



de VERKEERSDESKUNDIGE

Centrumvisie Zeist

analyse verkeersonderzoeken

Rapport 02
20 april 2017



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

Colofon

Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Postbus 23000
1100 DM AMSTERDAM
Contactpersonen : De heer mr. E. van Kampen
Dossier : 7.16.024028

Project : Centrumvisie Zeist;
analyse verkeersonderzoeken
Rapportnummer : Vkd161102
Status : Rapport
Versie : 01
Projectmanager : Max van Kelegom
Auteur(s) : Max van Kelegom
Datum : 20 april 2017
info@verkeersdeskundige.nl

© de Verkeersdeskundige

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, in welke vorm dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en de Verkeersdeskundige
Bron fotomateriaal: de Verkeersdeskundige, tenzij anders vermeld



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Analyse	2
2.1	Algemeen	2
2.1.1	<i>Besluitvormingsproces</i>	2
2.2	Modellen, analyses en tellingen	2
2.2.1	<i>Gemeentelijk verkeersmodel</i>	2
2.2.2	<i>Analyses/adviezen verkeersadviesbureaus</i>	4
2.2.3	<i>Verkeerstelling</i>	6
3	Conclusies	8
	Geraadpleegde informatie	9
Bijlage	Profiel Verkeersdeskundige	10



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

1 Inleiding¹

DAS Rechtsbijstand behartigt de belangen van haar cliënt in Zeist (de Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan) in een beroepsprocedure tegen het College van B&W van de gemeente Zeist. Onderwerp van beroep zijn de verkeersbesluiten van het College van de gemeente Zeist tot het nemen van verkeersmaatregelen in diverse straten. In het bijzonder richt de beroepsprocedure zich tegen het verkeersbesluit [1] tot het nemen van verkeersmaatregelen in de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan, waarin o.a. is voorzien in het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer en het openstellen voor eenrichtingsverkeer van de Slotlaan tussen de Stationslaan en de rotonde Boulevard/Verlengde Slotlaan/Lyceumlaan/Slotlaan/Antonlaan (huidige situatie busstation).

Deze maatregel is een keuze van het College van B&W van de gemeente Zeist als uitwerking van de opdracht van de gemeenteraad bij vaststelling van de Centrumvisie² Zeist [3]: bezie de verkeersgevolgen voortvloeiend uit deze visie op de toekomst van het winkelgebied én uit de bouw van appartementen en een supermarkt aan de rand van het centrum (plan De Wending) in samenhang. Verkeersonderzoeken die hiervoor zijn uitgevoerd laten zien dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Antonlaan - Steynlaan, waar de nieuwbouw komt, binnen een acceptabele verkeerslichtencyclus mogelijk is, ook in de avondspits. Toch stelt de gemeente ingrijpende (en kostbare) maatregelen voor, inclusief het leiden van auto's over het busstation.

Bij de in de verkeersonderzoeken gebruikte modellen, methodes, tellingresultaten en cijfers zijn kanttekeningen te plaatsen; ook de onderzoeksbureaus zelf plaatsen die kanttekeningen. Desalniettemin heeft het College van B&W van de gemeente Zeist op basis van die resultaten besluiten genomen over maatregelen in de verkeersstructuur, met name op het kruispunt Antonlaan - Steynlaan – Korte Steynlaan en op de Slotlaan ter hoogte van het busstation.

DAS heeft *de Verkeersdeskundige* gevraagd een analyse uit te voeren op de kwaliteit en de toepasbaarheid van:

- de gebruikte modellen en methodes;
- de tellingresultaten;
- de verkeersonderzoeken van de diverse adviesbureaus;
- de door de Verkeersafdeling van de gemeente Zeist getrokken conclusies.

¹ In dit kader is aan DAS Rechtsbijstandverzekering reeds een rapport (Vkd 170101 d.d. 13 februari 2017) opgeleverd dat onderbouwing geeft aan de beroepsprocedure. Voorliggend rapport specificeert analyses en inzichten die tot deze onderbouwing hebben geleid.

² De Centrumvisie is een besluit van de gemeenteraad van Zeist d.d. 3 maart 2015 om te komen tot een "Groen, Gezond en Gastvrij Zeist" met een aaneengesloten compact winkelgebied in het centrum van Zeist.



