

Aan: raadsleden gemeente Zeist

Betreft: plannen voor rotonde op kruising Jagersingel- Woudenbergseweg
(agenda raadsvergadering 11 maart 2025)

Zeist, 11 maart 2025

Geachte raadsleden,

Afgelopen dinsdag 4 maart was er een informatiebijeenkomst van het college voor de raad over de beoogde aanleg van een rotonde op de kruising Woudenbergseweg-Jagersingel. Een aantal u was daarbij aanwezig. Dinsdag 11 maart a.s. staat deze rotonde op de agenda van de raadsvergadering via in ieder geval één motie vreemd aan de orde van de dag.

Helaas mochten we als drie sterk betrokken wijkverenigingen in die bijeenkomst niet reageren op de informatie van het college, maar we hebben deze bijeenkomst uiteraard met veel belangstelling gevolgd. Met het oog op de komende raadsvergadering willen we u graag onze belangrijkste bevindingen meegeven.

1. Net als o.a. in de eerdere beantwoording van schriftelijke raadsvragen, lag meteen al in de gepresenteerde sheets, maar later ook in de antwoorden op vragen, zeer sterk de nadruk op de algemene richtlijn dat een rotonde, hier met fietsers uit de voorrang, de beste/veiligste inrichting van de kruising is.
2. In de bijeenkomst wordt meteen al bij sheet 13 aangegeven dat de kruising niet uitzonderlijk is, dus de algemene richtlijnen voor de meest veilige inrichting zouden hier zondermeer gelden (een rotonde dus met fietsers uit de voorrang). Zie hierna ook punt 10.
3. De wijkverenigingen hebben eerder gefundeerde kritiek geleverd op de twee onderzoeken van Goudappel en op bovengenoemde uitgangspunten in die onderzoeken. (Kort samengevat in bijgaande sheets die op 12 februari jl. gepresenteerd zijn op onze bijeenkomst voor inwoners.) Met die kritiek is weinig gedaan en in de informatiebijeenkomst was van die kritiek, geheel onterecht, geen spoor meer te bekennen.
4. Er zijn door het college een paar antwoorden gegeven waarvan de relatie tot de werkelijkheid op zijn minst nog eens goed bekeken moet worden. We zijn die antwoorden nog goed aan het natrekken.
5. Hoewel de wethouder eerder sprak van “gratis geld” werd nu de rol die de reeds toegekende subsidie speelde in de keuze voor een rotonde, ontkend. Als enige en bevreemdend argument voor die ontkenning werd aangevoerd dat de hoge kosten van een rotonde het bewijs zijn dat de veiligste oplossing wat mag kosten, anders had men wel voor een goedkopere VRI gekozen. Maar een rotonde kost juist door de subsidie weinig geld voor de gemeente!
6. De belangrijke vraag of een rotonde t.o.v. van een VRI niet alleen de kans op een dodelijk ongeval, hoewel al zeer klein, nog verkleint maar ook de kans op andere ongevallen verkleint, werd niet duidelijk beantwoord.
7. Een belangrijk vraag over het gebruik van het Utrechtse prognosemodel door Goudappel werd helaas niet beantwoord, daarom geven wij hier aan waarom die vraag belangrijk is.

Voor een verkeerskundige telt niet alleen hoeveel verkeer er NU is, maar vooral ook hoeveel dat zal zijn over pakweg 20 jaar. Daarvoor worden computermodellen gebruikt. De provincie heeft een model voor heel Utrecht, het Utrechtse model. De gemeente heeft niet zo'n model voor Zeist. Het Utrechts model gaat over de hele provincie, daardoor vooral over de hoofdwegen. De Woudenbergseweg is een hoofdweg, dus die zit in het model. Goudappel heeft dit model gebruikt om het toekomstige autoverkeer op die weg te bepalen.

