

Samenvatting Publieksavond verkeer Hoge Dennen - Kerckebosch

Wijkinformatiepunt Kerckebosch, Graaf Lodewijklaan 15, Zeist

Woensdag 14 oktober 2010, 19.30-22.00

Inleiding

Achtergrond

Het project Kerckebosch in beweging werkt aan de uitwerking van het Masterplan. Een belangrijk onderdeel van de vernieuwing is de verkeerssituatie in de nieuwe wijk Kerckebosch en de bestaande wijk Hoge Dennen.

Het verkeersplan

Het Masterplan voor de nieuwe wijk is goedgekeurd met uitzondering van de motie over de verkeersafwikkeling. Het college van B&W heeft toegezegd dat er meer verkeerskundig onderzoek komt. De gemeenteraad heeft vervolgens besloten tijdens de raadsbehandeling op 24 maart, pas een besluit te nemen over dit vraagstuk, nadat de onderzoekgegevens bekend en besproken zijn. Ook bij de werkzaamheden voor het bestemmingplan is nogmaals benadrukt door het college dat zij voor de vaststelling van het bestemmingsplan, begin 2010, een brede maatschappelijke dialoog willen over het thema verkeer in Kerckebosch en Hoge Dennen. Het wel of niet afsluiten van de weg voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van Hoog Kanje is een belangrijk discussiepunt. Pas na dit dialoog volgt, in combinatie met de verkeersonderzoekresultaten een besluit over de nieuwe weg.

Verkeersonderzoek

XTNT is een gespecialiseerd verkeersonderzoeksbureau dat het brede verkeersonderzoek verzorgt. Er wordt ook onderzoek gedaan naar de volgende aandachtspunten bij het huidige Masterplan:

Gemotoriseerd verkeer (auto/bus)

- Sluip- en doorgaand verkeer
- Effecten omliggende infrastructuur
- Logische route

Langzaam verkeer (fiets/voetgangers)

- Route en richting
- Oversteekbaarheid
- Veiligheid

Bereikbaarheid voorzieningen (scholen/winkelcentrum/openbare voorzieningen)

- Parkeren
- Oversteekbaarheid en veiligheid

Het proces tot aan de vaststelling van het verkeeronderdeel in het Masterplan

Om zoveel mogelijk te horen wat de ideeën van bewoners, omwonenden en andere belanghebbenden en geïnteresseerden zijn, organiseert de Wijkontwikkelingsmaatschappij Kerckebosch in opdracht van de gemeente Zeist twee publieksbijeenkomsten in het Wijkinformatiepunt aan de Graaf Lodewijklaan 15.

1. Eerste publieksbijeenkomst was gepland op 14 oktober 2009: Verzamelen van informatie en feedback van bewoners op het huidige verkeersplan. Het ging niet alleen om het inventariseren van knelpunten maar vooral om het zoeken naar verbeterpunten, oplossingen en alternatieven.
2. XTNT verwerkt de uitkomsten van deze bijeenkomst in een concept advies. Hierin worden oplossingsrichtingen aangedragen en bestudeerd en de effecten ervan bepaald. Het bureau voert onder meer een verkeerkundige analyse verkeerstromen en verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd en langzaam verkeer uit.
3. Tweede publieksbijeenkomst 12 november 2009: Presentatie van de oplossingsrichtingen. Terugkoppeling van het bureau XTNT over het advies/aangepaste verkeersplan op basis van onderzoek en informatie van de eerste bijeenkomst. Na de presentatie volgt dialoog met de aanwezigen. Doel is om tijdens deze bijeenkomst tot een gedragen advies over het verkeersplan te komen. NB: Ook zal duidelijk in kaart worden gebracht als er voor onderdelen van het advies geen draagvlak is.
4. 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. In 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.

Publieksbijeenkomst 14 oktober 2009

Doel

Input krijgen van de deelnemers over hun verkeerswensen per thema. Deze input wordt gebruikt bij het vervolgonderzoek verkeer.

