



Aan: Leden van de Gemeenteraad van Zeist
College van Burgemeester en Wethouders van Zeist

Betreft: Effecten invoering verkeersmaatregelen 1 november en 28 januari jl.

Zeist, 10 maart 2019

Geachte Raadsleden, geacht College ,

Als wijkvereniging proberen wij op een positieve wijze bij te dragen aan de verbetering van de leefomgeving van Zeist in het algemeen en het Lyceumkwartier in het bijzonder. Evenwel is het Lyceumkwartier sinds 28 januari jl. onnodig en onevenredig opgezadeld met cumulerend verkeer van en voor andere buurten (incl. het centrum). Hierdoor wordt het ons behoorlijk moeilijk gemaakt om positief te blijven. Wij zouden het zeer op prijs stellen wanneer u een keer inhoudelijk zou willen ingaan op onze bijdragen en voorstellen. Hierna een aantal observaties, die mogelijk kunnen helpen om tot een faire evaluatie te komen.

Samenvatting:

- 1) Verkeersintensiteiten in het Lyceumkwartier zijn na 28 januari jl. fors gestegen.
- 2) Binnen de huidige set van verkeersmaatregelen kan en mag het eenrichtingsverkeer op de Prof. Lorentzlaan niet gewijzigd worden.
- 3) Een eerste analyse van stoplichtmetingen geeft aan dat het centrumbezoek per auto verder zal dalen.
- 4) Onder verwijzing naar onze eerdere voorstellen doen wij nogmaals een suggestie voor verdere aanpak.

Ad 1) Verkeerseffecten van maatregelen van 28 januari jl. :

- Op onder meer de Lindenlaan, Prof. Lorentzlaan-NO en Jagersingel rijdt sinds 28 januari jl. beduidend meer (vracht-)verkeer dan daarvoor (wij schatten ca. + 40 %), dit met name tijdens spitsuren;
- het verkeer op de Lindenlaan staat regelmatig vast ¹, waardoor onder meer bewoners en ouders van de peuterspeelplaats niet kunnen uit- en inrijden.
- vele wijkbewoners (en Zeistenaren) moeten kilometers omrijden om op hun bestemming te komen. De wijkverkeersmaatregelen worden daarom zeer regelmatig overtreden;
- de verkeersrisico's voor fietsers, inclusief vele honderden fietsende scholieren, zijn toegenomen.
- een blik op Google Maps laat zien dat veel verkeer ten oosten van de lijn Boulevard/Slotlaan door de huidige set van verkeersmaatregelen nu gedwongen wordt dwars door het Lyceumkwartier te rijden.

Ad 2) Professor Lorentzlaan

We begrepen dat sommige bewoners uit een aanpalende buurt wederom proberen te profiteren van de verkeerssituatie, dit ten koste van vele anderen. Er wordt nu (opnieuw) gepleit voor opheffing van het eenrichtingsverkeer op de Lorentzlaan.² We nemen aan dat u hier niet op in gaat. Voor uw informatie :

- de rechter (ECLI:NL:RBMNE:2018:3138) heeft de uitzondering voor "bestemmings"-verkeer op de Prof. Lorentzlaan vernietigd; en tevens de gemeentelijke motiveringen voor eenrichtingsverkeer daar — w.o. verschuiving van sluipverkeer door Lyceumkwartier naar de Woudenbergseweg— erkend ³;

¹ Zie bijvoorbeeld op werkdagen rond 08:30 uur Google Maps, klik op de drie horizontale streepjes linksboven, vink aan "verkeer"

² Het eenrichtingsverkeer daar beperken tot een, niet handhaafbaar, stukje tussen Boslaan en Parklaan heeft dezelfde negatieve neveneffecten. Zie ook voetnoot 4.

³ Citaat verkeersbesluit 023813: "Met het instellen van eenrichtingsverkeer in de Pauw van Wieldrechtlaan moet ook rekening worden gehouden met een verschuiving van de noord-zuidroute door Lyceumkwartier(...), van de Pauw van Wieldrechtlaan naar de Professor Lorentzlaan. Dit is ongewenst, aangezien deze straat ook behoort tot het verblijfsgebied. Met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Professor Lorentzlaan tussen de Boslaan en Fransen van de Puttelaan (...) kan deze ontwikkeling worden voorkomen. Deze stroom schuift hiermee uiteindelijk op naar de Woudenbergseweg."



