

Van: ir. H.J. Hoorn

Aan: gemeenteraad Zeist

Betreft: Effecten verkeersplan centrumvisie

Zeist, 2 december 2018

Het verkeersplan van de centrumvisie is in een ingewikkelde situatie terechtgekomen. De effecten daarvan zullen duidelijk worden als per 1 januari 2019 de route via het voormalige tunneltje bij de Klinker wordt afgesloten voor autoverkeer en een aantal overige verkeersmaatregelen wordt uitgevoerd.

Op 1 november 2018 is een deel van de verkeersmaatregelen uitgevoerd, zoals genoemd in de raadsinformatiebrief 'Fasering verkeersmaatregelen herinrichting' van 11 september 2018, m.n. de afsluiting van de Jagerlaan ter hoogte van de Slotlaan. Dit heeft geleid tot files op de Slotlaan. Op [www.centrumzeistvernieuwt.nl](http://www.centrumzeistvernieuwt.nl) en in de Nieuwsbode van 28 november 2018 wordt beweerd dat dat een kwestie van gewenning zou zijn. Dat is onjuist. Deze verkeerstoename is keurig voorspeld door de berekeningen in het gemeentelijke verkeersmodel. De verkeersintensiteit op de Slotlaan zal verder toenemen zodra het busstation wordt opengesteld.

Op 1 januari 2019 zal het centrum bij het voormalige tunneltje langs de Klinker worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Het autoverkeer dat nu nog via die route rijdt, zal dan 'om de oost', via de Lindenlaan en de Jagersingel rijden, of 'om de west' als sluipverkeer door de bloemenbuurt en via de beoogde alternatieve route Bergweg - Jacob van Lennepaan - Schaerweijdelaan.

Deze brief kan gelezen worden als vervolg op onze brief van 7 maart 2018, waarin de initiatiefnemers van het Burgerinitiatief 2016 u uitnodigden voor een open overleg.

Zie <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/6259750/1>.

Met deze brief informeer ik u over de ontwikkelingen in het afgelopen halfjaar en de verkeerssituatie die nu dreigt te ontstaan. Vanwege de complicaties adviseer ik u deze eerst goed te laten onderzoeken. Dat is nog niet gebeurd.

Ik behartig met deze brief geen eigen belang. Ik heb zelf nauwelijks last van de voorgenomen afsluiting van het centrum en de verkeerstoenames in de omliggende wijken als gevolg daarvan. Hoe dan ook is mijn eigen belang niet wat mij motiveert in mijn betrokkenheid bij de centrumplannen.

### **Raadsvragen VVD 29-11-2018**

Op 29 november 2018 heeft de VVD raadsvragen gesteld die er op gericht zijn dat het college verkeersmetingen verricht voor en na de realisatie van de verkeersmaatregelen op 1 januari. Meten is altijd goed, maar voor representatieve nulmetingen is het nu erg laat. Er zijn eerder metingen uitgevoerd, maar lang niet op alle plekken die door de centrummaatregelen zullen worden getroffen.

Metingen (tellingen) en berekeningen worden vaak met elkaar verward. Dit zijn twee verschillende onderzoeksmethoden. Beide hebben voor- en nadelen. Een belangrijk nadeel van metingen is dat deze pas mogelijk zijn in een gerealiseerde situatie. Dat nadeel hebben berekeningen in het gemeentelijk verkeersmodel niet. Er ontstaan nu verkeerssituaties die nog niet doorgerekend zijn. Zie verderop in deze brief.

### **Bereikbaarheid Wilhelminapark via noordzijde**

Op 3 maart 2015 stelde u de centrumvisie vast en koos u voor een nieuwe verkeersvariant (amendementvariant). Een jaar later besloot het college om aanvullend daarop ook de Korte Steynlaan af te