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

2 Analyse

2.1 Algemeen

2.1.1 Besluitvormingsproces

Bij het raadsbesluit tot vaststelling van de Centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' d.d. 3 maart 2015 is unaniem een motie aangenomen tot het opnieuw doorrekenen van de amendementsvariant en de situatie rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation. Aanleiding is de overweging dat de in opdracht van de gemeenteraad in het besluit opgenomen nieuwe verkeersvariant voor het centrum zal leiden tot een ander verkeersbeeld door het centrum en dat de ontwikkeling van De Wending (bebouwing van het voormalig Enecoterrein) in de berekeningen moet worden opgenomen.

Omtrent de situatie rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation is vervolgens op 16 januari 2017 een verkeersbesluit gepubliceerd tot:

- het treffen van maatregelen, i.c. instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen, uitgezonderd busverkeer c.q. openbaar busvervoer, op de Korte Steynlaan,
- het in één richting (zuid – noord) openstellen voor autoverkeer op het gedeelte van de Slotlaan ter hoogte van het momenteel voor autoverkeer gesloten busstation,
- het treffen van een fysieke maatregel nabij de aansluiting Geiserlaan – Steynlaan.

Dit verkeersbesluit maakt deel uit van een pakket van vijf verkeersbesluiten en twee ontwerp-verkeersbesluiten. Al deze verkeersbesluiten hebben wijzigingen in verkeersstructuren en verkeersstromen tot gevolg. De effectiviteit en consequenties van deze besluiten (apart en als pakket) moeten inzichtelijk worden gemaakt om vast te kunnen stellen of het nemen van de maatregelen (apart en als pakket) al dan niet leidt tot verkeersproblemen c.q. tot oplossing van aangetoonde, bestaande problemen. Op basis van dergelijke analyses kan een afweging worden gemaakt voor het onderbouwd wel of niet nemen van (de) maatregelen.

De Verkeersafdeling van de gemeente Zeist heeft voor het doorrekenen van de amendementsvariant en de situatie rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation als onderlegger haar gemeentelijk verkeersmodel gehanteerd.

Cruciaal voor de beoordeling van het doorrekenen is de kwaliteit van het gemeentelijk verkeersmodel, van de analyses en berekeningen en van de resultaten van verkeerstellingen.

2.2 Modellen, analyses en tellingen

2.2.1 Gemeentelijk verkeersmodel

Het gemeentelijk verkeersmodel is in 2008 gebouwd [5] en is afgeleid van het Regionaal Verkeersmodel. Dit betekent dat het detailniveau van het gemeentelijk model grof is, wat tot uiting komt in de wegen en straten die in het model zijn opgenomen: alleen de gebieds-



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

ontsluitingswegen en de grotere erftoegangswegen³ [4]. Bij het gemeentelijk verkeersmodel zijn verder de volgende kanttekeningen te plaatsen:

- Bij de afleiding van het gemeentelijk verkeersmodel van het Regionaal Verkeersmodel had een kalibratieslag moeten worden gemaakt om het model geschikt te maken voor de Zeister situatie. Onduidelijk is of er voor de bouw van het gemeentelijk model verkeers-tellingen zijn uitgevoerd, nodig om een juiste kalibratieslag te kunnen maken. Maar ook andere kentallen (sociaal-economische en demografische) hadden moeten worden mee-genomen en periodiek geactualiseerd. Aan de ombouw van regionaal naar gemeentelijk verkeersmodel worden criteria, eisen en voorwaarden gesteld [9] zoals: waar (op welke wegen en straten) de tellingen moeten worden uitgevoerd, in welke periode en in welke tijdsduur. Het Zeister verkeersmodel voldoet niet aan deze criteria.
- In het gemeentelijk model zijn bij de bouw alleen auto-intensiteiten opgenomen. Oran-jewoud meldt met nadruk, en op verscheidene plaatsen in haar rapport [4, 5], dat het met het verkeersmodel mogelijk is om op hoofdlijnen (onderstreping *de* Verkeersdeskundige) uitspraken te doen over de verkeersafwikkeling.
- Ook meldt Oranjewoud [4] dat het model geen openbaar vervoer, fietsers en voetgan-gers en geen verkeersafwikkeling van parkeergarages bevat; over bijbehorende effecten op het autoverkeer kunnen dus ook geen uitspraken worden gedaan en doet Oranje-woud dan ook niet. Wel kan in een later stadium, wanneer behoefte bestaat aan een verdere analyse van een lokale situatie voor elke verkeersdeelnemer, een verkeerskun-dig simulatiemodel worden ingezet. *de* Verkeersdeskundige constateert dat het feit blijft dat de basis van het verkeersmodel slechts voor autoverkeer geldt.
- Er is ook geen versiebeheer van het verkeersmodel. In de loop van de jaren zijn wijzigin-gen (verrijkingen⁴ [4, bijlage 1]) doorgevoerd die later niet of gedeeltelijk in de praktijk zijn uitgevoerd (bijvoorbeeld de ontwikkelingen bij de “Markt” en “Stinkens”). Onbekend is dus wie wanneer welke versie van het model heeft gebruikt voor zijn rapportage.
- Antea Group (voorheen Oranjewoud) meldt weliswaar [4] een referentiemodel met ver-sienummer 30 oktober 2015, maar onduidelijk is van welk basismodel is uitgegaan en wat er in het referentiemodel zit. Met verwijzing naar dit referentiemodel voert Antea Group vervolgens wijzigingen door die leiden tot een referentiemodel 2 november 2015. Dan stelt Antea Group “Wanneer een integraal pakket van aanvullende verkeersmaatregelen (combi-natie van centrumvisie en aanvullende verkeersmaatregelen) doorgerekend zal worden, wordt nog eens kritisch gekeken naar de modelinvoer (ontwerpsnelheden) om het beeld vanuit het model beter te laten aansluiten bij de werkelijkheid. Kanttekening hierbij is dat dit nooit helemaal lukt, een model blijft een ver-eenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Het definitieve referentiemodel volgt dus nog.”
- Met het model zijn berekeningen gemaakt voor de referentie Centrumvisie 2025. De Verkeersafdeling van de gemeente Zeist heeft het resultaat van deze berekeningen in

³ Gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn wegcategorieën uit een in ons land gehanteerd systeem van wegindeling (Duurzaam Veilig).

⁴ 1^e verrijking in 2010 toevoeging van parkeergarages en sociaal-economische ontwikkelingen; 2^e verrijking in 2012/2013 upgraden van referentiejaar 2020 naar referentiejaar 2025, verkeersstromen van 2020 ophogen met gemiddelde groei van 1% per jaar (in totaal dus 5%), toevoegen meerdere (externe) ontwikkelingen zoals verbreding A12, ondertunneling nabij NS Driebergen-Zeist; 3^e verrijking: toevoegen ontwikkelingen Centrum-plan (niet duidelijk is welke ontwikkelingen zijn opgenomen).



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

zijn opdrachtverleningen aan diverse adviesbureaus steeds meegegeven. Door verscheiden adviesbureaus is hiermee gerekend, zonder dat expliciet wordt vermeld welke maatregelen zijn opgenomen in die berekeningen.

de Verkeersdeskundige constateert, net als de adviesbureaus, dat er gewerkt is/wordt met een niet gekalibreerd gemeentelijk verkeersmodel, waarin verrijkingen zijn gebracht die al dan niet tot uitvoering zijn gekomen. Het gemeentelijk verkeersmodel is dus niet betrouwbaar en daardoor niet geschikt voor het maken van berekeningen, het uitvoeren van analyses en het trekken van conclusies, zeker niet voor het detailniveau van het kruispunt Antonlaan – Steynlaan - Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation.

In het hele proces ontbreekt het ook steeds weer aan goede probleemanalyses en probleemstellingen, aan het opstellen van op die eventuele problemen gericht zijnde maatregelen/scenario's en aan het inzichtelijk maken van de effecten/gevolgen van die maatregelen/scenario's (lokaal maar ook op netwerkniveau). De Verkeersafdeling/het College van B&W van de gemeente Zeist heeft ervoor gekozen om steeds maar weer 'hap-snap' varianten te bedenken en te laten doorrekenen zonder consequenties lokaal en voor het hele netwerk inzichtelijk te (laten) maken.

Het rammelt, sterker er klopt niets van, dus ...

