breelaan en een manege, voetbal-/ hockeyvelden en tennisbanen op het sportcomplex aan de Eikenlaan/Willaerlaan. Daarnaast biedt het Kulturhus de Breehoek ook nog ruimte voor andersoortige recreatie en binnensport.
Naast de voorzieningen voor het beoefenen van sport liggen in de gemeente voor de recreatieve fietser en wandelaar een aantal routes. Aan de Ruwinkelseweg en de Heintjeskamperweg bevindt zich een recreatiepark dat jaarlijks vele vakantiegangers trekt.



Figuur 3-1 Overzicht voorzieningen binnen de bebouwde kom

De industrie en bedrijvigheid is aangegeven in de kleur paars, het centrum in de kleur blauw, sociale voorzieningen in de kleur groen en sport en recreatie in de kleur rood.

3.3. Huidige wegeninfrastructuur en verkeersgebieden

Zoals in 2.2.2. Overig landelijk beleid is vermeld kent de duurzaam veilig methode een classificatie van wegtypen. Het is van belang om de wegen in en om Scherpenzeel te classificeren. Hiermee wordt namelijk inzicht verkregen in het bedoeld en het te verwachten gebruik van de wegen en de na te streven inrichting en vormgeving van de wegen.

Bijlage III geeft een overzichtstekening met het streefbeeld van Scherpenzeel op A1 formaat met daarin de ligging van de betreffende gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en locatie 30km/u zones voor de gemeente Scherpenzeel.

3.3.1. Stroomwegen

Stroomwegen zijn de wegen met de hoogste wegcategorie. Stroomwegen zijn bedoeld voor een betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge

gemiddelde snelheid. De maximumsnelheid van een stroomweg is 100 km/h (regionale stroomweg) of 120 km/h (nationale stroomweg). Stroomwegen hebben dus een primaire verkeersfunctie, waarbij de doorstroming centraal staat en zijn derhalve niet toegankelijk voor langzaam verkeer en landbouwverkeer en kennen in principe geen gelijkvloerse kruisingen. Bovengenoemde stroomwegen liggen niet op het grondgebied van gemeente Scherpenzeel, deze wegen zijn namelijk vrijwel altijd in het beheer en eigendom van Rijkswaterstaat of een van de provincies. Voor de gemeente Scherpenzeel is het van belang om goede verkeerskundige afwikkeling te hebben van en naar de nationale en regionale stroomwegen.

De nationale stroomwegen waar de gemeente Scherpenzeel geografisch het meeste belang bij heeft zijn de volgende autosnelwegen:

De A1 ligt ten noorden van de gemeente Scherpenzeel, er zijn geen gebiedsontsluitingswegen die direct ontsluiten vanuit Scherpenzeel naar de A1, de meest logische route naar de A1 is via de A30 of de A28
De A30 ligt ten oosten van de gemeente Scherpenzeel, er ligt een gebiedsontsluitingsweg de N802, lokaal bekend als de Barneveldsestraat / Scherpenzeelseweg die zorgt voor een goede verbinding tussen Scherpenzeel en de A30.
De A12 ligt ten zuiden van gemeente Scherpenzeel, er ligt een gebiedsontsluitingsweg de N224, lokaal bekend als de Dreef die zorgt voor een goede verbinding tussen Scherpenzeel en de A12.
De A28 ligt ten westen van Scherpenzeel, er liggen gebiedsontsluitingswegen de N224 en daarop volgend de N226 die zorgen voor een goede verbinding tussen Scherpenzeel en de A28.

Figuur 3-2 Overzicht Stroomwegen

Hierboven zijn schetsmatig de stroomwegen in de nabijheid van gemeente Scherpenzeel weergegeven. Hier is goed te zien hoe Scherpenzeel gepositioneerd is ten opzichte van de A1, A30, A12 en A28.

3.3.2. Gebiedsontsluitingswegen

Een gebiedsontsluitingsweg kent alleen op kruispunten uitwisseling van verkeersstromen, tussen de kruispunten in kan het verkeer buiten bebouwde kom (bubeko) continu 80km/u en binnen bebouwde kom (bibeko) continu 50km/u doorrijden. Een gebiedsontsluitingsweg verbindt verblijfsgebieden met elkaar of verblijfsgebieden met stroomwegen.

In de praktijk zal blijken dat wegen die aangeduid worden als gebiedsontsluitingswegen niet altijd op alle wegvakken voldoen aan alle criteria voor een gebiedsontsluitingsweg. Het is van belang dat zij wel de meest essentiële kenmerken bezitten van een gebiedsontsluitingsweg; zijnde de maximum snelheid, de markering, de rijrichtingscheiding en de kruispunt inrichting.

Volgens de normtabellen hebben gebiedsontsluitingswegen een capaciteit van 4.000 tot 15.000 mvt/etmaal afhankelijk van de vormgeving en inrichting.

Gebiedsontsluitingswegen zijn onder te verdelen naar twee wegtypen:
Wegtype I: 2 rijbanen met elk 2 rijstroken (in een richting)
Wegtype II: 1 rijbaan met 2 rijstroken (in beide richtingen)
In de regio direct om Scherpenzeel zijn alleen gebiedsontsluitingswegen type II aanwezig.

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom
Scherpenzeel heeft geen gebiedsontsluitingswegen in eigendom en beheer buiten de bebouwde kom.

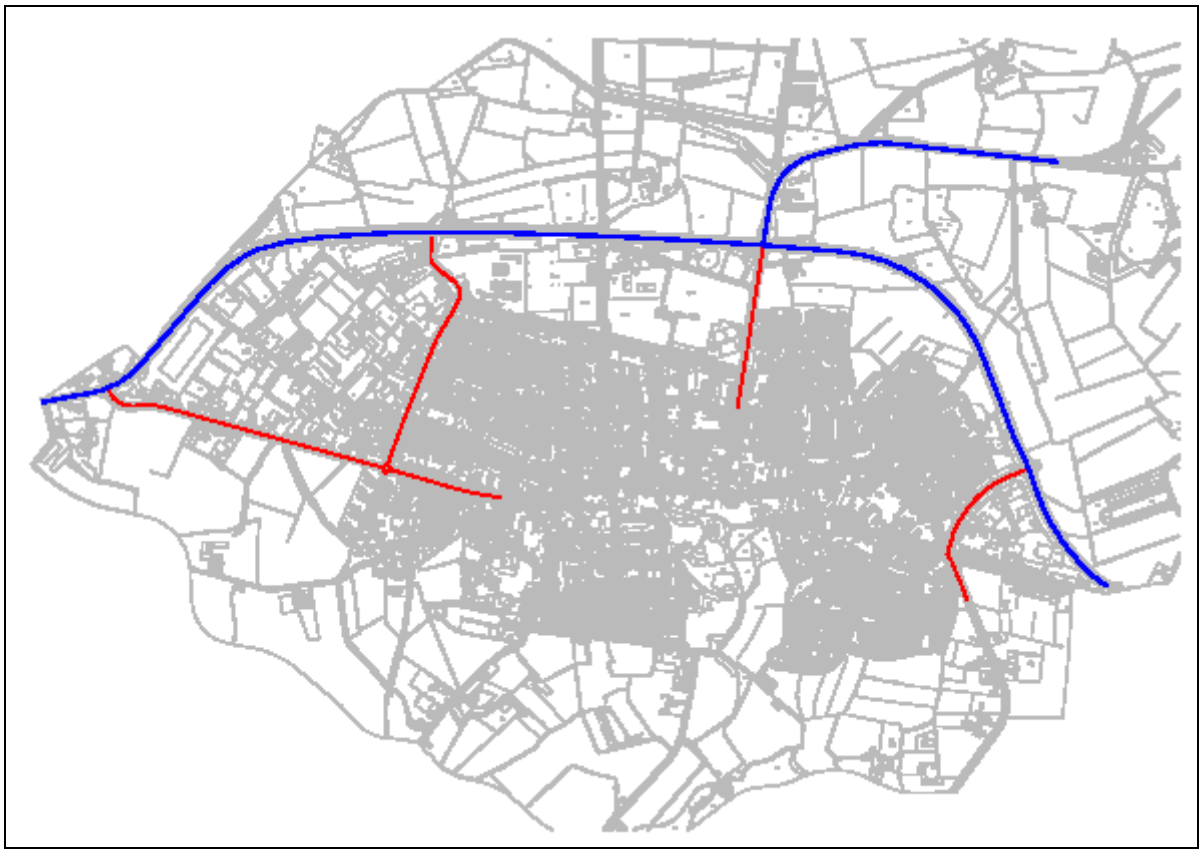
Buiten de bebouwde kom van Scherpenzeel liggen twee gebiedsontsluitingswegen.
De gebiedsontsluitingswegen zijn de provinciale wegen:
1. De N224 lokaal bekend als de Dreef met een snelheidsregime van 80km/u.
   Dit is voor Scherpenzeel de belangrijkste ontsluiting oostwaarts naar Renswoude, regio Ede en de A12 en westwaarts naar Woudenberg, regio Amersfoort en de A28
2. De N802 lokaal bekend als de Barneveldsestraat met een snelheidsregime van 80km/u.
   Dit is voor Scherpenzeel de belangrijkste ontsluiting noord-oostwaarts naar Barneveld, A30 en eventueel naar de A1

Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom
In Scherpenzeel hebben alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 50 km/u. Het wegbeeld voor de gebiedsontsluitingsweg is hoofdzakelijk 1 rijbaan met 2 rijstroken, asfalt in de hoofdrijbaan met as- of kantmarkering. De verkeersintensiteiten op de GOW variëren ca. 3.100 mvt./etmaal tot ca. 6.300 mvt./etmaal. De verkeersveiligheid op de wegen is goed vanwege de duidelijke voorrangsregelingen op de weg. De bewegwijzeringen bebording, bebakening en markering is vrijwel overal op juiste wijze aanwezig, alhoewel met name de markering op sommige wegen onderhoud nodig heeft. Op sommige plekken zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen die niet conform de ontwerpeisen van het ASVV zijn. Bij de meeste gebiedsontsluitingswegen is er voor de fietsers een vrijliggend fietspad, een gebiedsontsluitingsweg (de Industrielaan) heeft fietsers op de rijbaan (geen fietssuggestiestrook) en delen van de gebiedsontsluitingswegen hebben een verbod voor fietsers op de wegvakken naar de Dreef.

Langs bijna alle GOW's ligt een trottoir, bij de meesten aan beide zijden, slechts een GOW heeft geen trottoirs dit is de Verlengde Hopeseweg.

Binnen de bebouwde kom van Scherpenzeel liggen diverse gebiedsontsluitingswegen.
De gebiedsontsluitingswegen zijn de radialen die aansluiten op de N224 (de Dreef)

1. De Stationsweg heeft een snelheidsregime van 50km/u op het wegvak tussen de kruising Prinses Marijkelaan / Hovenierslaan / Stationsweg en de kruising Stationsweg met de Dreef.
2. De Industrielaan heeft een snelheidsregime van 50km/u op het wegvak tussen de kruising Stationsweg Industrielaan tot de kruising Industrielaan met de Dreef.
3. De Marktstraat heeft een snelheidsregime van 50km/u op het wegvak tussen de kruising Lijsterbeslaan/Leeuweriklaan/Marktstraat tot de kruising Marktstraat met de Dreef.
4. De Verlengde Hopeseweg heeft een snelheidsregime van 50km/u op het wegvak tussen de kruising Verlengde Hopeseweg / Oosteinde/Hopeseweg tot de kruising Verlengde Hopeseweg met de Dreef.
5. De Hopeseweg heeft een snelheidsregime van 50km/u op het wegvak tussen de kruising Verlengde Hopeseweg / Oosteinde/Hopeseweg tot de komgrens



Figuur 3-3 overzicht GOW

Hierboven zijn schetsmatig de GOW van gemeente Scherpenzeel weergegeven. In rood de GOW binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km /u en in blauw de GOW buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 80km/u.

3.3.3. Erftoegangswegen

Een erftoegangsweg heeft tot doel het ontsluiten van woningen, kantoren, bedrijven, boerderijen etc. Op erftoegangswegen vindt zowel op de wegvakken(in- en uitritten) als ook op de kruisingen uitwisseling van het verkeer plaats.

Volgens de normtabellen hebben erftoegangswegen een capaciteit van 2.000 tot 6.000 mvt/etmaal afhankelijk van de vormgeving en inrichting.

Erftoegangswegen zijn onder te verdelen naar twee wegtypen:
Wegtype I: 1 rijbaan met totale verhardingsbreedte meer dan 4,50m en kantmarkering
Wegtype II: 1 rijbaan met totale verhardingsbreedte minder dan 4,50m zonder kantmarkering
In de regio direct om Scherpenzeel zijn zowel erftoegangswegen type I als type II aanwezig.

Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom
De erftoegangswegen buiten de bebouwde kom hebben allemaal een snelheidsregime van 60km/u. Het wegbeeld voor de is hoofdzakelijk 1 rijbaan met 1 rijloper. De verharding is meestal asfalt in de hoofdrijbaan al dan niet met kantmarkering, elementenverharding komt in mindere mate voor. De verkeersintensiteiten in het gebied buiten de bebouwde kom zijn nog onvoldoende onderzocht De verkeersveiligheid op de wegen is redelijk tot goed vanwege de 60 km/u snelheidregimes en de uniforme gelijkwaardige voorrangsregelingen op de weg. De bewegwijzeringen bebording, bebakening en markering is al op veel plaatsen aanwezig, maar nog niet op alle wegen in het buitengebied. Voor de passeerbaarheid en uitwijkmogelijkheden zijn op een aantal wegen al grasbetontegels in de berm aangebracht, maar nog niet op alle wegen in het buitengebied. Bij de meeste erftoegangswegen is er voor de fietsers ruimte om te fietsen op de hoofdrijbaan. In het buitengebied zijn geen trottoirs.

Buiten de bebouwde kom van Scherpenzeel liggen diverse erftoegangswegen.
De erftoegangswegen zijn in beheer en eigendom van de gemeente Scherpenzeel
Hieronder een opsomming van de belangrijkste erftoegangswegen in het buitengebied
1. Voskuilerweg met een snelheidsregime van 60km/u.
2. Oud Willaer met een snelheidsregime van 60km/u.
3. Voskuilerdijk met een snelheidsregime van 60km/u.
4. Renessersteeg met een snelheidsregime van 60km/u.
5. Hopeseweg met een snelheidsregime van 60km/u.
6. Vlieterweg met een snelheidsregime van 60km/u.
7. Nieuwstraat met een snelheidsregime van 60km/u.
8. Brinkkanterweg met een snelheidsregime van 60km/u.

Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom
In Scherpenzeel hebben vrijwel alle erftoegangswegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 30 km/u, enkelen hebben nog een snelheidsregime van 50km/u hetgeen onwenselijk is vooral in verblijfsgebied. Het wegbeeld voor de erftoegangsweg is hoofdzakelijk 1 rijbaan met 1 rijloper. De verharding is meestal een elementenverharding, maar ook asfalt in de hoofdrijbaan met as- of kantmarkering komt voor. De verkeersintensiteiten op de erftoegangswegen in Scherpenzeel variëren ca. 1.500 mvt./etmaal tot ca. 8.600 mvt./etmaal. De hoogste intensiteit is behoorlijk groot, eigenlijk zelfs te groot voor een erftoegangsweg hier zal dus aandacht moeten zijn voor het reduceren van deze intensiteit.

De verkeersveiligheid op de wegen is redelijk tot goed vanwege de lage snelheidregimes en de uniforme gelijkwaardige voorrangsregelingen op de weg. De bewegwijzeringen bebording, bebakening en markering is op juiste wijze aanwezig hoewel met name de markering op sommige wegen onderhoud nodig heeft, daarnaast zijn op sommige plaatsen de verkeersborden niet ideaal geplaatst geworden. Op sommige plekken zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen die niet conform de ontwerpeisen van het ASVV zijn. Bij de meeste erftoegangswegen is er voor de fietsers ruimte om te fietsen op de hoofdrijbaan, enkele erftoegangswegen hebben een vrijliggend fietspad. Langs alle erftoegangswegen ligt een trottoir, bij de meesten aan beide zijden

Binnen de bebouwde kom van Scherpenzeel liggen diverse erftoegangswegen. De erftoegangswegen zijn de wegen die aansluiten vanuit erven / verblijfsgebieden op de gebiedsontsluitingswegen.
Hieronder een opsomming van de belangrijkste erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

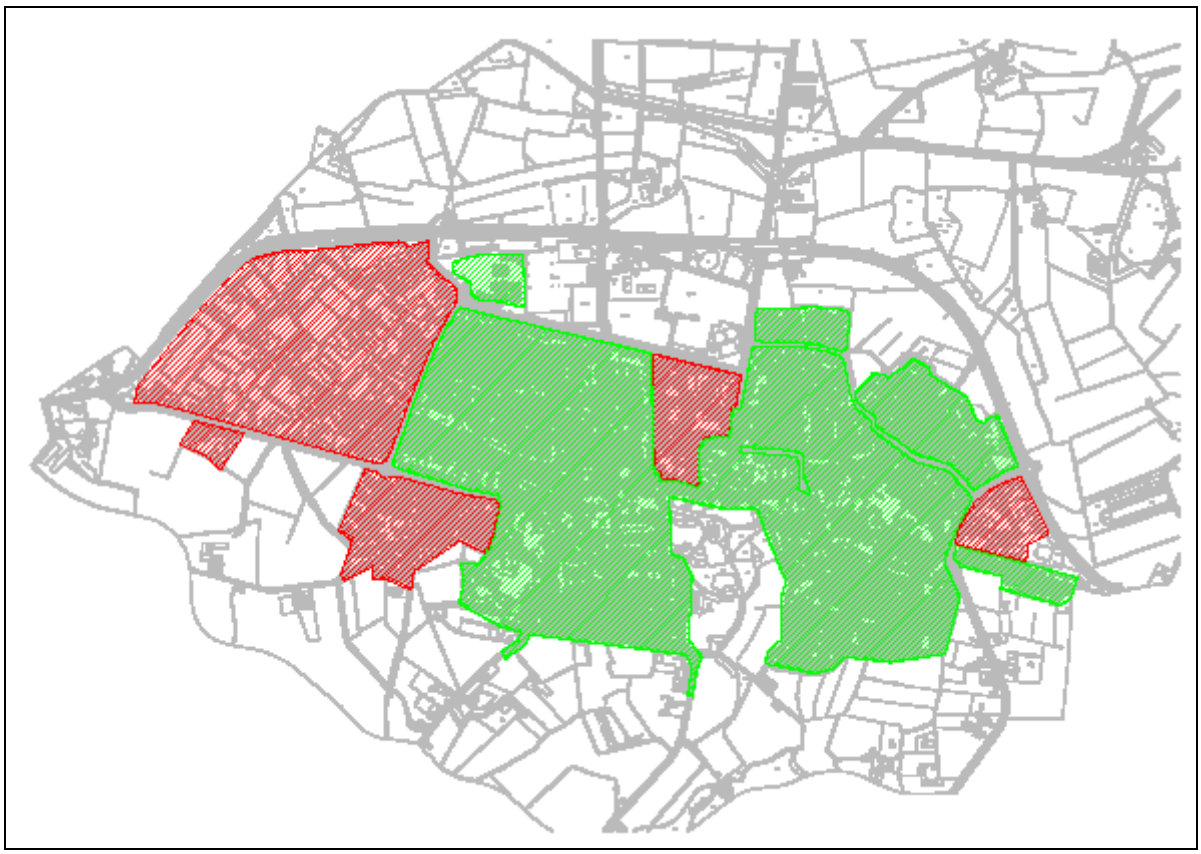
1. Het Oosteinde met een snelheidsregime van 30km/u
2. De Dorpsstraat met een snelheidsregime van 30km/u
3. Het Holevoetsplein met een snelheidsregime van 30km/u
4. De Marktstraat, wegvak Dorpsstraat – Lijsterbeslaan, met een snelheidsregime van 30km/u
5. De Glashorst met een snelheidsregime van 50km/u
6. ’t Zwarte Land met een snelheidsregime van 50km/u
7. De Druivenkamp met een snelheidsregime van 50km/u
8. De Eikenlaan met een snelheidsregime van 50km/u
9. De Voorposten met een snelheidsregime van 50km/u
10. De Hopeseweg, wegvak Oosteinde tot komgrens, met een snelheidsregime van 50km/u
11. De Nieuwstraat, wegvak Koepellaan tot komgrens, met een snelheidsregime van 30km/u
12. De Vlieterweg wegvak Koepellaan tot komgrens met een snelheidsregime van 30km/u

Figuur 3-4 overzicht ETW

Hierboven zijn schetsmatig de ETW van gemeente Scherpenzeel weergegeven. In lichtgroen de ETW binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km /u, in donkergroen de

ETW binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km /u en in lichtblauw de ETW direct buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60km/u.

3.3.4. 30 km/u zones



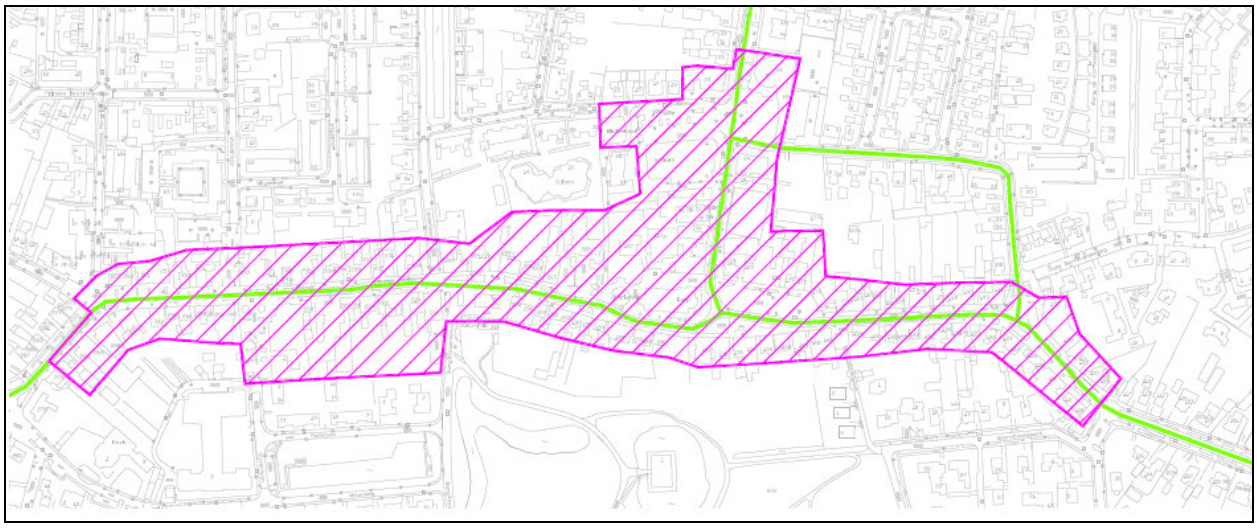
Figuur 3-5 Overzicht 30km/u zones

In groen zijn de 30km/u zones te zien, op veel plaatsen is de 30km/u zone al ingevoerd. Opvallend zijn de hiaten die nog ter plaatse van het gebied tussen de Lindenlaan en de Marktstraat en tussen de Hovenierslaan en Burgemeester Roellaan in de zones zitten. Daarnaast maken de Druivenkamp en de Eikenlaan nog geen onderdeel uit van de 30km/u zone terwijl de inrichting van beide wegen hiertoe zich wel leent. De Druivenkamp zal na de reconstructie in 2011 onderdeel uit gaan maken van de 30km/u zone.

3.3.5. Centrum gebied

Het centrumgebied is een verblijfsgebied waar winkelen, recreatie, wonen voorop moeten staan. Deze functies die het centrumgebied heeft brengt met zich mee dat er veel langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) aanwezig is.
Daarnaast moet er voldoende ruimte zijn voor auto's die daar bestemmingsverkeer zijn om in en uit de parkeervoorzieningen te kunnen rijden zonder dat hierdoor verkeersonveilige situaties ontstaan.
Door het centrum lopen nu twee erftoegangswegen met 30km/u regime te weten de Dorpsstraat en de Marktstraat.

Vanwege de zeer sterke oost-west verkeersverbinding in Scherpenzeel die door het centrum loopt (waar de Dorpsstraat dus onderdeel van uitmaakt met gemiddeld 8.620 mvt/ etmaal) is er hier sprake van een te zwaar belaste erftoegangsweg die door het centrum loopt.



Figuur 3-6 Centrum gebied

3.4. Categorieën verkeersdeelnemers

3.4.1. Automobilisten

Automobilisten hebben belang bij vele aspecten van de openbare ruimte.
Het is ook nog van belang dat deze aspecten ook zo veel mogelijk elkaar ondersteunen. In hoofdzaak zijn deze belangrijkste aspecten: wegcategorie, wegbeeld, snelheidsregime, verkeersintensiteiten, veiligheid, bewegwijzering en bebording, bebakening en markering. Alle openbare wegen zijn toegankelijk voor de auto.