Leden van het organisatie team

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

Programma

19.00-19.30 Ontvangst deelnemers, inloop met koffie en thee
19.30-19.35 Welkom door Lida van Tilburg
19.35-19.45 Presentatie door John Swaans
19.45-19.55 Uitleg werkvorm/werkwijze subgroepen door Lida van Tilburg
19.55-20.20 Ronde 1
20.20-20.55 Ronde 2
20.55-21.20 Ronde 3
21.20-21.30 Pauze
21.30-22.00 Terugkoppeling uitkomsten dialoog door tafelleiders
22.00-22.30 Afronding en conclusies door John Swaans en Evert Jan Roelofsen

Samenvatting van de bijeenkomst

Algemeen

Er hebben 54 deelnemers aan de bijeenkomst deelgenomen. Iedereen die aanwezig was krijgt het verslag thuisgestuurd. Ook mensen die op de lijst stonden maar niet aanwezig waren 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 geen pers aanwezig.

Lida van Tilburg heeft een toelichting op het programma gegeven: De vorm van participatie op de avond (consulteren). Het doel van de avond: Het gaat vanavond om specifiek over het verkeersplan. Meerdere deelnemers gaven blijk van hun zorgen over de consequenties van het huidige verkeersplan en uitten hun twijfels of met deze zorgen en suggesties wel rekening zou worden gehouden in de aanpassing van het uiteindelijke plan. Evert Jan Roelofsen heeft uitgelegd hoe het proces eruit ziet om tot een advies verkeersplan te komen (zie pagina 2). Het verkeersonderzoek doorloopt zijn eigen proces en de reacties van de deelnemers aan het participatieproces zullen duidelijk in beeld worden gebracht (o.a. met de verslagen).



John Swaans van verkeersbureau XTNT heeft een presentatie gegeven over de stand van zaken en het onderzoek (zie bijlage 2)

Werkvorm: Ronde tafel dialoog met drie thema's: Gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en bereikbaarheid voorzieningen en parkeren

Lida van Tilburg heeft de werkvorm/werkwijze subgroepen uitgelegd: Alle deelnemers krijgen de mogelijkheid om in drie rondes van 25 minuten over de drie thema's te spreken. De centrale vraag hierbij is: Welke aandachtspunten met betrekking tot het verkeer heeft het Masterplan Kerckebosch volgens u? Wat zijn oplossingsrichtingen voor deze aandachtspunten?

Op elke ronde tafel ligt een kaart met het verkeerplan. Opzet van de werkvorm is dat onder leiding van een gespreksleider alle ideeën en oplossingen die aangedragen worden in, in drie gesprekrondes op dit plan worden weergegeven. De gespreksleider zal de discussie van de drie rondes samenvatten en presenteren.

19.55-20.20 Ronde 1

19.20-20.20 Ronde 2

20.20-21.30 Ronde 3

Terugkoppeling uitkomsten dialoog door tafelleiders.

Thema 1: Gemotoriseerd verkeer

Tafelleiders: John Swaans, Manfred Moret en Paul Kersten

Vragen:

- *Wat is de route voor doorgaand verkeer?*
- *Wat zijn hierbij aandachtspunten en oplossingen*
- *Hoe kijkt u aan tegen mogelijk sluipverkeer*
- *Wat zijn aandachtsgebieden/plekken?*
- *Hoe ziet u de oplossingen*

Samenvatting ronde tafeldiscussie: Gemotoriseerd verkeer

Gespreksleider: John Swaans

Algemene aandachtspunten bij de uitgangspunten van het Masterplan:

- Geen extra verkeer door omliggende straten, laat het verkeer vooral door die straten rijden die directe en korte routes opleveren naar het hoofdwegennet;
- De knip veroorzaakt veel omrijdbewegingen door omliggende woonstraten die daar niet op zijn berekend;
- De nieuwe route door Kerckebosch mag geen racebaan worden en zeker geen sluipverkeer aantrekken;
- Vermijd sluipverkeer door de wijk tussen A12 en A28;
- Wegen rondom het winkelcentrum goed vormgeven voor bevoorradend verkeer;
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Oranje Nassaulaan;
- Houd bij maatregelen rekening met de bus en hulpdiensten;
- De keuze voor de scheggen is ongelukkig, zeker omdat de verkeersafwikkeling naar de binnenkant van de wijk is voorzien. De huidige Prinses Margrietlaan buitenom is mogelijk beter voor de hoeveelheid verkeer midden door de wijk.
- Inrichting van kruispunt Hoog Kanje – Prinses Marijkelaan in combinatie met verkeersdrukte rondom winkelcentrum.
- Aandacht voor een zorgvuldige vormgeving van de toegang tot het parkeerterrein bij het winkelcentrum.

Mogelijke oplossingsrichtingen:

- Variant 1: laat de Prinses Margrietlaan bestaan en tak de scheggen daarop aan. Verdeel de wijk vervolgens in twee gebieden door knips aan te leggen voor het autoverkeer in de straten die in oost-westelijke richting lopen. Gemotoriseerde verkeer kan dan of via de Arnhemse Bovenweg of via de Jagersingel de wijk verlaten.
- Variant 2: Open de vernieuwde Prinses Margrietlaan voor al het gemotoriseerde verkeer. Dit betekent meerdere wegen waarover het oost-west verkeer wordt verdeeld. Zorg er wel voor dat de Graaf Janlaan niet extra wordt belast. Dit kan door hier bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen.
- Variant 3a: Open de vernieuwde Prinses Margrietlaan en sluit hier bovendien ook de Hoog Kanje op aan. In het hart van de wijk is dan een mogelijkheid om in drie richtingen de wijk in en uit te gaan. Ook het winkelcentrum en de scholen zijn dan bereikbaar vanuit de scheggen voor gemotoriseerd verkeer.
- Variant 3b: in variatie hierop is het mogelijk om de Prinses Margrietlaan op twee plaatsen te voorzien van een knip. De verschillende scheggen hebben dan ieder een eigen in/uitgang door de wijk.



- Variant 4: leg een flexibele afsluiting aan in het midden van de Prinses Margrietlaan. Of open deze op de drukke tijden (ochtend/avond spits) of geef een ontheffing uit voor specifieke doelgroepen.

Overige opmerkingen:

- Aandacht voor oversteekbaarheid van de Driebergseweg – Heideweg;
- Aandacht voor fietsvoorzieningen Heideweg en Breullaan;
- Aandacht voor de bevoorrading van AH.

Samenvatting ronde tafeldiscussie: Gemotoriseerd verkeer **Gespreksleider: Manfred Moret**

De belangrijkste punten tijdens de drie ronden:

- verkeersafwikkeling van de nieuwe wijk moet binnen de eigen wijk gebeuren (d.w.z. geen knip);
- het zuidelijke gedeelte van de nieuwe ontsluitingsweg verplaatsen, zodat deze beter (en direct) aansluit op de Prinses Margrietlaan;
- suggestie van een enkeling om de oude weg (Pr. Margrietweg) te behouden als rondweg, dit werd echter van de tafel geveegd door een meerderheid; zonde van de bosrijke omgeving;
- Hoog Kanje doortrekken tot aan de nieuwe ontsluitingsweg. Dit creëert een veel logischere route van de nieuwe wijk naar voorzieningen als het winkelcentrum en zorgt voor een betere verkeersafhandeling binnen de wijk zelf. Nu is dat waarschijnlijk niet gedaan vanwege de scholen die daar liggen, maar het is de vraag hoeveel kinderen daar werkelijk oversteken (scheiding basisschool aan 1 kant van de weg en middelbare school aan de andere kant van de weg). Als daar veel kinderen oversteken kan er gedacht worden aan een oplossing, bijvoorbeeld een voetgangersbruggetje of een andere maatregel;
- Er is een suggestie gedaan om 2 knippen te realiseren; aan beide kanten van Hoog Kanje. Hierdoor wordt het verkeer binnen de wijk gelijkmatig verdeeld over de 3 ontsluitingswegen; Hoog Kanje en de twee kanten van de nieuwe ontsluitingsweg;
- Naast deze voorstellen is het voorstel gedaan om zowel de Graaf Jan laan alsook de Regentesselaan eenrichtingverkeer te maken;
- Ontsluiting naar de A12 is slecht, zeker met nog meer woningen straks; het probleem ligt vooral bij de moeilijke doorstroming vanaf de Breullaan naar de op- en afrit A12;
- Het verkeer dat naar de scholen trekt gaat nu bijna als een trechter, dit geeft veel verkeeroverlast. Automobilisten gaan allemaal via de Oranje Nassaulaan en Waldeck Pymontlaan. Misschien is het een optie om ook een toegang vanaf de nieuwe ontsluitingsweg te creëren naar de scholen; zo wordt het verkeer beter verdeeld;
- Sluizen zoals die bij de Jagersingel (dat er per keer slechts 1 auto doorkan) zijn zeer effectief om sluipverkeer tegen te gaan. Voorstel om meer van deze sluizen toe te passen; bij de Prinses Margrietlaan en de Sophialaan;
- De knip in de nieuwe ontsluitingsweg helemaal naar het noorden verplaatsen, tegen de Prinses Irenelaan. Op deze manier blijft het verkeer van de nieuwe wijk gericht op de Arnhemse Bovenweg, en niet op de Hoge Dennen.

Samenvatting ronde tafeldiscussie: Gemotoriseerd verkeer
Gespreksleider: Paul Kersten

- “Je mag de verkeersdruk van een nieuwe wijk deel nooit oplossen in bestaand gebied dat hierdoor overlast zal krijgen.
Oplossing: De knip niet maken, zodat het verkeer niet door de bestaande wijk zal komen
- Er gaat straks te veel verkeer naar het scholencluster door de bestaande wijk:
Oplossing: Maak de verbinding door vanaf “knippunt” naar centrum via Hoog Kanje dit is in de ogen van de bewoners juist geen optie, zij krijgen hierdoor meer verkeer
- Er komt teveel verkeer door de wijk
- Oplossing: Maak een zuidelijke rondweg, ofwel, laat de bestaande prinses Margrietlaan maar liggen
Dit blijkt toch niet nodig, de nieuwe ontsluiting tussen de “Scheggen” kan prima al het verkeer opvangen
- Er is geen heldere structuur rondom het winkelcentrum en bij groei van de wijk zal het winkelcentrum veel te klein (te weinig parkeerplaatsen) zijn
Oplossing: Maak nu plannen voor winkelcentrum, pas wegen aan en maak meer parkeerplaatsen (ondergronds)
- Er komt in spijtijden teveel verkeer op sommige plaatsen:
Oplossing: Werk met pasjes, bijvoorbeeld voor gehandicaptenbusjes
- Sluipverkeer en te hard rijden
Oplossing: De maatregelen in de Oranje Nassaulaan werkten prima, drempels en 30km gebied, zet dit overal in de buurt in.
- Parkeerprobleem Sophialaan en omgeving
Oplossing: sta niet toe dat instituten/Bedrijven Arnhemse Bovenweg hier parkeren, zorg daar voor voldoende plaats
- Knip wellicht toch nodig
Oplossing: Als dat zo is kan dit altijd later nog, zorg dat wat je nu maakt altijd nog kan.