2.2.2 Analyses/adviezen verkeersadviesbureaus

De afgelopen jaren heeft het College van B&W van de gemeente Zeist opdrachten aan verscheidene adviesbureaus gegeven tot het uitvoeren van berekeningen en analyses en het opstellen van adviezen op basis van de berekeningen en analyses:

- Oranjewoud/Antea Group voor het gemeentelijk verkeersmodel,
- DTV Consultants voor het kruispunt Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan,
- Goudappel Coffeng voor validatie onderzoeken kruispunt Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan - Slotlaan.

Daarnaast heeft Vitence Mobiliteit in opdracht van Seyster Veste⁵ een verkeerskundige toets uitgevoerd op het plan De Wending, een herontwikkelingsplan op het voormalige Enecoterrein aan de Steynlaan – Antonlaan.

De adviesbureaus waarschuwen in hun rapporten uitdrukkelijk dat het gemeentelijk verkeersmodel niet gekalibreerd is en alleen maar te gebruiken is als vergelijking tussen maatregelen. Het model is niet te gebruiken om juiste intensiteiten en verkeersbelastingen in de toekomst mee te bepalen en dus ook niet om vast te stellen of er sprake is van een verkeersprobleem op een specifieke locatie. Opmerkelijk is vervolgens dat de adviesbureaus wel verder rekenen met deze intensiteiten en verkeersbelastingen en dus hun eigen waarschuwing in de wind slaan.

⁵ Sinds 1 januari 2017 gefuseerd met de Combinatie tot Woongoed Zeist.



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

Verder noemen alle bureaus dat ze het referentiemodel centrumplan 2025 gebruiken. Maar zoals hiervoor beschreven is het verkeersmodel verscheidene keren (niet juist) (opnieuw) gemodelleerd zonder expliciet te benoemen welke versies daarbij horen. De bureaus zijn ook niet expliciet in het omschrijven van het door hun gebruikte referentiemodel centrumplan 2025. Op basis van welke cijfers hebben ze gerekend? Het is dus de vraag of het gerechtvaardigd is om aan de hand van hun uitkomsten te concluderen zoals ze hebben gedaan.

In deze onduidelijke situatie heeft de Verkeersafdeling/het College van B&W van de gemeente Zeist uiteraard een belangrijke rol gespeeld. Het verlenen van opdrachten aan verschillende adviesbureaus in verschillende stadia van het proces vergroot het maken van fouten. Eén van de belangrijkste fouten is dat de briefing aan de verschillende bureaus al niet goed in elkaar zit, omdat de vraagstelling niet gestoeld is op een duidelijke, laat staan juiste probleemstelling, omdat uitgegaan is van een niet kloppend gemeentelijk verkeersmodel en omdat de opdrachten gericht waren op een lokale situatie zonder de samenhang met het gehele netwerk in ogenschouw te nemen⁶.

Overigens wekt de Verkeersafdeling/het College van B&W van de gemeente Zeist de indruk wél te weten wat een verkeersmodel is en wat er voor nodig is om een verkeersmodel op een juiste wijze te gebruiken: in de informatie aan de gemeenteraad “effecten sloop tunnel Markt” geeft de gemeente een exposé over het middel verkeersmodel [2].

Oranjewoud/Antea Group heeft voornamelijk opdrachten gekregen in het kader van het gemeentelijk verkeersmodel [4, 5, 6]. De kanttekeningen bij het werken met het gemeentelijk verkeersmodel zijn hiervoor al uitgebreid beschreven, waaronder ook de door Antea Group beschreven beperkingen aan het model. Desondanks rekent Antea Group, vreemd genoeg, toch gewoon met dit model.

Goudappel Coffeng is gevraagd een validatie uit te voeren op de onderzoeken omtrent de kruising Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation [7, 8]. In de conceptversie van de second opinion [8] stelt Goudappel Coffeng kritische vragen over het gemeentelijk verkeersmodel; in de definitieve versie [7] komt Goudappel Coffeng tot de constatering “Het bestaande verkeersmodel is niet gedetailleerd genoeg om de effecten en ontwikkeling op een goede manier te benaderen. Als alleen zou worden uitgegaan van het bestaande model zou sprake zijn van een schijnnaauwkeurigheid.”. Vervolgens verklaart Goudappel Coffeng waarom het plausibel is dat toch met het verkeersmodel kan worden gewerkt, maar stelt wel dat de resultaten minder betrouwbaar zijn. Toch komt Goudappel Coffeng met een gedetailleerde kruispuntberekening met verkeersintensiteiten voor de vaststelling van de verkeersbelastingen voor een nieuwe verkeersregelininstallatie. En geeft op basis daarvan wel advies hoe te handelen.

