

RAPPORT

Verkeersonderzoek Scherpenzeel- Zuid

Click to enter "Subtitle2"

Klant: Gemeente Scherpenzeel

Referentie: BI3675-101-100-RHD-01-01-RP-1-0001

Status: Definitief/1

Datum: 27 juni 2023



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeersonderzoek Scherpenzeel-Zuid

Sub titel: Click or tap here to enter text.

Referentie: BI3675-101-100-RHD-01-01-RP-1-0001

Uw kenmerk Click or tap here to enter text.

Status: 1/Definitief

Datum: 27 juni 2023

Projectnaam: Verkeersonderzoek Scherpenzeel

Projectnummer: BI3675-101-100

Auteur(s): Jos Hengeveld

Opgesteld door: Jos Hengeveld

Gecontroleerd door: Anthoni Molina Gallardo

Datum: 5-6-2023

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Alleen voor intern gebruik

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

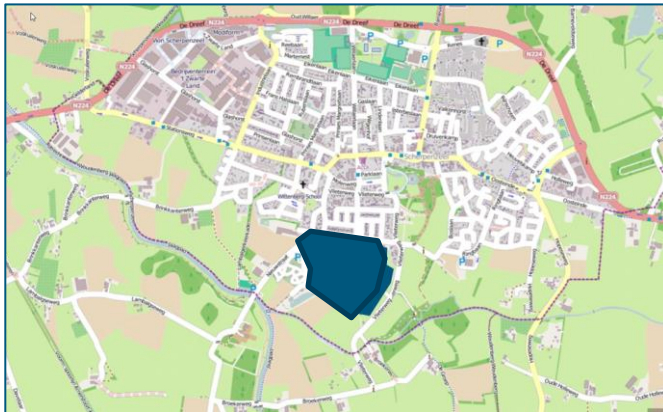
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoeksvraag	2
1.3	Draagvlak	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Huidige en toekomstige situatie	4
2.1	Verkeersstromen	4
2.1.1	Resultaten model 2020 (huidige situatie)	4
2.1.2	Resultaten model supermarkten	6
2.1.3	Resultaten model 2030	6
2.1.4	Resultaten model 2040	7
2.2	Huidige en toekomstige knelpunten	8
2.2.1	Voetgangers	8
2.2.2	Fietsers	9
2.2.3	Openbaar vervoer	10
2.2.4	Landbouwverkeer	11
2.2.5	Gemotoriseerd verkeer	11
2.2.6	Bouwverkeer	13
3	Maatregelrichtingen	14
3.1	Effecten en maatregelen Langzaam verkeer (fiets en voetgangers)	14
3.2	Effecten en maatregelen gemotoriseerd verkeer	17
3.2.1	Variant 0 - Geen maatregelen	17
3.2.2	Variant A. west (60 km/h)	18
3.2.3	Variant B. west (30 km/h)	20
3.2.4	Variant C. midden	22
3.2.5	Variant D. oost	24
3.2.6	Variant E. oost en midden	26
3.2.7	Variant F. west, oost en midden	28
3.2.8	Variant G. Afsluiting Brinkkanterweg	30
3.2.9	Variant H. Afsluiting Boslaan	32
3.3	Effecten en maatregelen bouwverkeer	34
4	Uitwerking maatregelen	36
4.1	Traject en kruispunten Dorpsstraat / Holevoetplein / Stationsweg / Oosteinde	37
4.2	Fietsvoorziening Koepellaan	39
4.3	Route Vierzinnen – Hovenierslaan	40
4.4	Eénrichtingsverkeer Vijverlaan / Burg. Royaardslaan	41
4.5	Faciliteren bouwverkeer	42

5	Samenvatting: conclusie en aanbevelingen	43
5.1	Conclusies	43
5.2	Aanbevelingen	44
	Bijlage 1. Bouwverkeer	45
	Bijlage 2. Risicoanalyse verkeersveiligheid	48
	Bijlage 3. Verslagen klankbordgroep (bewoners en ondernemers)	49
	Bijlage 4. Verslagen raadsklankbordgroep (2)	50
	Bijlage 5. Inrichting traject Stationsweg/Dorpsstraat/Oosteinde	51

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de afgelopen jaren hebben in Scherpenzeel veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden. Ook in de toekomst zijn diverse ruimtelijke projecten gepland op het gebied van wonen en werken. In Scherpenzeel-Zuid is de gemeente voornemens een nieuwe woonwijk te ontwikkelen, genaamd De Nieuwe Koepel, met 450 woningen. In het zuidwesten (ten zuiden van de Stationsweg) is verder een uitbreiding van het bedrijventerrein met 5 hectare in voorbereiding. Ook wordt binnenkort gestart met de (nieuw)bouw van een supermarkt en woningen in het centrum. Voor De Nieuwe Koepel wordt momenteel een bestemmingsplan voorbereid. Het bestemmingsplan moet nog worden vastgesteld. In onderstaande figuur 1 is de locatie aangegeven en in figuur 2 het stedenbouwkundig kader.



Figuur 1: Locatie De Nieuwe Koepel



Figuur 2: Stedenbouwkundig kader De Nieuwe Koepel

Voor de ontsluiting van De Nieuwe Koepel heeft RoyalHaskoningDHV (RHDHV) in 2020 een verkeersonderzoek uitgevoerd. In dat onderzoek zijn de verkeerseffecten van de nieuwe uitbreiding op het ontsluitende wegennet van Scherpenzeel-Zuid berekend en beschreven. Niet alleen De Nieuwe Koepel is hierin meegenomen, maar ook alle andere toekomstige ontwikkelingen in Scherpenzeel. De conclusie van dit onderzoek is dat voor de ontsluiting van De Nieuwe Koepel geen nieuwe infrastructuur nodig is en de ontsluiting via het bestaande wegennet kan plaatsvinden, maar dat daarvoor wel enige aanpassingen nodig zijn.

De conclusies van het verkeerstechnische onderzoek uit 2020 zijn beperkt tot het definiëren van globale maatregelen. Vervolgens hebben zich recente ontwikkelingen voorgedaan in het kader van het Centrumplan, vooral ten aanzien van de nieuw te vestigen Jumbo supermarkt aan de Vijverlaan, wat in de eerdergenoemde studies nog niet was voorzien. Deze nieuwe ontwikkeling zal extra verkeersdruk gaan opleveren en kan in combinatie met de ontsluiting van Zuid mogelijk voor afwikkelingsproblemen gaan zorgen. Daarbij moet er ook voor gezorgd worden dat het verkeer in het centrum veiliger wordt (vooral voor fietsers en voetgangers).

De ontwikkelingen in Scherpenzeel Centrum en Zuid vragen dan ook om een totaal aanpak, waarbij gezamenlijk met de inwoners wordt gekeken naar mogelijke maatregelen op netwerkniveau voor alle vervoerswijzen. Dit is nodig zodat de gemeente Scherpenzeel nu en in de toekomst een verkeersveilige, leefbare en bereikbare gemeente is en blijft.

1.2 Onderzoeksvraag

In het raadsbesluit van 25 maart 2021 heeft de raad aangegeven een diepgaander en breder vervolgonderzoek te willen laten uitvoeren naar de ontsluiting van Scherpenzeel-Zuid en de daaruit volgende verkeerssituatie in het centrum, zo mogelijk met meerdere varianten, waarbij het vinden van een breed gedragen oplossingsvariant wenselijk is.

De onderzoeksvraag is samengevat:

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

Onderdeel van deze vraag is het opstellen van verschillende maatregelscenario's waarbij de centrumroute als belangrijkste knelpunt wordt gezien op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Hierbij wordt in het bijzonder de relatie in beeld gebracht tussen de toekomstige ontsluiting van Zuid en de nieuw te vestigen Jumbo supermarkt aan de Vijverlaan.

De scenario's vervolgens te laten variëren: van weinig impact tot veel impact. Géén rigoureuze knip tussen delen van het dorp, maar bijvoorbeeld wel het wijzigen van de verkeerscirculatie door middel van het instellen van éénrichtingverkeer en/of het sturen van de verkeersstromen door het anders vormgeven van weggedeelten of kruispunten. Ten slotte is ook de optie van nieuwe infrastructuur in het onderzoek betrokken, om de effecten en gevolgen daarvan te kunnen beoordelen en af te kunnen wegen naast andere te onderzoeken varianten. De varianten zijn getoetst op alle bovengenoemde aspecten van capaciteit, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Hierbij is gerekend naar de situatie in 2030, met een doorkijk naar 2040.

In het onderzoek is ook de routing van de aanvoerroutes van het bouwverkeer voor De Nieuwe Koepel betrokken, omdat dit veel impact kan hebben op de leefomgeving.

Bij dit onderzoek zijn ook bewoners, ondernemers en stakeholders meegenomen in het onderzoeksproces, om zoveel mogelijk draagvlak te krijgen voor de voorgestelde oplossingsrichtingen.

1.3 Draagvlak

Tijdens het proces is er voor bewoners en stakeholders op verschillende momenten de mogelijkheid geboden een actieve rol te hebben in het proces.

Klankbordgroep (bewoners en ondernemers)

Er is voor dit proces een specifieke klankbordgroep gevormd aan het begin van het proces. Het was voor alle inwoners en belangenvertegenwoordigers van Scherpenzeel mogelijk zich aan te melden voor deze klankbordgroep op een open avond (03/02/22). Deze klankbordgroep bestond uit:

- de hulpdiensten (Veiligheidsregio en brandweer)
- vertegenwoordigers van de landgoederen Scherpenzeel en Lambalgen
- een groot aantal bewoners (voornamelijk uit Scherpenzeel-Zuid)
- voorzitter van het Inwonersplatform Scherpenzeel
- verkeersouder en ouderenbelang
- vertegenwoordigers van de ondernemers in het centrum
- ambtelijke vertegenwoordiging van de buurgemeente (Woudenberg).

Op vier momenten is de klankbordgroep geraadpleegd:

- Bij het presenteren van de resultaten van de verkeersmodellen (13/10/22)

- Bij het zoeken naar maatregelrichtingen (03/11/22)
- Bij het analyseren van de effecten van de maatregelen (12/01/23)
- Overleg tussen de Klankbordgroep Inwoners&Ondernemers en de Klankbordgroep van de Raad (20-02-23)

De klankbordgroep had hierbij een consulterende rol.

Klankbordgroep van de Raad

Daarnaast is ervoor gekozen ook de raad in een vroegtijdig stadium te betrekken. Om deze reden is een klankbordgroep gevormd met één raadslid per fractie. Deze raadsklankbordgroep is tweemaal bij elkaar gekomen:

- Bij het zoeken naar maatregelrichtingen (22/11/22)
- Bij het analyseren van de effecten van de maatregelen (24/01/23)

De klankbordgroep van de Raad had hierbij een consulterende rol.

Intern ambtelijk overleg

Tijdens het proces heeft regelmatig intern ambtelijk overleg plaatsgevonden met het kernteam-Zuid. Dit om gedurende het proces aan te sluiten op o.a. de ontwikkelingen van De Nieuwe Koepel in Scherpenzeel-Zuid. Verder heeft op verschillende momenten afstemming plaatsgevonden met de overige vakdisciplines binnen de gemeente om de haalbaarheid en technische uitvoerbaarheid van de aangedragen ideeën te toetsen.

1.4 Leeswijzer

Voor dit onderzoek is allereerst een beeld gegeven van de huidige en toekomstige situatie op het gebied van mobiliteit (hoofdstuk 2). Hiervoor is allereerst het verkeersmodel bijgewerkt op basis van de meest recente gegevens. De resultaten hiervan zijn de huidige en toekomstige verkeersstromen. Deze zijn weergegeven in paragraaf 2.1. Hierbij is als tussenstap specifiek aandacht besteed aan de effecten van het verplaatsen van de supermarkt op de verkeersstromen. In paragraaf 2.2 zijn de huidige en toekomstige knelpunten in beeld gebracht (per vervoerswijze).

Vervolgens zijn maatregelenrichtingen voorgesteld en doorgerekend. In paragraaf 3.1 zijn de afgewogen maatregelen en bijbehorende effecten in beeld gebracht voor het fietsverkeer, in paragraaf 3.2 het autoverkeer. In paragraaf 3.3 is specifiek aandacht besteed aan het bouwverkeer.

In hoofdstuk 4 is vervolgens een doorkijk gegeven naar de uitwerking van de maatregelen, naar aanleiding van de analyse van de maatregelrichtingen in hoofdstuk 3. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen.

2 Huidige en toekomstige situatie

Om allereerst een goed beeld te krijgen van de huidige en toekomstige verkeersstromen zijn deze in beeld gebracht met een verkeersmodel (2.1). Vervolgens zijn in paragraaf 2.2 de huidige en toekomstige knelpunten op het gebied van mobiliteit in beeld gebracht (specifiek gericht op Scherpenzeel Zuid en Centrum).

2.1 Verkeersstromen

Royal HaskoningDHV heeft reeds eerder berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel van de gemeente Scherpenzeel. Als eerste stap is het referentie- en toekomstjaar van het verkeersmodel herijkt, met de meest recente gegevens van alle toekomstige woningbouwontwikkelingen in Zuid, de ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de Stationsweg, interne woningbouwontwikkelingen en de ontwikkelingen van de supermarkten (zie 2.1.2). Hiermee worden de verkeersstromen voor zowel de huidige (2.1.1) als de toekomstige situatie (2.1.2 / 2.1.3 en 2.1.4) in drie stappen beeld gebracht.

Op basis van bovenstaande ontwikkelingen is het verkeersmodel doorgerekend voor het basisjaar (2020) en toekomstjaar 2030. Omdat 2030 al aardig dichtbij komt is ook een doorkijk gegeven naar 2040 door middel van het uitvoeren van een robuustheidstoets 2040. Dit is gedaan door een groeiprognose over de jaren tussen 2030 en 2040 door te rekenen.

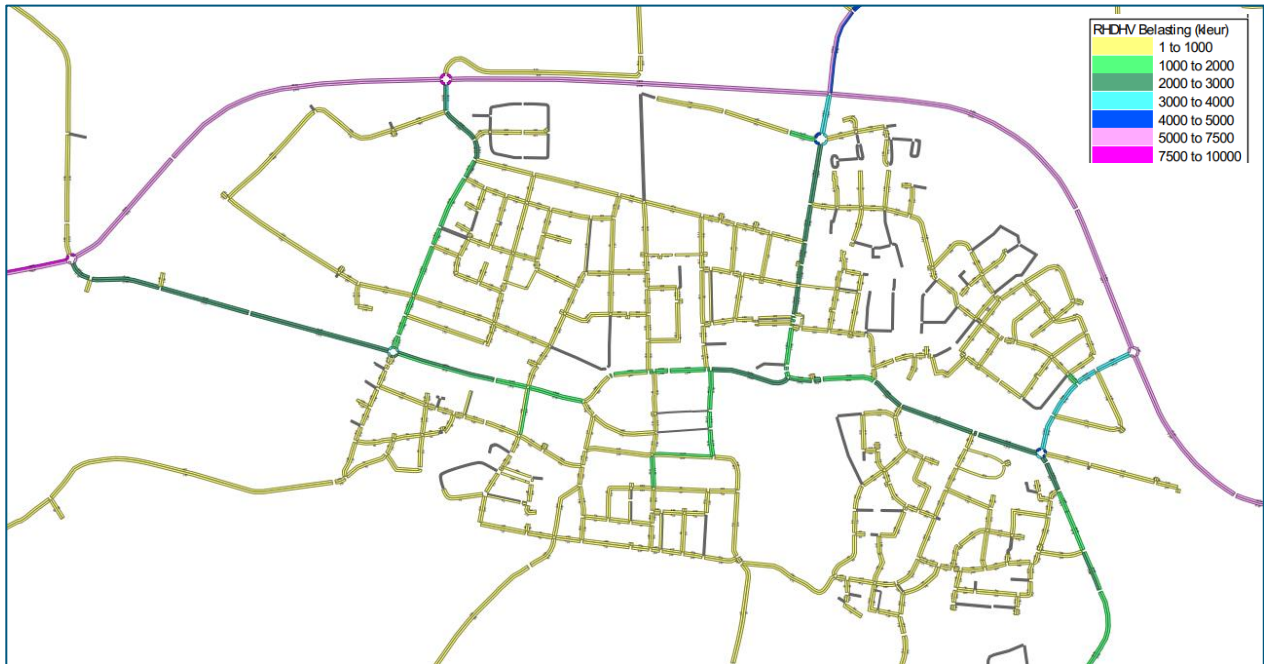
2.1.1 Resultaten model 2020 (huidige situatie)

De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is in beeld gebracht op basis van de huidige situatie. Het verkeersmodel is een statisch verkeersmodel en kent als basis het woon-werk verkeer. Deze verkeersstromen zijn bijgesteld (gekalibreerd) op basis van recente verkeerstellingen die door de gemeente zijn aangeleverd.

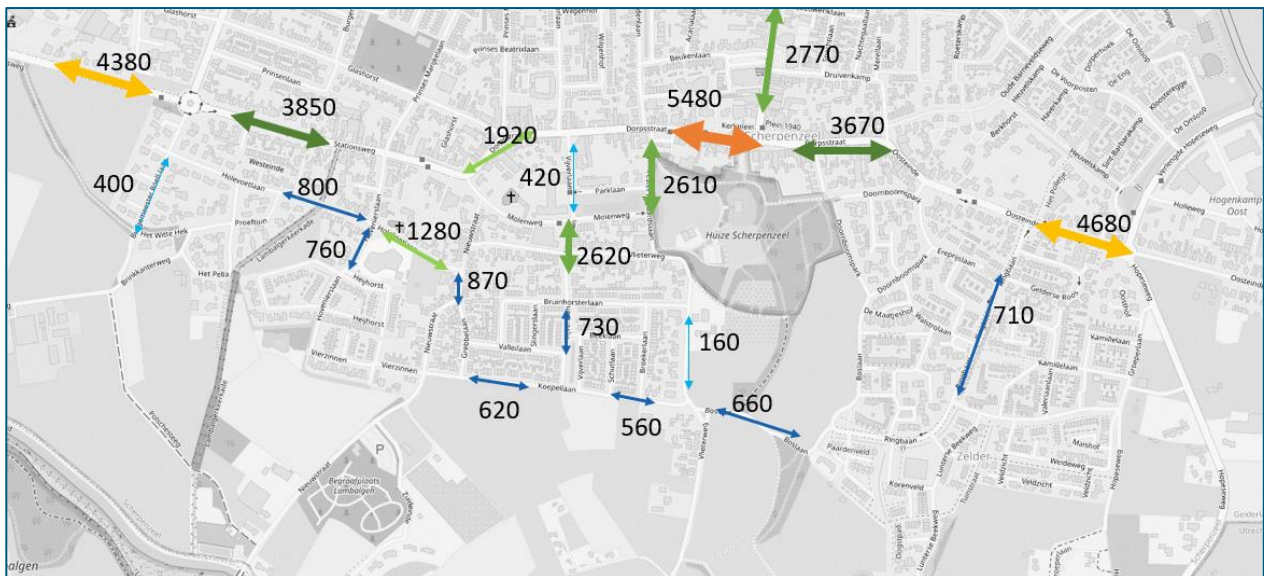
Het verkeersmodel geeft op basis van deze gegevens een goede indicatie van de omvang van de verkeersstromen. De verkeersintensiteiten worden in het model toegedeeld op basis van de snelste route en zijn daardoor op wijkniveau soms niet nauwkeurig genoeg voor een gedetailleerde analyse. Een kwalitatieve beoordeling van de modelresultaten (op wijkniveau) is daarom nodig.

De voor deze studie uitgevoerde verkeersberekeningen zijn uitgevoerd op basis van de op dat moment meest recente gegevens van alle geplande ontwikkelingen. Het is geen onderbouwing voor de ontwikkeling van De Nieuwe Koepel. Voor het inschatten van het verkeer in de woonstraten zullen voor De Nieuwe Koepel aparte verkeersberekeningen uitgevoerd worden, welke mogelijk verschillen van de getoonde toekomstige verkeersstromen in hoofdstuk 2 en 3.

Onderstaand zijn de verkeersstromen uit 2020 in beeld gebracht, waarbij duidelijk te zien is dat de Dreef en de Barneveldsestraat de hoofdstructuur vormen. Vervolgens vormen de Stationsweg, Dorpsstraat, Oosteinde, Marktstraat, Industrielaan, Hopeseweg / Verlengde Hopeseweg de hoofdonsluiting binnen Scherpenzeel.



Figur 3: Verkeersstromen 2020 (in motorvoertuigen per 24 uur, per richting)



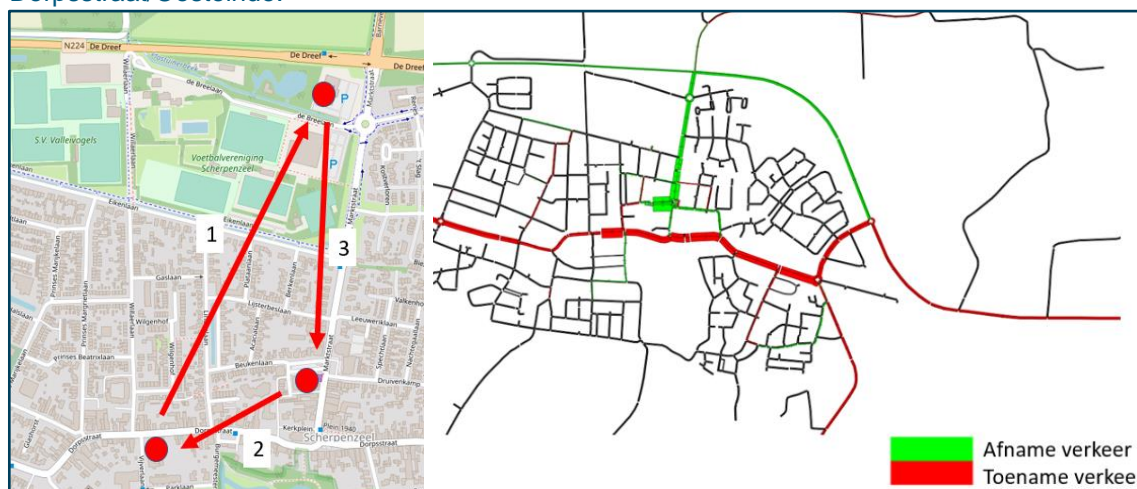
Figur 4: Verkeersstromen 2020 van een select aantal wegen (in motorvoertuigen per 24 uur, beide richtingen samen)

2.1.2 Resultaten model supermarkten

Als tussenstap is vervolgens berekend wat de effecten zijn van het verplaatsen van de supermarkten in de gemeente Scherpenzeel. De volgende verplaatsingen hebben reeds c.q. moeten nog - gaan geschieden:

1. Verplaatsing Aldi van Vijverlaan naar de Breelaan
2. Verplaatsing Jumbo van de Beukenlaan naar de Vijverlaan
3. Verplaatsing Aldi van de Breelaan naar de Beukenlaan

De situatie vóór de verplaatsing is vergeleken met de situatie na de verplaatsing. Doordat de Jumbo op de nieuwe locatie groter wordt, neemt het aantal verplaatsingen vooral toe op de hoofd-as Stationsweg/ Dorpsstraat/Oosteinde.



Figuur 5: Effect verplaatsing supermarkten op de verkeersstromen

2.1.3 Resultaten model 2030

Voor het jaar 2030 is uitgegaan van de huidige vastgestelde toekomstige ontwikkelingen in Zuid, zoals de volledige ontwikkeling van De Nieuwe Koepel, de interne uitbreidingen en autonome groei. Daarnaast is in het model ook het effect verwerkt van de te verwachte groei van het gemotoriseerde verkeer op het bovenliggend wegennet.

De grootste toename in 2030 in de kern Scherpenzeel wordt veroorzaakt door De Nieuwe Koepel. Het verkeer uit de nieuwe wijk kan net als de andere wijken in Scherpenzeel via vier plekken rondweg De Dreef op.

