Mobiliteitsplan Scherpenzeel

Gemeente
Scherpenzeel

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Colofon

Gemeente Scherpenzeel

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

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:	Mobiliteitsplan Scherpenzeel
Opdrachtgever	Gemeente Scherpenzeel
Status:	Conceptversie – V1.4
Datum:	14-05-2024
Projectnaam:	Mobiliteitsplan gemeente Scherpenzeel
Projectnummer:	BJ9776
Auteurs	Jos Hengeveld en Bjarne Hovestad
Goedgekeurd	

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATION DNV·GL ISO 9001 = ISO 14001 OHSAS 18001

Classificatie
Vertrouwelijk

Disclaimer
Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd 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 persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Voorwoord

Voor u ligt het Mobiliteitsplan Scherpenzeel. Dit plan geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeer en mobiliteit in de gemeente Scherpenzeel.

Doel van Scherpenzeel is inzetten voor een Scherpenzeel dat goed bereikbaar is. Een veilige verkeerssituatie staat daarbij voorop. We blijven investeren om de fysieke bereikbaarheid van Scherpenzeel per fiets, openbaar vervoer en auto te verbeteren. Een goede, toekomstbestendige bereikbaarheid brengt voordelen met zich mee voor onze inwoners, bedrijven en werknemers.

Dit doel hebben we vertaald naar een ideale verkeerssituatie in de toekomst, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Hierbij hebben we ons voornemen om door te groeien naar meer inwoners meegenomen. Er zijn nu grote ontwikkelingen in voorbereiding, zoals woningbouw in de Nieuwe Koepel en de ontwikkellocatie nieuwbouw voor de Dorpsbeuk op de Voorposten. Daarnaast komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op ons af. Denk aan de energietransitie, deelmobiliteit en nieuwe vormen van logistiek. Deze ontwikkelingen vragen om proactieve, creatieve en flexibele oplossingen. Hiermee blijft Scherpenzeel ook in de toekomst voor iedereen bereikbaar.

Dit Mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen ook een pakket maatregelen waarmee we het wensbeeld kunnen realiseren. Hierbij laten we voldoende ruimte voor een flexibele invulling. Dit is nodig om in te kunnen spelen op prioriteiten en actuele ontwikkelingen. We zetten ons in om snel te starten met het uitvoeren van de eerste maatregelen.

Het Mobiliteitsplan hebben we niet alleen opgesteld op basis van analyse, onderzoek, nieuwe inzichten, trends en ontwikkelingen. Veel inwoners hebben aandachtspunten meegegeven en ook veel organisaties hebben meegedacht. Ik wil iedereen daarvoor van harte bedanken!



Gerard van Deelen
Wethouder economie, cultuur en verkeer

Inhoudsopgave

Voorwoord **3**
Inhoudsopgave **4**
1 Inleiding **6**
1.1 Aanleiding 6
1.2 Wat is een Mobiliteitsplan? 6
1.3 Samenhang andere beleidsvelden 6
1.4 Participatie 7
2 Wat zijn de uitdagingen? **10**
2.1 Uitgangspunten 10
2.2 Verkeersveiligheidsknelpunten 11
2.3 Toekomstige knelpunten 12
2.4 Digitale Enquête 13
2.5 Conclusies adviesgroep inwoners en stakeholders 14
2.6 Conclusies Raad en klankbordgroep Raad 15
2.7 Samenvatting en conclusie 16
3 Toekomstige netwerken **18**
3.1 Voetgangers 18
3.2 Fietsers 19
3.3 Openbaar vervoer 20
3.4 Auto 21
3.5 Vrachtverkeer 22
4 Maatregelagenda **24**

Bijlage 1 - Participatieverslag **31**
Bijlage 2 - Toelichting op wegcategorisering **33**
Bijlage 3 – Vigerend beleid **35**
Bijlage 4 – Huidige netwerken **38**
Bijlage 5 – Trends en ontwikkelingen **45**
Bijlage 6 - Verkeersveiligheid **49**
Bijlage 7 – Bereikbaarheidsknelpunten **55**
Bijlage 8 - Koopstromenonderzoek **56**
Bijlage 9 - Enquête inwoners **58**
Bijlage 10 – Burgerpeiling **66**
Bijlage 11 – Scenario's auto **67**
Bijlage 12 – Verslagen Inwoners en stakeholders **72**
Bijlage 13 – Verslagen Raad ..... Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1: Inleiding



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In december 2023 heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen waarin opdracht gegeven wordt tot het opstellen van een Mobiliteitsplan. Directe aanleiding voor dit plan betrof de uitkomsten van het Verkeersonderzoek Scherpenzeel Zuid en Centrum, waarbij de wens werd uitgesproken om dit verkeersplan “breder te trekken” en voor de gehele gemeente Scherpenzeel een integraal Mobiliteitsplan te maken.

In het licht van de snel veranderende mobiliteitsontwikkelingen en de huidige uitdagingen waar de Gemeente Scherpenzeel voor komt te staan, is het opstellen van een dergelijk integraal Mobiliteitsplan essentieel. Een integraal plan is goed voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op korte termijn, maar ook voor de middellange en lange termijn. De snelle ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit vragen om een proactieve benadering om de gemeente Scherpenzeel vooruitstrevend en toekomstbestendig te maken. Daarnaast vragen de ruimtelijke ontwikkelingen en de bijbehorende functies om een veilige en leefbare gemeente, met een goede bereikbaarheid, om zo Scherpenzeel ook de komende jaren aantrekkelijk te houden om te wonen, te ondernemen en te bezoeken.

Het Mobiliteitsplan is een document waaruit de visie van de gemeente op mobiliteit blijkt. Hoe is de huidige situatie in Scherpenzeel en waar willen we naar toe (koers) Wat moet de gemeente doen om bij ons wensbeeld te komen (strategie)? En welke bestuurlijke opgaven (maatregelen) komen daaruit voort?

1.2 Wat is een Mobiliteitsplan?

Dit nieuwe Mobiliteitsplan van Scherpenzeel is het beleidskader op het gebied van de mobiliteit in de gemeente en de opgaven binnen de gemeente voor de komende jaren. Het geeft een beeld van de toekomstige, gewenste, netwerken voor de verschillende vervoersmodaliteiten en geeft handvatten voor de gemeente voor te nemen maatregelen op kortere en lange termijn.

Een Mobiliteitsplan is een plan op hoofdlijnen. Dit plan beschrijft de keuze op het gebied van mobiliteit op netwerkniveau en geeft aan welke strategische keuzes er gemaakt moeten worden. Ook geeft het richting aan welke maatregelen er in grote lijnen prioriteit krijgen.

In dit proces van totstandkoming voor dit Mobiliteitsplan zijn ook aandachts- en knelpunten op ‘straat’niveau naar voren gekomen, zoals overlast van geparkeerde voertuigen of loszittende stoeptegels. Deze lokale knelpunten worden in het reguliere proces door de gemeente opgepakt.

De maatregelen uit het Mobiliteitsplan zijn nog niet uitgewerkt. Indien een maatregel verder uitgewerkt wordt zal er apart particiaptie plaatsvinden met betrokken partijen[1].

In dit plan komen verschillende verkeerskundige begrippen voor, in bijlage 1 is daarom een begrippenlijst gemaakt waarin deze begrippen worden toegelicht. Bijlage 2 gaat specifiek in op de terminologie van de verkeerskundige indeling (categorisering) van de wegen.

1.3 Samenhang andere beleidsvelden

Dit Mobiliteitsplan is opgesteld binnen de huidige landelijke, provinciale en regionale beleidskaders (zie bijlage 3). Voor de gemeente Scherpenzeel is de omgevingsvisie de basis, hierin zijn de grote lijnen vastgesteld van alle beleidsvelden. Het Mobiliteitsplan geeft de handvatten hoe hier de komende jaren invulling aan wordt gegeven op het gebied van mobiliteit.

Daarnaast is in 2019 de centrumvisie bijgewerkt, hierin zijn een aantal belangrijke keuzes gemaakt op het gebied van mobiliteit voor het centrum. Het

[1] Participatie zal plaatsvinden conform de participatiewijzer van de gemeente (zie bijlage 1) en wettelijk vereiste procedures

Mobiliteitsplan geeft een verdere uitwerking van deze uitgangspunten in een keuze voor maatregelrichtingen voor de mobiliteit in het centrum. Dit heeft een grote impact op de indeling van de openbare ruimte in het centrum en zal om die reden ook input kunnen zijn in de actualisatie van de centrumvisie.

Voor de uitvoering en prioritering van de maatregelen uit dit Mobiliteitsplan zijn geplande onderhoudswerkzaamheden aan de openbare ruimte (zoals rioleringswerkzaamheden) een belangrijke factor. Deze werkzaamheden zijn of worden vaak al gepland en (deels) gedekt door beschikbare middelen. Dit biedt kansen om aanvullende maatregelen gelijktijdig uit te voeren (werk met werk). Door hierop in te zetten kan niet alleen efficiënt gebruik worden gemaakt van de beschikbare budgetten, maar wordt ook de overlast voor de directe omgeving tot een minimum beperkt. Door werkzaamheden te combineren, hoeven straten bijvoorbeeld slechts één keer opengebroken te worden, wat zowel tijd als maatschappelijke kosten bespaart.

1.4 Participatie

Een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken.

Inwoners en stakeholders

Algemene inwonersavond: Op 8 oktober 2024 is een algemene bewonersavond georganiseerd. Hier was de mogelijkheid om naast de digitale enquete opnieuw wensen en knelpunten te benoemen. Daarnaast kregen de belangstellenden een idee bij het verdere proces van totstandkoming van het Mobiliteitsplan en was er gelegenheid in gesprek te gaan met het kernteam.

Adviesgroep inwoners en stakeholders
De adviesgroep inwoners en stakeholders bestaat uit een groep van lokale inwoners, belanghebbenden en vertegenwoordigers van de winkels/bedrijven in Scherpenzeel[2]. De verslagen van de gehouden bijeenkomsten zijn bijgevoegd in bijlage 12.

Bijeenkomst adviesgroep inwoners en stakeholders 1: Op 19 december 2024 is de eerste bijeenkomst georganiseerd voor inwoners en stakeholders. Na een korte presentatie was het voor de aanwezigen mogelijk om gezamenlijk met een expert per vervoerswijze te kijken naar de mogelijkheden voor een mobiliteitsnetwerk in Scherpenzeel. Ontbrekende schakels en wensbeelden konden worden aangegeven.

Bijeenkomst adviesgroep inwoners en stakeholders 2: Op 20 februari 2025 is de tweede bijeenkomst georganiseerd voor inwoners en stakeholders. Op deze avond zijn drie scenario's voorgelegd aan de adviesgroep en is nagedacht over de maatregelrichtingen die daarbij horen.

Bijeenkomst adviesgroep inwoners en stakeholders 3: De gepresenteerde scenario's voor vervoersmodaliteiten leverden waardevolle input op. Deze is benut om te komen tot een nieuw scenario: 2b. Op 7 april 2025 is vervolgens een derde bijeenkomst georganiseerd voor inwoners en stakeholders. Op deze avond is het nieuwe scenario toegelicht en is een terugkoppeling gegeven van de gemaakte keuzes aan de adviesgroep.

Algemene bewonersavond 2: Op 14 april 2025 is een tweede bewonersavond voor inwoners en stakeholders van gemeente Scherpenzeel georganiseerd. Op deze avond is het doorlopen proces en zijn de mogelijke twee scenario's waarmee de gemeente richting besluitvorming wil toegelicht (2 en 2b).

Raad

Bijeenkomsten Raad: Op 14 november 2024 vond een raadsavond plaats waar raadsleden de gelegenheid kregen om knelpunten, wensen en pluspunten te benoemen. Tijdens deze bijeenkomst konden raadsleden namens hun fractie ook een prioritering opstellen van de beleidsdoelen en de modaliteiten binnen de gemeente. De verslagen zijn bijgevoegd in bijlage 13

Klankbordgroep Raad – bijeenkomst 1: Op 21 januari 2025 vond een avond plaats met de Raadsklankborgroep. In deze sessie konden de leden van de klankbordgroep op basis van stellingen richting geven op het gebied van mobiliteit en konden ze op kaarten meedenken over de netwerken.

Klankbordgroep Raad – bijeenkomst 2: Op 11 maart 2025 vond een avond plaats met de Raadsklankborgroep. In deze sessie konden de leden van de klankbordgroep de scenario's bekijken en is er meegedacht over de maatregelrichtingen die daarbij horen.

[2] De wijze waarop deze groep is samengesteld is beschreven in de participatiewijzer (bijlage 1)

Bijeenkomsten Raad 2: Op 8 mei 2025 vond een raadsbijeenkomst plaats om de raadsfracties en commissieleden te informeren over de voortgang van het Mobiliteitsplan en de voorgestelde scenario's.

Burgerpeiling

In opdracht van gemeente Scherpenzeel heeft onderzoeksbureau Research 2Evolve in het najaar van 2023 een burgerpeiling uitgevoerd onder de inwoners. De vragenlijst is per post bij ieder huishouden bezorgd. 981 inwoners hebben de vragenlijst ingevuld. Over verkeer worden in de burgerpeiling veel opmerkingen gemaakt. Deze opmerkingen zijn ook betrokken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan. In bijlage 10 zijn de conclusies van de burgerpeiling weergegeven.

Online enquête

Alle inwoners van Scherpenzeel zijn uitgenodigd om tussen 2 september 2024 en 15 september 2024 mobiliteitsgerelateerde wensen en knelpunten aan te geven op een digitale kaart. De analyse en conclusies zijn weergegeven in paragraaf 2.4 en bijlage 9.

Overige stakeholders

De gemeente heeft de scenario's voor de verschillende vervoerswijzen voorgelegd aan de hulpdiensten en deze besproken.

Daarnaast heeft er overleg plaatsgevonden specifiek met de omliggende gemeenten. Deze zijn uitgenodigd geweest voor de informatieavonden. Hier heeft alleen de gemeente Renswoude gehoor aan gegeven.



2: Wat zijn de uitdagingen?



2 Wat zijn de uitdagingen?

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de huidige en toekomstige uitdagingen op het gebied van mobiliteit in de gemeente Scherpenzeel. Deze zijn zowel beschreven vanuit de gegevens van het mobiliteitsnetwerk, als vanuit de beleving van inwoners, stakeholders en Raad.

2.1 Uitgangspunten

In deze paragraaf staan de uitgangspunten beschreven waar vanuit het Mobiliteitsplan is opgesteld.

Huidige netwerken

De basis van het Mobiliteitsplan is het huidige mobiliteitsnetwerk. De beschrijving van dit netwerk is, naar vervoerswijze, weergegeven in bijlage 4. Belangrijke aandachtspunten per vervoerswijze zijn:

Voetgangers: In de huidige situatie ontbreekt een duidelijk voetgangersnetwerk

Fietsers:. In Scherpenzeel zijn wel verschillende fietsvoorzieningen, maar deze vormen nog geen goed samenhangend en compleet netwerk." Hierdoor is er geen sluitend fietsnetwerk en zijn er ontbrekende schakels.

OV: Het openbaar vervoer beperkt zich tot één reguliere buslijn, een buurtbuslijn en een schoolbuslijn. De reguliere lijn 80 rijdt door het dorp heen.

Auto: Bijna alle wegen in de kern Scherpenzeel zijn geclassificeerd als een woonstraat (met een maximumsnelheid 30 km/h) of woonerf (maximumsnelheid 15 km/h). Een aantal straten kennen een 50 km/h regime (deel Stationsweg, deel Marktstraat, deel Verlengde Hopenseweg en de Industrielaan). De twee routes door het dorp heen: Marktstraat en Stationsweg / Dorpsstraat / Oosteinde kennen relatief veel verkeer voor een dergelijke straat en zijn niet volgens de richtlijnen ingericht.

Vrachtverkeer: Voor vrachtverkeer geldt op een aantal wegen een beperking om overlast te voorkomen.

Parkeren: Er is recent een nieuw regime ingesteld. In het centrumgebied geldt een parkeerschijfzone van maandag t/m zaterdag tussen 10.00u – 16.30u met een maximale parkeerduur van twee uur.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van woningbouw zijn weergegeven in bijlage 5. Het gaat om de woningbouw in de Nieuwe Koepel en de ontwikkellocatie de Dorpsbeuk op de Voorposten.

Koopstromen onderzoek

Vanuit het koopstroomonderzoek is van belang dat 73% van de bezoekers van de winkels in Scherpenzeel te voet of met de fiets naar de winkel gaat. Van belang is dan ook om in het winkelgebied ook rekening te houden met deze vervoerswijzen, zowel door voldoende goede voorzieningen (voetpaden/fietspaden) als voldoende fietsparkeerplekken. In bijlage 8 is het koopstroomonderzoek weergegeven.

Trends

Een Mobiliteitsplan is een plan waarbij rekening gehouden moet worden met toekomstige ontwikkelingen. In bijlage 5 is hiertoe een weergave gegeven van de landelijke trends (toegepast op Scherpenzeel)

Trends om rekening mee te houden zijn:

- Toename gebruik electrische voertuigen (en de wijze van toekenning van deze plekken in de woonwijken)
- Toename aantal ouderen in de gemeente (door veranderende bevolkingssamenstelling)
- Toename gebruik fiets en diversiteit op het fietspad in maximum snelheid, massa en optreksnelheid (onder andere door komst nieuwe electrische fietsen).

2.2 Verkeersveiligheidsknelpunten

Om de verkeersveiligheid te verbeteren dient elke wegbeheerder primair te werken aan het verbeteren van het basis verkeersveiligheidsniveau (bijvoorbeeld door voorlichting en educatie) en éxtra inspanning te leveren op locaties met een relatief hoog verkeersveiligheidsrisico (risico op een ongeval) en het beperken van de ernst van een ongeval (beperken ernst).

In bijlage 6 is een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse opgesteld (op basis van een objectieve analyse). De aandachtspunten uit deze analyse zijn onderstaand weergegeven (zie figuur 2-1).

Kruispunten met een hoog risico

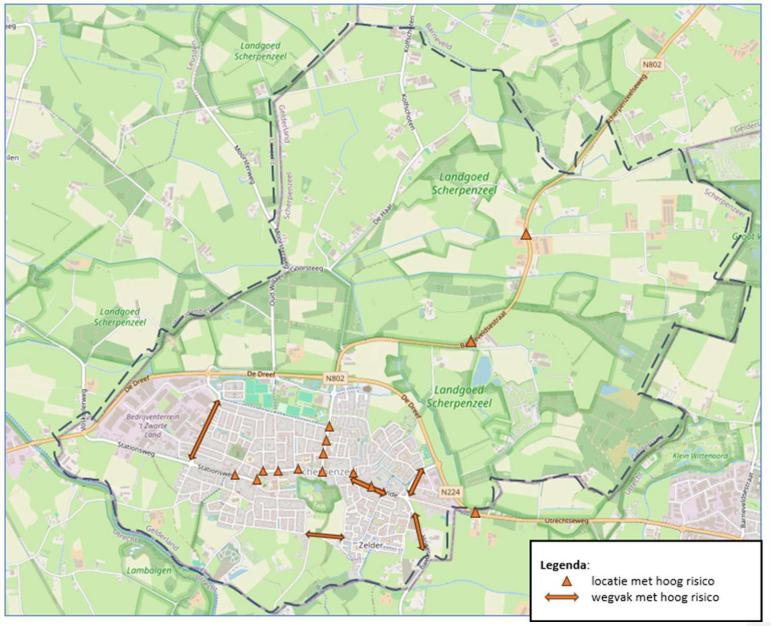
Locaties waar relatief veel langzaam verkeer en andere kwetsbare verkeersdeelnemers in contact komen met gemotoriseerd verkeer

Het betreft de volgende kruispunten:

- de N802 met de Heintjeskamperweg en Gooswilligen
- de Marktstraat met de Eikenlaan, Leeuweriklaan, Beukenlaan en Dorpsstraat
- de Dorpsstraat met de Hovenierslaan, Molenweg, Glashorst, Vijverlaan en Burg. Rooyaardslaan
- Oosteinde met de Druivenkamp en de Ringbaan
- de N224 met de Ruwinkelseweg

Wegvakken met een hoog risico

Dit betreft de 30-km/uur-wegen die onvoldoende scoren op een Duurzaam Veilige weginrichting. Dit wordt veroorzaakt door een disbalans tussen de hoeveelheid verkeer (gebruik) ten opzichte van de inrichting van de weg (vorm) en het type weg (woonstraat functie).



Het betreft de volgende wegvakken:

- Boslaan
- Oosteinde
- Hopeseweg
- Verlengde Hopeseweg
- Industrielaan

2.3 Toekomstige knelpunten

2.3.1 Toelichting op de toekomstige verkeerssituatie in Scherpenzeel

Door de geplande ontwikkelingen, zoals De Nieuwe Koepel en het project op de Voorposten, zal de mobiliteit in Scherpenzeel de komende jaren sterk toenemen. Dit betekent dat er meer verkeer zal zijn, vooral gemotoriseerd verkeer, wat invloed heeft op de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in de gemeente. In de kaarten hieronder wordt in vier stappen uitgelegd wat er gebeurt als er **geen maatregelen** worden genomen.

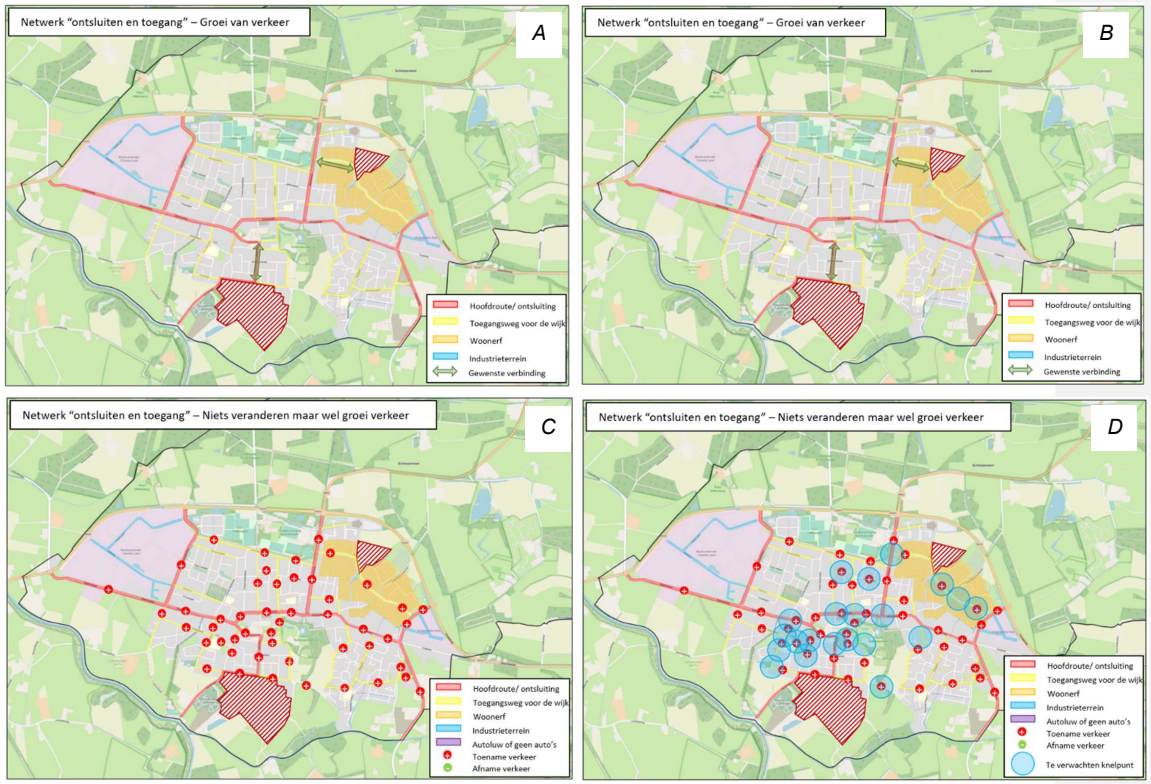
Kaart A: Verwachte verkeersgroei
Deze kaart laat zien op welke wegen het verkeer het meest zal toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen. Vooral op de hoofdwegen is een duidelijke groei van het gemotoriseerd verkeer te verwachten.

Kaart B: Verwachte groei per route
Hier wordt per route inzichtelijk gemaakt waar de grootste verkeersgroei plaatsvindt. Duidelijk is dat meerdere wegen een toename van verkeer zullen zien, vooral rondom de nieuwe ontwikkel- en woongebieden.

Kaart C: Effecten als het netwerk niet wordt aangepast
Wanneer het netwerk niet wordt aangepast, maar het verkeer wel toeneemt, ontstaan er problemen. In deze kaart zie je waar er druk op het bestaande netwerk ontstaat. Er zijn meerdere punten waar verkeer toeneemt, zonder dat de infrastructuur daarop is ingericht.

Kaart D: Toename van knelpunten
Hier zie je de verwachte knelpunten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. Niet alleen bestaande knelpunten worden groter, maar ook op nieuwe plekken ontstaan problemen, vooral waar langzaam verkeer het drukke gemotoriseerde verkeer kruist.

Geconcludeerd kan worden dat zonder maatregelen de knelpunten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid aanzienlijk toenemen.



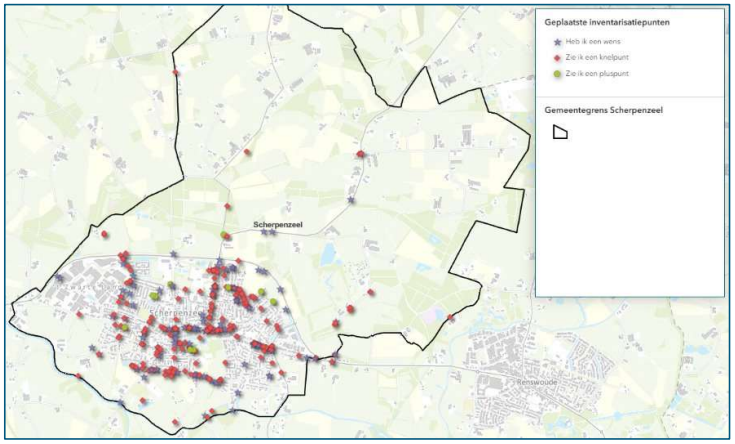
Figuur 2-2 Effect groei verkeer op knelpunten

2.4 Digitale Enquête

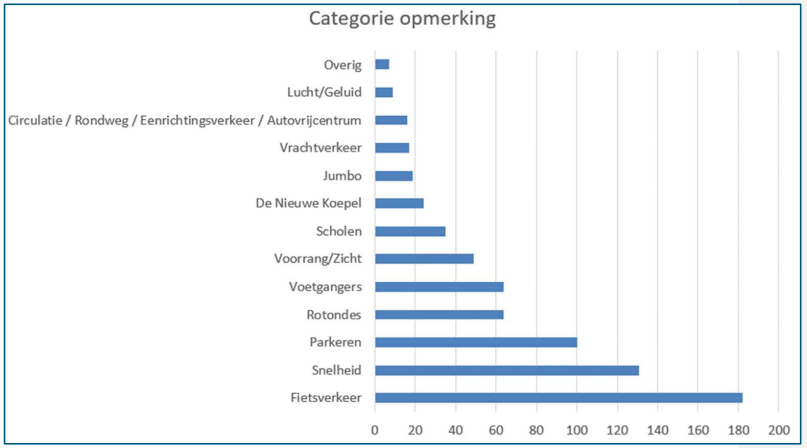
Alle inwoners van Scherpenzeel zijn uitgenodigd om tussen 2 september 2024 en 15 september 2024 mobiliteitsgerelateerde wensen en knelpunten aan te geven op een digitale kaart. In figuur 2-3 zijn de locaties van de opgehaalde knelpunten, wensen en pluspunten aangegeven waarbij een omschrijving is toegevoegd. Digitaal zijn er in totaal 394 punten geplaatst. Daarnaast is er een enkele schriftelijke reactie binnengekomen. De ontvangen reacties zijn verdeeld in een aantal thema's. In bijlage 9 zijn de kaarten per thema opgenomen.

De thema's, op volgorde van de hoeveelheid aangegeven punten:

- Fietsverkeer
- Snelheid
- Parkeren
- Rotondes
- Voetgangers
- Zicht/voorrang
- Gevaar (rondom scholen)



Figuur 2-3 Locaties digitale enquête



Figuur 2-4 Opmerkingen digitale enquête per categorie

Uit de enquête vallen een aantal locaties op:

- Route Dorpstraat / Oosteinde en de route Marktstraat, waar relatief veel opmerkingen zijn over de kruispunten, verkeersveiligheid, voetgangers en fietsers. Specifiek ook de kruispunten Dorpstraat/Marktstraat en Oosteinde/ Ringbaan.
- De Koepellaan en de Boslaan. Opmerkingen over (school)fietsverkeer en de nieuwe ontwikkeling de Nieuwe Koepel welke tot meer verkeer zal leiden in dit gebied.
- De Voorposten. Opmerkingen over geparkeerde voertuigen, (school)fietsverkeer en de nieuwe ontwikkelingen bij de Voorposten.
- Rotonde Breelaan/ Marktstraat. Verkeersveiligheid, ook in relatie tot de supermarkt en fietsverkeer.
- De Industrielaan en de rotonde Industrielaan / N224. Opmerkingen over voetgangers, fietsverkeer en vrachtverkeer.

2.5 Conclusies adviesgroep inwoners en stakeholders

In bijlage 12 zijn de verslagen weergegeven van de adviesgroep inwoners en stakeholders.

Adviesgroep inwoners en stakeholders 1 (19 dec 2024)

Op de 1e bijeenkomst van de adviesgroep is gevraagd mee te denken over de netwerken in de gemeente Scherpenzeel.

Leden van de adviesgroep inwoners en stakeholders:

- Vinden de oversteekbaarheid voor de voetganger belangrijk in het centrum en hechten belang aan wandelroutes naar de buitengebieden
- Vinden de fietsroutes in de kern belangrijk en vragen aandacht voor de verkeersveiligheid op specifieke kruispunten
- Willen de overlast door groei van gemotoriseerd verkeer het liefst beperken, maar zo dat het centrum wel bereikbaar moet zijn voor auto's
- Willen het vrachtverkeer in de kern zoveel mogelijk weren
- Zien voor het openbaar vervoer maar beperkt kansen als alternatief voor andere vervoerswijzen

Op het gebied van maatregelen op netwerkniveau blijkt dat inwoners en stakeholders

- geen eenduidige voorkeur hebben voor oplossingen op netwerkniveau
- vooral oplossingen zoeken op kruispuntniveau
- de meningen sterk uiteenlopen, van fietsdorp tot goede autobereikbaarheid van het centrum

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er door de adviesgroep geen duidelijke voorkeur is op netwerkniveau. Er zijn voor- en tegenstanders voor een autoluw centrum. De adviesgroep is het erover eens dat verbetering van de verkeersveiligheid nodig is, en dat de oversteeklocaties en kruispunten hier een cruciale rol in spelen.

Adviesgroep inwoners en stakeholders 2 (20 februari 2025)

Op de 2e bijeenkomst van de adviesgroep is een toelichting gegeven op mogelijke netwerkkeuzes voor de toekomst en werd gevraagd hierover mee te denken Dit was mogelijk door te reageren op scenario's voor de netwerken van alle verschillende vervoerswijze. Voor de auto werden hierbij 3 scenario's gepresenteerd.

De adviesgroepleden inwoners en stakeholders:

- konden zich over het algemeen goed vinden in de kaarten van OV, Fiets, Voetganger en Vrachtverkeer.
- Op het gebied van de autoscenario's waren de meningen verdeeld tussen scenario 2 (spreiden verkeer) en 3 (centrum autoluw). Voor sommigen gaat scenario 3 te ver, anderen vinden dit juist het beste scenario.
- De kritiek op scenario 3 betrof m.n. de verregaande wijzigingen in het OV (men wil behoud OV door het dorp) en mogelijke beperkingen van de bereikbaarheid van het centrum (vanuit de winkeliers onwenselijk).

De adviesgroep gaf het volgende mee:

- Voetgangers: Voetpaden verbeteren + voetgangersroute DNK en route richting het dorp niet combineren met de autoroute
- Fietsers: Vijverlaan niet als fietsroute aanmerken wanneer dit ook de gewenste autoroute wordt en langs de Koepellaan apart fietspad aanleggen
- Openbaar vervoer: behoud het OV door het dorp
- Vrachtverkeer: Doorgaand vrachtverkeer weren, wel bestemmings-verkeer toestaan en route Vijverlaan-Koepellaan geschikt maken als route voor bouwverkeer
- Auto scenario 1: Eenduidigheid is goed, maar er is meer nodig aan maatregelen dan scenario 1.
- Auto scenario 2: Heeft voor een deel van de aanwezigen de voorkeur. Vragen over het ontbreken van maatregelen in 'de Maatjes'.
- Auto scenario 3: Heeft voor een deel van de aanwezigen de voorkeur. Aandachtspunten: ondernemers vinden dit te ver gaan, maatregelen in 'de Maatjes' worden gemist, aandachtspunt is het OV.

Adviesgroep inwoners en stakeholders 3 (7 april 2025)

Naar aanleiding van de 2e bijeenkomst is een 3e bijeenkomst georganiseerd. Doel van deze bijeenkomst was om een toelichting te geven op gemaakte keuzes. In deze sessie is ervoor gekozen geen nieuwe informatie op te halen vanuit de adviesgroep.

2.6 Conclusies Raad en klankbordgroep Raad

In bijlage 13 zijn de verslagen weergegeven van de Raadsbijeenkomst en de klankbordgroep van de Raad.

Raad, 14 november 2024

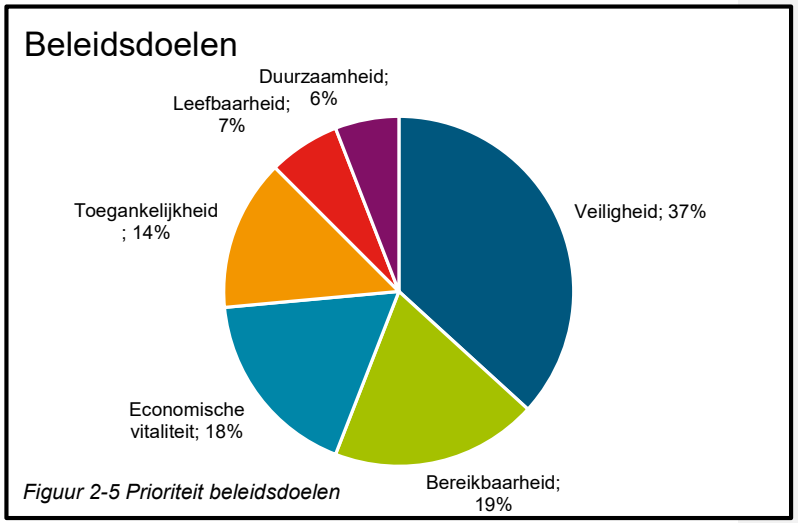
Op de bijeenkomst van de Raad op 14 november is gevraagd richting te geven met betrekking tot de mobiliteitsonderwerpen in de gemeente Scherpenzeel.

Beleidsdoelen

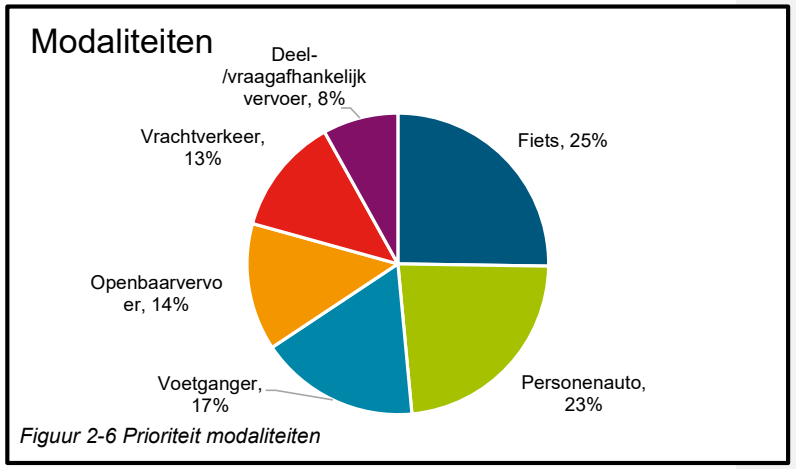
Geconcludeerd kan worden dat verkeersveiligheid de hoogste prioriteit heeft Scherpenzeel. Bereikbaarheid volgt als tweede met kort daarop gevolgd economische vitaliteit en toegankelijkheid. Duurzaamheid staat bij de meeste fracties op de laatste plaats.

Modaliteiten

Geconcludeerd kan worden dat de fietser extra aandacht nodig heeft in Scherpenzeel, maar dat de personenauto en voetganger ook een belangrijke plek innemen. De plekken waar deze vervoerswijzen met elkaar in conflict komen verdienen daardoor extra aandacht. De positie van openbaar vervoer, vrachtwagen en deelvervoer kent in Scherpenzeel een lagere prioriteit.



Figuur 2-5 Prioriteit beleidsdoelen

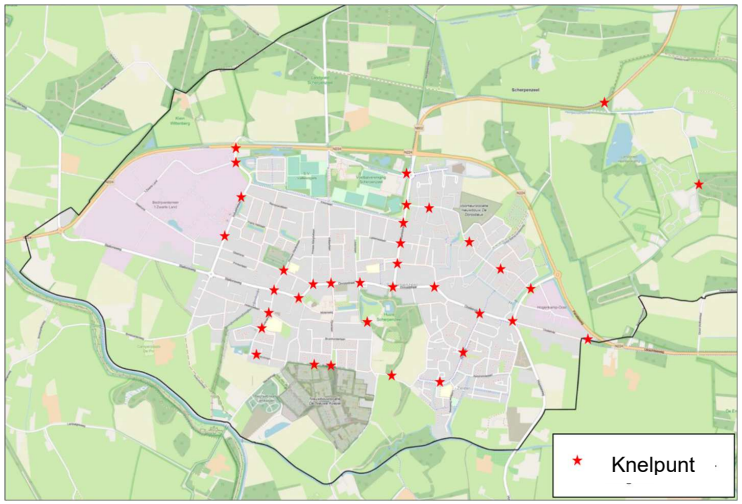


Figuur 2-6 Prioriteit modaliteiten

2.7 Samenvatting en conclusie

Samenvatting huidige en toekomstige uitdagingen

Onderstaand is een speerpuntenoverzicht qua knelpunten weergegeven. Het is een combinatie van de knelpunten uit de eerdere paragrafen. Zowel de objecieve analyses (van de doorstroming en verkeersveiligheid) als de input vanuit de participatie (online enquête, bewonersavonden, bijeenkomsten inwoners en stakeholders, raadsklankbordgroep bijeenkomsten en raadsavonden).



Figuur 2-7 Samenvatting huidige en toekomstige knelpunten

Conclusie

Conclusie is dat er in de huidige situatie urgentie is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Door toekomstige ontwikkelingen neemt de mobiliteit in Scherpenzeel toe en is het noodzakelijk keuzes te maken. Als er geen maatregelen genomen worden nemen knelpunten toe.

Om deze reden zijn in het volgende hoofdstuk de toekomstige, verkeerskundig gewenste netwerken per vervoerswijze uitgewerkt. Per vervoerswijze is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om deze netwerken te realiseren.

3. Toekomstige netwerken



3 Toekomstige netwerken

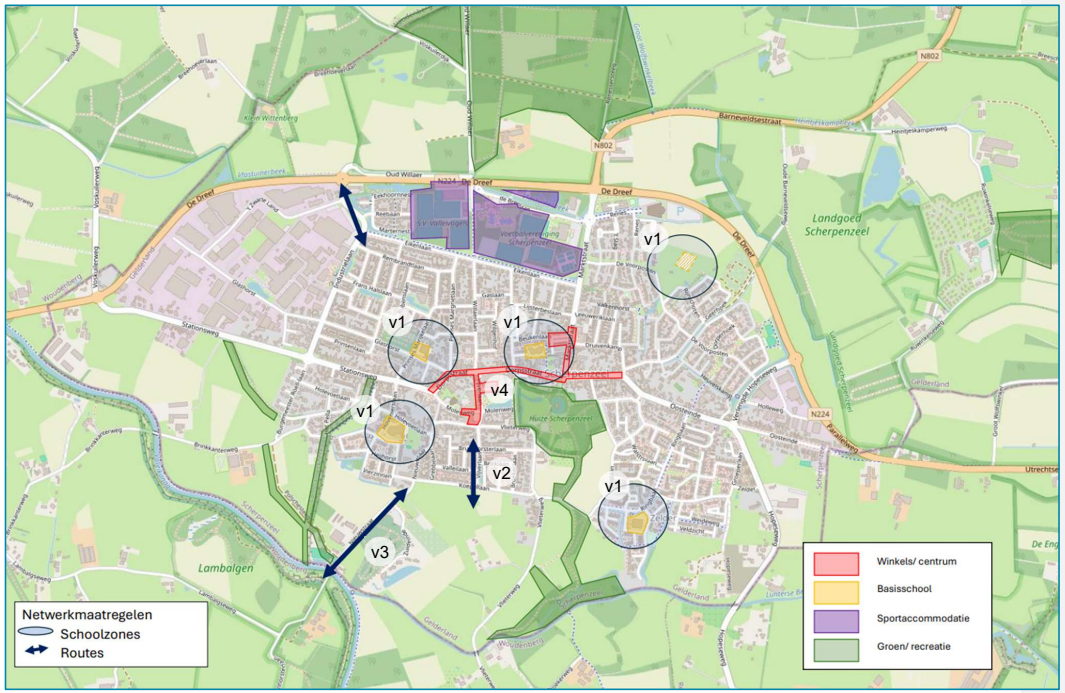
3.1 Voetgangers

Veilige voetgangersvoorzieningen in Scherpenzeel zijn belangrijk voor het stimuleren van de voetganger. Hierbij is het vanzelfsprekend ook van groot belang rekening te houden met de kwetsbare verkeersdeelnemer (schoolkinderen, mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen). Vanuit verkeersveiligheid is het eveneens noodzakelijk de voorzieningen voor de kwetsbare verkeersdeelnemer te verbeteren (zie bijlage 6).

Vanuit de knelpunten en wensen zijn de volgende locaties van belang:

- Oversteekbaarheid centrum
- Veilige inrichting van de schoolzones
- Optimaliseren voetgangersroute De Nieuwe Koepel <> centrum
- Verbinding buitengebied/natuur met dorp (rondje wandelen)

Door op deze locaties de voetgangers meer aandacht te geven ontstaan er aantrekkelijke routes voor de voetgangers in de gemeente Scherpenzeel en wordt de veiligheid verhoogd.



Figuur 3-1 Netwerk voetgangers

Voorgestelde maatregelen:

v1 Veilige schoolzones in te richten en educatie hierover te bevorderen

v2 Optimaliseren route De Nieuwe Koepel/ Centrum – in combinatie met het optimaliseren route Vijverlaan voor fiets (f5) en auto (a10)

v3 Verbeteren voetgangersroutes naar buitengebied (Nieuwstraat en Industrielaan/ de Dreef) – in combinatie met het fietsverkeer (f2) en auto (a11)

v4 Verbeteren positie van de voetgangers in het centrumgebied (Dorpsstraat/ Marktstraat/ Oosteinde) – in combinatie met auto (a4) en fiets (f1)

3.2 Fietsers

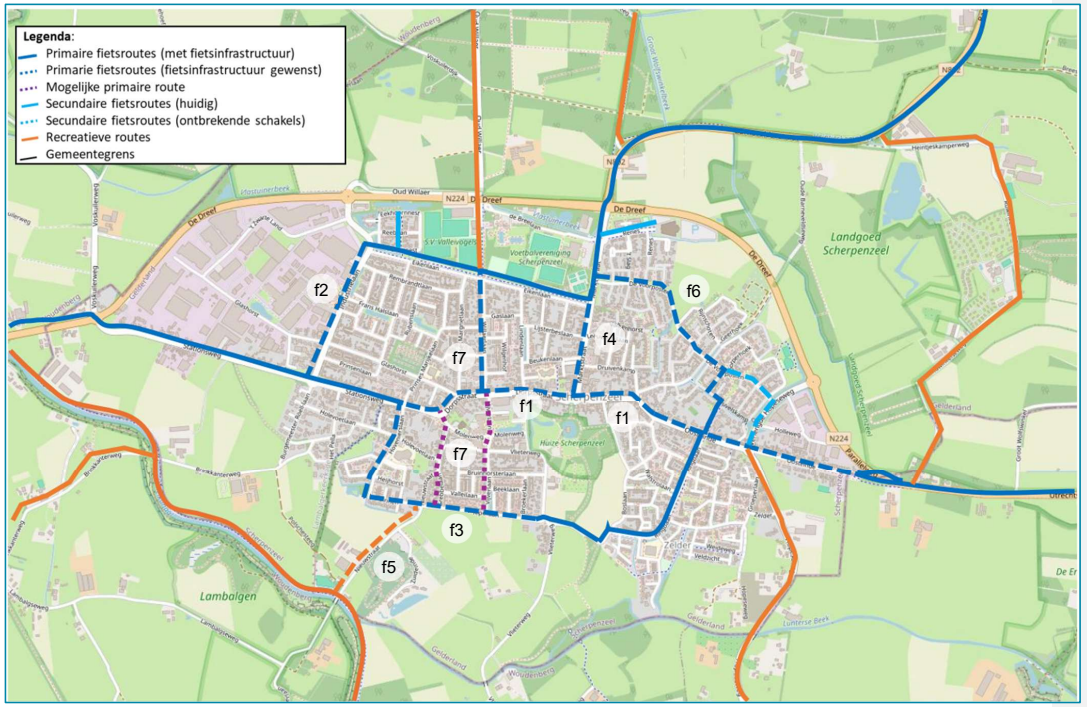
Comfortabele veilige fietsroutes zijn van belang om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren in Scherpenzeel. Door duidelijkere en veiligere routes in te richten wordt het fietsen in de gemeente Scherpenzeel aantrekkelijker.

Het verbeteren van de fietsstructuur richt zich op 3 pijlers:

1. De Ruit (Koepellaan/ Boslaan/ Ringbaan/ Polletje/ Voorposten/ Marktstraat/ Eikenlaan/ Industrielaan)
2. Noord-Zuid route (Willaerlaan/Vijverlaan of Willaerlaan/Nieuwstraat)
3. Oost-West route (Dorpsstraat/Oosteinde)

Daarbij is het ook van belang dat de recreatieve route op de Nieuwstraat verbeterd wordt (richting brug) en dat er rekening wordt gehouden met ontwikkelingen bij De Tulpenhof.

Vanuit de ontwikkelingen hebben de volgende netwerkschakels prioriteit: Voorposten, Koepellaan/ Boslaan



Figuur 3-2 Netwerk fiets

Voorgestelde maatregelen:

f1 Verbeteren fietsroute Dorpsstraat/ Oosteinde – in combinatie met de route voor de voetgangers (v4) en auto (a5)
f2 Verbeteren fietsroute Industrielaan – in combinatie met de route voor het gemotoriseerde verkeer (a1) en vrachtverkeer (l1)
f3 Verbeteren fietsroute Koepellaan
f4 Verbeteren fietsroute Marktstraat – in combinatie met de route voor het gemotoriseerde verkeer (a2)
f5 Verbeteren fietsroute op de Nieuwstraat - in combinatie met de route voor de voetgangers (v2) en auto (a10)
f6 Verbeteren fietsroute Polletje/ Voorposten - – in combinatie met de route voor het gemotoriseerde verkeer (a3)
f7 Verbeteren fietsroute via of de Willaerlaan/Vijverlaan of Willaerlaan/Nieuwstraat – in combinatie met de route voor de voetgangers (v2) en auto (a10)

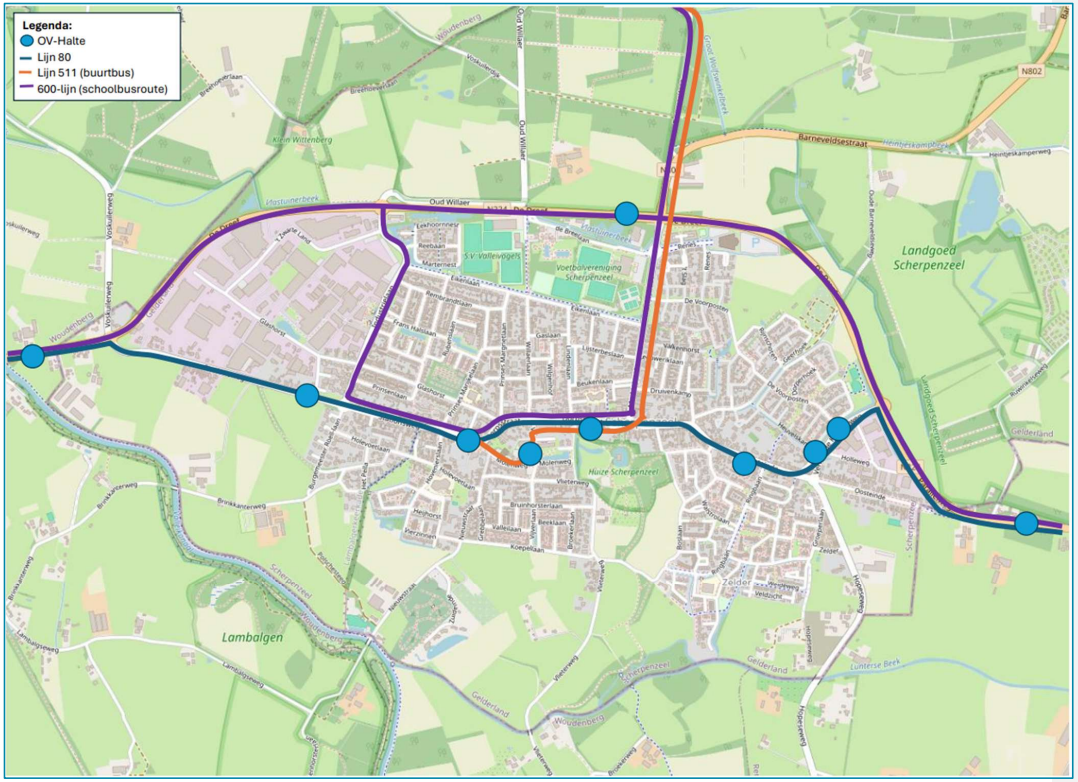
3.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is van beperkt belang in het totale mobiliteitsaanbod in de gemeente Scherpenzeel. Echter het is een belangrijke achtervang voor mensen die minder mobiel zijn en voor scholieren.

Het behoud van het huidige openbaar vervoer aanbod is om die reden van belang. Omdat mogelijk in de toekomst frequentie en busroutes ter discussie kunnen komen te staan is het belangrijk als gemeente de mogelijkheden van een buurtbus te (laten) onderzoeken.

Vanuit de functie van het openbaar vervoer voor de mensen die minder mobiel zijn, is het van belang de toegankelijkheid van de huidige haltes te optimaliseren.

Bij onderstaande maatregelen is het van belang aan te geven dat de Provincie Gelderland het aanbod van het openbaar vervoer bepaald (in een concessie). De gemeente is wel regelmatig in overleg met de Provincie over dit onderwerp en kan (beperkt) invloed uitoefenen.



Figuur 3-3 Netwerk openbaar vervoer

Voorgestelde maatregelen:

- o1 Inzetten op behoud huidig aanbod openbaar vervoer
- o2 Verbeteren toegankelijkheid bushaltes
- o3 Onderzoek mogelijkheden buurtbus

3.4 Auto

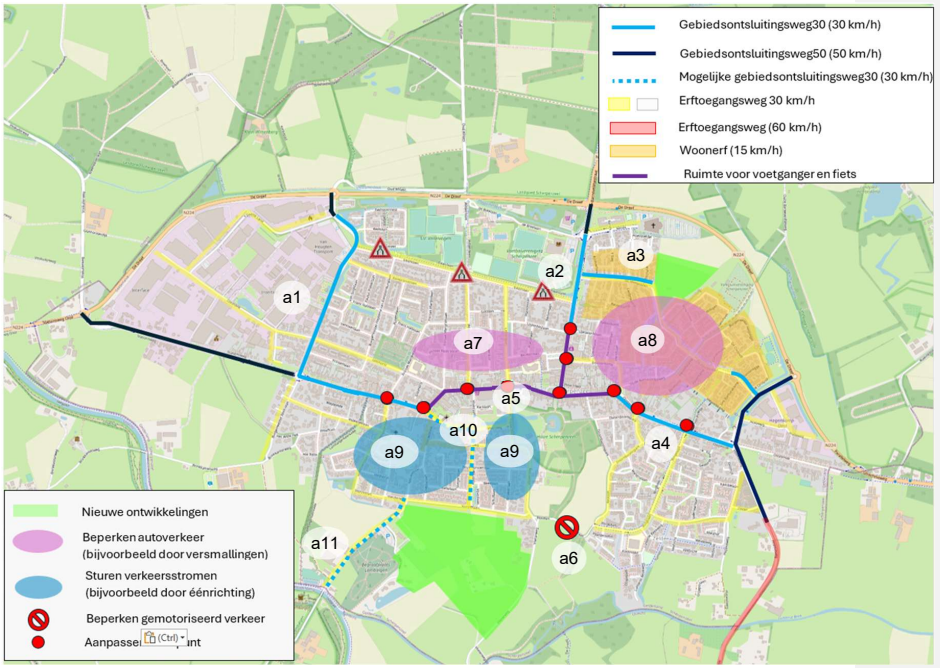
Het autoverkeer dient zoveel mogelijk afgewikkeld te worden via de N224/de Dreef en over bestaande wegen. Het centrum van de gemeente Scherpenzeel is primair bedoeld voor langzaam verkeer. Wel is het van belang dat de parkeerplaatsen in het centrum goed bereikbaar zijn voor de auto.

Om de veiligheid in het centrum te verbeteren is het noodzakelijk dat de hoofdroutes uniform worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30) met eenduidig ingerichte kruispunten. Industrielaan, Marktstraat, Dorpstraat, Oosteinde en een deel van de Voorposten en mogelijk ook de route Vijverlaan/ Molenweg).

Door de ontwikkelingen neemt het verkeer toe en is het vanuit verkeerveiligheid noodzakelijk dat de Boslaan wordt afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer.

Ook is het van belang dat het verkeer in de wijken rondom de hoofdroutes niet te veel toeneemt. Hiervoor is het noodzakelijk om de hoeveelheid verkeer te beperken (ten noorden van de Dorpstraat en in het noord-oosten) en het verkeer in het zuiden van de gemeente te beperken.

Om te komen tot een voorstel heeft een variantenafweging plaatsgevonden, deze is weergegeven in bijlage 11.



Figuur 3-4 Netwerk auto

Voorgestelde maatregelen:

a1 Uniform inrichten van de Industrielaan, inclusief kruispunten
a2 Uniform inrichten van de Marktstraat, inclusief kruispunten
a3 Uniform inrichten van een gedeelte van de Voorposten, inclusief kruispunten
a4 Uniform inrichten van de route Dorpsstraat / Oosteinde (GOW30), inclusief kruispunten
a5 Uniform inrichten van het centrumgedeelte van de Marktstraat/ Dorpsstraat met extra ruimte voor de voetganger en fietser, in combinatie met bereikbaarheid voor de auto, – gekoppeld aan v4 en f1
a6 Aanvullende maatregelen nemen op de Boslaan om het veiligheidsrisico (voor langzaam verkeer) te beperken
a7 Beperken autoverkeer ten noorden van de Dorpstraat
a8 Beperken autoverkeer in het noord-oosten van de kern
a9 Anders sturen van het gemotoriseerd verkeer in het zuiden van Scherpenzeel
a10 Herinrichten van de route Vijverlaan/ Molenweg
a11 Herinrichten route Nieuwstraat

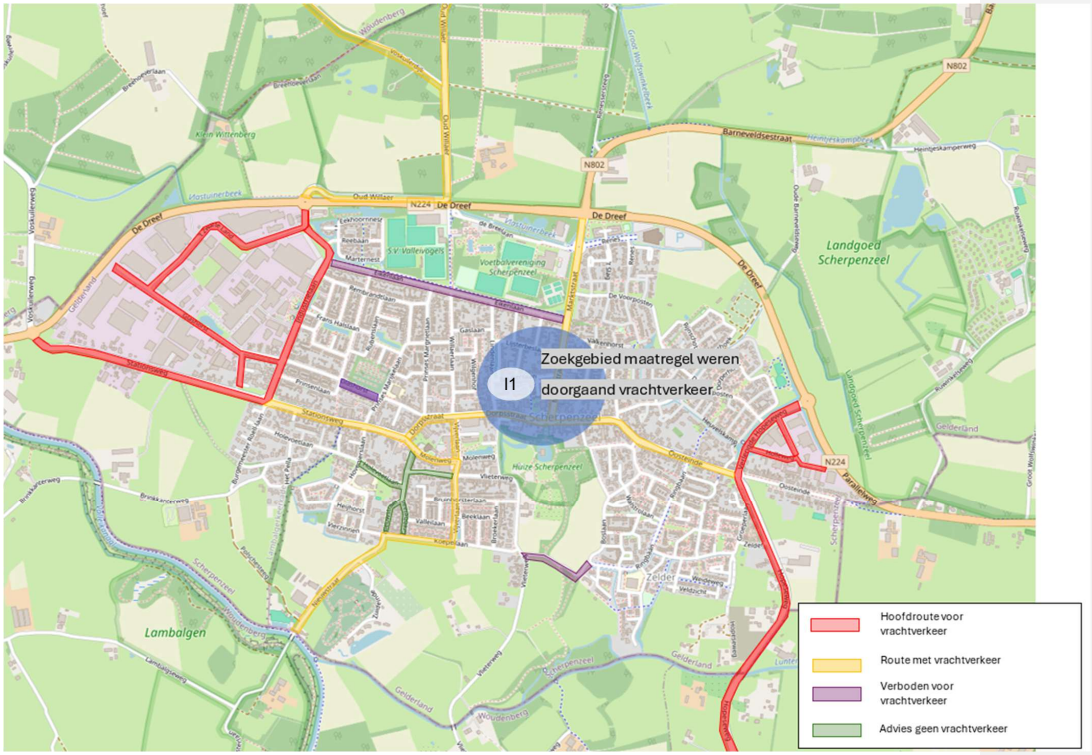
3.5 Vrachtverkeer

Op het gebied van logistiek en vrachtverkeer is het aandachtspunt vooral vrachtverkeer van en naar de industrie-/ bedrijventerreinen aan de oost- of de westzijde. Dit vrachtverkeer kiest soms de route door de kern, waardoor een onveilige situatie kan ontstaan.

Om die reden wordt voorgesteld extra maatregelen te nemen om het doorgaand vrachtverkeer in het centrum verder te weren.

Dit kan door een van de volgende maatregelen:

- Weren in heel het dorp óf in het centrum met een uitzondering voor bestemmingsverkeer
- Vrachtverkeer volledig verbieden op de Dorpsstraat met een verbod voor vrachtverkeer



Figuur 3-5 Netwerk vrachtverkeer

Voorgestelde maatregelen:

I1 Maatregelen nemen om doorgaand vrachtverkeer in het centrum te beperken.

4. Maatregelagenda



4 Maatregelagenda

De maatregelen die in hoofdstuk 3 per vervoerswijze zijn opgesomd zijn in dit hoofdstuk samengevoegd als integrale maatregelen. Ook is een indicatie gegeven van de kosten en de meekoppelkansen (werk met werk). Per maatregel is ook aangegeven op welke modaliteiten deze van invloed is.

Nr	Maatregel	Voorbeeld	Omschrijving	Voetganger	Fietsers	OV	Auto	Vrachtauto	Werk met werk	Kostenindicatie
v1	Veilige schoolzones in te richten en educatie hierover te bevorderen		Het uniform inrichten van schoolzones o.a. met bebording, met extra aandacht voor de overstekende voetgangers en fietsers.							●●
v2	De route De Nieuwe Koepel/ Centrum te optimaliseren – in combinatie met het aanpassen van deze route voor fiets en auto		Voldoende brede voetgangersvoorzieningen tussen het centrum en De Nieuwe Koepel, veilige herkenbare oversteekplaatsen (ook voor minder validen, kinderwagens en rolstoelen).	v2	f5		a10			●●
v3	Voetgangersroutes naar het buitengebied (Nieuwstraat en Industrielaan/ de Dreef) verbeteren, rekening houdend met de voorgestelde maatregelen voor fietsverkeer en auto.		Goede voetgangersvoorzieningen in het buitengebied door de aanleg van veilige oversteken op de Dreef en voldoende brede voetpaden langs de wegen in het buitengebied (in bijvoorbeeld halfverharding).	v3	f2		a1			●●
v4	De positie van de voetgangers in het centrumgebied te verbeteren (Dorpsstraat/ Marktstraat) in combinatie met het aanpassen van de centrumroute voor auto en fiets.		Voldoende brede voetgangersvoorzieningen in het centrum, veilige herkenbare oversteekplaatsen (ook voor minder validen, kinderwagens en rolstoelen).	v4	f1		a5			●●
f1	De fietsroute Dorpsstraat/ Oosteinde te optimaliseren door deze af te stemmen op gewenst gebruik – in combinatie met de route voor de voetgangers en auto		Inrichten van de Dorpstraat - Oosteinde op een zo eenduidige mogelijke manier met een herkenbare inrichting (zoasl bijvoorbeeld fietsstroken).	v4	f1		a5			●●●●
f2	De fietsroute Industrielaan te optimaliseren – in combinatie met de route voor het gemotoriseerde verkeer		Het inrichten van de Industrielaan met een GOW-30 profiel met brede fietsstroken, zodat de positie van de fiets duidelijk en herkenbaar is (en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer lager).		f2		a1	l1		●●●●

Kostenindicatie (indicatief):
● = Laag (met bedrag < 50.000)
●● = Middenlaag (<250.000)
●●● = Hoog (<2 miljoen)
●●●● = Zeer Hoog (>2 miljoen)
Let op: dit is een globale inschatting, geen exacte begroting.

Figuur 4-1 Maatregelagenda 1/4

Nr	Maatregel	Voorbeeld	Omschrijving	Voetganger	Fietsers	OV	Auto	Vrachtauto	Werk met werk	Kostenindicatie
f3	De fietsroute over de Koepellaan te verbeteren		Het inrichten van de Koepellaan naar een GOW30 weg met fietsstroken. Met aanvullende voorzieningen voor het parkeren van de auto's.		f3					●●●
f4	De fietsroute over de Marktstraat te verbeteren, in combinatie met de route voor het gemotoriseerde verkeer		Het inrichten van de Marktstraat naar GOW30 met fietsstroken (op een eenduidige manier met de Dorpstraat/Oosteinde).		f4		a2			●●●●
f5	De fietsroute op de Nieuwstraat aan te passen - in combinatie met de route voor de voetgangers en auto		Het herinrichten van de weg van woonstraat buiten de bebouwde kom (ETW60) naar gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW30) met fietsstroken.	v2	f5		a10			●●●
f6	De fietsroute 't Polletje/ Voorposten functioneel te verbeteren in combinatie met de route voor het gemotoriseerde verkeer		Inrichten van een deel van de Voorposten als GOW30 weg met fietsstroken. Het optimaliseren van de rest van de route door duidelijke bewegwijzering, veilige oversteken en veilige fietsvoorzieningen (zoals fietsstroken).		f6		a3			●●●
f7	Verbeteringsmogelijkheden verkennen voor de fietsroute via de Willaerlaan/Vijverlaan of Willaerlaan/Nieuwstraat, afgestemd op de routes voor voetgangers en gemotoriseerd verkeer		Inrichten van de Vijverlaan als GOW30 weg met fietsstroken. Het beperken van gemotoriseerd verkeer op andere wegen, gecombineerd met fietsvoorzieningen (zoals bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer met fietspad)	v2	f7		a10			●●●
o1	In te zetten op het behoud van het huidig aanbod openbaar vervoer		Lobby bij de Provincie voor behoud huidige lijnen (met name in het centrum).			o1				●
o2	In te spannen voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de bushaltes		Verbeteren bereikbaarheid van de huidgie haltes en verbeteren voorzieningen op de halte. Zoals fietsparkeervoorzieningen, overdekte wachtmogelijkheid en verhoogde perrons.			o2				●●
o3	Onderzoek te initiëren voor uitbreiding van de mogelijkheden van de buurtbus		Mogelijkheid onderzoeken voor de komst van een buurtbus. Dit aanvullend op de huidige OV-voorzieningen.			o3				●●

Kostenindicatie (indicatief):
● = Laag (met bedrag < 50.000)
●● = Middenlaag (<250.000)
●●● = Hoog (<2 miljoen)
●●●● = Zeer Hoog (>2 miljoen)
Let op: dit is een globale inschatting, geen exacte begroting.

Figuur 4-3 Maatregelagenda 2/4

Nr	Maatregel	Voorbeeld	Omschrijving	Voetganger	Fietsers	OV	Auto	Vrachtauto	Werk met werk	Kostenindicatie
a1	Uniform inrichten van de Industrielaan, inclusief kruispunten		Het inrichten van de Industrielaan met een GOW-30 profiel met brede fietsstroken. Inclusief eenduidige inrichting van de kruispunten.	v3	f2		a1	l1		●●●●
a2	Uniform inrichten van de Marktstraat, inclusief kruispunten		Het inrichten van de Marktstraat naar GOW30 met fietsstroken (op een eenduidige manier met de Dorpstraat/Oosteinde). Inclusief eenduidige inrichting van de kruispunten.		f3		a2			●●●●
a3	Uniform inrichten van (een gedeelte van) de Voorposten, inclusief kruispunten		Inrichten van een deel van de Voorposten als GOW30 weg met fietsstroken. Inclusief eenduidige inrichting van de kruispunten.		f6		a3			●●●
a4	Uniform inrichten van de route Dorpsstraat/ Oosteinde (GOW30), inclusief kruispunten		Het inrichten van de Dorpstraat/Oosteinde met een GOW-30 profiel met brede fietsstroken. Inclusief eenduidige inrichting van de kruispunten.				a4			●●●●
a5	Uniform inrichten van het centrumgedeelte van de Marktstraat/ Dorpsstraat met extra ruimte voor de voetganger en fietser, in combinatie met bereikbaarheid voor de auto		Het inrichtin van het centrumgedeelte Marktstraat/Dorpstraat als winkelgebied. Eenduidige inrichting, toegankelijk voor de auto, maar voetganger en fietser staan centraal.	v4	f1		a5			●●●●
a6	Aanvullende maatregelen nemen op de Boslaan om het veiligheidsrisico (voor langzaam verkeer) te beperken		Door groei van het gemotoriseerde verkeer in de toekomst neemt de onveiligheid toe en is een maatregel noodzakelijk. Het beperken van het gemotoriseerd verkeer is noodzakelijk.				a6			●
a7	Beperken autoverkeer ten noorden van de Dorpstraat		Het beperken van gemotoriseerd verkeer door de woonstraten door bijvoorbeeld versmallingen of éénrichtingsverkeer.				a7			●●●
a8	Beperken autoverkeer in het noordoosten van de kern (gebied tussen de Marktstraat en de Verlengde Hopeseweg)		Het beperken van gemotoriseerd verkeer door de woonstraten door bijvoorbeeld versmallingen of éénrichtingsverkeer.				a8			●●●

Kostenindicatie (indicatief):
● = Laag (met bedrag < 50.000)
●● = Middenlaag (<250.000)
●●● = Hoog (<2 miljoen)
●●●● = Zeer Hoog (>2 miljoen)
Let op: dit is een globale inschatting, geen exacte begroting.

Figuur 4-3 Maatregelagenda 3/4

Nr	Maatregel	Voorbeeld	Omschrijving	Voetganger	Fietsers	OV	Auto	Vrachtauto	Werk met werk	Kostenindicatie
a9	Sturend richting geven aan het gemotoriseerd verkeer in het zuiden van Scherpenzeel (gebied tussen de Vierzinnen en de Vlieterweg)		Het beperken van gemotoriseerd verkeer door de woonstraten door bijvoorbeeld versmallingen of éénrichtingsverkeer.	v1	f5		a9			●●●
a10	Herinrichten van de route Vijverlaan/ Molenweg		Het herinrichten van de weg van woonstraat binnen de bebouwde kom (ETW30) naar gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW30) met fietsstroken.	v2	f7		a10			●●●●
a11	Herinrichten route Nieuwstraat		Het herinrichten van de weg van woonstraat buiten de bebouwde kom (ETW60) naar gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW30) met fietsstroken.	v3	f2		a11			●●●
l1	Doorgaand vrachtverkeer in het centrum te beperken via verkeersmaatregelen, zonder gebruik van fysieke afsluiting		1e stap: Plaatsen bebording "alleen bestemmingsverkeer" voor vrachtverkeer. Mogelijke 2e stap: Volledige geslotenverklaring voor vrachtverkeer.					l1		●●

Figuur 4-4 Maatregelagenda 4/4

Kostenindicatie (indicatief):
● = Laag (met bedrag < 50.000)
●● = Middenlaag (<250.000)
●●● = Hoog (<2 miljoen)
●●●● = Zeer Hoog (>2 miljoen)
Let op: dit is een globale inschatting, geen exacte begroting.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van 17 juli 2025.

B.S. van Ginkel-Schuur	M.C. Teunissen
Griffier	Voorzitter

Bijlages



Bijlage 1 - Participatieverslag

Het proces van de participatie voor dit Mobiliteitsplan is vastgelegd in een verslag. Onderstaand is een samenvatting van dit verslag weergegeven.

Verslag van de participatie (inwonersbetrokkenheid) bij het proces om te komen tot een mobiliteitsplan

1. Online enquête

De start van de inwonersparticipatie bij het Mobiliteitsplan was een (digitale) enquête op een interactieve kaart. Hierop kon men (te verwachtte) knelpunten, wensen en tips aangeven. De enquête stond open van 2 tot en met 15 september 2024. In totaal zijn er 395 reacties gekomen.

2. Informatieavond algemeen

De uitkomsten van deze enquête zijn gepresenteerd tijdens een informatiebijeenkomst op 8 oktober 2024 in De Breehoek. Aanwezigen hadden de mogelijkheid om nog aanvullingen te geven. Ook is een vooruitblik gegeven over de volgende stappen om te komen tot een mobiliteitsplan.

3. Informatieavond gemeenteraad

De raads- en commissieleden zijn tijdens de informatieavond van 14 november 2024 geïnformeerd over de uitkomsten van de enquête en het vervolg van het proces. En zij konden zelf via een grote vloerkaart aangeven waar zij knelpunten zagen of waar wensen lagen. Daarnaast kon aangegeven worden welke doelen men belangrijk vond binnen mobiliteitsbeleid en kon een prioritering aangeven worden in het belang van de verschillende vervoerswijzen.

4. Adviesgroep Inwoners & Stakeholders

Tijdens de totstandkoming van het mobiliteitsplan is een Adviesgroep met inwoners& stakeholders betrokken. Doel van de Adviesgroep is om het mobiliteitsplan door middel van advisering en burger- en expertkennis nog beter te maken. De input is niet vanzelfsprekend een op een overgenomen, maar maakt onderdeel uit van de afwegingen om tot een besluit te komen.

Afspraken en uitnodiging

Om aan de verwachtingen van alle deelnemers te voldoen, zijn vooraf heldere afspraken gemaakt.

De taken van de Adviesgroep:

- Consulteren (raadplegen)
- Adviseren (advies geven)

Dit betekent dat er ruimte is voor input en ideeën, die een van de onderdelen vormen voor de uiteindelijke besluitvorming door de raad.

Dit is besproken tijdens de kennismakingsavond op 26 november 2024. Tijdens deze bijeenkomst maakten geïnteresseerden kennis met de werking van een Adviesgroep en was er de mogelijkheid om op te geven als lid. De uitnodiging is breed uitgezet via de media en via uitnodiging naar stakeholders. Tijdens deze avond zijn ook de spelregels en de door het college vastgestelde onderlegger als uitgangspunt van de Adviesgroep besproken.

Werkwijze

De Adviesgroep bestond uit een groep personen die actiever wilde meedenken over de toekomstige verkeersafwikkeling en het mobiliteitsbeleid in Scherpenzeel. In totaal 16 mensen, naast inwoners, vertegenwoordigers van scholen, ondernemers en landgoed. De hulpverleningsdiensten gaven aan geen zitting te willen nemen maar zijn separaat door de verkeerskundigen meegenomen in het proces.

Adviezen en terugkoppeling

De Adviesgroep is geconsulteerd bij de onderwerpen ‘Netwerken in beeld’ en ‘Toekomstbeeld en Maatregelen’. Deze bijeenkomsten waren op 19 december 2024 en 20 februari 2025.

Van de bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt en deze zijn ter goedkeuring naar alle aanwezigen verzonden.

Gezien de hoeveelheid aan adviezen die tijdens de bijeenkomsten is gegeven en naderhand via de mail is verstuurd, is een extra bijeenkomst met de Adviesgroep gehouden op 7 april 2025. Hierin is teruggekoppeld aan de Adviesgroep welke adviezen wel en hoe en welke adviezen niet en waarom niet zijn opgenomen in de scenario’s voor het Mobiliteitsplan.

Evaluatie

Aan de deelnemers van de Adviesgroep is op 11 april 2025 een verzoek tot het geven van een evaluatie verstuurd. Deze is gericht op de vorm van inwonersbetrokkenheid (een Adviesgroep) en hoe men dit heeft ervaren. Deze evaluatie gaat niet over de inhoud van het Mobiliteitsplan.

5. Informatieavond algemeen

Maandag 14 april 2025 is een algemene informatieavond over het Mobiliteitsplan gehouden. Deze was voor alle geïnteresseerden (niet alleen Adviesgroepleden) die op de hoogte wilden zijn van het proces. De presentatie en toelichting ging over het scenario/de scenario’s die richting gemeentebestuur gaan. En over het proces richting collegebesluit en raadsbesluit.

Bijlage 2 - Toelichting op wegcategorisering

In dit Mobiliteitsplan gebruiken we verschillende typen wegen met bijbehorende afkortingen:

- ETW: Erftoegangsweg: weg met een functie met veel uitwisseling. Verkeer is gemengd op de rijbaan
- GOW: Gebiedsontsluitingsweg: weg met een doorstroomfunctie, bedoeld om veel verkeer snel over te verplaatsen. Verkeer is gescheiden, bijvoorbeeld met fietspaden of parallelwegen

De categorie ‘stroomweg’ wordt niet in het Mobiliteitsplan genoemd omdat er binnen de gemeentegrenzen geen stroomwegen (snelwegen) voorkomen.

ETW30: Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit zijn meestal de woonstraten of wegen langs plekken met veel voetgangers en/of fietsers. Deze wegen zijn overwegend bestemd voor bestemmingsverkeer en zijn vormgegeven met klinkerverharding. Er zijn snelheidsremmers, zoals drempels en plateaus. Zie figuur b2-1.



Figuur b2-1: Voorbeeld ETW30

GOW50: Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum-snelheid van 50 km/h. Dit zijn meestal de wat drukkere, doorgaande routes die wijken of kernen ontsluiten. Deze wegen hebben asfaltverharding. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden. Zie figuur b2-2.



Figuur b2-2: Voorbeeld GOW50

GOW30: Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum-snelheid van 30 km/h. Dit is een nieuwe categorie wegen en is een combinatie van een ontsluitingsfunctie en een verblijfsfunctie. Dit type weg valt dan ook tussen de ETW30 en GOW50 in. Er zijn snelheidsremmers, zoals plateaus en drempels. Voor fietsers zijn er fietsstroken of -paden. Zie figuur b2-3 en b2-4.

ETW60: Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/h. Dit zijn de minder drukke wegen buiten de bebouwde kom met veel erfaansluitingen. Soms is er een fietspad aanwezig. Deze wegen hebben asfaltverharding. Snelheidsremmers zijn meestal plateaus. Zie figuur b2-5.

GOW80: Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum-snelheid van 80 km/h. Dit zijn drukkere doorgaande routes buiten de bebouwde kom. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden en regelmatig zijn parallelwegen aanwezig. Deze wegen hebben asfaltverharding. Zie figuur b2-6



Figuur b2-3: Voorbeeld 1 GOW30



Figuur b2-4: Voorbeeld 2 GOW30-2



Figuur b2-5: Voorbeeld ETW60



Figuur b2-6: Voorbeeld GOW80

Bijlage 3 – Vigerend beleid

Voor een goed onderbouwd Mobiliteitsplan is inzicht in het geldende landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid noodzakelijk. Dit bevordert de samenhang met bestaande kaders en zorgt dat het plan aansluit bij bredere ambities en richtlijnen.

Nationale en regionale beleidskaders

Nationale Omgevingsvisie (2020)

In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld.
De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uitziet. De horizon van de NOVI ligt op 2050. In de NOVI zijn vier prioriteiten meegegeven, die ook voor Scherpenzeel relevant zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is groot, waardoor belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken van belangen en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Keuzes zijn nodig en belangen moeten worden afgewogen. De NOVI gebruikt drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen voorkomen

De Omgevingswet

De Omgevingswet is op 1 januari 2024 ingegaan. De Omgevingswet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. Bijvoorbeeld door de verplichting voor overheden om belanghebbenden te laten participeren bij diverse besluiten. Het is dan van belang om hen vroegtijdig hierbij te betrekken. De nieuwe Omgevingswet is toe te passen op onder andere toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw) en voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de Omgevingswet. Bij het opstellen van dit Mobiliteitsplan heeft participatie plaatsgevonden door zowel inwoners, stakeholders als andere belanghebbenden.

Contouren toekomstbeeld OV 2040

In 2016 hebben rijk, regio's, vervoerders en ProRail een gemeenschappelijke visie op het openbaar vervoer opgesteld. Dit resulteerde in een door alle partijen onderschreven ambitie voor het toekomstige OV ("Overstappen naar 2040"). Er werden doelen en vervolgstappen vastgesteld. Voor de gemeente Scherpenzeel betekent dit:

- Deur-tot-deur mobiliteit mogelijk maken;
- Aandacht blijven vragen bij vervoerders voor goede (bus)verbindingen
- Veilig, duurzaam en efficiënt OV mogelijk maken (faciliteren)
- Goede voorzieningen bij bushaltes voor drempelloos OV van deur-tot-deur.

Landelijk beleid

Sinds 1 oktober 2023 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministerie van IenW) een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom geïntroduceerd, de zogenaamde gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30). GOW30 is een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen waar zowel doorstroming van verkeer als veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Door deze dubbelfunctie zijn deze wegen potentieel minder veilig. Het wordt beschouwd als een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht voor 50 km/h, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek.

In opdracht van het Ministerie van IenW heeft onafhankelijk kennisplatform CROW in 2021 het Afwegingskader 30 km/h (hierna: Afwegingskader) uitgewerkt. Het Afwegingskader biedt wegbeheerders handvaten wanneer een GOW30 toegepast kan worden. Er is in mei 2023 een Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (hierna: Handreiking) gepubliceerd. Hierin zijn handvaten opgenomen hoe een GOW30 in te richten wanneer een wegbeheerder besluit om een weg binnen de bebouwde kom om te vormen tot een GOW30.

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)

Gedeputeerde Staten hebben op 30 oktober 2018 de reactienota Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en Gelderse Omgevingsverordening vastgesteld. De provincie wil de komende jaren werken aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. De focus ligt op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Voor bereikbaarheid zijn de volgende ambities geformuleerd:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal
- In 2030 is al het busvervoer zonder uitstoot
- In 2030 is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)

De provincie Gelderland heeft in 2020 de mobiliteitsvisie vastgesteld. Hierin kiest de provincie ervoor om te werken aan de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven. Hierbij ligt de focus op de stedelijke netwerken en het ontlasten van het wegennetwerk in deze gebieden. Er wordt geanticipeerd op de groei van het aantal verplaatsingen, de klimaatopgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom wordt er met meer focus aan de volgende bouwstenen gewerkt:

- Realiseren van hoogwaardige overstappunten tussen vervoerswijze (hubs) op de juiste locaties
- Inzetten op fietsen op korte afstanden
- Optimaliseren van capaciteit van het netwerk op langere afstanden
- Verder versterken van het goederenvervoer
- Bevorderen van de verkeersveiligheid

Coalitieakoord “Gelderland Gewoon doen”

De provincie Gelderland wil dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan de versterking van de kernkwaliteiten van de regio’s. Voor de Gelderse Vallei betekent dit:

- Respecteren en versterken van het landschap, de regionale waterhuishouding als basis gebruiken voor ontwikkelingen, en de Grebbedijk verbeteren als een route met landschappelijke waarde.
- Het behouden en herstellen van de Grebbelinie, met aandacht voor recreatie en klimaatadaptatie.
- Ecologische verbindingszones versterken en Natura 2000-gebieden beschermen, waar mogelijk combineren met recreatie en klimaatadaptatie.

Het coalitieakkoord "Gelderland Gewoon doen" legt de focus op verstedelijking in de Gelderse Vallei:

- Er is een dringende behoefte aan meer woningen, waarbij snel uitvoering gegeven moet worden aan bestaande plannen. De nieuwe woningen moeten aansluiten op de behoeften van verschillende groepen, zoals starters en ouderen, zodat mensen in hun eigen stad of dorp kunnen blijven wonen.
- Er is een doel om tot 2030 ruim 100.000 woningen te bouwen, maar de haalbaarheid daarvan is een uitdaging.
- Naast stedelijke gebieden wordt ook gefocust op woningbouw in kleine kernen om de leefbaarheid te waarborgen, met voldoende woonruimte in elke kern.
- In de Gelderse Vallei is de woningbehoefte groot, wat zal leiden tot een aanzienlijke groei, met extra aandacht voor voorzieningen.

Lokale beleids- en afsprakenkaders

Huidige centrumvisie 2016

De Centrumvisie Scherpenzeel 2016 richt zich op een integrale benadering van het centrumgebied, met aandacht voor ruimtelijke, economische, sociale en maatschappelijke aspecten. Belangrijke thema's zijn leefbaarheid, wonen, verkeer, horeca, mobiliteit, voorzieningen, en de algehele sfeer en beleving in het centrum.

Het doel hierbij betrof het schetsen van een toekomstbeeld dat past bij de kleinschaligheid en gezelligheid van het dorp, met een focus op duurzame ontwikkeling en kwaliteitsverbetering. Een belangrijk uitgangspunt is de prioriteit voor voetgangers en fietsers, waarbij de auto als ondergeschikt wordt gezien en de openbare ruimte veilig moet zijn voor langzaam verkeer. Dit is echter nog niet in voldoende mate gerealiseerd.

De visie biedt kansen voor zowel bewoners als winkeliers. Voor bewoners ligt de nadruk op het behoud van het dorpse karakter en de verbetering van de leefomgeving, terwijl winkeliers profiteren van het behoud en de ontwikkeling van passende voorzieningen voor de inwoners

Verkeersonderzoek Scherpenzeel

In 2022 onderzocht RoyalHaskoningDHV welke mobiliteitsmaatregelen er nodig zijn om (het verkeersnetwerk van) Scherpenzeel Zuid en het Centrum te verbeteren op leefbaarheid en verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor de verkeerscirculatie. Dit in samenhang met de komst van De Nieuwe Koepel. Het verkeersonderzoek leidde tot een aantal bevindingen:

Fietsverkeer

Het bieden van duidelijkere en veiligere routes is noodzakelijk. De groei van de extra verkeersdruk door de komst van De Nieuwe Koepel versterkt dit. Als mogelijke maatregel werd de aanleg van een fietsvoorziening op of langs de Koepellaan genoemd.

Gemotoriseerd verkeer

De knelpunten op het gebied van gemotoriseerd verkeer richtten zich vooral op twee trajecten/wegen waar relatief veel gemotoriseerd verkeer over afgewikkeld wordt. Hierdoor komt het mengen van langzaam- en gemotoriseerd verkeer onder druk te staan.

- Oost-west, traject Oosteinde / Dorpsstraat / Stationsweg
- Noord-zuid, traject Marktstraat (tussen de Dreef en Dorpstraat)

Door de komst van De Nieuwe Koepel neemt de verkeersdruk op het netwerk in relatief sterk toe, met name aan de zuidzijde van Scherpenzeel.

Als mogelijke maatregelen werden genoemd:
- Faciliteren van een route via de Vierzinnen / Hovenierslaan
- Eénrichtingsverkeer instellen op de Vijverlaan en/of de Burg. Royaardslaan
- Aanpassen kruispunten richting de Dorpstraat, Holevoetplein en Stationsweg

Bouwverkeer

In het Verkeersonderzoek werd onderzocht of er alternatieve bouwroutes mogelijk waren buiten de bebouwing om. Dit bleek niet mogelijk. Voor het bouwverkeer naar De Nieuwe Koepel is inmiddels een voorkeursroute vastgesteld en zijn afspraken gemaakt over tijden.

Omgevingvisie 2019

In 2019 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie vastgesteld. De omgevingsvisie geeft Scherpenzeel richting voor de toekomst. Deze visie is opgebouwd uit thema's, waarden en ambities die de basis vormen voor nieuwe initiatieven in verschillende gebieden. De elementen die van belang zijn voor mobiliteit zijn onderstaand weergegeven:

Thema infrastructuur en mobiliteit

Een goede bereikbaarheid zorgt ervoor dat bewoners gemakkelijk mee kunnen doen. Op welke manier zijn bedrijven en winkels bijvoorbeeld te bereiken? Alleen met de auto, of ook met de fiets en met de bus? Een goede bereikbaarheid zorgt ervoor dat mensen makkelijk onderdeel kunnen zijn van de samenleving. Door te kunnen werken, winkelen en ontmoeten.

Ambitie groen en gezonde toekomst

Inwoners worden gestimuleerd om zich met de fiets of lopend te verplaatsen binnen ons dorp. In de openbare ruimte is ruimte om elkaar te ontmoeten, de leefomgeving is toegankelijk voor alle inwoners.

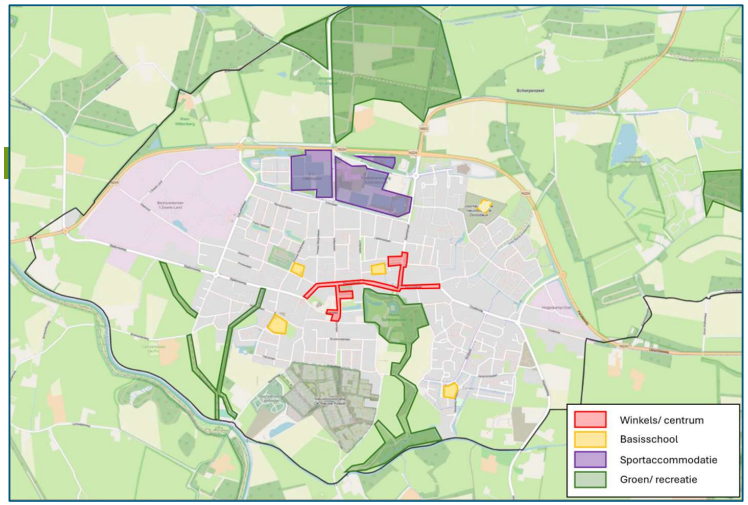
Bijlage 4 – Huidige netwerken

..

We beschrijven de bestaande netwerken voor de verschillende verkeersdeelnemers.

Voetgangers

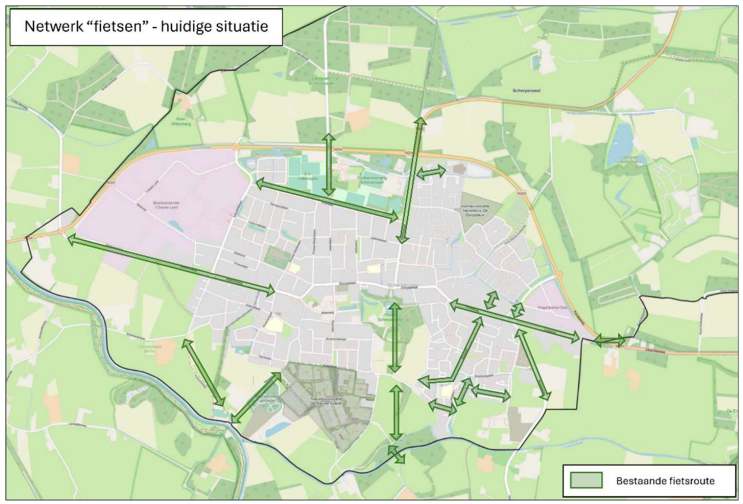
De gemeente Scherpenzeel heeft geen wandelnetwerk. Wel zijn er een aantal belangrijke bestemmingen voor de voetgangers (zie figuur b4-1) en daarop aanvullend een recreatief wandelroute-netwerk.



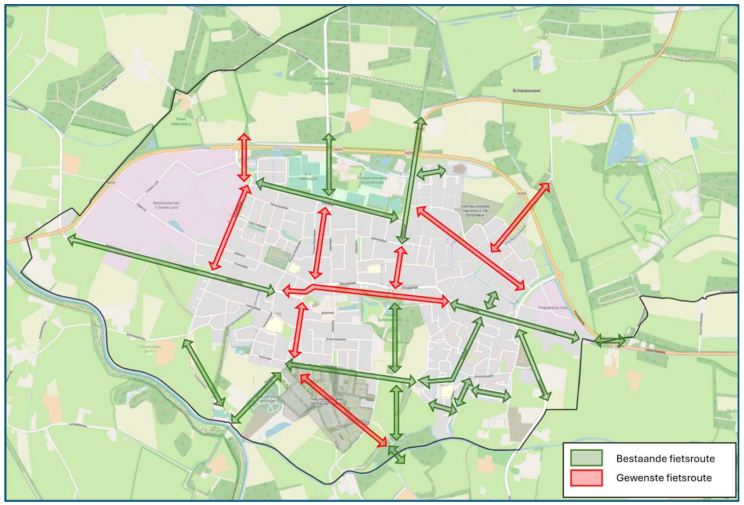
Figuur b4-1 Belangrijke functies voetgangers gemeente Scherpenzeel

Fietsers

De onderstaande kaarten tonen het huidige fietsnetwerk in de gemeente (b4-2) en de kaart waarin de ontbrekende schakels staan weergegeven (b4-3). Het netwerk bestaat voornamelijk uit afzonderlijke takken binnen het dorp, wat resulteert in een gebrek aan een volledig geïntegreerd systeem. Bovendien ontbreekt het aan uniformiteit; sommige delen zijn fietsstraten, andere zijn fietssuggestiestroken en weer andere wegen/weggedeelten hebben vrijliggende fietspaden. Enkele segmenten van het fietsnetwerk in de kern van Scherpenzeel maken deel uit van recreatieve fietsroutes. De recreatieve routes bevinden zich voornamelijk in het buitengebied van Scherpenzeel.



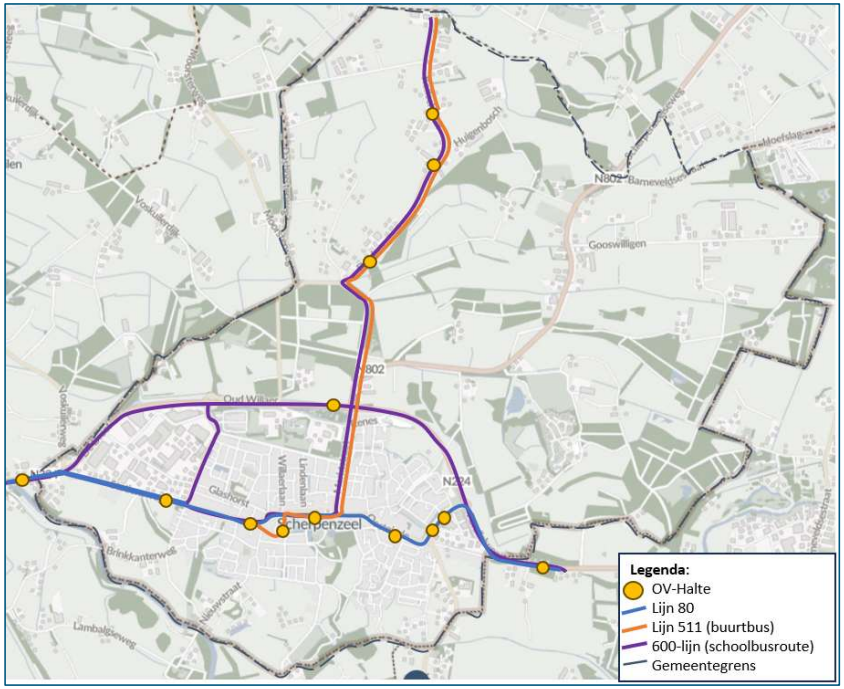
Figuur b4-2 Fietsnetwerk gemeente Scherpenzeel



Figuur b4-3 Fietsnetwerk met ontbrekende schakels gemeente Scherpenzeel

Openbaar vervoer

Scherpenzeel kent momenteel drie buslijnen. Zo rijdt er de (dienstregeling) lijn 80 bus van Amersfoort naar Woudenberg via onder andere Scherpenzeel. Daarnaast rijdt de buurtbus, de lijn 511 in Scherpenzeel via De Glind naar Barneveld. Ook is er een 600-lijnbus voor scholieren. Ook deze busroute gaat via De Glind naar Barneveld. In Scherpenzeel zijn geen treinstations aanwezig.



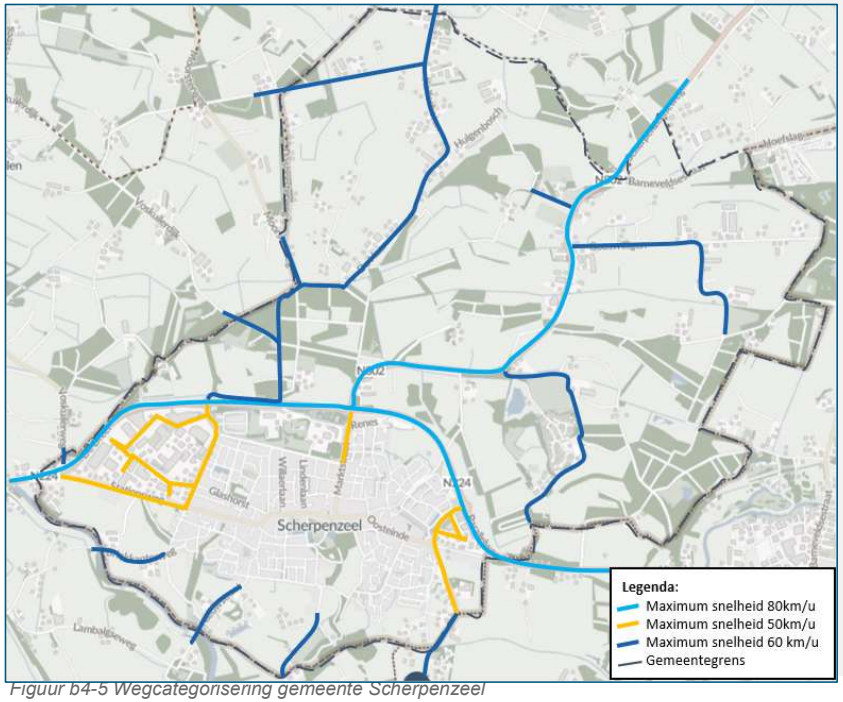
Figuur b3-4 OV-netwerk gemeente Scherpenzeel

Gemotoriseerd verkeer

Figuur b4-5 geeft de wegcategorisering voor gemotoriseerd verkeer in Scherpenzeel weer. Er komen in de gemeente Scherpenzeel 4 type wegen voor:

- Doorgaande routes buiten de bebouwde kom:
- de N224 en N802 – gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h
- Wegen in het buiten gebied, erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/h
- Wegen die de woongebieden ontsluiten van en naar de doorgaande wegen (Provinciale wegen) en de industriewegen – gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom – 50 km/h
- Woonstraten in de kern – Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/h) en (Woon)erven (15 km/h).

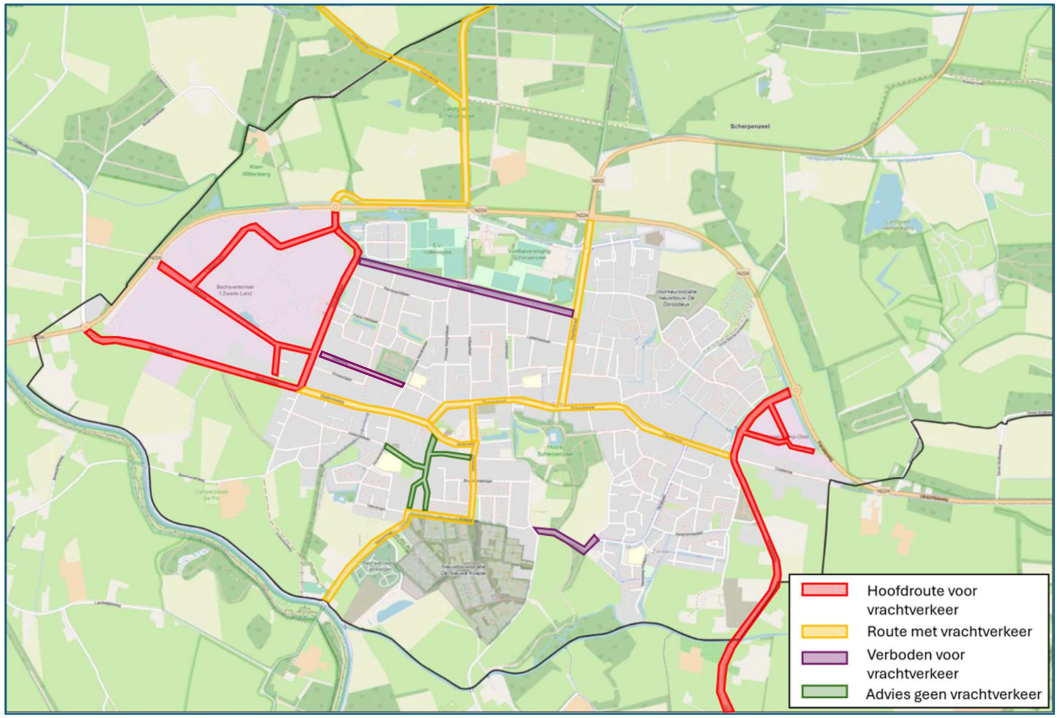
In bijlage 2 worden de type wegcategorieën toegelicht.



Figuur b4-5 Wegcategorisering gemeente Scherpenzeel

Logisitek / vrachtverkeer

De hoofdwegen in de gemeente Scherpenzeel (80 en 50 km/h wegen), zijn de wegen die in eerste instantie geschikt zijn voor het vrachtverkeer in de gemeente. Er gelden vrachtverkeerverboden op de Eikenlaan, de Glashorst en de Boslaan. In het gebied Nieuwstraat/Grebbelaan gelden er adviesroutes voor het vrachtvekreer.



Figuur b4-6 Vrachtnetwerk gemeente Scherpenzeel

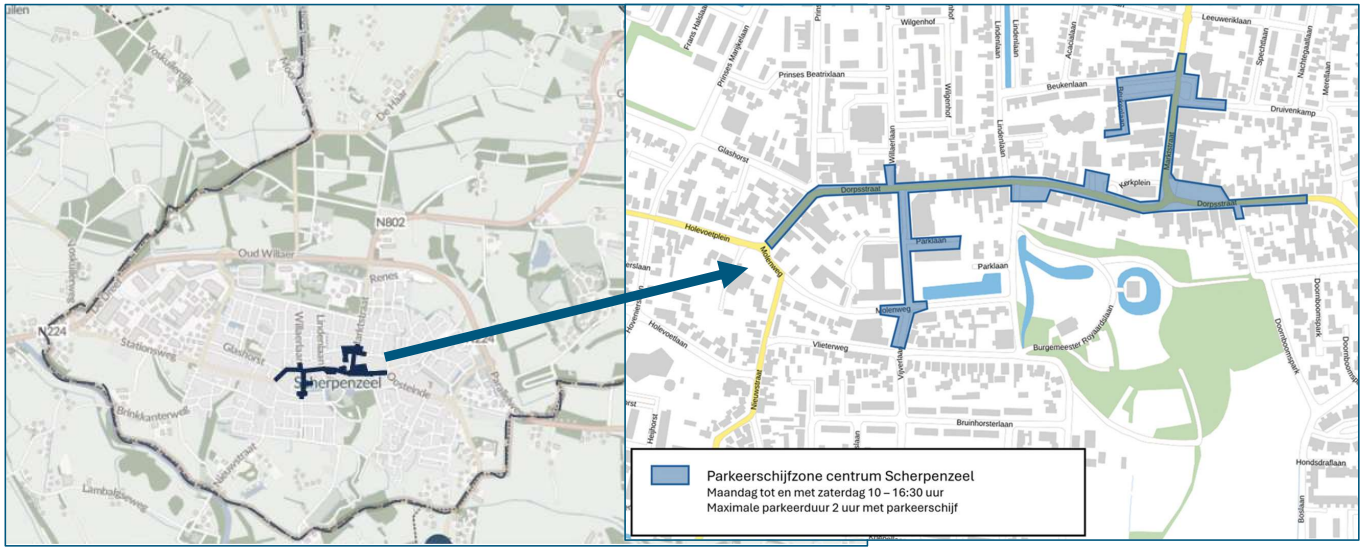
Landbouwverkeer

Er is tot op heden geen netwerkkaart beschikbaar van het landbouwverkeer in gemeente Scherpenzeel. Landbouwverkeer is in de huidige situatie overal toegestaan, dat wil zeggen dat er geen straten/locaties zijn waar een verbod geldt voor landbouwverkeer. De gemeente heeft een aantal GOW-60-wegen, die geschikt zijn voor landbouwverkeer en intensief worden gebruikt door deze voertuigen.

.

Parkeren

In de huidige situatie geldt er in het centrumgebied een parkeerschijfzone van maandag t/m zaterdag tussen 10.00u – 16.30u met een maximale parkeerduur van twee uur.



Figuur 4-7 Parkeergebieden centrum Scherpenzeel

Bijlage 5 – Trends en ontwikkelingen

Voor een toekomstbestendig Mobiliteitsplan houden we rekening met- en analyseren we trends en ontwikkelingen. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de snelle technologische ontwikkelingen. Ontwikkelingen zijn vooral plannen die al voorzien zijn in de gemeente Scherpenzeel, zoals gebiedsontwikkeling en woningbouw.

Trends

Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik toe van alternatieven voor fossiele brandstof. Het aantal elektrische, waterstof- en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Scherpenzeel. Ook neemt het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte toe. De verwachting is dat deze trend doorzet en dat de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig is in het straatbeeld. De gemeente volgt ontwikkelingen rond duurzame brandstoffen, zoals waterstof.

De gemeente Scherpenzeel heeft in 2021 een integrale laadvisie geaccordeerd, waarin bepaald is hoe de gemeente toekomstgericht werkt naar de realisatie van een veilige en betrouwbare laadinfrastructuur voor elektrisch autorijden.



Deelmobiliteit

Tegenwoordig groeit het aantal mogelijkheden voor het maken van verplaatsingen. Men kan kiezen uit verschillende soorten deelvervoer, zoals OV-fietsen, deelbakfietsen en deelauto's. Steeds meer is de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze.

In de gemeente Scherpenzeel zijn momenteel nog geen deelauto's en deelfietsen beschikbaar. De vraag is of deze trend zich doorzet en hoe deze zich ontwikkelt binnen de gemeente Scherpenzeel. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag en is vooralsnog in Nederland vooral terug te vinden in de steden.

Er is één deelauto gepland bij een ontwikkeling in het centrum, ook is er onderzoek naar mogelijkheden bij nieuwbouw van De Nieuwe Koepel.



Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein en worden steeds vaker ingezet. Vooral in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar elektrische bussen steeds vaker de norm worden. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld bij pakketbezorging.

Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speedpedelec, fatbikes, de toename van elektrische fietsen en bakfietsen neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Scherpenzeel zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.





Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling heeft op het gebied van de auto een groot effect op vooral gebiedsontsluitingwegen en stroomwegen (de grotere, drukkere wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de gemeente Scherpenzeel is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en kunnen nu onder bepaalde omstandigheden met elkaar en met verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit (onder andere met steeds slimmere verkeerslichten). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten kan dit bijvoorbeeld leiden tot een betere doorstroming.

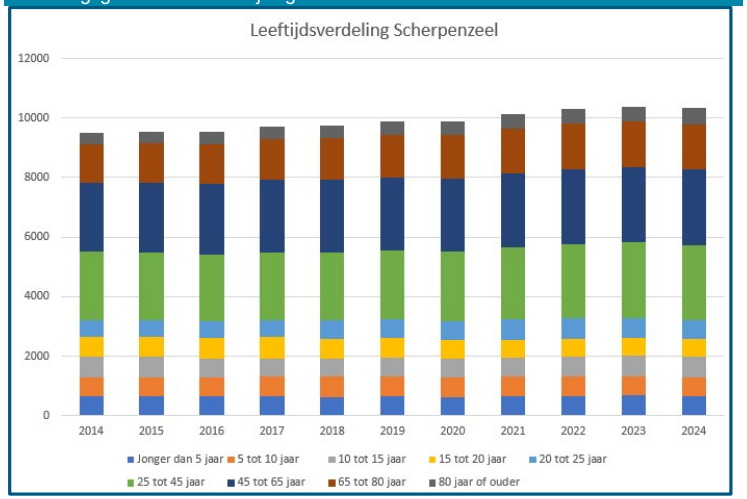
Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze doelgroep wordt ook mobieler. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Dit betekent dat de fietspaden "vergevingsgezind" aangelegd moeten worden; dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd moeten worden.

Participatie

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen inwoners steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft ook effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van inwoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (verwachtingsmanagement).

Bevolkingsgroei en verstedelijking.



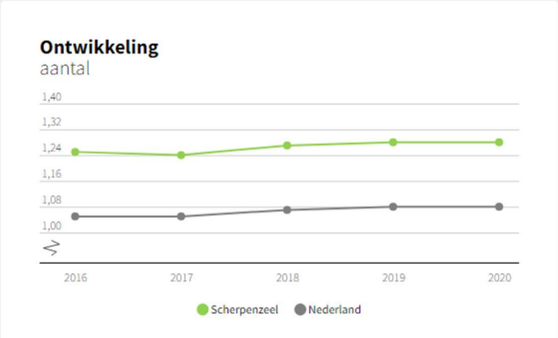
Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) had de gemeente Scherpenzeel in 2024 in totaal 10.344 inwoners. De bevolking is de afgelopen 10 jaar gestegen (sinds 2014 met 8,9%). Deze stijging is vooral toe te wijzen aan de toename van het aantal ouderen (>65 jaar). Daarentegen is de leeftijdsgroep 15 - 20 jaar juist gedaald.

De verwachting van het CBS is dat de groei van de afgelopen jaren zich verder doorzet naar een bevolkingsaantal richting de 11.430 in 2035. Hierbij gaat het CBS uit dat conform de trend van de afgelopen jaren de groei zich in de toekomst vooral voordoet in de bevolkingsgroep 65+ (en een daling van inwoners in de leeftijdsgroep >20 jaar van 2020 naar 2040).

Voor de mobiliteit in de gemeente Scherpenzeel betekent in de basis dat deze door de groei van het aantal inwoners toeneemt.

Groei auto's en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto's (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs ligt deze waarde in stedelijke gebieden lager en in landelijke gebieden hoger. Een deel van de groei is toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven. Onderstaande figuur geeft in een grafiek de ontwikkeling in het autobezit voor Scherpenzeel naast de nationale ontwikkeling weer.





Ruimtelijke Ontwikkelingen

Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023

In de omgevingsvisie 2021 heeft de gemeente Scherpenzeel de omgevingsvisie vastgesteld waarin de ruimtelijke ingrepen voor de komende jaren in verwerkt zijn. Deze is per 2023 in werking getreden. De volgende ontwikkelingen en ontwikkelinglocaties zijn van toepassing:

- Woningbouw Zelder
- De Nieuwe Koepel
- Planvorming bij De Voorposten

Woningbouw Zelder

In het zuidoostelijke deel van de gemeente Scherpenzeel, tussen de Groeperlaan en de Hopeseweg, is het project Zelder gerealiseerd. Dit project omvatte de bouw van 34 nieuwe woningen, voornamelijk bestemd voor starters. Het project is voltooid. De onderstaande afbeelding toont de situatie eind 2024.



De Nieuwe Koepel

Mede dankzij de groei van de gemeente Scherpenzeel is er vraag naar voldoende woningen. Een ontwikkeling hierbij is bouw van de woonwijk De Nieuwe Koepel aan de zuidrand van Scherpenzeel, tussen de Nieuwstraat, Koepellaan en Vlieterweg. Deze wijk zal circa 450 woningen omvatten en wordt in fases over 8 tot 10 jaar gerealiseerd, zodat kan worden ingespeeld op de actuele vraag naar woningtypes. Onderstaande afbeelding geeft een globaal ontwerp van de wijk weer.



Planvorming Voorposten

De gemeente is voornemens het groengebied bij De Voorposten, Rijnschoten, De Geerhoek en De Dreef een nieuwe bestemming te geven. De bestemming is echter nog niet volledig vastgesteld.

Bijlage 6 - Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheidsknelpunten zijn geanalyseerd. Dit is enerzijds een reactieve analyse met de in de afgelopen 4 jaar plaatsgevonden (en geregistreerde) ongevallen. Anderzijds is een proactieve analyse uitgevoerd volgens de SPV methodiek. SPV staat voor Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Het SPV is een visie op een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid, de risicogestuurde aanpak. We gaan van reactief naar proactief. Om de verkeersveiligheid te verhogen dient elke wegbeheerder primair te werken aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsniveau van en voor alle SPV beleidsthema's (het verbeteren van de basis) en éxtra inspanning te leveren op (risicofactoren binnen de) thema's die een verhoogd risico vormen.

Landelijke trends met invloed op verkeersveiligheid

De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Ook steeds meer forenzen en middelbare scholieren hebben een elektrische fiets. De snelheden die gehaald worden zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter.

Daarnaast is het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk aan dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer. Naast educatie is handhaving ook nodig, immers is het sinds 2019 verboden om gebruik te maken van smartphones op de fiets

SPV analyse

Voor het opstellen van dit Mobiliteitsplan is een risicoanalyse verkeersveiligheid opgesteld volgens de SPV methodiek (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030). Met de aanpak van deze locaties kan de gemeente bijdragen aan de nationale ambitie vanuit het SPV om te komen tot nul verkeersslachtoffers in 2050.
De belangrijkste thema's zijn:

- De locaties waar relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers (langzaam verkeer) relatief veel gemotoriseerd verkeer kruist.
- De 30-km/uur-wegen die onvoldoende scoren op een Duurzaam Veilig weginrichting (disbalans vorm/functie en gebruik).
- Vormgeving routes langzaam verkeer.

De locaties waar relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers (langzaam verkeer) relatief veel gemotoriseerd verkeer kruist:

- de N208 met de: Heintjeskamperweg, Gooswilligen
- de Marktstraat met de: Eikenlaan, Leeuweriklaan, Beukelaan, Dorpstraat
- de Dorpstraat met de: Hovenierslaan, Molenweg, Glashorst, Vijverlaan, Burg Rooyaardslaan
- Oosteinde met de: Druivenkamp, Ringbaan
- de N224 met de Ruwinkelseweg

De 30-km/uur-wegen die onvoldoende scoren op een Duurzaam Veilig weginrichting. Dit komt door een disbalans tussen de hoeveelheid verkeer (gebruik) ten opzichte van de inrichting van de weg (vorm) en het type weg (woonstraat functie):

- Boslaan
- Oosteinde
- Hopeseweg
- Verlengde Hopeseweg
- Industrielaan

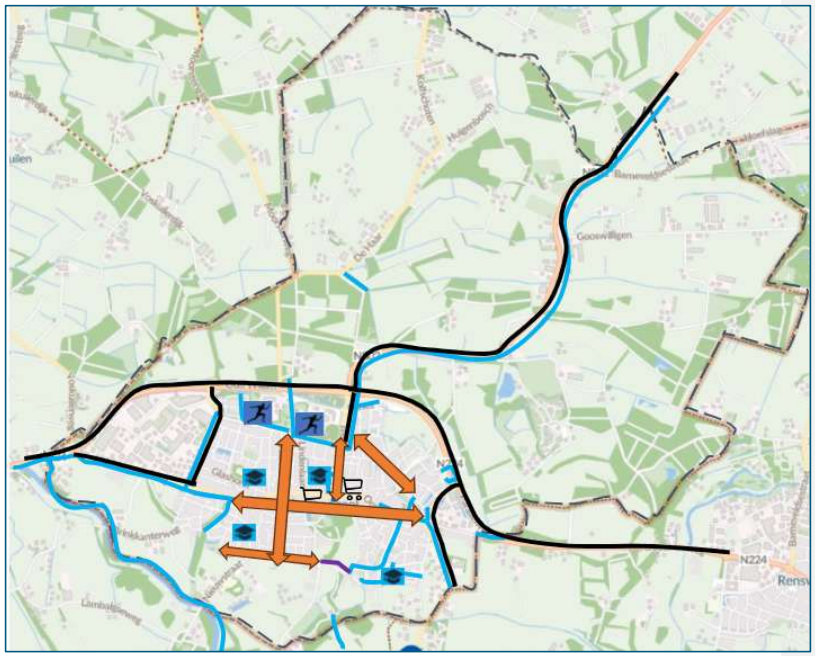
Registratie van ongevallen

In de periode 2020 t/m 2023 zijn in de gemeente Scherpenzeel 98 ongevallen geregistreerd. Bij 17 van deze ongevallen is een slachtoffer gevallen (3 dodelijke slachtoffers en 21 mensen die gewond zijn geraakt in het verkeer).
We zien ongevallenconcentraties met name op:

- N802
- Oostelijke deel rondweg N224
- Dorpsstraat
- Marktstraat

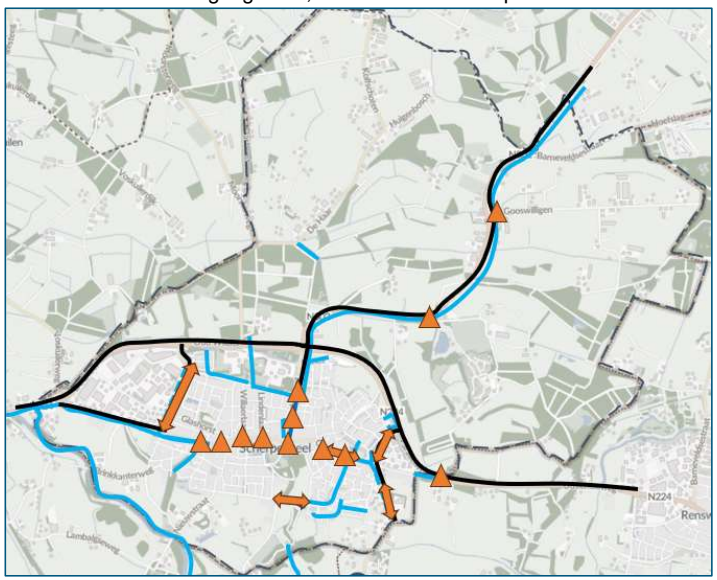
Toelichting risicolocaties

Figuur b6-1 toont de routes waar de inrichting van de weg (vorm) niet overeenkomt met het gebruik (relatief veel gemotoriseerd verkeer).
Op deze routes ontbreekt duidelijke en veilige infrastructuur, wat de veiligheid en toegankelijkheid voor langzaam verkeer aanzienlijk vermindert. Het is essentieel om deze knelpunten aan te pakken om een veiliger en efficiënter mobiliteitsnetwerk te creëren. De belangrijkste knelpunten bevinden zich op de Marktstraat en de Dorpsstraat, die overgaat in Oosteinde. Daarnaast zijn veel knelpunten geconstateerd op de Koepellaan, ten zuiden van Scherpenzeel. Ook in het noordoosten van Scherpenzeel, op de Voorposten, zien we relatief veel verkeersveiligheidsknelpunten.



Figuur b6-1 Knelpunten verkeersveiligheid

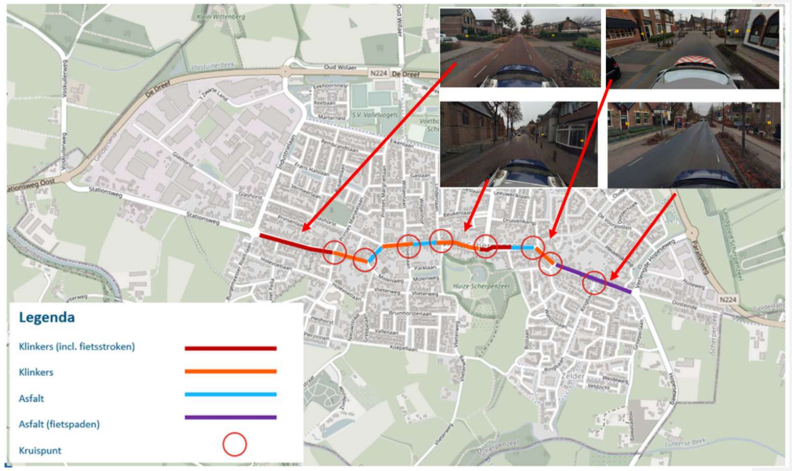
Figuur 6-2 toont met driehoeken de locaties waar wegen niet voldoen aan een Duurzaam Veilige inrichting (een inrichting volgens de richtlijnen van het CROW)[3]. In de regel zijn dit locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer relatief veel langzaam verkeer tegenkomt. Dit komt overeen met de resultaten uit de enquête. De pijlen op figuur 4-7 markeren de plekken waar de vorm, functie en gebruik niet overeenkomen. Zo zijn er bijvoorbeeld op de Industrielaan fietssuggestiestroken aan beide zijden, maar komt er ook veel verkeer samen, waaronder vrachtverkeer. Bovendien staan er auto's geparkeerd aan de Industrielaan, wat onveilige situaties creëert. Overige onveilige situaties bevinden zich voornamelijk op de oost-west route van Scherpenzeel, de Dorpsstraat en een deel van Oosteinde. Ook de Marktstraat is niet Duurzaam Veilig ingericht, waardoor er conflictpunten ontstaan.



Figuur b6-2 Knelpunten verkeersveiligheid

[3] Duurzaam Veilig is integrale aanpak waarbij van belang is dat de inrichting van de weg (vorm) overeenkomt met de hoeveelheid en type verkeer (gebruik) en de functie die de weg heeft in het netwerk (functie).

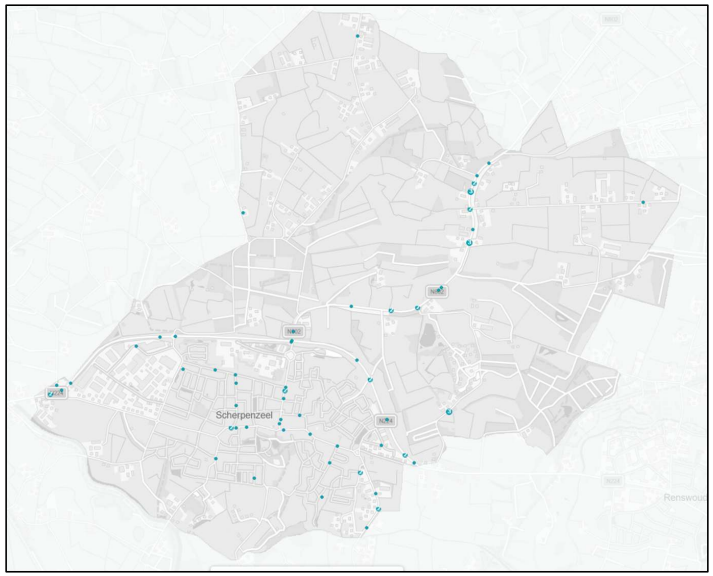
De huidige inrichting van het traject Dorpsstraat – Holevoetplein – Stationsweg – Oosteinde, evenals die van de kruispunten, is niet uniform. De weginrichting is niet eenduidig, de verharding kent verschillende vormen en typen, de kruispuntvormen zijn wisselend. Hierdoor is de inrichting van deze hoofdas niet Duurzaam Veilig ingericht. Afbeelding b6-3 toont de diversiteit van de wegvakken en kruispunten op dit traject.



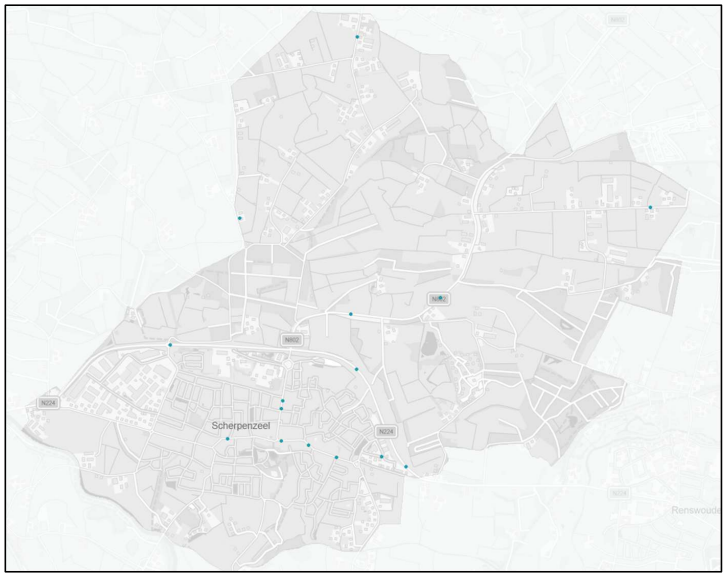
Figuur b6-3 Niet eenduidigheid ingericht traject Dorpstraat / Holevoetplein / Stationsweg / Oosteinde

Toelichting geregistreerde ongevallen

In onderstaande figuren staat een overzicht van de bij de politie geregistreerde ongevallen. Het gaat hierbij om ongevallen tussen 2020 en 2024 (5 jaar) in de gemeente Scherpenzeel.



Figuur b6-4 Geregistreerde ongevallen 2020 - 2024 (Bron: VIASTAT)



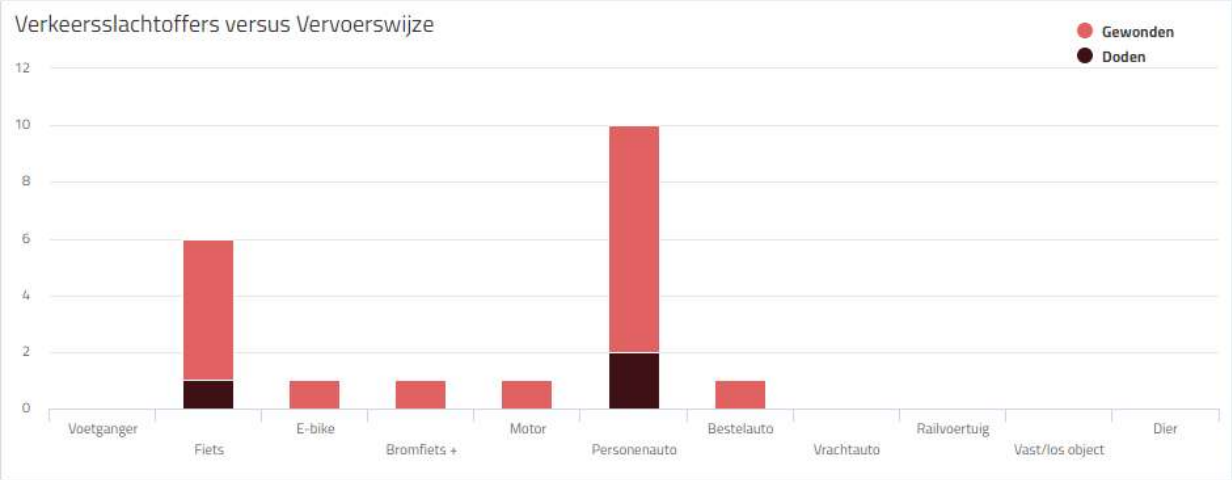
Figuur b6-5 Alle geregistreerde slachtofferongevallen in Scherpenzeel 2020 - 2024 (bron: Viastat).

In de onderstaande grafiek is het aantal ongevallen per jaar naar afloop weergegeven.

Jaar	Dodelijk ongeval	Ongeval met gewonde	UMS-ongeval	Totaal
2020	0	4	22	26
2021	0	2	24	26
2022	2	6	12	20
2023	1	2	8	11
2024	0	0	15	15

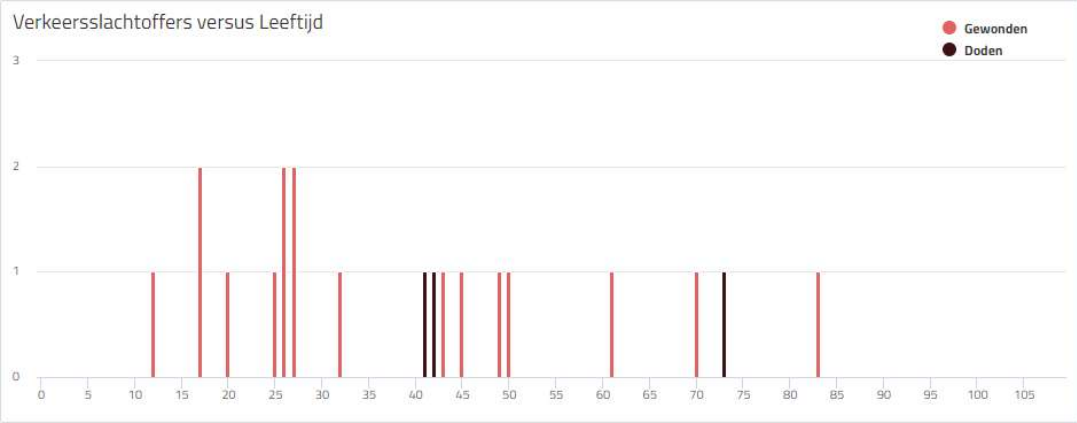
Figuur b6-6 Aantal ongevallen per jaar na afloop

In de onderstaande grafiek is de vervoerswijze van de verkeersslachtoffers in de gemeente Scherpenzeel weergegeven.



Figuur b6-7 De vervoerswijze van de verkeersslachtoffers

In de onderstaande grafiek is de leeftijd van verkeersslachtoffers weergegeven.



Figuur b6-8 De leeftijd van verkeersslachtoffers

Voor de slachtofferongevallen is ook gekeken naar de aard van het ongeval die is geregistreerd. Hier valt op dat flankongevallen, frontale aanrijdingen en ongevallen met een vast voorwerp het meest zijn geregistreerd. Daarnaast zijn er twee slachtofferongevallen met kop/staart als aard en een slachtofferongeval waar de aard van het ongeval niet bekend is.

Aard	Dodelijk ongeval	Ongeval me gewonde	Totaal
Flank	1	4	5
Frontaal	1	4	5
Vast voorwerp	1	3	4
Kop/staart	0	2	2
Onbekend	0	1	1
Totaal	3	14	17

Figuur b6-9 De aard van het geregistreerde ongeval met slachtoffer

Bijlage 7 – Bereikbaarheidsknelpunten

PM Een plot van de toekomstige verkeersstromen (zie verzoek Jolanda voor draaien verkeersmodel) – en de conclusie dat het nergens echt vastloopt.

Met opmerkingen [JH1]: Staat nog open!

Bijlage 8 - Koopstromenonderzoek

Bron: Koopstromen detailhandel en horeca Oost-Nederland 2023 / Ipsos, BRO en Goudappel

Hoofdrapport – van toepassing op de heel Oost-Nederland

Aandacht voor verschillende vervoersmiddelen

Reistijd/afstand, gemak en efficiëntie zijn -zoals gezegd belangrijke bezoekmotieven voor de consument, ongeacht het vervoersmiddel. De bezoekbeleving dient goed te zijn. De bereikbaarheid van een centrumgebied heeft daar veel invloed op. Fietsers en voetgangers komen gemiddeld het vaakst naar een centrum, vaak dichtbij, verblijven kort en besteden relatief minder per bezoek. Bezoekers met de auto komen minder vaak, wonen vaak verder weg, maar verblijven langer en besteden ook meer per bezoek. OV speelt over het algemeen een beperkte rol in het bezoek aan centrumgebieden in Oost-Nederland uitgezonderd enkele grote steden als Arnhem en Enschede. Het verschil in bezoekgedrag per type winkellocatie is groot, waardoor ook de verdeling naar vervoersmiddel grote verschillen kent. Investeren in een goede bereikbaarheid loont, zoals blijkt uit de rapportcijfers. Waarbij in elk centrum aandacht nodig is voor de voetganger en aantrekkelijke looproutes van en naar de bronpunten.

Waardering winkelgebieden.

Hoe waarderen bezoekers de winkelgebieden? De winkelgebieden krijgen over het geheel genomen een 7,6 van de bezoekers. Dat wil zeggen, de gemiddelde beoordeling over alle aspecten waarop verschillende winkelgebieden beoordeeld zijn. Veel rapportcijfers zijn logisch te verklaren vanuit de aard en functie van winkelgebieden. Zo halen de woonboulevards een relatief hoge beoordeling ten aanzien van de parkeermogelijkheden bereikbaarheid per auto, terwijl deze in sfeer en uitstraling en aanbod horeca juist minder scoren.

Relatie vervoersmiddel en bestedingen - Met welk vervoermiddel gaan de bezoekers naar de winkelgebieden?

Voor ondersteunende winkelgebieden geldt dat meer dan de helft van de bezoekers te voet of met de fiets komt, waarbij Centrale winkelgebieden veel bezoekers te voet (23%) of met de fiets (36%) aantrekken

Ook blijkt dat bezoekers die doorgaans te voet of met de fiets boodschappen doen vaker komen dan bezoekers die hun boodschappen met de auto doen. Waar de grote meerderheid van de bezoekers die lopend of met de fiets komt meerdere keren per week boodschappen doet, komen de autobezoekers overwegend 1 keer per week tot meerdere keren per week.

Bron: Koopstromen detailhandel en horeca Oost-Nederland 2023 / Ipsos, BRO en Goudappel

Factsheet winkelgebieden, thema Bezoekgedrag – Scherpenzeel specifiek

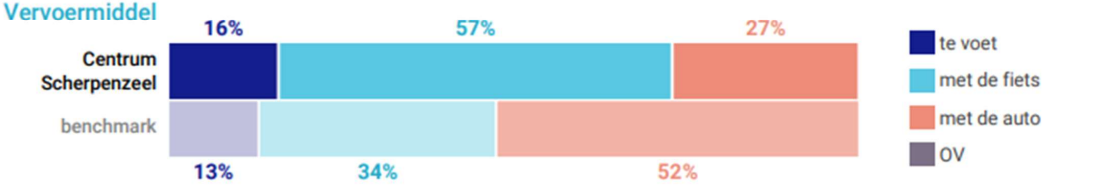
Bezoekgedrag

Onderstaande figuren laten zien hoe lang consumenten in het winkelgebied verblijven, met welk vervoermiddel ze komen en welke voorzieningen ze bezocht hebben. De resultaten worden vergeleken met die van de benchmarkgebieden.

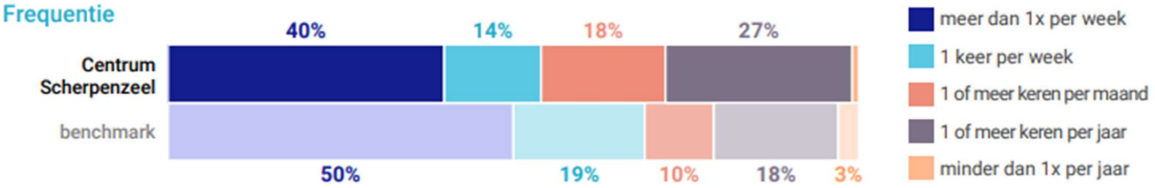
Verblijfsduur



Vervoermiddel



Frequentie

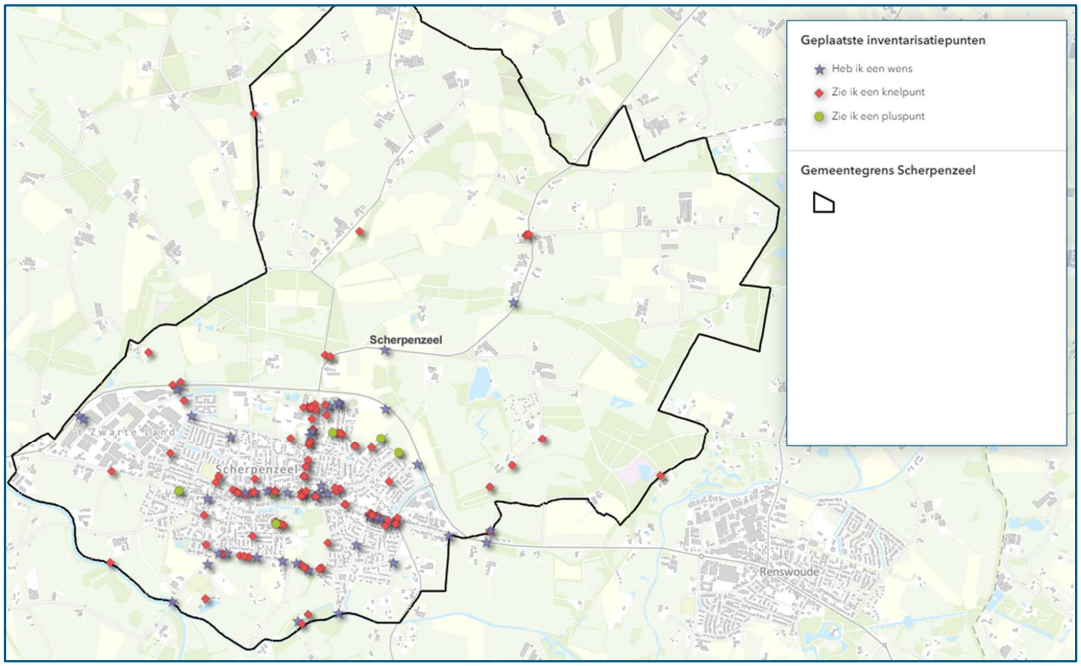


Bijlage 9 - Enquête inwoners

Alle inwoners van Scherpenzeel zijn uitgenodigd om tussen 2 september 2024 en 15 september 2024 mobiliteitsgerelateerde wensen en knelpunten aan te geven via een digitale kaart. Op de kaart zijn de locaties van knelpunten en wensen aangegeven waarbij een omschrijving is toegevoegd. Er zijn in totaal 394 punten geplaatst. De ontvangen reacties hebben we verdeeld in een aantal thema's.

Fietsverkeer

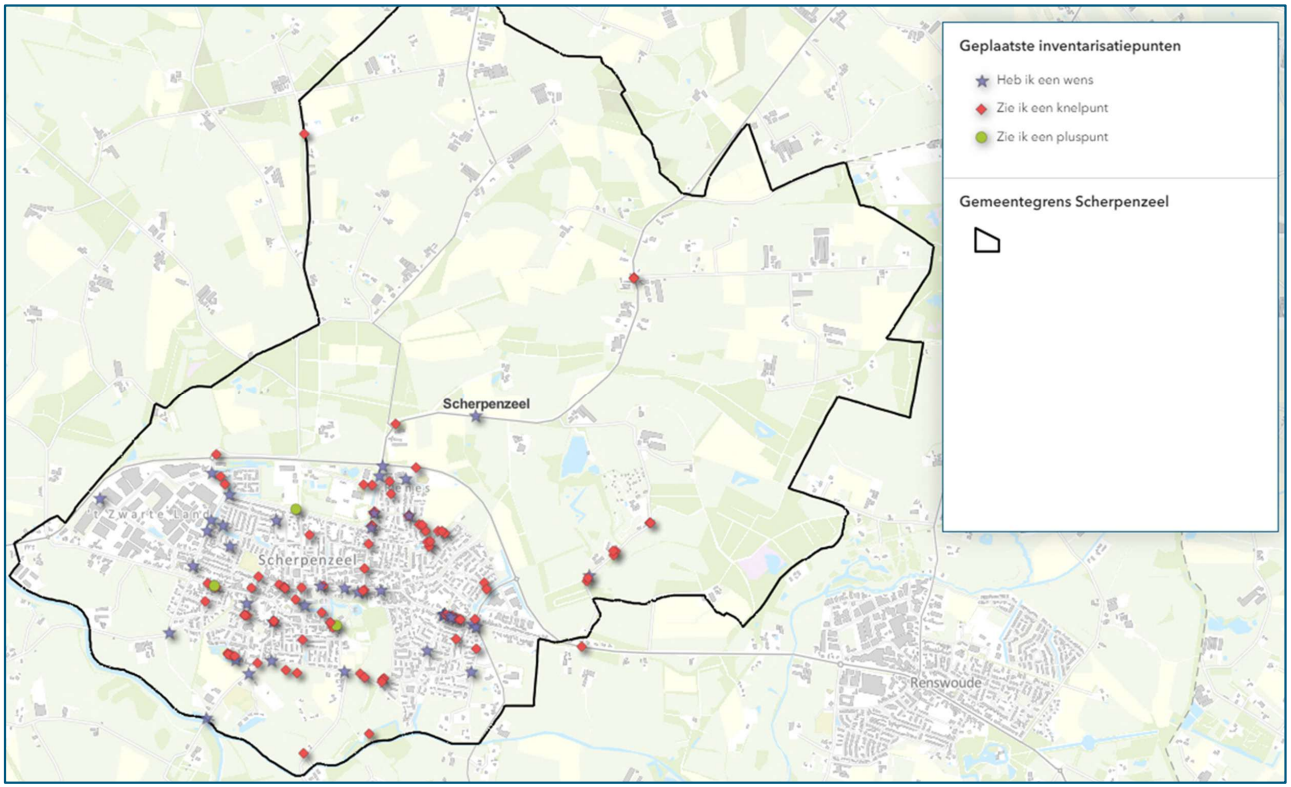
Over het fietsverkeer zijn de meeste reacties gegeven. Het valt op dat de meeste knelpunten in de kern van Scherpenzeel liggen.



Figuur b9-1 Reacties over fietsverkeer

Snelheid

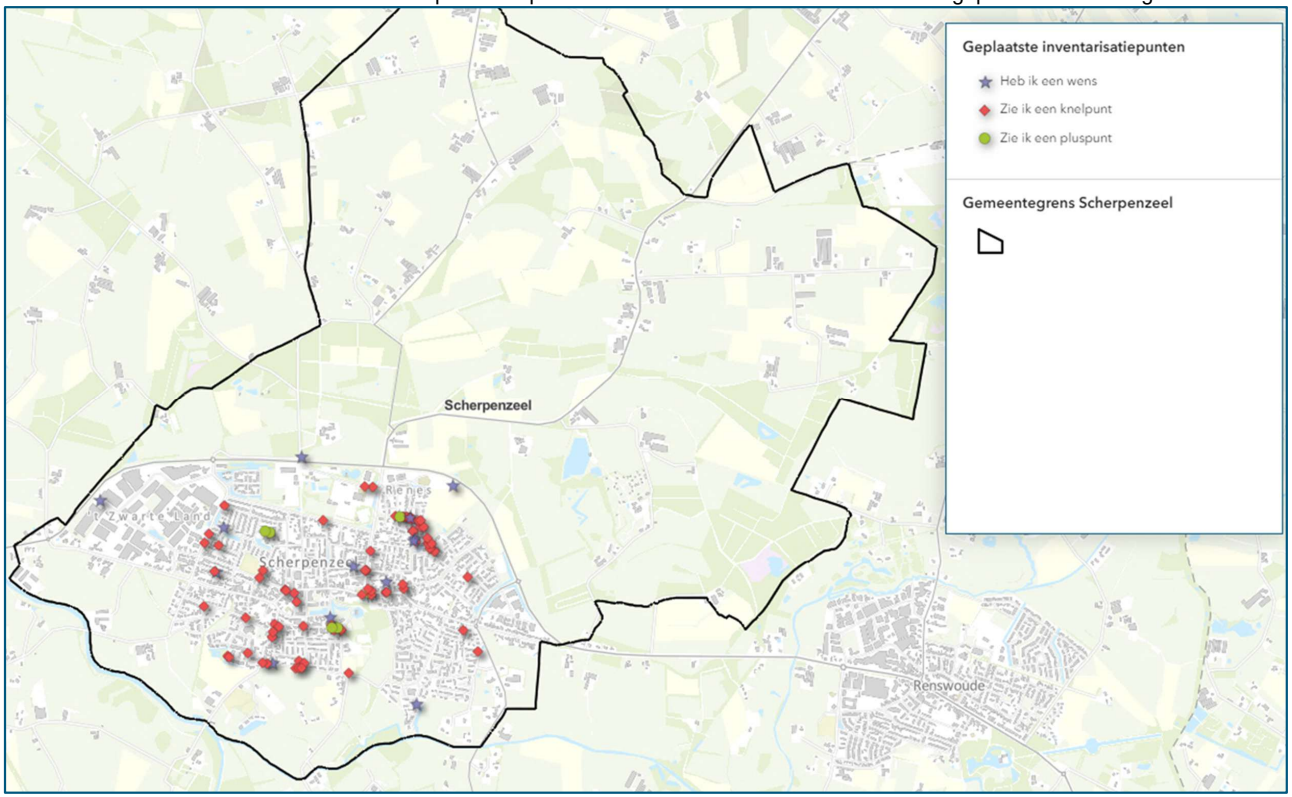
Veel opmerkingen betroffen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Hier gaat het vooral over de ervaren hoge snelheid van het verkeer.



Figuur b9-2 Reacties over snelheid

Parkeren

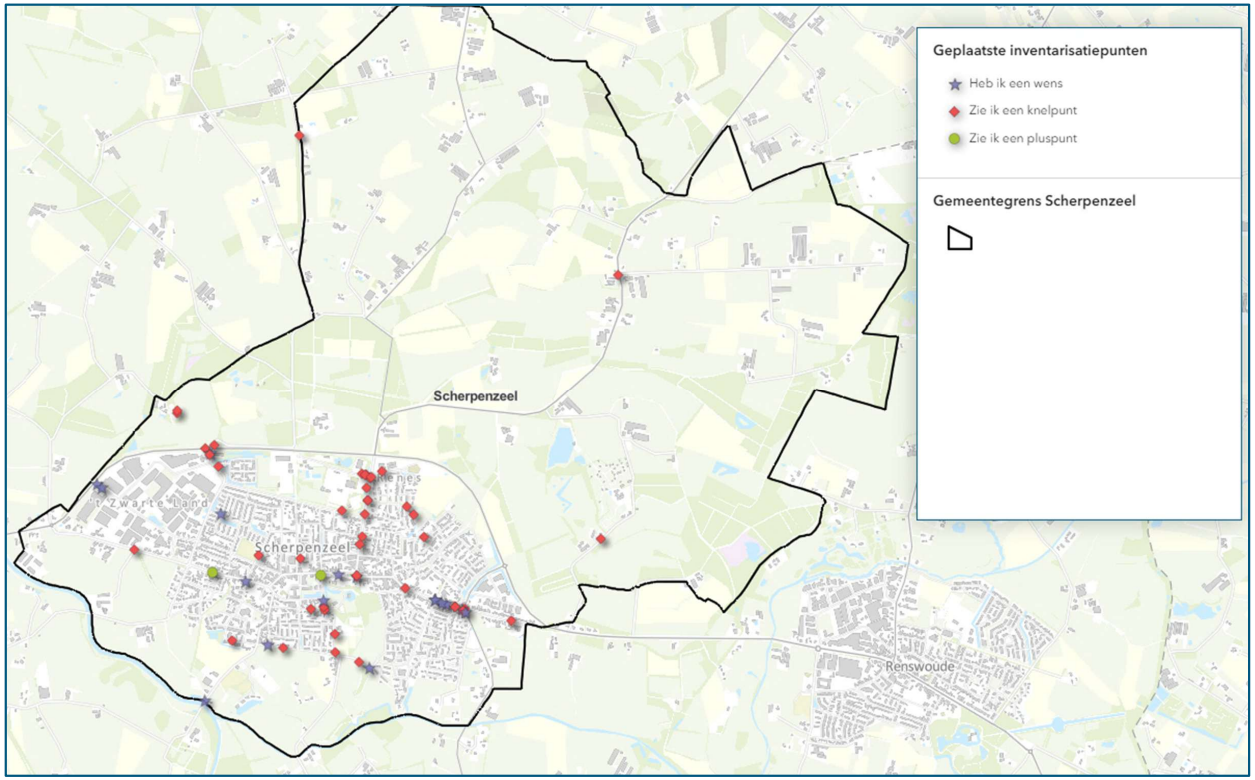
Diverse inwoners hebben de wens voor meer parkeercapaciteit. Daarnaast ervaart men overlast van geparkeerde voertuigen.



Figuur b9-3 Reacties over parkeren

Rotondes

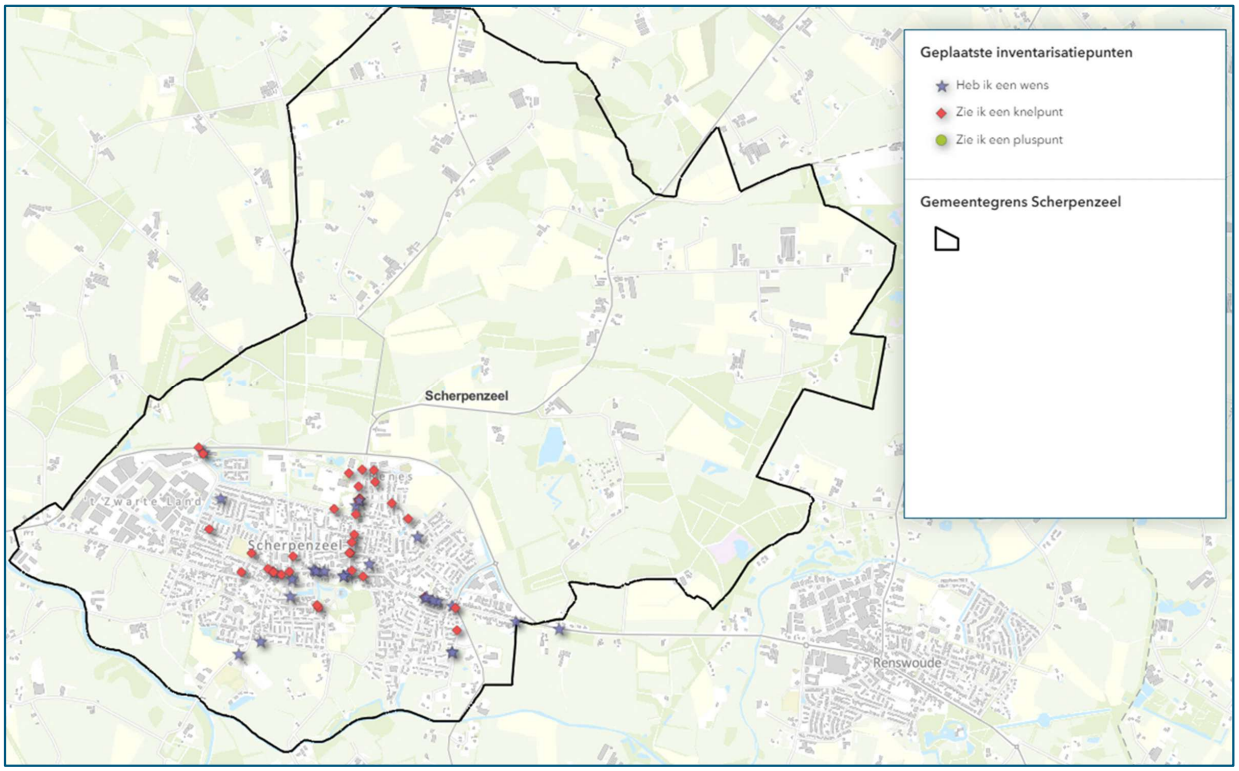
Bij de opmerkingen over rotondes gaat het met name over huidige, als onoverzichtelijke ervaren, rotondes. Daarnaast behoren hier ook de punten toe waar men een rotonde als oplossing van een huidig knelpunt ziet.



Figuur b9-4 Reacties over rotondes

Voetgangers

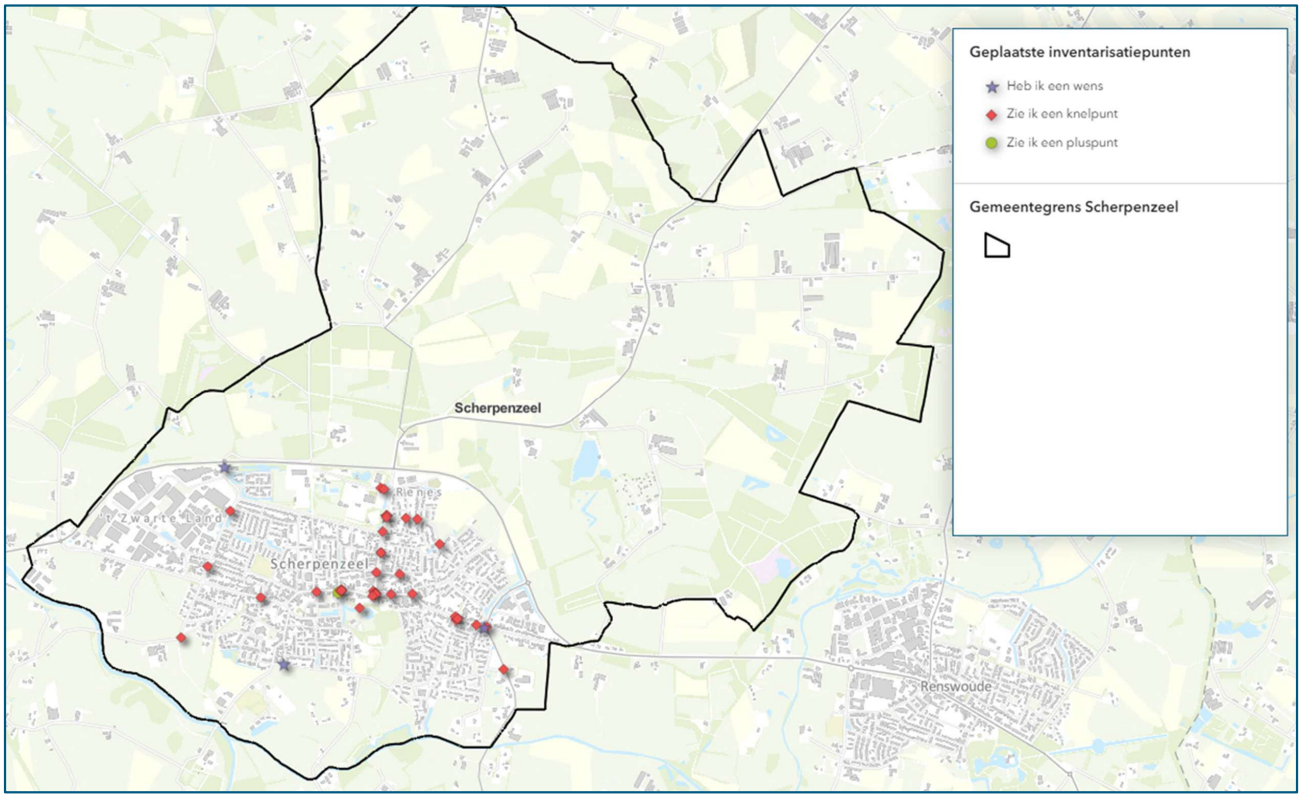
Bij de opmerkingen over voetgangers zijn met name knelpunten over oversteeklocaties geplaatst. Daarnaast wordt gemeld dat de trottoirs soms ontbreken of te smal zijn.



Figuur b9-5 Reacties over voetgangers

Zicht/voorrang

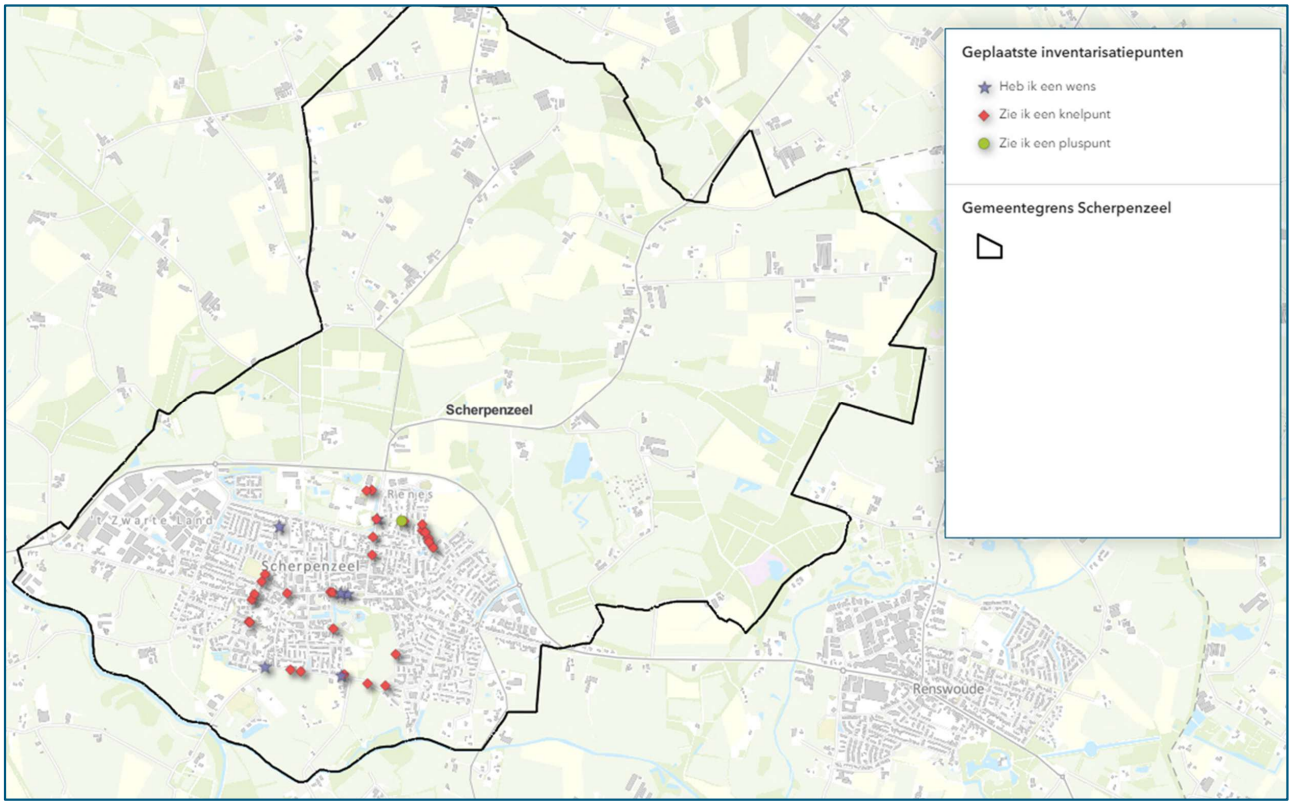
Het gaat hier over de ervaren gevaarlijke situaties waarin zicht beperkt is of de voorrangsregeling niet juist wordt toegepast.



Figuur b9-6 Reacties over zicht/voorrang

Verkeer rond de scholen

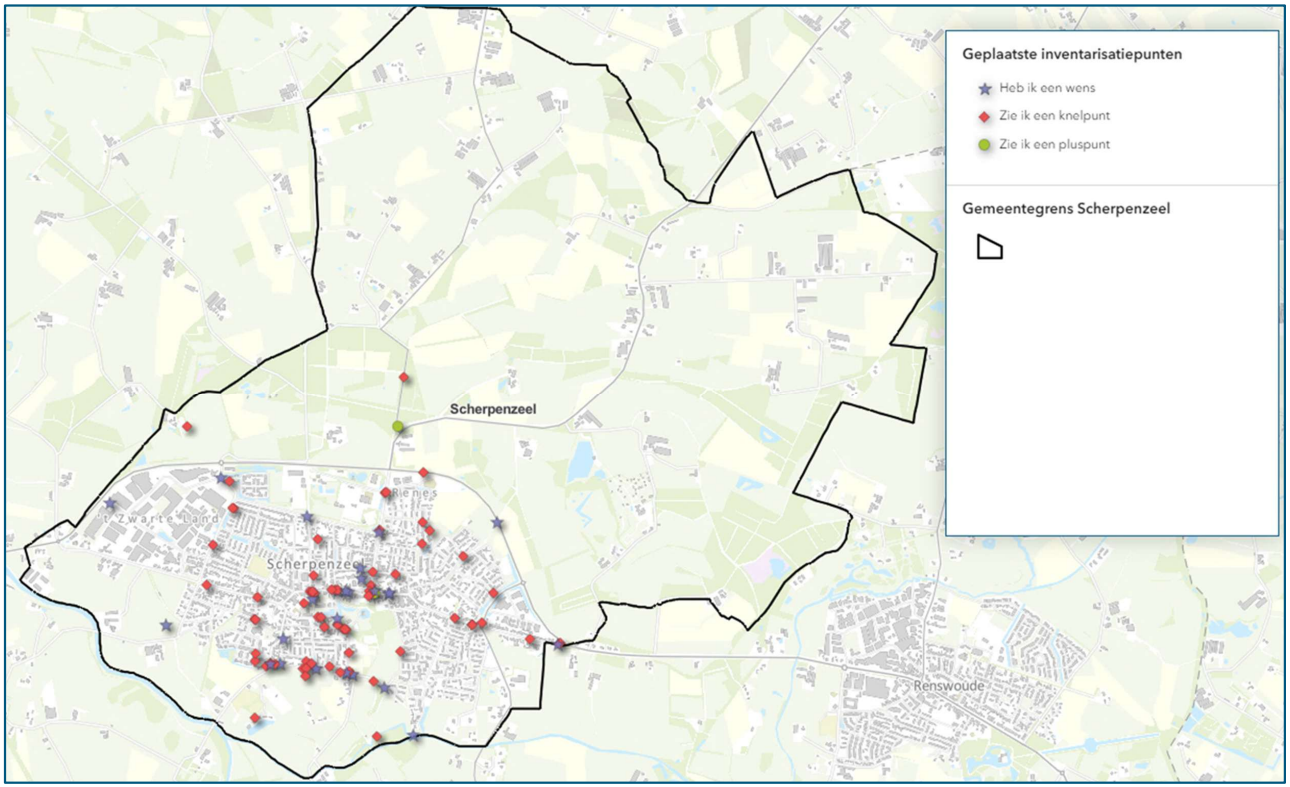
Het gaat hier over ervaren verkeerssituaties rondom de scholen, waar verschillende vervoerswijzen en verkeersdeelnemers samenkomen.



Figuur b9-7 Reacties over verkeer rondom scholen

Overige reacties

Hierbij gaat het over overige reacties die niet onder de eerdere categorieën vallen.



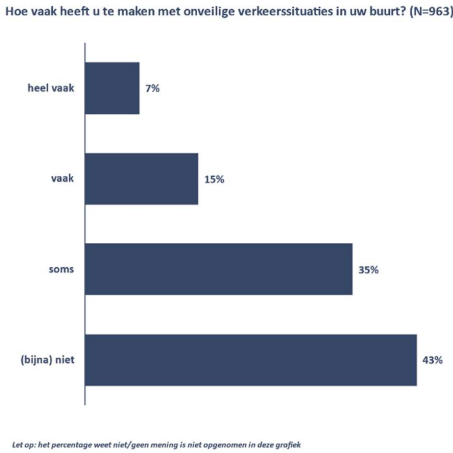
Figuur b9-8 Overige reacties

Bijlage 10 – Burgerpeiling

Samenvatting - woon- en leefomgeving

Met betrekking tot verkeer is het volgende geconcludeerd in de burgerpeiling:

- ✓ *Vier op de tien respondenten (41%) voelt zich betrokken bij de mensen die in hun buurt wonen. Negen op de tien (92%) respondenten voelt zich (bijna) altijd/meestal wel veilig in eigen buurt. De meerderheid (67%) van de respondenten ervaart weinig tot (bijna) geen overlast van buurtbewoners, 11% van de respondenten geeft aan (heel) veel overlast te ervaren. Twee op de tien (22%) respondenten ervaart (heel) vaak onveilige verkeerssituaties in de buurt.*



	Onveilige verkeerssituaties*
2023	22%
Nederland (2022)	16%

**Betreft het percentage "(heel) vaak"*

Twee op de tien (22%) respondenten ervaart (heel) vaak onveilige verkeerssituaties in de buurt.



Bijlage 11 – Scenario's auto

Voor het opstellen van het netwerk voor de auto's zijn in het proces vier verschillende scenario's uitgewerkt. Deze zijn in deze bijlage beschreven. De volgende vier scenario's zijn in het proces bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan uitgewerkt:

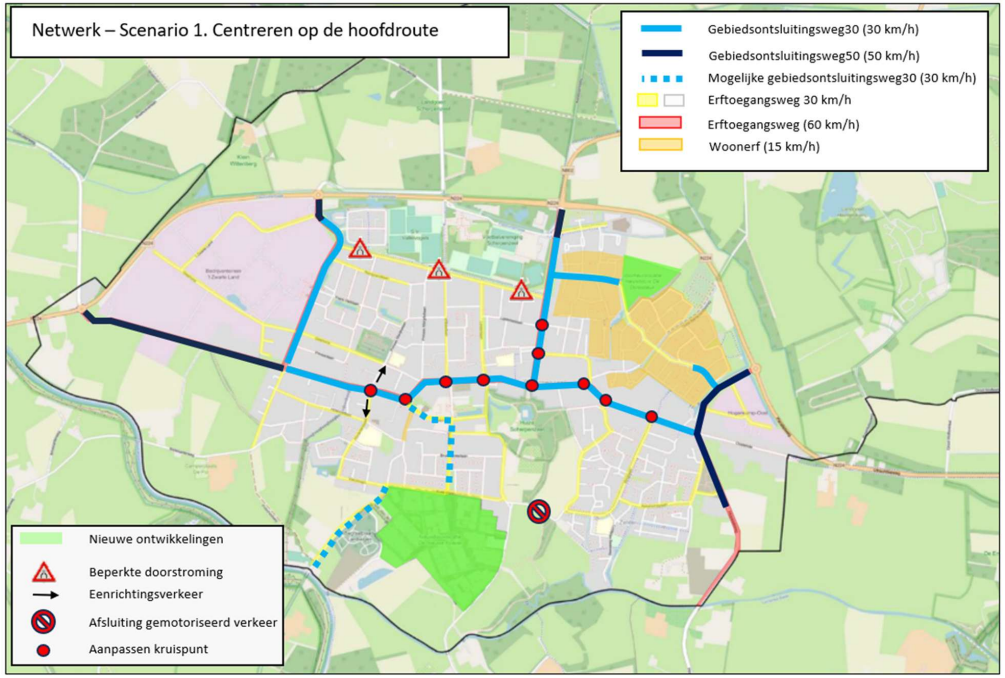
Scenario 1 : Centreren op de hoofdroutes
Scenario 2: Spreiden verkeer
Scenario 2b: Bereikbaar centrum met ruimte voor voetganger en fiets + spreiden verkeer
Scenario 3: Centrum autoluw en spreiden verkeer

Een gemeenschappelijk uitgangspunt in alle scenario's betreft maatregelen voor de Boslaan:

- Adviesgroep inwoners/stakeholders ondersteunen voor het merendeel een afsluiting Boslaan voor gemotoriseerd verkeer.
- Vanuit verkeersveiligheid is een toename van gemotoriseerd verkeer op de Boslaan ongewenst en vormt het een groot risico.
- In elk scenario waar je verkeer spreidt neemt de druk op de Boslaan toe.
- Ruimtelijk geen andere mogelijkheden behalve bepreken van gemotoriseerd verkeer op de Boslaan
- De Boslaan is qua capaciteit en voorspelde intensiteit niet nodig in het netwerk voor het autoverkeer om het verkeer goed af te kunnen wikkelen

Scenario 1: Centreren op de hoofdroutes

- Eén inrichting naar GOW30 voor hele traject (Dorpsstraat/ Marktstraat/Oosteinde) - inclusief (fiets)stroken
- Alle kruispunten eenduidig inrichten met plateau's
- Afsluiting Boslaan
- Mogelijk kruispunten eenvoudiger door deze aan te passen met éénrichtingsverkeer op de zijstraten (Hovenierslaan/Dorpsstraat)





Voorbeeld: plateau
(huidige situatie erftoegangsweg)



Voorbeeld :
Gebiedsontsluitingsweg met
maximumsnelheid 30 km/h
(GOW30)

Voorbeeld : Gebiedsontsluitingsweg met
maximumsnelheid 30 km/h (GOW30)

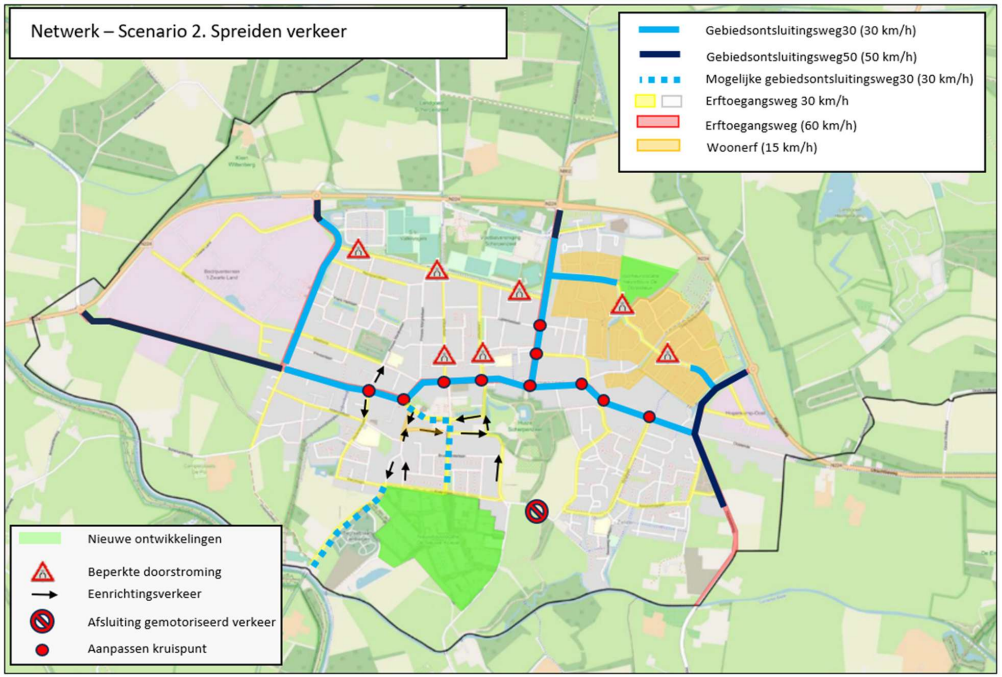
Voorbeeld: plateau
(huidige situatie
erftoegangsweg)

Scenario 2: Spreiden verkeer

- Eén inrichting naar GOW30 voor hele traject (Dorpsstraat/ Marktstraat/Oosteinde) - inclusief (fiets)stroken
- Alle kruispunten eenduidig inrichten met plateau's

Minder verkeer in de wijken

- Afsluiten Boslaan
- Versmallingen Voorposten
- Éénrichtingscircuit Scherpenzeel-zuid
- Eénrichting op Hovenierslaan/ Prinses Marijkelaan
- Versmallingen Lindelaan/ Willaerlaan





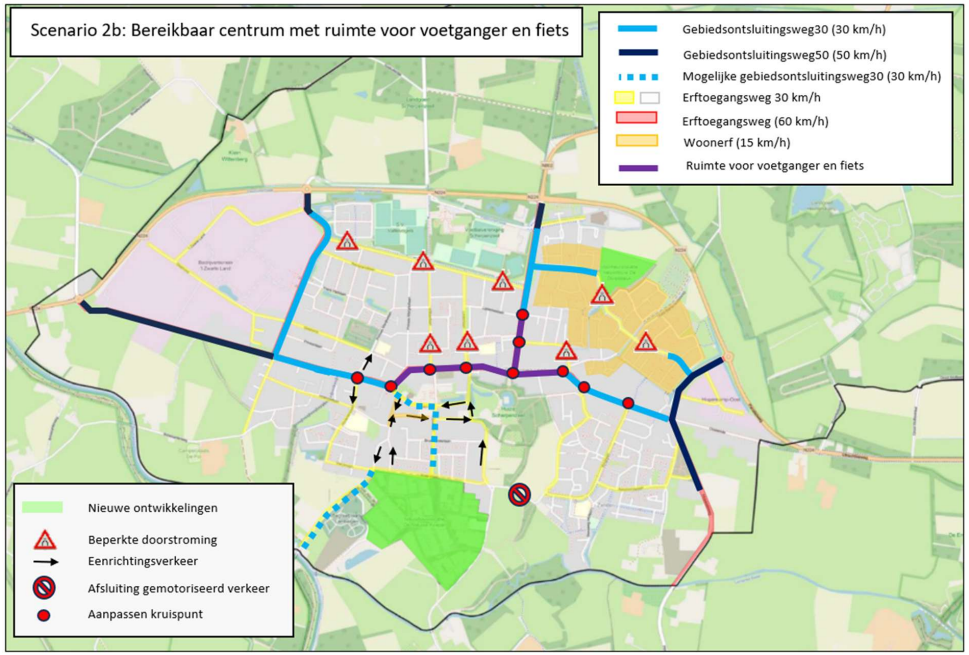
Eénrichtingverkeer met ruimte voor de fiets



Voorbeeld : Gebiedsontsluitingsweg met maximum snelheid 30 km/h (GOW30)

Scenario 2b: Bereikbaar centrum met ruimte voor voetganger en fiets + spreiden verkeer

- Eénrichting tussen Vijverlaan en Burg. Royaardslaan
- Centrum goed bereikbaar van buiten naar binnen.
- Centrumgebied goed doorrijdbaar
- Optimaliseren voor ruimte voetganger en fiets
- Kruispunt inrichting aanpassen
    - Dorpsstraat/ Burg. Royaardslaan – aanpassen hoofdrichting (Burg. Royaardslaan in)
    - Dorpsstraat /Molenweg – aanpassen hoofdrichting (Molenstraat in)
    - Marktstraat/ Dorpsstraat – krappe inrichting
- Circulatiemaatregelen uit scenario 2 volgen





Smal wegprofiel
Centrum karakter



Inrichting waarbij centrum goed bereikbaar is met de auto maar waar voetgangers/fietsers centraal staan.

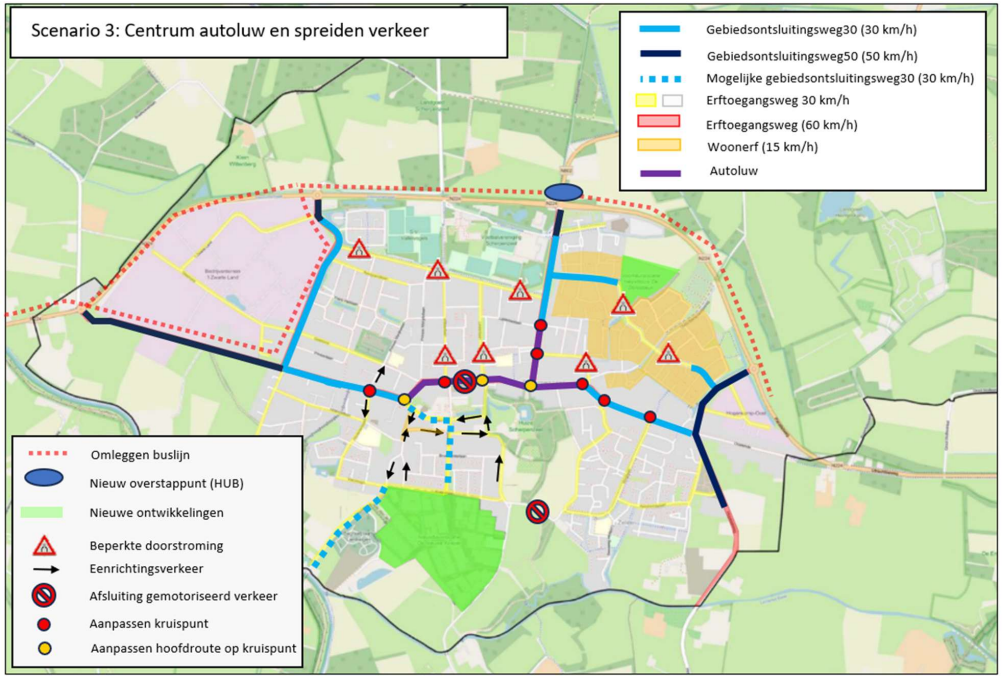
Gemeente **Scherpenzeel**

Inrichting waarbij centrum goed bereikbaar is met de auto maar waar

Smal wegprofiel
Centrum karakter

Scenario 3: Centrum autoluw en spreiden verkeer

- Eénrichting tussen Vijverlaan en Burg. Royaardslaan
- Auto ondergeschikt (krappe vormgeving auto met prioriteit voetganger en fiets):
    - Dorpsstraat tussen Marktstraat en Molenweg
    - Dorpsstraat tussen Marktstraat en Druivenkamp
    - Marktstraat tussen Dorpstraat en Leeuweriklaan
- Kruispunt inrichting aanpassen
    - Dorpsstraat/ Burg. Royaardslaan – aanpassen hoofdrichting (Burg. Royaardslaan in)
    - Dorpsstraat /Molenweg – aanpassen hoofdrichting (Molenstraat in)
    - Marktstraat/ Dorpsstraat – krappe inrichting
- Buslijn om het dorp heen (via Stationsweg/Industrielaan/Dreef) met overstappunt (HUB) t.h.v Marktstraat/Dreef
- Circulatiemaatregelen uit scenario 2 volgen





Eenrichtingverkeer met ruimte voor voetganger, groen en fiets



Autoluwe straat

Bijlage 12 – Verslagen Inwoners en stakeholders

Gemeente
Scherpenzeel

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan:	Gemeente Scherpenzeel
Van:	BH
Datum:	23 oktober 2024
Kopie:	Click to enter "CopyTo"
Ons kenmerk:	-RHD-XX-ZZ-ME-Z-0001
Classificatie:	Projectgerelateerd
Gecontroleerd door	Click or tap here to enter text.

Onderwerp: **Bewonersavond 8 oktober**

Bewonersavond Scherpenzeel 8 okt. 24 19.30 uur in de Breehoek.

1. Opening wethouder Evert van de Glind

Vraag vanuit bewoners met betrekking tot verkeersafwikkeling en eindmoment van Mobiliteitsplan i.v.m. bouw Dorpsbeuk en nieuwe (uitbreiding) school. Deze avond gaat in op de afwikkeling in z'n geheel en niet specifiek op nieuwbouw Dorpsbeuk. Daar is 5 november een participatie-avond van.

2. Toelichting PowerPoint door Jos

Vraag omtrent vorming van klankbordgroep: Raadsklankbordgroep en bewonersavond splitsen. Klankbordgroep Raad en eerste bewonersavond bewust gesplitst. Klankbordgroep zou in eerste instantie eerder in het proces plaatsvinden, maar deze groep wordt er een andere klankbordgroep. De eerdere klankbordgroep van Centrum en Zuid hebben niets meegekregen dat er een nieuwe klankbordgroep wordt gevormd.

3. Benoemen knelpunten, tips en wensbeelden door bewoners van de Gemeente Scherpenzeel

Hieronder volgt de verzamelde input van de bewoners tijdens de bewonersavond. Een deel hiervan komt overeen met de ingevulde informatie in de digitale enquête (GIS-omgeving). Deze zijn van elkaar gescheiden waardoor onderstaande knelpunten en tips/wensbeelden 'nieuwe' input is. Voor de volledigheid is onderaan in deze memo tevens de input toegevoegd welke ook in de GIS-kaart benoemd staat.

Gemeente
Scherpenzeel

Verzamelde informatie tijdens bewonersavond:

Knelpunten
Hoge snelheid op de hoek van Vierzinnen en Heijhorst
Parkeren in bocht/kruising ter hoogte van Schutlaan en omgeving
Noord-Scherpenzeel (boven N224) staan veel werkbusjes geparkeerd
Drempels Oosteinde verwijderen, trillingen veroorzaakt door bussen resulteer in schade (scherven) aan huizen. In de online kaarten wordt wel ingegaan o hard rijden en lawaai van bussen maar niet op schade aan huizen.
Op de Nieuwstraat en Broekerweg zijn niet veel meer verkeersbeweginge mogelijk. Wel algemene zorgen geuit in de GIS kaart.
Nieuwstraat: Parkeerplaats te kort en te hoge drempel wordt regelmati schade gereden (palen, lantaarnpaal, huizen, auto's)
Krappe Dorpsstraat bij Jumbo als bijvoorbeeld twee bussen of vrachtwagen elkaar passeren.

Tips/wensbeelden
Uitvoeren 0-meting verkeersbewegingen op Broekerweg en Nieuwstraat voor de bouw van de Nieuwe Koepel
Verhoogde banden langs Boslaan tussen de Vlieterweg en de Ringbaan zodat auto's niet meer uit kunnen wijken de berm in en de parkeerplekken moeten gebruiken.
Zuidelijke rondweg om Scherpenzeel
Geen vrij liggend fietspad aan Koepellaan, want: • Minder steen + vergroening • Fietsers remmen het autoverkeer

- Fietsers kruisen auto's nog steeds bij zijstraten, maar letten minder op als ze op een vrij liggend fietspad rijden.
- Eigenschap woonstraten in gemengd verkeer.

Nieuwstraat:
1. Een éénrichtingsweg van maken
2. Reflectorpalen plaatsen ter bescherming van voetganger en gelijk snelheidsremmer.

Schoolzone bij Glashorst

Meer eenrichtingsverkeer

Doorgaand verkeer in het dorp: knip doorgaande routes voor autoverkeer en geef fietsers en voetgangers wél doorgang.

Veel meer aandacht voor de fysiek en visueel beperkte weggebruiker voor driewielers, duofiets, scootmobiel, rolstoel à probleem is veel schuin aflopende wegen of blokkades op trottoir

Olifantenpaadje legaliseren Boslaan/Ringbaan

Uniforme aanpak voor heel plan Akkerwinde

Riool vervangen gelijk plannen met aanpassen van Dorpsstraat (1 keer overlast)

Namens de winkeliers:
- Veiligheid + bereikbaar
- Geen eenrichtingsverkeer Dorpsstraat
- Blauwe zone centrum van 9.00 – 17.00 uur

Namens Jumbo:
- Laden en lossen mogelijk voor 7.00 en na 19.00 uur
- Minder verkeer, minder risico

Overig

Positieve ervaring: Nieuwe uitgang speeltuin Koepellaan wordt als prettig ervaren.

Het verkeersplan Zuid/ Centrum is nog niet definitief à de klankbordgroep is nu wel afgesloten, maar wat het definitieve ontsluitingsplan is, is niet bekend.

Wat betreft de Nieuwbouwplannen, waar is een structuurvisie? Hoe ver kijkt men vooruit? Deze plannen zijn niet alle plannen, toch?

Komt er ten noorden van de nieuwe Dorpsbeuk woningbouw? Zo ja, hoe wordt dit ontsloten?

Aandachtspunt kaart: opmerking van bewoner: plan Akkerwinde -> Zelder ligt aan Hopeseweg/Groeperlaan

Input die overeenkomt met verzamelde info in GIS:

Knelpunten
Vlieterweg en Burgemeester Royaardslaan blokkeren geparkeerde auto's he zicht, maar anderen benoemen dat het zorgt voor veilige snelheid
Groeiende intensiteiten Koepellaan, ook meer zwaar verkeer
Snelheid bocht Rijnschoten ligt te hoog waarbij de weg smal e onoverzichtelijk is
De Voorposten: • Snelheid te hoog • Te weinig parkeergelegenheid • Parkeren langs één zijde van de weg maken voor betere doorstroming • Wordt als sluipverkeer route gebruikt zodra het druk is op de N224, en verkeer rijdt te hard.
Snelheid in Nieuwstraat te hoog

Tips/ wensbeelden:
Fietspad langs de Koepellaan, met name prettig voor scholieren
Nieuw fietspad in Koepellaan in lijn met nieuw fietspad Eikenlaan
Oosteinde/Ringbaan situatie overzichtelijker maken voor schoolkinderen en andere verkeersdeelnemers.
Oosteinde volledig als 30 km-zone inrichten zonder vrijliggende fietspaden.

Bijeenkomst Adviesgroep inwoners en stakeholders over Mobiliteitsplan Scherpenzeel

Datum: donderdag 19 december 2024
Locatie: De Breehoek

Aanwezigen:

Aukje van Galen (verkeersouder De Dorpsbeuk)
Erik Stuyver (bewoner Valeriaanlaan)
Mark Mudde (ondernemer Jumbo)
Gerard Vlasman (ondernemer Dorpsstraat)
Willem Horst (Landgoed Scherpenzeel)
Wout van de Kleut (bewoner Heijhorst)
Jaap van Donselaar (bewoner Zuideinde)
Tonnis van Dijk (bewoner Vlieterweg)
Peter op 't Hof (voorzitter Inwonersplatform)
Johan van de Vliert (bewoner Ruitenbeekskamp)
Gerlinda van de Brink (verkeersouder Korenmaat)

Chantal Goos (strategisch adviseur gemeente Scherpenzeel)
Benjamin de Vaal (verkeerskundige gemeente Scherpenzeel)
Mieke Gardenier (communicatie gemeente Scherpenzeel)
Jos Hengeveld (onderzoeker RHDHV)
Bjarne Hovestad (onderzoeker RHDHV)

Leeswijzer: de reacties vanuit de Adviesgroep zijn genoteerd en door alle leden gelezen en in orde bevonden. Presentaties en beantwoording door Jos Hengeveld van Royal Haskoning DHV en Benjamin de Vaal (verkeerskundige).

Inleiding en toelichting

Chantal opent de bijeenkomst en legt kort uit wat het Mobiliteitsplan inhoudt. Het wordt een visiedocument met gewenste netwerken op hoofdlijnen en welke maatregelen daarbij horen. Niet tot in detail. Na vaststelling komt er een uitvoeringsplan, waarin werkelijk in de tijd wordt uitgezet welke aanpassingen er nodig zijn. En wordt daar budget bij gevraagd. Het wordt een plan voor de komende 4-6 jaar. Met daarin opgenomen de komende ontwikkelingen voor deze jaren (De Nieuwe Koepel en nieuwbouw De Dorpsbeuk naar de Voorposten). Het Mobiliteitsplan is alleen van toepassing op wegen en gronden die van gemeente zijn.
De informatie die deze avond wordt opgehaald, wordt op 21 januari gedeeld en getoetst met de raadsklankbordgroep Verkeer.

Vragen vanuit de Adviesgroep

Wat als er geen budget is voor de aanpassingen die uit het Mobiliteitsplan voortkomen?
De raad krijgt inzicht in de kosten, dat wordt opgenomen in Mobiliteitsplan. Dit document moet de basis zijn waarop de raad goede keuzes en afwegingen kan maken. Per renovatie, herinrichting of andere werkzaamheden wordt dan budget aangevraagd voor de verkeerskundige aanpassingen zoals aanbevolen in het toekomstige Mobiliteitsplan.

Een termijn van 4-6 jaar lijkt te kort, gezien de ontwikkelingen. Een van de dingen die de gemeenteraad wenst, is een Mobiliteitsplan voor de toekomst.
Mobiliteit is heel dynamisch, daarom is het advies om iedere 4 tot 6 jaar het Mobiliteitsplan te updaten. En daarin kunnen nieuwe ontwikkelingen weer een plek krijgen.

Geven we als Adviesgroep ook prioritering mee. Wat wij belangrijk vinden?
In het Mobiliteitsplan komen 2 of 3 voorkeursscenario's en de raad kiest hieruit. De prioritering wordt aan de hand van werk met werk combineren, noodzaak en beschikbaar budget gemaakt.

Er zijn toch meerdere nieuwe/toekomstige projecten bekend? Bijvoorbeeld het landbouwperceel naast Tulpenhof (Wetro-terrein aan de Nieuwstraat).
Bij de gemeente is dit initiatief niet bekend. Wel is dit aangemerkt als zoekgebied wonen maar is er geen concreet plan ingediend. Kleinere ontwikkelingen hebben ook minder effect op het verkeersnetwerk.

Vragen/opmerkingen aan de hand van presentaties:

Is de verhuizing van de supermarkten hierin meegenomen? Aldi komt in het voormalige pand van Jumbo aan de Marktstraat.
Ja dit is meegenomen in de analyse.

De inrichting van De Nieuwe Koepel ligt nog niet vast tot in detail. Waar gaat het verkeer langs?

We weten dat het woningen worden, bv geen industrie. Dat geeft al een goed beeld van het aantal vervoersbewegingen. Wat we mee kunnen nemen zit in de analyse, de detailuitwerking nog niet.

Waarom krijgen we niet voorafgaand al meer gedetailleerde documenten, om op de kunnen reageren?

We willen graag input van de Adviesgroep ophalen, zonder dat we iets voorleggen. Daarna komen we met een samenvatting en onze visie hierop. We hebben nog geen keuze gemaakt in wat voor soort dorp Scherpenzeel gaat worden op het gebied van verkeer. Wordt het fietsstad of zetten we in op de auto? Dit betekent wat voor de inrichting van de wegen.

Doen we iets over wat al gedaan is?

Nee, dit Mobiliteitsplan gaat over de hele gemeente. Het eerdere verkeersonderzoek had alleen betrekking op centrum en zuid.

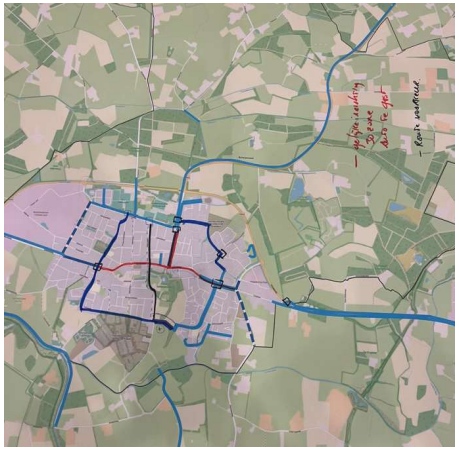
Toegezegd is dat de netwerkkaarten gedeeld worden

De volgende bijeenkomst van de Adviesgroep is op 20 februari 2025. **Locatie Philalethes aan het Kerkplein (eerste verdieping)**

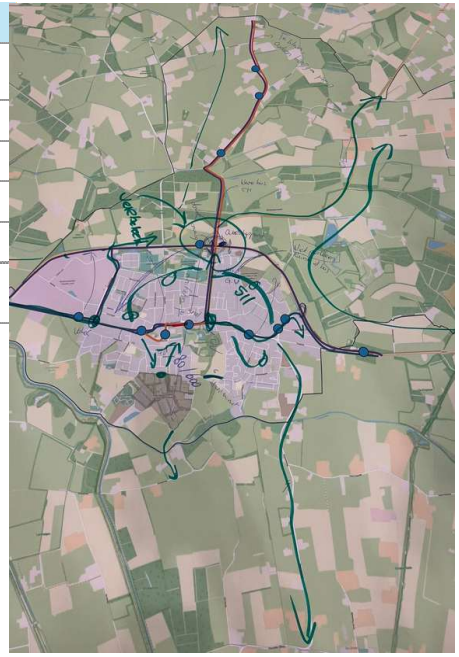
Modaliteit	Ideeën/aandachtspunten
Voetgangers	Trottoirs moeten kwalitatief beter.
	Fietsers van het trottoir af, bijvoorbeeld door auto's te gast te maken.
	Ontbreken van oversteekplaatsen op drie locaties: Oosteinde Verlengde Hopeseweg.
	Stoep op de Markstraat Eikenlaan, inclusief oversteek, is niet veilig.
	Geen voetpad bij de hoek Dorpsstraat Pr. Margriet.
	Geen stoep in de Nieuwstraat.
	Boslaan is onveilig.
	Stoep ontbreekt op de Vlieteweg ten zuiden van de Boslaan.
	Veilige voetgangersoversteek van de huidige Dorpsbeuk naar de nieuwe Aldi.
	Smalle stoep door parkeren en overhangend groen bij Grebbelaan Nieuwstraat.
	In het centrum fietsers niet meer op de stoep.
	Verbeteren oversteek vanuit het landgoed thv Dorpstraat (thv de kerk)
	Ontbreken van voetgangersvoorzieningen om een rondje te lopen/wandelen. Vooral bij de Oud Willaer.
	Duidelijke voetgangersoversteeklocaties op de Dorpstraat en Marktstraat.



Modaliteit	Ideeën/aandachtspunten
Fietsers	Extra aandacht voor kruispunten en belangrijke oversteeklocatie Marktstraat / Eikelaan - Voorposten
	Extra aandacht voor kruispunten en belangrijke oversteeklocatie Oosteinde
	Een fietspad aan de Koepellaan.
	Routebordjes voor het fietsexamen.
	Autovrij maken van de Boslaan.
	Nieuw fietspad parallel aan de Boslaan.
	Fiets meer ruimte op de route Marktstraat / Dorpsstraat / Oosteinde
	Eenduidige inrichting voor de fiets op de Marktstraat / Dorpsstraat / Oosteinde
	Hele dorp 30 zone en auto te gast.
	Hoofdstructuur fiets als een ruit (Eikenlaan, Makrtstraat / Voorposten / Polletje / Ringbaan / Koepellaan / Hovenierslaan / Marijkelaan).
	Noord-zuid route Rooyaardslaan / Lindelaan.
	Noord-zuid route Vijverlaan / Willearlaan
	Veiligheid verbeteren bij het tunneltje Rondweg/Oosteinde



Modaliteit	Ideeën/aandachtspunten
Openbaar vervoer	Busverbinding tussen Renswoude en Woudenberg; centrum van Scherpenzeel 'busvrij' maken.
	Halte op Plein 1940.
	Bus uit het centrum naar de rondweg, met 1 grote overhalte Marktstraat/De Dreef
	Aanvullend op verplaatsen bus naar de rondweg, buurbus in de wijken
	Met buurtbus vervoer van en naar haltes aan de Dreef verzorgen.
	Buurtbussen eventueel naar Woudenberg/Renswoude.



Modaliteit	Ideeën/aandachtspunten
Gemotoriseerd verkeer	Maak er een fietsdorp van; stimuleren van fietsen lost veel problemen op en is in lijn met politieke prioriteiten.
	Boslaan afsluiten voor gemotoriseerd verkeer; auto's drukken fietsers en voetgangers van de weg.
	Alternatief voor afsluiting Boslaan: auto's via Oosteinde/Dorpsstraat laten rijden, wat fietsen stimuleert.
	Sluipverkeer mijden door de doorgaande weg door het dorp minder interessant te maken.
	Vijverlaan/Molenweg als ontsluiting voor de Nieuwe Koepel; geen last van Jumbo en Wittenberg.
	Dorpsstraat tussen de nieuwe Jumbo en Marktstraat autoluw maken en sluipverkeer weren; fietsers komen in de verdrukking en drukte op de Dreef zorgt voor te veel verkeer door het dorp.
	Dorpsstraat eenduidig maken, bijvoorbeeld alles in de voorrang.
	Geen autoluw centrum; centrum bereikbaar houden voor auto's.
	Schoolzones autoluw maken.
	Verkeer op de Koepellaan afwikkelen; minder parkeren zorgt voor betere doorstroming.
	Verkeer via Vijverlaan/Molenweg of Vierzinnen/Holevoetlaan leiden.
	Grebbelaan autovrij maken, alleen voor fietsers.
	Verkeer verspreiden.
	Centrum bereikbaar houden, maar snelheid verlagen.
	Centrum niet autoluw maken, maar minder interessant voor doorgaand verkeer.
	Centrum inrichten als 30 km-zone.
	Autoluw is prima, maar wel parkeergelegenheid behouden.
	Meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
	Zichtbare 30 km-zone.
	Oosteinde inrichten als 30 km-weg.



Modaliteit	Ideeën/aandachtspunten
Vracht- en landbouwverkeer	Vrachtverkeer buiten schooluren.
	Vrachtverkeer voor aanen afvoer van de Nieuwe Koepel.
	Parkeren aan één kant van de Koepellaan.
	Bouwverkeer voor de Nieuwe Koepel via Rondweg Rumelaarseweg Lambalgseweg om het dorp te mijden.
	Winkels bevoorraden buiten de spitstijden.
	Geen laden en lossen in de Marktstraat; Dorpsstraat en Oosteinde zorgen voor opstoppingen.
	Landbouwverkeer uit het dorp houden, vooral uit de kern.
	Landbouwverkeer niet toestaan in het centrum, van rotonde Industrielaan tot rotonde Hopeseweg.
	Specifieke bevoorradingsroute invoeren.
	Tijdstippen vaststellen wanneer vrachtverkeer niet in het dorp mag komen.
	Versmalling van de Dorpsstraat bij de Jumbo kan problemen veroorzaken met passerende bestelbusjes (Primera).
	Geen vrachtverkeer tussen de Jumbo en de kerk.
	Vrachtverkeer vanuit het westen tot de Jumbo en vanuit het noorden tot het plein; Dorpsstraat ter hoogte van de kerk vrij van vrachtverkeer.
	Aanpassen van de Molenstraat voor vrachtverkeer.

