

MOBILITEITSPLAN, NADERE REACTIE KERCKEBOSCH / HOGE DENNEN

INLEIDING

Deze notitie is het toegezegde vervolg op de bijeenkomst van 24 juni 2021 betreffende het Mobiliteitsplan Zeist. De bijeenkomst was voor geheel Zeist-Oost, deze notitie beperkt zich tot de (volledige) wijk Kerckebosch / Hoge Dennen.

Tijdens de bijeenkomst zijn veel zaken ter sprake gekomen, niettemin was veel gerelateerd aan de plannen en vraagtekens rond de Oranje Nassaulaan. Daardoor kwam veel ook niet ter sprake, of werd slechts kort aangetipt.

Ook was het verwarrend dat voor deze bijeenkomst een indeling in 7 aandachtspunten werd gehanteerd, die niet of onvolledig overeenkwam met bij voorbeeld de indelingen op de website bij de Kaart van Zeist (5 onderwerpen) of bij het Forum (4 onderwerpen). De aandachtspunten komen ook nergens overeen met de indeling van de Mobiliteitsvisie in 5 hoofdgroepen: Veilig, leefbaar, gezond; Slim ruimtegebruik; Duurzame mobiliteit; Balans in bereikbaarheid; Iedereen doet mee. Dit was niet bevorderlijk voor overzicht en begrip, en dus voor de snelheid van het overleg.

In deze notitie wordt globaal aangegeven wat op 24 juni reeds besproken werd, en wat nog niet. Het gaat dan om zaken die door wijkbewoners voorafgaand aan de participatie in enig verband zijn opgeschreven of geopperd.

A. Verkeersveiligheid

1. *Opmerkelijk is dat in de participatie steeds het begrip Veiligheid terugkomt, waarbij de neven termen Leefbaarheid en Gezondheid niet worden aangereikt. In de Mobiliteitsvisie vormen die drie één geheel, en terecht. Die nevenpunten komen ongetwijfeld terug in het Mobiliteitsplan, dan echter zonder dat bewoners zich daarover actief hebben uitgesproken. Dat zou kunnen leiden tot meer zienswijzen¹ dan nodig was geweest.*

Op 24 juni kwamen aan de orde:

2. Aanpak kruispunten ONL, hoge snelheden ONL (en elders), geen / wel ventwegen, reeds nu versmallen rijbaan naar 4,80 meter, uitzonderingsregel aparte fietspaden op 30 km-wegen;
3. De rotonde Hoog Kanje is een groot aandachtspunt, er ontstaan na de reconstructie allerhande onveilige situaties, mede (vooral?) door vrachtverkeer/aanvoer van het winkelgebied en bezoekers per auto van buiten Kerckebosch / Hoge Dennen;
4. Op de Woudenbergseweg ontbreekt vanaf de TOP een veilige oversteek. Terwijl er op deze weg 80 km/uur gereden mag worden. Zeer onveilig!

Niet aan de orde kwamen:

5. Wat is de relatie tussen veiligheidsrisico en ongevallenscore? ONL heeft kennelijk een hoog risico, maar een lage score. Logischer is wellicht om prioriteit te geven aan wegen met een hoge score, ook als er een laag risico zou zijn (Arnhemse Bovenweg?);
6. Voorrang voor alle langzaam verkeer bij WC Kerckebosch (onoverzichtelijke drukte met auto's die ook nog regelmatig tegen verkeer in rijden...)
7. De veiligheid op kruisingen bij wegen die een ontsluitingskarakter (lijken te) hebben vraagt dat altijd de voorrangssituatie duidelijk moet zijn. Dat is nu vaak niet het geval. Ook op andere plekken speelt dit.
Is de aansluiting van het parkeerterrein achter AH op de parkeer"lus" vóór de winkels een uitrit of een gelijkwaardige kruising??
8. Het (her-)aankomen van meer 30 km borden en opnieuw regelmatig 30 km op de weg schilderen (teksten op de weg zijn langzamerhand verdwenen).

¹ "Zienswijze" is in deze notitie gebruikt in de betekenis van 'een formele reactie die een belanghebbende aan het bevoegd gezag kan sturen als reactie op een ontwerp-besluit'.