⁶ Dus van wat lokaal zou kunnen kloppen is niet nagegaan óf er en welke consequenties kunnen optreden en wat hierdoor weer zou moeten worden gedaan.



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

Goudappel Coffeng laat na te constateren dat lokale maatregelen ook invloed hebben op het netwerk en dat die invloed vervolgens ook weer invloed heeft op de lokale situaties. Oftewel, maatregelen moeten zowel individueel als in samenhang worden beschouwd. Goudappel Coffeng stelt de resultaten van analyses van **DTV Consultants** en **Vitence Mobiliteit** bij en komt daarmee tot de vaststelling dat deze eerdere onderzoeken niet betrouwbaar zijn.

2.2.3 Verkeerstelling

Om de effecten als gevolg van de sloop van de tunnel onder de Markt op de verkeersstromen van de noord-zuidroute door het centrum in beeld te krijgen, heeft de Verkeersafdeling/het College van B&W van de gemeente Zeist aan Duffec opdracht verleend tot het uitvoeren van verkeerstellingen. De noord-zuidroute is na de sloop van de tunnel niet meer beschikbaar voor autoverkeer en is één van de omstreden maatregelen in het pakket van maatregelen uit de verkeersbesluiten.

De tellingen zijn uitgevoerd in de periode van de weken 37 en 38 in 2016 (0-meting) en van de weken 43 – 45 (1-meting). Bij de verkeerstellingen zijn de volgende kanttekeningen te plaatsen:

- De voor de 0-meting gehanteerde telresultaten omvatten feitelijk de periode van 15⁷ september 2016 tot en met 25 september 2016, een tijdsduur van 11 dagen. En dan was er ook nog sprake van een verstoring op de Slotlaan op 24 september. De 1-meting omvat de periode van 27⁸ oktober 2016 tot en met 15 november 2016, een termijn van 20 dagen. Er is dus geen sprake van representatieve, vergelijkbare perioden.
- Tussen de 0-meting en de 1-meting zat officieel een periode van drie weken. Deze periode is onvoldoende lang om het verkeer de gelegenheid te geven te wennen aan de nieuwe situatie (zowel lokaal als in het netwerk). In de regel wordt met tenminste een periode van een jaar gerekend om ook alle seizoensinvloeden uit te kunnen sluiten.
- Alleen het autoverkeer is geteld. Het aandeel fietsers is juist op kruispunten (en dan vooral die met verkeerslichten, zoals op de kruising Antonlaan – Steynlaan) cruciaal. Ook met de keuze om transponderingrepen door bussen toe te staan moet rekening worden gehouden.

De resultaten [2] van deze autotellingen kunnen voor de diverse wegvakken worden vergeleken met de referenties uit het verkeersmodel en met de capaciteitsindicaties uit het Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan (GVVP). Interessant zijn de vergelijkingen op spitsuurniveau. Uit de tellingen is af te leiden dat veelal de avondspits de hoogste belastingen geven. Kijkend naar de met verkeerslichten geregelde kruising Antonlaan – Steynlaan – Korte Steyn-

⁷ Op 14 september 2016 is weliswaar begonnen met de tellingen, maar pas vanaf 14.00 uur. Deze dag mag dus worden meegerekend in de analyses.

⁸ Ook hier zijn de tellingen een dag eerder (26 oktober 2016, vanaf 11.00 uur) begonnen en een dag later (16 november, tot 9.00 uur) beëindigd.



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

laan blijkt dat tijdens de avondspits de verkeersbelasting op het wegvak Antonlaan tussen Bouelvard en Steynlaan bij de 0-meting het hoogst is en ca. 380 motorvoertuigen bedraagt en bij de 1-meting ca. 400 motorvoertuigen. In het GVVP staat voor dit wegvak een capaciteit van 5.000 – 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is in het drukste spitsuur⁹ 500 – 1.000 motorvoertuigen. Het blijkt dus dat het kruispunt voldoende is toegerust om de verkeersbelasting te kunnen verwerken.

