

Raadsleden,

Zoals gewoonlijk dien ik met deze inspraak geen eigen belang, alleen het algemene.

De mobiliteitsvisie ziet er op het eerste gezicht onschuldig uit, met plaatjes van blije fietsende mensen bij mooi weer en een vriendelijk voorwoord van wethouder Catsburg.

Maar als je het goed leest, staat er niet veel in. Het stuk is vaag, weinig concreet. Het heeft eerder een wervend dan een inhoudelijk karakter. Wel staat er in dat het wordt uitgewerkt in een mobiliteitsplan, en dat dit het huidige GVVP gaat vervangen. Daarin schuilt het gevaar. Als ik het goed begrijp betekent punt 2 van het raadsvoorstel dat dat niet meer aan u wordt voorgelegd. Ik adviseer u om daar niet mee in te stemmen.

Als je het stuk nog beter leest, zie je dat er ongefundeerde stellingen in staan, zoals 'als we niets doen, gaat Zeist vastlopen'. Ook is het stuk tendentieus, met zinnen als 'ga ik lopen, pak ik de fiets, de bus of toch de auto?' Hoezo 'toch'?

Tussen de regels door lees je dat de bedoeling is om de auto terug te dringen. Als dat de bedoeling is, college, zeg dat dan duidelijk, leg uit waarom het nodig is en vertel hoe u dat gaat doen. Want in het centrumproject was dat ook de bedoeling en is het faliekant mislukt. Hoe gaat het dit keer wel lukken?

In dit stuk ontbreekt een paragraaf 'geleerde lessen van het mislukte centrumproject'. Ook in dat project is op twee manieren geprobeerd het centrum autoluw te krijgen.

1. De Voorheuvel en nog een paar straten zijn simpelweg afgesloten voor autoverkeer. Het heeft geleid tot omrijden door omliggende woonwijken en per saldo tot meer autoverkeer in Zeist. Averechts effect dus. U heeft moeten besluiten om het weer terug te draaien.
2. Op de Slotlaan heeft het college het doorgaande autoverkeer genegeerd en de laan simpelweg bestempeld als verblijfsgebied, 'winkelstraat, auto te gast' en halfslachtig ingericht als fietsstraat met stukjes shared space, in strijd met het GVVP.  
Er ligt nu een rapport van Megaborn, dat er op neer komt dat de herinrichting moet worden teruggedraaid.

Het GVVP vormt het huidige mobiliteitsbeleid. Het is wat mij betreft een prima document. Het stelt goede vragen en denkt na over toekomstige ontwikkelingen. Het bevat een duidelijke wegcategorisering, met per categorie de maximumsnelheid, de maximale verkeersintensiteit en voorschriften voor de weginrichting, de toepassing van fietspaden, fietsstroken en fietsstraten. Wilt u het fietsgebruik bevorderen en veiliger maken? Koester dan het GVVP, in plaats van het te vervangen door iets vaags.

Het GVVP bevat maar één manco, namelijk dat het centrum er als een witte vlek in zit, onder verwijzing naar het toenmalige centrumplan van wethouder Verbeek, dat in 2013 stilletjes gesneuveld is.

Waarom wil het college het GVVP vervangen? Heeft het er misschien mee te maken dat het GVVP, juist doordat het zo duidelijk en concreet is, een geweldig document vormt voor bewoners om zich op te beroepen, met die wegcategorisering en de expliciete zin: '*De genoemde maximum intensiteiten zijn geen streefwaarden*'? In het centrumproject heeft het college dit glashard ontkend. Het college wist heus wel dat de afsluiting van het centrum zou leiden tot overschrijding van die maxima.

Waarom denkt u dat het GVVP al jaren niet meer te vinden is op de site van de gemeente? Gelukkig staat het nog wel op de site van de Stichting Béter Zeist, die daarmee haar naam eer aandoet.

De wethouder stelt dat het mobiliteitsplan, dus de uitwerking van de visie, zal gaan over de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de wijken, en dat dat het GVVP zal vervangen. Dat is niet waar. Het GVVP beschrijft het algemene mobiliteitsbeleid. De circulatie in verblijfsgebieden wordt beschreven in de wijkverkeersplannen, voor zover die opgesteld zijn, en in het Verkeerscirculatieplan uit 2012, maar dat gaat alleen over Den Dolder, Bosch en Duin en Huis ter Heide.

