

Nieuwsbrief adhesiebetuigers centrumvisie

Aan de adhesiebetuigers van het burgerinitiatief verkeersbesluiten centrum Zeist 16 december 2020

De uitvoering van het door de raad zelf bedachte verkeersplan bij de Centrumvisie heeft voor veel problemen gezorgd. De vaststelling van dit verkeersplan gebeurde in 2015 namelijk zonder voorafgaand verkeersonderzoek. En ook zonder daarbij het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) te betrekken en voor zover na te gaan slechts op basis van lekenkennis van de raad. De verandering van de verkeerscirculatie was niet alleen een kwelling voor veel verkeersdeelnemers (omrijden en ongelukken), maar ook voor de winkeliers (omzetverlies) en voor degenen die jarenlang probeerden de gemeente tot inkeer te bewegen. Bovendien bleken de kosten van de centrumvisie voor de gemeente *tot nu toe* ruim tweemaal zo hoog uit te vallen. Na het terugdraaien van een aantal maatregelen van de centrumvisie in december 2019 kwam het college deze maand eindelijk met informatie over wat er nog in en rondom het centrum moet gebeuren, maar we zijn er nog lang niet. Laat 2021 een beter jaar worden, dat wensen wij iedereen toe.

Pilot Wijkverkeersplannen

Als aanvulling op de centrumvisie zijn indertijd besluiten over het instellen van eenrichtingsverkeer genomen om de overlast voor het Wilhelminapark te beperken. De invoering daarvan zorgde niet alleen voor extra overlast voor het Lyceumkwartier (waterbedeffect), maar ook voor het Wilhelminapark zelf, waar inwoners en bezoekers onnodig moesten omrijden. Nu een groot deel van de centrummaatregelen is teruggedraaid, is eindelijk een onderzoekspilot afgesproken tussen de gemeente en beide buurtorganisaties.

Tijdens de pilot, die tot en met maart 2021 zal duren, zullen (delen van) de Professor Lorentzlaan, Pauw van Wieldrechtlaan en Lyceumlaan weer in twee richtingen toegankelijk worden voor gemotoriseerd verkeer. Door middel van de pilot wordt onderzocht of deze maatregel in de praktijk leidt tot een verbetering van de leefbaarheid, (verkeers)veiligheid en bereikbaarheid in de buurten. Dit gebeurt met behulp van meerdere verkeerstellingen door adviesbureau Mobycon voorafgaand aan en tijdens deze pilot, door observaties en via reacties uit de buurten. Als het resultaat van de pilot positief uitvalt zal het eenrichtingsverkeer op de 3 lanen blijvend worden opgeheven.

In de brief wordt gedaan of er alleen een wijkverkeersplan Wilhelminapark / Lyceumkwartier is, dat nu bij wijze van proef is teruggedraaid. Er is ook nog het wijkverkeersplan Torenlaan en omgeving. Daar wordt in de brief met geen woord over gerept. In dat plan is o.a. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Jagerlaan van de Costerlaan naar de Antonlaan. Daardoor wordt het autoverkeer vanuit het centrum met bestemming Bergweg en verder gedwongen om te rijden via dat kruispunt en de Steynlaan. De motivering in het verkeersbesluit van destijds is zinloos geworden. Zonder dat eenrichtingsverkeer zou het verkeer zich op natuurlijke wijze verdelen over beide routes richting de Bergweg en verder. Dit is in het belang van de bewoners van de Steynlaan. Vermoedelijk realiseren ze zich dat niet. Dat leidt hoe dan ook tot minder verkeer. Ook dit zou moeten worden teruggedraaid.

Winkelcentrum Zeist

Sinds december 2019 is er nog niets gedaan om de 'shared space' inrichting van de belangrijkste winkelstraten aan te passen. Bij de Voorheuvel zitten we nog met een

provisorisch aangegeven fietspad richting de Weeshuislaan. Maar de fietsstrook in de andere richting is nog niet teruggebracht. Ook rijden er nog bussen en vrachtauto's door de smalle doorgang, terwijl dat vroeger niet het geval was. Over de bezwaarschriften hierover van Stichting Beter Zeist en anderen heeft het college nog steeds geen besluit genomen. Op 15 juli stuurde bureau Megaborn een onderzoek over de verkeersveiligheid van de Slotlaan - Korte Steijnlaan naar zijn opdrachtgever, het college van B&W. Pas op 27 november verzond het college een raadsinformatiebrief over het onderzoek naar de gemeenteraad. Dat was dus ná de behandeling van het raadsvoorstel om enkele resterende verkeersproblemen in het centrum op te lossen. Het rapport van Megaborn loog er niet om. Het laat zien dat de herinrichting van de Slotlaan in feite mislukt is.

