

Geachte raadsleden,

Hierbij nog enige opmerkingen die ik graag onder uw aandacht wil brengen in het kader van de discussie over het centrumplan.

Allereerst enkele punten n.a.v. de ronde-tafeldiscussie van afgelopen donderdagen:

- Wethouder Hoogstraten betoogde wederom dat zij de maatregelen op de Korte Steynlaan en de Voorheuvel niet kan terugdraaien omdat de raad hiertoe besloten heeft in maart 2015. Voor de Korte Steynlaan is dit pertinent onjuist. Het besluit deze af te sluiten is pas later genomen en is bij mijn weten nooit door de raad bekrachtigd.
- Wel was in 2015 besloten tot openstelling van het busstation, maar dit kan volgens de wethouder voor onbepaalde tijd worden uitgesteld. Als dit inderdaad mogelijk is waarom kan een reeds uitgevoerd verkeersbesluit dan ook niet voor onbepaalde tijd worden teruggedraaid? Hoe dan ook, om deze wethouder de gelegenheid te geven om alle desastreus uitwerkende verkeersmaatregelen ongedaan te maken, zou u het in 2015 genomen besluit moeten intrekken.
- Ik hoor van verschillende kanten dat gedacht wordt over een wijziging waarbij de noord-zuidverbinding door het centrum weer wordt opengesteld maar de Korte Steynlaan afgesloten blijft in de richting Slotlaan. Dit zou zeer wonderlijk zijn. De enige reden voor de afsluiting van de Korte Steynlaan is immers de verwachte sterke toename van doorgaand verkeer door Wilhelminapark als gevolg van de afsluiting van de noord-zuidverbinding. Uit een combinatie van VRI-data voor Slotlaan/Korte Steynlaan/Antonlaan en recente telslangmetingen op de Stationslaan kan bovendien worden afgeleid dat het verkeer op de Stationslaan, de voornaamste flessenhals, in dat geval niet meer dan 1150 mvt/werkdag zou bedragen. En dit zou nog minder worden bij ongedaan maken van de hiermee samenhangende wijkmaatregelen, zoals afsluiting van de Lorentzlaan en de Pauw van Wieldrechtlaan. Gegeven alle negatieve consequenties van de afsluiting van de Korte Steynlaan, die tijdens de Ronde-Tafelsessies zo uitvoerig en duidelijk aan de orde zijn gekomen, lijkt mij een zo snel mogelijke opheffing van deze maatregel volstrekt geboden.
- In september/oktober 2017 is de route via de Voorheuvel gedurende vijf weken afgesloten geweest wegens een reconstructie van de rotonde Montaubanstraat/Voorheuvel. Hierdoor ontstond een identieke situatie als bij de sloop van het tunneltje bij de markt in 2016. De VRI-tellingen rond deze periode bij het stoplicht op de Korte Steynlaan richting Slotlaan geven daarom een scherpe schatting van de toename van het verkeer door de Stationslaan, veruit de belangrijkste toegangsweg voor Voorheuvel mijndend verkeer door het Wilhelminapark. De cijfers (zie bijlage) zijn: gemiddeld 1578 voertuigen/werkdag tijdens de verbouwing; 1445 in de vijf weken voor de verbouwing en 1503 in de twee weken na de verbouwing. Dit impliceert een volstrekt minimale toename van ten hoogste zo'n 150! Het hogere aantal voertuigen na de verbouwing in vergelijking met daarvoor bevestigt de volgende trend: een tijdelijke afsluiting van de Voorheuvelroute leidt tot blijvende veranderingen in routekeuze bij een groot deel

van de verkeersdeelnemers. In 2016 leidde de afsluiting van de Voorheuvelroute nog tot een verkeerstoename op de Stationslaan van gemiddeld 469 voertuigen per werkdag.

- Het hoogst gemeten aantal voertuigbewegingen in de totale buurt Het Wilhelminapark was 4180/werkdag (in 2017, totaal aantal voertuigen dat de wijk binnenreed. Bij gesloten noord-zuidverbinding komen hier minder dan tweehonderd bij, geen duizenden, zoals beweerd door uw verkeersexpert, de heer Oppedijk). Dit is minder dan 2/3 van het verkeer op de Lindenlaan. Mijns inziens is het bizar dit te willen reduceren, ten koste van onder meer de veiligheid van schoolkinderen, het voortbestaan van ondernemingen aan het einde van de Slotlaan en directe omgeving en het leefcomfort van de meeste inwoners van het Wilhelminapark. Verkeersremmende maatregelen in het Wilhelminapark, zoals drempels en éénrichtingstrajecten hebben een vergelijkbaar effect en zijn wel het overwegen waard.

Nog een aantal kanttekeningen bij de meest recente versie van de verkeersevaluatie centrumplan: (<https://www.zeist.nl/inwoner/wonen-en-verbouwen/projecten/centrumgebied-van-zeist/>)

Veel van de gepresenteerde meetwaarden zijn niet correct. Ook zijn voorspellingen van verkeersstromen op zijn minst dubieus. Hieronder een overzicht, gecombineerd met enige andere opmerkingen.