- situatie Lorentzlaan kan niet los gezien worden van (de effecten van) bredere geheel van maatregelen.
- afsluiten van Korte Steynlaan in richting van Slotlaan én de daaruit voortvloeiende maatregelen cumuleren verkeer voor oostelijk Zeist onnodig naar verkeersconcentratiepunten in het Lyceumkwartier;
- het afsluiten van Korte Steynlaan in de richting van de Slotlaan is géén noodzakelijk verkeerstechnisch gevolg van het afsluiten van de Voorheuvel;
- de verkeersintensiteit op de Stationslaan tijdens de tijdelijke afsluiting van het ex-tunneltje in 2016 steeg met gemiddeld 468 mvt/dag tot een totaal van gem. 1874 mvt/etmaal. (GVVP-maximum 2500 mvt/dag). Dit na correctie voor evidente meetfouten en merkwaardige dubbeltellingen in de meetgegevens.
- de Stationslaan en andere straten in de Wilhelminaparkbuurt zijn tijdens de tijdelijke afsluiting van het ex-tunneltje in 2016 ruimschoots beneden de daar geldende GVVP-maxima gebleven;
- wilde claims in media dat afsluiten van de Voorheuvel leidt tot een verdubbeling of verdrievoudiging van verkeer in de Wilhelminapark-buurt, zijn volstrekt niet te rijmen met recente metingen en observaties;
- openstellen van Lorentzlaan-Z leidt tot een verdere stijging van sluipverkeer vanaf en naar A28, via onder meer Boulevard, Verl. Slotlaan-N, Lindenlaan, Aristoteleslaan en Fransen van de Puttelaan.⁴

Samengevat: Opheffing van de maatregel op de Lorentzlaan is verkeerstechnisch en juridisch alleen mogelijk als de huidige afsluiting van de Korte Steynlaan richting Slotlaan wordt ingetrokken, evenals de wijkmaatregelen uit wijkverkeersbesluit 023813. De geringe stijging van verkeer op de Stationslaan, die daarvan mogelijk het gevolg is, kan met veel beperktere maatregelen tegengegaan worden. Hierdoor zou bestemmingsverkeer zich overigens ook vele malen beter spreiden dan nu het geval is.

Ad 3) Voorlopige conclusies van analyse stoplicht-metingen voor en na 1 november jl.

Bij gebrek aan representatieve nul-metingen in Zeist analyseerden wij de meetgegevens uit de stoplichten op beide kruispunten aan weerszijden van de Korte Steynlaan. Deze keer over de periode september 2018 – januari 2019. De voorlopige conclusies zijn dat in de drie maanden na 1 november :

- de aanvoer via de Slotlaan naar het kruispunt Slotlaan/Korte Steynlaan gestegen is met gemiddeld 1200 mvt / werkdag. Vandaar de files op de Slotlaan voor de stoplichten;
- in tegenstelling tot de verwachting de aanvoer vanuit de Antonlaan-ZW (vanuit het centrum dus) naar het kruispunt Antonlaan/Steynlaan niet is gedaald, maar ruwweg gelijk gebleven (NB : dit is dus nog in de periode met een “open” Voorheuvel);
- het verkeer via Korte Steynlaan naar Slotlaan ongeveer gelijk is gebleven. Dit bedraagt in absolute zin ca 1200 mvt/etmaal, inclusief bussen.
- het verkeer op andere armen naar beide kruispunten is ook ongeveer gelijk gebleven.

In samenhang met eerdere metingen is hieruit te concluderen dat het overgrote deel van het verkeer dat eerder vanuit de Slotlaan via de Jagerlaan naar de Antonlaan reed (ca 1200 mvt/etmaal), terugkeerde over de Antonlaan en afvloeide via de Voorheuvel. Het is waarschijnlijk dat deze 1200 mvt/dag voor een groot deel bestond uit centrumbezoekers die vanuit ‘zuid’ via Slotlaan, Jagerlaan, Antonlaan-ZW, en Voorheuvel een ‘boodschappen-rondje’ reden. Hoewel de metingen ná 28 januari dit verder moeten bevestigen, is het niet onaannemelijk dat een groot deel van bovengenoemde 1200 mvt/dag nu, na afsluiten Voorheuvel, niet meer over de Slotlaan rijdt of in de parkeergarages daar parkeert.