B. Actieve mobiliteit (lopen en fietsen)

9. *Opmerkelijk is dat het onderwerp fietsen en lopen relatief beperkt ter sprake kwam tijdens de participatie, terwijl uit gesprekken en overleggen blijkt dat er bij bewoners grote aandacht is voor deze onderwerpen. Daarbij spelen zowel de veiligheid voor kwetsbare groepen een rol als ook het belang van uitnodigende fietspaden/routes.*

Op 24 juni kwamen aan de orde:

10. Suggestie om in Hoge Dennen/Kerckebosch (HD/KB) een aantal straten in te richten als fietsstraten;
11. De trottoirs in de wijk zijn slecht: ofwel te glad ofwel vol plassen bij regen. Dit maakt ze ontoegankelijk voor voetgangers, mensen met rollators en kinderwagens;
12. De mogelijkheid van schelpenpaden (waterdoorlatend, goed voor biodiversiteit omdat het verzuring tegen gaat en makkelijk te repareren) wil de gemeente gaan onderzoeken;
13. Nabij de ingang van AH in het winkelcentrum zouden meer fietsparkeerplekken aangelegd moeten worden in plaats van huidige parkeerplekken voor auto's, bijna letterlijk "voor de voordeur".

Niet aan de orde kwamen:

14. Hoe verhoudt zich het eventueel opheffen van fietspaden tot het verbeteren van fietsroutes (ruimte voor de fiets)?
15. Meer fietsparkeren voor bakfietsen en brede fietsen met zitjes;
16. Het huidige fietspad Irenelaan - Kerckeboschlaan is, ook volgens de gemeente, "niet handig", maar "heeft geen prioriteit". Dit standpunt verdient heroverweging;
17. Graag stille, groene en schone fietsroutes naar bijvoorbeeld Station Driebergen-Zeist, met aandacht voor verkeersveiligheid én voor sociale veiligheid;
18. Ontwikkeling/verbetering fietsroute (fietsstraat?) centrum <> WC Kerckebosch plus aansluiting op fietsroute Uithof;
19. Aandacht voor aanleggen (minstens herstellen) van de fietsroute Austerlitz / station Driebergen-Zeist;
20. KORTOM: *bewoners missen een totaalbeeld om in te participeren, details worden daardoor belangrijk, maar de grote lijn wordt gemist. Die grote lijn komt ongetwijfeld terug in het Mobiliteitsplan, dan echter zonder dat bewoners zich daarover actief hebben uitgesproken. Dat zou kunnen leiden tot meer zienswijzen dan nodig was geweest.*
21. Meer spelen op straat faciliteren, dus vaker "de auto te gast";
22. Trottoirs en wandelpaden weer strak leggen i.v.m. kinderwagens, stepjes, rolstoelen en rollators;
23. De aandacht voor verkeersdeelname door ouderen en andere kwetsbare groepen moet zich meer en beter vertalen in goede en veilige oversteekbaarheid van bijvoorbeeld de Arnhemse Bovenweg en de rotonde Hoog Kanje (en omgeving);
24. Op 24 juni werd voor voetpaden het duurzame materiaal GraviLyn genoemd. Al eerder werd nadere info over GraviLyn gevraagd. De beeldvorming rond dit materiaal is niet positief, toch wordt het in Zeist al geruime tijd toegepast. Meer aandacht voor goede en objectieve informatie is nodig.

C. Schoolomgevingen

25. *Opmerkelijk is dat het onderwerp schoolomgevingen nauwelijks aan de orde kwam. Het werd slechts onder tijdsdruk kort naar voren gebracht met de mededeling dat er meer over te zeggen valt.*

Op 24 juni kwamen aan de orde:

26. Algemene vraag om aandacht te geven aan schoolomgevingen.

Niet aan de orde kwamen:

27. Halen en brengen Kerckeboschschool zou veel beter aan de schoolzijde van de ONL kunnen zijn, nu is het gevaarlijk oversteken;

28. Parkeren en rijden gebeurt nu ook achter / naast Spathodea, inclusief hard rijden "achterom";
29. Fietspad (met e-bikes, speedbikes en bromfietsen) voorlangs de Kerckeboschschool is een ongewenste situatie;
30. De ONL lijkt ook tussen Hoog Kanje en de ABovenweg het stempel erfontsluiting te houden / krijgen. De verkeersintensiteit kan na Corona (met ook nog meer bebouwing in Kerckebosch) echter nog aanzienlijk groeien. Onderzoek de houdbaarheid van het 'stempel' en onderzoek of (verkeerssluw!) halen / brengen volledig rechtstreeks vanaf de ABovenweg kan gebeuren;
31. Halen / brengen bij de scholen langs Hoog Kanje zorgt voor drukte en stagneren, zorg dat Waldeck Pyrmont / Graaf Lodewijk niet een goed alternatief wordt;
32. Bij de scholen is (ongebruikelijk!) een gecombineerd fiets-/voetpad aangelegd. Met snellere en grotere "fietsen" bij kleine kinderen is dit een ongewenste combinatie. Ook is er geen logische route linksaf voor fietsers vanaf Graaf Lodewijk op Hoog Kanje aanwezig.