sluiten in de richting van de Slotlaan. Daardoor ontstond de noodzaak om in het wijkverkeersplan Wilhelminapark / Lyceumkwartier-zuid eenrichtingsverkeer in te stellen op de Pauw van Wieldrechtlaan en de Lorentzlaan tussen de Boslaan en de Fransen van de Puttelaan. Op de Lorentzlaan zou een uitzondering voor bestemmingsverkeer worden toegevoegd aan het in te stellen eenrichtingsverkeer. In de raadsinformatiebrief van 4 juli 2017 schrijft het college hierover: *'Deze uitzondering zorgt ervoor dat de wijk Wilhelminapark via de noordzijde beter bereikbaar blijft.'* Maar de rechtbank heeft deze uitzondering vernietigd. Het Wilhelminapark zal daardoor via de noordzijde niet meer toegankelijk zijn voor auto's. Autoverkeer vanaf de Steynlaan en de Boulevard met bestemming Wilhelminapark moet straks omrijden via de Lindenlaan en de Jagersingel, en kan de wijk dan pas inrijden via de Woudenbergseweg aan de kant van het Bizonpark.

### **Busstation en capaciteit kruispunt Antonlaan - Steynlaan**

Volgens de raadsinformatiebrief van 11 september 2018 zullen de belangrijkste verkeersmaatregelen op 1 januari 2019 worden uitgevoerd: de afsluiting van het centrum voor doorgaand autoverkeer ter hoogte van de Klinker, de aanvullende afsluiting van de Korte Steynlaan richting Slotlaan en de beide wijkverkeersplannen.

Maar het openstellen van het busstation voor autoverkeer en het afsluiten van de Korte Steynlaan richting de Antonlaan worden pas uitgevoerd als het busstation heringericht is. Onduidelijk is wanneer dit gaat gebeuren. Onder omwonenden is veel weerstand tegen deze openstelling en een aantal raadsfracties is er ook tegen. Hierdoor ontstaat op 1 januari een nieuwe verkeerssituatie die nog nooit onderzocht is. Onzeker is of het kruispunt Antonlaan – Steynlaan dit aankan. Volgens het college (o.a. in een raadsinformatiebrief van 8 maart 2016) heeft dit kruispunt 'weinig tot geen restcapaciteit'. In de doorrekening van de 'integrale variant' wordt dit kruispunt bijna net zo druk als nu, ondanks de ontlasting door de openstelling van het busstation. Zonder deze openstelling wordt het kruispunt vermoedelijk drukker dan nu. Het college zou deze tijdelijke variant eerst moeten doorrekenen in het verkeersmodel. Dit is een kleine moeite.

### **Bergweg – Jacob van Lenneplaan**

De herinrichting van de Bergweg en omgeving in 2017 hangt samen met de verkeersmaatregelen in het centrum. Medio 2017 is (zonder het daarvoor vereiste verkeersbesluit) de voorrangsbocht van de Bergweg naar de Jacob van Lenneplaan gemaakt, in samenhang met de herinrichting van de Bergweg. Dit kruispunt is inmiddels na protesten van omwonenden weer in de oorspronkelijke situatie hersteld. Ook deze variant (integrale variant maar dan zonder de voorrangsbocht) is niet doorgerekend in het verkeersmodel.

De raad zou het college hierover moeten bevragen: 1. Waarom was dit nodig en waarom is het nu weer teruggedraaid? 2. Hoeveel heeft het in totaal gekost?

Ten tijde van deze herinrichting werd het publiek hierover geïnformeerd via de gemeentelijke website. Deze wegpagina is inmiddels verwijderd, maar is nog wel zichtbaar op pagefreezer. Een antwoord op de eerste vraag wordt daar gegeven:

Zie <https://publiek.pagefreezer.nl/browse/0%20-%20Gemeente%20Zeist%20nieuw/31-08-2017T09:28/https://www.zeist.nl/inwoner/parkeren-en-bereikbaarheid/werk-aan-de-weg/herinrichting-bergweg/%23>:

- *'De Jacob van Lenneplaan wordt na de herinrichting gebruikt als route voor het verkeer dat nu nog door het centrum rijdt.'*
- *'De Jacob van Lenneplaan en de Steynlaan worden de alternatieve route van verkeer dat nu van noord naar zuid dwars door het centrum van Zeist rijdt. Dat gebeurt nadat de herinrichting van de Bergweg een feit is en er verkeersmaatregelen in het centrum zijn genomen.'*
- *'Daarnaast wordt met de herinrichting vooruitgelopen op de verkeersstromen die ontstaan wanneer de noord – zuid route door het centrum definitief dichtgaat en het verkeer om het centrum heen wordt geleid. Hierdoor vindt een verschuiving van de verkeersstroom naar de Bergweg / Jacob van Lenneplaan - Schaerweijdelaan plaats.'*

