



Gemeente **Zeist**

Publiekshal ▪ Het Rond 1, Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist
Telefoon 14 030 ▪ zeist@zeist.nl

www.zeist.nl ▪ www.twitter.com/gemeentezeist
www.facebook.com/gemeentezeist

Aan de raad van de gemeente Zeist

Ontv. Griffie 10-3-2016
RiB.16.039

Datum	8 maart 2016	Ons kenmerk	16uit00904
Burgerservicenummer		Uw kenmerk	
Bijlage(n)	—	Behandeld door	dhr. W. Das
Onderwerp	Verkeersdialoog centrumvisie en vervolg		

Geachte leden van de raad,

Op 8 maart 2016 heeft het college kennis genomen van de uitkomsten van de verkeersdialoog. Daarnaast is besloten een aantal aanvullende verkeersmaatregelen te nemen en kennis te nemen van de bijbehorende effecten. Ook is besloten de op 3 maart 2015 gekozen verkeersmaatregelen en een aantal aanvullende verkeersmaatregelen de benodigde ontwerp-verkeersbesluiten in procedure te brengen. Daarnaast gaan we voor twee omliggende woonwijken een wijkverkeersplan op stellen.

Aanleiding

Op 7 juli 2015 (15cv.00252) en 6 oktober 2015 (15cv.00318) heeft het college kennis genomen van de verkeerseffecten van de door de raad op 3 maart 2015 vastgestelde centrumvisie, met daarbinnen een aantal verkeersmaatregelen. Sindsdien zijn er gesprekken gevoerd met belanghebbenden binnen de zogenaamde verkeersdialoog. De uitkomsten van de verkeersdialoog zijn inmiddels bekend, waaronder een aantal aanvullende verkeersmaatregelen, aandachtspunten voor het ontwerpproces en de validatie van de verkeersonderzoeken naar de kruising Antonlaan – Steynlaan. Om de verkeersmaatregelen te realiseren moeten ontwerp-verkeersbesluiten worden genomen. Daarnaast gaan er twee wijkverkeersplannen worden opgesteld.

Uitkomsten verkeersdialoog

Vanaf 5 oktober 2015 zijn diverse gesprekken gevoerd binnen de verkeersdialoog. Doel van de verkeersdialoog was drieledig:

1. Informeren over de verkeerseffecten van de centrumvisie (besluit 3 maart 2015).
2. Aanvullende verkeersmaatregelen genereren om ongewenste neveneffecten in omliggende woonwijken tegen te gaan.
3. Aandachtspunten ophalen voor de ontwerpdialog rondom de herinrichting van het centrum.

De gesprekken zijn over het algemeen in constructieve sfeer verlopen en als het gaat om het definiëren van aanvullende verkeersmaatregelen en aandachtspunten voor de ontwerpdialog is de verkeersdialoog succesvol verlopen. Dit neemt niet weg dat niet over alle verkeersmaatregelen eensluidend wordt gedacht. Iets dat gebruikelijk is bij verkeerscirculatiemaatregelen.

De bezwaren zitten hem vooral in het verdwijnen van de noord-zuid route door het centrum (via het tunneltje) en de mogelijke gevolgen die dit heeft voor bewoners en winkeliers. Het klopt dat men om het centrum heen moet gaan rijden, maar het centrum (parkeergarages) blijft vanuit alle windrichtingen goed

bereikbaar. Bewoners en bezoekers kunnen in principe altijd dezelfde weg terugrijden als men heen gereden is (Parkeergarage Belcour vormt hierop de enige uitzondering). Voorstanders wijzen op de voordelen als het gaat om het verbeteren van de leefbaarheid als gevolg van het terugdringen van de hoeveelheid autoverkeer door het centrum. Ook is er sprake van bezwaren tegen het openstellen van het busstation voor autoverkeer. Om deels tegemoet te komen aan de bezwaren is hier een verkeersmaatregel ontwikkeld die het autoverkeer op het busstation zoveel mogelijk beperkt.

Op www.zeist.nl/verkeercentrum zijn de verslaglegging, presentaties en een overzicht van de onderzochte verkeersmaatregelen te vinden. Deze pagina is gedurende de verkeersdialoog steeds van een update voorzien.