Hierdoor verdeelt het verkeer vanuit De Nieuwe Koepel zich in 3 richtingen:

- Van/naar het oosten
- Van/naar het westen
- Van/naar het noorden



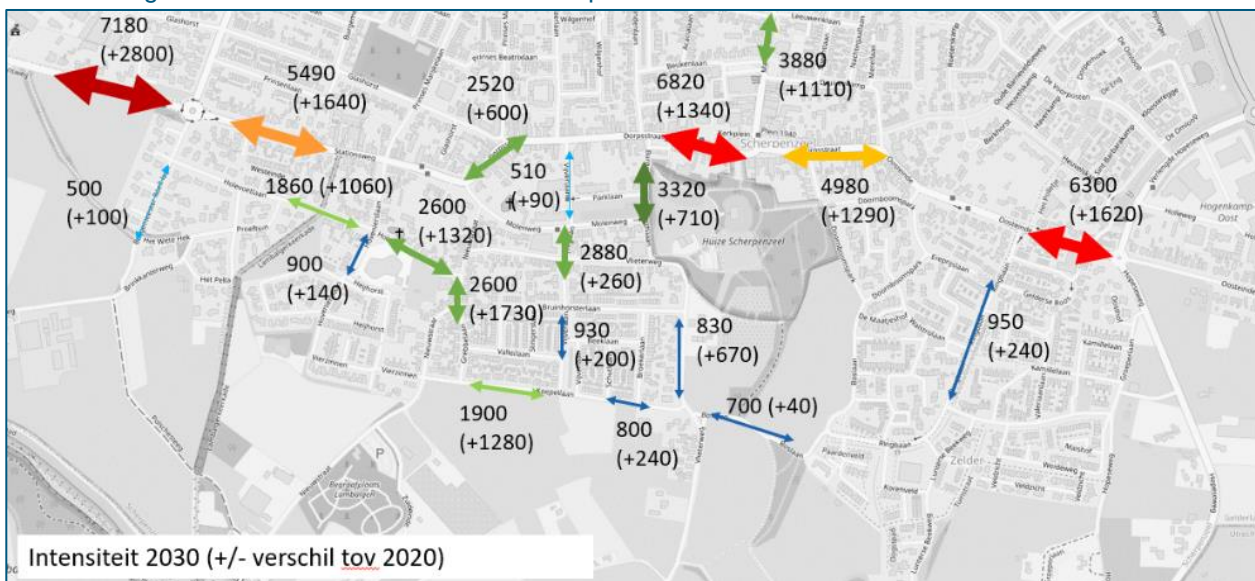
Figuur 6: Toename verkeer in de kern Scherpenzeel 2030

De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is relatief hoog; de hoeveelheid verkeer stijgt immers in relatieve zin aanzienlijk. De capaciteit van de wegen is over het algemeen toereikend om dit verkeer goed te kunnen verwerken. Opvallend is wel dat het verkeersmodel aangeeft dat een beperkt aantal wegen een relatief

groot aandeel van het verkeer zal verwerken. De verwachting is echter dat het verkeer zich in de praktijk iets beter zal verdelen.

Er zijn wel een aantal aandachtspunten:

- De schoolzone bij de Holevoetlaan / Hovenierslaan. Gezien de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is het wenselijk hier passende maatregelen te nemen om de omgeving zo veilig mogelijk in te richten.
- De kruispunten langs het traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpsstraat. De huidige kruispunten vormen al een aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid. Een toename van het gemotoriseerde verkeer zal deze knelpunten versterken.



Figuur 7: Verkeersstromen 2030 op een aantal specifieke wegen (per etmaal in twee richtingen)

2.1.4 Resultaten model 2040

Om een indicatie te krijgen van het gemotoriseerd verkeer in de verdere toekomst (richting 2040) zijn de cijfers van 2030 opgehoogd met een aangenomen groeipercentage, om zo de mogelijke toekomstige verkeersdruk in beeld te krijgen. Bij de analyse van de toekomstige situatie is rekening gehouden met dit toekomstbeeld.



Figuur 8: Indicatie verkeersstromen 2040 (toe/afname gemotoriseerd verkeer per etmaal)

2.2 Huidige en toekomstige knelpunten

In deze paragraaf is per vervoerswijze (voetganger, fiets, openbaar vervoer, landbouwverkeer, auto en bouwverkeer) in beeld gebracht waar de huidige en toekomstige mobiliteitsknelpunten in het verkeersnetwerk aanwezig zijn. Hierbij is een indeling gehanteerd per vervoerswijze, conform het principe van STOMP (stappen, trappen, openbaar vervoer/Maas en personenauto). De kwetsbare verkeersdeelnemer staat centraal. Hierbij is ook aandacht besteed aan het bouwverkeer van De Nieuwe Koepel.

2.2.1 Voetgangers

De huidige knelpunten voor de voetgangers zijn vooral de routes waarbij deze kwetsbare verkeersdeelnemers relatief grote stromen gemotoriseerd verkeer kruisen.

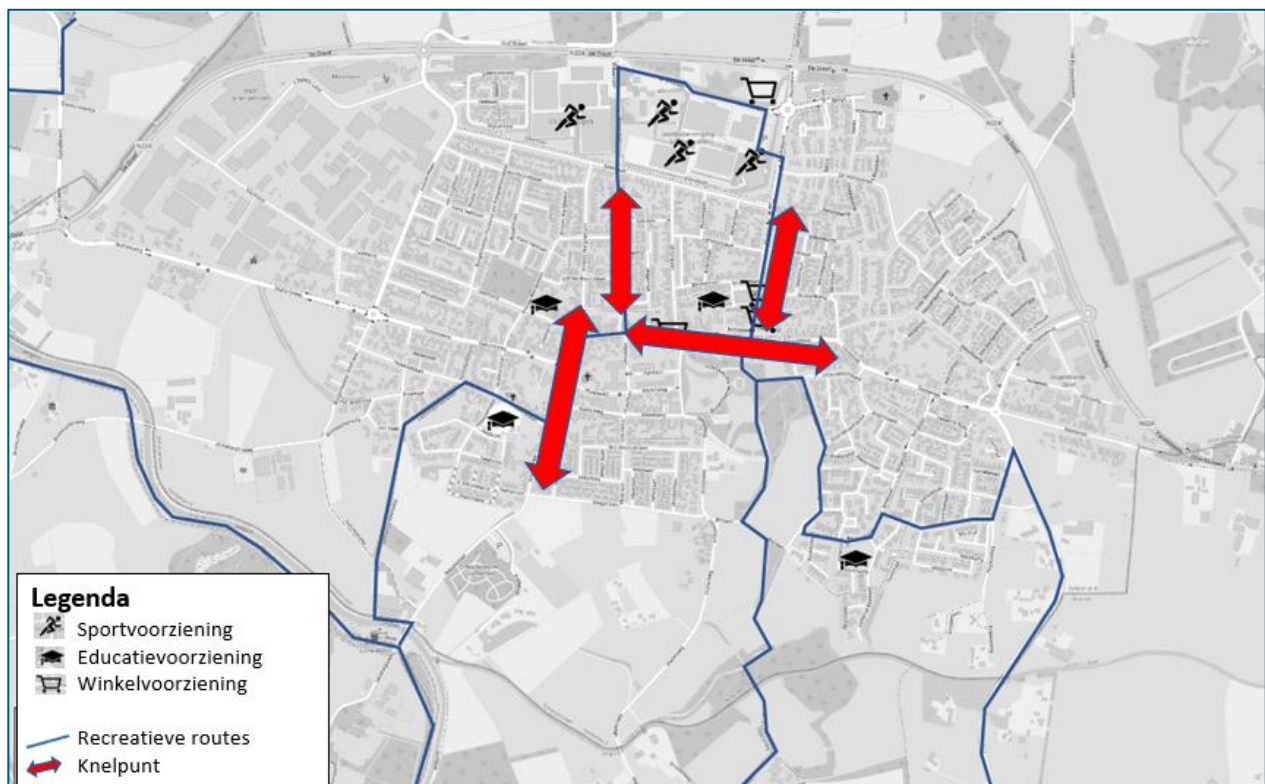
De volgende routes en locaties zijn hierbij van belang (zie figuur 9):

- Schoolzones en schoolroutes
- Centrum (en de routes ernaartoe)
- De routes naar de sportvoorzieningen

Vooral waar deze routes gecombineerd worden en/of kruisen met de hoofdroutes voor het gemotoriseerd verkeer leidt dit tot knelpunten. Dit is nu al het geval en zal in de toekomstige situatie nog meer versterkt worden.

Hierbij betreft vooral de hoofdroutes voor het gemotoriseerd verkeer in de dorpskern:

- Traject Oosteinde / Dorpsstraat / Stationsweg
- Marktstraat



Figuur 9: Knelpunten voetgangers

2.2.2 Fietsers

Het fietsnetwerk in de gemeente Scherpenzeel is vooral gericht op de routes aan de randen van de gemeente. De fietspaden lopen van het buitengebied tot aan de rand van het centrum van de kern. In het centrum zelf ontbreekt specifieke infrastructuur voor de fiets (vrijliggende fietspaden of fietsstroken).

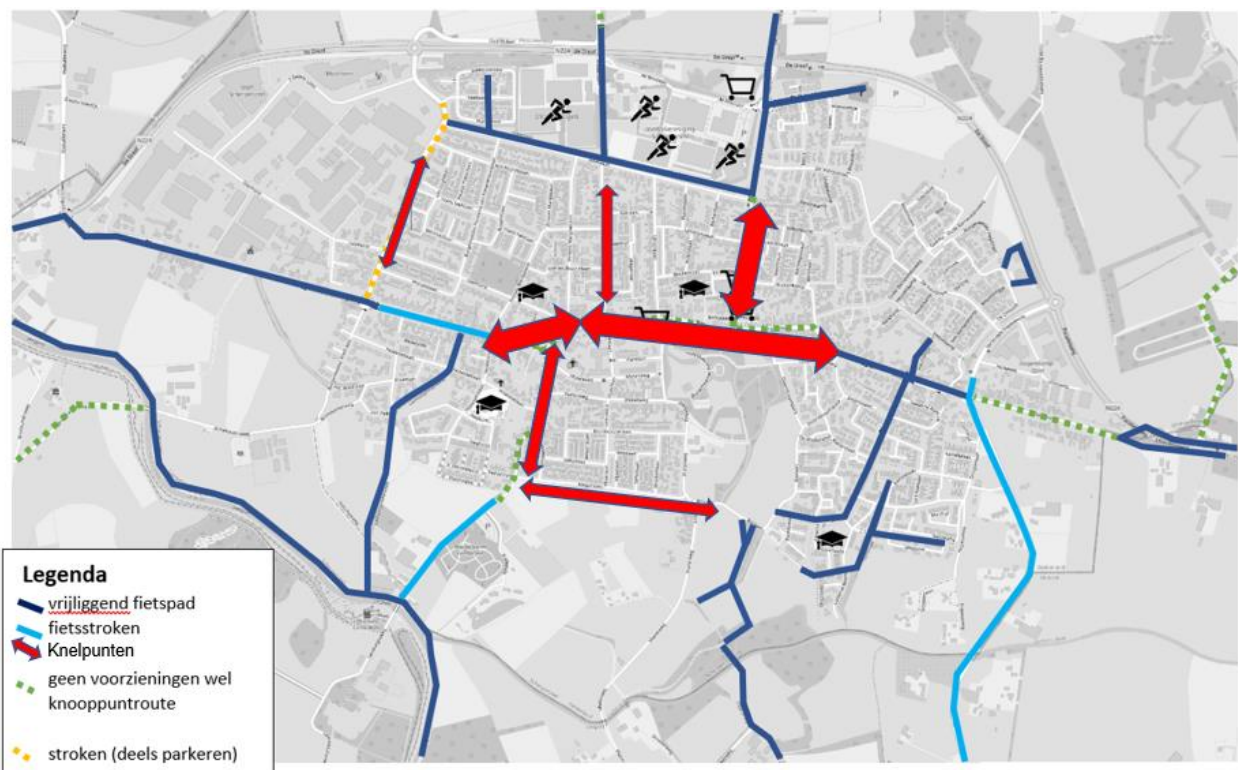
De huidige knelpunten voor de fietsers zijn vooral de routes waarbij deze kwetsbare verkeersdeelnemers relatief grote stromen gemotoriseerd verkeer kruisen. Dit zijn de locaties waar een relatief hoog veiligheidsrisico is. Dit is apart onderzocht in de door de provincie voor alle gemeentes uitgevoerde risicoanalyse verkeersveiligheid¹, zie bijlage 2. Deze locaties zijn in de huidige situatie reeds een knelpunt en worden in de toekomst een groter knelpunt door de toename van het verkeer (zowel gemotoriseerd- als langzaam verkeer).

De volgende routes en locaties zijn hierbij van belang (zie figuur 10), deze routes zijn een aandachtspunt omdat op deze fietsvoorzieningen op deze routes beperkt zijn:

- Schoolroutes (en schoolzones rondom de scholen)
- De routes van en naar de winkels en het centrum
- De routes van en naar de sportvoorzieningen

Vooral daar waar deze routes gecombineerd worden en/of kruisen met de hoofdroutes en waar er geen fietsvoorzieningen zijn, leidt dit tot knelpunten. Hierbij betreft het vooral de hoofdroutes voor het gemotoriseerd verkeer in de kern Scherpenzeel:

- Traject Oosteinde / Dorpsstraat / Stationsweg
- Marktstraat



Figuur 10: Huidige knelpunten fietsverkeer

¹ Risicoanalyse Verkeersveiligheid Gemeente Scherpenzeel, SPV 2030 Antea Group, 8 februari 2023

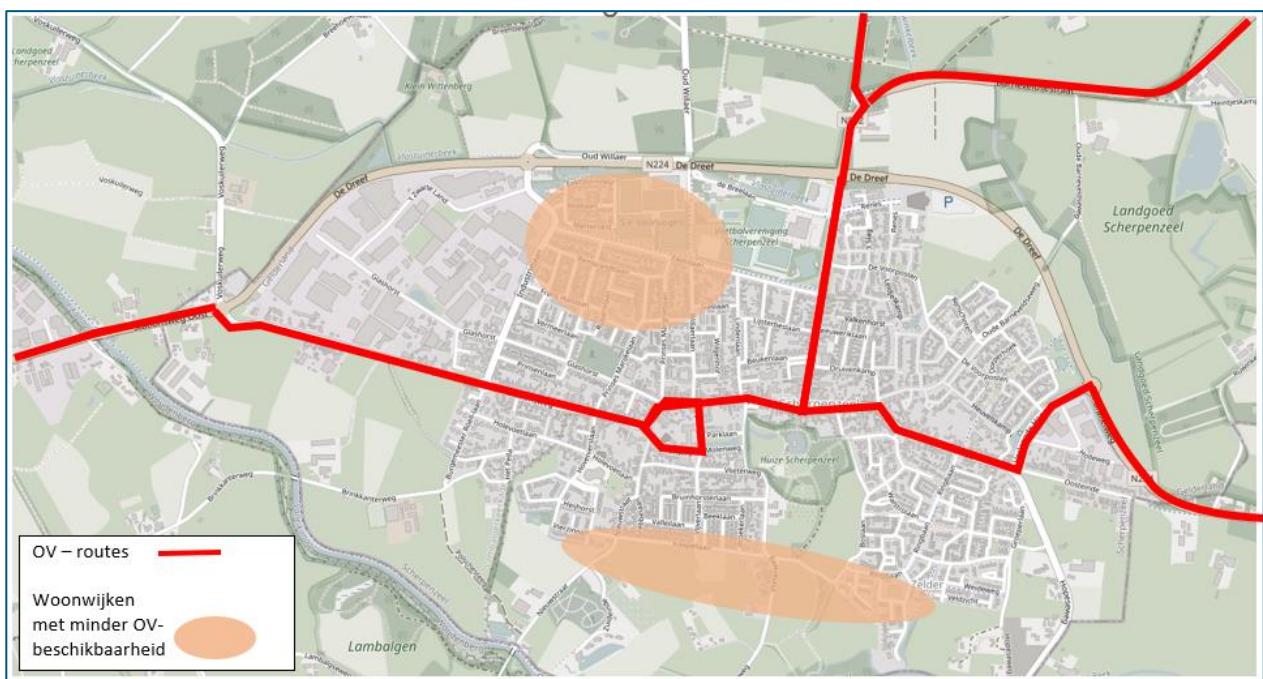
Belangrijke aantekening bij het bovenstaande is dat er twee verschillende trends zijn die ertoe leiden dat de verkeersveiligheid van het fietsverkeer meer aandacht nodig heeft:

- De komst van de elektrische fiets, waardoor fietsers een relatief hogere gemiddelde snelheid hebben, relatief sneller optrekken, relatief meer massa hebben en vaker in breedte verschillen.
- Toename van het aantal ouderen (vergrijzing), ook leggen zij vaak langere afstanden af en rijden zij boven de comfort snelheid (met een elektrische fiets).

2.2.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de gemeente Scherpenzeel richt zich vooral op een beperkt aantal busverbindingen over de hoofdroutes door de kern. Doordat de haltes zich vooral langs deze routes bevinden zijn de wijken die wat verder weg liggen van deze routes het minst bereikbaar met het openbaar vervoer. Vooral de wijken aan de noord-west kant van het centrum en aan de zuidkant van het centrum zijn minder goed bereikbaar met het busvervoer.

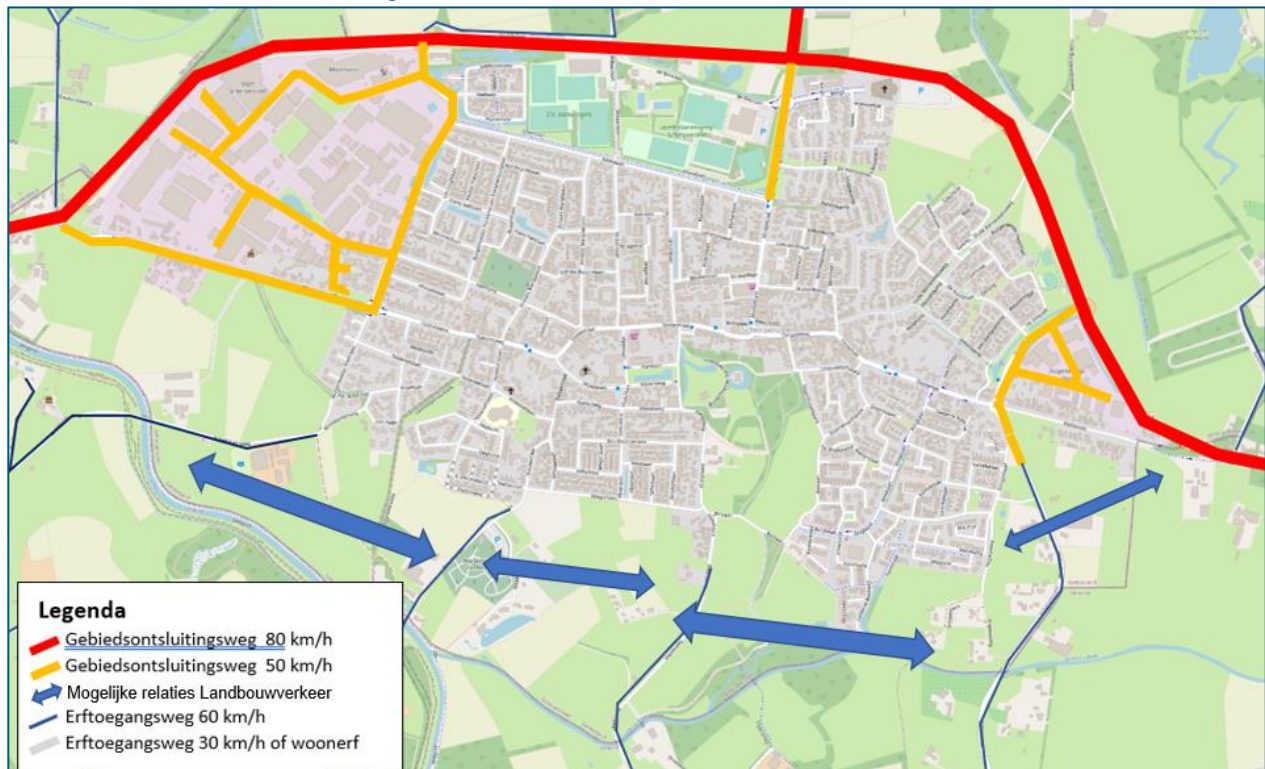
Doordat De Nieuwe Koepel zich ontwikkelt aan de zuidzijde van het centrum zijn de kansen voor het openbaar vervoer in deze wijk beperkt.



Figuur 11: Knelpunten openbaar vervoer

2.2.4 Landbouwverkeer

Het landbouwverkeer in de gemeente Scherpenzeel bevindt zich in grote mate in het zuiden. Aan deze zijde is er niet altijd een verbinding tussen de wegen die vooral in noord-zuid richting lopen. Om van de Broekerweg richting de Hopeseweg te komen moet altijd door de bebouwde kom gereden worden. Dit leidt ertoe dat mogelijke knelpunten voor het landbouwverkeer zich vooral richten op het oost-west verkeer aan de zuidkant van de gemeente.



Figuur 12: Knelpunten landbouwverkeer

2.2.5 Gemotoriseerd verkeer

De wegenstructuur van de gemeente Scherpenzeel is duidelijk. De hoofdweegen bestaan uit de Dreef (N224) en de Barneveldsestraat (N802). Vervolgens zijn er een aantal wegen die als 'inprikkers' de kern ontsluiten: Industrielaan, Stationsweg, Verlengde Hopeseweg, Marktstraat. Op deze wegen staat de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer centraal en is het gemotoriseerde en langzaam verkeer van elkaar gescheiden. Hetzelfde geldt ook voor de wegen op de industrieterreinen (Zwarte Land en Hogekamp Oost).

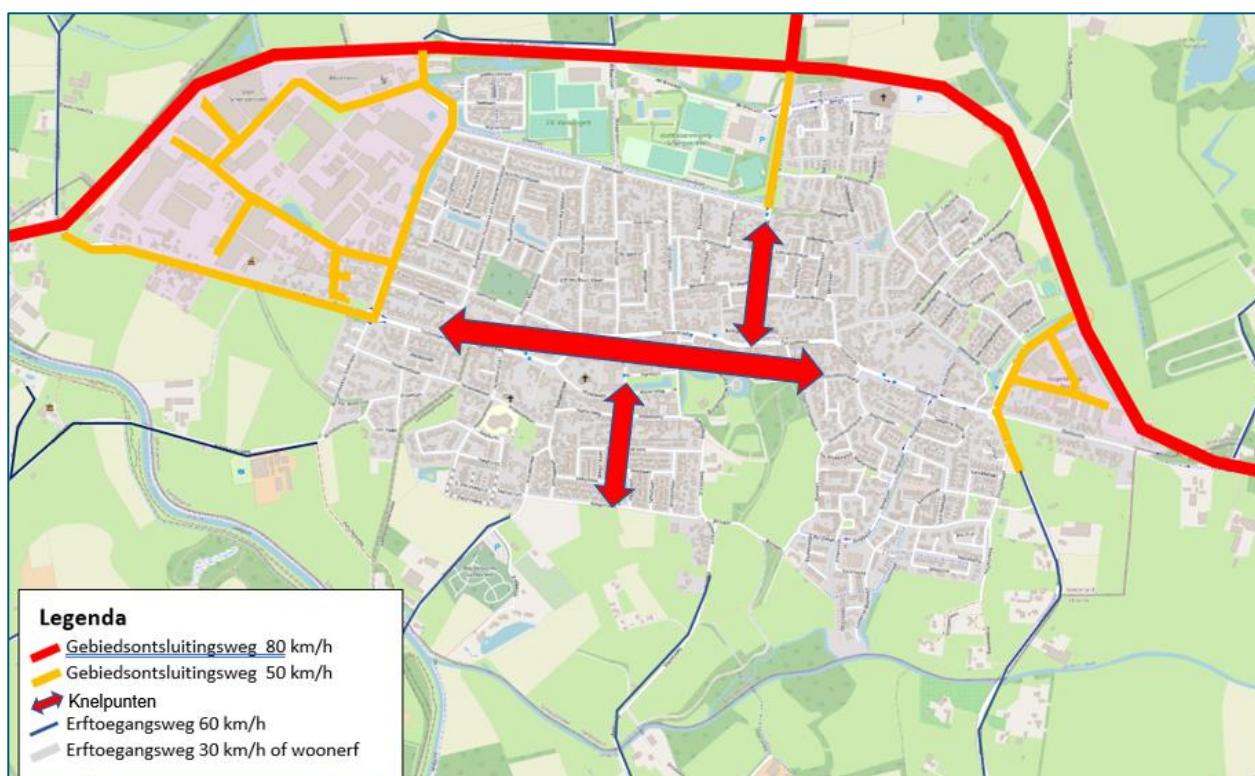
De andere wegen zijn gericht op het toegang geven naar de woningen (erftoegangswegen), hierbij geldt het mengen van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer als uitgangspunt. De kwetsbare verkeersdeelnemer - voetganger en fietser - staan centraal. Van belang is dat de hoeveelheid verkeer en de snelheid van het verkeer op deze wegen (gebruik) overeenkomt met de inrichting van de weg (vorm) en de functie van de weg (menging verkeer).