⁴ Ter illustratie: Volgens het verkeersmodel (plot van 17 mei 2017) zal openstellen van de Lorentzlaan leiden tot stijgingen van sluipverkeer op de Lorentzlaan-ZW naar 2950 mvt/etmaal (GVVP-maximum: 2500 mvt/etmaal); op de Aristoteleslaan en Fransen van de Puttelaan een stijging van ca 1500 mvt/etmaal; op de Lorentzlaan-N ter hoogte van het Diaconessenhuis stijging tot 4500 mvt/etmaal; en over de kleine rotonde Lindenlaan/Lorentzlaan meer dan 16.000 mvt/dag. Op andere delen van de Lindenlaan en op de Verlengde Slotlaan-N is hierdoor ook een verdere stijging van verkeer van en naar de A-28 te verwachten.



Deze uitkomsten ondersteunen bovendien de eerdere hypothese dat minder dan 20 % van de passanten van ex-tunneltje/Voorheuvel werkelijk doorgaand verkeer betrof. Vanuit noordelijk richting bestaat/bestond namelijk eenzelfde rij- en parkeergedrag van centrumbezoekers (per auto): via Antonlaan en Voorheuvel, en terug via Slotlaan of Meester de Klerkstraat. Het afsluiten van de Voorheuvel om vermeend doorgaand verkeer door het bredere centrum te weren, lijkt daarmee behoorlijk ondoelmatig te zijn en overbodig te werken. Mogelijk verkiezen deze bezoekers nu andere winkelcentra boven het centrum van Zeist.

Overigens blijkt uit bovengenoemde metingen ook dat de heer en mevrouw Ossendrijver, in hun brief PR19.060, terecht hebben gesignaleerd dat de maatregelen leiden tot verminderde aantallen bezoekers en omzetsderving: er reden sinds 1 november 1200 potentiële klanten per dag minder langs hun winkel.

Nogmaals, de stoplichtmetingen van ná 28 januari zullen betere en meer inzichten opleveren over de verkeersstromen na het invoeren van alle maatregelen. Die gegevens hebben we echter nog niet ontvangen.

Ad 4) Voorstel

Onder nadrukkelijke verwijzing naar onze brieven PR 19.008 en PR 19.063 stellen wij voor om:

- de illegale afsluiting (zie onze brief PR 19.063) van de Korte Steynlaan in de richting van de Slotlaan, op korte termijn op te heffen en de wijkmaatregelen in te trekken;
- de Jagerlaan weer open te stellen voor verkeer;
- vervolgens in april/mei a.s. metingen uit te voeren op alle cruciale wegen (rekening houdend met feestdagen en schoolvakanties) en die, ter validatie, te vergelijken met VRI-gegevens uit dezelfde periode;
- op basis van de metingen en van de verdere evaluatie, en in constructief overleg met alle (vertegenwoordigers van) belanghebbenden die getroffen worden door het afsluiten van de Voorheuvel, een goed verkeerscirculatieplan voor Zeist te ontwerpen (zie ook onze brief PR19.008) ;
- en bij het bovenstaande terdege rekening te houden met de regionale concurrentiesituatie tussen winkelcentra. Bereikbaarheid is een van de cruciale factoren bij winkel(-centrum)keuze door consumenten. Centrum Zeist zou zich daarmee juist goed kunnen onderscheiden.

Om tot een goede evaluatie te komen stellen wij uiteraard graag onze databases 2017 / 2018 / 2019 — met kwartierregistraties van verkeer op 7 armen van de kruispunten aan weerszijden van de Korte Steynlaan — ter beschikking aan degenen die de evaluatie gaan uitvoeren. Dan is er tenminste nog één representatieve nul-meting als onderlegger voor evaluatie.

Tot slot attenderen we u er op dat wij nog geen antwoord hebben ontvangen op onze voorstellen (*PR 19.008*: Alternatief fasering Verkeersmaatregelen 4-12-2018; en *PR 19.063*: Centrum / Korte Steynlaan 12-02-2019).

Met de meeste hoogachting,

Namens de Vereniging Lyceumkwartier Zeist,
Het bestuur