Validatie van de verkeersonderzoeken naar de kruising Antonlaan – Steynlaan (inclusief De Wending)

De belangrijkste conclusies zijn de volgende:

- Er is gerekend met visuele tellingen uit 2008, die zijn aangepast op basis van wat grovere tellingen uit 2013. Als dit niet was gebeurd, zou het kruispunt zelfs nog eerder aan zijn capaciteit hebben gezeten. De telcijfers 2013 zijn echter vrij grof, al is het plausibel dat er geen groei is geweest of zelfs een afname van de hoeveelheid verkeer.
- Daarnaast zijn op basis van modelvergelijkingen belastingsvarianten opgesteld voor de situatie met effecten Centrumvisie en de effecten van de Wending. Dit is bij afwezigheid van een goed verkeersmodel een goede aanpak. Bij gebrek aan een goed model is de gebruikte methode op basis van restcapaciteit wel begrijpelijk. Er zijn geen significante fouten ontdekt in de uitgevoerde berekeningen. Er zijn hooguit mogelijkheden over het hoofd gezien, die voor de uiteindelijke conclusies geen gevolgen hebben. Kijken naar de situatie over circa 15 jaar (levensduur auto) is hierbij het meest wenselijk. In een situatie als deze, waar weinig groei is voor wat betreft in doorgaand verkeer, is de aanpak dan niet vreemd. Wel zijn de effecten van de Wending bij de eerste berekeningen van Vitence en vervolgens DTV niet goed doorgerekend en iets te hoog.
- Daarnaast is geconstateerd dat niet is meegenomen dat een knip in de Geiserlaan ook zorgt voor een extra belasting van het kruispunt. De knip is nodig om sluipverkeer door de woonwijk tegen te gaan.
- De huidige verkeerslichten op de kruising Antonlaan – Steynlaan zijn oud en functioneren ook niet optimaal, er zit nog ruimte in door een nieuw regelprogramma en uitgebreider detectieveld toe te passen. Een nieuwe regelwijze met fietsers gelijk groen kan zonder dat soort oplossingen veel ruimte bieden, maar nog steeds zit de VRI dan tegen zijn capaciteit. Zeker bij ontwikkeling van de Wending.
- De verkeerslichten op de Korte Steynlaan – Slotlaan zijn in de huidige situatie nog noodzakelijk. Bij een éénrichtingscircuit (superrotonde) of het afsluiten van de Korte Steynlaan zou deze naar verwachting kunnen verdwijnen.

Feit is, dat ook zonder het extra verkeer van de Wending en zonder extra verkeer als gevolg van een knip bij de Geiserlaan het kruispunt weinig tot geen restcapaciteit laat zien. Zeker in relatie tot de busingrepen. Om extra ruimte voor opstelstroken en minder conflicten te zorgen, is het afsluiten van de Korte Steynlaan of het instellen van een éénrichtingscircuit (superrotonde) een goede oplossing. De eerder genomen besluiten zijn daarmee juist.

Aandachtspunten voor de ontwerpdialoog (herinrichting centrum)

Tijdens de verkeersdialoog is aandacht gevraagd voor het volgende:

- Veilige inrichting van de kruising Meester de Klerkstraat – Weeshuislaan – Torenlaan
- Keermogelijkheid aan het einde van de Weeshuislaan in verband met verkeer dat gewend is door het tunneltje te rijden.
- Voldoende ruimte voor laden, lossen en parkeren op de Meester de Klerkstraat.
- Kerend verkeer op de kruising Oude Arnhemseweg – Lommerlust of Lommerlust zelf in relatie tot verkeersveiligheid.
- Veilige fietsvoorzieningen op de Oude Arnhemseweg waar tweerichtingen-verkeer wordt ingesteld.
- Duidelijke parkeerverwijzing en tijdig aangeven wanneer een weg doodloopt.

