

Aan: Gemeenteraadsfracties Zeist, t.a.v. woordvoerders ‘Verkeer’
CC: College van B&W, t.a.v. wethouders W.Catsburg en L.Hoogstraten
Van: Vereniging Lyceumkwartier Zeist

Betreft: Alternatieve fasering invoering verkeersmaatregelen centrum

Zeist, 30 oktober 2018

Geachte raadsfracties,

Hierbij verzoeken wij de raad bij het college aan te dringen op een andere fasering van invoering van verkeersmaatregelen dan thans het voornemen is. Een voorstel hiertoe vindt u in paragraaf 3.

1. Inleiding

Het college gaf de raad op 25 september jl. een toelichting over fasering van verkeersmaatregelen. Het voornemen is onder meer om per 1 januari 2019 de route via de Voorheuvel (ex-tunneltje) af te sluiten, de Korte Steynlaan richting Slotlaan af te sluiten en de wijkmaatregelen uit te voeren. Deze maatregelen werden door het college omschreven als ‘maatregelen met veel impact’. Dat hebben ze ook: verkeersrisico’s zullen op meerdere plaatsen stijgen tot onaanvaardbare hoogte (Bijlage 1).

Zoals bekend verplaatst afsluiting van de Voorheuvel het doorgaand N-Z verkeer naar straten om het centrum heen. Voortschrijdend inzicht laat zien dat dit bij verre niet de belangrijkste oorzaak van scherp stijgend verkeersgevaar is: dat is de afsluiting van de Korte Steynlaan en de daaruit voortvloeiende wijkverkeersmaatregelen. Deze stapelen (bestemmings-)verkeer straat voor straat op en sturen het geheel naar verderop gelegen punten, waaronder de rotondes Lindenlaan. Ongeveer de helft (ca. 2000) van de middelbareschoolleerlingen uit Zeist passeert die drukke knooppunten dagelijks meerdere malen per fiets, terwijl deze punten nu al overbelast zijn. Over de kleine rotonde bij het Diakonesenhuis bijvoorbeeld, zullen volgens het verkeersmodel 16.580 (vracht)auto’s en bussen per dag gaan rijden¹. Kinderen schieten tussen de vele auto’s door, wat met name in de donkere wintermaanden tot gevaarlijke situaties leidt. Ongevallen komen dan ook regelmatig voor. Verdere verkeersstijgingen op die rotondes zijn onverantwoord en vergaand in strijd met GVVV-maxima voor aantallen motorvoertuigen/etmaal op buurtverzamelwegen en woonstraten.

2. Besluitvorming

Op 25 september jl. stelde het college onder meer dat: **a)** de maatregelen eenvoudig terug te draaien zijn; **b)** de gemeenteraad tot al deze maatregelen besloten heeft; en **c)** de Korte Steynlaan wordt afgesloten ‘om sluipverkeer in het Wilhelminapark te voorkomen’.

Ad a) Bij gelijktijdige invoering van maatregelen is terugdraaien niet eenvoudig omdat ná invoering niet te achterhalen is welke specifieke maatregel de oorzaak is geweest van de ongewenste effecten die men juist zou willen bestrijden. Een voorbeeld in de voetnoot.²

Ad b) De afgelopen drieënhalve jaar is meerdere malen gesteld dat ‘alle centrummaatregelen besloten zijn door de gemeenteraad’. Ook op 25 september jl. zei het college dat uw raad besloten heeft ‘al deze dingen door te voeren’.³ Dit is slechts gedeeltelijk juist: Een jaar na het bekende verkeersamenkomst d.d. 3 maart 2015 besloot het college de Korte Steynlaan af te sluiten in de richting van de

¹ Het verkeersmodel geeft aan dat over de kleine rotonde Lorentzlaan/Lindenlaan 16.580 (vracht)auto’s en bussen per dag gaan rijden. Dit rotondetje heeft onbeschermde fietsstrookjes, is nu al overbelast door bezoekersverkeer van het ziekenhuis, ambulances van de RAVU, doorgaande lijnbussen, en sluipverkeer A28–A12. Verkeersmodel ‘Integrale Variant 3 d.d. 4-10-2016’ laat zien dat 16.580 mvt/per dag gelijk staat aan: twee maal zoveel verkeer als op Woudenbergseweg in beide richtingen; 7500 auto’s per dag meer dan op de grote rotonde busstation/Boulevard; en 4000 meer dan op de bekende kruispunten aan weerszijden van de Jacob van Lenneplaan.

² Afsluiten van ex-tunneltje verlaagt, volgens verkeersmodel en -tellingen, de druk op kruispunt Antonlaan/Steynlaan. Uit metingen in 2016 bleek dat de wijkmaatregelen “Jagerlaan e.o.” onnodig zijn (straten bleven beneden GVVV-normen). Invoering van die wijkmaatregelen gelijktijdig met afsluiten van de Voorheuvel zal de druk op kruispunt Antonlaan/Steynlaan laten toenemen. Overbelasting van dit kruispunt wordt daarmee een ‘self fulfilling prophecy’. Omdat de effecten van individuele maatregelen niet separaat gemeten worden zal niet te achterhalen zijn of eventuele verkeersproblemen daar komen door afsluiten Voorheuvel, de wijkmaatregelen, stijging verkeer door Meester de Klerkstaat, stijging door Slotlaan, stijging door Steynlaan, of dat verkeersophopingen per arm ontstaan door de slecht afgestelde stoplichten.

