

Ronde Tafel 12 september 2019 gemeenteraad Zeist
Bijdrage van de Vereniging Bosch en Duin en Omstreken
Uitgesproken door R. Batema

Geachte raadsleden, hierbij onze reactie op het Raadsvoorstel Uitvoering Drieluik Den Dolder.

1. Prorail

Het komt nauwelijks als een verrassing dat de gemeente nu voorstelt het volledige Drieluik Den Dolder uit te voeren. Immers, de projectovereenkomst afgesloten met Prorail in 2013 houdt in dat de kosten van het fietstunneltje geheel voor rekening van de gemeente komen indien het volledige Drieluik niet wordt uitgevoerd. De desbetreffende kosten blijken na zo'n 5 jaar te zijn uitgekomen op € 7,1 mln, terwijl de gemeente hiervoor slechts € 4 mln had (en nog steeds heeft) gereserveerd. Hier komen ook nog eens € 2 mln bij voor aanpassen wegen en kruispunt Pleineslaan.

Zeist zag destijds een mooie kans om de € 4 mln in de zak te kunnen houden en deinst dus nu terug om ruim twee keer zoveel uit te geven, waarbij slechts 45% is gereserveerd.

In het Raadsvoorstel staat, zonder enige onderbouwing, dat het maatschappelijk effect van een dergelijke investering door Zeist beperkt is. En daarmee is de financiële redenering wel rond. Uit alles blijkt dat het voorstel om de overweg af te sluiten in het bijzonder is ingegeven door financiële motieven.

2. Gevaarlijke overweg

Het is duidelijk dat de overweg in DD niet de meest veilige situatie oplevert. Het is hierbij niet zo relevant of de overweg behoort tot de 10 gevaarlijkste van Nederland, zoals ten onrechte beweerd door Prorail bij de discussie over het Drieluik zo'n 10 jaar geleden¹ of in de top 5 staat van meest risicovolle overwegen, zoals nu wordt gesteld. De vraag is of afsluiting van de overweg voor gemotoriseerd verkeer de meest veilige totaalsituatie oplevert, zoals wordt geargumenteed in het Raadsvoorstel.

Allereerst is er bij de overweg door de jaren heen geen sprake van ongevallen waarbij gemotoriseerd verkeer betrokken is geweest. Gevaarlijke situaties ontstaan wel doordat fietsers of voetgangers tussen de (sluitende) spoorbomen slalommen. Dergelijk gedrag kan effectief worden tegengegaan door dichte spoorbomen over de hele breedte van de weg en trottoir, plus strikte handhaving (ter plekke en/of door camera's) en hoge boetes.

Het is dus maar de vraag of "Een hoge mate van veiligheid (ook) wordt (...) bereikt door de overweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer", zoals gesteld in het Raadsvoorstel.

Er zijn, aldus het Raadsvoorstel, ook andere maatregelen mogelijk².

3. Afsluiting wellicht contraproductief?

Het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer kan zelfs een negatief effect hebben. Door de nu soms 'overbevolkte' situatie op en rond de overweg worden de weggebruikers juist gedwongen goed op te letten en hun beslissingen zorgvuldig te nemen. De verkeersdeelnemers moeten goed op

¹ Na analyse van de ongevalsgegevens bleek dat de suggestie dat er in DD bovengemiddeld (bijna)ongevallen plaatsvonden – geïllustreerd door een suggestieve foto waarbij twee mensen de oversteek leken te wagen bij een aanstormende trein, terwijl deze trein de overweg al gepasseerd bleek te zijn – onjuist was. Dit gold hoogstens voor het traject richting Amersfoort, waarbij het niet ging om ongevallen maar om zelfdodingen.

² Bijvoorbeeld door de kruising Paduaweg/Dolderseweg op te heffen of de ingang van de P+R te verplaatsen.

elkaar inspelen. Je kan hierbij de vergelijking maken met het *shared space* principe, waarbij elke verkeersdeelnemer zijn eigen rol dient te nemen³.