Thema 2: Langzaam verkeer (voetgangers/fietsers)

Tafelleiders: Jakob Grambow, Ton Engelsma en Linda Troost

Vragen:

- *Wat zijn uw wensen voor het langzaam verkeer?*
- *Hoe lopen de langzaam verkeerroutes? Ziet u knelpunten en wat zijn de oplossingen?*
- *Hoe gaat gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer samen in de nieuwe wijk?*
- *Wat zijn uw wensen aangaande de oversteekbaarheid van verkeerswegen?*
- *Vorm en locatie?*
- *Inrichting?*
- *Veiligheid/snelheidsremmend?*
- *Recreatie?*

Samenvatting ronde tafeldiscussie: Langzaam verkeer

Gespreksleider Jakob Grambow

Knelpunten:

- (+) Sluizen aan het begin en eind van Oranje Nassaulaan, maar niet in verband met fietsoversteek
- (-) Oversteek aan twee punten Nassaulaan met verkeerslicht
- (-) Aansluiting: Station, stadscentrum via Prins Bernardlaan, verder Heideweg
- (-) Knooppunt Oranje Nassau / Hoog Kanje i.v.m. fietsen over/afstappen

Profielen:

- (+ en -) Drempels Oranje Nassaulaan
- (+) Auto- en fietsverkeer te combineren i.v.m. snelheidsremmende uitstraling
- (+) Vrijliggende fietspaden
- (+) Typisch profiel van Hoge Dennen (bijv. Graaf Jan Laan) als referentie Kerckebosch maar ook de bestaande profielen bewaren

Materialisering:

- (+) in natuur informeel
- (-) van referentie profielen: Grind is mooi maar niet handig voor rollators en fietsen

Algemeen:

- (+) Informele "leerpad" met bordjes etc. gerelateerd aan scholen
 - (-) Wat gebeurt met bezoekers die parkeren voor bos en schaapskooi bezoeken?
 - (+) "informele" fietsverbinding aan de zuidkant als alternatief voor fietspad Kerckeboschlaan
- Aandacht voor rollators i.v.m. levensloopgeschikt wijk.

Samenvatting ronde tafeldiscussie: Langzaam verkeer

Gespreksleider Ton Engelsma

- Veiligheid fiets en voetganger is een aandachtspunt
- Autoverkeer spreiden dus geen knip en Margrietlaan handhaven
- Interne routes auto-arm en fietsvriendelijk (zoals fietspaden)
- Zebra's aanleggen
- Verkiezingen Fietsstad Houten: leer hiervan!
- Randwegen aanleggen
- Stoplichten aanleggen



Kerckebosch in beweging!

- Vrijstaande fietspaden op hoofdwegen
- Sociaal veilige, brede fietspaden
- Oversteken door middel van VRI's
- Autobewegingen faciliteren
- Veilige fietsroutes d.m.v. vrij liggende fietspaden
- Fietsroutes à la Hoog Kanje
- Fietspaden langs de wegen in verband met sociale veiligheid
- Knelpunten: Kruising met busbaan, in twee keer oversteken en zo nodig VRI's
- Informele fietsroutes: goede verharding, comfortabele (ook voor scootmobiel)
- Brede fietspaden en trottoirs
- Bussnelheid aanpassen aan langzaam verkeer.

Samenvatting ronde tafeldiscussie: Langzaam verkeer

Gespreksleider: Linda Troost

- Driebergse weg en de Breullaan eenrichtingsverkeer maken met brede veilige fietspaden
- Veel mensen lopen van de bejaardenflats naar het winkelcentrum. Op deze route zijn veel rotondes. Er zou een wandelroute in combinatie met fietsen moeten komen die de rotonde ontwijkt.
- Oranje Nassau laan: Verkeers Oversteek Plaatsen maken
- Hoog Kanje: fietspaden verhogen (zie Houten bijv.)
- Knip eruit halen (zie kaart in bijlage)
- Verdere punten van groep Linda kwamen veel overeen met eerder spreker langzaam verkeer. Alle punten staan in de bijlage 1.

Thema 3: Bereikbaarheid voorzieningen en parkeren

Tafelleiders: Harry van Leeuwen, Evert Jan Roelofsen en Han van Velhuisen

Vragen:

- Hoe is de bereikbaarheid van de verschillende voorzieningen in de nieuwe wijk?
- Hoe lopen de routes volgens u naar die voorzieningen?
- Wat zijn op deze routes de wensen en aandachtspunten? Denk aan veiligheid voor alle verkeersdeelnemers, oversteekbaarheid, eventuele knelpunten in de route en de oplossingen.
- Wat zijn uw wensen voor de voorzieningen in relatie tot parkeren. Breng de aandachtspunten en oplossingen in kaart.

