

Reacties n.a.v. infoavond 28-11-2023 Rotonde Jagersingel/ Woudenbergseweg

1. Graag dit plan onderwerpen aan enige vorm van besluitvorming, zodat burgers kunnen participeren in besluitvorming.

Reactie gemeente:

In januari 2024 is door de besturen van de drie betrokken wijkverenigingen, Hoge Dennen, Kerckebosch en Lyceumkwartier overleg gevoerd met wethouder Catsburg. Toen is afgesproken om gezamenlijk een extern bureau opdracht te geven voor een hernieuwd onderzoek naar de meest veilige inrichting van dit kruispunt. Vanuit elk van de drie betrokken wijken heeft één bewoner zich aangesloten bij het team dat meewerkt aan het onderzoek. Deze bewoners hebben zich, samen met de afdeling Verkeer, gericht op zowel het formuleren van de onderzoeksopdracht als op het aangeven van de aspecten waar expliciet rekening mee gehouden moest worden in het advies.

Het advies van bureau Goudappel was begin juli 2024 af en is als bijlage bij de deze reactienota gevoegd.

2. Een informatieavond is geen participatie

Reactie gemeente:

Een informatieavond valt onder de participatievorm raadplegen. De uitkomst van een dergelijke avond biedt inzicht in hoe de bewoners over een bepaald onderwerp denken. De uitkomst wordt ter kennisgeving opgevat. Meer informatie staat in het handvat participatie dat u kunt lezen op deze pagina: <https://www.zeist.nl/projecten/participatie>

3. Heeft de aanleg van de rotonde invloed op de 'laanstructuur' van de Woudenbergseweg, dan wel de cultuurhistorische waarde van de laan?

Reactie gemeente:

Er verandert niets aan de laanstructuur van de Woudenbergseweg. Er verdwijnen enkele bomen maar dat beïnvloedt niet de cultuurhistorische waarde van de laan.

4 Graag zorgen voor goede verlichting

Reactie gemeente:

Goede verlichting is een standaard onderdeel van elk project dat de gemeente uitvoert.

5. Verkeer

5.1. Tegen de komst van de rotonde, vanwege de volgende argumenten:

- a. De verkeerslichten/huidige situatie moet blijven zodat de kinderen/fietsers veilig kunnen oversteken.
- b. De beoogde rotonde ligt buiten de bebouwde kom en de fietsers hebben daar geen voorrang. Onveilig voor fietsers.
- c. De Jagersingel/Lindenlaan/Oranje Nassaulaan is een hoofdfietsroute voor scholieren. Het kruispunt wordt gebruikt door veel scholieren. Met name tijdens de "woon/werkspits", die samenvalt met de "schoolspits" steken daar honderden (jonge) fietsers over en zijn daar gevaarlijke situaties en incidenten te verwachten. Het puberbrein is nog niet volwassen en schat risico's niet goed in, en is overmoedig.

Reactie gemeente:

Bij een verkeerslicht bestaat de kans dat automobilisten door rood rijden, op het einde van het geel. Daarnaast is er een kans op roodlichtnegatie op rustige momenten. Daarin zit een hoog ongevalsrisico; een automobilist die op volle snelheid door rood rijdt, kan een ernstig ongeval veroorzaken. Fietsers zijn, nog meer dan automobilisten, geneigd op rustige momenten het rode licht te negeren. Voor scholieren is dit niet anders, met daarbij als extra probleem dat zij nog niet goed in staat zijn om de risico's goed in te schatten en te beseffen dat de auto's op deze plek een hoge snelheid hebben.

De fietsers (de recreanten en de scholieren) fietsen vaak in groepen of groepjes. Door de verkeerslichten wordt de groepsvorming versterkt. Tijdens het rood sluiten steeds meer fietsers aan. Dit soort groepen fietsers laten zich door het einde van het groen niet zomaar opsplitsen. De hele groep fietst in een keer over, ook als tussentijds het groen eindigt. Dat geldt nog wat sterker voor scholieren, die niet graag als eenling achterblijven. Zo'n groep fietsers, waarvan de staart door het rood rijdt, ziet er zeer onveilig uit en betekent ook een risico. In de praktijk gaat het gelukkig vaak goed. Een grote groep scholieren is goed in beeld en de auto's staan in eerste instantie nog stil. Extra lang groen, tijdens de passage van een groep fietsers, is een manier om dit veiligheidsprobleem te voorkomen. Op andere momenten is het vooral belangrijk dat automobilisten goed zicht hebben op de naderende fietsers en dat fietsers 's avonds ook goed worden aangelicht.