Aanvullende verkeersmaatregelen

Vanuit de verkeersdialoog is een aantal aanvullende verkeersmaatregelen benoemd en onderzocht. De verkeersmaatregelen zijn er op gericht om ongewenste neveneffecten vanuit de centrumvisie in omliggende woonwijken zo veel als mogelijk tegen te gaan.

Er is een aanvullende verkeersmaatregel uit de verkeersdialoog naar voren gekomen die de verkeersdruk op het busstation zullen 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.

Het college heeft voorafgaand aan de verkeersdialoog al een verkeersmaatregel benoemd die een ongewenst neveneffect van de centrumvisie moest terugdringen; het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Torenlaan. Deze verkeersmaatregel wordt vooralsnog niet genomen. Uit de verkeersdialoog zijn andere meer effectievere verkeersmaatregelen naar voren gekomen waardoor deze verkeersmaatregel niet nodig. Deze verkeersmaatregel maakte overigens ook geen onderdeel uit van de centrumvisie.

Het autoluw inrichten van de Slotlaan is modelmatig lastig door te rekenen. Om het toekomstige verkeersaanbod verder terug te dringen is het de moeite waard om te kijken naar een verkeerscirculatiemaatregel in de omgeving van Het Rond om de voeding van de Slotlaan te verminderen. Dit kan tot een modelmatige reductie van 10% leiden.

Milieueffecten

Er heeft een toets plaatsgevonden aan de hand van de grenswaarden uit het GVVP en er is gekeken naar milieueffecten.

Verkeersintensiteiten

Op een aantal wegen rijdt meer verkeer dan gewenst. Dit zijn echter doorgaans wegen waar dit nu ook al het geval is. Het zijn in principe de wat meer doorgaande wegen rondom het centrum. Dit is een logisch gevolg van het knippen van de doorgaande noord-zuidroute door het centrum. Zie ook 'monitoring'.

Toename geluid op wegvakniveau

Wanneer het verkeer met 40% toeneemt dan is sprake van een toename van de geluidsbelasting met minimaal 1,5 dB:

- Bij 50 km/h wegen moeten dan vanuit de milieuwetgeving maatregelen worden getroffen. Hier lijkt vooralsnog geen sprake van.
- Bij 30 km/h wegen is dit juridisch niet noodzakelijk, maar vanuit het GVVP weer wel. Er zijn diverse wegen waar er inderdaad sprake is van een stijging met 40%. Het is wel zo dat door de aanvullende maatregelen het aantal wegvakken waar een toename is verminderd wordt. Zie ook 'monitoring'.

Aantal geluidgehinderden

In het GVVP is de ambitie uitgesproken dat het aantal geluidgehinderden niet toeneemt. Bij de centrumvisie + aanvullende maatregelen neemt het aantal geluidgehinderden in 2025 zelfs af ten opzichte van de situatie in 2015.

Luchtkwaliteit

De concentraties NO₂ blijken in 2025 te liggen op 13 à 15 µg/m³, waar de norm 40 µg/m³ is. De ODR verwacht ook voor de andere relevante stoffen (PM₁₀, PM_{2,5} en PM_{0,1}) geen overschrijdingen van de norm.

Monitoring

De effecten van de verkeersmaatregelen zijn doorgerekend met het verkeersmodel en het milieumodel. Of en in welke mate deze effecten daadwerkelijk optreden is altijd onzeker. Rondom het moment wanneer verkeersmaatregelen worden gerealiseerd worden metingen verricht zodat de daadwerkelijke effecten zichtbaar worden en indien nodige passende maatregelen kunnen worden getroffen.

Ontwerp-verkeersbesluiten in procedure brengen.