Met behulp van de verkeerstellingen had de gemeente Zeist ook manoeuvre-diagrammen kunnen maken. Daarmee had men inzicht kunnen geven in afslaan en doorgaande verkeersbewegingen en kunnen laten zien op welke kruisingen wel of geen knelpunten zijn of ontstaan. En op basis van deze inzichten al dan niet tot vervolgmaatregelen (lokaal of in het netwerk) over te gaan.

Wat verder in alle verkeersonderzoeken mist is een herkomst- en bestemmingsonderzoek. Hiermee kunnen verkeersstromen en relaties tussen herkomsten en bestemmingen inzichtelijk worden gemaakt. Deze inzichten bieden vervolgens handvatten om beleid te maken zodat effectief en objectief in de verkeersstromen kan worden ingegrepen en gestuurd.

Op deze manier kan ook de situatie van het kruispunt Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Stationslaan – Busstation worden beoordeeld. Nu dit nagelaten is ligt de nadruk op berekeningen van het kruispunt sec en niet op het inzichtelijk maken van mogelijkheden om de verkeersbelasting op het kruispunt te verminderen, zodat het niet nodig is tot grote ingrepen op de verkeerssituatie te komen.

⁹ Verkeerskundig wordt gerekend met een spitsuurcapaciteit/-intensiteit van 10% van de etmaalcapaciteit/-intensiteit.



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

3 Conclusies

DAS Rechtsbijstand behartigt de belangen van haar cliënt in Zeist (de Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan) in een bezwaarprocedure tegen het College van B&W van de gemeente Zeist. In het bijzonder richt de bezwaarprocedure zich tegen het verkeersbesluit van het College van B&W, waarin is voorzien in het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer en het openstellen voor eenrichtingsverkeer van de Slotlaan tussen de Stationslaan en de rotonde Boulevard / Verlengde Slotlaan/Lyceumlaan/Slotlaan/Antonlaan.

Ter ondersteuning van de bezwaarprocedure heeft DAS *de Verkeersdeskundige* gevraagd een analyse uit te voeren. *de Verkeersdeskundige* heeft de situatie beoordeeld en komt aan de hand van een analyse tot de volgende bevindingen:

1. De Verkeersafdeling/het College van B&W van de gemeente Zeist gebruikt (en laat door externe partijen gebruiken) een niet gekalibreerd gemeentelijk verkeersmodel. In de loop van de afgelopen jaren zijn bijstellingen (verrijkingen) gepleegd op basis van globale plannen, indicaties en vooronderstellingen die ook weer gemakkelijk terzijde zijn geschoven. Bovendien wordt er gegoocheld met wat er in de referentie jaren wel en niet is opgenomen en welke versie actueel is.
2. De voorspellende waarde van het gemeentelijk verkeersmodel is daarmee vrijwel nihil.
3. Het College van B&W van de gemeente Zeist neemt op basis van dit model echter wel besluiten op detailniveau, zoals het anders inrichten van verkeersstructuren waardoor verkeersstromen anders moeten gaan lopen én het investeren in een verkeersregelinstallatie die gebouwd moet worden op niet-realistische, niet-representatief gekalibreerde verkeersaantallen.
4. Adviesbureaus waarschuwen voor gebruik en beoordeling van resultaten van het niet-gekalibreerde verkeersmodel, maar slaan hun eigen waarschuwing in de wind door op basis van dat model toch berekeningen uit te voeren.
5. Er is in geen enkel onderzoek vastgesteld dat er op het kruispunt sprake is van een verkeersprobleem, anders dan dat de verkeersregelinstallatie verouderd is. De Verkeersafdeling/het College van B&W van de gemeente Zeist spreekt wel veronderstellingen uit over verkeersonveiligheid en conflicten in doorstroming, maar deze veronderstellingen worden niet expliciet gemaakt met onderzoeken of onderbouwingen.
6. Eind 2016 uitgevoerde verkeerstellingen laten zien dat de verkeersbelasting op diverse wegvakken niet proportioneel uitstijgt boven en in de meeste gevallen zelfs minder is dan de geprognostiseerde intensiteiten uit het verkeersmodel en de capaciteitscijfers uit het Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan.
7. De onderbouwing van het verkeersbesluit [1] is gebaseerd op drijfzand. Daarmee kan de legitimiteit van het verkeersbesluit worden betwist.



