

Van: ir. H.J. Hoorn

Aan: gemeenteraad Zeist

Betreft: Rapport Megaborn en verkeersmaatregelen centrum

Zeist, 17 maart 2021

Geachte raad,

Hierbij puntsgewijs mijn inspraak in de ronde tafel op 18 maart 2021.

Graag vooraf goed kennis nemen van:

- https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9872595/1/PR21_064%20Reactie%20St_%20Beter%20Zeist%20Bezwaar%20inrichting%20Voorheuvel%20na%20openstelling
- https://zeist.raadsinformatie.nl/document/8882721/1/PR20_111%20Verkeer%20centrum%20Oonlogisch%20en%20onveilig%20door%20uitvoering%20raadsbesluit

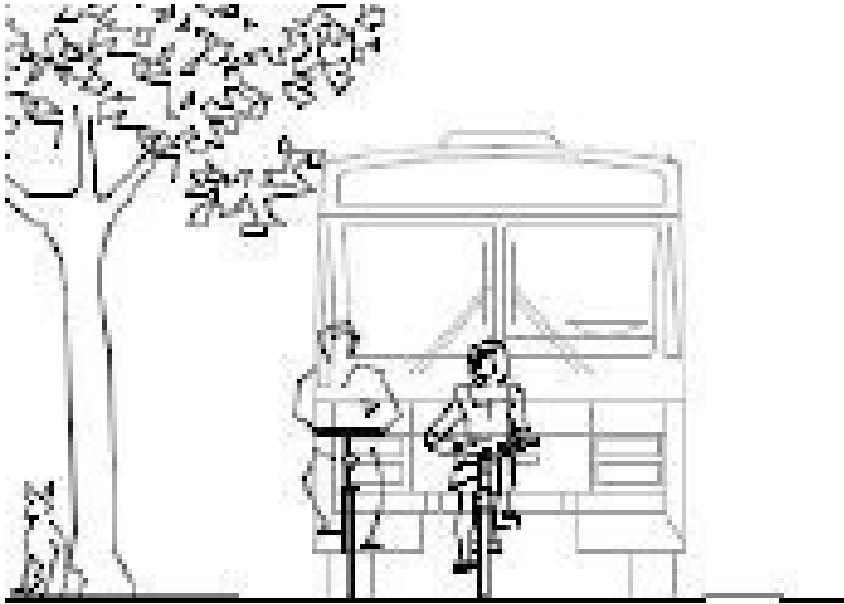
Aldaar het stukje over de bus, met drie verwijzingen naar eerdere raadsinformatiebrieven.

Inspraak

1. Het onderzoek en het rapport over de onveiligheid op de Slotlaan had in een paar weken klaar kunnen zijn, na het raadsbesluit en de motie van 10 december 2019.
Het is ongeloofwaardig dat de wethouder zegt: 'het college voelde de urgentie' (raadsvergadering 8 december 2020).
2. Er is ook nog een versie van het rapport van Megaborn van 3 november 2020.
3. Het onderzoek van Megaborn kostte € 6.000 excl. BTW, niet € 26.000 (volgens 20RV037).
4. Megaborn adviseert: *Doorlopende fietsvoorzieningen over de volledige lengte van de Slotlaan in beide richtingen, met voldoende breedte*. Dat klopt; zo staat het ook in het GVVP 2014 – 2023. Megaborn spreekt vervolgens ten onrechte over aanwezige 'fietsstroken'. Maar er zijn geen fietsstroken op de Slotlaan. Er is een fietspad in zuidwestelijke richting, maar die is te smal en niet doorlopend. In noordoostelijke richting is er een strook met een nauwelijks zichtbaar kleurverschil in de klinkers, waar auto's zich niets van aantrekken. Dat hoeven ze ook niet, want het is geen fietsstrook.
Daardoor is niet duidelijk wat het college bedoelt met 'verbreden van de fietsstrook en versmallen van de rijbaan' in RIB20.219.
In het voorliggende raadsvoorstel 21RV016: '*Het waar mogelijk inpassen van vrij liggende fietsstroken*'. 'Vrij liggende fietsstroken' bestaan niet. Het inpassen van doorlopende fietsvoorzieningen in beide richtingen is zeker mogelijk, want zo was het voor de herinrichting in 2017.
Megaborn verzuimt te noemen: de onveiligheid door de betonnen plantenbakken en de verhoogde stoepranden rond bomen, waar fietsers rakelings langs rijden.
Megaborn maakt gebruik van de tellingen van maart 2020. Waarom heeft het college u daar niet over geïnformeerd?