Voor de op 3 maart 2015 gekozen verkeersmaatregelen en een aantal aanvullende verkeersmaatregelen worden in maart de ontwerp-verkeersbesluiten in procedure gebracht. Het gaat om de volgende verkeersmaatregelen:

Verkeersmaatregel		Herkomst
1.	Het afsluiten van de route via het tunneltje bij de Klinker voor autoverkeer en openstellen voor busverkeer.	Centrumvisie 3 maart 2015 <i>Relatie met verkeersmaatregel 2</i>
2.	Het afsluiten van de Korte Steynlaan voor autoverkeer in de richting van de Slotlaan. Hierdoor moet de Antonlaan volledig open blijven.	Variatie vanuit verkeersdialogoog <i>Relatie met verkeersmaatregel 1</i>
3.	Het instellen van eenrichtingsverkeer in het tunneltje bij de Meester de Klerkstraat ter hoogte van parkeergarage Belcour.	Centrumvisie 3 maart 2015
4.	Het afsluiten van de Jagerlaan voor autoverkeer, ter hoogte van de Slotlaan.	Centrumvisie 3 maart 2015
5.	Het afsluiten van parkeergarage Voorheuvel aan de zijde van de Markt.	Centrumvisie 3 maart 2015
6.	Het afsluiten van de Weeshuislaan voor autoverkeer en busverkeer, ter hoogte van de Slotlaan.	Centrumvisie 3 maart 2015 <i>Relatie met verkeersmaatregel 7</i>
7.	Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Slotlaan, tussen de 1 ^e Hogeweg en de Weeshuislaan in de richting van de Weeshuislaan (overeenkomstig het resterende deel van de Slotlaan)	Centrumvisie 3 maart 2015 <i>Relatie met verkeersmaatregel 6</i>
8.	Het openstellen van de Oude Arnhemseweg in twee richtingen voor autoverkeer, tussen Lommerlust en de Montaubanstraat.	Centrumvisie 3 maart 2015
9.	Het afsluiten van de Rozenstraat voor alle autoverkeer ter hoogte van de Voorheuvel.	Centrumvisie 3 maart 2015
10.	Het afsluiten van de Geiserlaan voor autoverkeer ter hoogte van de Steynlaan.	De Wending 26 januari 2016
11.	Het afsluiten van de Korte Steynlaan voor autoverkeer in de richting van de Antonlaan.	Centrumvisie 3 maart 2015 <i>Relatie met verkeersmaatregel 12</i>
12.	Het openstellen van het busstation voor autoverkeer richting de Boulevard.	Centrumvisie 3 maart 2015 <i>Relatie met verkeersmaatregel 11</i>

Bij bovenstaande geldt:

- De ontwerp-verkeersbesluiten worden weliswaar in maart 2016 in procedure gebracht, maar de daadwerkelijke uitvoering (realisatie op straat) hangt af van de planning van de herinrichting van het centrum.
- De ontwerp-verkeersbesluiten worden niet als een integraal ontwerp-verkeersbesluit genomen. Dit om vertraging in de uitvoering van de centrumvisie te voorkomen. Verkeersmaatregelen waar draagvlak voor is lopen hierdoor geen vertraging op door eventuele juridische procedures tegen verkeersmaatregelen waar minder draagvlak voor is. Wel worden verkeersmaatregelen die een directe onderlinge relatie hebben in hetzelfde ontwerp-verkeersbesluit ondergebracht.

Wijkverkeersplannen in twee omliggende woonwijken.

In de omgeving Jagerlaan – Torenlaan – Cronjélaan en het Wilhelminapark zijn een aantal aanvullende verkeersmaatregelen doorgerekend die er voor zorgen dat het verkeer door deze wijken verminderd wordt. Hiermee worden de negatieve verkeerseffecten vanuit de centrumvisie op omliggende woonwijken teniet gedaan.

1. Eenrichtingsverkeer op de Jagerlaan, tussen de Costerlaan en de Torenlaan, richting de Torenlaan.
2. Eenrichtingsverkeer op de Cronjélaan, tussen de Steynlaan en de Jagerlaan, richting de Jagerlaan.
3. Eenrichtingsverkeer op de Stationslaan, tussen de Pauw van Wieldrechtlaan en de Slotlaan, richting de Slotlaan.
4. Eenrichtingsverkeer op de Bethanielaan omdraaien.
5. Eenrichtingsverkeer op de Pauw van Wieldrechtlaan, richting de Stationslaan

6. Eenrichtingsverkeer op de Lyceumlaan, tussen de Fransen van de Puttelaan en de Boulevard, richting de Boulevard.
7. Eenrichtingsverkeer op de Professor Lorentzlaan, tussen de Boslaan en Aristoteleslaan, richting de Aristoteleslaan.