Ter illustratie: Het GVVP telt inclusief bijlagen zo'n 140 bladzijden; deze mobiliteitsvisie telt netto 22 bladzijden. Deze visie is in feite niet meer dan een inleiding of plan van aanpak om te komen tot een nieuw mobiliteitsbeleid. Door dit raadsvoorstel laat u het college de vrije teugel om de inwoners een document te ontnemen waarop ze zich kunnen beroepen, zonder dat u weet wat er voor in de plaats komt. Ik ben ervan overtuigd dat het college en de verkeersambtenaren allang weten wat ze gaan opschrijven, maar dat houden ze nog even voor zich.

Een tip van de sluier wordt opgelicht door de verwijzing naar 'Duurzaam Veilig', een visie onder sommige verkeerskundigen hoe het verkeer veiliger zou kunnen. Duurzaam Veilig: duurzaam én veilig. Mooier kan het niet. Wie kan daar tegen zijn?

Maar Duurzaam Veilig is niet vertaald in wettelijke regelgeving. Ik vroeg een keer aan een van de verkeersambtenaren waarom ze de Bergweg zo smal gemaakt hebben. Antwoord: Het is conform Duurzaam Veilig. Einde discussie. Maar als je gaat zoeken, vind je nergens dat een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met meer dan 7.000 auto's per dag inclusief bussen slechts 7 meter breed hoeft te zijn. Hoe kunnen we de overheid hiermee controleren? Waar kunnen de inwoners zich op beroepen?

Dan het belangrijke punt van de wegcategorisering. Het GVVP maakt binnen de bebouwde kom onderscheid in vijf wegcategorieën, Duurzaam Veilig nog maar in twee, namelijk:

1. Gebiedsontsluitingswegen: doorgaande wegen en wegen die wijken onderling verbinden.
2. Erftoegangswegen in verblijfsgebieden, waar langzaam en gemotoriseerd verkeer gemengd wordt afgewikkeld.

In die laatste categorie ontstaan de problemen. Onder erftoegangswegen vallen zowel buurtverzamelwegen als woonstraten. Het GVVP maakt het onderscheid tussen die twee, en stelt dat buurtverzamelwegen moeten worden ingericht met fietspaden of fietsstroken. Maar Duurzaam Veilig zegt: mengen; auto's en fietsen door elkaar.

De mobiliteitsvisie is in strijd met het advies van Megaborn voor de Slotlaan. De mobiliteitsvisie maakt het mogelijk om de mislukte inrichting van de Slotlaan ook elders in Zeist te gaan uitrollen. Een voorproefje daarvan is het voorlopig ontwerp voor de Voorheuvel, waar ik u een paar weken geleden voor gewaarschuwd heb. Als u zich erin verdiept, is er maar één conclusie: *'Zijn ze nou helemaal gek geworden?'*

En kijk ook nog even naar de raadsinformatiebrief van 27 november 2020, waarmee het college u het rapport van Megaborn heeft aangeboden. Daarin wordt de conclusie van Megaborn compleet verdraaid: *'De Slotlaan is formeel van de wegcategorie 'erftoegangsweg' en dit zijn wegen met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, zonder rijrichtingscheiding en meestal zonder gescheiden fietspaden.'* Graag laat ik u dit zien.