Een kruispunt met verkeerslichten voldoet niet aan een van de basisprincipes van Duurzaam Veilig, namelijk dat een conflict tussen voertuigen alleen mag optreden bij geringe snelheids- en massaverschillen. De SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) stelt, dat conventionele kruispunten (met en zonder verkeerslichten) in het algemeen onveiliger zijn voor fietsers dan rotondes. Rotondes zijn de veiligste kruispunttypen door de volgende drie kenmerken:

- Rotondes hebben minder conflictpunten dan andere kruispunttypen;
- De snelheid wordt geremd, vooral wanneer de takken haaks aansluiten op de rotonde;

- De hoek van impact is kleiner.

De SWOV stelt daarom: rotondes zouden vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dus verkozen moeten worden boven andere kruispunttypen. Een middeneiland zorgt ervoor dat er minder conflicten zijn, omdat het gemotoriseerd verkeer maar in een richting om de rotonde kan. Dit maakt een rotonde minder complex dan andere kruispunttypen. Ook het CROW Handboek Wegontwerp, Gebiedsontsluitingswegen, stelt dat om verkeersveiligheidsredenen een rotonde als kruispuntvorm sterk de voorkeur heeft boven een kruispunt met een verkeersregelininstallatie. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat dit op de Woudenbergseweg – Jagersingel anders is. Voor het kruispunt Woudenbergseweg – Jagersingel leidt een rotonde door de lage snelheid van het autoverkeer en de afremming van de snelheid van de fietsers tot een overzichtelijkere en veiligere situatie, juist ook voor de fietsers.

De rotonde ligt buiten de bebouwde kom, wat betekent dat het uitgangspunt is, dat fietsers voorrang geven aan het autoverkeer. Door de haakse aansluiting van de fietspaden, moeten fietsers bij het naderen van de oversteek afremmen, zodat zij goed zicht hebben op de auto's op de rotonde en op de auto's die de rotonde naderen. Op een rotonde buiten de bebouwde kom moeten fietsers de drukke takken in twee keer kunnen oversteken, met behulp van een middeneiland. Daarbij is het van belang dat er op het middeneiland voldoende ruimte is om op te stellen. De breedte van de middeneilanden is, met 3,0 meter, breed genoeg en conform de aanbevelingen. Door de enkele rijstrook op de rotonde en het middeneiland op de toeritten, hoeven de fietsers per deeloversteek maar op een autorichting te letten. Fietsers moeten op de rotondes buiten de bebouwde kom altijd voorrang verlenen en zelf bepalen of de oversteek gemaakt kan worden. Dat kan veilig door de lage naderingssnelheid van het autoverkeer en door de haakse positie van de fiets, ten opzichte van het autoverkeer.

5.2. Rotonde? Prima idee, zorg voor oversteken in 2 fases met een eiland tussen de rijstroken.

Reactie gemeente:

Op alle drie de fietsoversteken wordt een middeneiland aangebracht zodat fietsers in 2 fases kunnen oversteken.

5.3. Een rotonde leidt namelijk tot significant meer ongelukken en aanrijdingen, [...] ter illustratie verwijs ik naar de rotonde bij winkelcentrum Vollenhove, het dodelijke ongeluk bij het Bisonveld en de gevaarlijke rotonde aan het einde van de Verlengde Slotlaan met de Krakelingweg.

Reactie gemeente:

Een rotonde is de veiligste kruispuntvorm, omdat deze minder conflictpunten, een lagere snelheid en een kleinere impacthoek heeft dan een conventioneel kruispunt. Ook voor fietsers en voetgangers zijn rotondes veiliger dan andere kruispuntvormen. Om de zichtbaarheid van fietsers en voetgangers te verbeteren worden -op de drie bovengenoemde rotondes waar in het verleden ongevallen hebben plaatsgevonden- de fiets- en voetgangersoversteken verhoogd voor medio 2025.

In de afgelopen tien jaar zijn er geen ongevallen geregistreerd op het kruispunt Woudenbergseweg-Jagersingel. Objectief gezien is het kruispunt dus niet onveilig. Dat er geen ongevallen zijn geregistreerd, wil niet zeggen dat er geen risico's zijn. Bij een verkeerslicht bestaat de kans dat

automobilisten door rood rijden, op het einde van het geel. Daarnaast is er een kans op roodlichtnegatie op rustige momenten. Daarin zit een hoog ongevalsrisico; een automobilist die op volle snelheid door rood rijdt, kan een ernstig ongeval veroorzaken.

5.4. Is het mogelijk om voor de fietsovergangen een hoge drempel te plaatsen, zodat de auto's moeten afremmen ongeacht hoe rustig het is op de rotonde?

Reactie gemeente:

De rotonde leidt zelf al tot snelheidsbeperking van het autoverkeer. Verkeersdrempels zijn hier ongewenst omdat ze leiden tot een onduidelijke situatie en tot onverwacht gedrag van fietsers en automobilisten. Een deel van de automobilisten kan door de drempel de indruk hebben dat fietsers voorrang hebben. Een deel van de fietsers zal door de lage snelheid geneigd zijn voorrang te nemen.

5.5. Graag een voetgangersoversteek toevoegen, dit mist ook in de huidige situatie.

Reactie Gemeente Zeist:

Er zijn op deze locatie niet voldoende voetgangers om een voetgangersoversteek te rechtvaardigen. Wel kunnen er op de oostelijke tak oversteeksuggestiestroken worden aangebracht met aan weerszijden van de Woudenbergseweg nog enkele meters trottoir die aansluiten op de bestaande wandelpaden. De voetgangers op de zuidelijke en westelijke tak kunnen via de fietsoversteek in 2 keer oversteken via het middeneiland.

5.6. Graag de Jagersingel geheel 30 km zone maken.

Reactie gemeente:

De Jagersingel ligt grotendeels buiten de bebouwde kom en kan volgens de CROW-richtlijnen geen maximumsnelheid van 30km/u toegewezen krijgen. De Jagersingel is bovendien voorzien van vrij liggende fietspaden, zodat fietsers en auto's niet dezelfde ruimte hoeven te delen. Daarnaast rijden er een aantal buslijnen en is het een belangrijke uitrukroute voor de ambulancepost. Wel stellen wij voor om de maximumsnelheid te verlagen van 60 naar 50 km/u zodat er een verschil in maximumsnelheid tussen de Woudenbergseweg en de Jagersingel blijft als de maximumsnelheid op de Woudenbergseweg wordt verlaagd van 80 naar 60km/u.

5.7. Ik heb er moeite mee dat er een buiten-de-bebouwde-kom-rotonde-oplossing wordt gerealiseerd in een binnen-de-bebouwde-kom situatie met veel overstekende jonge kinderen en middelbare scholieren [...]. Buiten de bebouwde kom bordjes staan op 50-100m van de drie armen van de rotonde. Het lijkt een kleine moeite om deze bordjes iets verderop op de vierde arm te zetten en er een binnen de bebouwde kom situatie van te maken. Onzinnig dat bureaucratie dit tegen moet houden.

Reactie gemeente:

Er zijn verschillende SWOV-rapporten en een DTV Consultants-memo verschenen die aantonen dat de veiligheidswinst van een rotonde voor fietsers groter is als zij geen voorrang hebben op rotondes met vrij liggende fietspaden. Er zijn twee mogelijke verklaringen voor waarom rotondes met fietsers in de voorrang onveiliger zijn. Ten eerste kunnen autobestuurders onterecht denken voorrang te hebben boven fietsers. Ten tweede hebben automobilisten die een rotonde op willen, hun aandacht op het gemotoriseerd verkeer dat al op de rotonde rijdt en vinden ze het lastig om ook nog fietsers in de voorrang op een vrijliggend fietspad voorrang te verlenen. Bestuurders moeten hierdoor op een rotonde (te) veel waarnemingen in korte tijd uitvoeren, waardoor fietsers makkelijk over het hoofd gezien worden.

5.8. Het fietspad van de Lorentzlaan naar Oud Londen, dat ook over de kruising gaat, staat niet op de tekening. Voor deze verbinding zal de oversteek over de Woudenbergseweg voor fietsers in 2 richtingen ingericht moeten worden of een extra oversteek over de Jagersingel. Anders is het wel mogelijk van L naar OL te gaan, maar niet terug.

Reactie Gemeente Zeist:

Het betreft een recreatieve verbinding waar relatief weinig fietsers gebruik van maken.