Megaborn zegt in essentie:

- Punt 2: Er moeten fietsvoorzieningen (verplichte fietspaden of fietsstroken) komen in beide richtingen. Impliciet: er moet weer een fietsstrook komen aan de even kant, in noordoostelijke richting.
- Punt 4: Duidelijke scheiding verkeersstromen. 'Shared space' wordt afgeraden en zebrapaden niet tegenover zijwegen.
- Punt 5: De fietsvoorzieningen moeten doorlopen bij zijwegen / kruisingen.
- Punt 6: Het (verplichte) fietspad aan de oneven kant, in zuidwestelijke richting is te smal. Maar in de aanbeveling (rechter kolom) hebben ze het over een fietsstrook.

In het advies van Megaborn en de RIB wordt slordig omgegaan met de begrippen (verplicht) 'fietspad' en 'fietsstrook'. Het college maakt hier gebruik van door te zeggen dat het de fietsstrook gaat verbreden en de rijbaan versmallen. De vraag is wat hiermee wordt bedoeld. Wellicht weer een fietsstrook maken aan de even kant, in noordoostelijke richting, met voldoende breedte (punt 4: 2,0 m) en in verband daarmee de rijbaan voor auto's smaller (punt 4: 2,8 m). Daarmee is de bevinding dat het fietspad aan de oneven kant te smal is, 'vergeten'. Dat zal het college goed uitkomen, want om die te verbreden, moet de hele Slotlaan weer op de schop.

Reacties college op onderzoeksrapport Slotlaan – Korte Steijnlaan

De oplossingen die Megaborn aandraagt, betekenen in feite een complete herinrichting van de Slotlaan. Maar het budget dat de raad eerder voor de beperkte aanpassingen werd voorgeschoteld voorziet daar nog niet in. Vandaar ook dat het college in de brief van 27 november in een (eerste) [raadsinformatiebrief](#) (met het rapport van Megaborn) de komende maanden alleen wat tijdelijke maatregelen wilde nemen, zoals het aanbrengen van tijdelijke borden en haaietanden. Voor het overige werd vreemd genoeg verwezen naar de toekomst: het Retailperspectief en de Mobiliteitsvisie met een visie op Parkeren. Kortom: wie dan leeft, wie dan zorgt. De gemeente zit ook nog met het probleem van een structureel tekort op de begroting. Ir. H.J. Hoorn heeft in een [brief naar de raad](#) een reactie gegeven op het rapport en op de gang van zaken het afgelopen jaar.

Toch kon het college niet vrijblijvend de verkeersonveilige situatie op de Slotlaan laten voortbestaan. Als wegbeheerder is de gemeente namelijk risicoaansprakelijk voor een 'gevaarzettend gebrek' van een openbare weg. Zie ook Artikel 6:174 lid 2 BW en een uitspraak van het Hof Den Haag (zaaknummer 200.155.018/01 d.d. 17 mei 2016). Na raadvragen van oppositiepartijen is het college met een [vervolginformatiebrief](#) gekomen over het verbeteren van de verkeersveiligheid van de Slotlaan. Daarin staat

een overzicht welke van de 25 door Megaborn voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd. De uitvoering van de maatregelen begint op 4 januari 2021. Verder wordt bezien of het mogelijk is de verkeerscirculatie aan te passen waardoor er minder gemotoriseerd verkeer over de Slotlaan gaat rijden. Een (proces)voorstel daarvoor zal vanaf januari worden opgesteld en komt volgens de planning in mei 2021 in de raad.

Antwoorden wethouder op vragen raadsleden

Uit de beantwoording van de vragen van raadsleden tijdens het tweede deel van de Ronde Tafel bleek dat de wethouder rekening houdt met een benodigd budget van 5 ton. In een aanpassing van de busbaan wordt niet voorzien. En betrokkenheid van bewoners rondom het centrum werd niet toegezegd. Volgens haar was er geen koppeling met de wegen om het centrum heen, terwijl ze wel heil verwachtte van bewegwijzering bij de invalswegen van Zeist. In algemene zin wilde de wethouder ook niet toegeven dat 'shared space' was mislukt. Ze zei dat het principe in feite was losgelaten, maar dat het indirect nog als uitgangspunt gold. Kortom, ze wilde geen officieel standpunt innemen. Gelukkig waren er enkele raadsleden in navolging van Karst Schuring (PvdA) die erkenden in 2015 een verkeerd besluit te hebben genomen.

We blijven de voorgestelde verkeerscirculatie vanuit een breder perspectief beoordelen, zoals ook gebeurde met de centrummaatregelen. Een vermindering van het gemotoriseerd verkeer over de Slotlaan leidt onvermijdelijk tot meer verkeer in omliggende buurten en straten, zoals de Lindenlaan en de Jacob van Lennepaan. Dat was immers ook het geval na invoering van de verkeersbesluiten van de centrumvisie en van aanvullende maatregelen. Er is kennelijk nog niets geleerd van het mislukte centrumproject.

De grote vraag die gesteld en beantwoord moet worden is: Hoe heeft het zo kunnen mislukken? Waarom is de Slotlaan, maar ook de Voorheuvel en de 1e Hogeweg ingericht in strijd met het GVVP? Dat geldt in het bijzonder voor de fietsroutes: vrijliggend of fietsstroken. De Slotlaan voldoet met de verkeersintensiteiten niet aan de voorwaarden voor toepassing van een fietsstraat. Bovendien voldoet de inrichting niet aan de betreffende richtlijnen. Over 'shared space' wordt in het GVVP niets gezegd. Waarom is dit principe toegepast?

Zie verder als bijlagen de eerste [raadsinformatiebrief](#) (met het rapport van Megaborn), [de brief van Ir. H.J. Hoorn](#) en de [vervolginformatiebrief](#).

Tenslotte

Op grond van het door Megaborn geleverde rapport spreekt de gemeenteraad nu over de herstelaanpak van vooral de Slotlaan. Maar de gevolgen van de Centrumvisie 2015 strekken zich ook uit tot andere straten en buurten zoals Bergweg, Voorheuvel en Hogeweg. Voor deze straten zal bij onafhankelijke beschouwing blijken dat de veiligheid is afgenomen en de inrichtingen niet voldoen aan verkeerswetgeving en aan het GVVP. Belangrijker nog is dat verkeersdeelnemers deze straten als onveilig en onaangener ervaren. Kortom, de herstellereidheid van het college dient zich uit te breiden naar de periferie van de Slotlaan.

Een paar kleine aanpassingen op de Slotlaan op korte termijn kan nooit kwaad. Maar daarna moet eerst nagedacht worden, het publiek geïnformeerd, een Ronde Tafel gehouden, gedebatteerd en besluiten genomen worden over de verkeerscirculatie en wel of niet de bus terug naar de oorspronkelijke route. Pas

dan kan een ontwerp gemaakt worden voor de her-herinrichting van de Slotlaan en kan dit uitgevoerd worden.

Andere ontwikkelingen

Ook andere ontwikkelingen zijn wellicht voor u van belang zoals over burgerparticipatie, de woonvisie en de komende omgevingsvisie met de al via de regio vastgelegde verstedelijkingsopgave. Het is allemaal te lezen op de siterubriek <https://beterzeist.com/nieuwsberichten/>

Wij hopen u met deze informatie van dienst te zijn geweest.
Voor het overige wensen wij u een fijne Kerst en een goed en gezond nieuwjaar.

Met vriendelijke groet,
Namens de initiatiefnemers
Egbert Visscher

Verzoek: stuur het bericht door aan uw contacten en aan andere burgergroepen en -organisaties in Zeist.

Mocht u geen prijs stellen op toezending van de berichten over het vervolg van het burgerinitiatief dan kunt u dat als antwoord op deze e-mail aan ons doorgeven. Wij zullen uw gegevens dan uit het bestand verwijderen.