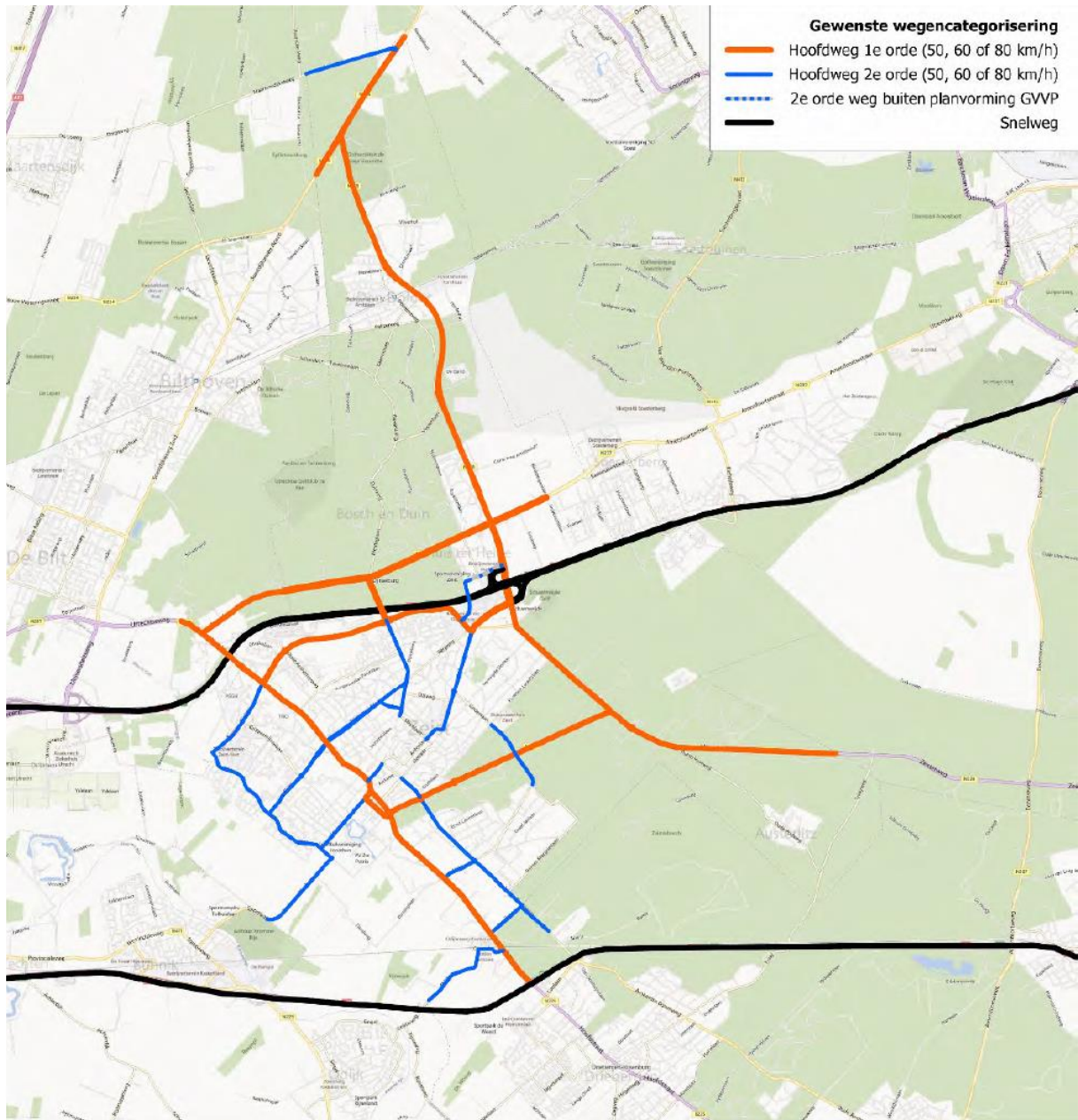
In deze brief staat ook: *'De Mobiliteitsvisie zal over dit en andere onderwerpen uitspraken doen die zouden kunnen leiden tot herziening van de wegcategorie en inrichting.'* 'Zouden kunnen leiden'? Het college weet allang wat ze gaan opschrijven: structureel fietsers gebruiken om autoverkeer terug te dringen. De mobiliteitsvisie is niet pro-fietsers, maar anti-auto.

U moet alleen eerst nog even instemmen met het raadsvoorstel.

Wegcategorisering GVVP (binnen bebouwde kom)

Wegcategorie	Maximum intensiteit	Maximum snelheid	Fietsvoorziening hoofdfietsroute	Fietsvoorziening fietsroute
Gebiedsontsluitingsweg 1 <sup>e</sup> orde	Geen	50 km/u	Vrijliggend	Vrijliggend of fietsstroken
Gebiedsontsluitingsweg 2 <sup>e</sup> orde (ruim profiel)	15.000	50 km/u	Vrijliggend	Vrijliggend of fietsstroken
Gebiedsontsluitingsweg 2 <sup>e</sup> orde (krap profiel)	10.000	50 km/u	Vrijliggend	Vrijliggend of fietsstroken
Buurtverzamelweg	5.000	30 km/u	Vrijliggend of fietsstroken	Vrijliggend of fietsstroken
Woonstraat	2.500	30 km/u	Fietsstraat	Fietsstraat of gemengd

'De genoemde maximum intensiteiten zijn geen streefwaarden.'



**Figuur 6: wegcategorisering Zeist**

Wegcategorisering in GVVP 2014 – 2023, met centrum als ‘witte vlek’, vanwege verwijzing naar toenmalig centrumplan GVVK, en Jacob van Lenneplan als beoogde alternatieve route voor het centrumverkeer alvast bevorderd tot gebiedsontsluitingsweg (hoofdweg 2<sup>e</sup> orde)