Samenvatting ronde tafeldiscussie: voorzieningen en parkeren

Gespreksleider: Harry van Leeuwen

De samenvatting betreft de twee besprekingen uit ronde 1 en ronde 3. Voor bespreking ronde 2 waren er onvoldoende deelnemers beschikbaar.

Onderwerp: Parkeren

1. De bestaande parkeervoorzieningen moeten worden uitgebreid omdat:
 - er meer winkelvoorzieningen komen; in het bijzonder door verzwaring van de functie supermarkt (laatste vraagt veel aanvullende parkeergelegenheid)
 - de nieuwe buurt Kerckebosch aanzienlijk meer woningen telt dan de huidige buurt en daarmee meer bewoners annex autobezit (1.250 woningen versus nu 700 woningen)
 - de samenstelling van de buurt verandert en het autobezit per woning daardoor hoger wordt.
 - de huidige parkeervoorzieningen voor de scholen aan het Scholenlaantje tekort schieten. Er verder hier nieuwe scholen zijn voorzien. E.e.a. vergt aanzienlijke uitbreiding van de parkeermogelijkheden, bij voorkeur op eigen terrein.
 - Het plannen van meer voorzieningen moet niet sec gebeuren maar integraal met goede parkeeroplossingen.
 - Er is sterke twijfel of de geplande parkeervoorzieningen bij de nieuw te bouwen woningen wel gebaseerd zijn op correcte parkeernormen. Het risico bestaat dat uitgegaan is van te lage parkeernormen waardoor te weinig parkeerplaatsen zijn gepland; wat later leidt tot een ongewenste uitwaaiing over de buurt van niet-bestemmingsverkeer.
 - Het afzetten van kinderen bij de Kerckeboschschool aan de Oranje Nassaulaan is een "ramp". Hier moet snel een voorziening komen voor kort parkeren.

Onderwerp: Verkeer

- Het verkeersmodel voor Kerckebosch moet zodanig worden opgesteld, dat de Graaf Janlaan niet extra wordt belast in vergelijking met de situatie nu.
- De "knip" moet er uit!
- Winkeland publiek met bestemming Albert Heijn rijdt nu via de Graaf Janlaan, niet via de Oranje Nassaulaan. Dit moet anders worden opgelost met als doel de Graaf Janlaan te ontlasten.
- De bereikbaarheid van voorzieningen mag niet ten koste gaan van het woonklimaat in buurtstraten.
- Het verkeersmodel moet gebaseerd worden op een "rondweg" in Kerckebosch. Prinses Margrietlaan en Prinses Irenelaan moeten voor dat doel behouden blijven.
- Prinses Marijkelaan krijgt een zwaardere verkeersfunctie in verband met toename van expeditieverkeer bij vergroting van het winkelaanbod. Betwijfeld wordt of die



straat de zwaardere verkeersfunctie wel aan kan. Welke verkeerseisen worden in dit verband gesteld?

- Waar zal de nieuwe weg oversteekbaar zijn?

Onderwerp: Herontwikkeling winkelcentrum Kerckebosch

- Winkeluitbreiding is niet nodig.

Varia

- Met de behoeften van de zittende bewoners is bij de planvorming voor het project Kerckebosch in ontwikkeling geen rekening gehouden. Moet alsnog gebeuren!
- Eerst moeten de huidige problemen in Kerckebosch worden opgelost, pas daarna komt nieuwbouw in de vorm van huizen en voorzieningen aan de orde.

Samenvatting ronde tafeldiscussie: voorzieningen en parkeren

Gespreksleider: Evert-Jan Roelofsen

Groep 1

De kernwoorden waren:

- Tegen gaan van sluipverkeer
- Geen afwenteling van verkeer op andere straten, buurten of wijken
- Er komen veel meer woningen dus ook meer ontsluitingen daarvoor ofwel geen knip in de nieuwe ontsluitingsweg en Hoog Kanje ook volledig open voor autoverkeer
- Aandacht voor speelstraten
- Instellen eenrichtingsverkeer.

In deze groep zijn de voorzieningen weinig aan bod gekomen, de laatste 5-10 minuten met als resultaat dat de voorzieningen ook voor alle verkeerssoorten bereikbaar moeten zijn.

Groep 2

De resultaten uit groep 1 zijn samengevat en konden op bijval rekenen uit groep 2 waardoor er meer tijd was voor de kwestie voorzieningen. Wederom de kernwoorden:

- Kerckebosch moet zich zelf ontsluiten
- Goede bereikbaarheid van de voorzieningen
- Verkeersveilige bereikbaarheid
- Handhaving 30 kilometerregiem
- Bevoorrading winkelcentrum moet beter
- Sociaal veilige verkeersverbindingen van en naar voorzieningen
- Voorzieningen bereikbaar voor OV
- Brede trottoirs bij winkelcentrum
- Fietsenstalling bij voorzieningen
- Parkeergarage bij winkelcentrum.

Groep 3

De resultaten uit de vorige groepen samengevat en wederom bijval. Ook hier de kernwoorden:

- Zorg voor goede en veilige bereikbaarheid van de voorzieningen vanuit Hoge Dennen (betere verkeersinrichting)
- Meer en betere parkeervoorzieningen bij winkelcentrum
- Eigenlijk kan gesteld worden dat parkeren overal in Kerckebosch thans problematisch is (parkeren vanuit kantoren in de directe omgeving in Kerckebosch kan niet)
- Veilige oversteken

- Wel autobereikbaarheid van scholen maar wellicht eenrichtingsverkeer invoeren ten behoeve verkeersveiligheid
- Bij scholen mogelijk wel aparte fietspaden / -stroken.

Samenvatting ronde tafeldiscussie: voorzieningen en parkeren

Gespreksleider: Han van Veldhuisen

Ronde 1:

- Voorzieningen centraal in de wijk, dan ook vanuit alle richtingen bereikbaar zijn.
- Knip gaat ten koste van die bereikbaarheid. Niet knippen.
- Als je met de auto overal mag rijden verspreid het verkeer zich vanzelf wel.
- Met een knip in de nieuwe ontsluitingsweg wordt het verkeer afgewenteld op de Graaf Janlaan of de Oranje Nassaulaan.
- Zorgvoorzieningen zoals een fysiotherapeut worden met een knip slecht bereikbaar.
- Doorgaand sluipverkeer zal geen gebruik maken van nieuwe ontsluitingsweg, maar gewoon via de Oranje Nassaulaan blijven gaan.
- Op de Oranje Nassaulaan is het doorgaande sluipverkeer met succes geweerd door aanleg sluisen.
- Als dat nodig is ook op nieuwe ontsluitingsweg maatregelen nemen tegen doorgaand sluipverkeer.
- Is een knip überhaupt wel nodig?
- Eerste deel Hoog Kanje niet autoluw maken. Mensen moeten wel vanaf beide zijden van de nieuwe ontsluitingsweg Hoog Kanje op kunnen om bij het winkelcentrum te komen.
- Verkeersluwte in het middengebied zal er toe leiden dat mensen gaan omrijden en dat het aan de randen extra druk wordt.
- Doordat mensen gaan omrijden bereik je dat de luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid nog verder verslechteren.
- Wat wordt de functie van de Prins Bernhardlaan? Fietsverbinding of autoverbinding?
- Bij het winkelcentrum is het parkeren nu al een probleem. Daar moeten veel meer parkeerplaatsen komen.
- Bevoorrading winkelcentrum leidt tot grote overlast. Grote vrachtwagens staan aan de Prinses Marijkelaan met draaiende motoren te wachten en te manoeuvreren. Lawaai en stank.

Ronde 2:

Niet voldoende mensen. Groep samengevoegd met groep Evert Jan Roelofsen.

- Er komen 500 woningen bij, maar met een knip gaan we van 3 ontsluitingen van het gebied naar 2 ontsluitingen.

Ronde 3:

- Hoog Kanje tussen Oranje Nassaulaan en Graaf Janlaan is vanwege winkelcentrum en scholenlaantje erg gevaarlijk op de spijtijden. In de ochtend worden met grote haast kinderen naar school gebracht terwijl er ook vrachtwagens staan te wachten en te manoeuvreren (bevoorrading van het winkelcentrum). Het is er zo onveilig dat mensen hun kinderen daar niet langs laten gaan en voor een andere route kiezen. Er zijn al verschillende ongelukken gebeurd, vooral door haastige ouders. De taxibusjes rijden vaak veel te hard.
- Winkelcentrum ook toegankelijk maken vanaf de Graaf Adolflaan zodat de zijde aan Hoog Kanje minder druk wordt.



- Ook ondergrondse parkeervoorzieningen aanleggen aan de zijde van de Graaf Adolflaan, zodat niet al het verkeer over Hoog Kanje naar het Winkelcentrum gaat.
- Met de auto moet je overal kunnen komen. Geen knip, dan verspreid het verkeer zich vanzelf wel.
- Om verspreiding van het verkeer te bevorderen, moet de Prinses Margrietlaan blijven liggen. Wel voorkomen dat die als doorgaande verbinding voor sluipverkeer gaat functioneren.
- Parkeren en bereikbaarheid van het winkelcentrum is nu al een probleem. Hoe gaat dat als er straks 500 nieuwe woningen bijkomen? In deze plannen moet daar rekening mee worden gehouden. Dat kan niet wachten tot de nieuwe woningen er staan.
- In het winkelcentrum geen mega-AH die mensen trekt uit heel Zeist.
- Bevoorrading winkelcentrum zorgt voor veel overlast zowel langs Graaf Adolflaan als langs Hoog Kanje.
- Bevoorrading winkelcentrum via de kortste weg naar de Arnhemse Bovenweg zodat de vrachtwagens niet meer in de rest van de wijk hoeven komen.

Afronding en conclusies door John Swaans en Evert Jan Roelofsen

John Swaans gaf aan dat hij alle rapporten had gelezen en wist dat er veel discussie zou zijn vooral betreffende de “knip”. Naast dat hij ook nieuwe dingen en scenario’s gehoord heeft, is toch nog duidelijker geworden dat de “knip” het pijnpunt is. Hij denkt dat de “knip” niet doorgaat. De “knip” was bedacht, onder meer vanwege de scholen en het idee om fietsgebruik extra te stimuleren, om een verkeersluw middengebied te creëren. Hij vraagt zich af of de knip wel de goede oplossing is? Er zijn ook andere manieren om verkeersluwte te creëren.

Evert Jan Roelofsen is blij dat na een turbulent begin van de bijeenkomst, iedereen toch actief heeft meegedaan aan de discussie en het zoeken naar oplossingen. Hij belooft dat er een gedetailleerd verslag zal komen. XTNT verwerkt de uitkomsten van deze bijeenkomst in een concept advies. Hierin worden oplossingsrichtingen aangedragen en bestudeerd en de effecten ervan bepaald. Het bureau voert onder meer een verkeerskundige analyse verkeersstromen en verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd en langzaam verkeer uit.

Op de tweede publieksbijeenkomst op 12 november volgt de presentatie van de oplossingsrichtingen. Ook zal XTNT een terugkoppeling geven over het advies/aangepaste verkeersplan op basis van onderzoek en informatie van de eerste bijeenkomst. Na de presentatie volgt dialoog met de aanwezigen. Doel is om tijdens deze bijeenkomst tot een gedragen advies over het verkeersplan te komen.