³ Geluidsopname 25/9/2018 15:09 : “Laten we duidelijk zijn: er ligt een raadsbesluit waarin een verkeersplan is besloten om al deze dingen door te voeren. (.....) .. voor nu is het uitgangspunt gewoon het raadsbesluit.”

Slotlaan. Deze fundamentele wijziging van ‘het amendement’ heeft grote gevolgen. Het noodzaakt onder meer tot de wijkverkeersmaatregelen, die op zich ook weer sterk verkeerscumulerende effecten hebben. Het besluit werd alleen gemotiveerd met “vermindering verkeersdrukte op het busstation”⁴. Omdat het huidige voornemen is het busstation niet open te stellen, vervalt deze motivering. Bovendien is bij optimale afstelling van stoplichten Antonlaan/Steynlaan de capaciteit voor de komende jaren aantoonbaar voldoende.⁵ Het is daarom ook niet noodzakelijk om de Korte Steynlaan af te sluiten in de richting van de Slotlaan. Zeker niet per 1 januari 2019.

Ad c) Op 25 september jl. meldde het college dat de enige reden voor afsluiting van Korte Steynlaan is: ‘sluipverkeer in Wilhelminapark voorkomen’. Dit is anders dan de redenen die indertijd werden aangevoerd in collegebesluit en raadsinformatiebrief. Alleen daarom al kan de Korte Steynlaan niet afgesloten worden in de richting van de Slotlaan. Bovendien zijn in 2016 effecten van het afsluiten van het ex-tunneltje gemeten. Na correcties voor meetfouten en dubbeltellingen bleek dat op de Stationslaan gemiddeld 468 auto’s extra per dag reden als gevolg van deze afsluiting. Bijna alle lanen in het Wilhelminapark bleven in deze metingen ver beneden de GVVP-maxima. Een dergelijke geringe toename is met veel beperktere maatregelen te mitigeren⁶, dan door het afsluiten van alle westelijke, noordelijke en oostelijke toegangswegen tot het Wilhelminapark, m.u.v. Woudenbergseweg⁷.

3. Voorstel andere fasering

Met grote klem verzoeken wij uw raad te voorkomen dat door integrale invoering van de maatregelen gevaarlijke verkeerssituaties gecreëerd worden. De VLZ heeft grondig onderzoek verricht naar motiveringen en gevolgen van de voorgenomen verkeersmaatregelen.⁸ Op basis daarvan concluderen wij dat meerdere van de besluiten gebaseerd zijn op fictie, terwijl de te verwachten gevolgen zeer zorgwekkend zijn. We dringen er daarom sterk op aan dat stapsgewijs en betrouwbaar gemeten wordt wat de gevolgen van invoering van individuele verkeersmaatregelen zijn. Mede met het oog op de experimenten met een autovrije Slotlaan stellen wij het volgende voor:

- 1) Sluit alleen route Voorheuvel af en meet wat de gevolgen zijn in centrum en in omliggende wijken.
- 2) Doe vervolgens Voorheuvel weer open en sluit de Slotlaan af (verkeer Slotlaan via K. Weeshuislaan en/of Meester de Klerkstraat naar Antonlaan). Meet ook dan weer wat er gebeurt in centrum en omliggende wijken.
- 3) Afhankelijk van basiskeuzen en afwegingen voor 1 of 2: Stapsgewijs testen welke verdere maatregelen genomen moeten worden. Ook in wijken. De GVVP-maximum aantallen zijn daarbij een goede leidraad om tot verstandige besluiten te komen.

NB: Als in beide bovenstaande gevallen de stoplichten Antonlaan/Steynlaan niet ingeregeld worden op het veranderende aanbod per ‘arm’, kunnen daardoor verkeersophopingen ontstaan. Daar zouden op piekmomenten verkeersregelaars ingezet kunnen worden in de proefperioden.

4. Afsluitend: U merkt dat de voorspelde verkeersstijgingen ons grote zorgen baren. Dit temeer omdat de ‘fall-out’ van een autoluw centrum door bepaalde verkeersmaatregelen onevenredig verdeeld wordt over Zeist, met behoorlijke tweespalt in de Zeister samenleving van dien. Wij vertrouwen er op dat ook uw fractie dit onwenselijk vindt en tijdig zal aandringen op een alternatieve aanpak. Vanzelfsprekend zijn wij altijd bereid uw eventuele vragen te beantwoorden en/of ons verzoek verder toe te lichten. Ook vernemen wij graag uw fractiestandpunt in deze.