3.4.2. Vrachtauto's en landbouwvoertuigen

Net als de automobilisten hebben de vrachtwagenchauffeurs belang bij vele aspecten van de openbare ruimte. Het is ook nog van belang dat deze aspecten ook zo veel mogelijk elkaar ondersteunen. In hoofdzaak zijn deze belangrijkste aspecten: wegcategorie, wegbeeld, snelheidsregime, verkeersintensiteiten, veiligheid, bewegwijzering en bebording, bebakening en markering. Gelet op de grootte van de vrachtwagens en het feit dat de bestuurders niet altijd uit de regio komen is bewegwijzering voor hen extra belangrijk
Het meeste vrachtautoverkeer vindt plaats op de industriegebieden 't Zwarteland en Hogekamp-Oost. Deze bedrijventerreinen zijn gelegen nabij de radialen naar de Rondwegen gelegen. Verder zijn er in Scherpenzeel nog een aantal verspreid liggende bedrijven.
Ook in het centrum vindt veel vrachtverkeer plaats t.b.v. laden en lossen voor de winkels. Gelet op de intensiteiten op de erftoegangsweg in het centrum heeft het laden en lossen op de weg veel impact op de doorstroming.

Scherpenzeel kent veel agrarische bedrijven maar ook een aantal grote loonbedrijven.
De wegen in het buitengebied hebben veel te verduren van steeds zwaarder en groter wordende landbouwvoertuigen. Binnen de bebouwde kom wordt met regelmaat door woonstraten en het centrum gereden door landbouwvoertuigen. Hierop is de maatvoering van de weg niet berekend en dit leidt dan ook tot verkeeroverlast en schade

3.4.3. Bussen t.b.v. openbaar vervoer

Scherpenzeel kent twee buslijnen dit zijn regionale lijndiensten te weten buslijn 80 Veenendaal – Scherpenzeel – Amersfoort en buslijn 83 Veenendaal - Scherpenzeel - Zeist Deze buslijnen maken gebruik van de route Stationsweg, Holevoetsplein, Dorpsstraat, Oosteinde en Verlengde Hopeseweg. Dit is tevens de bekende oost-west verbinding door Scherpenzeel.

3.4.4. Bromfietsers en scooterrijders

Bromfietsers en scooterrijders maken binnen de bebouwde kom gebruik van de hoofdrijbaan en hebben zich aan de zelfde verkeersregels te houden als automobilisten. Buiten de bebouwde kom kunnen bromfietsers en scooterrijders gebruik maken van de fietsvoorzieningen en daar waar wettelijk toegestaan de hoofdrijbaan.

3.4.5. Fietsers

Personen die zich voortbewegen door de openbare ruimte op een niet gemotoriseerde twee- of driewieler. De belangrijkste fietsvoorzieningen zijn (vrijliggende) fietspaden, fietssuggestiestroken, voldoende ruimte op de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, oversteekmogelijkheden van wegen al dan niet ondersteunt door fysieke maatregelen op de weg of door borden en markering. Daarnaast is het van belang dat er een fietsnetwerk is voor scholieren, woon-werk verkeer en recreanten. In Scherpenzeel is in het verblijfsgebied voldoende ruimte voor fietsers. Op een aantal gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Daar waar de fietsers op gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen op de weg fietsen geven zij aan onvoldoende veiligheid te ervaren. Veel fietsers geven aan dat zij zich op dit soort wegen door automobilisten verdrukt voelen.

3.4.6. Voetgangers

Personen die zich te voet, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen, verplaatst in de openbare ruimte. Voetgangers maken in de openbare ruimte voornamelijk gebruik van het trottoir. In verblijfgebieden en winkelcentra maken zij veelal ook gebruik van de hoofdrijbaan. De belangrijkste voetgangersvoorzieningen zijn goede trottoirs, goede op en afstap mogelijkheden van trottoirs en perrons, goede oversteekmogelijkheden van wegen al dan niet ondersteunt door fysieke maatregelen op de weg of door borden en markering.
In Scherpenzeel zijn langs vrijwel alle wegen trottoirs aanwezig. De trottoirs in de verblijfsgebieden en winkelcentra hebben goede op en afstap mogelijkheden door middel van verlaagde banden of inritblokken. De oversteekbaarheid van de weg in verblijfsgebieden is voldoende, de oversteekbaarheid van de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen is ter hoogte van kruisingen doorgaans redelijk tot goed. De oversteekbaarheid van de erftoegangswegen door het centrumgebied zijn gelet op de functie van het centrum matig.

3.5. Verkeersveiligheid

3.5.1. Objectieve onveiligheid

Jaarlijks publiceert het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) het aantal verkeersslachtoffers in Gelderland. De cijfers van 2010 zijn gepubliceerd in augustus 2011 door Viastat. Voor de periode van 2001 t/m 2010 zijn de volgende cijfers van gemeente Scherpenzeel bekend.

jaar	slachtoffers	ernstige slachtoffers	doden	ziekenhuisgewonden
2001	6	1	0	1
2002	7	1	0	1
2003	9	2	0	2
2004	12	5	0	5
2005	16	5	0	5
2006	6	1	0	1
2007	5	2	1	1
2008	7	2	0	2
2009	2	0	0	0
2010	7	2	0	2
totaal	**77**	**21**	**1**	**20**

De getallen in bovenstaande tabel geven voor de ROVG aan dat Scherpenzeel in vergelijking met de rest van Nederland een bovengemiddeld goede verkeersveiligheid heeft.
Naast de publicatie met betrekking tot de verkeersslachtoffers publiceert het ROVG ook het aantal gevaarlijke locaties in een gemeente. Deze is gerelateerd aan het aantal ongevallen op een wegvak of kruising.
Vanaf 2002 ten met 2009 kent gemeente Scherpenzeel geen enkel wegvak of kruising die zich kwalificeert als gevaarlijk, blijkens de ongevallen gegevens die door het ROVG geregistreerd en gepubliceerd zijn.

3.5.2. Subjectieve onveiligheid

De subjectieve onveiligheid wordt vooral gerelateerd aan de klachten van de bewoners en weggebruikers en belangenorganisaties. De klachten zijn onder te verdelen naar een aantal groepen

Snelheid
- Oosteinde is 30km/u
- Stationsweg is 50 km/u

Intensiteit
- Dorpsstraat veel auto's fietsers en voetgangers voelen zich verdrongen

Verkeersonveilige situaties
- Kruising Prinses Marijkelaan met de Stationsweg
- Kruising Marktstraat met de Druivenkamp en de Beukenlaan
- Basisscholen: veel (verkeers)ouders ervaren rijgedrag van ouders die kinderen naar de school wegbrengen als onveilig.
- Diverse verkeersgeleiders in het dorp

Om te bepalen welke verkeerssituaties daadwerkelijk onveilig zijn zal een studie met meer diepgang moeten plaatsvinden. Hiertoe zal een verkeersveiligheidsplan voor geheel Scherpenzeel moeten worden opgesteld. Daaraan kunnen diverse werken aan gekoppeld worden.

3.6.Parkeren

3.6.1. Parkeren algemeen

In 2007 is door Goudappel Coffeng een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft betrekking gehad op heel Scherpenzeel in dit onderzoek is er ook specifiek studie verricht naar de situatie van het centrum van de gemeente Scherpenzeel.

Tabel 3.8.1 Overzicht parkeervoorzieningen Scherpenzeel

Wijk	aantal woningen	aantal pp	pp/woning	Mnimum Streefwaarde
Het centrum	264	286	1.1	2,5 pp / 100m2BVO
Oude bebouwingslint	101	133	1,3	1,7 pp / woning
Bomenbuurt	195	284	1,5	1,7 pp / woning
Oranjebuurt	288	379	1,3	1,7 pp / woning
Vogelbuurt	102	195	1,9	1,7 pp / woning
Zuid	429	622	1,4	1,7 pp / woning
Proeftuin	161	256	1,6	1,7 pp / woning
Doornboomspark	45	61	1,4	1,7 pp / woning
Wittenberg	449	609	1,4	1,7 pp / woning
De Maatjes	347	603	1,7	1,7 pp / woning
Boskamp/ Legekamp	426	698	1,6	1,7 pp / woning
Hogekamp	239	388	1,6	1,7 pp / woning
Nieuwe Willaer	100	190	1,9	1,7 pp / woning
Gemiddeld			1,5	

Zoals in bovenstaande tabel zichtbaar is, is er voor Scherpenzeel op een aantal plaatsen nog een behoorlijke opgave om meer parkeervoorzieningen te realiseren. Het GVVP is niet de plaats om een nieuw parkeerbeleidsplan uit te werken maar dient wel de kapstok te zijn voor dit document.
In navolging op het GVVP zal dan ook een parkeerbeleidsplan worden opgesteld welke een antwoord zal moeten geven op de parkeerproblemen in Scherpenzeel.
Het Parkeerbeleidsplan zal opgenomen worden in de lijst met projecten ten behoeve van beleidsactiviteiten welke verder uitgewerkt wordt in hoofdstuk 6 van dit GVVP.

3.6.2. Parkeren in het centrum

Uit verschillende metingen in het centrum anno 2007 is gebleken dat de parkeerdruk in het centrum zeer hoog is. Het onderzoek heeft een aantal korte termijn oplossingen aangedragen en een aantal lange termijn oplossingen. De eerste korte termijn oplossingen is invoering van een parkeerschijfzone ook wel bekend als blauwe zone. Deze blauwe zone is in 2010 ingevoerd in het centrum gebied van de gemeente Scherpenzeel. Verdere parkeerplannen voor het centrum zullen eveneens uitgewerkt worden in het parkeerbeleidsplan.

3.6.3. Parkeren in de woonwijken

Het rapport geeft aan dat in de verschillende wijken problemen zijn. Die problemen zijn altijd direct terug te voeren op de parkeernormen die in het verleden voor een wijk werd gehanteerd en veel lager ligt dan het gemiddelde autobezit in Scherpenzeel van 1,5 per woning (Mobiliteits Onderzoek Nederland 2005).

Woongebieden
Het rapport geeft aan dat er in de straten van de verschillende wijken parkeerproblemen zijn, in onderstaande straten zijn alle legale parkeerplaatsen bezet en wordt daarnaast fout (hinderlijk) geparkeerd:

- Rembrandtlaan (oost)
- Rubenslaan – Ruysdaellaan
- Fluitekruidlaan
- Ruitenbeekskamp – Biezenkamp
- Roeterskamp
- Rijnschoten (zuidoost)

In het rapport wordt prioriteit gegeven aan bovenstaande straten omdat de legale parkeerplaatsen bezet zijn en hier veel illegaal geparkeerd wordt. Het parkeerbeleidsplan zal ook ingaan op bovenstaande problematiek

4. VERWACHTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

4.1. Plan Renes

Het plangebied Marktstraat-Oost (plan Renes) is gelegen ten noorden van de kern Scherpenzeel en wordt in het noorden begrensd door De Dreef en in het westen door de Marktstraat. De locatie sluit aan op de bestaande woonbuurten gelegen ten zuiden van het gebied. Het gebied omvat circa 4,5 hectare. Dit is exclusief het parkeerterrein ten oosten van de te bouwen kerk.
Het is de bedoeling dat in het plangebied ca. 60 woningen en een kerk (1500 zitplaatsen) komen waaronder een appartementencomplex met ca 60 appartementen. In de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan staan zaken m.b.t. de ontsluiting en het parkeren.

4-1 overzichttekening Plan Renes

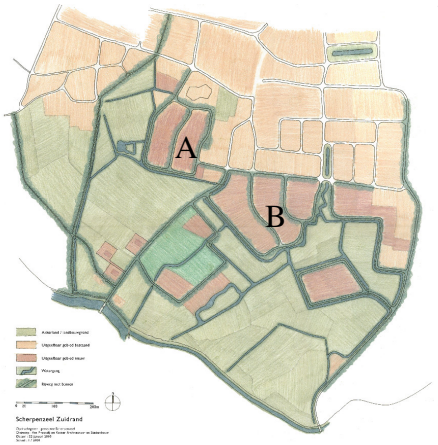
In de overzichttekening is goed te zien dat plan Renes een directe ontsluiting heeft op de gebiedsontsluitingsweg de Marktstraat. Dit betekent dat het plan verkeerskundig een goede ontsluiting heeft.

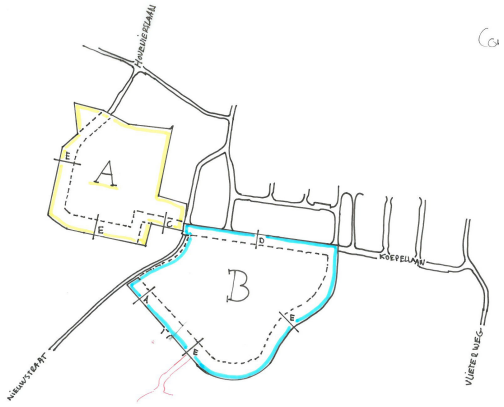
De planning is dat deze gebiedsontwikkeling start eind 2011 en er vanaf dan bouwrijp gemaakt wordt. De rotonde staat ook gepland voor eind 2011 of begin 2012.
Het woonrijpmaken van deze wijk is gepland in 2012 en 2013.

