

Vragen en opmerkingen van de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West plan Fietstunnel De Dreef – Utrechtseweg ten behoeve van de bijeenkomst op 29 mei 2017

- Wij zijn uitgenodigd voor een bijeenkomst waarbij wij niet vooraf schriftelijk informatie hebben gekregen. Het is dan lastig om onmiddellijk een standpunt te bepalen. Wij willen in elk geval vragen om een vervolgbijeenkomst voor het bespreken van vragen en opmerkingen en de eventueel te verkrijgen nadere informatie.
- Ons eerste idee is dat een tunnelaanleg aardig wat groen kan gaan kosten. Juist op plekken die voor een groen aanzicht en een groene entree van Zeist zorgen. Wij vinden dit bezwaarlijk omdat het kruispunt ook een kruispunt is van belangrijke groenstructuren (zie het Gemeentelijke Groenstructuurplan). Groenverlies is hier ongewenst, ook vanuit het eigen gemeentebeleid.
- Als er een fietstunnel er komt, is dan aanleg onder nu al aanwezig asphalt, dus meer onder het kruispuntvlak mogelijk zodat het groen wordt gespaard. Zo nee, waarom niet?
- Waarom wordt gekozen voor een tunnel onder de Utrechtseweg van de Dreef naar de Kromme Rijnlaan. Rechtvaardigt het aantal fietsoversteken een tunnel? Want
 - De fietsers en voetgangers de Utrechtseweg tussen de Dreef en Kromme Rijnlaan (aan de oostzijde, dus aan de kant van Eikenstein) willen oversteken, kunnen gelijktijdig met de linksaffer van de Kromme Rijnlaan groen licht krijgen. Er valt hier alleen maar winst te behalen voor de richting linksaf vanaf De Dreef. (rechtsaf van de Kromme Rijnlaan gaat mee met linksaf vanaf de Utrechtseweg naar de Kromme Rijnlaan). Die verkeersbeweging is beperkt.
 - Bovendien is het ongewenst voetgangers door een lange tunnel om te laten lopen. Dus oversteektijd voor voetgangers blijft nodig. Voor voetgangers moet een oversteekmogelijkheid blijven anders gaan ze zelf oversteken.
 - Het aantal fietsoversteken hier is relatief laag namelijk 120 per uur in de spits. Het oversteken van fietsers langs de Utrechtseweg aan de kant van De Dreef is 186 en aan de kant van de Kromme Rijnlaan is 150 per uur in de spits. Met een tunnel langs de Utrechtseweg aan de noordzijde is meer winst te halen.
 - Waarom wordt geen tunnel aangelegd bij de Jordanlaan? Hier zijn in de spits per uur 326 fietsbewegingen.
- Welke nadelen heeft een fietstunnel voor fietsers. Bijvoorbeeld voor de route Warande (de studentenflat) naar de Uithof die via de Schorteldoeksesteeg loopt? Heen kunnen ze langs de Utrechtseweg noordzijde en oversteken bij de Jordanlaan. Maar de weg terug langs de Utrechtseweg zuidzijde vraagt dan omrijden om de tunnel in te komen.
- Als een argument voor de fietstunnel is, dat er een fietspad in het verlengde van de Kromme Rijnlaan komt naar de Uithof, dan is dat vreemd want
 - De aanleg van dit fietspad is geenszins zeker, er lopen nog diverse onderzoeken naar varianten vanwege allerlei bezwaren.
 - dit fietspad is door de gemeenteraad geschrapt is in de Structuurvisie en in het GVVP. Waarom neemt de gemeente dan dit initiatief c.q. werkt hier al bij voorbaat aan mee?
- Wat is nut/noodzaak van een tunnel? De kruispuntcapaciteit Utrechtseweg / KR-laan is volgens DTV verkeersonderzoeken voldoende na uitvoeren van het verbredingsplan van 2016. Zelfs na 2025. Waarom nu dit tunnelplan? Maakt dat de verbreding van de Utrechtseweg en de Kromme Rijnlaan dan gedeeltelijk overbodig?

- Als de motivering is dat er door groei van de mobiliteit na 2025 onvoldoende kruispuntcapaciteit is, vinden wij dat op deze locatie niet bewezen. Zoals ook in de verkeersonderzoeken staat, is het maar de vraag hoe de groei tot uiting komt. Mensen stappen bijvoorbeeld over op OV en de elektrische fiets. De werktijden worden flexibeler.
- Uit eerder DTV-onderzoek blijkt dat er sprake is van een knelpunt als de Zeister Warande wordt gebouwd en al het verkeer van de Zeister Warande naar de Kromme Rijnlaan gaat. Maar het oostgaande verkeer vanaf de Zeister Warande kan in elk geval via Utrechtseweg worden afgewikkeld, evenals het verkeer vanuit Utrecht dat vanaf de Utrechtseweg rechtsaf kan slaan. Dus op dit onderzoek met de oplossing alleen Kromme Rijnlaan valt veel af te dingen. Er is in dit onderzoek ook een iets te hogere parkeernorm voor de Kleine Warande aangehouden dan nu in de plannen is opgenomen en waarvan het verkeer is afgeleid.
- Als er al sprake is van wat langere wachttijden op het kruispunt, dan is dat een korte tijdsperiode in elke spits. Wij vinden het discutabel om daaraan in de marge (met een fietstunnel als die al werkt) wat te doen ten koste van de groene kwaliteit van het kruispunt. Met andere woorden, de aanleg van een tunnel ten koste van groen moet een zwaarwegend belang hebben. Dat zien wij vooralsnog niet.
- Een tunnel bij de Jordanlaan / Schorteldoeksesteeg is verkeerskundig veel logischer gezien het aantal fietsoversteken en de knelpunten daar. Het blijft enigszins verbazen dat niet meer wordt gekeken naar het oplossen van de knelpunten met het inkomend autoverkeer in de ochtend- en avondspits met lange wachtrijen maar dat vooral wordt gekeken naar het uitgaand verkeer dat veel minder problematisch lijkt.