Deze voorrangsbocht was dus nodig om de doorstroming op deze route te verbeteren voor als straks het centrum wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Ook het weghalen van de verkeerslichten op het kruispunt Schaerweijdelaan – Jacob van Lenneplaan en het aanpassen van dit kruispunt eind 2017 waren gericht op het verbeteren van deze doorstroming. Maar die verkeerslichten zijn al snel weer teruggezet, ook na protesten van omwonenden. Het kruispunt wordt begin volgend jaar opnieuw aangepast.

**De vraag die nu gesteld en beantwoord moet worden is: ‘Nu de maatregelen die nodig waren om de Bergweg – Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan geschikt te maken als alternatieve route voor het centrumverkeer, allemaal zijn teruggedraaid, kan het centrum dan nog wel afgesloten worden voor doorgaand autoverkeer?’**

Bovendien is de doorstroming via deze route zelfs verslechterd i.p.v. verbeterd:

De Bergweg is veel smaller gemaakt en er is een linksaf-verbod ingesteld van de Bergweg naar de Schaerweijdelaan. Verkeer van de Bergweg richting de Schaerweijdelaan kan nu alleen nog maar via de Jacob van Lenneplaan.

Ook het linksaf-verbod is zonder het daarvoor vereiste verkeersbesluit gerealiseerd. Eind 2017 heeft het college daarover alsnog een verkeersbesluit genomen. De bewoners van de Jacob van Lenneplaan en Stichting Beter Zeist hebben daar in januari bezwaar tegen gemaakt. Binnenkort is daarover eindelijk de hoorzitting voor de bezwarencommissie.

De Bergweg was eerst ter hoogte van de Jacob van Lenneplaan 12,5 m breed incl. fietsstroken, met een soort voorsorteerstrook van de Bergweg naar de Jacob van Lenneplaan, zodat het rechtdoorgaande autoverkeer daar rechts langs kon. Voor zo’n strook is het nu veel te smal geworden. Rechtdoorgaande auto’s richting de Panweg moeten nu wachten op de auto’s die linksaf slaan, die op hun beurt voorrang moeten verlenen aan doorgaand verkeer vanaf de andere kant. Zie

<https://www.google.nl/maps/@52.0924395,5.2427596,3a,75y,6.48h,81.92t/data=!3m6!1e1!3m4!1svlgBhaHGYgplA7Id5mvwYQ!2e0!7i13312!8i6656>.

### **Breedte Bergweg**

Bij de voorbereiding van de reconstructie van de Bergweg had ingenieursbureau Tauw in een notitie van 12 januari 2017 een breedte van 10 m inclusief een middenstrook van 1,5 m geadviseerd, en tussen de Steynlaan en de Jacob van Lenneplaan nog wat breder, omdat dit de doorgaande route van en naar het centrum is, waar ook meer vrachtverkeer te verwachten is, en ter bescherming van fietsers.

De uitwerking van de herinrichting is met een ander adviesbureau gedaan. De Bergweg is uiteindelijk slechts 7 m breed geworden, zonder middenstrook.

Er is met een WOB-verzoek gevraagd waarom de Bergweg zoveel smaller gemaakt is dan aanvankelijk geadviseerd was. Die informatie is niet beschikbaar. De projectleider en de verkeerskundige die dit project begeleid hebben, werken niet meer bij de gemeente Zeist.

Tijdens informatiebijeenkomsten met omwonenden in maart en april van dit jaar is door de bewoners gezegd dat de Bergweg te smal is geworden en dat het vanwege de versmalling gevaarlijker is geworden, vooral voor fietsers.