4.2. Plan Zuid

Sinds de vaststelling van de Visie noord- en zuidrand in 2006 onderzoekt de gemeente de mogelijkheden voor woningbouw aan de zuidwest kant van de kern Scherpenzeel. De oude Heijhorst locatie is opgeruimd na de brand en er komt op deze locatie ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Ook is uitbreiding van de begraafplaats Lambalgen noodzakelijk. Mogelijkheden voor woningbouw worden geboden in de, door provincie Gelderland vastgestelde, streekplanuitwerking Zoekzones voor Stedelijke functies Regio Foodvalley.

In het verleden waren er aanzienlijke ambities in dit plangebied welke verwoord zijn in de links onderstaande tekening. In juli 2011 heeft het college besloten gelet op de marktsituatie, de middeleninzet en de gemeentelijke ambities om maar een beperkt deel van het plan uit te gaan voeren. Alleen de delen A en B welke op gemeentelijk terrein liggen zijn nog onderdeel van de planontwikkeling.





4-2 Overzichttekening Plan Zuid **uitvoeringstekening**

Zoals in bovenstaande overzichttekeningen te zien is ontsluit Plan Zuid direct via de zuidelijke wijken van gemeente Scherpenzeel. Gelet op de inrichting van Scherpenzeel is er aan de zuidzijde van Scherpenzeel een moeizame ontsluiting. Het meest gebruikte regionale wegennet ligt namelijk aan de noordzijde van de gemeente Scherpenzeel. (de Dreef en de Barneveldsestraat) De gehele zuid-westzijde bestaat uit verblijfsgebied, hier zijn dan ook geen erftoegangswegen. Plan Zuid ontwikkelt zich juist in dit gebied. Hetgeen betekent dat de verkeerssituatie in zuid west Scherpenzeel steeds verder onder druk komt te staan. In de verdere planvorming moet aan de verkeerskundige ontsluiting aandacht worden besteed.

4.3. Plan Weijdelaer

In het centrumgebied nabij de Vijverlaan worden momenteel de mogelijkheden verkent voor ontwikkelingen. Dit in samenhang met een eventuele nieuwbouw van verzorgingshuis Het Huis in de Wei. De woningbouwcorporatie Stichting Woonstede heeft in dit gebied meerdere gebouwen en gronden in eigendom. De gemeente heeft op dit moment intensief overleg met Woonstede over de randvoorwaarden waaronder dit project uitgevoerd gaat worden.

4-3 Overzichttekening Plan Weijdelaer

Zoals in bovenstaande overzichttekening te zien is ligt het Plan Weijdelaer in het zuid-westelijke deel van Scherpenzeel direct tegen het centrum gebied van Scherpenzeel.
Deze locatie is van belang voor de ontsluiting van zuid-west Scherpenzeel.
Bij de verdere uitwerking van de plannen moet aandacht zijn voor de verkeerskundige aspecten van het plan.

5. SITUATIEANALYSE EN VERBETERPUNTEN IN NETWERKEN

5.1. Situatieanalyse en verbeterpunten in de netwerken van verkeersdeelnemers

5.1.1. Situatieanalyse en verbeterpunten netwerken voor auto verkeer

In Scherpenzeel wordt zeer veel gebruik gemaakt van de auto, zowel voor de korte als de lange afstanden is de auto het voorkeurvervoermiddel. Op basis van de beleidsspeerpunten veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zal gekeken worden naar de netwerken en de mogelijke verbeterpunten.

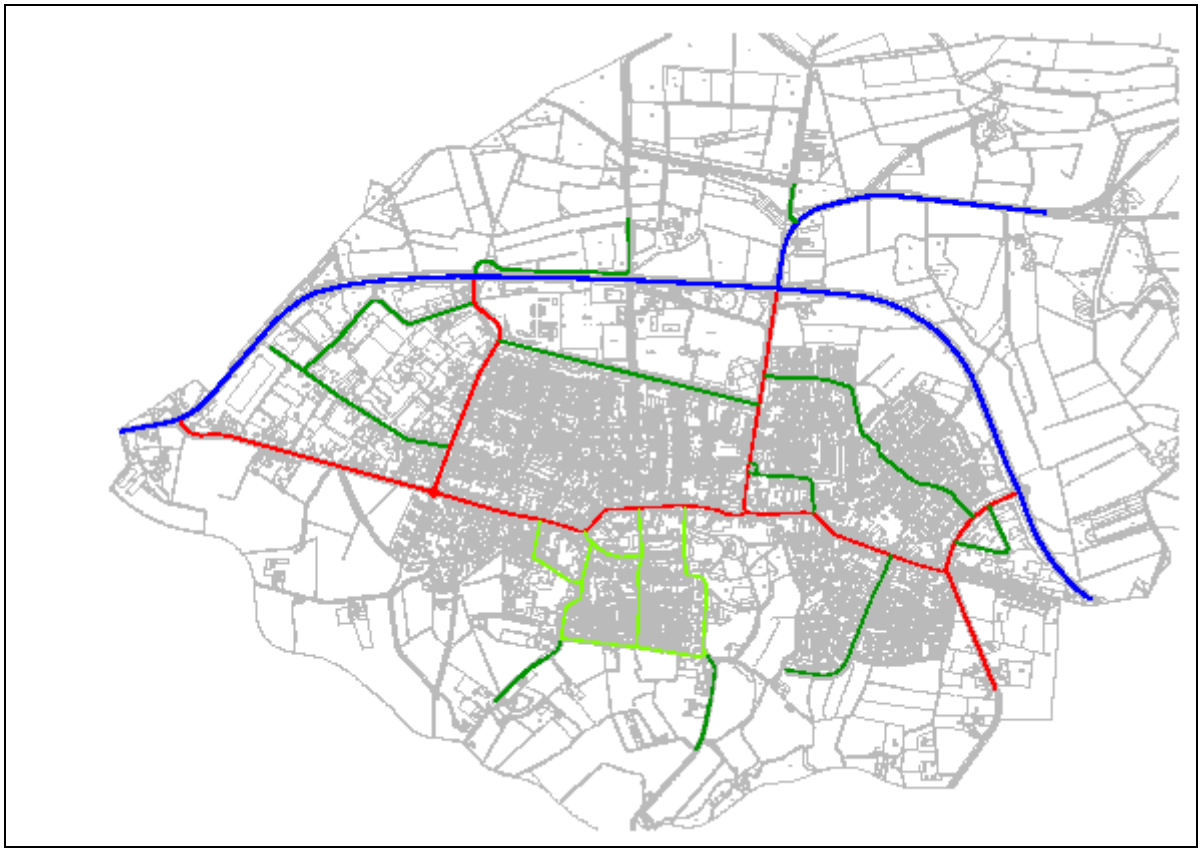
De Dreef (N224) en de Barneveldsestraat (N802) zijnde belangrijkste provinciale gebiedsontsluitingswegen rondom Scherpenzeel. In Scherpenzeel bestaat de hoofdstructuur voor ontsluiting uit de wegcategorieën gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In Scherpenzeel zijn de intensiteiten van het autoverkeer lang niet altijd in overeenstemming met de wegcategorie van de wegen. De hoofdstructuur van wegen waar de automobilisten veel gebruik van maken is erg gericht op met name de Dreef welke functioneert als rondweg om Scherpenzeel.

In de hoofdstructuur van wegen zijn dus de wegen naar de Dreef zijnde de Stationsweg, Industrielaan Marktstraat en Verlengde Hopeseweg erg belangrijk. Dit zijn allen gebiedsontsluitingswegen Daarnaast is de hoofdstructuur erg gericht op het centrum en de oost-west verbinding door Scherpenzeel. In de hoofdstructuur van wegen zijn dus de wegen naar het centrum en de oostwest verbinding zijnde het Oosteinde, Dorpsstraat, en Holevoetplein erg belangrijk dit zijn allemaal erftoegangswegen.

Naast deze hoofdstructuur zijn er een aantal wegen in het wegennet welke aangemerkt kunnen worden als secundair deze bestaan in hoofdzaak uit erftoegangswegen.
De belangrijkste wegen in het secundaire wegennet zijn de Glashorst, ’t Zwarteland, Eikenlaan, de Voorposten, Druivenkamp, de Ringbaan, Vlieterweg en de Nieuwstraat

Opvallend is dat aan de zuidzijde zowel vanuit de Vlieterweg als vanuit de Nieuwstraat vanaf de Koepellaan geen goede ontsluiting is naar het hoofdwegennet. In dit gebied is geen erftoegangsweg aanwezig, daarnaast is er geen verbinding vanuit deze regio met de ringbaan Door deze ontbrekende schakels verdeelt het verkeer ter plaatse zich over het onderliggend wegennet welke aangemerkt moet worden als verblijfsgebied waardoor er geen duidelijke ontsluiting voor deze wijk valt aan te wijzen, maar er wel onnodig veel verkeer door het verblijfsgebied rijdt.

Gelet op de huidige situatie en de ontwikkelingen met betrekking tot Plan Zuid en Plan Weijdelaer is het van belang dat door zuidelijk Scherpenzeel een onderzoek uitgevoerd wordt naar de mogelijkheden voor betere ontsluiting. Dit onderzoek zal zich moeten richten op de verbinding tussen Vierzinnen en de Stationsweg in combinatie met Plan Zuid en de verbinding tussen de Koepellaan en de Ringbaan via de Boslaan. Dit is de enige manier om dit gebied beter te ontsluiten zonder meer belasting te leggen op de Dorpsstraat.



Figuur 5-1 Overzicht autonetwerk

Hierboven is het netwerk weergegeven van veel gebruikte wegen door het autoverkeer. Met in blauw de provinciale wegen, in rood de hoofdstructuur van autoverkeer in Scherpenzeel, in groen staat het secundaire netwerk weergegeven en in lichtgroen het gebruik van verblijfsgebied als secundair netwerk.

Aandachtpunten m.b.t. netwerk autoverkeer op basis van beleidsspeerpunten

1. De veiligheid en leefbaarheid van het netwerk voor de auto in Scherpenzeel is op het hoofdwegennet goed in orde, enige kanttekening is de zwaarbelaste verbinding door het centrum. Voor het autoverkeer is dit geen probleem voor overige weggebruikers die verdrongen worden is dit problematischer. Daarnaast zijn er wel enkele kruisingen en verkeersgeleiders die door automobilisten aangemerkt worden in het kader van subjectieve verkeersonveiligheid, deze zijn beschreven in 3.5.2. subjectieve onveiligheid. Hier moet een oplossing voor gevonden worden in de sfeer van andere weginrichting of beperking van de verkeersmogelijkheden door bijvoorbeeld beperken of sturen van de verkeersstromen.