De knelpunten op het gebied van gemotoriseerd verkeer richten zich vooral op de volgende twee trajecten, waar vorm, functie en gebruik niet met elkaar overeenkomen. Dit zijn wegen waar relatief veel gemotoriseerd verkeer over afgewikkeld wordt, waardoor het mengen van langzaam- en gemotoriseerd verkeer onder druk komt te staan (zie figuur 13).

- Oost-west traject Oosteinde / Dorpsstraat / Stationsweg
- Noord-zuid traject Marktstraat

Dit zijn de locaties waar een relatief hoog veiligheidsrisico is. Dit is apart onderzocht in de risicoanalyse verkeersveiligheid², zie bijlage 2. Deze locaties zijn in de huidige situatie reeds een knelpunt en worden in de toekomst een groter knelpunt door de toename van het verkeer (zowel gemotoriseerd- als langzaam verkeer).

Deze discrepantie wordt versterkt doordat de inrichting van deze twee trajecten niet éénduidig is. Ook de kruispunten op deze trajecten hebben verschillende inrichtingsvormen (en verschillen in voorrangsregeling) en er zijn ook verschillen in verharding (asfalt en klinkers) en belijning.



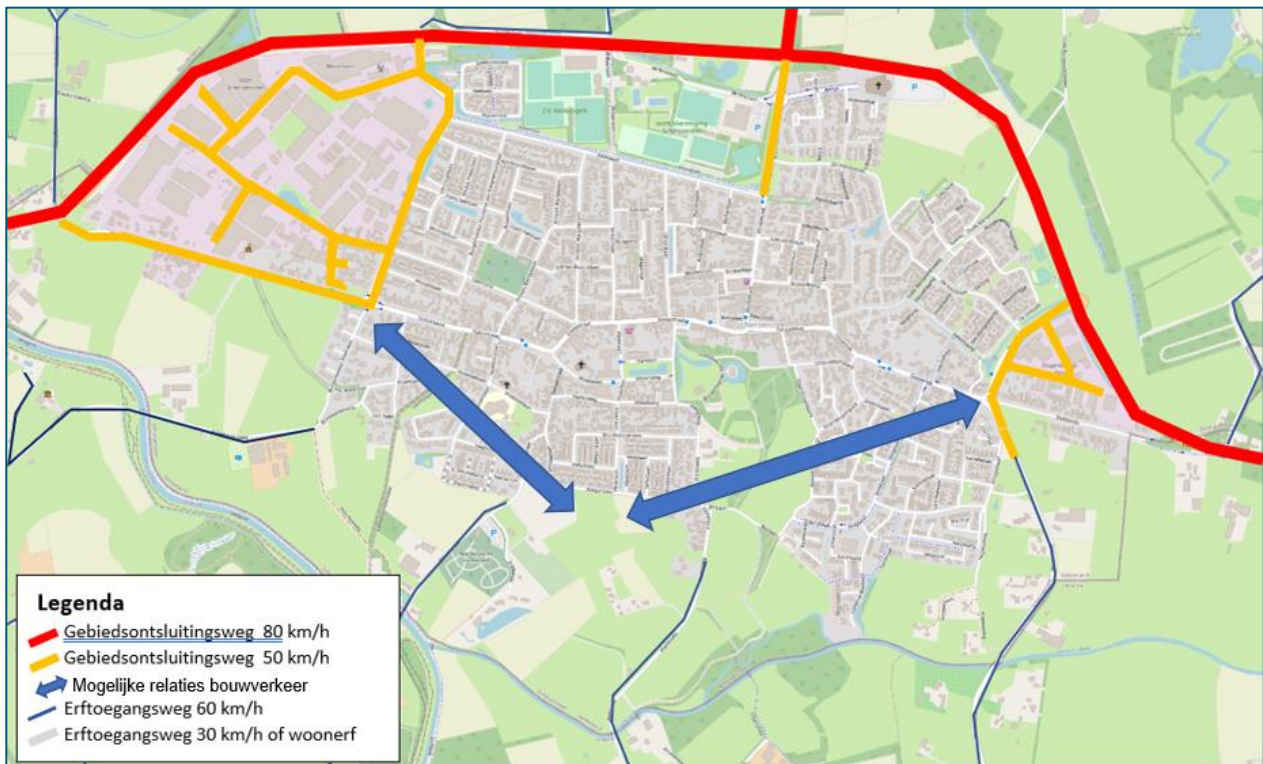
Figuur 13: Knelpunten gemotoriseerd verkeer

² Risicoanalyse Verkeersveiligheid Gemeente Scherpenzeel, SPV 2030 Antea Group, 8 februari 2023

2.2.6 Bouwverkeer

De aanleg van de wijk De Nieuwe Koepel vindt plaats over een langere periode (naar verwachting 8 tot 10 jaar). Dit betekent dat ook de bouw zelf impact gaat krijgen op de huidige wijk. Doordat het aantal routes beperkt is, is ook het bouwverkeer als apart element meegenomen in deze analyse.

Het bouwverkeer van en naar De Nieuwe Koepel kent op groter niveau slechts twee mogelijkheden om zo snel mogelijk bij het hoofdwegennet te komen. Ofwel via de Stationsweg, ofwel via de Verlengde Hopeseweg.



Figuur 14: Knelpunten bouwverkeer

3 Maatregelrichtingen

In hoofdstuk 2 staan een aantal knelpunten beschreven. Voor deze knelpunten worden in hoofdstuk 3 maatregelrichtingen beschreven. Gekozen is om de maatregelen gericht op de voetgangers en fietsers samen te voegen. Het landbouwverkeer is bij het gemotoriseerde verkeer ondergebracht (voor zover relevant voor de maatregelrichting).

De openbaar vervoer maatregelen zijn niet meegenomen. Op het gebied van openbaar vervoer staat de provincie aan de lat om maatregelen te nemen, de taak van de gemeente is om te lobbyen voor verbetering en/of behoud van de huidige openbaar vervoer voorzieningen.

Dit leidt tot drie categorieën waarin de effecten en maatregelrichtingen beschreven zijn in dit hoofdstuk:

- Langzaam verkeer (fiets en voetgangers) (3.1)
- Gemotoriseerd verkeer (3.2)
- Bouwverkeer (3.3)

3.1 Effecten en maatregelen Langzaam verkeer (fiets en voetgangers)

Er spelen verschillende redenen om de positie van de fiets in Scherpenzeel sterk te verbeteren. Voor alle inwoners bevinden zich alle winkel-, recreatieve- en sportvoorzieningen op fietsafstand. Het bieden van duidelijkere en veiligere routes is dus noodzakelijk.

Het is van belang om de druk van het gemotoriseerde verkeer op het gehele wegennet (zowel de gemeentelijke structuur als de provinciale wegenstructuur) vanuit leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid te beperken. Een lager autogebruik leidt tot een verhoging van de veiligheid en leefbaarheid. Ook is er bij minder parkeerplaatsen meer ruimte voor groen en waterberging.

Om te komen tot maatregelen zijn twee dingen van belang:

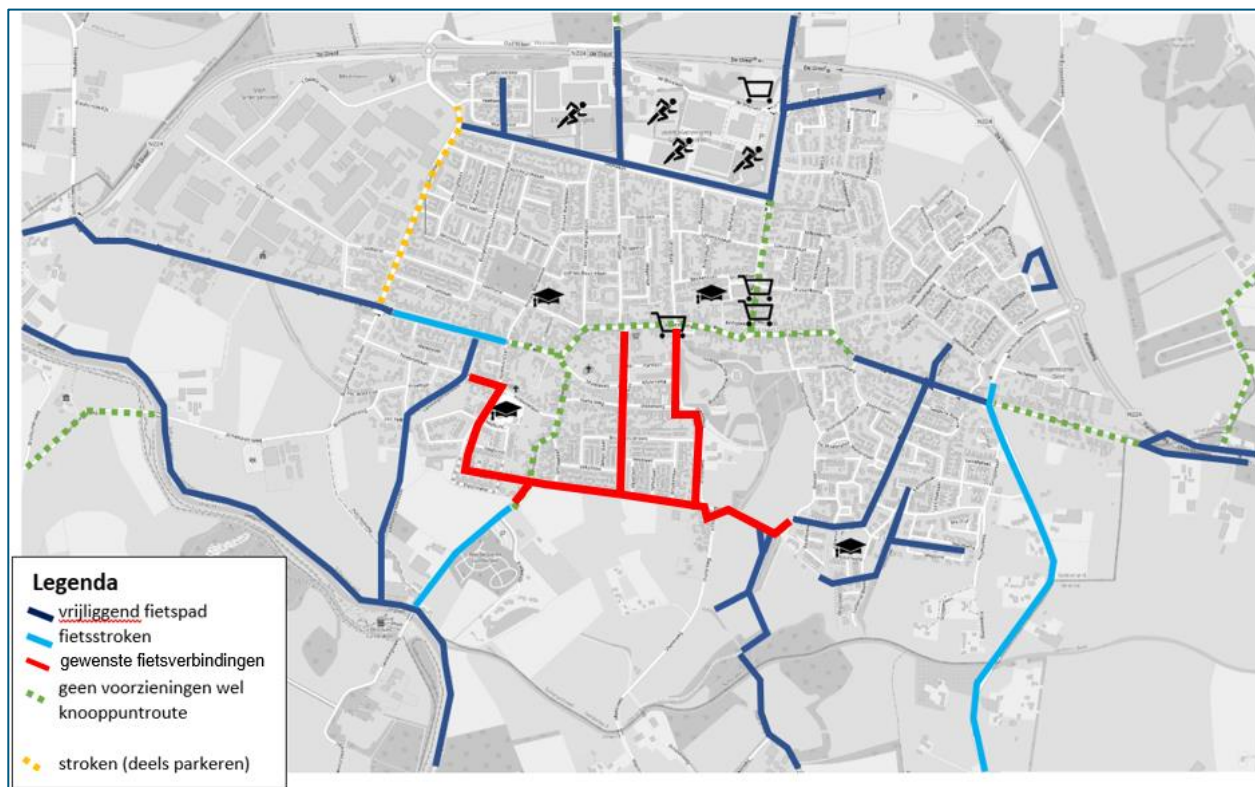
- Duidelijke keuzes maken in hoofdroutes voor het gemotoriseerde verkeer
- Duidelijke keuzes maken in hoofdroutes voor de fiets en de voetganger

Alleen als er veilige infrastructuur wordt aangelegd neemt het comfort en de veiligheid toe en neemt ook het gebruik van het langzaam verkeer toe.

In figuur 15 is de gewenste fietsstructuur weergegeven. Dit is een eerste aanzet om de fietsstructuur in de gehele gemeente duidelijker in te richten. In bovenstaand figuur is er bewust voor gekozen de oost-west route niet via de Dorpsstraat te laten lopen (immers is hier binnen de bestaande ruimte beperkt plek voor de fiets en is de intensiteit van het autoverkeer relatief hoog).

De volgende verbeteringen zijn gewenst voor de optimalisatie van het fietsverkeer.

- Faciliteren fietsroutes vanuit De Nieuwe Koepel naar het noorden (via de Vijverlaan en de Burg. Royaardslaan).
- Faciliteren oost-west verkeer, zowel als hoofdroute vanuit De Nieuwe Koepel, maar ook als één van de belangrijke 'dragers' van het fietsnetwerk (via de Koepellaan).



Figuur 15: Gewenste hoofd fietsstructuur.

1. Faciliteren fietsroutes vanuit De Nieuwe Koepel naar het noorden

Dit zou kunnen plaatsvinden door deze routes (deels) in te richten als straten met éénrichtingsverkeer, om zo meer ruimte te geven aan het fietsverkeer (zie 4.3). In de kaart zijn twee routes aangegeven richting het noorden, mogelijk volstaat het om de aandacht te richten op één route. Bij een nadere uitwerking dient dit verder in beeld gebracht te worden.

2. Faciliteren fietsroute oost-west via de Koepellaan

Op de Koepellaan zelf is er te weinig ruimte voor de fiets; het profiel is smal omdat er auto's op de rijbaan staan geparkeerd.

Als maatregelrichting zijn de volgende 3 opties denkbaar:

1. Parkeren anders oplossen (d.w.z. het zoeken naar vervangende parkeerruimte voor de auto's op de rijbaan zodat er voldoende ruimte ontstaat voor het (gemengd) afwikkelen van het fiets en autoverkeer binnen het bestaande profiel. Deze vervangende parkeerruimte kan niet (geheel) gevonden worden binnen het bestaande gebied.
2. Aanleggen van een vrijliggende fietsvoorziening achter de bomenrij op het terrein van De Nieuwe Koepel (in het verlengde van de Boslaan / Ringbaan).
3. Het verbreden van de Koepellaan waarbij het parkeren aan één zijde kan blijven bestaan en er meer ruimte ontstaat voor de afwikkeling van het auto en fietsverkeer op de rijbaan, óf de aanleg van een aanliggend fietspad langs de bestaande rijbaan. In beide gevallen moet de bomenrij langs de Koepellaan worden verwijderd.

Voor alle drie de maatregelrichtingen geldt dat daarvoor in min of meerdere mate ruimte gevonden moet worden binnen het plangebied De Nieuwe Koepel, wat gevolgen heeft voor de stedenbouwkundige opzet (en inpassing bestaande (speel)voorzieningen), woonprogramma en het resultaat van de grondexploitatie.

Conclusie

Als maatregel wordt voorgesteld om op het tracé van de Koepellaan meer ruimte te geven aan de fiets via een van de drie genoemde opties. In het ontwerpbestemmingplan De Nieuwe Koepel is de mogelijkheid voor alle drie de opties opengehouden.

Reactie vanuit de klankbordgroep (bewoners / ondernemers) en raadsklankbordgroep

Vanuit zowel de klankbordgroep (bewoners en ondernemers) als de raadsklankbordgroep is een duidelijke voorkeur gegeven voor optie 2. Totdat deze drie opties op al hun merites zijn onderzocht en tegen elkaar zijn afgewogen, is het belangrijk dat het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor De Nieuwe Koepel deze drie opties niet in de weg staat.

3.2 Effecten en maatregelen gemotoriseerd verkeer

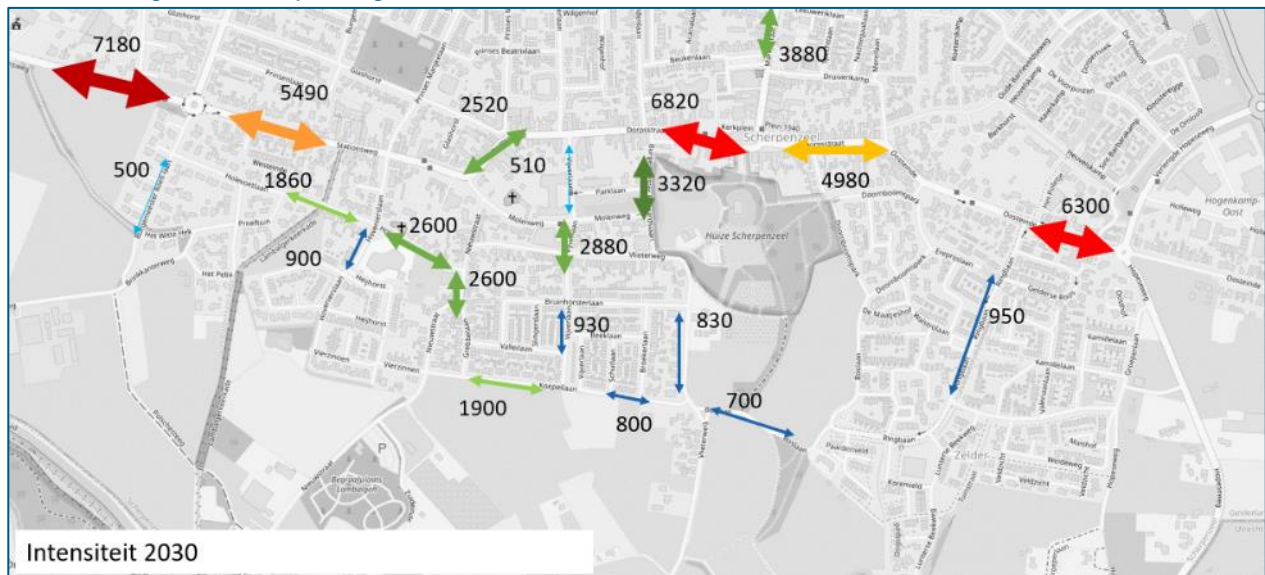
Op basis van de knelpunten in hoofdstuk 2 is in overleg met de klankbordgroep (bewoners en ondernemers) een aantal varianten uitgedacht voor het gemotoriseerde verkeer (in de eindsituatie). Doel hierbij was om alle mogelijke varianten in beeld te brengen en deze door te rekenen met het verkeersmodel. Hierbij is van belang dat de verschillen van de verkeersstromen op wijkniveau indicatief zijn en door middel van lokale maatregelen bijgewerkt kunnen worden.

De volgende varianten zijn in beeld gebracht:

- Variant 0 – geen maatregelen
- Variant A – West buiten de kom
- Variant B – West binnen de kom
- Variant C – Midden
- Variant D – Oost
- Variant E – Oost en Midden
- Variant F – Oost, Midden en West (binnen de kom)
- Variant G – Afsluiting Brinkkanterweg
- Variant H – Afsluiting Boslaan

3.2.1 Variant 0 - Geen maatregelen

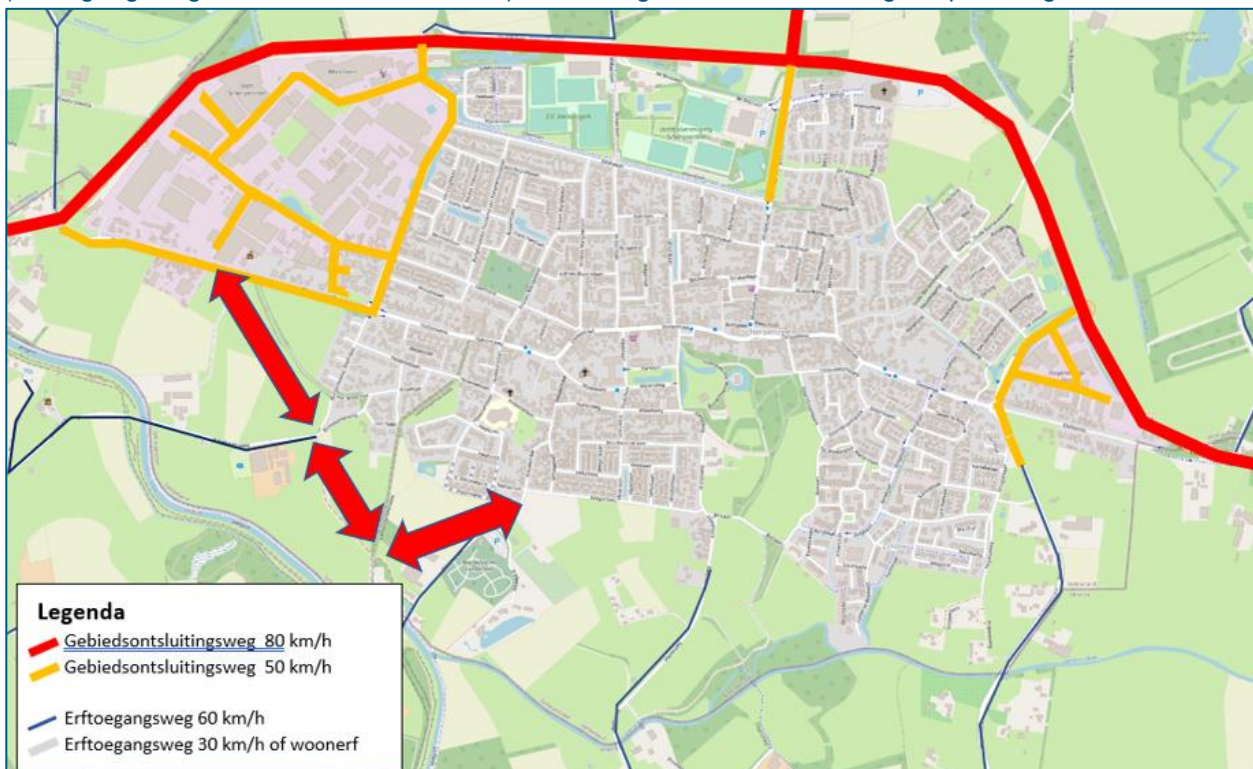
Om een duidelijke vergelijking te maken van de resultaten van de verschillende varianten zijn de varianten telkens vergeleken met de situatie zonder maatregelen. In figuur 15 is deze 0-situatie in beeld gebracht, hierin staat de verwachte verkeersintensiteit per etmaal. De verschillen van de intensiteiten ten opzichte van de huidige situatie zijn terug te vinden in hoofdstuk 2.



