

INLEIDING

*In onderstaand rapport heeft de **Werkgroep 2^e Hogeweg 30km** in beeld gebracht op welke wijze, met het dagelijks gebruik van de 2^e Hogeweg, de grenzen, die in het bestaande bestemmingsplan zijn beschreven, worden overschreden.*

Hierin speelt de aanleg/lay-out van de straat een niet onbelangrijke rol. Deze notitie bevat 7 pagina's.

De 2^e Hogeweg behoort tot het centrum van Zeist en valt dus onder de milieumaatregelen van dat gebied.

In het bestemmingplan Zeist Centrum e.o. ,

Opdracht nummer : 06.121

ID nr. : NL.IMRO.0355.BPZeistCentrumeo-OH01

juni 2013

worden de volgende thema's benoemd, die maatgevend zijn voor de milieueisen:

gevaar, geluid, stof en geur

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het voorkomen van **voorzienbare hinder** door milieubelastende activiteiten van belang. Zo staat dat beschreven in het hierboven genoemde bestemmingsplan.

Op het onderwerp *geur* wordt in onderstaande beschouwing niet verder ingegaan. Daarnaast hebben we een ander thema, nl. *snelheid*, toegevoegd.

GEVAAR

Onze analyse van de 2^e Hogeweg starten we met het thema gevaar.

Daartoe bespreken we niet alleen de weg(hoofdrijbaan) maar ook het parkeren, rijwielpad en het trottoir.

Het **trottoir** is bij de meeste woningnummers van de weg veel te smal. Alleen voor de even nummers van 2 t/m 42 is er sprake van een breedte van meer dan een meter. Het overige deel, dit is ca 70% van de totale trottoirlengte, is het voetpad ca. één meter breed en op een aantal plaatsen nog smaller (60cm of minder).

De bevolking van Zeist vergrijsst én verjongt, wat betekent dat de gebruikers zich verplaatsen met scootmobielen, rolstoelen, rollators en dat ook kinderwagens en wandelwagens vaak in gebruik zijn. Dit leidt op deze smalle trottoirs tot erg riskante situaties omdat bij meerdere passerende gebruikers de voetgangers op het fietspad moeten gaan lopen, wat tot gevaarlijke situaties leidt (zie foto 1 en 2 na de tekst).

Conclusie: Er is sprake van voorzienbare hinder d.w.z. gevaar

Over het **rijwielpad** kan gemakkelijk het idee post vatten dat het correct lijkt. Niets is echter minder waar, als we in kaart brengen met welke vervoersmiddelen de gebruikers zich op het fietspad begeven. Op een normale dag zijn de volgende fietsers gespot: gewone fietsen, kinderbakfietsen, snelle en normale e-bikes, wielrenners, brommers en scooters en ook wel scootmobielen en dan nog het elektrisch vervoer van de kinderopvang .

Dan valt er ook nog wel het één en ander op te merken over wat zo'n verschillend gebruikerspotentieel met zoveel verschillende snelheden voor de veiligheid betekent. Het fiets-weggedrag van scholieren die meermalen per dag zich over de 2e Hogeweg verplaatsen, liefst 3 of 4 naast elkaar , daarmee ook nog gebruikmakend van het trottoir, kan echt niet als veilig worden betiteld.

Neem daarbij dat er slechts ca 25 cm ruimte is tussen het fietspad en de parkeerhavens en ook daar zit een bron van gevaar.

Deze situatie heeft onlangs nog tot een ongeval geleid waarbij zowel politie als de ambulance werden opgeroepen.

(zie foto 3 fietspad)

Conclusie: Er is sprake van voorzienbare hinder d.w.z. gevaar

Doordat de **weg** (eigenlijk) te smal is voor het intensieve busverkeer van elkaar passerende bussen of vrachtauto's krijgen de parkeerders ook weer weinig ruimte.

Dit leidt ertoe dat, om schade te voorkomen, men met twee wielen op de geringe ruimte (ca 25cm) tussen de parkeerplaats en het fietspad gaat staan. Hetgeen weer leidt tot gevaarlijke situaties voor de fietspad-gebruikers.

Als de automobilisten "gewoon op de parkeerplaats" gaan staan lopen ze het risico dat ook bij een ingeklapte spiegel, deze eraf wordt gereden. Dat gebeurt zeer regelmatig.

(zie foto's 4 en 5)

Dat de weg te smal is wordt bewezen doordat, als twee tegemoetkomende bussen elkaar naderen, de snelheid wordt beperkt tot bijna stapvoets! Naast de breedte van de weg vormt ook de toegestane snelheid (50 km !!) een belangrijke rol bij het gevaarsrisico. Zowel van de zijde van de Laan van Beek & Rooyen als van de Slotlaan nodigt het ontbreken van een snelheidsbeperking (30km) uit om de snelheid op te voeren (en vervolgens weer af te remmen).

Het laat zich niet verklaren waarom in andere delen van Zeist (bv de Oranje Nassaulaan) met een lagere bewonersdichtheid, de snelheid wel tot 30km

wordt beperkt.

Bovendien is/zal in de komende periode, door een toename van het aantal appartementen, de bewonersdichtheid aan de 2e Hogeweg nog verder toenemen. Zo ook het aantal toegangs/opritten van de nieuwe appartementen-gebouwen naar de hoofdrijbaan.

Conclusie: Er is sprake van voorzienbare hinder d.w.z gevaar

GELUID

Het meeste geluid komt uiteraard door het gemotoriseerd vervoer. Deze weggebruikers maken, op brommers en scooters na, allen gebruik van de hoofdrijbaan.

Doordat de kantoorpanden en twee onder-een-kap-woningen aan de 2e Hogeweg getransformeerd zijn (of in 2018/19 worden) is/zal het aantal wooneenheden/bewoners met 36/ca 54 pers. toenemen. Tevens zijn bij deze nieuwe woningen de balkons aan de straatzijde gelegen, zodat de geluidsbelasting voor de woningen nog hoger ligt.

Hiermee is het karakter van de 2e Hogeweg veranderd in een woonstraat waarmee de geluidsbelasting op 40dB gesteld mag worden.

Welnu deze waarde wordt ver overschreden.

Conclusie: Er is dus sprake van voorzienbare hinder door geluid

FIJNSTOF EN CO₂-UITSTOOT

Bij deze verkeersbelasting is de CO₂, de NO₂(stikstofdioxide) en fijnstof-uitstoot en de milieubelasting groot te noemen, terwijl de gemeente Zeist zich voorstaat op een beter milieu. Het is immers aantoonbaar dat de uitstoot direct verband houdt met de snelheid en intensiteit van het autoverkeer.

Ook hier weer geldt dat het beperken van de snelheid tot 30km een eerste stap is tot verbetering.

Een andere oplossing kan zijn het aanbrengen van zgn. stil asfalt, maar het meest voor de hand liggend is toch ook hier weer de snelheid terugbrengen naar 30km.

Een combinatie van beide maatregelen zal de beste oplossing zijn.

Conclusie: Het terugbrengen van snelheid heeft directe en positieve gevolgen op zowel de geluidsreductie als de luchtkwaliteit en de uitstoot.

SNELHEIDSBEPERKING ALS MAATREGEL

Als belangrijk aandachtspunt in deze overwegingen kunnen we nog apart stilstaan bij de snelheid van de gebruikers van de hoofdrijbaan.

In november 2017 hebben we met de afdeling verkeer van de gemeente Zeist hierover gecorrespondeerd. In het antwoord is men vooral gefocust op het gebruik van de hoofdrijbaan. De andere weggebruikers kregen geen aandacht in het antwoord.

We hebben inzage gekregen in verrichte snelheidsmetingen in 2017 in juni/juli en augustus/sept (deze laatste viel in het einde van het zomer reces!). De gemeten snelheden zijn gepresenteerd in gemiddelden. In de noordwestelijke richting 35 en 37km/u en in de zuidoostelijke richting van 39 en 37 km/u. Beide metingen dus hoger dan 30km/u.

Van belang is dan ook de plek waar de meting verricht is.

Het weggedrag van veel automobilisten, komende van het kruispunt met de Slotlaan, na het passeren van het bord "einde 30km", is gas geven, waarbij de hoogste snelheid wordt bereikt vlak voor de flauwe bocht ter hoogte van de zijstraat Nooitgedacht. In noord-westelijke richting geldt het omgekeerde, daar wordt gas gegeven na die bocht en weer afgeremd vlak voor het kruispunt met de Slotlaan.

Ergo, de plaats waar de meting is gehouden maakt een groot verschil! Doch ook met deze meting kan al geconstateerd worden dat het terugbrengen van de snelheid door de 30km zone aan het begin van de 2e Hogeweg/Laan van Beek & Rooyen te laten ingaan een merkbare verbetering zal zijn

Conclusie: Meest voor de hand liggend is de snelheid terugbrengen naar 30km/u en handhaving daarvan.

EXTRA UITSTOOT, DUS EXTRA MILIEU-BELASTING

Welliswaar tijdelijk, maar wel al een jaar durend, is de extra verkeersbelasting op de 2e Hogeweg door het (wegen)bouwverkeer dat de werkzaamheden ten behoeve van het Centum met zich meebrengt.

Op het kruispunt met de Laan van Beek & Rooyen is immers een extra "gemeentewerf" gevestigd.

Dit betekent dat vanaf ca 7.00u tot 17.00u in de week zo'n **70 tot 80 extra verkeersbewegingen** te constateren zijn van bouwverkeer door bulldozers, tractoren, graafmachines, vrachtauto's e.d. .

Daardoor is de extra milieubelasting erg groot te noemen!

Vraag: Wel eens een bulldozer met schone luchtfilter gezien??

Conclusie: Er is sprake van voorzienbare én extra milieubelasting

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In bovenstaande hebben we aangetoond dat op alle gebieden die de Gemeente Zeist in het bovenstaande bestemmingsplan heeft genoemd en goedgekeurd, de normen van het voorkomen van voorzienbare milieu-hinder worden overschreden. Dit geldt voor gevaar, geluid en fijnstof en CO2.

VRAAG:

De Werkgroep 2e Hogeweg 30km vraagt u derhalve:

- *Het zo spoedig mogelijk terugbrengen van de snelheid op de gehele 2e Hogeweg naar 30km per uur en handhaving daarvan*
- *Het aanbrengen van zgn. stil asfalt als onderdeel van het Centrumplan Zeist*
- *Het herinrichten van de gehele 2e Hogeweg, waarbij deze gaat voldoen aan de eigen milieu-uitgangspunten van de gemeente Zeist.*

Foto's 1 en 2: Gevaarlijke situaties op het trottoir





Foto 3: Gevaarlijk fietspad



Foto 4: Parkeren op het fietspad



Foto 4 en 5: Parkeerschade



Einde rapport.

7 februari 2018