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

Geraadpleegde informatie

1. Verkeersbesluit inzake het nemen van verkeersmaatregelen in de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 210529. Staatscourant nr. 2672 d.d. 16 januari 2017.
2. Effecten sloop tunnel Markt. Informatie aan gemeenteraad. Gemeente Zeist. 14 februari 2017.
3. Raadsbesluit Centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij', inclusief amendement en moties. Gemeente Zeist, 3 maart 2015.
4. Modelbeschouwing verkeersberekeningen Centrumvisie Zeist. Antea Group (voorheen Oranjewoud) in opdracht van gemeente Zeist. 23 december 2015.
5. Verkeersafwikkeling Centrum Zeist; bepaling verkeerseffecten Centrumplan 2012. Oranjewoud in opdracht van de gemeente Zeist, 20 februari 2013.
6. Autoluw maken Slotlaan, verkeersberekeningen Centrumvisie Zeist. Antea Group in opdracht van gemeente Zeist. 23 december 2015.
7. Kruispunt Slotlaan – Korte Steynlaan – Antonlaan te Zeist; validatie. Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Zeist, 25 februari 2016.
8. Kruispunt Slotlaan – Korte Steynlaan – Antonlaan te Zeist; concept second opinion. Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Zeist, 3 december 2015.
9. Handboek verkeersonderzoek. Publicatie 248, CROW¹⁰, januari 2008.

¹⁰ ¹⁰ CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze not-for-profit organisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. De kennis, veelal in de vorm van richtlijnen, aanbevelingen en systematieken, vindt haar weg naar de doelgroepen via websites, publicaties, cursussen en congressen.



Project : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersonderzoeken
Opdrachtgever : DAS Rechtsbijstand
Status : Rapport Vkd170102
Datum : 20 april 2017

Bijlage Profiel Verkeersdeskundige

Corebusiness Verkeersdeskundige (www.verkeersdeskundige.nl)

Door Verkeersdeskundige uitgevoerde, relevante projecten

Advocaten: Digna de Bruin Advocatuur & Mediation, Baarn
DVLP advocaten B.V., Amsterdam
Labré Advocaten, Amsterdam
Moree Gelderblom Advocaten, Rotterdam
Parmentier & Oass Advocaten, Haarlem
Schenkeveld Advocaten, Alkmaar
Vlaminckx Advocaten, Venlo

Projecten: Advies voor diverse bezwaarprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Rechtsbijstandsverzekeringsmaatschappijen:

Achmea Rechtsbijstandsverzekering, Tilburg
ARAG Rechtsbijstand, Leusden
DAS Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V., Amsterdam
NRS Rechtsbijstand, Rotterdam

Projecten: Advies voor diverse bezwaarprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Bedrijven:

Stichting De Opbouw, Utrecht
Stichting Laat De Lairesse, Amsterdam

Projecten: Advies voor diverse bezwaarprocedures en gemeentelijke vergunningsaanvragen
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Profiel Max van Kelegom (1949)

Civieltechnisch en verkeerskundig geschoold. Werkzaam geweest bij enkele adviesbureaus in technische en leidinggevende functies. Belangrijkste ervaring bij ANWB als belangenbehartiger namens ANWB-leden op het gebied van verkeer en vervoer.

Hij is bij veel richtlijnen wegontwerp betrokken (geweest). Zo is hij bij CROW, het landelijk kennisplatform verkeer en vervoer, jarenlang projectleider, adviseur, auteur en voorzitter van werkgroepen geweest bij het opstellen van diverse CROW-publicaties wegontwerp. In deze publicaties is Duurzaam Veilig steeds uitgangspunt en leidraad geweest voor de aanbevelingen en richtlijnen wegontwerp, zowel voor binnen als voor buiten de bebouwde kom. Voortschrijdend inzicht heeft er bij hem toe geleid dat hij tegenwoordig vraagtekens zet bij de wetenschappelijke betekenis van Duurzaam Veilig. Vooral het negeren van de betekenis van 'zien in het verkeer' is een grote omissie van Duurzaam Veilig.