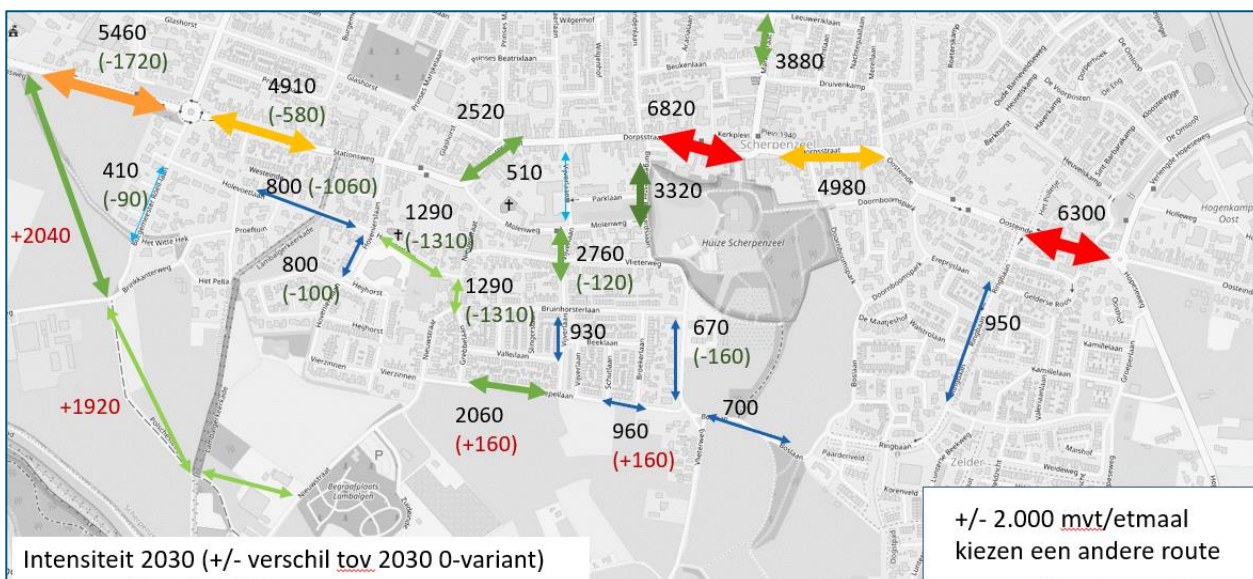
Figuur 16: Variant 0 – gemotoriseerd verkeer 2030 autonoom van een aantal specifieke wegen (per etmaal beide richtingen samen)

3.2.2 Variant A. west (60 km/h)

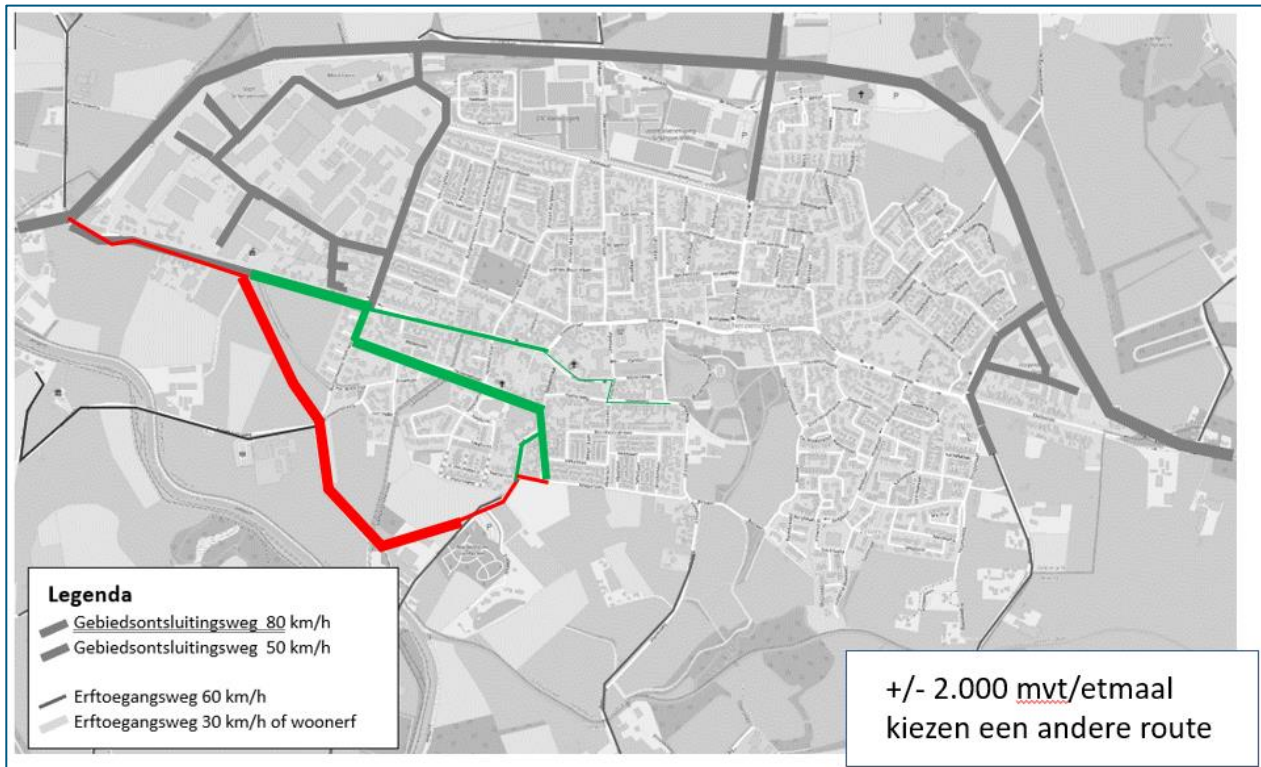
In variant A is een nieuwe weg aangelegd in westelijke richting voor het gemotoriseerde verkeer door het buitengebied. Deze weg volgt de Polschesteeg, doorkruist de Lambalgerkeerkade en volgt vervolgens de bomenrij richting de Stationsweg. Uitgangspunt is dat de maximumsnelheid op deze weg 60 km/u is (erftoegangsweg buiten de bebouwde kom) en dat er geen extra aansluitingen op de weg komen.



Figuur 17: Variant A – Indicatief traject



Figuur 18: Variant A – gemotoriseerd verkeer 2030 van een aantal specifieke wegen (per etmaal beide richtingen samen)



Figuur 19: Variant A – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal beide richtingen samen)

Constateringen

Op basis van bovenstaande figuren kan het volgende geconstateerd worden.

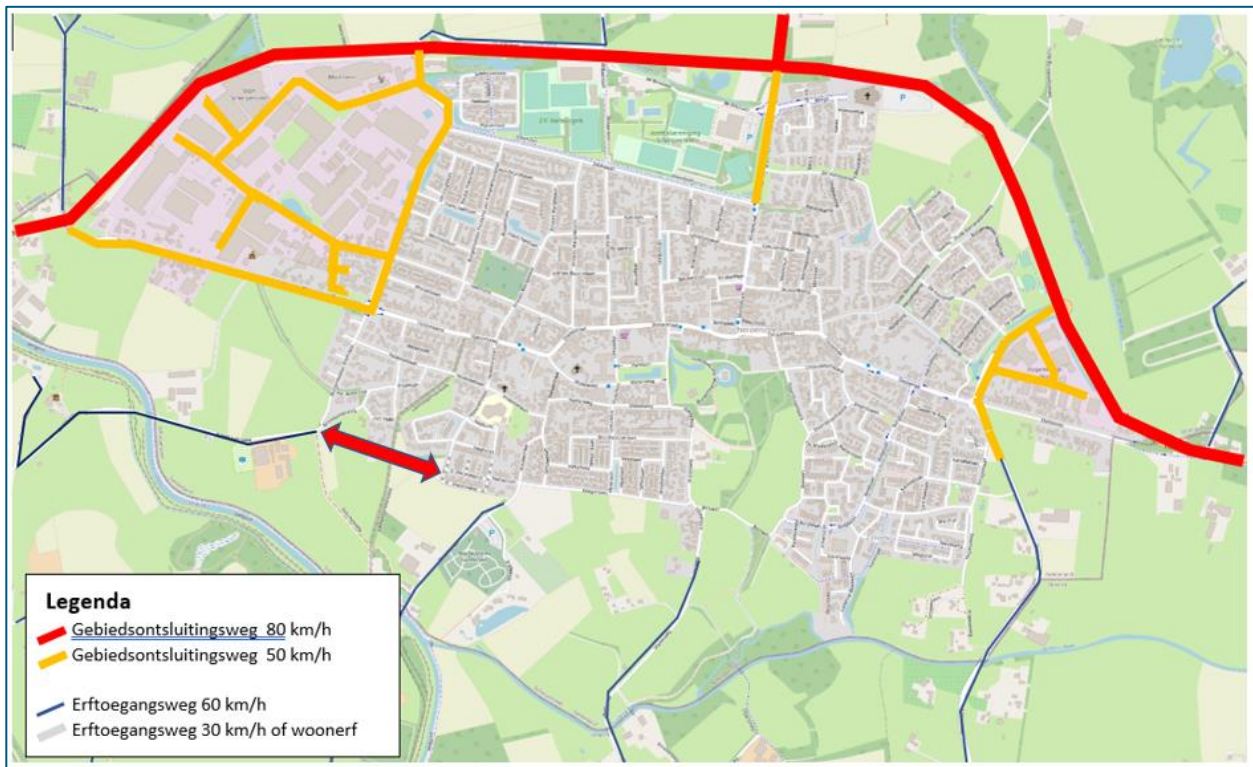
- De nieuwe weg (variant A) zorgt voor een beperkte hoeveelheid verkeer (rond de 2000 motorvoertuigen per etmaal).
- Beperkte toename verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het aantal motorvoertuigen dat een andere route kiest, richt zich vooral op het verkeer van/naar de westzijde van de kern en is beperkt.
- Ruimtelijk moeilijk inpasbaar zowel landschappelijk als cultuurhistorisch. Dit komt doordat er een rijksmonument (Lambalgerkeerkade) doorkruist dient te worden, alsook het buitengebied van de gemeente Scherpenzeel. Daar zal in het gunstigste geval toestemming voor worden gegeven door de rijksoverheid als er aantoonbaar geen andere oplossingen mogelijk zijn en dat is niet het geval.
- De nieuwe route is positief voor landbouwverkeer en bouwverkeer. Immers dit verkeer krijgt een nieuwe veiligere route aangeboden.
- Er moet grond worden aangekocht van particuliere eigenaren.
- Relatief dure oplossing. Doordat deze variant voorziet in een relatief lang nieuw traject in het buitengebied, wat niet in het bezit is van de gemeente.

Conclusie

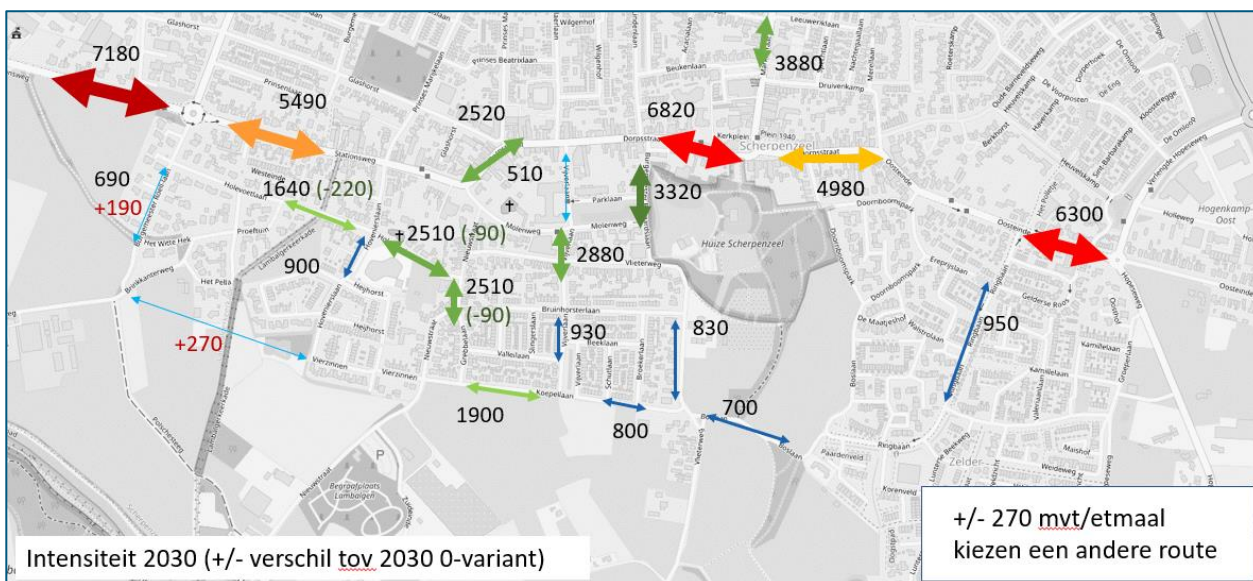
Variant A vergt een relatief grote ingreep in de huidige openbare ruimte, vergt een zeer hoge investering, maar biedt slechts een beperkte oplossing voor de mobiliteitsknelpunten. En er moet een rijksmonument worden gekruist, wat veel procedure tijd kost, hoge kosten met zich meebrengt en er over de haalbaarheid daarvan geen enkele zekerheid bestaat. Het biedt echter wel een passende oplossing voor het bouwverkeer van- en naar De Nieuwe Koepel.

3.2.3 Variant B. west (30 km/h)

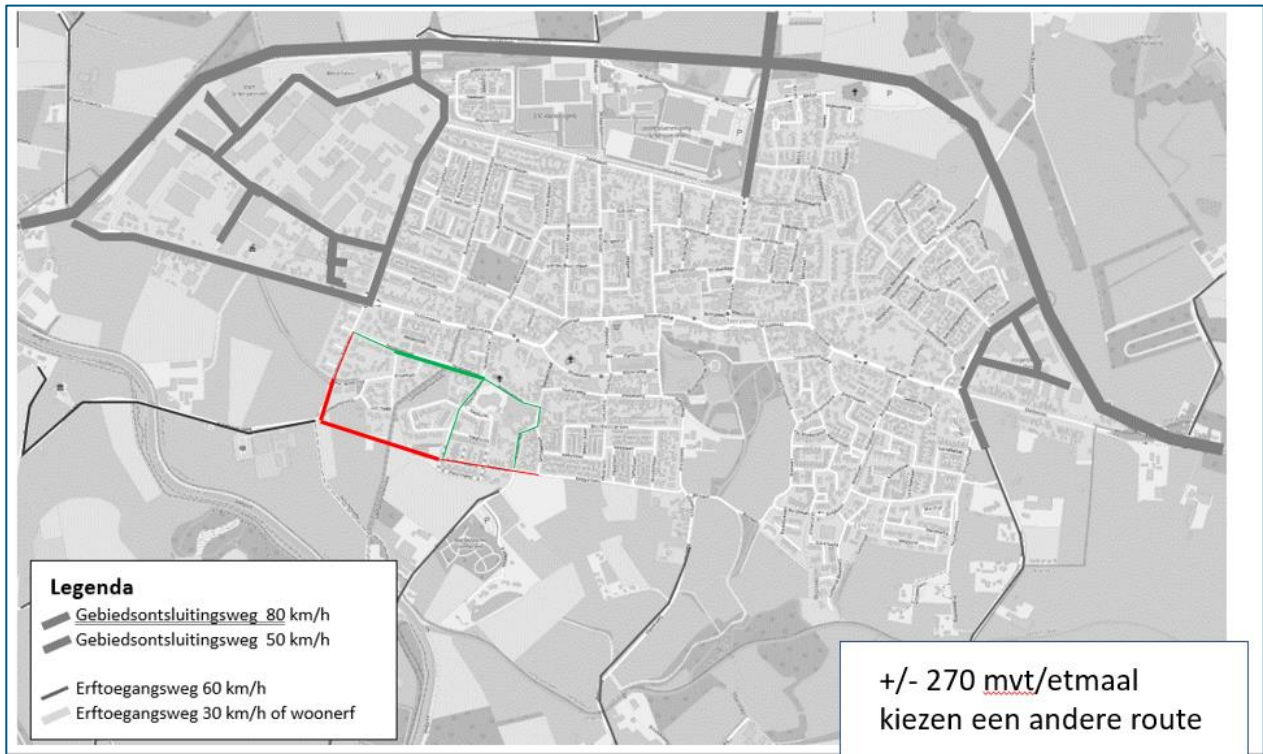
In variant B is een nieuwe weg aangelegd in westelijke richting voor het gemotoriseerde verkeer door het buitengebied. Deze weg volgt de Vierzinnen, doorkruist de Lambalgerkeerkade en sluit vervolgens aan op de Burg. Roëll-iaan. Uitgangspunt is dat de maximumsnelheid op deze weg 30 km/h is (erftoegangsweg binnen de bebouwde kom) en dat er geen extra aansluitingen op de weg komen.



Figuur 20: Variant B – Indicatief traject



Figuur 21: Variant B – gemotoriseerd verkeer 2030 van een aantal specifieke wegen (per etmaal beide richtingen samen)



Figuur 22: Variant B – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal beide richtingen samen)

Constateringen

Op basis van bovenstaande figuren kan het volgende geconstateerd worden:

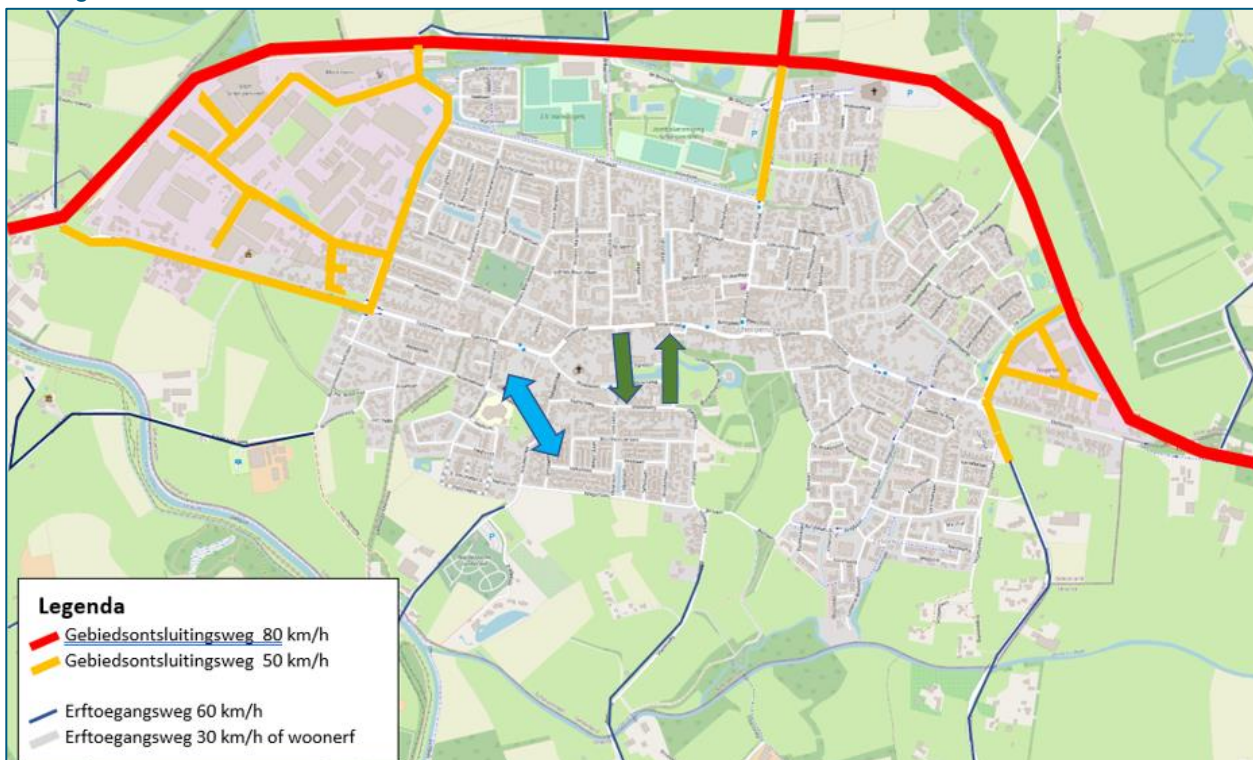
- De nieuwe weg (variant B) wikkelt alleen lokaal verkeer af (rond de 300 motorvoertuigen per etmaal).
- Beperkt tot geen effect op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid (het aantal motorvoertuigen dat een andere route kiest is beperkt)
- Ruimtelijk moeilijk inpasbaar (landschappelijk en historisch) omdat er een rijksmonument (Lambalgerkeerkade) doorkruist dient te worden. Daar zal in het gunstigste geval toestemming voor worden gegeven als er aantoonbaar geen andere oplossingen mogelijk zijn. En dat is niet het geval. Ook dient hiervoor grond aangekocht te worden van particuliere eigenaren.
- De nieuwe route is positief voor landbouwverkeer en bouwverkeer. Want dit verkeer krijgt een nieuwe veiliger route aangeboden.
- Relatief dure oplossing. Doordat deze variant de Lambalgerkeerkade doorkruist en een nieuw wegtracé door het weiland moet worden aangelegd.

Conclusie

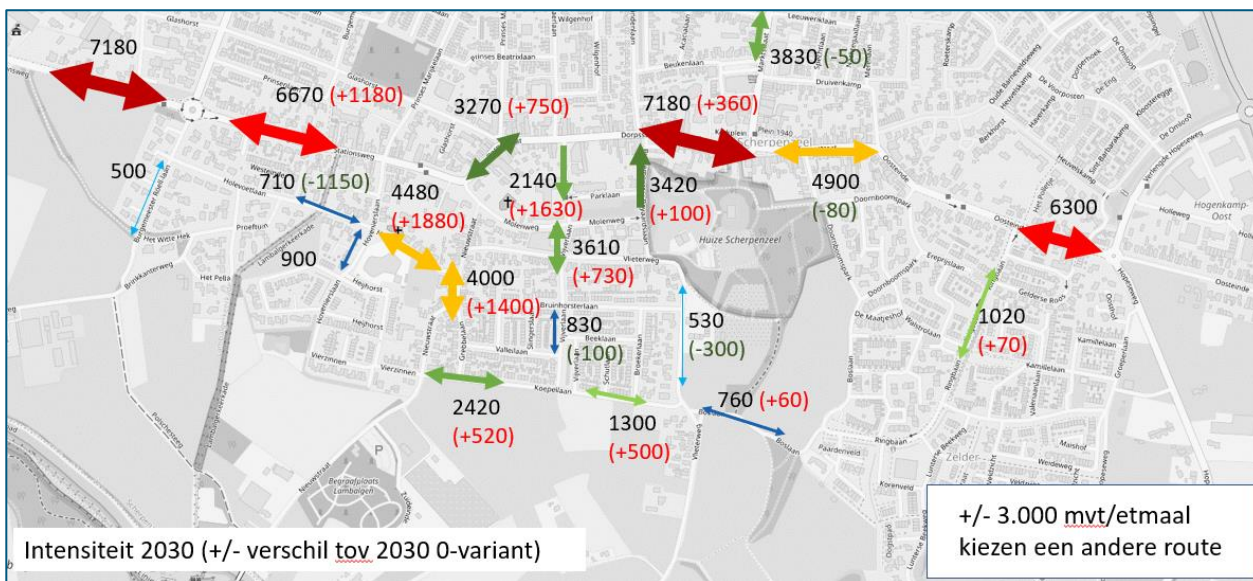
Variant B vergt een relatief grote ingreep in de huidige openbare ruimte en er moet een rijksmonument worden gekruist, wat veel procedure tijd kost, hoge investeringen vergt en er over de haalbaarheid daarvan geen enkele zekerheid bestaat. Anderzijds biedt dit slechts een beperkte oplossing voor de mobiliteitsknelpunten. Het biedt echter wel een passende oplossing voor het bouwverkeer van- en naar De Nieuwe Koepel.

3.2.4 Variant C. midden

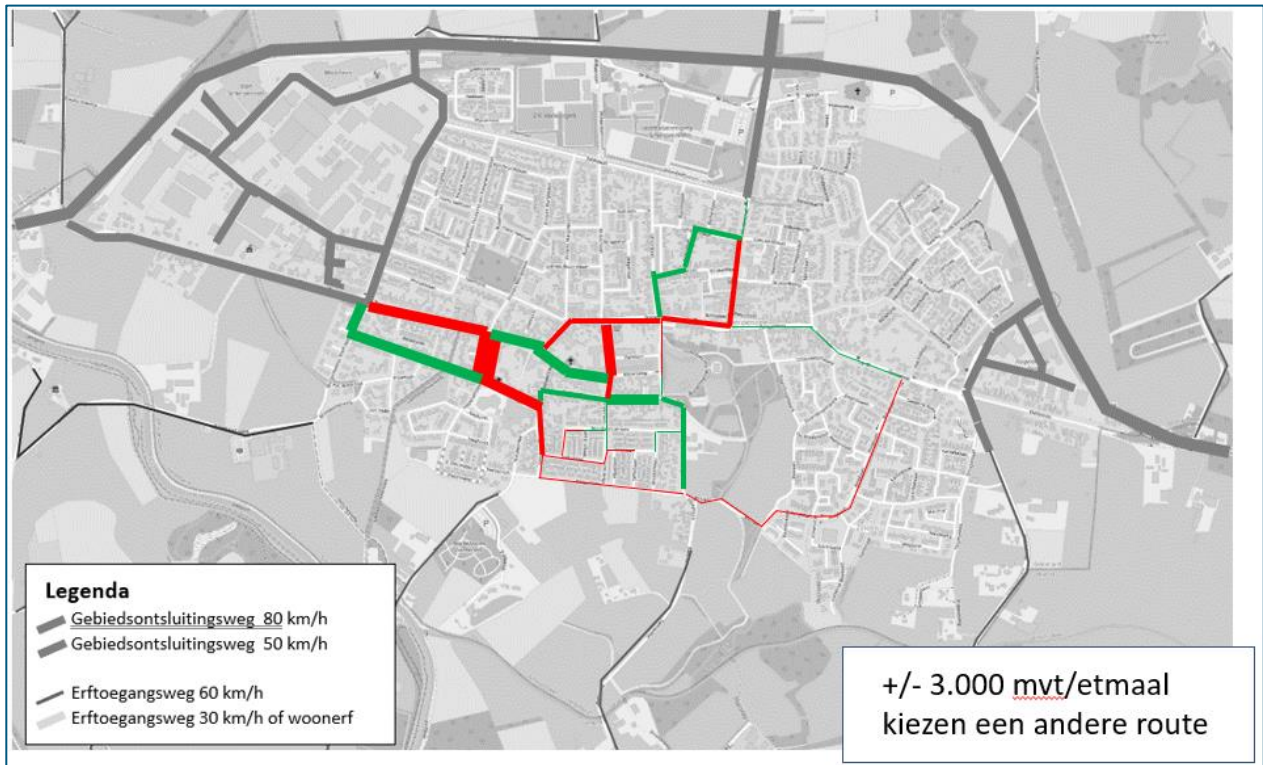
In variant C wordt geen nieuwe weg aangelegd, maar onderzocht of het mogelijk is het verkeer in westelijke richting beter te sturen door één route aantrekkelijker te maken. En of het inrichten van een tweetal wegen, Vijverlaan (richting zuid) en Burg. Royaardslaan (richting noord), het verkeer in oostelijke en noordelijke richting beter verdeelt.