Meer ruimte op de spoorovergang nodigt wellicht eerder uit tot roekeloos gedrag.

4. Het voorstel is onvoldragen; de erin genoemde risico's / open einden dienen niet vooruit geschoven te worden maar eerst onderzocht te worden

De argumentatie van het Raadsvoorstel, geformuleerd op basis van het rapport Goudappel – Coffeng, om tot sluiting van de overweg over te gaan, overtuigt niet. Er zijn te veel zaken die eerst onderzocht moeten worden. Zo stelt het voorstel dat uit het rapport duidelijk blijkt dat bij een aantal maatregelen de veiligheid in de woonwijken juist afneemt. Andere risico's zijn de bevoorrading van de winkels, een goede alternatieve route voor landbouwverkeer en de mogelijk ongewenste bijeffecten van de kortsluitroute⁴. De genoemde risico's, die korthedshalve vooruit geschoven worden zonder een begin van een oplossing, leveren te veel onzekerheid op voor de bewoners en ondernemers van DD. Deze risico's c.q. open einden dienen eerst te worden geadresseerd alvorens sluiting van de overweg aan de orde kan komen!

5. Nog 2 aanvullende opmerkingen

a. De twee concurrerende functies van de Dolderseweg

Hoezo is dat een probleem, en zo ja hoe kan de situatie met betrekkelijk eenvoudige middelen niet worden verbeterd? Er zijn tal van voorbeelden dat deze functies goed kunnen samengaan, soms met een enkele aanpassing. Zie bijvoorbeeld de Van Weestraat in Soest met een duidelijke functie voor zowel het doorgaand verkeer als het bestemmingsverkeer. Hetzelfde geldt voor de Gijsbrecht van Amstelstraat in Hilversum.

b. Meer treinverkeer in de toekomst

Intensivering van het treinverkeer dient te worden opgelost door Prorail en niet op het bord van Zeist gelegd te worden. Sterker: het bestaande spoorwegnet is hier niet op berekend. Er is destijds samen met ProRail een studie gedaan naar een ondertunneling van de spoorlijn vanaf Bilthoven tot voorbij Den Dolder. Deze oplossing is gemeenteraad breed aangenomen door zowel Zeist als Bilthoven, maar toen er geld bijgezet moest worden waren zowel Zeist en Bilthoven als Prorail niet meer thuis. De tunnel zou alleen de sneltreinen bedienen. De oplossing kost € 350 mln, want er zijn geen ondergrondse stations nodig (en dus geen € 2 miljard, zoals eerder beweerd door Prorail). Voor zowel Bilthoven als Den Dolder geldt dat de stoptreinen bij de overweg bijna stilstaan of net zijn gaan rijden. Heel veilig dus.

6. Conclusie

Vanwege de enorme impact van sluiting van de overweg op zowel de inwoners van DD en daarbuiten alsook de ondernemers, de zorgen en kritische kanttekeningen die hierover door hen zijn geuit, de rammelende argumentatie van het voorstel en de vele risico's en onzekerheden waarvoor nog geen oplossing wordt aangedragen, is het voorstel niet rijp voor besluitvorming.

Wij dringen derhalve aan op uitstel.

Dat er nu versneld een besluit zou moeten worden genomen, terwijl de kwestie al bijna 15 jaar speelt, komt ons ongeloofwaardig voor.

³ Zie ook de ruimte achter het Amsterdam CS dat sinds enkele jaren is ingericht volgens het *shared space* principe. Het zou daar een chaos worden, waar (brom)fietsers en voetgangers de ruimte met elkaar moeten delen. De praktijk is heel anders, constateert criminoloog Reinjan Mulder in het Parool van februari 2016. Op verkeersnet.nl toont de timelapse van de *shared space* bij het CS hoe dit in de praktijk functioneert.

⁴ De vermenging van het doorgaand 80-km verkeer op de provinciale weg met lokaal 50-km verkeer kan niet anders dan tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden.