

Aan gemeenteraad Zeist

Inspraak Mobiliteitsplan

Zeist, 30 november 2021

Raadsleden,

U zal wel denken: daar heb je hem weer. Ik heb geen enkele behoefte om steeds weer in te spreken. Maar telkens denk ik: het deugt niet, zowel de inhoud als het proces. En dan spreek ik maar weer in. Uitsluitend in het algemeen belang.

Ik hoop dat u mijn brief Fietsstrook Voorheuvel gelezen heeft. Die heeft hier alles mee te maken. (Zie

https://zeist.raadsinformatie.nl/document/10697448/1/PR21_189%20Fietsstrook%20Voorheuvel.)

Ik heb acht punten over het mobiliteitsplan. Het gaat mij vooral om de laatste twee.

1. Met dit Raadsvoorstel wordt de inwoners voortijdig een doorwrocht en concreet GVVP ontnomen, waar ze zich op kunnen beroepen. In de centrumvisie is dat veelvuldig gebeurd. In plaats daarvan opent het mobiliteitsplan de deur wagenwijd voor bestuurlijke willekeur. Dat zie je nu al gebeuren met de wegencategorisering.
2. Het college suggereert met de verwijzing naar de participatie dat het proces zorgvuldig doorlopen is en er een maatschappelijk draagvlak is voor dit plan. Maar waar het uiteindelijk om gaat, de wegencategorisering, komt nu als een duveltje uit een doosje, zonder enige inspraak. In tegenstelling tot de totstandkoming van het GVVP destijds.
3. In het plan wordt veelvuldig verwezen naar richtlijnen van CROW. Dit staat op gespannen voet met de Wet Openbaarheid van Bestuur. Burgers moeten kennis kunnen nemen van wetten en regels die voor hen gelden. CROW is een commerciële stichting. De betreffende kennismodule is te koop voor € 279 (ASVV 2021).
4. Bij de stukken zit een advies van de commissie Milieukwaliteit en Leefomgeving. Wat is de deskundigheid en de maatschappelijke betrokkenheid van deze commissie? Deze commissie adviseerde in 2014 positief over de centrumvisie met verkeer om De Klinker heen, waartegen even later grote protesten waren. Voor de herinrichting van de Slotlaan adviseerde deze commissie voor een shared space-achtige inrichting...
5. Op blz. 12 van het plan wordt een aantal straten genoemd, met als actie: 'Duurzaam Veilig inrichten'. Waarom wordt niet verteld wat dat concreet inhoudt? Er wordt verwezen naar een filmpje op het internet; daar wordt het ook niet verteld. Ik denk dat ik weet wat de bedoeling is. Ik verzeker u dat het op doorgaande wegen tot protesten en bezwaren van bewoners zal leiden.
6. De reactienota, bijlage 3 bij het Raadsvoorstel, staat vol nietszeggende en ontwijkende antwoorden. Meer dan 300 keer is de reactie: 'aandachtspunt Mobiliteitsplan'. Ik heb daarvan een groot aantal gecontroleerd. De betreffende punten komen niet terug in het plan. Of er wordt verwezen naar andere projecten, zonder inhoudelijke reactie. Verzoeken om bredere fietsstroken worden genegeerd, weggewimpeld ('conform Duurzaam Veilig; wordt niet aangepast') of zelfs onjuist beantwoord. Let er op dat er ook mensen zijn die zich als fietser opgejaagd voelen op doorgaande wegen zonder fietsstrook. Dat is precies wat het college voor heel Zeist voor ogen heeft. Het woord 'fietsstrook' komt in het mobiliteitsplan niet voor.

7. De filosofie van Duurzaam Veilig is alles of niets: scheiden of mengen. In de wegencategorisering (het duveltje uit het doosje) wordt een zeer beperkt aantal doorgaande routes als 'gebiedsontsluitingsweg' gecategoriseerd, verder wordt heel Zeist 'erftoegangsweg'. Het college gaat hier veel te ver in. Op allerlei wegen met doorgaand verkeer worden fietsers straks gebruikt om het autoverkeer af te remmen. Precies wat misgegaan is op de Slotlaan. Let op dat de auto's 30 km/u mogen en een fietser 15, hooguit 20 kan.

In mijn inspraak in april heb ik gewaarschuwd dat de tussenliggende categorie 'buurtverzamelweg' verdwijnt. Daarna heeft u unaniem die motie 'maatwerk' aangenomen. Die was volgens de wethouder uitvoerbaar. Maar in het mobiliteitsplan is er niets mee gedaan. Het college blijft hangen in de rigide en achterhaalde toepassing van Duurzaam Veilig.

Want wat blijkt? Op landelijk niveau pleiten verkeerskundigen nu ook voor een tussencategorie: een 30 km/u gebiedsontsluitingsweg (GOW30). Met fietsstroken.

Prima. Maar het college doet hier niets mee. Graag laat ik u horen wat hierover gezegd is door een verkeerskundige in het webinar in juni. (Zie en beluister:

<https://zeist.webinargeek.com/watch/replay/966412/eff501631b4a050c2b5bb753d8074b3c/>, vanaf 24:30 minuten.)

Wat er absoluut moet gebeuren voordat u instemt met het raadsvoorstel, is dat het college deze tussencategorie benoemt in de wegencategorisering. Het college moet de inwoners daarin betrekken. Graag wil ik hierin meedenken.

8. Dan het centrumverkeer.

Met het terugdraaien van de verkeersmaatregelen in 2019 zijn we terug bij het circulatieplan van rond 1990. De gedachte daarachter was dat er in het centrum in beide richtingen nog maar één route voor doorgaand autoverkeer zou zijn: de Slotlaan in de ene richting en de route Antonlaan – Weeshuislaan – Voorheuvel in de andere richting, die daar speciaal voor ingericht is. De yin en yang van het doorgaand autoverkeer door het centrum.

Als het op welke manier en in welke mate dan ook lukt om het verkeer door het centrum nog verder te beperken, gooit u het over de schutting bij de omliggende woonwijken en leidt het per saldo tot meer autoverkeer. Wilt u dat?

In de centrumvisie heeft het college geprobeerd de Jacob van Lenneplaan het afvoerputje van het centrumverkeer te maken, overigens zonder de bewoners daarin te betrekken.

Na het terugdraaien van de verkeersmaatregelen heeft het college de borden P-route laten staan, zodat een deel van het centrumverkeer nog steeds omrijdt via de Steynlaan en de Jacob van Lenneplaan. Volkomen onlogisch. Dit duurt nu al twee jaar.

Nu probeert het college met de inspraakloze en arbitraire wegencategorisering het centrumverkeer bij de Lindenlaan over de schutting te gooien.

Hou op met dat wensdenken. Accepteer de realiteit. Laat het doorgaand verkeer de kortste routes kiezen, dus ook door het centrum. Wie dat nog steeds niet wil, heeft niets geleerd van de mislukte centrumvisie. De routes door het centrum zijn de facto gebiedsontsluitingswegen, hoe graag we het ook anders zouden willen. Graag illustreer ik dit.

De wegencategorisering moet hierop worden aangepast. Maak daarbij gebruik van die tussencategorie GOW30.

Kortom, ik adviseer u nu niet in te stemmen met dit raadsvoorstel. Begrijp me goed: ik ben niet tegen Duurzaam Veilig, maar wel tegen de rigide en achterhaalde toepassing daarvan in dit mobiliteitsplan.

Overigens ben ik van mening dat de bus terug moet naar de oorspronkelijke route.

Met vriendelijke groet,

Hendrik Jan Hoorn