Wel vertalen we deze aanvullende verkeersmaatregelen nog niet in formele ontwerp-verkeersbesluiten om de volgende redenen:

- Buurtvereniging Rond het Wilhelminapark wil in gesprek over extra verkeersmaatregelen binnen de wijk (die los staan van de centrumvisie).
- Belanghebbenden rondom Jagerlaan – Torenlaan – Cronjélaan hebben in onvoldoende mate deel genomen aan de verkeersdialoog. Om draagvlak te creëren moeten we apart met hen het gesprek aangaan.

Deze maatregelen zijn echter wel het uitgangspunt om rechtszekerheid te bieden ten aanzien van de ongewenste neveneffecten. Bovenstaande betekent dat op wijkniveau twee wijkverkeersplannen gemaakt gaan worden. Deze processen moeten voor de zomervakantie van 2016 zijn afgerond.

Communicatie met de samenleving

Tijdens de verkeersdialoog is beloofd het integrale pakket aan verkeersmaatregelen te presenteren aan de deelnemers van de verkeersdialoog (informatiebijeenkomst). Daarnaast zijn tijdens de verkeersdialoog diverse brieven gestuurd aan het college en de raad. Deze brieven worden beantwoord in de geest van die collegebesluit.

Argumenten

De aanvullende verkeersmaatregelen gaan ongewenste neveneffecten vanuit de centrumvisie in omliggende woonwijken daarbuiten zo veel als mogelijk tegen.

Kanttekeningen

Verkeerscirculatiemaatregelen kennen altijd voorstanders en tegenstanders, het bereiken van volledig draagvlak is dan vrijwel altijd een onhaalbare opgave.

Juridische aspecten

We brengen in maart eerst de zogenaamde ontwerp-verkeersbesluiten in procedure. Belanghebbenden kunnen hier geen bezwaar tegen maken, maar een zienswijze bij het college indienen. Na beantwoording worden de verkeersbesluiten in procedure gebracht en kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de rechtbank. Naar verwachting is de formele procedure in het derde kwartaal van 2016 afgerond en is aansluitend de beroepsfase.

Planning

Verkeersbesluiten

	Activiteiten	Planning
1.	Ontwerp-verkeerbesluiten ter inzage	Maart – april 2016
2.	Definitieve verkeerbesluiten in het college en beantwoording zienswijzen	Mei 2016
3.	Verkeerbesluiten in procedure	Juni – augustus 2016
4.	Beroepsfase	2016, kwartaal 4.

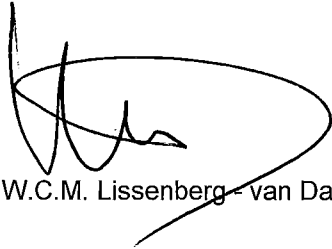
Wijkverkeersplannen

	Activiteiten	Planning
1.	Startbijeenkomsten per wijk	Maart 2016
2.	Uitwerken wijkverkeersplannen	April – mei 2016
3.	Besluitvorming in het college	Juni 2016
4.	Verkeersbesluiten	Net na zomervakantie 2016

Meer informatie?

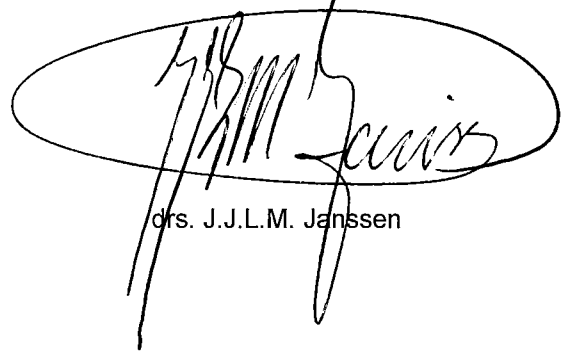
Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd. Wanneer u vragen of opmerkingen heeft kunt u contact opnemen met projectmanager Wouter Das.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Zeist,
de gemeentesecretaris,



W.C.M. Lissenberg-van Dam

de burgemeester,



drs. J.J.L.M. Janssen