D. Duurzame mobiliteit (deelmobiliteit, e-rijden en OV)

33. *Opmerkelijk is bij dit onderwerp op 24 juni vooral vrachtdistributie aan de orde kwam. E-rijden en OV werden (door tijdsgebrek?) niet besproken.*

Op 24 juni kwamen aan de orde:

34. Vrachtverkeer dat winkels in onze wijk bevoorraadt vervangen door elektrische voertuigen is geen taak voor de gemeente;
35. De gemeente onderzoekt of voor het centrum een 'distributiehub' kan komen, waar vrachtverkeer de producten overlaadt in elektrische voertuigen die het vervolgens bij de winkels aanleveren.
Voor HD/KB is er niet zo'n plan. Wel kijkt de gemeente of aan de randen van wijken pakketkluisen kunnen leiden tot minder vrachtverkeer/bestelauto's in woonwijken.

Niet aan de orde kwamen:

36. Als we minder de auto willen dan vraagt dat om meer OV voor onze wijk: voldoende haltes en overstapmogelijkheden naar het (H)OV;
37. Het is geen taak van de gemeente om laadpalen aan te leggen, maar ondersteunend beleid is wel zinvol;
38. Het stimuleren van deelmobiliteit is zeker een effectieve taak voor de gemeente;
39. Tegelijk lijken in het kader van bezuinigingen deze onderwerpen snel te sneuvelen in de meerjarenbegroting...

E. Parkeren

Op 24 juni kwamen aan de orde:

40. De wijk Kerckebosch / Hoge Dennen is volledig(!) omgeven door het NatuurNetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS/ Ecologische Hoofdstructuur). De belangstelling voor de ons omringende natuur groeit. Die natuur is grotendeels van binnenuit via de wijk ontsloten, waardoor er steeds meer binnen onze wijk wordt geparkeerd, dit wordt steeds meer als hinder en overlast ervaren.

Niet aan de orde kwamen:

41. Grasstroken langs lanen worden regelmatig gebruikt voor parkeren. Dit kan worden voorkomen d.m.v. beplanting waarbij tevens de biodiversiteit wordt gestimuleerd. Graag aandacht voor dit fenomeen;
42. Parkeren nabij de te verbouwen Thomaskerk verdient nu aandacht om in de toekomst problemen te voorkomen.

F. Gedragsbeïnvloeding

Niet aan de orde kwamen op 24 juni:

43. Onderdeel van het gewenste beleid moet zijn dat in het Mobiliteitsplan een concreet beeld komt welke kansen de gemeente in Hoge Dennen-Kerckebosch ziet om

bewoners te stimuleren om de fiets te pakken naar winkels, zorgvoorzieningen, scholen en natuur;

44. De gemeente gaat in het kader van Duurzaam Veilig uit van de gedachte dat snelheid en hoeveelheid (sluip)verkeer worden bepaald door de inrichting van wegen en straten (en lanen). Routekeuze wordt door veel automobilisten echter op andere plekken bepaald. Er wordt voor het weren van extern doorgaand verkeer uit de hele wijk aandacht gevraagd voor bebording, vormgeving, aankleding en informatie bij de ingangen van de wijk (zorg dat de Z-structuur ook écht wordt gebruikt zoals bedoeld!);
45. Op dit moment is duurzaamheid een sterk en valide argument tegen korte ritten per auto of motorfiets. Wanneer je echter een stekkerauto hebt en zonnepanelen op je dak, dan houdt dat argument weinig stand. Je zou het de duurzaamheidsparadox kunnen noemen. Aandacht voor dit soort komende ontwikkelingen is NU gewenst om te zorgen dat er de juiste beïnvloeding mogelijk blijft.

G. Overige speerpunten

46. *De Mobiliteitsvisie kent 21 speerpunten. Dat zijn er relatief veel, en er is dus ook binnen de Visie frictie te vinden tussen speerpunten onderling. Wanneer dan tevens niet alle speerpunten in de participatie worden betrokken, kan een gekleurd beeld ontstaan. Of er worden onnodig zaken gemist.*

Op 24 juni kwamen aan de orde:

47. Vanuit veiligheid is het lange termijn doel van de gemeente om alle straten in KB/HD met klinkers in te richten. Het waren toen de bewoners die daarbij de suggestie deden om dat met stille klinkers te doen.
Nalezen in de Visie leert dat geluiddempendheid in speerpunt 3 helder is benoemd. Speerpunt 17 spreekt zelfs expliciet de voorkeur uit voor asfaltverharding voor fietsers, om het fietsen te bevorderen. Meer duidelijkheid is nodig!;
48. Ook een bewonerssuggestie was het vervangen van verharding door groen als "inclusieve" oplossing: versmalling tegen hardrijders, toename biodiversiteit, betere waterhuishouding (ontkoppelen) en geld besparen als groenbeheer gemiddeld goedkoper is dan wegbeheer. Dat lijkt volledig te passen binnen speerpunt 14;
49. Zorg voor groen/bomen is belangrijk, dat past bij het karakter van onze wijk.