Ons probleem is dat het Utrechts model ALLEEN gebaseerd is op de NU bestaande situatie. Denk daarbij aan huidig aantal woningen, bedrijven, voorzieningen. En denk aan het huidige wegennet. Nieuwe wijken en andere aanpassingen komen er pas in als de plannen onherroepelijk zijn geworden. Ook als ze nu al waarschijnlijk te verwachten zijn.

Gebruik van het Utrechtse model heeft dus altijd een grote kans op te lage verwachtingen. Daar komt bij dat Goudappel van mening is dat snelheidsverlaging van 80 naar 60 ervoor zorgt dat er 2.000 auto's per dag minder over de Woudenbergseweg gaan. Die gaan dan dwars door Zeist. Maar dáár moeten de doorgaande routes zoveel mogelijk naar 30 km/uur. Dat is niet meegenomen.

Een goeie verkeersprognose is essentieel om gedegen plannen te kunnen maken. Vaak gebeurt dat in scenario's, op z'n minst in een hoge en een lage raming. Dus in de simpelste vorm: hoeveel groeit het verkeer als alles doorgaat, en hoeveel als er niets doorgaat. Daarmee kun je uitrekenen wanneer in beide gevallen je nieuwe kruispunt 'vol' is. Denk aan een nieuwe wijk bij station, aanpassen Oranje Nassaulaan en Kerckeboschlaan, andere bouwplannen en de duurzaamheidsparadox (als je een stekkerauto hebt en zonnepanelen, is er geen milieureden meer om minder te rijden, dus kans op extra groei autoverkeer).

8. Het vervangen van de huidige VROI door een intelligente (i)VRI in combinatie met extra veiligheidsmaatregelen o.a. zoals door Goudappel al voorgesteld in hun eerste onderzoeksrapport, is tot nu toe niet goed beken als alternatief voor een rotonde. Een vraag hierover in de informatiebijeenkomst werd uiterst onvoldoende beantwoord.
9. Binnen een straal van 2,5 kilometer van het centrum van Zeist zijn nu **17** rotondes, allemaal met fietsers in de voorrang. Dat is voor auto's en fietsers "de norm" in Zeist. Nu zou er binnen datzelfde gebied een 18^e rotonde moeten komen, ZONDER voorrang voor de fietsers. Ondanks aandringen wil Goudappel daarover niets opmerken.
10. "Het is geen afwijkende situatie, het komt overal voor." In de informatiebijeenkomst was dat wederom de visie op de kruising. Zonder onderbouwing.
Daarom hebben wij zelf 49 gemeentes in Nederland bekeken. Qua inwonertal zitten ze rondom Zeist, het werd Barendrecht t/m Gouda (van 49.000 tot 77.000 inwoners). Daarvan waren 4 gemeentes verzamelingen verspreide kernen. Die zijn weggelaten uit de analyse (Westerkwartier, Altena, Krimpenerwaard / Schoonhoven, De Fryske Marren).

Voor de overgebleven 45 geldt het volgende (een overzicht met data van deze gemeenten kan op aanvraag worden verstrekt):

- 4 x komt er geen enkele N-weg voor in de gemeente (bij 41 gemeenten dus wél);
- 20 x is er buiten de bebouwde kom geen oversteek tussen wijken aanwezig;
- 11 x vormt de N-weg de buitengrens van de plaats, en is er dus óók geen "oversteek";
- 2 keer loopt de N-weg buiten alle bebouwing om door de gemeente;
- 4 keer zijn alle kruisingen met de N-weg ongelijkvloers (minstens voor fietsers)(dit is alleen geteld als het voor "alle kruisingen" geldt, "incidenteel ongelijkvloerse kruisingen" komt veel vaker voor).