5. In de informatiebijeenkomst op 16 december 2020 heeft de wethouder gezegd dat 'de shared space gedachte' op de Slotlaan moet worden losgelaten door het terugdraaien van de verkeerscirculatie, omdat er daardoor ook op de Slotlaan meer verkeer is gekomen, en dat er daarom iets aan de inrichting moet gebeuren (audioverslag vanaf 23:35).
Dat is pertinent niet waar. Een paar auto's meer of minder maakt niet zoveel uit, en het terugdraaien van de verkeersmaatregelen juist geleid tot iets minder verkeer op de Slotlaan. Het ongefundeerde idee om de Slotlaan met shared space autoluw te maken, komt van het college. Het zat in raadsvoorstel 14RV0069 (bijlage 4), dat u begin 2015 geamendeerd heeft met uw verkeerscirculatieplan.
Het college maakt zich volkomen belachelijk door te spreken over 'optimalisatie' en 'het verder vervolmaken van de Slotlaan' (RIB20.219).
De huidige onveiligheid op de Slotlaan is volledig en uitsluitend veroorzaakt door de herinrichting in 2017. Deze inrichting is in strijd met het GVVP en landelijke richtlijnen. Hoe heeft dit kunnen gebeuren?
6. De kosten voor het opnieuw herinrichten van Slotlaan, c.q. het centrum moeten worden toegerekend aan de centrumvisie.
7. Raadsvoorstel 21RV016: '*Onderzoek naar reductie van de verkeersintensiteit*'.
Minder verkeer door het centrum betekent onvermijdelijk meer verkeer door de omliggende woonwijken en per saldo meer verkeer (voertuigkilometers) in Zeist.'
8. Raadsvoorstel 21RV016: Wie zijn de 'direct betrokken stakeholders'? Hoe worden de belangen van de fietsers behartigd? Of is dat juist niet de bedoeling?
9. Raadsinformatiebrief RIB20.196 van 30 november 2020 over Pilot wijkverkeersplannen.
Waarom wordt daarin met geen woord gerept over wijkverkeersplan Jagerlaan en omgeving? M.n. het eenrichtingsverkeer op de Jagerlaan van de Costerlaan naar de Antonlaan zou ook moeten worden teruggedraaid.
10. Megaborn en GVVP zijn net zo goed van toepassing op de Voorheuvel.
Omstandigheden zijn hetzelfde: wegcategorisering, verkeersintensiteit en hoofdfietsroute. Dus geldt ook hier: *Doorlopende fietsvoorzieningen over de volledige lengte in beide richtingen, met voldoende breedte.*
Het college heeft eind 2019 zelf gewaarschuwd: '*De toename van (doorgaand) verkeer door het centrum gaat niet samen met de huidige Shared Space inrichting. Dat betekent terugbrengen van gescheiden fietspaden t.b.v. verkeersveiligheid.*'

Sinds 12 maart 2021 (toevallig?) staat op de website van de gemeente het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Voorheuvel. NB: Dit ontwerp is van 16 juli 2020. Het college heeft het al acht maanden op de plank liggen.
Op de website staat: '*De verschillende weggebruikers krijgen hun eigen plaats op de weg*'. Dit is niet waar. Een fietsstrook richting rotonde ontbreekt. Deze fietsers krijgen geen eigen plaats op de weg. Het ontwerp voldoet niet aan het advies van Megaborn.
In feite wordt de Voorheuvel richting Montaubanstraat een fietsstraat. Maar de verkeerssituatie voldoet niet aan de criteria voor het toepassen van dit principe. Knelpunten zijn de aansluiting op de rotonde en de bushalte bij de Markt.
Het voorlopig ontwerp voor de Voorheuvel is een aanfluiting.



'De verschillende weggebruikers krijgen hun eigen plaats op de weg'?

11. De herinrichting van de Slotlaan en de Voorheuvel vormt een geschikt moment om te overwegen dat de bus terug gaat naar de oorspronkelijke route via het begin van de Weeshuislaan en de Slotlaan. Dit betekent dat punt 1.2 van het raadsvoorstel geamendeerd moet worden.

Argumenten:

1. Er is niets over van de oorspronkelijke redenen om de bus te laten omrijden via de Voorheuvel en de 1^e Hogeweg.
2. De omweg is 450 meter, maal 85 bussen per dag, dag in dag uit, jaar in jaar uit.
3. Het begin van de Weeshuislaan was en is een ideale plek voor een bushalte.
4. De huidige inrichting van dit deel van de Weeshuislaan ziet er niet uit.
5. De vooruitstekende gevel van Pyramidion kan geen bezwaar zijn.
6. De aanpassing van dit deel van de Slotlaan kan worden meegenomen in de herinrichting.
7. De huidige bushalte bij de Markt blokkeert een veilige herinrichting van de Voorheuvel.
8. Als de Voorheuvel ter hoogte van de Klinker wordt afgesloten voor bussen en vrachtauto's, zoals ten tijde van het tunneltje, kan daar een smaller wegprofiel gerealiseerd worden, met meer ruimte voor voetgangers.
9. Er is een ingewikkelde samenhang tussen de omleiding van de bus en de parkeerplaatsen langs het Walkartpark. Zie mijn brief van 10 juni 2020 (PR20.111).

12. Hoe zit het met het democratisch gehalte van de geheimzinnige 'stamtafel'?

'De kaders komen voort uit stamtafel, waar we met een heel groot gezelschap bijeen waren. De kaders komen voort uit de conclusies die toen getrokken werden.'

13. Wanneer krijgen we een serieus en onafhankelijk onderzoek naar de mislukking van het centrumproject?

Met vriendelijke groet,

Hendrik Jan Hoorn