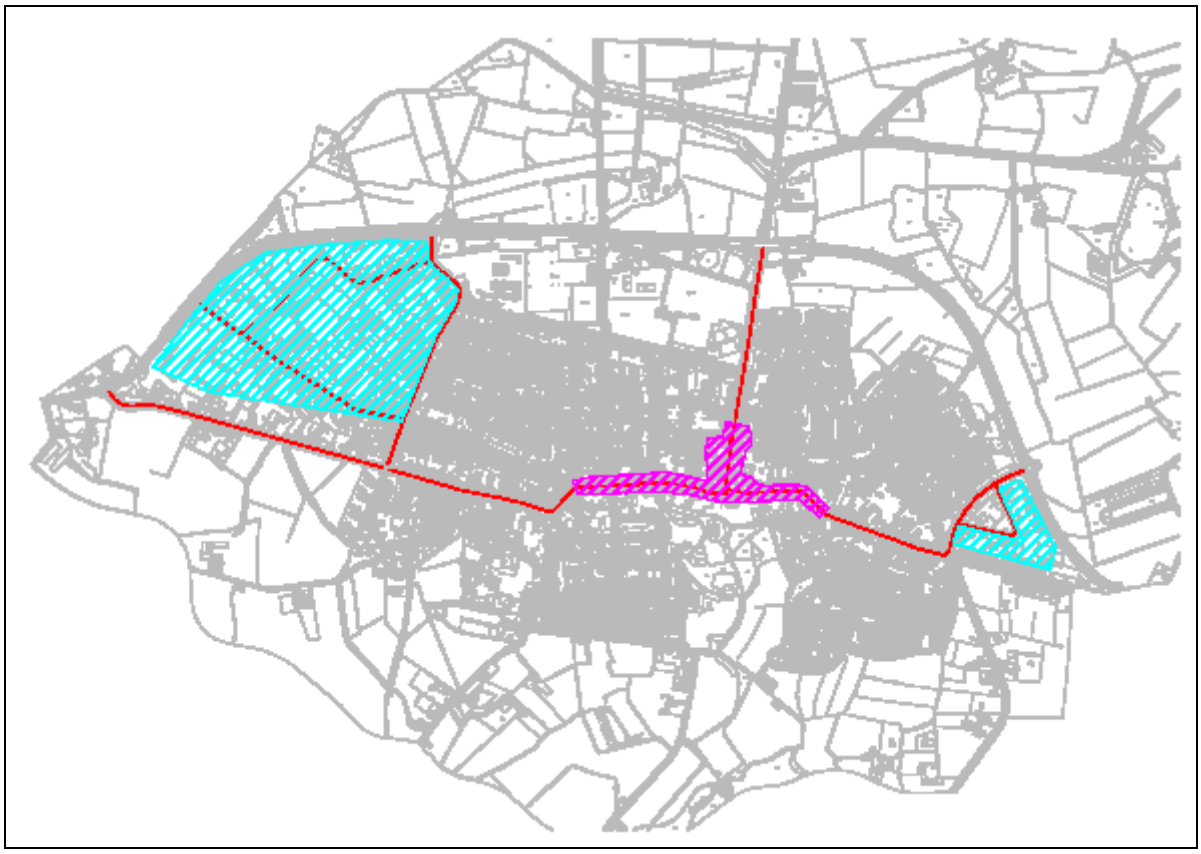
2. Verbetering van de bereikbaarheid in het autonetwerk valt met name te halen uit het secundaire netwerk. Het is zeer belangrijk om een betere verbinding in de wijken zuid te krijgen met het primaire netwerk
   Hier moet een oplossing voor gevonden worden door bijvoorbeeld het opwaarderen van de wegcategorie van enkele wegen of het verkeerskundig voorkeursscenario waarbij er ontsluitingsweg wordt aangelegd tussen de Koepellaan en de Ringbaan (via de Boslaan) en de Koepellaan en de Stationsweg via een nieuw te realiseren weg in Plan Zuid of een geheel nieuwe ontsluitingsweg.

5.1.2. Situatieanalyse en verbeterpunten netwerk voor goederen vervoer (vrachtverkeer)

Scherpenzeel kent voor het goederenvervoer 3 locaties waar veel goederen van en naar vervoerd worden. Op basis van de beleidsspeerpunten veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zal gekeken worden naar de netwerken en de mogelijke verbeterpunten

Het industrieterrein 't Zwarteland is een belangrijk industrieterrein in Scherpenzeel. Dit gebied is goed ontsloten door de Industrielaan en Stationsweg die direct aansluiten op de Dreef (de provinciale weg)

Het centrum is een plaats waar veel winkels bevoorraad moeten worden, dit leidt tot veel vrachtverkeer ter plaatse. Het goederenvervoer van en naar het centrum en de Dorpsstraat is goed in orde, via de Stationsweg-Holevoetplein, de Marktstraat en het Oosteinde is het centrum goed ontsloten.



Figuur 5-2 Overzicht vrachtverkeer

Het probleem met betrekking tot goederenvervoer in het centrum is met name laden en lossen dit gebeurd veelal aan de doorgaande wegen en niet op eigen terrein. Dit leidt tot forse vertraging en verkeersonveiligheid in het centrum.

Het industrieterrein Hogekamp-oost is goed ontsloten door de Verlengde Hopeseweg, welke direct aansluit op de Dreef (de provinciale weg)

Met betrekking tot het vrachtverkeer en landbouwverkeer zijn veel van de verblijfsgebieden niet berekend op de toenemende omvang van de voertuigen. Hierdoor wordt er veel schade gereden aan met name de trottoirs.

In Scherpenzeel is er sprake van bedrijvigheid door kleine bedrijven / ZZP'ers vanuit woningen. Dit leidt op een aantal plaatsen tot (grotere) bestelbussen met karren die een belasting vormen voor de parkeerbalans die op veel plaatsen al niet goed is. Daarnaast zijn ze in omvang vaak aanzienlijk groter dan personenauto's en verergeren daarmee de hiervoor genoemde problematiek met betrekking tot het schade rijden aan de trottoirs.

In het buitengebied is er sprake van veel landbouwverkeer op de erftoegangswegen.
De dimensies van de erftoegangswegen zijn niet berekend op het steeds groter en zwaarder wordende landbouwverkeer van zowel de agrarische bedrijven alsook van de loonbedrijven en aannemers. Door het toepassen van grasbetontegels in de bermen wordt dit probleem enigszins ondervangen. Binnen de bebouwde kom is er ook sprake van overlast van landbouwvoertuigen er rijdt veel materieel van loonbedrijven door de woonstraten die hier qua afmetingen niet op berekend zijn.

Aandachtspunten m.b.t. netwerken vrachtverkeer op basis van beleidsspeerpunten

1. Verbetering van de veiligheid en leefbaarheid van het netwerk voor vrachtverkeer in Scherpenzeel is de zwaarbelaste verbinding door het centrum. Het laden en lossen in het centrum zorgt vaak voor verkeersopstoppingen en daarmee voor verkeersonveiligheid. Hiervoor dient een oplossing gevonden te worden in de sfeer van lokale oplossingen voor laad en losplaatsen. Verder moet er beter beeld ontstaan van de intensiteiten aan vrachtwagens, de routes die gebruikt worden om bestemmingen te bereiken. Hiertoe moet nader onderzoek worden uitgevoerd.
2. Er moet worden onderzocht hoeveel kleine bedrijven vanuit huis opereren en wat de mogelijkheden zijn om deze bedrijven naar bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen langs erftoegangswegen of gebiedsontsluitingswegen te brengen. Dit onderzoek moet in nauwe samenwerking worden uitgevoerd met team VROM van de gemeente Scherpenzeel.

5.1.3. Situatieanalyse en verbeterpunten netwerk voor het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Scherpenzeel bestaat in hoofdzaak uit de buslijnen 80 en 83 welke respectievelijk lijn 80 van Amersfoort via Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude naar Veenendaal heen en weer en lijn 83 van Zeist, Austerlitz, Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude naar Veenendaal heen en weer.
Omdat Scherpenzeel voor veel zaken, waaronder educatie op het vervolgonderwijs, gebruik maakt van de faciliteiten van Barneveld is er een buurtbus die vanuit het centrum van Scherpenzeel via het buitengebied ten noorden van Scherpenzeel naar Barneveld rijdt.

Op basis van de beleidsspeerpunten veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zal gekeken worden naar de bestaande netwerken en de mogelijke netwerken.

De buslijnen 80 en 83 kennen een zestal haltes op de route door Scherpenzeel, komend vanaf Woudenberg over de Stationsweg (2 haltes), Holevoetplein (1 halte), Dorpsstraat (1 halte), Oosteinde (1 halte) en de Verlengde Hopeseweg (1 halte) om vervolgens de weg te vervolgen op de Dreef richting Renswoude en visa versa.

De buurtbus start op het Holevoetplein en rijdt via de Molenweg, Vijverlaan Dorpsstraat en Marktstraat door het buitengebied van Scherpenzeel noord naar Barneveld en visa versa.
Beide vervoersnetwerken hebben perrons waar overstap plaats kan vinden, waardoor het gelet op de verschillende eindbestemmingen complementerende netwerken zijn.

Figuur 5-3 Overzicht openbaar vervoer

Hierboven is het actuele openbaar vervoer netwerk weergegeven met in rood de hoofdroute van het openbaar vervoer. In oranje staat de route voor de buurtbus weergegeven.

Aandachtspunten m.b.t. netwerken openbaar vervoer op basis van beleidsspeerpunten

1. Verbetering van de veiligheid en leefbaarheid van het netwerk voor openbaar vervoer in Scherpenzeel is de zwaarbelaste verbinding door het centrum. Met de beide netwerken is Scherpenzeel behoorlijk goed voorzien voor wat betreft het openbaar vervoer. Streven is om de huidige verbindingen in stand te houden en de infrastructuur op peil te houden en zo mogelijk nog te verbeteren. Met betrekking tot bereikbaarheid is vanuit de provincie Utrecht wordt echter aangegeven dat de rijdsnelheden door Scherpenzeel te laag liggen. Dit komt mede door de voornoemde problematiek met betrekking tot laad en los gedrag van vrachtwagens op de rijbaan van de busroutes.

5.1.4. Situatie analyse en verbeterpunten in de netwerken voor fietsverkeer

Schoolroutes en Veiligheid
Scherpenzeel kent alleen basisschoolonderwijsinstellingen, in de directe nabijheid van deze scholen zijn duidelijke routes en veiligheid van groot belang. Voor gevaarlijke kruisingen in de nabijheid van de school hebben verkeersouders een belangrijke functie, zij helpen de leerlingen bij het oversteken van deze kruisingen. De belangrijkste c.q. gevaarlijkste oversteken voor fietsverkeer naar de basisscholen in Scherpenzeel zijn de kruising Stationsweg met de Hovenierslaan/ Prinses Marijkelaan en de kruising Ringbaan / het Polletje met het Oosteinde.

Voor het voortgezet onderwijs is gemeente Scherpenzeel sterk afhankelijk van gemeenten zoals Barneveld, Leusden, Amersfoort Veenendaal en Ede. De belangrijke fietsverbindingen naar Barneveld is het fietspad langs de Marktstraat en het fietspad langs de Barneveldsestraat N802. Belangrijke fietsverbindingen naar Leusden en Amersfoort, maar ook naar Ede en Veenendaal zijn de fietspaden de N224.

Recreatie en belevingswaarde
Voor wat betreft natuur en landschap zijn de belangrijkste fietsvoorzieningen in Scherpenzeel het fietspad langs het valleikanaal, de Lambalgerkeerkade, de fietspaden door het park van huize Scherpenzeel, het fietspad over de Boslaan welke ook zuidwaarts richting het Valleikanaal. Aan de noordzijde van Scherpenzeel loopt onder de Dreef door een fietstunnel, deze verbindt het fietspad van de Willaerlaan met Oud Willaer. Op deze wijze kan men naar bijvoorbeeld de Glind, Barneveld en Leusden fietsen. Langs de Barneveldsestraat ligt ook een vrijliggend fietspad welke de doorgaande verbinding is naar Barneveld echter wordt deze ook veel recreatief gebruikt van hieruit zijn ook diverse aansluitingen bijvoorbeeld Klein Ruwinkel, Breeschoten, Gooswilligen en de Veenschoterweg.

Activiteiten met betrekking tot sport en plezier liggen in Scherpenzeel erg gecentreerd rondom de Bree, welke is gelegen in de hoek tussen de Marktstraat en de Dreef (N224). Belangrijke wegen en fietsvoorzieningen naar deze plaats zijn de Marktstraat, Eikenlaan, Willaerlaan en de Voorposten.

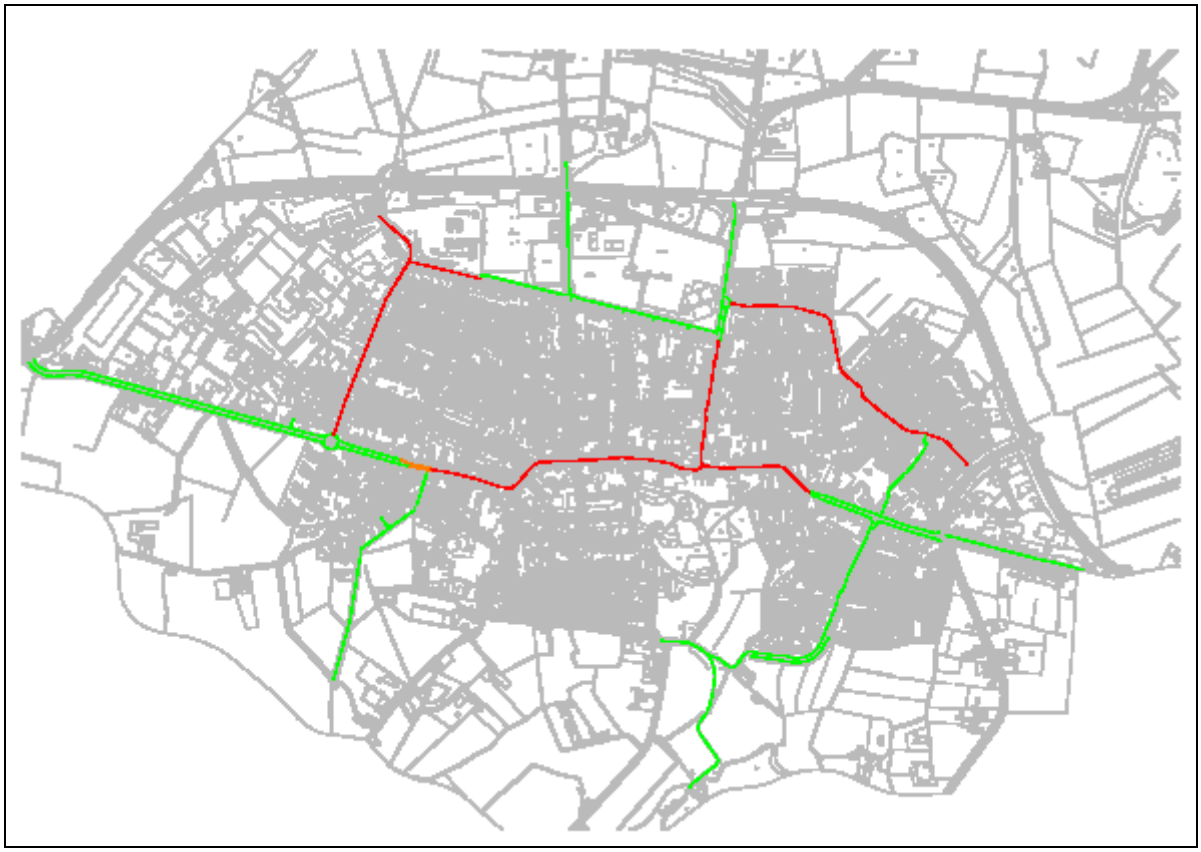
Woonwerk en directheid
Woonwerk verkeer op de fiets zal voornamelijk zijn binnen de grenzen van gemeente Scherpenzeel en naar de direct naastgelegen gemeenten.
In Scherpenzeel zijn de belangrijkste plaatsen waar werk zich concentreert het centrum en de twee bedrijventerreinen.
De belangrijkste verbindingen hierin zijn:

