

Van: H.J. Hoorn

Aan: Gemeenteraad Zeist

Zeist, 18 februari 2022

Geachte raad,

Binnenkort moet u besluiten nemen over de raadsvoorstellen over het mobiliteitsplan (21RV069) en de Slotlaan (22RV001). Deze plannen hangen met elkaar samen door de wegencategorisering. Ik acht het belang van deze besluiten vergelijkbaar met het besluit over de centrumvisie in 2015 en uw besluit eind 2019 om de verkeersmaatregelen gedeeltelijk terug te draaien.

### **Mobiliteitsplan**

Met alle mooie woorden over participatie gebeurt met het mobiliteitsplan het tegenovergestelde: de samenleving wordt buitenspel gezet. Het draait vooral om de arbitraire wegencategorisering, die zonder participatie tot stand gekomen is. Bij de huidige wegencategorisering in het GVVP is dat destijds wel gebeurd. Ik zie geen andere mogelijkheid dan dat u niet instemt met het raadsvoorstel, en het college opdraagt om het plan te herschrijven en alsnog de samenleving hierin te betrekken.

In het debat op 10 februari speelde de wethouder de vermoorde onschuld door er op te wijzen dat hij slechts de uitvoerder is van wat u hem opdraagt. Voel u niet verplicht om, nadat u A gezegd heeft (ingestemd met de mobiliteitsvisie), ook B te zeggen (instemmen met het mobiliteitsplan). De mobiliteitsvisie stond vol goede bedoelingen. In het mobiliteitsplan komt de lelijke aap uit de mouw. Zodra u heeft ingestemd met het mobiliteitsplan zullen de verkeersbesluiten volgen waarmee fietsstroken worden opgeheven. Met deze salamitactiek wordt u geleidelijk medeplichtig gemaakt.

Vaststelling van het mobiliteitsplan zou een klap in het gezicht van de inwoners zijn, zowel van de omwonenden rond de Lindenlaan, als van de bewoners van huidige buurtverzamelwegen, die straks het nakijken hebben als het college de fietsstroken in hun straten opheft en zij moeten toezien hoe fietsers, inclusief scholieren, gebruikt worden om doorgaand autoverkeer af te remmen.

Het amendement van VVD en NDZ gaat voorbij aan de reden waarom het college de Lindenlaan wil bevorderen tot gebiedsontsluitingsweg, en de Boulevard tussen de Lindenlaan en de rotonde wil afwaarderen tot erftoegangsweg. Het college probeert hiermee opnieuw en tegen beter weten in het centrumverkeer om het centrum heen te leiden. In verband daarmee zijn in het mobiliteitsplan ook de Slotlaan en de route Antonlaan – Weeshuislaan – Voorheuvel afgewaardeerd tot erftoegangswegen. In de realisatie van de centrumvisie heeft het college geprobeerd het centrumverkeer bij de Jacob van Lenneplaan over de schutting te gooien. Dat is mislukt. Nu probeert het college het aan de andere kant, via de Lindenlaan.

De dreiging voor de Lindenlaan is niet zozeer dat deze laan bevorderd wordt tot gebiedsontsluitingsweg; er verandert niets aan de inrichting en de maximumsnelheid. De dreiging ontstaat doordat alternatieve doorgaande routes worden afgewaardeerd tot erftoegangswegen. Als deze overeenkomstig worden ingericht, wordt het doorgaand autoverkeer naar de Lindenlaan verplaatst.

Zie verder mijn inspraken over de mobiliteitsvisie in de Ronde Tafel op 6 april 2021 <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9995644/1/01-Bijdrage+Hoorn> en over het mobiliteitsplan in de Ronde Tafel op 30 november 2021 <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/10865503/1/01-Bijdrage+Mobiliteitsplan+inspraak+H J +Hoorn>

### **Slotlaan samenvatting**

De voorkeursvariant van het college ‘Verbeterde fietsstrook 1,9 meter’ voldoet niet aan het advies van Megaborn: ‘doorlopende fietsvoorzieningen in beide richtingen’. De fietsstrook in de meerrichting wordt niet hersteld. Fietsers worden gebruikt om autoverkeer af te remmen. Dat is niet realistisch. De verkeersintensiteit is daarvoor te hoog. Het college legitimeert dit door te stellen dat de Slotlaan een erftoegangsweg is. Het college houdt zichzelf en ons allemaal daarmee voor de gek. Het getuigt van hardnekkig wensdenken. Het is in strijd met alle feiten en ervaringen in de afgelopen jaren. Met deze variant komen we van de regen in de drup.

Onvermijdelijk moet ik er het een en ander bijhalen om dit te onderbouwen:

### **Autoverkeer centrum**

Al jaren is er de ambitie om het autoverkeer door het centrum te beperken. In de jaren 80 is een aantal verkeerscirculatieplannen gerealiseerd die daarop gericht waren. De huidige verkeerscirculatie is daarvan het resultaat, met een autovrije Voorheuveld, eenrichtingsverkeer op de Slotlaan en de verbreding van de Antonlaan en het doortrekken tot de rotonde bij de Boulevard, als onderdeel van de route Antonlaan – Weeshuislaan – Voorheuveld voor het doorgaand autoverkeer in de andere richting. Dit heeft geleid tot minder autoverkeer in het centrum en meer sluipverkeer door de omliggende woonwijken.