Bij de voorbereiding van dit project heeft het college de bewoners van de Jacob van Lenneplaan buitenspel gezet. Wie hier het fijne van wil weten, leze [http://beterzeist.nl/?wpfb\\_dl=1683](http://beterzeist.nl/?wpfb_dl=1683). Stichting Beter Zeist heeft deze casus ingebracht in het hoger beroep tegen de centrum-verkeersbesluiten. Ongeacht wat de rechter hiervan vindt, zou u hier ook iets van moeten vinden.

### **Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan**

Het aanvankelijke besluit om het kruispunt Schaerweijdelaan – Jacob van Lenneplaan aan te passen en de

verkeerslichten daar weg te halen was gebaseerd op een advies van Megaborn van 26 augustus 2016. Recentelijk is gebleken dat Megaborn daarbij met 40 % te lage verkeersintensiteiten gerekend heeft. Megaborn heeft nu nieuwe berekeningen gemaakt met de juiste cijfers, en daarover op 1 november 2018 gerapporteerd. Hierin wordt geconcludeerd: *'In de situatie mét de centrumontwikkelingen is de cyclustijd in de avondspits nog wel aan de hoge kant.'*

Maar: Volgens het memo Monitoring sloop tunnel markt van 7 februari 2017<sup>1</sup> blijkt uit het verkeersmodel dat er door het verkeersplan van de centrumvisie op de Van Reenenweg een toename is van ongeveer 500 auto's per dag. Dat is onjuist. In werkelijkheid bedraagt de toename volgens het model ongeveer 1.500 auto's per dag. De sluiproute van dit verkeer gaat vanaf de Bergweg via de Van Reenenweg, de Tulpstraat, de Leliestraat (zal in werkelijkheid de Hortensialaan zijn), de Oude Arnhemseweg en de Van Reenenweg naar de Utrechtseweg. Op de Van Reenenweg bij de aansluiting op de Utrechtseweg zou dit een relatieve toename van ongeveer 90 % vormen. Maar in het memo wordt vervolgens gezegd dat deze route modelmatig weliswaar een alternatief vormt voor de Schaerweijdelaan, maar in de praktijk een minder aantrekkelijk alternatief is. Dat is vermoedelijk juist. Dat betekent dat een groot deel van deze verkeersstroom de route Bergweg – Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan zal kiezen. De verkeersintensiteiten op het kruispunt Schaerweijdelaan – Jacob van Lenneplaan worden daardoor veel hoger dan waar Megaborn mee gerekend heeft in het memo van 1 november 2018, terwijl Megaborn zelfs zonder dit effect al concludeert dat de cyclustijd in de situatie met de centrumontwikkelingen in de avondspits aan de hoge kant is.

Dit effect is ook van belang bij de vraag of het kruispunt Bergweg - Jacob van Lenneplaan het centrumverkeer straks wel aankan. Te verwachten is dat er in de spitsen files op de Bergweg ontstaan van autoverkeer dat daar moet wachten om linksaf te slaan. Een deel van het autoverkeer zal dan alsnog voor de sluiproute door de bloemenbuurt kiezen, of voor de oostelijke route via de Lindenlaan.

Dit is allemaal niet onderzocht.

### **Samenvatting**

- Het Wilhelminapark is straks niet meer via de noordzijde bereikbaar voor autoverkeer.
- Doordat het busstation voorlopig niet opengesteld wordt voor autoverkeer, zal het kruispunt Antonlaan – Steynlaan vermoedelijk drukker worden dan nu. Onzeker is of het kruispunt dat aankan. Deze nieuwe verkeerssituatie is niet doorgerekend in het verkeersmodel.
- De doorstroming op de alternatieve route voor het centrumverkeer via de Bergweg – Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan is niet verbeterd, zoals beoogd, maar verslechterd. Onzeker is of deze route het centrumverkeer straks aankan.
- De Bergweg is om onbekende redenen smaller gemaakt dan door Tauw geadviseerd was omwille van de veiligheid van fietsers. Volgens de omwonenden is het hierdoor gevaarlijker geworden, vooral voor fietsers.

Met vriendelijke groet,

Hendrik Jan Hoorn

---

<sup>1</sup> Bijlage bij de raadsinformatiebrief van 14 februari 2017 over de verkeerseffecten tijdens de sloop van de tunnel langs de markt eind 2016.