

Samenvatting Publieksavond verkeer Hoge Dennen - Kerckebosch

Wijkinformatiepunt Kerckebosch, Graaf Lodewijklaan 15, Zeist
Donderdag 12 november 2009, 19.30-21.30

De bijeenkomst was de volgende stap in het proces tot aan de vaststelling van het verkeeronderdeel in het Masterplan.

Doel van de bijeenkomst

Terugkoppeling van het bureau XTNT over het advies/aangepaste verkeersplan op basis van onderzoek en informatie van de bijeenkomst op 14 oktober 2009. Presentatie van het concept-verkeersadvies en de aandachtspunten en verdere vervolgvatwerkingen en reactie van de deelnemers hierop.

Programma

- 18.45-19.30 Ontvangst deelnemers. Inloop met koffie en thee.
- 19.30-19.35 Welkom door Lida van Tilburg: Doel van de avond, toelichting programma.
- 19.35-20.00 Presentatie door John Swaans: Werkzaamheden na 14 oktober, resultaten onderzoek, concept-advies op hoofdlijnen, aandachtspunten en uitwerking.
- 20.00-20.15 Toelichting Inrichtingsplan en link naar verkeer door Paul Kersten.
- 20.15- 20.35 Korte vragenronde door publiek.
- 20.35-20.40 Reactie Evert Jan Roelofsen, directeur a.i. Wijkontwikkelingsmaatschappij. Uitleg reactieformulieren, nadere discussie in centrale hal en herhalen proces na 12 november door Lida van Tilburg.
- 20.45-21.30 In centrale hal: Dialoog en reactie op concept-advies, aandachtspunten en uitwerking verkeer
- Vanaf 21.30 Einde programma

Beschikbare documenten voor de deelnemers

- Verslag van de bijeenkomst van 14 oktober 2009.
- Bijschriften bij de verkeerskaarten posters van de bijeenkomst van 14 oktober.
- Presentatie van John Swaans van XTNT: Verkeerskundige reactie op het Masterplan Kerckebosch
- Reactieformulier: Conceptadvies Verkeer Masterplan Kerckebosch

Leden van het team

- Evert Jan Roelofsen, Directeur a.i. WOM
- Paul Kersten, wUrk
- John Swaans, XTNT
- Manfred Moret, XTNT
- Ton Engelsma, gemeente Zeist
- Harry van Leeuwen, Projectleider gemeente Zeist
- Hans Hooijmans, gemeente Zeist
- Han Veldhuisen, MRO
- Lida van Tilburg, Gespreksleider
- Linda Troost, Coördinatie en aanspreekpunt team
- Jacqueline Bouwmans, verslaglegging

Algemeen

Er hebben 39 deelnemers aan de bijeenkomst deelgenomen. Iedereen die aanwezig was, krijgt het verslag thuisgestuurd. Ook mensen die op de lijst stonden maar niet aanwezig waren en deelnemers aan de bijeenkomst op 14 oktober krijgen een kopie van het verslag.

Het verslag wordt ook op internet gezet en wordt meegestuurd met het verkeersonderzoeksrapport. De pers is geïnformeerd over de bijeenkomst. Er was pers aanwezig.

Samenvatting van de bijeenkomst

John Swaans (XTNT) heeft de resultaten en het concept-advies van het onderzoek gepresenteerd. Er werden drie scenario's gepresenteerd:

- Scenario 1: Knip Kerckebosch en Hoog Kanje
- Scenario 2: Knip Hoog Kanje
- Scenario 3: Kerckebosch zonder knip

Voor meer informatie, zie bijlage.

Vervolgens heeft Paul Kersten (wUrc) toegelicht hoe hij vanuit het Masterplan, de inrichting van de openbare ruimte en landschap verder verfijnt en invult. In Stedenbouwkundig Ontwerp wordt bepaald hoe de pleinen en straten eruit zullen gaan zien; welke bestrating, bomen en welke vormen er zullen komen. Planning is dat het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp in juni 2010 klaar is.

Samenvatting van de vragen en opmerkingen naar aanleiding van de presentaties:

- Er staat nog een andere school aan het begin van de wijk (Kerckeboschschool). Wordt daar ook naar gekeken hoe het verkeersprobleem daar wordt opgelost? Antwoord: Ja, hier zal ook naar gekeken worden.
- 2007-2010: Om de intensiteit van het verkeer in de toekomst te berekenen is rekening gehouden met correctiefactoren zoals ruimtelijke inbreng. Andere factoren zijn moeilijk in te schatten zoals de economische ontwikkeling.
- Er is geen scenario waarin de Prinses Irenelaan - Prinses Margrietlaan worden gehandhaafd en er geen nieuwe weg komt (de Kerckeboschlaan). In de Ontwikkelingsvisie is al de keuze gemaakt voor het model scheggen.
- Er is nog geen oplossing voor de aansluiting Hoog Kanje op de Prinses Marijkelaan. Dit wordt in een later stadium zorgvuldig bekeken en uitgezocht.
- 30 km zones: Hoe weet je zeker dat de 30 km gehandhaafd gaat worden? Antwoord: 30 km zones zijn meer dan een bord aan het begin en aan het einde van de zone. Door de inrichting kun je verkeer dwingen langzaam te rijden, bijvoorbeeld door de menging van verkeer.
- Hoeveel auto's per huishouden is als uitgangpunt genomen voor de berekeningen? Op de avond zelf is hier geen antwoord op gekomen. Antwoord achteraf is: In het model is gerekend met de gemiddelde verkeersbewegingen per huishouden, niet met autobezit. Deze gemiddelde verkeersbeweging is het aantal ritten dat met een auto per dag wordt gemaakt en is gemiddeld 3 verplaatsingen per dag. Omdat het aantal woningen toeneemt in de wijk, neemt ook het aantal autoritten (zijnde de

verkeersproductie) toe. Uit verkeerskundig onderzoek is overigens gebleken dat de gemiddelde tijd dat personen aan het reizen besteden al decennia gelijk blijft.

- Laden en lossen: Dit wordt door verschillende deelnemers ervaren als een probleem voor de bewoners. Zij hebben echter weinig invloed op de oplossing.
Antwoord: Het zullen m.n. de gemeente en exploitanten zijn die dit probleem op zullen moeten lossen. Het probleem is bekend en wordt in een later stadium zorgvuldig bekeken en uitgezocht.
- Scholen: Het verkeer wordt via Hoog Kanje geleid. Wordt het Scholenlaantje dus afgesloten voor doorgaand verkeer?
Antwoord: Ja.
- De situatie op de Nassaulaan is verbeterd sinds de nieuwe maatregelen. Inrichtingsoplossingen werken dus wel.
- Er is niet meer gepraat over het probleem van sluipverkeer.
Antwoord: Er zijn maatregelen genomen op de Oranje Nassaulaan sluipverkeer van de A12-A28 tegen te gaan. Dit heeft een impact gehad. De inrichting van de wegen (de manier waarop die worden vormgegeven en de eventuele maatregelen) in de nieuwe wijk zal het zelfde effect hebben.
- De cijfers in de berekeningen van de verkeersintensiteit zijn gebaseerd op de situatie na de nieuwe inrichtingsmaatregelen op de Oranje Nassaulaan van 2007.
- In de buurt van scholen is het gebruik van gemengd verkeer geen goede oplossing.
Antwoord: Rond scholen wordt nog gezocht naar een goede oplossing. Bijvoorbeeld door het creëren van een soort pleinen en parkeerterreinen. Ook wordt er goed gekeken naar de fietspaden. Dit wordt o.a. verder uitgewerkt in het Inrichtingsplan.
- Er was veel discussie over de “Kiss en Ride” zones bij de scholen: Er zou gelegenheid moeten zijn om kort te kunnen parkeren in verband met het afzetten van kleine kinderen. Suggestie: Het verkeersprobleem rond de scholen moet ook met het schoolpersoneel besproken worden.
Antwoord: In de verdere uitwerking van het verkeersplan zullen o.a. de scholen net zoals andere betrokkenen nadrukkelijk betrokken worden.
- Eén van de uitgangspunten was dat de nieuwe Kerckboschlaan gelijkwaardig zou zijn aan de Oranje Nassaulaan (30 km).
Antwoord: Dit is nog steeds zo maar ze zijn verschillend ingericht. De ene is de oude weg met maatregelen om het verkeer af te remmen, de nieuwe weg kan je vanaf het begin passend inrichten.
- De Graaf Lodewijk wordt in de toekomst de weg die naar de 14 vrije kavels leidt. Dit wordt een weg(getje) voor eenrichtingsverkeer.

Na de plenaire sessie zijn reactieformulieren uitgedeeld waarop men zijn voorkeur voor een van de scenario's aan kan geven eventueel met een persoonlijke toelichting en een evaluatie van de twee bijeenkomsten. De reactieformulieren kan men ook downloaden via de website www.kerckebosch-in-beweging.nl

De formulieren kunnen tot 22 november ingeleverd worden.

Na de pauze was er in centrale hal de mogelijkheid tot dialoog en reactie op concept-advies, aandachtspunten en uitwerking verkeer met de verschillende aanwezige deskundigen.

Vervolg

De verslagen, presentaties zijn ook te vinden op de website www.kerckebosch-in-beweging.nl

Na 12 november zal XTNT de laatste aanpassingen doorvoeren en volgt een definitief advies. Van beide bijeenkomsten wordt een verslag gemaakt dat meegestuurd zal worden met het advies van het bureau XTNT aan het college van B&W. Dit om het college en de raad volledig en transparant inzicht te geven in het proces wat tot het plan heeft geleid en wat de mening is van de deelnemers aan het krijgen in wat de bewoners ervan vinden.

Het verkeersplan is geen onderdeel van het bestaande planningstraject van het bestemmingsplan en volgt een onafhankelijke procedure. Op 16 februari 2010 wordt, gelijktijdig met het bestemmingsplan, een beslissing genomen over het verkeersplan. Deze beslissing wordt genomen op basis van de aanbevelingen van het onderzoek waarin onder andere, de uitkomsten van de twee informatieavonden zijn verwerkt. Het verslag van deze avonden wordt tevens als bijlage in zijn geheel ingevoegd.

Inrichtingsplan Kerckebosch

Dinsdag 8 december is er van 19.30 tot 21.30 uur in het Wijkinformatiepunt Kerckebosch een informatieavond over het inrichtingsplan. Dit plan beschrijft de inrichting van de openbare ruimte en het landschap. Tijdens deze avond zal voor verschillende aandachtspunten die bij de verkeersbijeenkomsten zijn aangegeven, oplossingen worden aangedragen. Denk hierbij aan:

- Parkeren
- Langzaam verkeer
- Verbindingen centrum en bos voor voetgangers,
- Oversteekpunten
- Bushalte
- Speelplekken
- Route invaliden
- Vuilophaal
- Verlichting
- Et cetera

Voor deze bijeenkomst kunt u zich via info@kerckebosch-in-beweging.nl Graag aanmelden uiterlijk 6 december.