Niet aan de orde kwam:

50. In speerpunt 2 van de Mobiliteitsvisie staat dat de gemeente een geactualiseerd netwerk van gebiedsontsluitingswegen zal vaststellen. Niet duidelijk is waarom er nu bij de participatie geen concept voor dat netwerk beschikbaar is. Voor onze wijk is de status van Jagersingel en van de ONL tussen HK en ABW zeer relevant om een goede mening over allerlei aspecten van verkeer binnen onze wijk te kunnen hebben.
Dat netwerk komt ongetwijfeld terug in het Mobiliteitsplan, dan echter zonder dat bewoners zich daarover actief hebben uitgesproken. Dat zou kunnen leiden tot meer zienswijzen dan nodig was geweest.

H. Klassieke verkeerskunde

51. *Bij verkeersplannen gaat het vaak over herkomst en bestemming, aantallen verkeersbewegingen, verdeling over vervoersmiddelen, verdeling van verkeer over het netwerk, parkeergetallen en effecten van voorgestelde wijzigingen op allerlei aantallen. Daarvoor lijkt nu in Mobiliteitsplan en -visie geen aandacht. Van belang is te weten of dit louter tekstueel terzijde is gebleven of dat er echt geen belang aan wordt gehecht. En in dat geval: waarom niet?*

Op 24 juni kwamen aan de orde:

52. Geef helderheid over de consequenties voor omliggende lanen bij aanpak van de ONL kruispunten en rijbaan;

53. Gespreksleider gaf aan dat de beoogde aanpassingen op de ONL (louter kruispunten) geheel geen invloed hebben op andere lanen; dit klinkt onwaarschijnlijk en bewoners verdienen op dit punt tijdig cijfermatige onderbouwing;
54. De ONL komt over 6 tot 7 jaar aan de beurt voor renovatie.
55. Er was veel aandacht voor de verschillende en onveilig makende snelheden rond het ziekenhuis, maar er kwam geen helderheid over wat wel / niet kan;
56. Geef het 'waterbed-effect' voor wat betreft de veiligheid voor wegen die meer verkeer gaan krijgen voldoende aandacht;
57. Tot nu toe zijn er twee weg-categorieën: de erfontsluitingsweg waar 30 km per uur mag worden gereden en de gebiedsontsluitingsweg waar 50 km p/u gereden mag worden.
Er is nu sprake van een derde categorie: de gebiedsontsluitingsweg waar toch niet meer dan 30 km p/u gereden mag worden. Dit is een wettelijke besluitvorming die nog in proces is. Men wil dit nog in 2021 wettelijk hebben geregeld. Voor onze wijk zou de Arnhemse Bovenweg in deze categorie kunnen vallen. Dat kan behoorlijke gevolgen hebben voor het omliggend wegennet. Heldere cijfers zijn dan van groot belang.

Niet aan de orde kwam:

58. Er is gekeken naar uitkomsten van recente verkeerstellingen. Interessant, maar deze zijn nauwelijks representatief i.v.m. de Corona verkeersluwte bij fietsen en auto's. Toch meer aandacht voor modelmatige analyse?
59. Er wordt nog steeds (vracht)verkeer gesignaleerd in WC Kerckebosch van en naar ONLaan, Graaf Janlaan, Marijkelaan, maar getallen ontbreken.
60. Is het (op termijn) weghalen van de ventwegen aanwijsbaar gunstig voor de waterhuishouding?
61. Qua fasering moet rekening worden gehouden met looptijden van vele jaren. Welke plannen krijgen prioriteit? En op basis van welke criteria?

5 juli 2021

Namens de Bewonersvereniging Hoge Dennen en in overleg met - maar door tijdgebrek niet 100% bestuurlijk onderschreven door - de Wijkvereniging Kerckebosch,

Wim de Braak
wdb@comma-zeist.nl
 +316 53699782

Op basis van vooral de volgende input:

- Teamoverleg gemeente Zeist 24 juni;
- Punten van Verkeerscommissie HD bij Mobiliteitsvisie;
- Punten van voorzitter HD t.b.v. Mobiliteitsplan;
- Inbreng 2 leden Verkeerscommissie HD t.b.v. Mobiliteitsplan;
- Punten uit Algemene Ledenvergadering KB;
- Zaken uit overleg met gemeente rond ONL30
- Enkele eigen observaties.