

Opmerkingen n.a.v. brief van het college aan de raad d.d. 14 februari 2017, met bijlage memo
Monitoring Sloop Tunnel Markt

ir. H.J. Hoorn

15-2-2017

- Het memo van gemeentelijk verkeerskundigen Lars Matthijssen en Wouter Das, bijlage bij de brief aan de raad, is van 7 februari 2017. De betreffende verkeersbesluiten zijn door het college genomen op 6 december 2016. Kennelijk is daarbij geen gebruik gemaakt van deze informatie.
- Deze brief is op 14 februari wel naar de raad gestuurd i.v.m. met de besloten informatiebijeenkomst op 16 februari, maar niet gepubliceerd op centrumzeistvernieuwt.nl, die daarvoor bedoeld is. Afgezien van degenen die geabonneerd zijn op de raadsinformatie e-mails, blijven bewoners die eventueel in beroep willen gaan tegen de verkeersbesluiten, c.q. zienswijzen willen indienen tegen ontwerpverkeersbesluiten over aanvullende maatregelen, verstoken van deze informatie.
- In de brief van het college aan de raad staat: 'Het verkeersplan uit de centrumvisie en de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' en 'Jagerlaan en omgeving' vormen een integraal plan om het centrum van Zeist groen, gezellig, gezond en gastvrij te maken.' Met het woord 'integraal' geeft het college toe dat de eerdere aanpak om eerst besluiten te nemen over de verkeersmaatregelen van de centrumvisie en daarna apart besluiten te nemen over de wijkverkeersplannen salamitactiek was.
- Brief college: 'Nadrukkelijk wordt hierbij opgemerkt dat in het verkeersmodel alle verkeersmaatregelen uit het verkeersplan integraal zijn doorgerekend en de afsluiting van de noord-zuidroute slechts een maatregel betreft. De resultaten zijn derhalve indicatief en niet 1 op 1 vergelijkbaar met de integrale uitkomsten van het verkeersmodel.' Dat is juist. Maar het college gaat er hiermee aan voorbij dat op 3 februari 2016 ook de kale centrumvisie is doorgerekend, zonder de aanvullende maatregelen (afsluiting Korte Steynlaan en wijkverkeersplannen). Die is veel beter vergelijkbaar met deze tellingen, hoewel ook niet 1 op 1.
- De 0-meting was in weken 37 en 38 (12 t/m 25 september). Op zaterdag 24 september (eind week 38) was de Slotlaan afgesloten. Hoe is hiermee omgegaan in de 0-meting?
- De Lindenlaan is het kind van de rekening van het integrale plan.
Brief college en memo blz. 10: 'De infrastructurele maatregelen op de Lindenlaan moeten bijdragen aan het terugdringen van de verkeersintensiteit richting de streefwaarde.' Op blz. 11 wordt dit herhaald. 'Terugdringen ... richting de streefwaarde' is misleidend. Volgens de berekeningen neemt het verkeer op de Lindenlaan met ruim 40 % toe en wordt de streefwaarde met meer dan 100 % overschreden. Op zijn best zullen aanvullende infrastructurele maatregelen (verkeersdrempels etc.?) de toename van ruim 40 % en de enorme overschrijding van de streefwaarde iets beperken. Maar het is onwaarschijnlijk dat deze infrastructurele maatregelen veel effect zullen hebben. Door de afsluiting van het tunneltje en doordat het Wilhelminapark aan de noordkant wordt dichtgemetseld, kan het verkeer haast geen kant meer op en wordt de Lindenlaan met een grote omweg de enige toegangsroute vanaf de Steynlaan en de Boulevard naar het Wilhelminapark. Als dit wel lukt, gaan de verkeerintensiteiten op andere routes omhoog. Dit effect wordt niet vermeld.
- Memo blz. 10: 'Op de Slotlaan reed nog meer verkeer dan de verwachting was. Dit wordt tegengegaan met onder andere de afsluitingen van de Korte Steynlaan en Jagerlaan en

autoluwe inrichting van deze straat.' Als dit lukt, gaan de verkeersintensiteiten op andere routes omhoog. Dit effect wordt niet vermeld. Vooral de Meester de Klerkstraat en de Choisyweg en het aansluitende deel van de Woudenbergseweg zullen dan drukker worden.

- Er zit een fout in het verkeersmodel: verkeer vanaf de Van Reenenweg rijdt in het model via de Steniaweg linksaf de Utrechtseweg op. Dat is niet toegestaan. In werkelijkheid zal het verkeer de Van Reenenweg uitrijden tot de Utrechtseweg. Op dit deel van de Van Reenenweg is niet gemeten. Volgens het verkeersmodel is hier een toename van 89 %. Uit de tellingen blijkt een onverwachte toename op de Oude Arnhemseweg. Een deel van dit verkeer zal via de Van Reenenweg naar de Utrechtseweg rijden. Bij elkaar opgeteld is te verwachten dat de aansluiting van de Van Reenenweg op de Utrechtseweg aanmerkelijk drukker zal worden, vooral door verkeer dat linksaf de Utrechtseweg op gaat en dus de andere rijrichting moet kruisen.
- De geringe afname op de Dalweg (meetpunt M5) is onwaarschijnlijk. In de berekeningen is hier een verdubbeling. Dit wordt niet verklaard in het memo. Er zijn meer van dit soort rare afwijkingen. Waarschijnlijk zullen routeplanners het verkeer uiteindelijk toch door dit soort straten dirigeren.
- De verkeerstoename door woonstraten (bloemenbuurt, Jacob Catslaan) zijn minder groot dan berekend, en in plaats daarvan rijdt meer verkeer via doorgaande routes (Van Lenneplaan, Schaerweijdelaan, Utrechtseweg) dan berekend. Verondersteld wordt dat dat veroorzaakt wordt door 30 km / u en verkeersdrempels in woonstraten. Waarschijnlijk zullen routeplanners het verkeer uiteindelijk toch door dit soort straten (kortere routes) dirigeren. Deze afwijking van de berekende toename wordt ook veroorzaakt door het volgende punt:
- Een belangrijk manco van deze tellingen is dat er tijdens de sloop van het tunneltje een omleidingsroute was ingesteld en verkeersregelaars waren ingezet om automobilisten hierop te wijzen. Goed voor de verkeerscirculatie, maar uit onderzoekspunt helemaal verkeerd. De voorspellende waarde van de tellingen wordt daardoor gering.