Met de meeste hoogachting,
Vereniging Lyceumkwartier Zeist,

S.I. Schaafsma, voorzitter

J. Vegter-Valk, secretaris

E. Toering, bestuurslid

⁴ Raadsinformatiebrief 8/3/2016 : “Er is een aanvullende verkeersmaatregel uit de verkeersdialoog naar voren gekomen die de verkeersdrukte op het busstation zal verminderen: het volledig afsluiten van de Korte Steynlaan voor autoverkeer. Het is hierdoor wel noodzakelijk de Antonlaan volledig open te houden voor autoverkeer in twee richtingen”

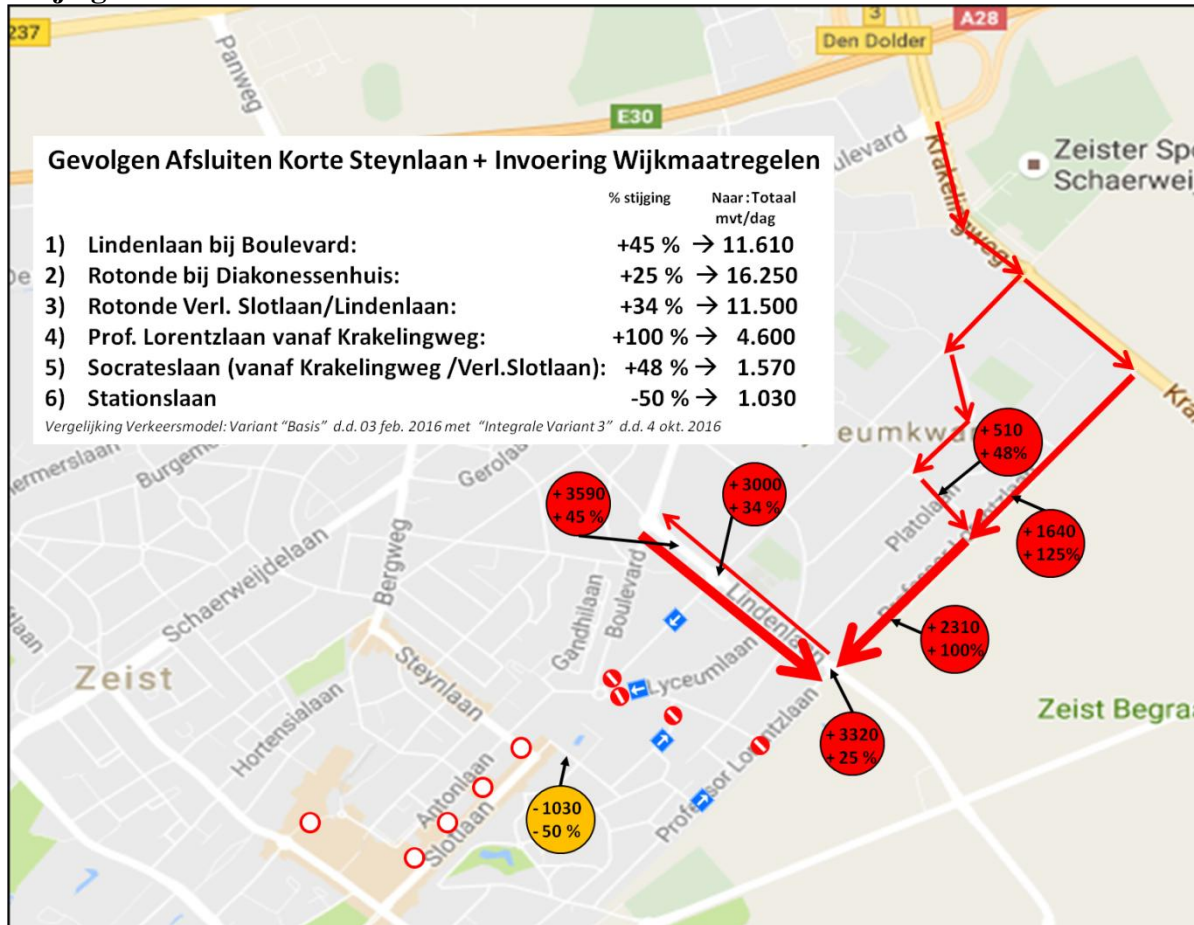
⁵ Langdurige (8 maanden) metingen van verkeersintensiteiten door de detectielussen van de stoplichten tonen dit aan. Dit onderzoek en conclusies kunnen op verzoek worden toegezonden.

⁶ Bijvoorbeeld door invoering eenrichtingverkeer op de Stationslaan met rijrichting naar Prins Hendriklaan.

⁷ ‘Korte Steynlaan + wijkmaatregelen’ laat verkeer op W’bergseweg (WP-buurt in) overigens boven Gvvp normen stijgen. Hetzelfde geldt voor Huydecoperweg en Lorentzlaan. Voor de redenen hiertoe zie ook tekening in Bijlage 2.

⁸ Op verzoek beschikbaar.

Bijlage 1



Bijlage 2



Groen = Huidige Route

Rood = Nieuwe route na afsluiting Korte Steynlaan en invoering wijkmaatregelen (+ 3,5 km)