Figuur 23: Variant C – Indicatief traject



Figuur 24: Variant C – gemotoriseerd verkeer 2030 van een aantal specifieke wegen (per etmaal beide richtingen samen)



Figuur 25: Variant C – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal beide richtingen samen)

Constateringen

Op basis van bovenstaande figuren kan het volgende geconstateerd worden:

- Variant C wikkelt het verkeer af via de huidige verkeersstructuur, de wegen kunnen dit verkeer technisch verwerken, echter leidt dit wel tot een relatief grote toename ten opzichte van de huidige situatie (vooral op een beperkt aantal wegen).
- Vanuit verkeersveiligheid zijn er specifieke maatregelen nodig rondom de schoolomgeving Holevoetlaan, alsook de kruispunten langs de Dorpsstraat / Holevoetplein / Stationsweg (zie 2.1.3).
- Variant C draagt bij tot het beter sturen van het verkeer naar het noorden en oosten. Mogelijk is het instellen van éénrichtingsverkeer op de Vijverlaan voldoende om het verkeer goed te verdelen. Aandachtspunt is hier wel de komst van de Jumbo.
- In het model kiest het verkeer in variant C vooral de route via de Grebbelaan / Holevoetlaan. In praktijk verwachten de bewoners vooral dat de route Vierzinnen / Hovenierslaan gevolgd zal worden. Om die reden is van de route via de Vierzinnen uitgegaan in hoofdstuk 4.
- Variant C biedt geen oplossing voor het bouwverkeer.
- Het is een relatief goedkope oplossing (ten opzichte van de andere varianten).

Conclusie

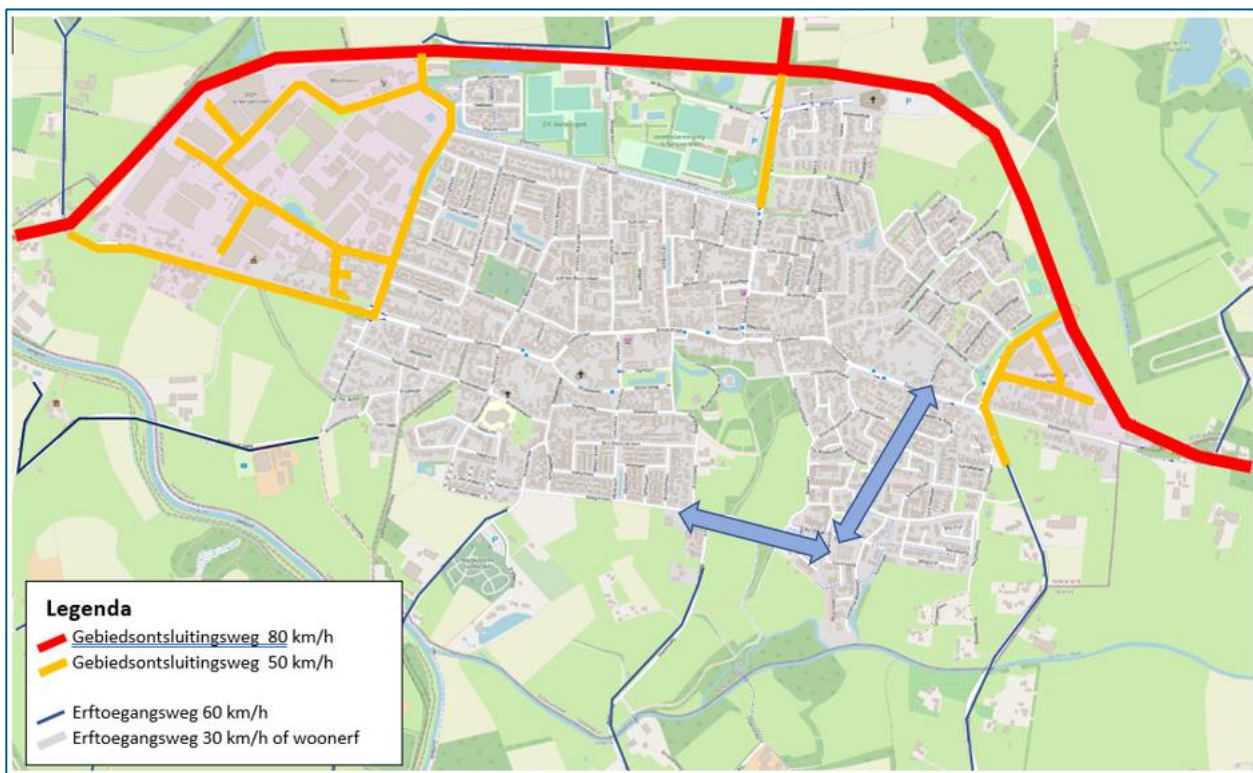
Variant C geeft aan dat het mogelijk is het verkeer in de wijk beter te sturen.

Voor het sturen van het verkeer in oostelijke en noordelijke richting heeft het instellen van éénrichtingsverkeer de voorkeur.

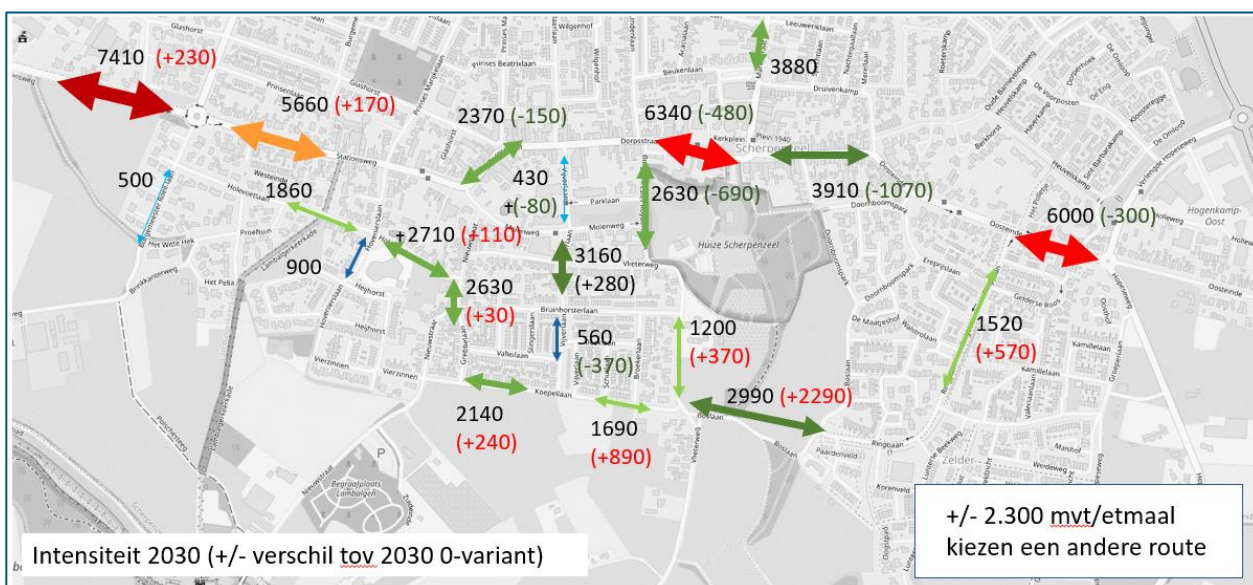
Voor het sturen van verkeer in westelijke richting heeft de route via Vierzinnen/Hovenierslaan de voorkeur (aandachtspunt is de schoolzone aan de Hovenierslaan).

3.2.5 Variant D. oost

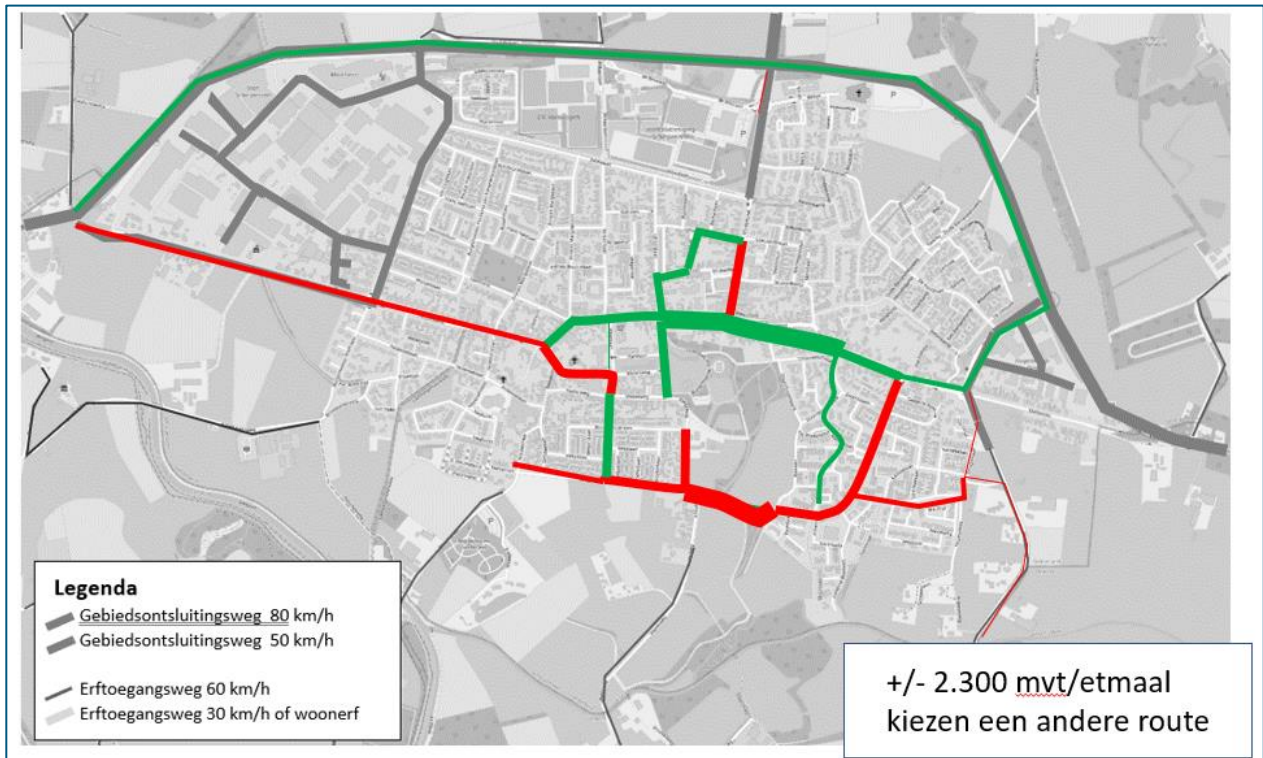
In variant D is een nieuwe weg aangelegd in oostelijke richting van de Koepellaan door het landgoed richting de Ringbaan. Uitgangspunt is dat de maximumsnelheid op deze weg 30 km/u is (erftoegangsweg binnen de bebouwde kom) en dat er geen aansluitingen op deze weg komen (behalve aan het begin en einde van de nieuwe weg).



Figuur 26: Variant D – Indicatief traject



Figuur 27: Variant D – gemotoriseerd verkeer 2030 van een aantal specifieke wegen (per etmaal beide richtingen samen)



Figuur 28: Variant D – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal beide richtingen samen)

Constaties

Op basis van bovenstaande figuren kan het volgende geconstateerd worden:

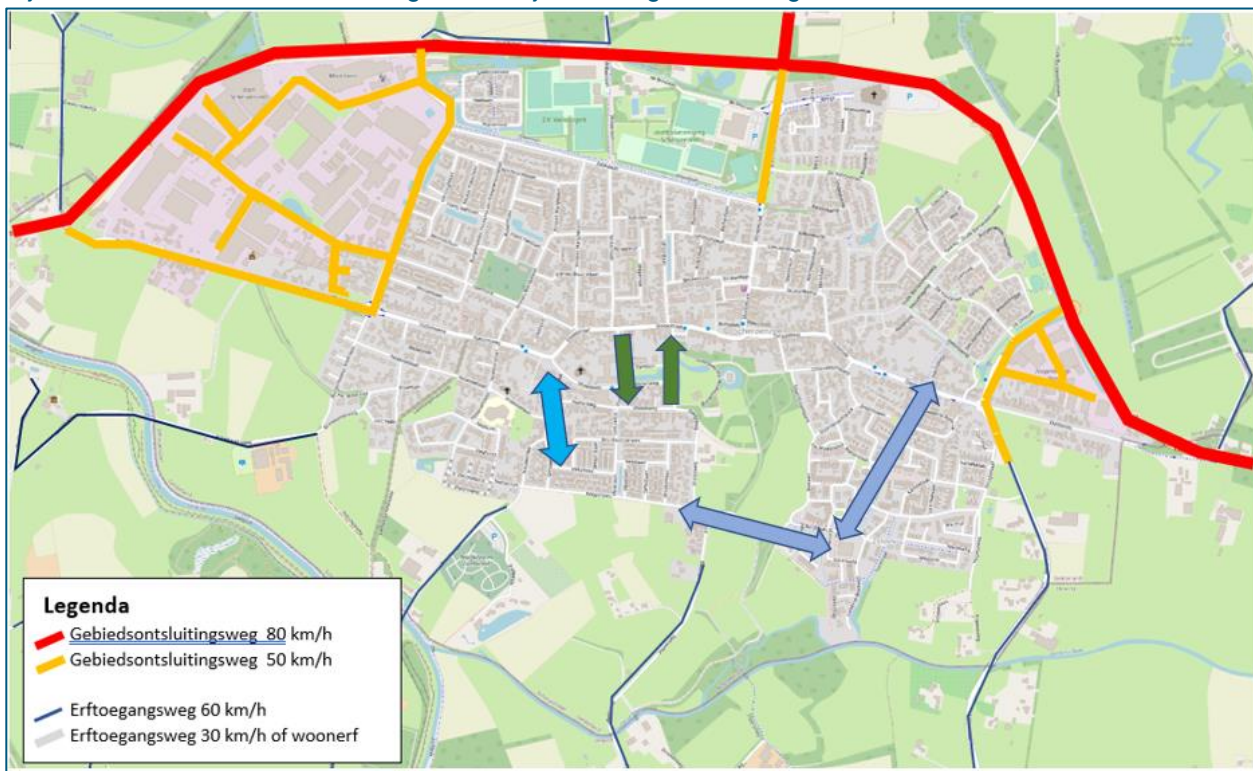
- De nieuwe weg (variant D) zorgt voor een beperkte toename in de hoeveelheid verkeer (rond de 2300 motorvoertuigen per etmaal).
- Geen verbetering op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid (het aantal motorvoertuigen dat een andere route kiest, richt zich vooral op het verkeer van/naar de oostzijde van de kern en is beperkt).
- Daarnaast neemt ook het verkeer in de wijk toe door de nieuwe verbinding. Er ontstaat dan voor verkeer uit de zuid-oostelijke hoek (Akkerwinde) een nieuwe route van/naar het noord-oosten. Hierdoor neemt het verkeer in de bestaande wijk op sommige wegen toe.
- De afname van het verkeer op de Dorpsstraat is relatief beperkt (ongeveer 1000 motorvoertuigen).
- Ruimtelijk moeilijk inpasbaar (landschappelijk en cultuurhistorisch). Dit doordat het landgoed doorkruist dient te worden.
- De nieuwe route is positief voor bouwverkeer. Immers dit verkeer krijgt een veiligere route aangeboden.
- Relatief dure oplossing. Doordat deze variant voorziet in een nieuw traject over grond die nog niet in bezit is van de gemeente.

Conclusie

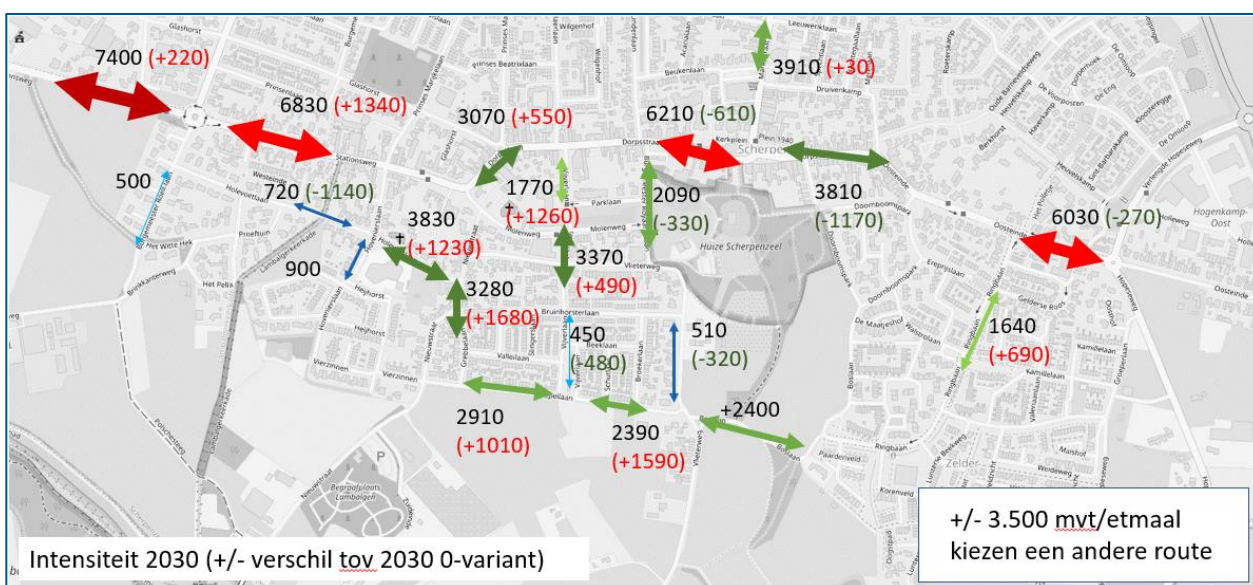
Variant D vergt een relatief grote ingreep in de huidige openbare ruimte, maar biedt slechts zeer beperkt een oplossing voor de mobiliteitsknelpunten. Het biedt echter wel een mogelijke oplossing voor het bouwverkeer van- en naar De Nieuwe Koepel.

3.2.6 Variant E. oost en midden

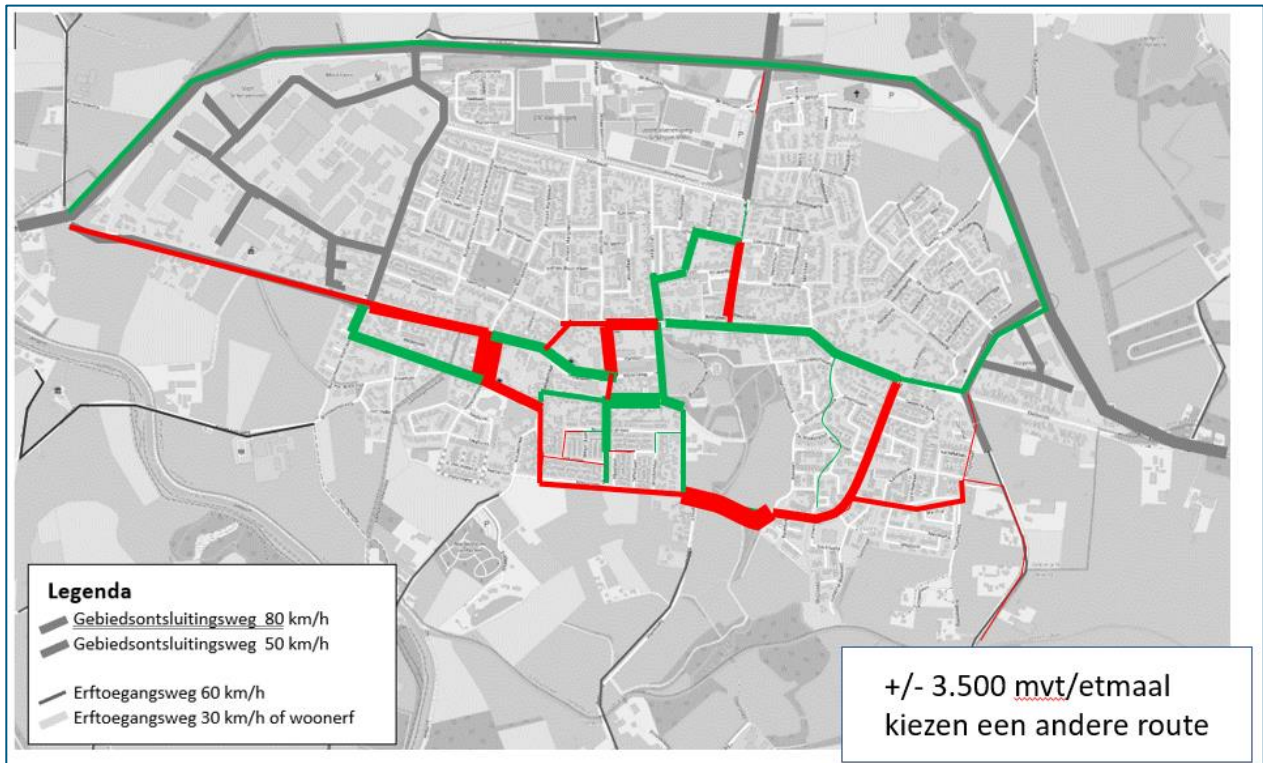
In variant E worden de varianten C en D gecombineerd. Dus een betere verdeling van het verkeer in de wijk, als ook een nieuwe verbinding in oostelijke richting via de Ringbaan.



Figuur 29: Variant E – Indicatief traject



Figuur 30: Variant E – gemotoriseerd verkeer 2030 van een aantal specifieke wegen (per etmaal beide richtingen samen)



Figuur 31: Variant E – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal beide richtingen samen)

Constateringen

Uit de eerdere analyse van varianten A tot en met D blijkt dat variant C het meest effectief is. De constatering richt zich dan ook vooral op de extra effecten die variant D biedt ten opzichte van C.

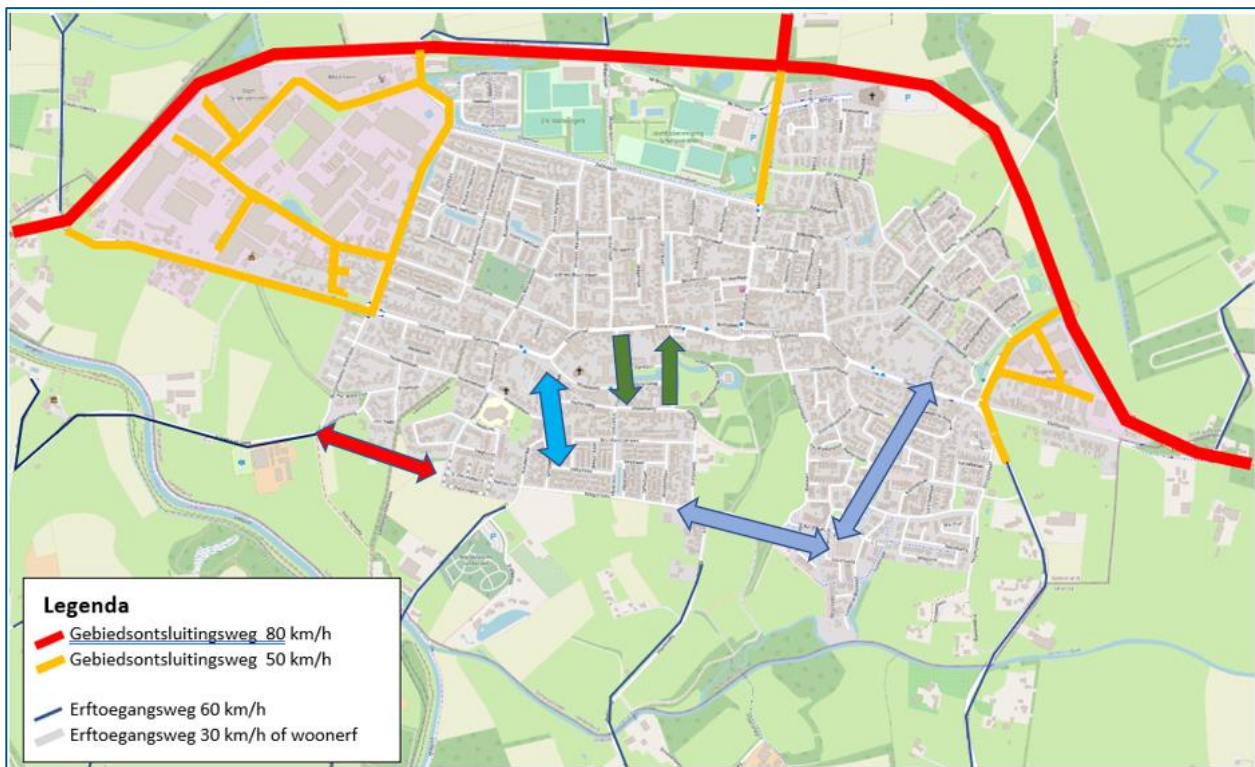
- De voor- en nadelen van variant C zijn volledig op deze variant van toepassing.
- De meerwaarde van de toevoeging van variant D (de nieuwe weg aan de oostzijde) is zeer beperkt.
 - De investering is relatief hoog
 - Het levert op een aantal wegen een beperkte afname en op andere wegen een beperkte toename.
 - De totale meerwaarde van de toevoeging van variant D is beperkt.

Conclusie

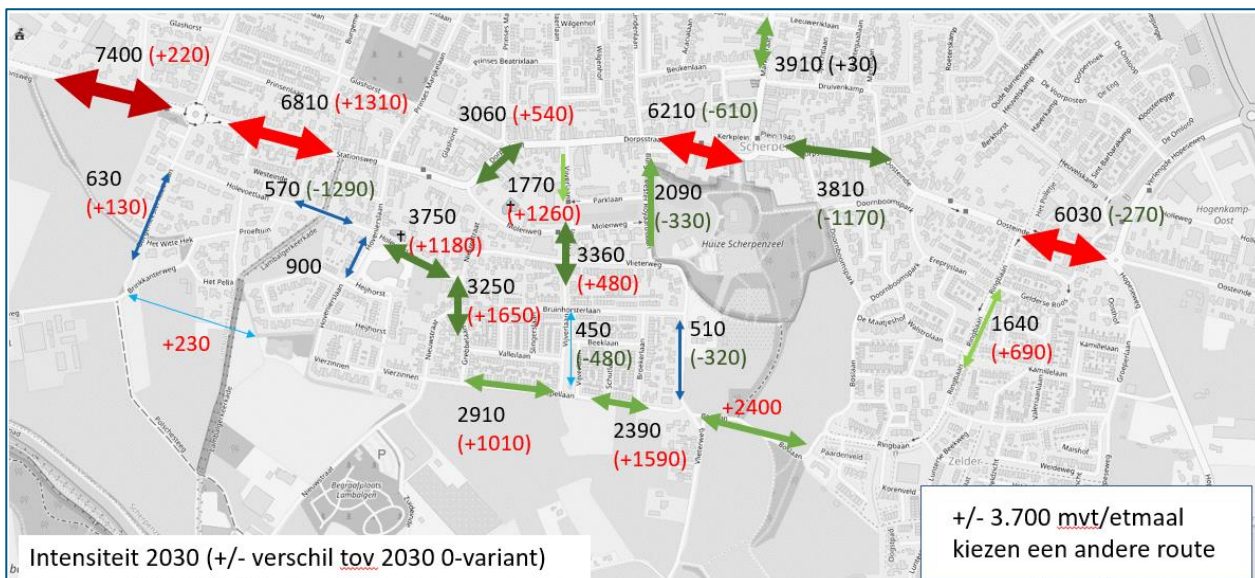
Variant E is een combinatie van C en D, de meerwaarde van de nieuwe weg (variant D) ten opzichte van variant C is beperkt. Het vergt een relatief grote investering en levert op sommige wegen een beperkte afname en op andere wegen een beperkte toename.

3.2.7 Variant F. west, oost en midden

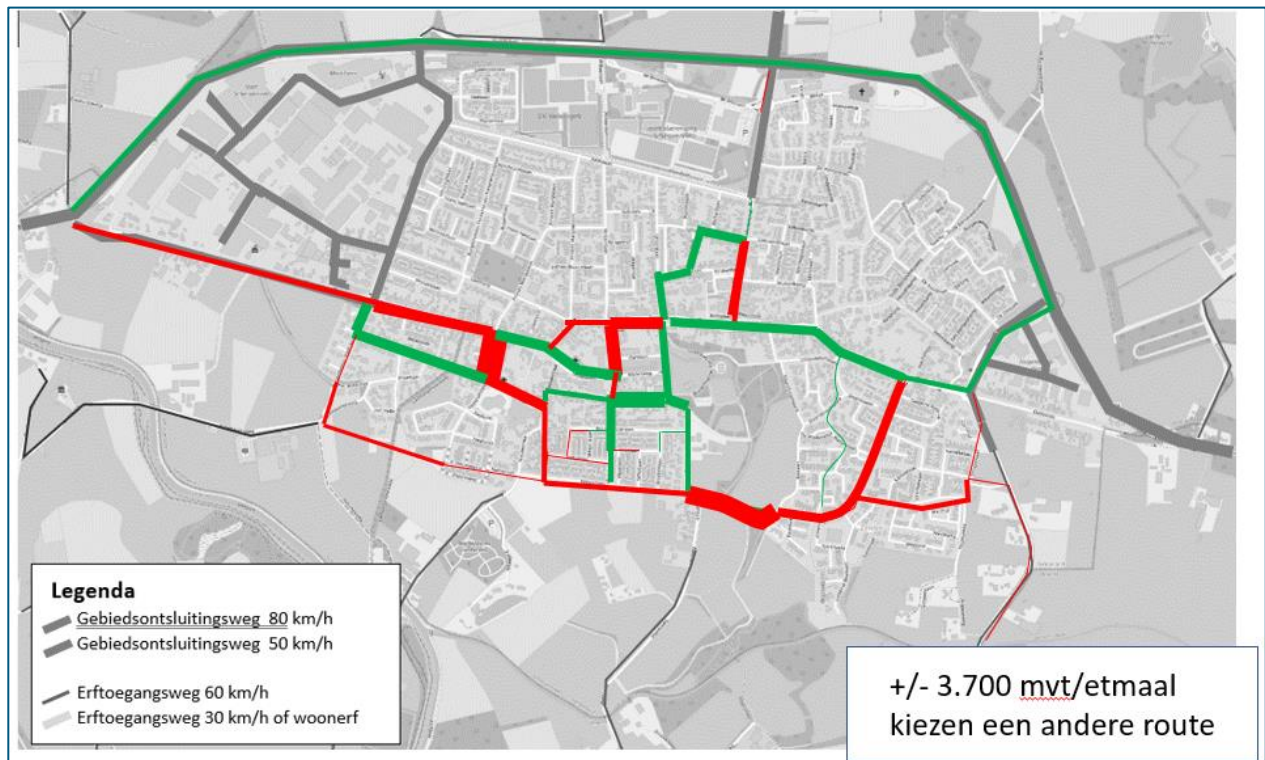
In variant F worden de varianten B, C en D gecombineerd. Dus een betere verdeling van het verkeer in de wijk, als ook een nieuwe verbinding in zowel oostelijke als westelijke richting.



Figuur 32: Variant F – Indicatief traject



Figuur 33: Variant F – gemotoriseerd verkeer 2030 van een aantal specifieke wegen (per etmaal beide richtingen samen)



Figuur 34: Variant F – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal beide richtingen samen)

Constateringen

Uit de eerdere analyse van varianten A tot en met D blijkt dat variant C het meest effectief is. De constatering richten zich dan ook vooral op de extra effecten die variant B en D bieden ten opzichte van variant C.

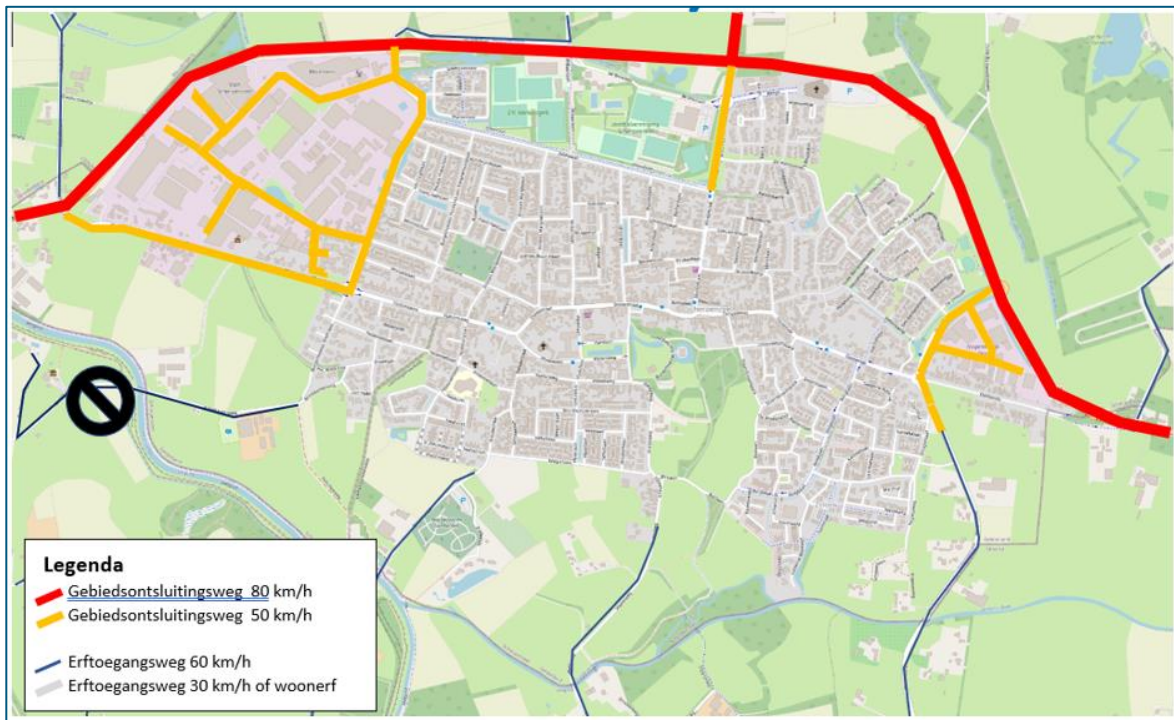
- De voor- en nadelen van variant C zijn volledig op deze variant van toepassing.
- De meerwaarde van de toevoeging van variant B en D (de nieuwe weg aan de oost- en westzijde) is zeer beperkt.
 - De investering is relatief hoog
 - Het levert op een aantal wegen een beperkte afname en op andere wegen een beperkte toename.
 - De totale meerwaarde van de toevoeging van variant D is beperkt.
- Door het inrichten van de nieuwe wegen (variant B en D) als woonstraten (erftoegangswegen 30 km/h) is de parallelfunctie van de nieuwe route langs het zuiden beperkt en is het verkeer aantrekkende werking van de nieuwe route (ten zuiden van de kern) beperkt.

Conclusie

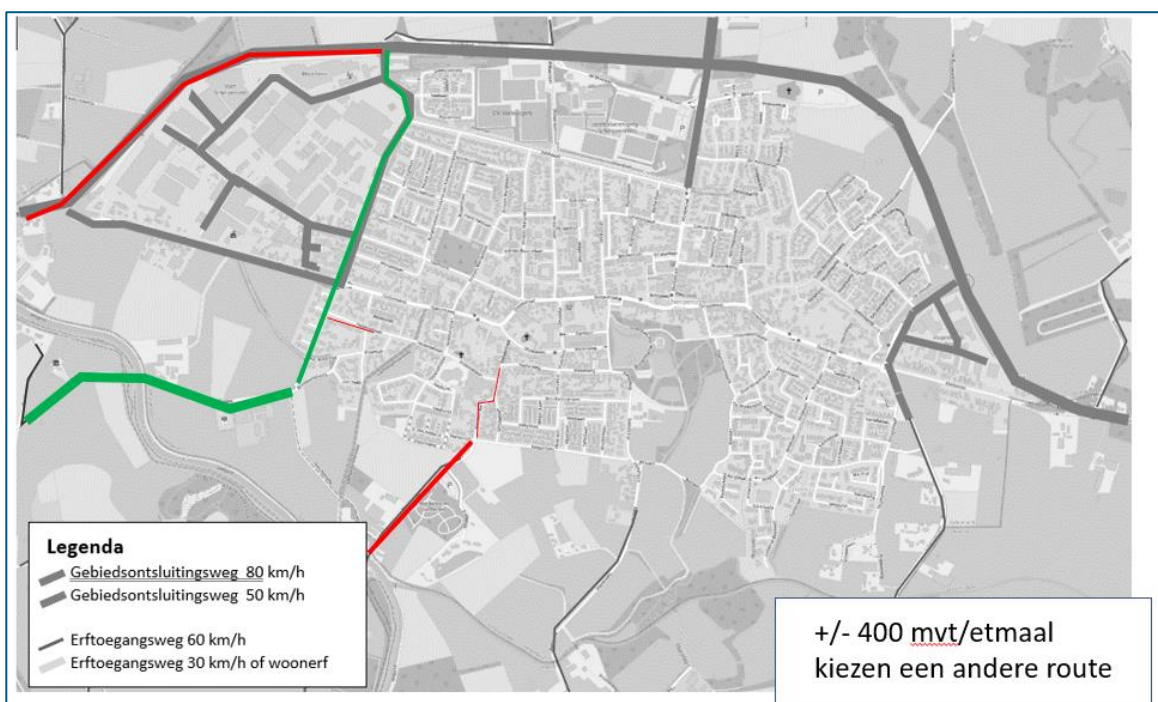
Variant F is een combinatie van varianten B, C en D, de meerwaarde van de nieuwe wegen (variant B en D) ten opzichte van variant C is beperkt. Het vergt een relatief grote investering en levert op sommige wegen een beperkte afname en op andere wegen een beperkte toename.

3.2.8 Variant G. Afsluiting Brinkkanterweg

De verkeersdruk op het achterlandgebied zal door de komst van de nieuwe woningen toenemen. Vanuit de buurgemeente (Woudenberg) is al eens geopperd om wegen af te sluiten in het buitengebied. Om een indicatief beeld te krijgen van de effecten van het afsluiten op een weg in het buitengebied is in het verkeersmodel doorgerekend wat de effecten zijn van het afsluiten van de Brinkkanterweg.



Figuur 35: Variant G – Indicatief traject



Figuur 36: Variant G – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal beide richtingen samen)

Constateringen

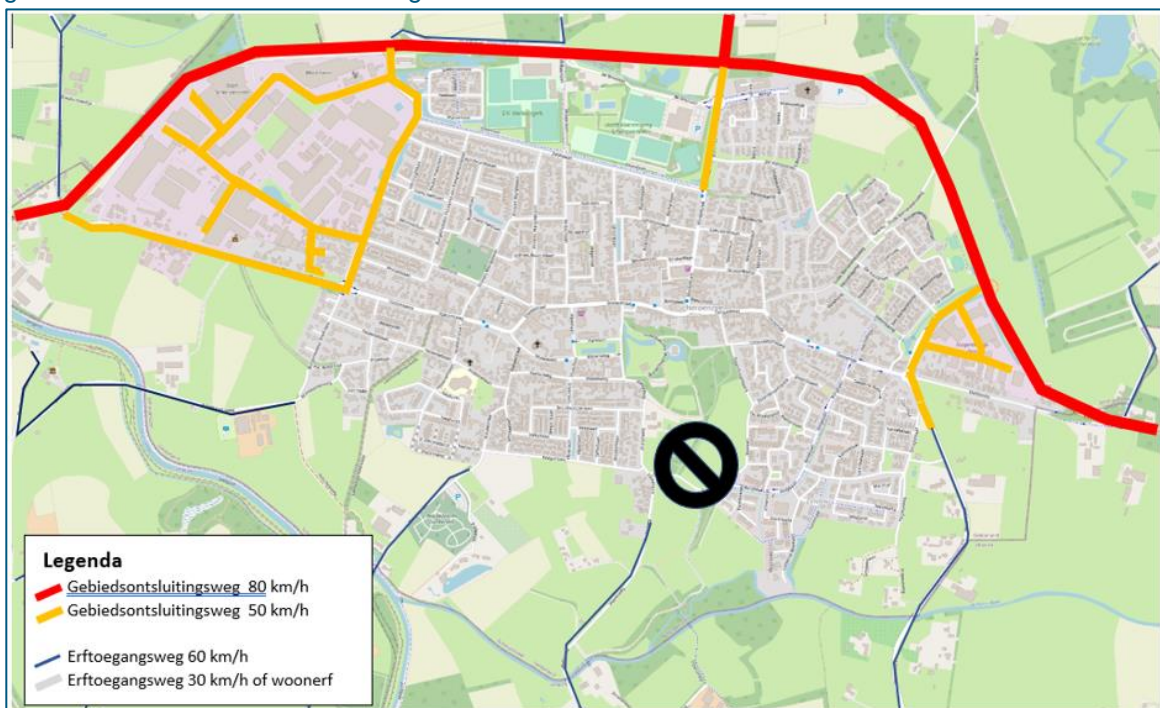
- Het toekomstig verkeer in het buitengebied wordt door het verkeersmodel ingeschat als beperkt. Mogelijk zal dit in de toekomst voor sommige weggebruikers toch een aantrekkelijke route zijn (en in werkelijkheid mogelijk iets drukker worden dan de prognoses van het model aangeeft). Van belang is daarom dat de gemeente dit verkeer nu en in de toekomst goed monitort (in overleg met de buurgemeenten).
- Door het afsluiten van de Brinkkanterweg is het voor een deel van het verkeer aan de zuidzijde minder aantrekkelijk om door het buitengebied te rijden. Hierdoor neemt het verkeer op de Dreef iets toe.
- Echter heeft het een relatief groot negatief effect op de bereikbaarheid van het buitengebied. Immers is voor een deel van de woningen in dit buitengebied het aantal routes van en naar de kern van Scherpenzeel beperkt, voor zowel het gemotoriseerd- als het landbouwverkeer.

Conclusie

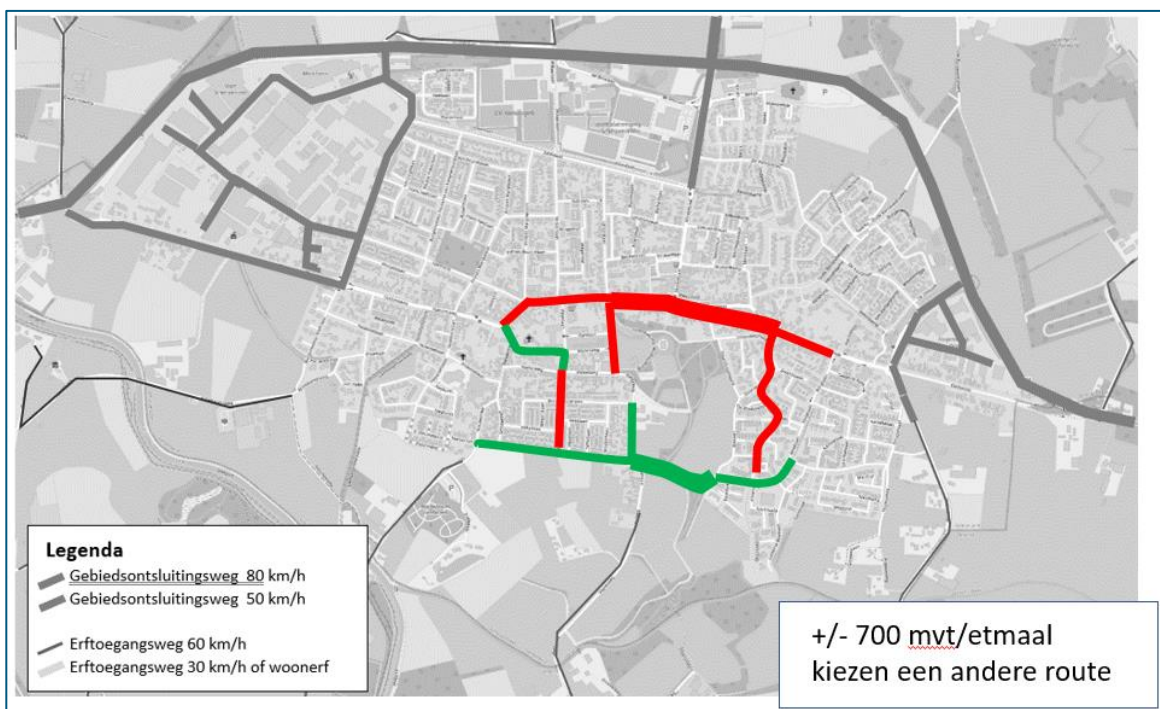
Het afsluiten van de Brinkkanterweg leidt tot een toename van het verkeer richting de Dreef. Echter leidt een mogelijke afsluiting ook tot een relatief grote beperking van de mobiliteit in het buitengebied. Om die reden is het advies deze weg niet af te sluiten.

3.2.9 Variant H. Afsluiting Boslaan

De Boslaan is primair gericht op het lokale langzame verkeer. In de huidige situatie is het een fietsstraat en kan ook gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de weg. Mogelijk neemt de verkeersdruk op de Boslaan dusdanig toe (in de toekomst) dat overwogen kan worden om hem af te sluiten voor het gemotoriseerde verkeer. Om een indicatief beeld te krijgen van de effecten van het afsluiten van de Boslaan voor het gemotoriseerde verkeer is dit doorgerekend in het verkeersmodel.



Figuur 37: Variant H – Indicatief traject



Figuur 38: Variant H – toe/afname gemotoriseerd verkeer 2030 (per etmaal in beide richtingen samen)

Constateringen

- Door het afsluiten van de Boslaan verbetert de verkeersveiligheid en de landschappelijke- en natuurwaarde in het gebied. Er ontstaan mogelijkheden voor een verkeersveiliger fietsroute aan de zuidzijde.
- Anderzijds neemt ook het verkeer op de Dorpsstraat toe door het afsluiten van de Boslaan. De route over de Dorpsstraat is al relatief druk en juist hier is ook de wens de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer te beperken. Ook landbouwverkeer, wat nu over de Boslaan kan rijden dient uit te wijken naar de Dorpsstraat.

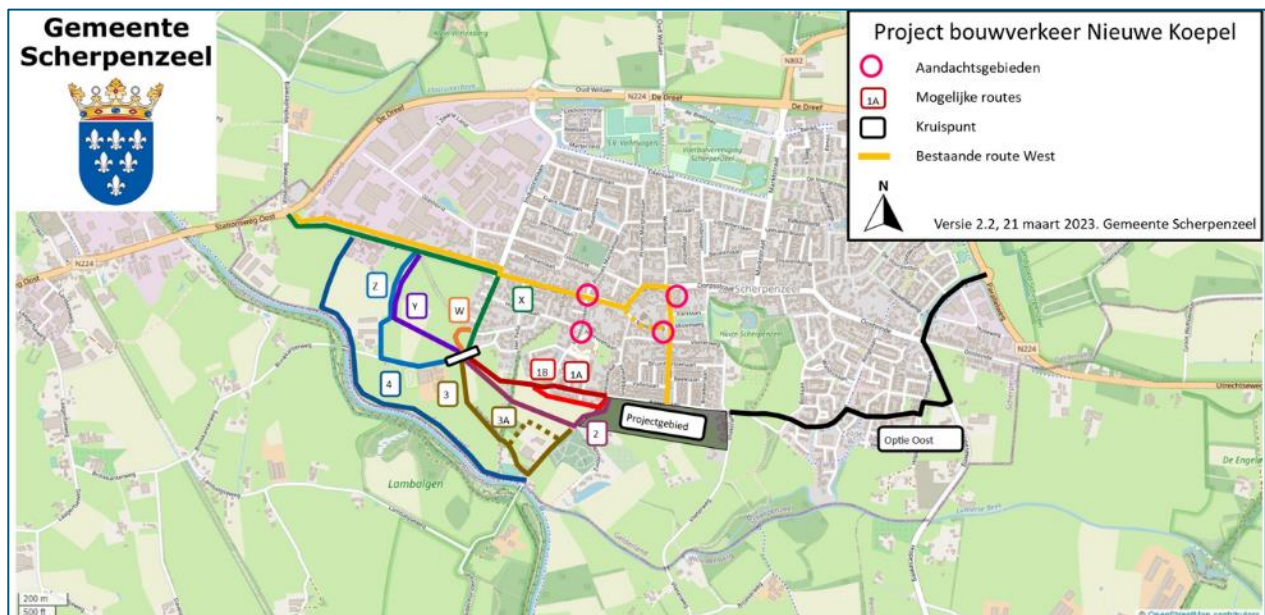
Conclusie

Het afsluiten van de Boslaan leidt tot een verkeersveiliger route aan de zuidzijde, maar zorgt voor een ongewenste toename van verkeer op de Dorpsstraat. Geadviseerd wordt de weg nog niet af te sluiten en het gebruik ervan te monitoren. Indien het gemotoriseerd verkeer en/of de verkeersonveiligheid ongewenst toeneemt kan alsnog overgegaan worden tot een verbod voor gemotoriseerd verkeer.

3.3 Effecten en maatregelen bouwverkeer

Voor het bouwverkeer van en naar De Nieuw Koepel zijn door de gemeente 13 varianten onderzocht (zie onderstaande figuur 39). Voor de varianten aan de westelijke zijde zijn een aantal subvarianten denkbaar, in 2 delen, die verschillend met elkaar kunnen worden gecombineerd. Eerste deel (1,1A,1B,2,3,3A,4) en het tweede deel (X,W,Y,Z). Het oostelijke deel en de route door de bestaande woonwijk kennen slechts 1 variant:

1	Tracé direct ten zuiden van Het Pella.
1A	Sub variant via Vierzinnen
1B	Sub variant direct onder Vierzinnen
2	Tracé direct ten zuiden van Het Pella, iets zuidelijker t.o.v. bebouwing
3	Tracé over Polschesteeg
3A	Kortere omleiding ten noorden 2e handswinkel.
4	Langs Valleikanaal
X	Tracé via Burg. Roëll-laan
W	Sub variant van X: Omleiding buiten zuidelijk deel Burg. Roëll-laan
Y	Door weiland (geen natuurwaarden)
Z	Als Y, maar in plaats daarvan door weiland via Brinkkanterweg
Optie oost	Variante via de oostelijke route
Door de wijk	Variante via bestaande wegen door de wijk (Vijverlaan / Dorpsstraat/Stationsweg)



Figuur 39: Bouwverkeer indicatieve routes

In overleg tussen de verschillende interne vakdisciplines binnen de gemeente is een beoordeling opgesteld van deze varianten. Een beschrijving van de varianten en de bijbehorende beoordeling is weergegeven in bijlage 1.

Constateringen

- Alle varianten via het westen kennen, zowel het eerste deel (1, 1A, 1B, 2, 3, 3A, 4) als tweede deel (X,W,Y,Z), een relatief grote landschappelijke impact, een relatief grote overbrugging en relatief hoge kosten en moeten daarom als praktisch onhaalbaar worden aangemerkt. Dit komt doordat in alle gevallen landschappelijke doorkruisingen nodig zijn.

De route door de huidige woonwijk kent de minste nadelen. Het heeft alleen wel impact op de verkeersveiligheid. Met het oog hierop is onderzocht om hoeveel zwaar bouwverkeer het gaat.

Inschatting zwaar bouwverkeer:

Ambtelijk heeft binnen de gemeente Scherpenzeel overleg plaatsgevonden over het bouwverkeer voor De Nieuwe Koepel. Dit heeft geleid tot de volgende inschatting:

Voor een bouwcluster van 25 woningen vinden er in totaal 364 zware transporten (enkele reis) plaats, verdeeld over 140 dagen bouwtijd. Dit zijn zware vrachtwagens (meer dan 3 assen). Omgerekend komt dit neer op gemiddeld 2 á 3 grote vrachtwagens per dag heen en 2 á 3 per dag weer terug. Dit is een gemiddelde, het kan de ene dag/week/maand meer zijn dan de andere. Dit is besproken in de klankbordgroep (bewoners en ondernemers) en de Raad.

De bewoners gaven hierbij aan dat de kleinere transporten en bouwbusjes hierin niet zijn meegerekend en dat dit een veelvoud is van – en minstens zoveel overlast geeft - als het aantal zware transporten. De omvang hiervan kunnen wij echter niet verminderen. Het is wel mogelijk afspraken te maken dat het bouwverkeer niet plaatsvindt gedurende de tijden dat kinderen van en naar school fietsen. En bijvoorbeeld ook niet 's ochtends vóór 07:00 uur, maar bijvoorbeeld meer aan het eind van de middag.

Conclusie

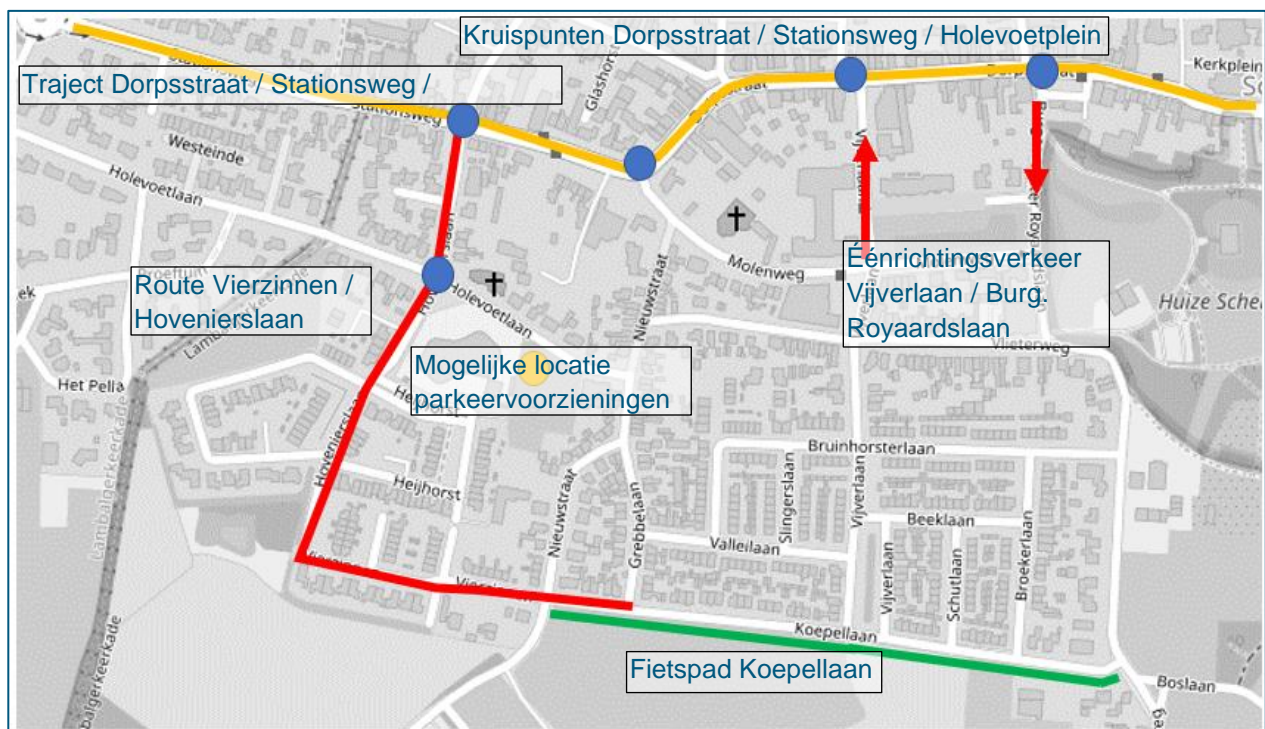
De routes buiten de bebouwing om moeten vanwege de vele nadelen als praktisch onhaalbaar worden gekwalificeerd. De route door de huidige woonwijk kent de minste nadelen en heeft om die reden de voorkeur, mits er aanvullende maatregelen genomen worden om de overlast te beperken en de veiligheid te handhaven (zoals het beperken van het bouwverkeer tijdens de spits en op de tijden dat kinderen naar school fietsen).

4 Uitwerking maatregelen

Zoals in hoofdstuk 3 beschreven, zijn in de huidige situatie zowel het traject Stationsweg/Dorpsstraat/Oosteinde als ook de kruispunten op dit traject een knelpunt. Deze knelpunten worden in de toekomst groter door een toename van verkeer vanuit de wijk richting de Dorpsstraat, Holevoetplein en Stationsweg. Het aanpakken van de kruispunten en het hele traject staan beschreven in paragraaf 4.1.

Uit hoofdstuk 3 blijkt dat er maatregelen nodig zijn op de Koepellaan voor het fietsverkeer (4.2). Voor het gemotoriseerd verkeer blijkt uit hoofdstuk 3 dat het aanleggen van een nieuwe weg aan de oostelijke dan wel de westelijke zijde een relatief grote investering vergt. Een nieuwe weg draagt echter maar beperkt bij aan de mobiliteitsknelpunten. Het meest kansrijk blijkt het faciliteren van een route richting de westzijde, via de route Vierzinnen / Hovenierslaan (zie 4.3) gecombineerd met éénrichtingsverkeer op de Vijverlaan en/of de Burgemeester Royaardslaan (4.4).

Tot slot is ook een omschrijving gegeven van de maatregelen voor het bouwverkeer in paragraaf 4.5.



Figuur 40: Maatregellocaties

4.1 Traject en kruispunten Dorpsstraat / Holevoetplein / Stationsweg / Oosteinde

Inleiding

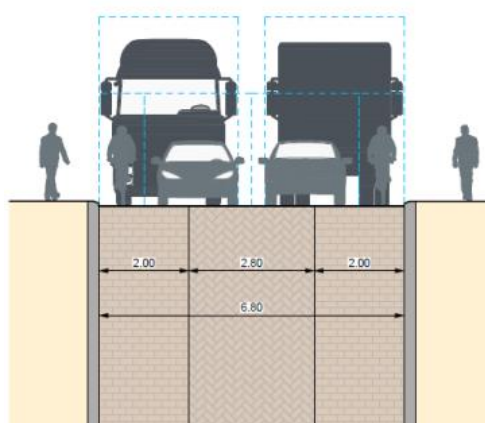
De huidige inrichting van zowel het traject Dorpsstraat / Holevoetplein / Stationsweg / Oosteinde als de kruispunten is niet uniform. De weginrichting is niet eenduidig, de verharding kent verschillende vormen en type, de kruispuntvormen zijn wisselend. Hierdoor is de inrichting van deze hoofdas niet Duurzaam Veilig ingericht. Dit is verder toegelicht in de risicoanalyse verkeersveiligheid³ (zie bijlage 2). Om de diversiteit van de wegvakken en kruispunten toe te lichten is in bijlage 5 een weergave gemaakt van verschillende situaties.

Gezien de grote verschillen in intensiteiten tussen de hoofdrijbaan (7000 à 8000 mvt (motorvoertuigen) / etmaal) en de zijwegen (500 à 2000 mvt / etmaal) is het handhaven van de erftoegangsweg 30 kilometer per uur (ETW30 - maximaal 4000 – 6000 mvt / etmaal) wegcategorie op deze hoofdas niet handhaafbaar. Op landelijke schaal worden in verschillende gemeenten grijze wegen (wegen met zowel verblijf- als stroomfuncties) heringericht volgens de principes van de Gebiedsontsluitingsweg 30 kilometer per uur (GOW30)⁴. Gezien de intensiteiten op deze hoofdas in het dorp, is dit een schoolvoorbeeld voor de GOW30.

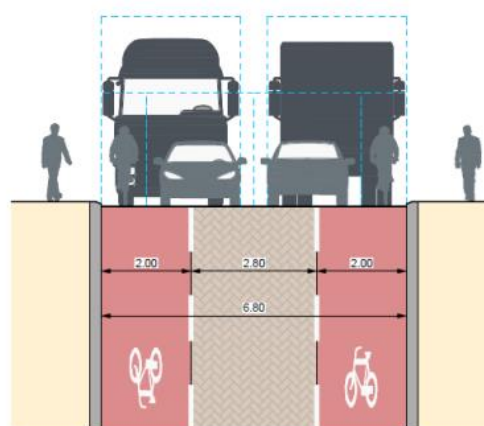
Wegvakken

Conform de voorlopige inrichtingskenmerken van een GOW30⁴ is het wenselijk het gehele traject in te richten met fietsstroken. In onderstaand figuur zijn twee verschillende inrichtingsvormen weergegeven. Van belang is dat het gehele traject op een eenduidige manier ingericht wordt, met gelijke kruispuntvormen en voorrangsregels. Het type verharding, kleurgebruik en belijning dienen overeen te komen. Dit met doel om de verkeersregels op het gehele traject herkenbaar te maken voor alle weggebruikers. Hierdoor zal de verkeersveiligheid sterk toenemen. In figuur 41 zijn twee mogelijke varianten weergegeven. Gekozen dient te worden voor één uniform ontwerp. Bij uiteindelijk herinrichting dient gekozen te worden voor een definitieve inrichting.

Stroken in klinkers



Fietsstroken in asfalt



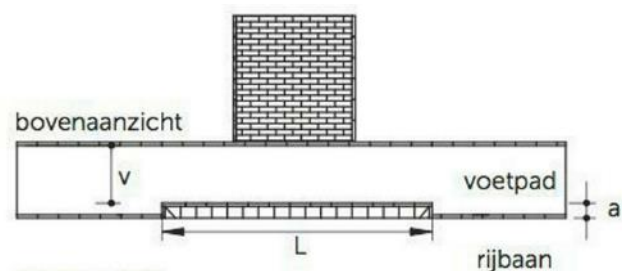
Figuur 41: Twee mogelijke varianten voor de inrichting trajecten

³ Risicoanalyse Verkeersveiligheid Gemeente Scherpenzeel, SPV 2030 Antea Group, 8 februari 2023

⁴ Op dit moment zijn de landelijke richtlijnen voor de GOW30 in voorlopige vorm gepubliceerd door het kennisinstituut CROW. crow.nl/over-crow/nieuws/2023/mei/voorlopige-inrichtingskenmerken-voor-gow30.

Kruispunten

De komst van de nieuwe woonwijk Nieuwe Koepel en de ontsluiting daarvan (deels) op de hoofdas door Scherpenzeel, maakt dat de stroomfunctie nog eens wordt benadrukt, maar dat de verblijfsfunctie ook niet vergeten mag worden. Om de doorstroming op de hoofdas te waarborgen dienen de zijwegen uit de voorrang te worden gehaald, middels het principe van de uitritconstructie, zie figuur 43.



Figuur 42: Principe uitritconstructie

De volgende kruispunten worden aangepast naar de uitritconstructie: Stationsweg – Hovenierslaan; Dorpsstraat – Molenweg; Dorpsstraat – Vijverlaan en Dorpsstraat – Burg. Royaardslaan. Deze kruispunten zijn in de huidige situatie allemaal verschillend ingericht. Dit gebrek aan uniformiteit maakt dat weggebruikers lastiger kunnen opmaken wat de gewenste voorrangstelling is.

Kostenindicatie wegvakken

Het herinrichten van de wegvakken is een relatief kostbare investering. Immers betreft het een relatief lang traject en tevens één van de belangrijkste routes in de gemeente voor het gemotoriseerd verkeer. Geadviseerd wordt stapsgewijs het wegvak aan te pakken als er vanuit bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden reconstructies zijn (werk met werk maken). Het advies is om de kruispunten met hogere prioriteit aan te pakken. Het risico op de kruispunten is aanzienlijk hoger (hier kruist het langzaam- en gemotoriseerd verkeer elkaar). Deze zijn dan ook onderstaand uitgewerkt.

Kostenindicatie kruispunten

De kosten voor het aanpassen van het kruispunt Stationsweg – Hovenierslaan wordt geschat op ongeveer: **€ 40.000 - € 80.000**. Hierbij wordt het bestaande kruispunt aangepast naar het principe van de uitritconstructie waarbij het trottoir over de zijwegen loopt.

De kosten voor het aanpassen van het kruispunt Holevoetplein – Molenweg wordt geschat op ongeveer: **€ 45.000 - € 90.000**. Hierbij wordt het kruispunt aangepast naar het principe van de uitritconstructie waarbij het trottoir over de zijwegen loopt.

De kosten voor het aanpassen van het kruispunt Dorpsstraat – Vijverlaan wordt geschat op ongeveer: **€ 45.000 - € 90.000**. Hierbij wordt het bestaande kruispunt aangepast naar het principe van de uitritconstructie waarbij het trottoir over de zijwegen loopt.

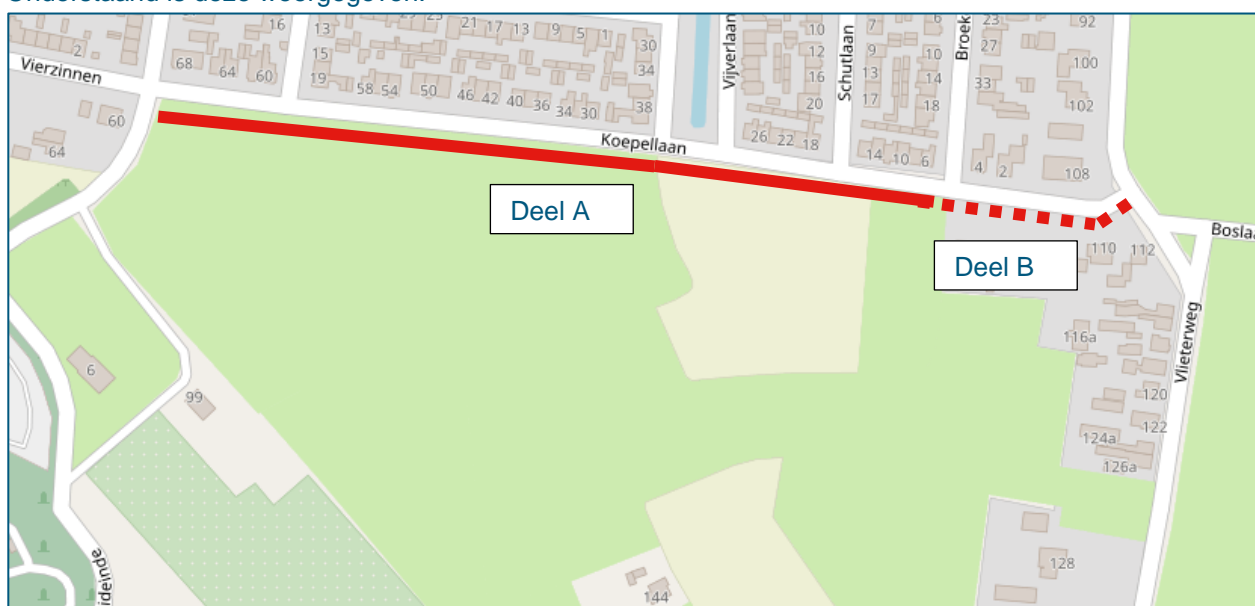
De kosten voor het aanpassen van het kruispunt Dorpsstraat – Burg. Royaardslaan wordt geschat op ongeveer: **€ 60.000 - € 120.000**. Hierbij wordt het bestaande kruispunt aangepast naar het principe van de uitritconstructie waarbij het trottoir over de zijwegen loopt.

4.2 Fietsvoorziening Koepellaan

Maatregel

Op of langs de Koepellaan moet meer ruimte worden gevonden voor de fiets. Dit kan op de eerder beschreven 3 manieren. Dit moet als een apart project nog nadere uitgezocht en uitgewerkt worden en alle voor- en nadelen van deze drie opties tegen elkaar worden afgewogen, ook ten aanzien van de gevolgen voor de grondexploitatie, voordat hier een weloverwogen keuze in kan worden gemaakt. Belangrijk is daarom dat in het nog vast te stellen bestemmingsplan De Nieuwe Koepel alle mogelijkheden voor alle drie varianten uitdrukkelijk open gehouden worden.

Voorkeur vanuit de bewoners (zie klankborggroep bewoners en ondernemers) is een vrijliggend fietspad. Onderstaand is deze weergegeven.



Figuur 43: Fietspad langs de Koepellaan

Kostenindicatie

Dit is sterk afhankelijk van welke optie er uiteindelijk gekozen gaat worden.

De kosten voor optie 1 (anders faciliteren parkeersituatie) worden geschat op **€150.000 - €250.000⁵**.

Deze kosten omvatten het instellen van haaksparkeren op de Koepellaan, om het langsparkeren te vervangen, zodat het verkeer op de rijbaan meer verkeersruimte heeft. Op basis van de lengte van het wegvak wordt geschat dat ongeveer 55 extra parkeerplaatsen benodigd zijn. De ruimte hiervoor is niet (geheel) te vinden binnen de bestaande wijk en hiervoor moeten een aantal laanbomen komen te vervallen (om dwarsparkeerplaatsen aan te leggen tussen de bomen) en gecompenseerd worden (de kosten van mogelijke grondaankoop zijn niet meegenomen in de raming).

De kosten voor optie 2 (vrijliggend tweerichtingen fietspad) worden geschat op: **€250.000 - €350.000⁵**.

Deze kosten omvatten het aanbrengen van een vrijliggend eenzijdig tweerichtingen fietspad parallel aan de Koepellaan ten zuiden van de bomenrij. Het gaat om een fietspad van 3,5 meter breed over de volledige

⁵ investeringskosten excl btw en vastgoed. Dit zijn alleen de (geschatte) aanlegkosten van de verkeerstechnische maatregelen, zonder de financiële gevolgen voor het plan De Nieuwe Koepel, zoals plan-/programma-aanpassingen, huidige speelvoorziening Koepellaan verplaatsen i.p.v. inpassen, etc.

lengte van het wegvak (475 meter). Uitgangspunt van deze raming is dat de bomenrij gehandhaafd kan blijven en er geen grondaankoop nodig is.

De kosten voor optie 3 (verbreden Koepellaan en behoud langsparkeren zoals bestaand) worden geschat op **€700.000 – €1.000.000⁵**. Deze kosten omvatten het rooien van alle bomen inclusief compenseren (schatting van 50 stuks). Vervolgens dient de rijbaan met 1,80m te worden verbreed tot een totale breedte van 7,80 meter waarvan 2 meter benut wordt door langsparkeren van de bewoners.

