

Woudenberg, 6-1-2024

Zaak-ID:
08 JAN 2024
beh. ambtenaar
in afschrift aan:
hoort bij:

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan John F. Kennedylaan 6 (NL.IMRO.0351.BP2023JPFKennedyln6-OW01)

Geachte heer/mevrouw,

Deze zienswijze heeft betrekking op de voorgenomen uitbreiding van de Olijfboom en de bijbehorende herinrichting van de openbare ruimte, zoals beschreven in het ontwerp bestemmingsplan 'John F. Kennedylaan 6' (NL.IMRO.0351.BP2023JPFKennedyln6-OW01). Volgens onze zienswijze gaat het voorliggende plan de verkeersveiligheid niet verbeteren en mogelijk verslechteren.

Kiss & Ride

De Kiss & Ride parkeerplaatsen op de John F. Kennedylaan ter hoogte van de Olijfboom en 'Happy Kids' leiden tot onveilige situaties bij het in- en uitstappen van kinderen. Het is immers aannemelijk dat kinderen zowel aan de stoep- als aan de weg-kant uitstappen. Voorts belemmert het de doorstroming op de John F. Kennedylaan voor de auto's komende vanuit de richting Geeresteinselaan, door in- en uitvoegende auto's. Dat levert een onoverzichtelijke verkeerssituatie op.

Verplaatsing 'knip' De Maat

De Maat wordt als auto-luwe route naar de Olijfboom gebruikt door fietsers (ook schoolgaande kinderen). Met het verplaatsen van de afsluiting van De Maat naar de aansluiting op De Bosrand wordt de situatie op De Maat onveiliger. Op het westelijk deel zal het verkeer drukker worden in beide richtingen. Daar bevinden zich ook twee bochten van 45 graden, met daarin ook opritten. Onze ervaring is ook dat deze bochten regelmatig met een flinke snelheid worden 'genomen' door passanten (bijv. met 30 km/u) door bezorgdiensten of automobilisten die niet door hebben dat De Maat een doodlopende weg is. Het is aannemelijk dat de frequentie hiervan zal toenemen in het voorliggende ontwerp-plan, met toenemende overlast en verkeers-onveiligheid als gevolg.

Daarnaast past het auto-luwe karakter van de westkant van de Maat bij de aangrenzende Wipperveldvijver en -park. Daar spelen regelmatig kinderen. Voorts leidt de aansluiting van de Maat op de John F. Kennedylaan tot een schakeling van twee T-splitsingen (De Maat en de Karel Doormanlaan). Dit is een extra kruising voor het (fiets)verkeer richting bijv. de Griftschool of de sportaccommodaties.

Bij het ontwerp van het tracé van De Maat is de loop van de eronder gelegen hoge-druk gasleiding bepalend geweest. Dat heeft een bochtige straat opgeleverd, en met name het westelijk gedeelte is niet geschikt als ontsluiting van de wijk, door de vele bochten.

De bijdrage van verkeer naar en van De Maat over De Bosrand is in de praktijk verwaarloosbaar t.o.v. de verkeersbewegingen als gevolg van halen en brengen van scholieren. Het ontwerpplan geeft alleen *berekende* aantallen voertuigbewegingen voor de Bosrand en De Maat. Voor De Bosrand wordt met 750 gerekend (na de uitbreiding). Voor De Maat wordt alleen een schatting gegeven voor het jaar 2030: 320 motorvoertuigen per weekdag. Echter, gekeken naar de *kritische* tijdstippen, begin en einde van de lesuren van De Olijfboom, zal deze verhouding geheel anders zijn, nl. De Bosrand: 750, De Maat: slechts een fractie van 320.

Met het verplaatsen van de afsluiting van de Maat naar de aansluiting op de Bosrand kan er nog steeds fietsverkeer vanuit de 'afgesloten' De Maat de kruising met De Bosrand opkomen. In de geplande nieuwe situatie kan dat als een verrassing komen voor automobilisten op De Bosrand.

M.a.w., de afsluiting van de Maat bij De Bosrand levert netto geen verbetering op van de verkeersveiligheid en aannemelijk is dat de geplande situatie, inclusief de nieuwe aansluiting van De Maat op de John F. Kennedylaan, in z'n totaliteit onveilig is.

Conclusie

Deze zienswijze geeft aan dat de westkant van de Maat niet geschikt is als ontsluiting van de wijk rond De Maat en De Doornheg. Het bochtige tracé van (met name van de westelijke zijde van) De Maat is smal. Gegeven de situatie is het instellen van een woonerf (of het verlagen van de maximum snelheid naar 15 km/u), ook in de huidige situatie, een betere oplossing. Het is noodzakelijk dat het langzame verkeer op De Maat zich absoluut veilig kan mengen met het autoverkeer.

Onderzoek hoe de Kiss & Ride in de praktijk functioneert en is ingericht bij bestaande situaties, en verwerk de inzichten. De huidige uitwerking is onvoldoende doordacht en lijkt onveilig.

Het blijvend sturen op het (gewenste) gedrag van ouders, nl. alleen stoppen en/of parkeren bij De Camp, blijft de meest effectieve maatregel om de verkeerssituatie op de Bosrand te verbeteren.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted] *JK*

6-1-2024