Dat zijn samen 41 gemeenten waar "onze situatie" NIET voorkomt. We houden over:

- **Zeist**, daar is dat wel het geval;
- **Doetinchem**, daar speelt ook van alles, maar daar wordt aan gewerkt;

- **Zutphen**, waar het binnen de gemeente niet speelt, maar wel op de drukke N384 tussen Zutphen en Warnsveld (daar is het opgelost met een VRI en verderop een ongelijkvloerse fietsovergang). Een rotonde had op die plek waarschijnlijk geen capaciteit genoeg gehad. Er steken daar ook veel fietsers over van / naar school.
- **Emmeloord**, waar een (beperkte) nieuwbouwwijk is ontstaan aan de overkant van de N-weg. De N-weg ligt buiten bebouwde kom, maar wel in een 60km zone. De kruising is opgelost met een rotonde, met auto's voorrang volgens het boekje. Daarnaast is vanuit het midden van de wijk ook een aparte fietsverbinding met een tunneltje naar het centrum gemaakt.

Kortom

Emmeloord heeft naast de rotonde een veilig alternatief, Zutphen/Warnsveld een VRI (en heeft ook een veilig alternatief) en Doetinchem wordt aan gewerkt. **Blijft alleen Zeist nog over met een unieke situatie.**

Conclusie

De algemene richtlijn dat een rotonde, hier met fietsers uit de voorrang, de beste beste/veiligste inrichting van een kruising is, wordt onvoldoende gemotiveerd en steeds als een one-size-fits-all oplossing opgelegd. Dit in weerwil van het feit dat:

- De kritiek die we hadden op de onderzoeken van Goudappel onvoldoende meegenomen is. En het eerdere overleg daarover werd domweg afgekapd ("overleg met u is zinloos, want we gaan toch niet van mening veranderen").
- De algemene richtlijn o.a. gebaseerd is op theoretische aannames (zie o.a. sheet 12, 14 en 15) en op gemiddelde ongevals cijfers bij VRI's en rotondes. VRI's zijn echter onderling verschillend en dat is ook zo voor rotondes en ze vertonen niet allemaal het gemiddelde ongevalscijfer. Er is voldoende reden om aan te nemen dat de kruising nu met VRI tot een groep van relatief veilige kruisingen met VRI's behoort, bijv. vanwege de nadering van de kruising vanuit een groene tunnel die snelheidsbeperkend werkt. Ook blijkt uit eigen onderzoek dat we zojuist gedaan hebben, dat deze kruising vrij uniek is en dus maatwerk verdient (zie hiervoor bij punt 10).
- Maatwerk in de adviezen is wat wij steeds hebben gevraagd. Als dat niet wordt geleverd doen wij zelf onderzoek. En steeds weer blijkt dat je kunt twijfelen aan de gegeven adviezen. Is deze VRI-kruising nu significant veiliger dan gemiddeld? Zo ja, dan is het de vraag of een rotonde op deze plek de nu al grote veiligheid nog verbetert of eerder verslechtert.
Zonder meer de algemene richtlijn volgen is met alle onduidelijkheid die er omheen hangt, geen verantwoorde keuze.

De informatiebijeenkomst en de voorgeschiedenis in de vorm van de onderzoeken van Goudappel en de voortvarend gecommuniceerde conclusies van het college, vertonen het karakter van een doelredenering i.p.v. objectieve beoordeling.

Al anderhalf jaar blijft het onduidelijk en worden elementaire vragen niet beantwoord. Dat op zich zegt volgens ons genoeg. *En zo kun je je ook niet meer beroepen op het externe advies als het om bestuurlijke verantwoordelijkheid (of zoals op 4 maart over aansprakelijkheid) gaat.*

Onze indruk is dat iedereen nu het boek wil sluiten. **Ons advies: voeg de essenties uit dit stuk toe aan de onderbouwing van de motie, en steun die motie zo breed mogelijk!**

Namens de wijkverenigingen van Hoge Dennen, Kerckebosch en Lyceumkwartier.

Met vriendelijke groet,

Corien Wortmann
Joyce van Breugel
Ed Nijssen