

Van: ir. H.J. Hoorn

Aan: gemeenteraad Zeist

Betreft: Herinrichting Slotlaan mislukt

Zeist, 4 december 2020

Geachte raad,

Een jaar geleden heeft u besloten het verkeersplan van de centrumvisie gedeeltelijk terug te draaien. Het college heeft deze besluiten halsoverkop uitgevoerd. We zitten nu al een jaar met een onlogische verkeerssituatie, waarbij wel de primaire maatregelen zijn teruggedraaid, maar niet de aanvullende maatregelen, die enkel en alleen bedoeld waren om de effecten van de eerste maatregelen te spreiden. Het leidt onnodig tot omrijden en meer verkeer in Zeist. Deze gang van zaken is bovendien in strijd met de Awb.

De Voorheuvel is opengesteld voor doorgaand autoverkeer, waarover het college zelf heeft gezegd dat dat niet samen gaat met de huidige shared space inrichting. In één richting, i.p.v. in beide richtingen, is een provisorisch fietspad gemaakt met plastic blokken. Het ziet er niet uit. We zouden een Groen, Gezond en Gastvrij centrum krijgen. Het tegendeel is gebeurd. Er is geen enkel zicht op een definitieve her-inrichting.

U heeft verzuimd te debatteren en een besluit te nemen over de busroute. Er is geen enkele reden om die nog langer te laten omrijden via de Voorheuvel. Dit leidt alleen maar tot meer verkeershinder, meer onveiligheid en meer vervuiling. Het autoluwe begin van de Weeshuislaan was een ideale plek voor een bushalte. De huidige doelloze inrichting van dit pleintje ziet er niet uit.

De samenleving werd van 2015 tot 2019 overspoeld met informatie (lees: propaganda) over het centrumproject. Maar sindsdien hult het college zich in stilzwijgen. We worden op geen enkele manier geïnformeerd over hoe het nu verder moet met dit mislukte centrumplan.

Onderzoek verkeersveiligheid Slotlaan

We hebben nu eindelijk, na een jaar wachten, de rapportage van dit onderzoek ontvangen. Zie <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9482326/2>.

De bevindingen van Megaborn zijn:

- Fietsstroken aan de even kant ontbreken, het onderscheid tussen de weggedeelten voor auto's en fietsers is onduidelijk.
- Fietspaden aan de oneven kant zijn te smal, het onderscheid tussen fietspaden en trottoirs is nauwelijks te zien.
- Shared space voor fietsers en voetgangers wordt afgeraden.
- Zijstraten zijn onvoldoende duidelijk, fietsvoorzieningen moet hier doorlopen.
- Zebrapaden ter hoogte van Weeshuislaan en Middellaan gaan ten koste van beschermde status van voetgangers. (Megaborn weet kennelijk niet dat er ook nog een zebrapad ter hoogte van de Jagerlaan was, dat vorig jaar zonder wettelijk vereiste motivering verwijderd is.)

- Verkeersborden 'Fietsstraat / Winkelstraat, auto te gast' kunnen tot verwarring leiden en hebben geen juridische status.

Ik zou er aan toevoegen:

- Onvoldoende laad- / los-parkeerplaatsen.

Deze bevindingen zijn geen grote verrassing. Iedereen kan dit zien sinds de herinrichting in 2017. Het rapport had al een jaar geleden gemaakt kunnen worden, in een middagje.

De oorzaken van de verkeersonveiligheid volgens Megaborn zijn stuk voor stuk het gevolg van de herinrichting in 2017 in het kader van de centrumvisie, en zijn stuk voor stuk veroorzaakt door afwijkingen van het GVVP. Dit betekent dat de herinrichting van de Slotlaan mislukt is. De oplossingen die Megaborn aandraagt, betekenen een complete her-inrichting van de Slotlaan.

Deze bevindingen zijn ook van toepassing op de Voorheuvel, ook al was het onderzoek daar niet op gericht. Wat betreft het onduidelijke onderscheid tussen fietspad en trottoir zijn de bevindingen ook van toepassing op de 1^e Hogeweg.