de Verlengde Hopeseweg	(geen fietsers toegestaan na bedrijventerrein),
het Oosteinde	(vrijliggende fietspaden),
de Dorpsstraat	(fietsers op de hoofdrijbaan),
de Druivenkamp	(fietsers op de hoofdrijbaan),
de Marktstraat	(fietsers op de hoofdrijbaan en vrijliggend fietspad),
het Holevoetplein	(fietsers op de hoofdrijbaan),
de Stationsweg	(vrijliggende fietspaden),
de Industrielaan.	(fietsers op de hoofdrijbaan)

Het woonwerk verkeer naar direct naastgelegen gemeenten Renswoude en Woudenberg maakt ook gebruik van hetzelfde netwerk als de fietsers naar woonwerk binnen Scherpenzeel.

Ketenmobiliteit
Van ketenmobiliteit is er met name sprake van aansluitingen van fietsers op openbaar vervoer ter hoogte van het Holevoetsplein en de Stationsweg. Hier stopt de lijnbus en er zijn fietsparkeervoorzieningen aanwezig om de fiets goed achter te kunnen laten.
Daarnaast is er ter hoogte van de kruising Marktstraat met de Dreef (N224) een plein waar fietsen gestald worden, er is daar geen sprake van een officiële carpoolplaats, maar er wordt wel door enkelen als dusdanig gebruik van gemaakt.

De sterkte van het fietsnetwerk in Scherpenzeel is dat veel verbindingen voor verschillende doeleinden wordt gebruikt. Aangezien er op veel van deze locaties goede fietsvoorzieningen zijn is dit een sterk punt van het fietsnetwerk. Dit sterke punt moet behouden blijven en indien mogelijk nog verbeterd.
De zwakte van het fietsnetwerk in Scherpenzeel is met name de Dorpsstraat en een wegvak van de Marktstraat waar de fietsers op de hoofdrijbaan moeten fietsen en er zeer veel gemotoriseerd verkeer rijdt. Door dit verkeer ontstaat veel verdringing van de fietsers, terwijl dit gebied bestempeld is als verblijfsgebied in en nabij het centrum.
De gemeente Scherpenzeel kent geen primaire fietsroute, dit komt met name omdat de belangrijkste fietsroutes ook op de primaire route voor het autoverkeer liggen.
De oversteekbaarheid voor fietsers van de kruising Stationsweg met de Hovenierslaan/ Prinses Marijkelaan en de kruising Ringbaan / het Polletje met het Oosteinde is een andere zwakte in het fietsnetwerk.
Deze zwakke punten mogen niet verslechteren en er zal geïnvesteerd moeten worden om de fietsvoorzieningen ter plaatse te verbeteren.



Figuur 5-4 Fietsnetwerk Scherpenzeel

Hierboven is het actuele fietsnetwerk weergegeven met in groen de vrijliggende fietspaden, in oranje de fietssuggestiestroken en in rood de fietsers op de hoofdrijbaan.
Het wensbeeld is om op de centrumroute (de Dorpsstraat, Holevoetplein en een wegvak van de Marktstraat) de fietsvoorzieningen op te waarderen van alleen fietsers op de hoofdrijbaan naar fietssuggestiestroken voor fietsers.

Aandachtpunten m.b.t. netwerken fietsverkeer op basis van beleidsspeerpunten

1. In het kader van bereikbaarheid de goede fietsvoorzieningen behouden blijven en indien mogelijk nog verbeteren.
2. In het kader van veiligheid en leefbaarheid gevaarlijke kruisingen niet laten verslechteren en er investeren om de fietsvoorzieningen ter plaatse te verbeteren met name op de Dorpstraat Holevoetplein en de Marktstraat verdient dit aandacht.

5.1.5. Situatieanalyse en verbeterpunten in de netwerken voor de voetgangers

In Scherpenzeel wordt geacht al het verblijfsgebied ook voetgangersgebied te zijn.
Het moet voor voetgangers goed mogelijk zijn om zich veilig binnen de verblijfsgebieden te verplaatsen. Ter plaatse van GOW's en erftoegangswegen zal op plaatsen waar veel oversteekbewegingen te verwachten zijn beoordeeld moeten worden of er voetgangersoversteekplaatsen (VOP) gerealiseerd moeten worden. De doelstelling moet zijn dat op deze manier kantoorgebouwen, scholen, winkels, sport-, recreatie- en andere openbare voorzieningen goed bereikbaar zijn. Als voorgaande wensen getransponeerd worden naar de situatie in Scherpenzeel zijn goede bereikbaarheid en verblijfsmogelijkheid in het centrum van Scherpenzeel de belangrijkste voorwaarde voor het verkrijgen van een goed voetgangersnetwerk. Het voetgangersnetwerk in de overige verblijfsgebieden is voldoende gewaarborgd.

Aandachtpunten m.b.t. netwerken voetgangers op basis van beleidsspeerpunten

1. In het kader van bereikbaarheid goede oversteekvoorzieningen voor de voetgangers creëren op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen, met name op de Dorpstraat en Marktstraat
2. In het kader van veiligheid en leefbaarheid verblijfsgebieden zoveel mogelijk inrichten als verblijfsgebieden.

5.1.6. Integraal keuzes maken voor strijdigheden in netwerken

In de voorgaande paragrafen is aangegeven welke netwerken gewenst zouden zijn voor de verkeersdeelnemers afzonderlijk. In deze paragraaf zal integraal naar de netwerken voor alle verkeersdeelnemers gekeken moeten worden en daarbij zullen oplossingen voor de conflictpunten gevonden moeten worden.

Conflictpunt centrumgebied Scherpenzeel

Gelet op alle netwerken die in de paragrafen 5.1.1. tot en met 5.1.5. uit een zijn gezet kan met name de conclusie worden getrokken dat het grootste conflictpunt tussen alle netwerken ligt in het centrumgebied van de gemeente Scherpenzeel.

Automobilisten hebben belang bij een goede doorstroming en bereikbaarheid, vrachtverkeer bij een goede bereikbaarheid, openbaar vervoer bij een goede bereikbaarheid, fietsverkeer bij een goede bereikbaarheid en voetgangers eveneens. Er liggen zowel belangen bij doorgaand en snelverkeer als ook belangen voor langzaam verkeer.

Figuur 5-5 Centrum gebied

In de huidige situatie geldt voor het centrumgebied een 30 km/u regime en een wegcategorie erftoegangsweg (Dorpsstraat en de Marktstraat). Het centrumgebied is beleidsmatig daarmee bestempeld als zijnde een verblijfsgebied.
Het huidige gebruik van de weg leidt, door de hoge intensiteiten, hogere snelheden en de vormgeving van de weg, tot een gebruik als ware de weg een gebiedsontsluitingsweg.
Het gebruik van het centrum op dit moment kan worden bestempeld als stroomgebied (dus een hoge verkeers- en vervoerswaarde)

Dit huidige gebruik is ontstaan doordat:

- De wegenstructuur in Scherpenzeel met name aan de zuidzijde zodanig is ingericht dat veel verkeer gedwongen is om gebruik te maken van deze weg.
- De huidige weginrichting niet in overeenstemming is met de wegcategorie erftoegangsweg. De hoofdrijbaan is ca. 6,60meter breed in plaats van de 4,60-5,40 meter die normaal is voor een erftoegangsweg.
- Er incidenteel in de spitsuren congestie ontstaat op de Dreef

Het huidige gebruik van de wegen in het centrum van Scherpenzeel stemt dus niet overeen met het gewenste gebruik van een verblijfsgebied.

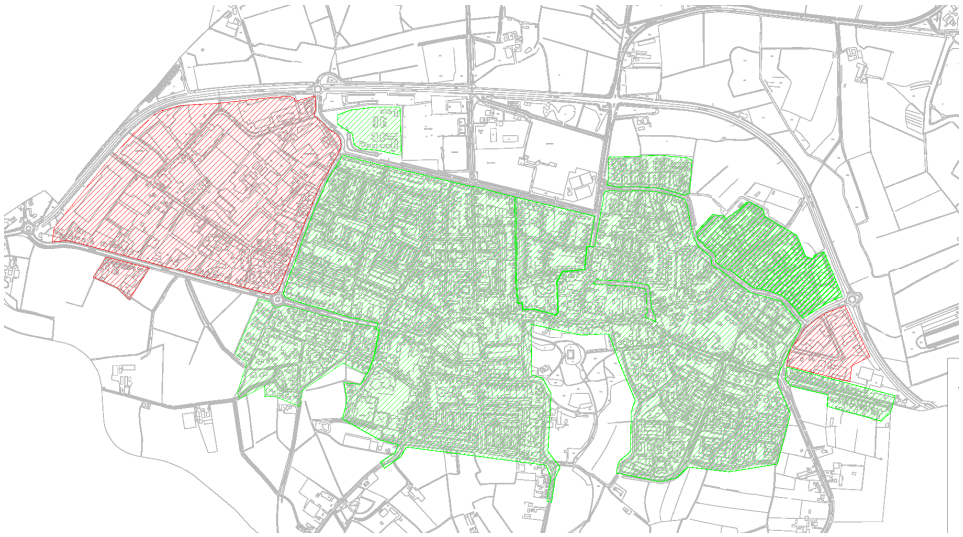
Redenen waarom gekozen moet worden voor het kiezen van een inrichting van de wegen in het centrum als een verblijfsgebied in plaats van een stroomgebied.

- Het centrum is het economische hart van Scherpenzeel, als er gekozen wordt om dit in te richten als alleen stroomgebied in plaats van verblijfsgebied gaat dit ten koste van de economie er moet daarom een juiste balans zijn tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
- In het collegeprogramma staat met betrekking tot de verkeerssituatie dat de verkeersveiligheid in het centrum moet verbeteren en sluipverkeer moet worden ontmoedigt.
- In het kader van duurzaam veilig is het van belang om wegen in te richten zoals ze conform de categorieaanduiding bedoeld zijn.

5.2. Toekomstvisie verblijfsgebied, wegcategorieën en snelheidsregimes

5.2.1. Ontwikkeling van de verblijfsgebieden

De huidige situatie met betrekking tot de verblijfsgebieden staat beschreven in paragraaf 3.3.4. van dit GVVP. Uit deze paragraaf blijkt dat op aantal locaties in de gemeente er in het verblijfsgebied nog een 50 km/u regime is. Deze gebieden moeten worden omgevormd, vandaar dat er uitbreiding moet plaatsvinden van de 30 km/u zones. Teneinde onderstaand 30km/u zone gebied te creëren.



Figuur 5-6 overzicht toekomstige situatie 30 km/u zones

Al deze 30 km/u zones moeten zo uniform mogelijk worden ingericht en met name de poortconstructies naar deze 30km/u zones verdienen daarbij aandacht.

5.2.2. Gewenste situatie erftoegangswegen met 30 km/u regime

De erftoegangswegen vormen een zeer belangrijke schakel in het wegennetwerk in Scherpenzeel. Het is dan ook van belang dat de gemeente er zo veel mogelijk op inzet dat deze wegen ingericht zijn als erftoegangswegen teneinde ook het gebruik van de erf toegangswegen in overeenstemming te laten zijn met het bedoelde gebruik.