Bij: “de huidige verkeerssituatie”, p4 van de evaluatie:

- De gemeten 3500 op de Slotlaan is geen afname van 20% t.o.v. de situatie voor invoering van de verkeersmaatregelen op 28-1-2019. Een vergelijking van VRI-gegevens (periode van nov.2018/jan. 2019 met mei/juni 2019) laat zien dat de Slotlaan een **toename** van 7% kent. De vergelijking met 2017 is niet van belang voor de effecten van de genomen verkeersmaatregelen. Verkeersafname tussen 2017 en eind 2019 zal in hoofdzaak zijn veroorzaakt door verminderd winkelbezoek.
- De schatting van 2800 op de Antonlaan is sterk naar beneden geflatteerd. De VRI-installatie op het kruispunt met de Steynlaan meet 2450 in één richting. 350 voor de andere richting is volstrekt onaannemelijk. Het meetpunt van de telsingmetingen mist veel verkeer van en naar de parkeergarages en ook verkeer linksaf uit de Jagerlaan. De afname t.o.v. 2017 is niet te bepalen, want toen werd op de Antonlaan-ZW niet gemeten. Ten slotte is een afname op de Antonlaan-ZW volstrekt onbelangrijk voor de beleving van het winkelcentrum. Er zijn geen winkels en er is capaciteit voor zeker 8000 auto's (zie andere gepresenteerde varianten).
- De conclusie dat er sprake is van minder auto's in het centrum is zeer aanvechtbaar. Door de maatregelen van 28-1-2019 is het verkeer op de Slotlaan (ook op de Donkere Laan) licht toegenomen, op de Steynlaan sterk en, van de winkelstraten, alleen op de 1^e Hogeweg duidelijk afgenomen. Op de Antonlaan is er waarschijnlijk wel een afname (minder dan gesuggereerd), maar zoals gezegd lijkt dit van weinig belang.

- Met alle bewoners van Lyceumkwartier, Van Lenneplaan, Bergweg, Schaerweijdelaan en verder, ben ik zeer bevreemd door de vermelding van “meer auto’s om het centrum heen” als pluspunt van de huidige verkeerssituatie.
- Ook betwijfel ik sterk of de ondernemers in het centrum bereid zijn de vermindering van het verkeer binnen het centrum (voor zo ver aanwezig!) als een pluspunt te zien.
- Waarom is gewenning aan de nieuwe situatie een pluspunt? Het doet mij alleen denken aan de bekende uitspraak “Alles went, ook hangen”.
- Het pluspunt van -1000 auto’s op de Slotlaan is eenvoudig niet waar. Dat laat weinig pluspunten over.
- Waarom is de substantiële toename van het aantal autokilometers in Zeist niet als minpunt vermeld?
- En waarom niet de afname van verkeersveiligheid en de toename van het aantal ongevallen met letsel? Plus het toegenomen gevoel van onveiligheid bij ouderen en gehandicapten?
- Plus het tijdsverlies door omrijden bij o.a. ondernemers en zorgverleners? Zijn brandweer, politie en ambulancediensten hierover ooit geconsulteerd?

Bij: “Busstation open, Korte Steynlaan dicht”, p6:

- De voorziene afname met 1000 op de Slotlaan is zeer dubieus. Van de huidige 3500 mvt/werkdag gaan er 500 naar de Stationslaan. Van de overige 3000 zullen naar schatting in de huidige situatie 2000 naar de Boulevard gaan en 1000 naar de Steynlaan (gebaseerd op tellingen op Boulevard nabij busstation en op de Steynlaan in 2016. Meer recente relevante tellingen zijn niet gedaan). Zeg dat van de huidige 1000 naar de Steynlaan de helft via Meester de Klerkstraat gaat rijden en de andere helft via de Dalweg of de route busstation/Antonlaan/Steynlaan. Dit geeft een afname met 500, maar hiertegenover zal een toename staan doordat de route naar de Boulevard over het busstation attractiever is dan via Korte Steynlaan/Antonlaan (met twee stoplichten). Van de 1000 blijft dan weinig over.
- De toename op Meester de Klerkstraat en Antonlaan zal significant kleiner zijn dan geschat. Voor toename op de Van Lenneplaan zie ik totaal geen reden, eerder voor een kleine afname.

Bij: “Korte Steynlaan open in twee richtingen”, p7:

- De toename met 2800 op de Korte Steynlaan is een grove overschatting. Vergelijking van de VRI-data voor en na 28-1-2019 toont een te verwachten toename bij open noord-zuidverbinding van bijna 400. Bij gesloten noord-zuidverbinding komen hier minder dan 200 bij. Dus niet meer dan 600 in totaal.
- Ook het verkeer op de Stationslaan blijft hierbij binnen de perken. Meer dan 1350 mvt/werkdag zijn naar mijn schatting niet te verwachten (berekend verkeer voor 28-1-2019 plus 200 wegens gesloten noord-zuidverbinding).
- Bij de toename met 1500 op de Lorentzlaan: Door de eenzijdige afsluiting van de Lorentzlaan op 28-1-2019 is het verkeer daar afgenomen van krap 1600 in 2017 naar

650 in 2019. Bij ongedaan maken van deze afsluiting en afgesloten noord-zuid verbinding valt een toename te verwachten tot ten hoogste 1700 (gebaseerd op 1600 plus verschil tussen 0- en 1-meting van 2016). Dus een toename van 100 t.o.v. de tot begin dit jaar bestaande situatie en 1050 t.o.v. de huidige. 1700 is ruim beneden het GVVP-maximum van 2500.