En wat betreft het onduidelijke onderscheid tussen de weggedeelten voor auto's en fietsers ook op de voormalige Donkerelaan. Die middenberm moet daar gewoon weg, dan kan het weer veilig worden ingericht. De monumentencommissie Zeist heeft hierover in 2015 gezegd: *'De commissie adviseert om de middenzone met bomen langs de Slotlaan tussen de beide Dorpsstraten en de Hogeweg weg te halen, waardoor de zichttas weer betekenis krijgt.'*

Megaborn concludeert ook: *'Bezien of het mogelijk is om de verkeerscirculatie aan te passen, waardoor minder gemotoriseerd verkeer door de Slotlaan gaat rijden.'* In theorie klopt dit, maar wie concludeert dat de Slotlaan dan maar moet worden afgesloten, heeft niets geleerd (niets willen leren?) van het mislukte centrumproject. Iedere auto minder op de Slotlaan is er eentje meer door de omliggende woonwijken, en uiteindelijk door de Lindenlaan of de Jacob van Lennepaan. En omdat die routes altijd langer zijn, leidt het hoe dan ook tot meer verkeer in Zeist.

En als het eropaan komt, willen de winkeliers het ook niet. Minder auto's is minder omzet.

De Slotlaan zal altijd een doorgaande weg blijven.

De enige realistische manier om de Slotlaan rustiger te maken is tweerichtingsverkeer op de Voorheuvel (het voormalige tunneltje). Daarmee niet gezegd dat ik dat bepleit.

Volgens Megaborn blijkt uit het GVVP 2014 – 2023 dat de Slotlaan een erftoegangsweg is. Dat zegt niet zoveel. Erftoegangswegen zijn zowel buurtverzamelwegen (max. 5.000 auto's per dag) als woonstraten (max. 2.500 auto's per dag). Dit onderscheid wordt in het GVVP niet gemaakt. Manco van het overigens onvolprezen GVVP. In het voorgaande GVVP 2001 – 2011 werd dit onderscheid wel gemaakt.

In het rapport zegt Megaborn: *'De intensiteit op de Slotlaan bedraagt circa 3.600 voertuigen per etmaal'*, en: *'Er rijden dagelijks ca. 3.500 fietsers over de Slotlaan. Bij een dergelijk omvang zijn goede fietsvoorzieningen, in de vorm van vrijliggende fietspaden of fietsstroken in de voorrang, gewenst (bron: CROW, Ontwerpwijzer fietsverkeer).'* Impliciet zegt Megaborn hiermee dat de Slotlaan een buurtverzamelweg is. Dat is juist.

Maar in de begeleidende brief van het college staat: *'De Slotlaan is formeel van de weg categorie 'erftoegangsweg' en dit zijn wegen met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, zonder rijrichtingscheiding en meestal zonder gescheiden fietspaden.'* Maar dit laatste slaat juist op woonstraten, die ook onder erftoegangswegen worden gerekend. Daar gaat het hier niet om. Het college verdraait dus subtiel de bevinding van Megaborn.

Opmerkelijk is dat te zien is dat deze tekst later gewijzigd is. De letters hebben een iets lichter kleurtje, zoals hierboven geïmiteerd.

Nu dit alles op tafel ligt, kunt u een paar moeilijke conclusies, vragen en besluiten niet meer voor u uit schuiven:

- De verkeerskundige herinrichting van het centrum is mislukt.
Hoe heeft deze mislukking kunnen gebeuren?
Waarom heeft het college bij het ontwerp van de herinrichting het GVVP genegeerd?
- Wat gaat u hieraan doen?
Hoe lang laat u deze onveiligheid nog voortduren?
- Het rapport van Megaborn is van 15 juli 2020. Waarom heeft het college u op 6 oktober 2020 met raadsvoorstel 20RV037 laten besluiten *'Te starten met het onderzoek naar de verkeersveiligheid Slotlaan-Korte Steynlaan en hiervoor een budget beschikbaar te stellen van € 26.000'*, terwijl het rapport al drie maanden klaar lag? Zie <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9297165/1>, punt 2.
- Waarom verdraait het college de bevinding van Megaborn dat de huidige inrichting van de Slotlaan in strijd is met de wegcategorie buurtverzamelweg?

De kosten van het herstel zullen moeten worden toegerekend aan het centrumproject, ongeacht uit welk budget deze betaald worden. In 2023, na vijf jaar geheimhouding, zullen we zien of deze kosten zijn meegeteld.

Het verkeersbesluit waarmee de Slotlaan zo gevaarlijk is gemaakt, staat hier:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-68408.html>

Het verkeersbesluit van 22 november 2017 is achteraf genomen, zoals het college wel vaker doet. De herinrichting van de Slotlaan was toen al klaar.

Met vriendelijke groet,

Hendrik Jan Hoorn