De meest belangrijke erftoegangswegen in Scherpenzeel liggen op de oost–west verbinding in Scherpenzeel. Bestaande uit het Oosteinde, Dorpstraat Holevoetplein en de Stationsweg deze wegen worden zeer intensief gebruikt.

- Er bestaat een sterk vermoeden dat in de ochtendspits deze oost-west verbinding functioneert als een alternatief voor de Dreef.
- De zuidelijk gelegen wijken maken zeer intensief gebruik van deze route omdat dit de meest logische ontsluiting is voor deze wijken.

De invloed van beide oorzaken zal nader onderzocht moeten worden, hiertoe zullen verkeerstellingen en een kentekenonderzoek uitgevoerd moeten worden.

Om te zorgen dat er sprake is van zoveel mogelijk uniformiteit zullen alle erftoegangswegen op termijn omgevormd moeten worden tot wegen met een 30km/u regime.
Daarbij moet er voor worden gezorgd dat de weginrichting steeds meer in overeenstemming raakt met de wegcategorie .

Op dit moment zijn op veel locaties in de erftoegangswegen verkeerskundige objecten in de rijbaan, deze zijn door de jaren heen aangelegd en voldoen niet aan de richtlijnen. Ze worden ervaren als zeer verkeersonveilig. Om de weginrichting van alle erftoegangswegen uniform te maken en ook verkeersveiliger zullen de verkeersgeleiders conform de richtlijnen gewijzigd moeten worden.

Zoals in 5.1.5. van dit GVVP vermeld zijn er in de zwaar belaste erftoegangswegen die door het centrum leiden onvoldoende fiets en voetgangersvoorzieningen. Om voor deze doelgroepen meer verkeersveiligheid te creëren zullen op diverse locaties in de Dorpstraat voetgangersoversteekplaatsen aangelegd moeten worden. Daarnaast is het de aan te bevelen om fietssuggestiestroken aan te leggen langs de rijbaan van de erftoegangswegen, dit bevorderd de verkeersveiligheid voor fietsers, is in overeenstemming met de richtlijnen en heeft een positieve invloed op de totale verkeerscapaciteit van de weg.

5.2.3. Gewenste situatie gebiedsontsluitingswegen met 50 km/u regime

De gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen zijn conform de richtlijnen ingericht.
De intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen vallen ruim binnen de normen.

Aandachtspunt op de gebiedsontsluitingswegen zijn de Op dit moment zijn de verkeerskundige objecten in de rijbaan, deze zijn door de jaren heen aangelegd en voldoen niet aan de richtlijnen. Ze worden ervaren als zeer verkeersonveilig. Om de weginrichting van alle gebiedsontsluitingswegen zo uniform te maken en ook verkeersveiliger zullen de verkeersgeleiders conform de richtlijnen gewijzigd moeten worden.

6. PROJECTPLANNEN, FINANCIERING EN TIJDSPAD

In de voorgaande hoofdstukken zijn een aantal elementen naar voren gekomen die aantonen dat er behoefte is aan verduidelijking en/of verbetering aan de verkeerskundige situatie. Hiertoe wordt per onderdeel een projectplan opgesteld in dit hoofdstuk van het GVVP. De projectplannen bestaan uit het opstellen van nieuw beleid als er sprake is van een probleem dat alleen beleidsmatig opgelost kan worden. Verder zullen complexe dossiers nader onderzoek nodig hebben, dit betekend dat er onderzoeksactiviteiten moeten plaatsvinden. Daar waar het probleem helder is of quick wins plaats kunnen vinden worden uitvoeringsactiviteiten opgenomen als projectplan.

6.1. Projectplannen

6.1.1. Opstellen nieuwe (beleid) plannen

1. Opstellen van een parkeerbeleidsplan (voortvloeiend uit paragraaf 3.6.)
2. Opstellen van een verkeersveiligheidsplan (voortvloeiend uit paragraaf 3.5.)

6.1.2. Onderzoeksactiviteiten

1. Kentekenonderzoek 1 x per 5 jaar (voortvloeiend uit paragraaf 2.6.2)
2. Onderzoek haalbaarheid verbeterde ontsluiting Scherpenzeel Zuid (voortvloeiend uit paragraaf 4.2. en 5.1.1.)
3. Onderzoek naar spitsafsluiting op Oosteinde en Stationsweg (voortvloeiend uit paragraaf 5.1.1. en 5.1.5.)
4. Onderzoek naar de mogelijkheid tot sturing van vrachtverkeer waarbij ook aandacht is voor laden en lossen, onderzoek naar overlast van (land)bouwverkeer binnen de bebouwde kom en oplossingen voor de problemen buiten de bebouwde kom van Scherpenzeel. (voortvloeiend uit paragraaf 5.1.2.)

6.1.3. Uitvoeringsactiviteiten

1. Verkeersbesluiten met betrekking tot snelheidsregimes (voortvloeiend uit paragraaf 5.2.1.)
2. Inrichten 30 km/u zones en poortconstructies (voortvloeiend uit paragraaf 5.2.1.)
3. Conformeren weginrichting naar wegcategorie (voortvloeiend uit paragraaf 5.2.2.)
4. Wijzigen verkeerskundige objecten in de rijbaan (voortvloeiend uit paragraaf 5.2.2.)
5. Aanbrengen voetganger- en fietservoorzieningen (voortvloeiend uit paragraaf 5.2.2.)

In bijlage IV staat een nadere financiële uitwerking van alle bovengenoemde activiteiten en daarnaast ook het tijdspad

6.2. Uitwerking beleidsactiviteiten

6.2.1. Opstellen van een parkeerbeleidsplan

Gemeente Scherpenzeel heeft op dit moment weinig scherpte in haar beleid op het gebied van parkeren. De huidige situatie laat zich in hoofdlijnen beschrijven door: In geheel Scherpenzeel kan men vrij/kosteloos parkeren, er is een parkeerschijfzone in het centrum en parkeerverbodzone in het centrum, waarmee gerealiseerd wordt dat alleen in de vakken geparkeerd kan worden.

Rondom het centrum maar ook in de wijken wordt met regelmaat geklaagd over een tekort aan parkeervoorzieningen. Om een goed beeld te krijgen van de parkeerproblematiek is reeds een parkeermonitor uitgevoerd in 2007. In dit rapport is nog niet uitgewerkt hoe de problemen opgelost kunnen worden en welk beleid gemeente Scherpenzeel moet voeren om in de toekomst de parkeerproblemen structureel kan verminderen of beperken.

Hiertoe moet dus een separaat parkeerbeleidsplan worden opgesteld. Dit plan moet minimaal omvatten:

- Een geactualiseerd beeld van de huidige situatie.
- Een duidelijke beschrijving van het vigerende parkeerbeleid
- Een parkeeronderzoek met de geconstateerde problemen en klachten
- Een scherp beeld van de ontwikkelingen, zowel de landelijke trends en de wetgeving maar ook de ruimtelijke en demografische ontwikkelingen in Scherpenzeel.
- Er moet een duidelijke koppeling zijn met de overige beleidsterreinen in Scherpenzeel en er moet een duidelijke relatie zijn met het GVVP en het PvE OR 2010.
- Er moet een duidelijk instrumentarium (maatregelen en uitvoeringswijze) komen waardoor Scherpenzeel haar parkeerbeleid op uniforme wijze in de gemeente kan invoeren in het centrum, maar ook in de woonwijken.
- Het beleidsplan moet integraal zijn, dus naast het autoparkeren moet er ook aandacht zijn voor vrachtwagenparkeren, fietsparkeren, gehandicaptenparkeren, parkeren bij scholen en andere voorzieningen

Aangezien het aanpakken van de parkeerproblematiek een grote prioriteit kent wordt geadviseerd om het beleidsplan op te stellen in het jaar 2012

De kosten voor het opstellen van het beleidsplan hangen af van het uitwerkingsniveau. Voor een sober en doelmatig parkeerbeleidsplan moet rekening gehouden worden met ca. 15.000 – 17.500 euro Voor een uitgebreid plan moet rekening gehouden worden 22.500 tot 25.000 euro.

Gelet op de uitgangspunten van de startnotitie van het GVVP, de bezuinigingstaakstelling voor gemeenten en de wensen van de gemeenteraad wordt een sober en doelmatig beleidsplan voorgesteld ad. 17.500 euro in de begroting.

6.2.2. Opstellen van een verkeersveiligheidsplan

Scherpenzeel scoort goed qua verkeersveiligheidcijfers als deze gekoppeld zijn aan het aantal letselongevallen of ongevallen met dood tot gevolg. Op het gebied van subjectieve verkeersonveiligheid zijn er behoorlijk wat aandachtspunten. Deze aandachtspunten zullen deels worden verholpen als gevolg van het uitvoeren van een aantal projecten op basis van dit GVVP, echter er zullen nog steeds een aantal overblijven.
Het is verstandig om deze aandachtspunten goed in beeld te brengen door middel van het opstellen van een verkeersveiligheidsplan
Aangezien het hier gaat om subjectieve onveiligheid die deels verminderd zal worden door het uitvoeren van een aantal projecten van het GVVP wordt geadviseerd om het verkeersveiligheidsplan op te stellen in de jaar 2014 zodat er een goed beeld bestaat van de resterende subjectieve verkeersonveiligheid.

De kosten voor het opstellen van het verkeersveiligheidsplan hangen af van het uitwerkingsniveau. Voor een sober en doelmatig verkeersveiligheidsplan moet rekening gehouden worden met ca. 7.500 – 10.000 euro Voor een uitgebreid plan moet rekening gehouden worden 12.500 tot 15.000 euro.

Gelet op de uitgangspunten van de startnotitie van het GVVP, de bezuinigingstaakstelling voor gemeenten en de wensen van de gemeenteraad wordt een sober en doelmatig beleidsplan voorgesteld ad. 10.000 euro in de begroting.

6.3. Uitwerking onderzoeksactiviteiten

6.3.1. Kenteken onderzoek

Het is verstandig om in Scherpenzeel periodiek een kentekenonderzoek uit te voeren. Een kentekenonderzoek wordt vaak gebruikt om te achterhalen welke routes voertuigen afleggen. Door het registreren van de kentekens en deze met elkaar te vergelijken kan worden achterhaald welke routes voertuigen hebben gereden. Als een voertuig op een bepaalde locatie is waargenomen en binnen een bepaalde tijd ook op een andere locatie is geregistreerd, kan een uitspraak worden gedaan over de route die het voertuig heeft gevolgd. Op basis van deze gegevens kunnen er uitspraken gedaan worden over:

- de doorgaande verkeersstromen
- sluipverkeer dat van een bepaalde route gebruik maakt
- de mate waarin verschillende routes binnen een dorp, stad of gebied gereden worden

Voor een kentekenonderzoek moet rekening gehouden dat dit 1 x per 5 jaar moet worden uitgevoerd en dat dit per keer ca. 2.500 euro kost uitgaande van 3 meetpunten per keer.

6.3.2. Onderzoek haalbaarheid verbeterde ontsluiting Scherpenzeel Zuid

Voor het behalen van verbeterde ontsluiting van Scherpenzeel Zuid zal onderzocht moeten worden wat de mogelijkheden zijn voor een verbinding van de Ringbaan met de Koepellaan via de Boslaan. Daarnaast zal in de uitwerking van plan Zuid rekening gehouden moeten worden met een goede ontsluiting via Vierzinnen naar de Hovenierslaan.

Aangezien deze onderzoeksactiviteiten sterk zijn gekoppeld aan de ontwikkeling rondom Plan Zuid en Plan Weijdelaer wordt geadviseerd om deze onderzoeksactiviteiten uit te voeren in het jaar 2012.

De kosten voor het onderzoek zijn afhankelijk van het uitwerkingsniveau, maar ook van de mogelijkheden tot het meeliften op Plan Zuid
Voor een sober en doelmatig haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden bij de Boslaan moet rekening gehouden worden met ca. 5.000 – 10.000 euro Voor een uitgebreid onderzoek moet rekening gehouden worden 25.000 tot 30.000 euro.

Voor het haalbaarheidsonderzoek naar de verbinding Vierzinnen met de Hovenierslaan moet rekening gehouden worden met ca. 2.500 – 5.000 euro. Mogelijk kunnen deze kosten deels opgevoerd worden in de uitwerking van Plan Zuid.

Vooralsnog wordt uitgegaan van in totaal (10.000+5.000) 15.000 euro voor haalbaarheidsonderzoeken verbeteren van de verkeerskundige ontsluiting van wijk Zuid.