5.9. Kan de bouw van de rotonde gecombineerd worden met maatregelen (bijv. bewegwijzering en snelheidsaanpassingen) om het sluijperverkeer richting de Lindenlaan sterk af te remmen?

Reactie Gemeente Zeist:

Het bord met Utrecht en Amersfoort 13km zal worden vervangen door een bord met Utrecht en Amersfoort A28 en Zeist-Noord.

Het bord met Zeist-Centrum en Driebergen zal worden vervangen door een bord met Zeist en Driebergen A12.

Het bord met Zeist-Oost en het ziekenhuis zal worden vervangen door een bord met Lyceumkwartier en het Ziekenhuis.

Het bord met Zeist-Kerckebosch zal worden vervangen door een bord met Hoge Dennen-Kerckebosch.

6.1. Het huidige kruispunt is ingericht om verkeersstromen naar de Oranje Nassaulaan te ontmoedigen. Op welke manier wordt hier rekening mee gehouden in het ontwerp voor de rotonde?

Reactie Gemeente Zeist:

De huidige inrichting van de kruising faciliteert het links afslaand verkeer met aparte rijstroken op de Woudenbergseweg. Het is onwaarschijnlijk dat door de aanleg van een rotonde er meer verkeer links af zal slaan omdat de rotonde voor driekwart moet worden genomen om links af te gaan.

De verkeerslichten zijn niet afgesteld om verkeer in bepaalde richtingen te ontmoedigen maar om alle verkeer te verdelen in tijd zodat de kruising veilig kan worden opgereden. Per rijrichting wordt een aantal seconden toegedeeld afhankelijk van het verkeersaanbod en prioriteit voor de optimale afwikkeling.

De verkeerslichtenregeling werkt voertuigafhankelijk. Verkeer dat zich het eerste aanmeldt komt direct aan bod als er geen verkeer op de conflicterende richting aanwezig is. Dit geldt ook voor de richtingen naar de Oranje Nassaulaan. Deze situatie is vergelijkbaar met de afwikkeling op een rotonde. Verkeer op de rotonde heeft altijd voorrang op verkeer dat aansluit op de rotonde.

6.2. Zorgen om sluipverkeer/toenemende verkeersstromen in Graaf Janlaan.

Reactie gemeente:

Het aanleggen van een rotonde zal naar verwachting geen effect hebben op de verdeling van het autoverkeer over Hoge Dennen en Kerckebosch.

6.3. Gelieve gebruik van de Z structuur te stimuleren door “doorgaand verkeer borden naar A28/ A12/ winkelcentrum Hoog Kanje” te plaatsen bij de rotonde om verkeer dat naar de wijk hoge dennen Kerckebosch wil zonder bestemming, te weren. Er is nu veel verkeer dat over de Oranje Nassaulaan sluipt van en naar de A12/ A28 of dat naar winkelcentrum Hoog Kanje gaat. Al dit verkeer kan ook over de Z structuur gestuurd worden. Borden helpen een beetje.

Reactie gemeente:

Er is nu geen bebording richting het winkelcentrum Hoog Kanje. Het heeft geen zin om winkelcentrum Hoog Kanje op de bebording richting Zeist toe te voegen. Bewoners zullen een route die twee keer zo lang is niet gaan volgen.

6.4. Gelieve contact op te nemen met Google maps en andere navigatiesystemen om doorgaand verkeer over de Z structuur te sturen i.p.v. door de Oranje Nassaulaan.

Reactie gemeente:

De aanbieders van navigatiesystemen bieden hun klanten de kortste of snelste weg op basis van de actuele situatie op de weg. De gemeente Zeist heeft geen invloed op deze bedrijven. In regionaal verband wordt wel samengewerkt binnen het Regionaal Data Team. Samen met het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) worden verkeerstromen en verkeersveiligheid in kaart gebracht. De data worden gedeeld met de aanbieders van navigatiesystemen. Momenteel wordt ook gewerkt aan de mogelijkheid om schoolzones op te nemen bij de NDW waardoor de Oranje Nassaulaan ook minder aantrekkelijk wordt als route.

De gemeente gaat wel de Oranje Nassaulaan zo aanpassen dat de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur meer wordt afgedwongen door de infrastructuur. Hierdoor zal deze route minder aantrekkelijk worden.