- De geschatte toenames op Steynlaan, Bergweg en Van Lennepaan zijn zwaar overtrokken. De VRI-data van voor en na 28-1-2019 tonen slechts een verschil van ongeveer 400 op de Korte Steynlaan, dus meer dan dat kan er niet extra uit de Steynlaan komen. En een belangrijk deel van die 400 komt in feite uit de Antonlaan.
- Deze variant leidt tot een afname op de Slotlaan van naar schatting 240 mvt/werkdag, doordat de Stationslaan weer via de Korte Steynlaan bereikbaar wordt.

Bij: "Korte Steynlaan richting omdraaien", p8:

- Dit is de bizarre variant die herhaaldelijk door de heer Oppedijk gebruikt werd om een toename met 4500 mvt/werkdag door het Wilhelminapark te voorspellen. Ja, als je alle verkeer door de Slotlaan dwingt via de Stationslaan verder te rijden zou je dat kunnen krijgen, al vermoed ik dat de meeste automobilisten snel de Slotlaan zouden mijden.

Combinatie van deze variant met openstelling Jagerlaan en omkeren éénrichting op de Slotlaan van Jagerlaan naar busstation zou wel een te overwegen optie zijn. Dit zou flink bijdragen aan autoluw maken van de Slotlaan.

Bij: "Jagerlaan open", p9.

- Allereerst is niet vermeld in welke richting of richtingen de Jagerlaan opengesteld wordt in deze variant. Te zien aan het geschatte verkeer op de Stationslaan plus de geclaimde afname op de Slotlaan, in beide richtingen. En wat wordt gedaan met de Korte Steynlaan? Ik neem aan, zo laten als nu.
- Het verkeer op de Stationslaan zou onder de 1350 mvt/werkdag blijven (dus niet 2500); de 1150 van voor 28-1-2019 plus hoogstens 200 extra door de gesloten noord-zuidroute.
- De voorspelde afname met 2000 op de Slotlaan lijkt mij een illusie. Uit de VRI-data blijkt een toename op de Slotlaan met 1200 na de afsluiting van de Jagerlaan. Dat gaat er dus vanaf als die weer opengaat. Maar er komt iets van 800 bij van verkeer via Antonlaan/Jagerlaan/Slotlaan/Stationslaan. Dit laatste zou uiteraard te vermijden zijn door heropenstelling van de Korte Steynlaan richting Slotlaan.

Bij: "Busstation open vanaf Boulevard", p13.

- Deze variant heeft een vergelijkbaar effect als het weer openstellen van de Korte Steynlaan richting Slotlaan. Voor verkeer vanaf Steynlaan en Antonlaan-zuid wordt de Korte Steynlaan vervangen door Antonlaan/busstation. Voor verkeer vanaf de Boulevard wordt de route iets korter en stoplichtvrij. Dit zal leiden tot meer doorgaand verkeer door het Wilhelminapark dan openstelling van de Korte Steynlaan. De veiligheid op het busstation zal bij deze variant flink afnemen. Ook zijn

de kosten veel hoger dan voor heropenstellen Korte Steynlaan. De laatste maatregel lijkt me dan ook verre te prefereren.

Bij: "Terugdraaien naar situatie 2017", p14.

- De aantallen op deze dia hebben enige correctie nodig: Het verkeer op de Slotlaan kan worden geschat als 4000; 2800 uit VRI-data van het kruispunt Slotlaan/Korte Steynlaan plus 1200, de gemeten toename op de Slotlaan na sluiting van de Jagerlaan. Het verkeer op de Antonlaan is in 2017 niet gemeten. Tijdens de 0-meting van 2016 (dezelfde verkeerssituatie als in 2017) werd een werkdaggemiddelde gemeten van 4156, niet 5000. Maar dat was op een ander meetpunt : tussen Jagerlaan en Steynlaan. Bovendien is later gesteld door verkeerskundige Wouter Das dat de tellingen in 2016 grotendeels mislukt waren door gebleken problemen met de meettechnologie (radarmetingen) .

De overige varianten lijken mij op dit moment niet aan de orde. Eerst orde op zaken.

Ik ben te allen tijde bereid toelichting te geven op de hierboven naar voren gebrachte punten.

Met vriendelijke groet,
Prof. dr. Henk van Beijeren
Lindenlaan 19
3707 EN Zeist
henkvanbeijeren@gmail.com
tel. 0646433040