6.3.3. Onderzoek naar spitsafsluiting op Oosteinde en Stationsweg

Voor het onderzoeken van een spitsafsluiting zullen verkeerstellingen gehouden moeten worden en onderzoek naar de herkomst van de weggebruikers uitgevoerd moeten worden op basis van kenteken. Daarnaast moet worden bepaald of er sprake is van bestemmingsverkeer of doorgaand verkeer c.q. sluipverkeer.

Aangezien deze onderzoeksactiviteiten bepalend zijn voor de leefbaarheid op de Dorpsstraat wordt geadviseerd om deze onderzoeksactiviteiten uit te voeren in het jaar 2012.

De kosten voor het onderzoek rekening gehouden worden met ca. 5.000 – 7.500 euro

6.3.4. Onderzoek naar vrachtverkeer en landbouwverkeer

Er is onvoldoende beeld waar, welke en wat voor type vrachtwagens rijden in Scherpenzeel. Dat zelfde geldt voor het landbouwverkeer binnen de bebouwde kom maar ook buiten de bebouwde kom van Scherpenzeel.
Hier moet verandering in komen door onderzoek te doen en de mogelijkheden tot sturen en beperken vrachtwagenverkeer daar waar mogelijk.
Gelet op de andere onderzoeken die plaatsvinden in 2012 is het raadzaam om dit onderzoek met de andere onderzoeken te combineren om zo ook een goed beeld te krijgen van de volledige situatie in Scherpenzeel.

Voor de kosten van het onderzoek rekening gehouden worden met ca. 5.000 – 7.500 euro

6.4. Uitwerking uitvoeringsactiviteiten

Voor alle uitvoeringsactiviteiten is een sobere en doelmatige inrichting gekozen
De genoemde totaalprijzen zijn zo reëel mogelijk begroot, met prijzen die gehanteerd worden op de actuele civieltechnische markt.

6.4.1. Verkeersbesluiten met betrekking tot snelheidsregimes

De gebiedsontsluitingswegen hebben en houden een snelheidsregime van 50 km/u
De erftoegangswegen variëren op dit moment in snelheidsregime, er zijn wegen met een snelheidsregime van 50 km/u en wegen met een snelheidsregime van 30 km/u. In de toekomst zullen alle erftoegangswegen een snelheidsregime van 30km/u krijgen
Daarnaast zullen op een aantal locaties de 30km/u zones worden uitgebreid.

Voor wat betreft de uitvoering van de werkzaamheden kan dit gefaseerd worden uitgevoerd over een periode van 2013 tot 2016. Het verdient de voorkeur om zo spoedig mogelijk de 30 km/u zones te uit te breiden en daarna per erftoegangsweg het snelheidsregime bij te stellen.

De kosten per verkeersbesluit en daaruit volgende wijzigingen voor de inrichting van de openbare ruimte bedragen:
Voor het wijzigen van de 30 km/u zone 6.500 euro per locatie voor de inritconstructies en de verkeersborden. Totaal aantal uit te voeren locaties 2 stuks
Voor het wijzigen van de erftoegangswegen 4.500 euro per wegvak voor de inritconstructies en de verkeersborden. Totaal aantal uit te voeren wegvakken 3 stuks

Totaal van de kosten is 26.500 (2 x 6.500 euro en 3 x 4.500 euro) deze kosten kunnen verdeeld worden over de jaren 2013-2016

6.4.2. Inrichten 30 km/u zones en poortconstructies

Op een aantal locaties zijn de poortconstructies naar de 30km/u zone nog niet in orde. Daarnaast zijn er op een aantal locaties kruisingen niet in overeenstemming met de inrichting zoals het hoort in de 30 km/u zone.

Voor wat betreft de uitvoering van de werkzaamheden kan dit gefaseerd worden uitgevoerd over een periode van 2013 tot 2016. Het verdient de voorkeur om zo spoedig mogelijk de poortconstructies te realiseren en vervolgens de kruisingen te wijzigen

De kosten per poortconstructie bedragen 4.500 euro per locatie voor de inritconstructies.
Totaal aantal uit te voeren locaties 6 stuks ad 4.500 euro

Voor het wijzigen van de kruisingen zijn de kosten afhankelijk van of er elementen of asfalt in de rijbaan aanwezig is. Voor een kruising met elementen bedragen de kosten ca. 6.500 per locatie voor een kruising in asfalt zijn de kosten ca. 15.500 euro

Totaal aantal uit te voeren kruisingen in elementen 3 stuks ad 6.500 euro
Totaal aantal uit te voeren kruisingen in asfalt 2 stuks ad 15.500 euro

Totaal van de kosten is 77.500 euro (6x 4.500, 3 x 6.500 euro en 2 x 15.500 euro) deze kosten kunnen verdeeld worden over de jaren 2013-2016

6.4.3. Conformeren weginrichting naar wegcategorie

Een aantal wegen worden te intensief gebruikt of er wordt te snel gereden. Het betreft hier met name de erftoegangswegen Oosteinde, Dorpsstraat en het Holevoetplein. Een van de gebiedontsluitingswegen kent te hoge snelheden, het betreft de Stationsweg met name op het wegvak tussen de Industrielaan en de Dreef (N224)

Het Oosteinde
Het Oosteinde is al de nodige wijzigingen ondergaan in 2010 met de omvorming van de kruising Hopeseweg, Verlengde Hopeseweg en Oosteinde naar een rotonde en de kruising Oosteinde met de Ringbaan naar een plateau waardoor het een gelijkwaardige kruising wordt. Het Oosteinde met de kruising Doornboomspark behoeft op termijn nog aanpassingen om ook daar het 30km/u regime af te dwingen.

Aangezien de belangrijkste maatregelen in 2010 zijn uitgevoerd op het Oosteinde kunnen de resterende werkzaamheden in een later stadium worden uitgevoerd. Daarmee wordt er geen hoge prioriteit gegeven aan dit project.
Gelet op de kostenbestedingen is het verstandig om dit project uit te voeren in de periode 2013. Het betreft hier het inrichten van de kruising met plateauelementen voor een doorgaande route, daarom wordt gekozen voor de variant 8cm hoog en 1,75m lang.

Voor het realiseren van een sober en doelmatig ontwerp(en toetsing) zijn de kosten ca. 2.500 Voor het aanbrengen van wijzigen in de asfaltrijbaan zijn de kosten voor inrichtingselementen ca. 3.500 euro, de kosten voor aanpak kruising ca. 16.500 euro en de kosten voor markering ca. 1.500 euro. Totale kosten van het project 24.000 euro, de planning is om in 2013 uit te voeren.

Dorpsstraat
Gelet op de overige werken die uitgevoerd gaan worden; het wijzigen van de verkeersgeleiders, het onderzoeksresultaat van het onderzoek naar de spitsafsluiting en de voetgangers en fietsvoorzieningen die gerealiseerd gaan worden in de Dorpsstraat is het verstandig om eerst inzicht te krijgen in de effecten die deze uitvoeringsmaatregelen met zich mee brengen. De kruisingen van de Dorpsstraat met de aanliggende wegen moet wel worden gewijzigd deze zijn allemaal verkeersonveilig voor alle verkeersdeelnemers

Aangezien er diverse maatregelen aan de Dorpsstraat worden uitgevoerd is het verstandig om deze werken eerst te laten uitvoeren en daarna pas deze kruisingen van de Dorpsstraat te wijzigen. Het is verstandig om dit project voor te bereiden en uit te voeren in de jaren 2014-2016. Het betreft hier het inrichten van de kruisingen met plateauelementen voor een doorgaande route, daarom wordt gekozen voor de variant 8cm hoog en 1,75m lang.

Voor het realiseren van een sober en doelmatig ontwerp(en toetsing) zijn de kosten ca 7.500 euro, de uitvoering kost ca. 3 x 18.500 euro en 1 x 12.500 euro = Totale kosten van het project 75.500 euro. Deze kosten worden verdeeld over de jaren 2014-2016.

Holevoetplein
Op het Holevoetplein spelen diverse zaken een rol in de verkeersonveiligheid. De overgang naar de 30 km/u zone is onvoldoende benadrukt. De kruising van het Holevoetplein met de Prinses Marijkelaan, Hovenierslaan en de Stationsweg wordt ervaren als een gevaarlijke kruising. Daarnaast zijn de intensiteiten hoog en wordt er te hard gereden. Met name de kruising en de poort naar de 30km/u zone moeten worden aangepakt en verbeterd worden. Aangezien het Holevoetplein ook in de oost-west verbinding ligt zullen de diverse maatregelen aan de Dorpsstraat ook invloed hebben op deze weg. Het is dan ook verstandig om deze werken eerst te laten uitvoeren en daarna pas de kruising de kruising van het Holevoetplein met de Prinses Marijkelaan, Hovenierslaan en de Stationsweg te wijzigen. Het betreft hier het inrichten van de kruising met plateauelementen voor een doorgaande route, daarom wordt gekozen voor de variant 8cm hoog en 1,75m lang.
Voorgesteld wordt om dit project te voorbereiden en uit te voeren in de periode 2013.
Het wijzigen van de poortconstructie is meegenomen onder het punt 2. inrichten 30 km/u zones en poortconstructies

Voor het realiseren van een sober en doelmatig ontwerp(en toetsing) zijn de kosten ca 4.500 euro, de uitvoering kost ca. 28.000 euro Totale kosten van het project 32.500 euro, de planning is om in 2013 uit te voeren.

Stationsweg
Uit diverse metingen is gebleken dat op de stationsweg te hard wordt gereden, aangezien visuele maatregelen niet werken kunnen hier alleen nog fysieke maatregelen worden toegepast. Omdat er sprake is van een 50km/u regime en er veel bus en vrachtverkeer overheen rijdt is het de wens om hier niet al te zware maatregelen te nemen. Om aan beide wensen tegemoet te komen wordt in eerste instantie alleen een 50km/u plateau gerealiseerd met elementen met een lengte van 2,40m en een hoogte van 8cm voor het gemeentehuis.
De kosten hiervoor bedragen 14.500 euro, de planning is om in 2016 uit te voeren.

6.4.4. Wijzigen verkeerskundige objecten in de rijbaan

Op veel locaties in Scherpenzeel zijn door de tijd heen verkeersgeleiders aangebracht.
Deze verkeersgeleiders voldoen niet aan de normen en zijn daarmee verkeersonveilig.
Al deze verkeersgeleiders moeten worden gewijzigd conform de richtlijnen
In totaal gaat het om
3 x Industrielaan
1 x Stationsweg
1 x Dorpsstraat
1 x Marktstraat

De uitvoering van deze projecten kan zo spoedig mogelijk starten. Om de kosten geleidelijk te verdelen worden er per jaar 2 geleiders omgevormd. De prioriteitstelling hierbij is op basis van mate van verkeersonveiligheid en aanwezige intensiteiten
De voorgestelde uitvoeringsperiode is 2013-2016

Kosten per locatie asfalt: 10.500 voor de uitvoering incl. bebording (5 st.)
Kosten per locatie elementen: 8.500 voor de uitvoering incl. bebording (1 st.)
Totaal kosten zijn 61.000 euro verdeeld over de periode van 2013 tot en met 2016

6.4.5. Aanbrengen voetganger- en fietservoorzieningen

In de Dorpsstraat en Marktstraat zijn een aantal voetgangers en fietsvoorzieningen benodigd in de rijbaan om de leefbaarheid te waarborgen. Er zijn na de projecten van 2011 nog 3 andere locaties die in aanmerking komen voor het realiseren van een voetgangersoversteekplaats op enkele locaties gecombineerd met een fietsoversteekplaats.

De uitvoering van deze projecten kan zo spoedig mogelijk starten. Om de kosten geleidelijk te verdelen worden er om het jaar 1 voetgangersoversteekplaats gerealiseerd.
De prioriteitstelling hierbij is op basis van mate van verkeersonveiligheid en aanwezige intensiteiten De voorgestelde uitvoeringsperiode is 2013-2015

Kosten per locatie asfalt: 8.500 voor de uitvoering incl. bebording (1 st.)
Kosten per locatie elementen: 7.500 voor de uitvoering incl. bebording (2 st.)
Totaal kosten zijn 23.500 euro verdeeld over de periode van 2013 tot en met 2015

7. BIJLAGEN

BIJLAGE I	REACTIES POLITIEKE PARTIJEN
BIJLAGE II	REACTIES OVS EN VAC
BIJLAGE III	STREEFPLAN GOW, ETW EN 30 KM/U ZONE
BIJLAGE IV	UITWERKING TIJDSPAD EN FINANCIEN

7.1. Bijlage I

Reacties van de politieke partijen naar aanleiding van de thema-avond

7.2. Bijlage II

Reacties van de ondernemersvereniging van Scherpenzeel en de VAC

7.3. Bijlage III

Overzichtstekening streefplan
gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen
en 30 km/u zones van Scherpenzeel

7.4. Bijlage IV

Uitwerking tijdspad en financiën