

Geachte raadsleden,

Hieronder enige overwegingen bij de recente verkeersbesluiten.

Korte Steynlaan

Problemen bij de afsluiting in oostelijke richting:

- 1) Afname van de verkeersveiligheid. Op de Lindenlaan is het aantal aanrijdingen met letsel toegenomen met meer dan een factor 5 in vergelijking met voorgaande jaren, na invoering van de verkeersmaatregelen op 28 januari jl. (van ongeveer 2 per jaar naar 11 tot nu toe in 2019). Verder hoor ik over gevaarlijke situaties bij het afzetten en ophalen van leerlingen van basisschool Het Spoor aan de Stationslaan.
- 2) Grote overlast voor bewoners van Wilhelminapark die kilometers moeten omrijden om thuis te komen en hun bezoekers niet kunnen uitleggen hoe ze moeten rijden.
- 3) Extra milieubelasting in de vorm van CO₂- , stikstof- en fijnstofuitstoot en extra brandstofgebruik.
- 4) Grote schade voor ondernemers nabij het einde van de Slotlaan, zelfs leidend tot dreigende faillissementen.
- 5) Sterk verminderde verkeersdiscipline bij de inwoners van Zeist (op grote schaal negeren van éénrichtingborden).
- 6) Toename overschrijding van de GVVP-norm voor verkeersbelasting op de Lindenlaan.
- 7) Toename van het verkeer op de Slotlaan doordat de Stationslaan niet meer via de Korte Steynlaan is te bereiken. Tellingen van voor en na 28 januari geven hiervoor een schatting van 240 mvt/dag (zie bijlage).

Het enige doel van deze afsluiting is het weren van doorgaand verkeer door de Wilhelminaparkbuurt, i.h.b. door de bottleneck Stationslaan. Uit de telsingmetingen van mei/juni van dit jaar en de VRI-data van de kruispunten Slotlaan/Korte Steynlaan en Antonlaan/Steynlaan volgt een verkeersstroom door de Stationslaan van 1150 tot 1000 voertuigen/werkdag bij open Korte Steynlaan en Voorheuveldroute (zie bijlage voor toelichting). Het GVVP-maximum voor de Stationslaan is 2500. Tijdens de tunnelsluiting op de Voorheuveld in 2016 werd een toename van het verkeer door de Stationslaan gemeten van 470 voertuigen/werkdag. Zelfs bij verdubbeling hiervan in de huidige situatie zou het verkeer door de Stationslaan bij open Korte Steynlaan en gesloten Voorheuveld beperkt blijven tot 2100, nog steeds ruim onder de GVVP-norm.

Bovendien kan het doorgaand verkeer sterk beperkt worden door invoering van verkeersremmende maatregelen, zoals drempels en éénrichtingtrajecten. De verkeersdruk op andere wegen in de Wilhelminabuurt blijft zonder meer binnen de perken.

Op grond van deze argumenten is mijn suggestie de afsluiting van de Korte Steynlaan hoe dan ook zo snel mogelijk te beëindigen. Bij twijfel zou een pilot gedaan kunnen worden met openstelling van de Korte Steynlaan. Hierbij zouden

uiteeraard ook de aanvullende wijkmaatregelen in het Lyceumkwartier moeten worden opgeschort.

Voorheuvel

De afsluiting van de route langs de markt op de Voorheuvel is een grote belemmering voor het noord-zuid verkeer via en naar het centrum. Bij een persoonlijke mini-enquête onder een aantal winkeliers tijdens de tunnelsloop in 2016 bleek een ruime meerderheid zeer ongelukkig met deze maatregel. Het leidt geen twijfel dat deze het centrumbezoek uit zowel Zeist als omringende gemeenten heeft doen afnemen. Het verkeer in het centrum is echter nauwelijks afgenomen door deze maatregel. Vermindering van doorgaand verkeer wordt ongedaan gemaakt door gedwongen omrijden van het centrumgebonden verkeer. Zowel op Slotlaan, Antonlaan richting noord als op Steynlaan is een verkeerstoename vastgesteld als gevolg van de invoering van verkeersmaatregelen op 1-11-2018 en 28-1-2019 (itt. wat wordt beweerd in de gemeentelijke rapportage. Verkeersverandering op Antonlaan richting zuid valt niet te reconstrueren uit beschikbare data). Afname op de 1^e Hogeweg ligt niet aan doorgaand verkeer, maar aan belemmering bezoekers uit het noorden. Dit leidt onvermijdelijk tot verminderde bedrijvigheid. Ik betwijfel of dit een gunstige ontwikkeling is voor de gemeente Zeist.

Slotlaan/Jagerlaan

Door de afsluiting van de Jagerlaan vanaf de Slotlaan is het verkeer op het laatste deel van de Slotlaan aanmerkelijk toegenomen (+1200 volgens VRI-data). De hiermee gepaard gaande afname op het deel vanaf Hogeweg tot de Jagerlaan is naar mijn vermoeden verwaarloosbaar. Helaas ontbreken ook hier, zoals op vele andere plaatsen, betrouwbare nulmetingen van kort voor de invoering.

Ook het verkeer op de kruising Antonlaan/Steynlaan is door deze afsluiting toegenomen; verkeer dat vanaf de Jagerlaan linksaf naar de Antonlaan ging komt nu op deze kruising terecht.

Voor de beoogde verkeerssluwte op de Slotlaan zou openstelling van het busstation een volstrekt negatief effect hebben. De resulterende ontlasting van de VRI-installatie Antonlaan/Steynlaan is onnodig bij goede afregeling. De huidige route via Korte Steynlaan en Antonlaan is maar weinig langer dan de route via het busstation, maar weert doorgaand verkeer af door de twee te passeren stoplichten.

De afsluiting van de Jagerlaan tussen Antonlaan en Bergweg draagt verder bij aan de belasting van het kruispunt Antonlaan/Steynlaan en aan het verkeer op de Steynlaan. Het is sterk te overwegen beide afsluitingen op de Jagerlaan op te heffen.

Conclusie

Het zou veruit het verstandigst zijn vrijwel alle genomen verkeersmaatregelen ongedaan te maken. Weer openstellen van de Korte Steynlaan is de eenvoudigste maatregel en, alleen al met het oog op verkeersveiligheid ook de meest urgente.

Als raad hebt u de mogelijkheid het besluit van 2015 in te trekken. Ik verzoek u dringend dit

te doen. Alle genomen maatregelen kunnen dan worden teruggedraaid. Hierna kunnen de diverse varianten worden overwogen, in zorgvuldig overleg met inwoners van Zeist en competente verkeersdeskundigen. Invoering zou in stappen moeten plaatsvinden met gedegen evaluatie na iedere stap.

Met vriendelijke groet,
Prof. dr. Henk van Beijeren