4.3 Route Vierzinnen – Hovenierslaan

Maatregel

De route Vierzinnen – Hovenierslaan is grotendeels geschikt om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen. Er zijn op deze route twee aandachtspunten:

- Schoolomgeving Holevoetlaan/Hovenierslaan
- Kruispunt Stationsweg (zie 4.3)

Maatregel 1. Inrichting schoolzone Wittenbergschool

Als op deze route extra verkeer komt, is dit ten nadele van de Wittenbergschool en alle kinderen en ouders die van en naar school gaan. Om deze groep zoveel als mogelijk te beschermen dient aan de weggebruiker duidelijk te worden gemaakt dat zij zich in een schoolomgeving bevinden. Maatregelen waaraan kan worden gedacht zijn als volgt:

- A. Instellen herkenbare schoolzone (Schoolzonemarkering en palen of Julie zone 30/Octopusplan)

In Nederland worden steeds meer schoolomgevingen ingericht volgens het principe van de schoolzone o.a. “Julie zone 30” of het “Octopusplan” samen met bijbehorende markering, voetgangersoversteken drempels/plateaus. Al deze elementen attenderen weggebruikers dat zij een schoolomgeving ingaan en dat zij extra alert moeten zijn en hun snelheid moeten minderen.



Figuur 44: Voorbeeld Schoolzone inrichting

- B. Snelheid remmende maatregelen (drempels etc.)

Los van de directe schoolomgeving, dient het wijkontsluitende karakter van de Holevoetlaan en de Hovenierslaan niet tot hogere snelheden te leiden. Wanneer de snelheid hoog is, kan dit worden tegengegaan met drempels en plateaus, geschikt voor een 30 km/u weg.

- C. Aanpassen kruispunt Holevoetlaan – Hovenierslaan

Het kruispunt tussen de Holevoetlaan en de Hovenierslaan dient nader bekeken te worden of deze niet overgedimensioneerd (d.w.z. te ruim bemeten) is waarbij hoge snelheden uitgelokt kunnen worden. Het kruisingsvlak zou compacter kunnen worden, waardoor gemotoriseerd verkeer gestuurd wordt om hun snelheid aan te passen bij het maken van de bochten.

- D. Verplaatsen K+R locatie naar het oosten van de school

In de zuidoostelijke oksel van het kruispunt Holevoetlaan – Hovenierslaan bevindt zich een parkeerplaats die zowel door docenten als mogelijk door ouders die hun kinderen afzetten wordt gebruikt. Vanwege de toename van verkeer op de Hovenierslaan is het beter om deze verkeersbeweging te verplaatsen van het kruispunt vandaan, bijvoorbeeld verder ten oosten van de school nabij het grasveld.

Maatregel 2. Monitoren verkeer op de route Hovenierslaan / Holevoetlaan

Daarnaast is het een aandachtspunt dat het verkeer niet de route volgt over de Hovenierslaan naar de Stationsweg, maar de route kiest via de Holevoetlaan / Burg Roëll-laan naar de Stationsweg. Vooraf is er geen zekerheid over te verkrijgen welke route het meest gekozen zal worden. Als maatregel wordt geadviseerd dit verkeer te monitoren tijdens de ontwikkeling van De Nieuwe Koepel (maatregel 2).

Kostenindicatie

De kosten voor het inrichten van de schoolzone (maatregel 1a) zijn sterk afhankelijk van de keuze van het type inrichting. Ze worden ingeschat tussen de **€ 10.000 en € 30.000** euro.

De kosten voor het plaatsen van een snelheidsremmer op de Holevoetlaan (maatregel 1b) zijn ongeveer **€ 10.000 - € 30.000** euro per snelheidsremmer.

De kosten voor het herinrichten van het kruispunt Holevoetlaan / Hovenierslaan met een kruispuntplateau (maatregel 1c) zijn ongeveer **€ 25.000 - € 50.000**.

De mogelijkheden van het ontwerpen van het verplaatsen en/of herinrichten van de parkeervoorziening dienen eerst afgestemd te worden met de school en omwonenden. Dit hangt o.a. ook af van welke bestemming het grasveld ten oosten van de school in de toekomst krijgt. Afhankelijk van de gewenste omvang van het parkeerterrein zijn de kosten indicatief **€ 50.000 – € 200.000** (maatregel 1d).

Kostenindicatie

De kosten voor het monitoren van verkeer worden geschat op **€ 3000** per jaar.

4.4 Eénrichtingverkeer Vijverlaan / Burg. Royaardslaan

Maatregel

Op de Vijverlaan wordt voorgesteld om éénrichtingverkeer richting het noorden in te stellen vanaf de Molenweg. Mogelijk kan een klein deel van het parkeerterrein ter hoogte van de supermarkt in twee richtingen bereden blijven worden (dat ongeveer vanaf het zorgcentrum tot aan de Dorpstraat de weg in twee richtingen toegankelijk blijft).

Voor de Burg. Royaardslaan geldt een vergelijkbaar principe. Hier wordt éénrichting richting het zuiden alleen toegestaan, vanaf het kruispunt met de Dorpsstraat richting de Molenweg. Het laatste deel is nog wel toegankelijk in twee richtingen vanwege het bestemmingsverkeer.

Beide wegen zijn ruim opgezet en hebben ongeveer een rijbaan van 6 meter. Volgens het ASVV is een ideale inrichting voor een 30 km/h weg 5,80 meter. Hierbij kan gemotoriseerd verkeer elkaar goed passeren bij 30 km/u. Bij éénrichtingsverkeer is een rijbaan van 6 meter ongeloofwaardig en lokt hoge snelheden uit en ook het negeren van de éénrichting maatregel. Hiervoor dient de rijbaan teruggebracht te worden tot een voorkeursbreedte van 4,40 meter⁶. Dit kan worden gedaan door het verbreden van het bestaande trottoir (Vijverlaan) en/of het aanleggen van een extra trottoir aan de waterzijde (Burg. Royaardslaan).

Kostenindicatie

De kosten voor het instellen van éénrichtingsverkeer op de Vijverlaan worden geschat op ongeveer **€30.000 - €60.000**. Dit omvat maatregelen om de rijbaan terug te brengen naar 4,40m en verbreden van het trottoir tegenover het zorgcentrum verbreed met langsparkeren.

⁶ ASVV 2021: H 11.2 Wegvakvoorzieningen op ETW

De kosten voor het instellen van éénrichtingsverkeer op de Burg. Royaardslaan worden geschat op ongeveer **€ 60.000 - € 120.000**. Deze kosten bestaan uit het versmallen van de rijbaan tot 4,40 meter en het aanbrengen van een trottoir aan de oostzijde tot aan het kruispunt met de Dorpsstraat.

4.5 Faciliteren bouwverkeer

Maatregel

Als maatregel wordt voorgesteld het bouwverkeer af te wikkelen door de huidige woonwijk. Om de verkeersveiligheid te garanderen is het van belang dat er afspraken worden gemaakt tijdens de bouw dat er bijvoorbeeld geen bouwverkeer plaatsvindt vóór 07:00 uur, in de spitsperiodes en dat er gedurende de tijden dat schoolkinderen van en naar de school fietsen niet teveel bouwverkeer door de wijk rijdt.

5 Samenvatting: conclusie en aanbevelingen

5.1 Conclusies

In hoofdstuk 3 (maatregelrichtingen) zijn de volgende conclusies getrokken op het gebied van fietsverkeer, gemotoriseerd verkeer en bouwverkeer:

Fietsverkeer

Er spelen verschillende redenen om de positie van de fiets in Scherpenzeel sterk te verbeteren. Voor alle inwoners bevinden zich alle winkel-, recreatieve- en sportvoorzieningen op fietsafstand. Het bieden van duidelijkere en veiligere routes is dus noodzakelijk. De groei van de extra verkeersdruk door de komst van De Nieuwe Koepel versterkt dit.

Als maatregel wordt voorgesteld om het fietsnetwerk te verbeteren. Te beginnen met het tracé van de Koepellaan door hier meer ruimte te maken voor de fiets via een van de drie opties:

- een vrijliggend fietspad
- verbreden van de weg
- verplaatsen van het parkeren van auto's

Gemotoriseerd verkeer

De wegenstructuur van de gemeente Scherpenzeel is duidelijk. De hoofdwegen bestaan uit de Dreef (N224) en de Barneveldsestraat (N802). Vervolgens zijn er een aantal wegen die als 'inprikkers' de kern ontsluiten: Industrielaan, Stationsweg, Verlengde Hopeseweg, Marktstraat. Op deze wegen staat de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer centraal en is het gemotoriseerde en langzaam verkeer van elkaar gescheiden. Hetzelfde geldt ook voor de wegen op de industrieterreinen (Zwarte Land en Hogekamp Oost).

De knelpunten op het gebied van gemotoriseerd verkeer richten zich vooral op de volgende twee trajecten, waar vorm, functie en gebruik niet met elkaar overeenkomen. Dit zijn wegen waar relatief veel gemotoriseerd verkeer over afgewikkeld wordt, waardoor het mengen van langzaam- en gemotoriseerd verkeer onder druk komt te staan.

- Oost-west traject Oosteinde / Dorpsstraat / Stationsweg
- Noord-zuid traject Marktstraat

Door de komst van De Nieuwe Koepel neemt de verkeersdruk op het netwerk in de gemeente Scherpenzeel relatief sterk toe, met name aan de zuidzijde van Scherpenzeel. Onderzocht is of er alternatieve routes en wegen mogelijk zijn buiten het plangebied voor het gemotoriseerd verkeer en/of er aanpassingen nodig zijn aan het verkeersnetwerk in Scherpenzeel (met name aan de zuidzijde).

Grootste aandachtspunt op het gebied van gemotoriseerd verkeer is de inrichting van het gehele traject Oosteinde / Dorpsstraat / Stationsweg (hoofdstuk 3). De inrichting van dit traject is niet éénduidig, waardoor voor alle weggebruikers onduidelijkheid is welk gedrag van hen verwacht wordt. Deze onduidelijkheid leidt tot een verkeersveiligheidsknelpunt. Prioriteit binnen het herinrichten van het gehele traject naar een éénduidige inrichting is het eenduidig inrichten van de kruispunten: Stationsweg – Hovenierslaan; Dorpsstraat – Molenweg; Dorpsstraat – Vijverlaan en Dorpsstraat – Burg. Royaardslaan.

Voor het gemotoriseerd verkeer blijkt (hoofdstuk 3) dat het aanleggen van een nieuwe weg aan de oostelijke dan wel de westelijke zijde een relatief grote investering vergt. Een nieuwe weg draagt echter maar beperkt bij aan de mobiliteitsknelpunten. Het meest kansrijk blijkt het faciliteren van de route door de bestaande woonwijk in noordwestelijke richting, via de Vierzinnen en de Hovenierslaan, gecombineerd met éénrichtingsverkeer op de Vijverlaan en/of de Burgemeester Royaardslaan.

Landbouwverkeer

In de huidige situatie is er beperkt landbouwverkeer door de kern Scherpenzeel. Voor een aantal varianten op het gebied van gemotoriseerd verkeer (hoofdstuk 3) treedt een verbetering op voor het landbouwverkeer (bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe weg). Deze effecten zijn echter dusdanig beperkt dat ze niet opwegen tegen de nadelen.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoernetwerk is in beheer van de Provincie Gelderland. De kansen om deze in de gemeente uit te breiden zijn beperkt. Van belang is vooral in te zetten op het behoud van het huidige openbaar vervoernetwerk.

Bouwverkeer

De aanleg van de wijk De Nieuwe Koepel vindt plaats over een langere periode (naar verwachting 8 tot 10 jaar). Dit betekent dat ook de bouw zelf impact gaat krijgen op de huidige wijk. Onderzocht is of er alternatieve bouwroutes mogelijk zijn buiten de bebouwing om (zie paragraaf 3.3 en 4.5).

De routes buiten de bebouwing om moeten vanwege de vele nadelen als praktisch onhaalbaar worden gekwalificeerd. De route door de huidige woonwijk kent de minste nadelen en heeft om die reden de voorkeur, mits er aanvullende maatregelen genomen worden om de overlast te beperken en de veiligheid te handhaven (zoals het beperken van het bouwverkeer tijdens de spits en op de tijden dat kinderen naar school fietsen).

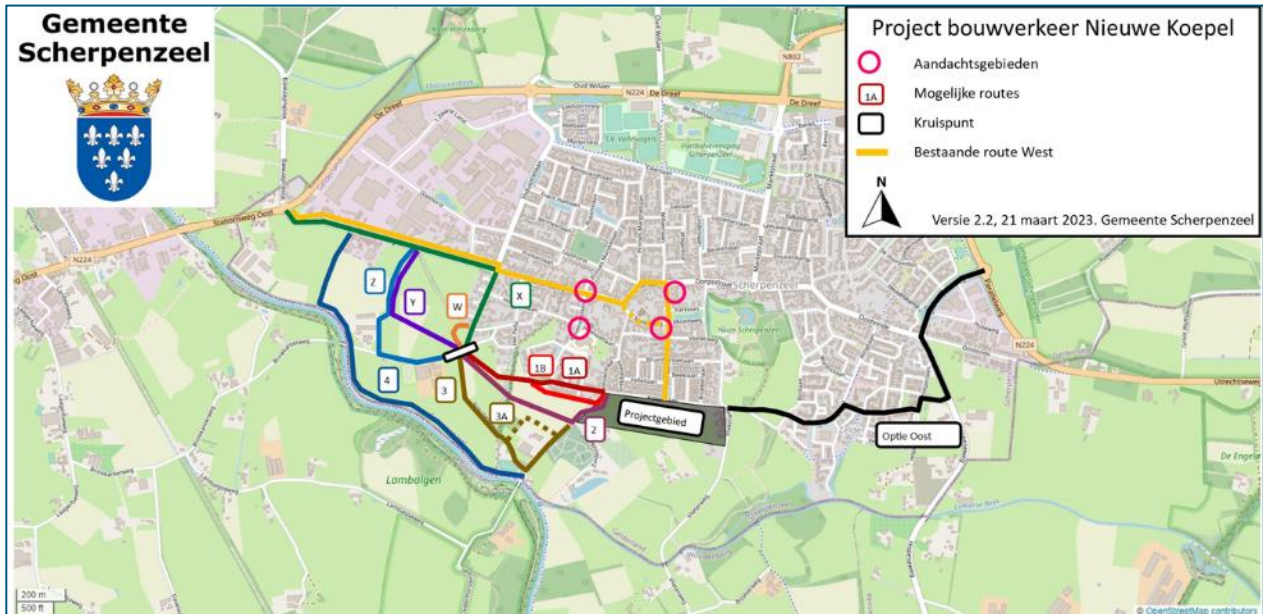
5.2 Aanbevelingen

De volgende maatregelen worden aanbevolen op basis van de gemaakte analyse:

- Het aanpassen van de kruispunten vanuit de wijk richting de Dorpsstraat, Holevoetplein en Stationsweg (paragraaf 4.1);
- Aanleg fietsvoorziening op of langs de Koepellaan (4.2);
- Het faciliteren van een route in noord-westelijke richting via de Vierzinnen / Hovenierslaan (paragraaf 4.3);
- Het instellen van éénrichtingverkeer op de Vijverlaan en/of de Burgemeester Royaardslaan (paragraaf 4.4);
- Bouwverkeer toestaan door de wijk, mits buiten de drukke perioden (dus na de ochtendspits en de randen van de schooltijden) (paragraaf 4.5).

Bijlage 1. Bouwverkeer

Overzicht varianten aanleg bouwweg De Nieuwe Koepel



1. Tracé direct ten zuiden van Het Pella.
 - Ingrijpende kruising beschermd rijksmonument Lambalgerkeerkade.
 - Landschappelijke impact groot.
 - Overbrugging van de nieuwe watergang noodzakelijk.
 - Overkluizing maken over de kade en lange overbrugging watergang;
 - Kost hier minder bomen dan bij 3;
- 1A Sub variant via Vierzinnen:
 - Door bebouwd gebied;
 - Minder natuurschade;
 - Vierzinnen qua belasting geschikt;
 - Minder kosten dan 1B
- 1B Sub variant direct onder Vierzinnen langs:
 - Geringe natuurschade;
 - Is particulier eigendom;
 - Hogere kosten dan 1A;
 - Overlast bewoners zuidzijde Vierzinnen.
- 2 Als 1 maar iets zuidelijker t.o.v. bebouwing:
 - Kruising beschermd Rijksmonument idem als bij 1;
 - Minder overlast voor woningen;
 - Meer natuurschade;
 - Relatief hoge kosten.
- 3 Tracé over Polschesteeg:
 - Kruising Rijksmonument iets minder ingrijpend dan bij 1 en 2 Hier ligt al soort van kruising, terwijl bij 1 en 2 een geheel nieuwe doorbraak plaatsvindt;
 - Pad te smal, alle bomen langs hele tracé moeten worden gekapt;

- Aansluiting Brinkkanterweg te krap
 - Kruising recreatief verkeer Brinkkanterweg;
 - Fiets- en wandelroute;
 - Overlast begraafplaats;
 - Te grote omweg.
- 3A Kortere omleiding ten noorden 2e handswinkel.
- Dwars langs/over toekomstig tijdelijk opvangterrein voor Oekraïners en statushouders;
 - Particulier terrein?
- 4 Langs Valleikanaal:
- Door 100 meter brede beschermingszone van de Grebbelinie (= beschermd landschapsmonument, maar mogelijk geen beletsel als de openheid maar wordt behouden.
 - Knelpunt bij bergbezinkbassin en bij Loonbedrijf Schimmel (tracé over opslagterrein van Schimmel)
 - Landschappelijk grote impact
 - Hoge kosten lang tracé.
- X Tracé via Roëll-laan:
- Roëll-laan qua draagkracht minder geschikt;
 - Zuidelijk deel te smal;
 - Alle bomen moeten daar worden gekapt (tenzij éénrichtingsroute of keuze W);
 - Route door bebouwd gebied.
- W Sub variant van X:
- Omleiding buiten zuidelijk deel Roëll-laan om, door het weiland, waardoor de bomen langs dit deel niet gekapt hoeven te worden;
 - Tracé moet op 2 punten weer aangesloten worden op bestaand: is ingrijpend, hogere kosten.
- Y Door weiland (geen natuurwaarden) en deels gebruikmakend van bestaand pad Schimmel naar Stationsweg.
- Z Als Y, maar in plaats van door weiland via Brinkkanterweg:
- kans op schade beschermde bomen;
 - overlast recreatief verkeer;
 - weg moet vooraf hiervoor hersteld worden.

Bouwweg optie Oost:

- Logischer route voor bouw oostelijk deel Nieuwe Koepel (langs Vlieterweg),
- Korte route, dus relatief lagere kosten dan varianten westzijde.
- Mogelijke doorsteek weg Zelder naar Hopeseweg.
- Minder overlast bestaand gebied.
- Minder zware goedkeuringsprocedure dan bij Rijksmonument west.
- Route door gemeentelijk monument landschapspark Huis Scherpenzeel.
- Landschappelijke impact groot.

Bouwroute via bestaande wegennet

- Overlast bewoners, meest Vijverlaan.
- Geen planologische procedure nodig.
- Geen kosten
- Wegconstructie Vijverlaan schijnt minder draagkrachtig te zijn voor zwaar verkeer.
- Knelpunt bouwroute tijdens bouw nieuwe Jumbo, ook voor verkeer nadat Jumbo gereed is. Afsnijding via Molenweg kan dit voorkomen, maar stuit op bezwaren bewoners.

Deze route is geen oplossing voor bouwverkeer begraafplaats.

Voor alle varianten geldt:

- Grondaankoop nodig van particuliere eigenaren;
- Goedkeuring nodig van Rijk voor kruising monument;
- Planologische procedure(s) nodig (ook al is het tijdelijk), staat dus open voor bezwaar en beroep;
- Voor de proces stappen 1 t/m 3 is minimaal 2 jaar tijd nodig.
- Bouwverkeer moet dan eerst al door bestaande bebouwing;
- Vooraf besluit nodig over ombouw tijdelijk naar permanent, omdat daarvoor een 0,5 m1 diepe fundering noodzakelijk is, waardoor aanmerkelijk hogere kosten.

	Doorkruising Rijksmonument	Doorkruising prov. Mon.	Grote overbrugging nieuwe watergang	Overlast bewoners	Landschap- pelijke impact	Kappen bomen	Technische geschiktheid	Grond- aankoop	Lengte tracé	Kosten	Route afstand bouwverkeer	Haalbaarheid plan. procedure	Verkeers- veiligheid	Maatr. aansl. op bestaand
1A	--		--	-	--	-	0	-	+	-	+	-	-	-
1B	--		--	--	--	-	0	-	+	--	+	--	-	-
2	--		--	-	--	-	0	--	+	--	+	-	-	-
3	-		--	+	--	--	0	-	-	--	--	--	-	-
3A	-		--	0	--	--	0	-	0	--	-	--	-	-
4				++	--		--	-	--	--	--	--	0	-
X	1A, 1B,2,3 of 3A		1A, 1B,2,3 of 3A	0/-	++	-	-	++	++	-	++		0/+	0
W	1A, 1B,2,3 of 3A		1A, 1B,2,3 of 3A	++	-		0	-	+	0	0	-	-	-
Y	1A, 1B,2,3 of 3A		1A, 1B,2,3 of 3A	++	0		0	-	++	-	++	-	+	-
Z	1A, 1B,2,3 of 3A		1A, 1B,2,3 of 3A	++	+		-	++	0	0/-	-		--	-
Optie oost		--		-	+	-	0 1)	--	++	-	++	--	-	-
Route via bestaande wegen				-	++	++	+	++	++	++	+		-	

■ = NVT

1) Route via Ringbaan technisch beter geschikt

Bijlage 2. Risicoanalyse verkeersveiligheid

Belangrijkste risicothema's

De volgende risicothema's springen voor Scherpenzeel in beeld:

- De oververtegenwoordiging van langzaam verkeersdeelnemers in de ongevallencijfers (fiets/bromfiets/speedpedelecs/lopen)
- De 30 km/uur-wegen die onvoldoende scoren op een Duurzaam Veilig weginrichting
- De snelheidsoverschrijding op 30 km/uur-wegen (vaak ook kort na snelheidsovergangen)

Risicolocaties, met hoge ongevalconcentraties:

Het tracé door het dorp heen:

- Stationsweg
- Oosteinde
- Dorpsstraat

En verder een tweetal andere wegen:

- Eikenlaan
- Industrielaan

Specifiek ook de kruispunten op bovenstaande wegen, daar waar met name het langzaam verkeer het gemotoriseerde verkeer kruist:

- Hovenierslaan / Stationsweg
- Molenweg / Dorpsstraat
- Prs Margrietlaan / Dorpsstraat
- Vijverlaan / Dorpsstraat / Willaerlaan
- Lindenlaan / Dorpsstraat / Burg. Rooyaardslaan
- Dorpsstraat / Marktstraat
- Ben Goerionplein / Dorpsstraat
- Druivenkamp / Oosteinde
- Doornboomspark / Oosteinde
- Ringbaan / Oosteinde
- Heuvelskamp / Oosteinde

Voor de Eikenlaan zijn dit de volgende kruispunten:

- Burg. Hoytema v. Konijnenburglaan / Eikenlaan
- Prinses Margrieltaan / Eikenlaan
- Willaerlaan / eikenlaan
- Lindelaan / Eikenlaan

Voor de Industrielaan zijn dit de volgende kruispunten:

- Glashorst / Industrielaan
- Rembrandtlaan / Industrielaan
- Eikenlaan / Industrielaan

Bijlage 3. Verslagen klankbordgroep (bewoners en ondernemers)

De verslagen van de volgende vier klankbordgroep bijeenkomsten zijn bijgesloten:

- 1^e Klankbordgroep - het presenteren van de resultaten van de verkeersmodellen (13/10/22)
- 2^e Klankbordgroep - het zoeken naar maatregelrichtingen (03/11/22)
- 3^e Klankbordgroep - het analyseren van de effecten van de maatregelen (12/01/23)
- 4^e Klankbordgroep - overleg tussen de Klankbordgroep en de Klankbordgroep van de Raad (20-02-23)

Bijlage 4. Verslagen raadsklankbordgroep (2)

De verslagen van de volgende twee raadsklankbordgroep-bijeenkomsten zijn bijgesloten:

- 1^e Raadsklankbordgroep - het zoeken naar maatregelrichtingen (22/11/22)
- 2^e Raadsklankbordgroep - het analyseren van de effecten van de maatregelen (24/01/23)

Bijlage 5. Inrichting traject Stationsweg/Dorpsstraat/Oosteinde