Om de circulatie beter te begrijpen is in 2013 doorgerekend wat de gevolgen zouden zijn als er weer tweerichtingsverkeer op de Slotlaan kwam. Hieruit bleek dat dat zou leiden tot een halvering van doorgaand verkeer door het Wilhelminapark, m.n. de Prins Hendriklaan, tot reducties van 20 tot 25 % op de Jacob van Lennepaan en de Lindenlaan, en tot een afname van het totale autoverkeer in Zeist. Met andere woorden: in de huidige situatie is het centrumverkeer al gereduceerd, ten koste van de omliggende woonwijken. De vraag is of we het doorgaand autoverkeer nog verder willen beperken en hoe realistisch dat is.

### **Oorzaak onveilige Slotlaan**

Om een goed besluit te kunnen nemen over het herstel van de verkeersveiligheid, is de eerste vraag hoe de huidige onveilige situatie op de Slotlaan ontstaan is. Antwoord: deze is volledig en uitsluitend veroorzaakt door de herinrichting in 2017, als onderdeel van de realisatie van de centrumvisie. Het college heeft de Slotlaan toen ingericht met shared space, en de fietsstroken in de meerrichting verwijderd, in strijd met het GVVP. Zie hier het betreffende verkeersbesluit:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-68408.html>. (Dit verkeersbesluit is destijds genomen en gepubliceerd nadat de maatregel al was uitgevoerd.)

De bedoeling was om de Slotlaan nog verder autoluw te maken door fietsers en autoverkeer te mengen. Dat is mislukt. De Slotlaan is niet autoluw geworden, maar wel onveiliger voor fietsers. Zie <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/1898856/2/14RV0069> Bijlage 4 nieuwe verkeersvariant

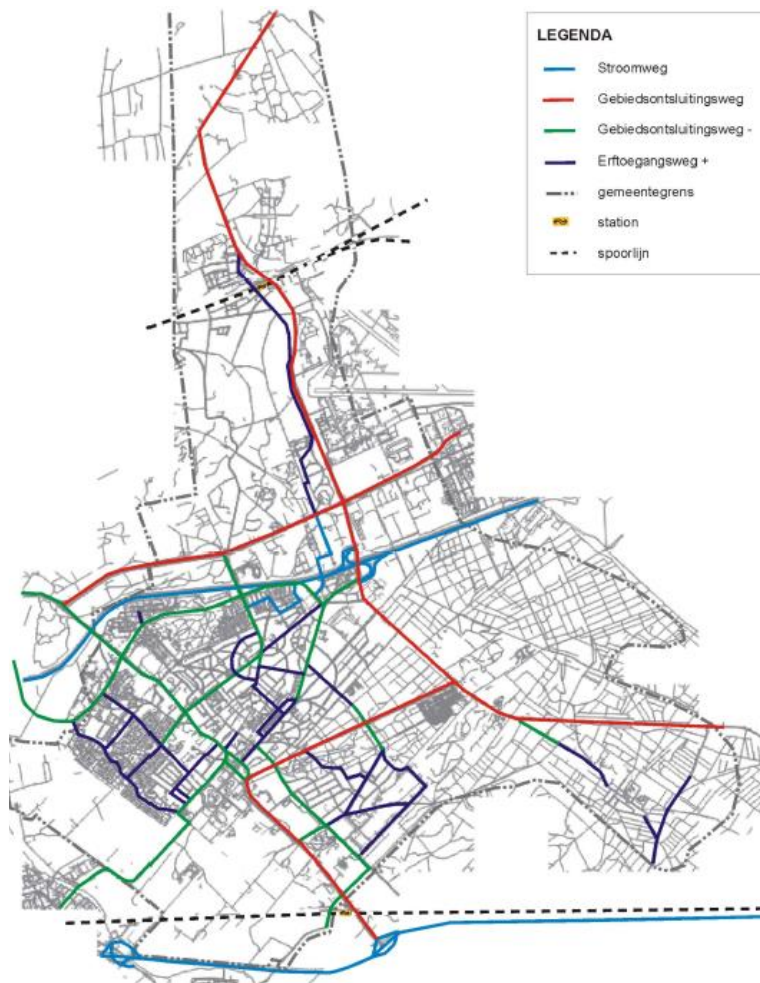
centrumvisie: *'Aannemelijk is dat door een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte (met de principes van shared space) de routes in het centrum (nog) minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. De routes zullen door voetgangers en fietsers gedomineerd worden en de auto is er te gast.'* Waarom dacht het college dat dit aannemelijk was? Hoe kon het college, bijgestaan door verkeerskundigen, zich zo vergissen?

Van belang is verder dat verkeersonveiligheid niet de reden was om de Slotlaan te herinrichten. Het was een politieke wens in de Structuurvisie 2020 (blz. 204), met als doel het winkelgebied aantrekkelijker te maken.

### **Wegencategorisering centrum**

In de mobiliteitsvisie stelt het college dat de Slotlaan en de overige doorgaande wegen in het centrum erftoegangswegen zijn. Dit is arbitrair en valt te betwijfelen. In het advies van Megaborn wordt gesteld dat de Slotlaan volgens het GVVP 2014 – 2023 een erftoegangsweg zou zijn. Zo eenduidig is dat niet. Megaborn is hierover onjuist geïnformeerd. De wegen in het centrum zijn in het GVVP 2014 – 2023 überhaupt niet gecategoriseerd. Deze stelling gaat er aan voorbij dat begin 2013, toen de actualisatie van het GVVP werd opgesteld, het 'centrumplan' van wethouder Verbeek aan de raad was voorgelegd (13RV0019). In dat plan zou het centrum in beide richtingen worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer, dus zowel de Slotlaan, als de route Antonlaan – Weeshuislaan - Voorheuvel. De Slotlaan zou de Ramblas van Zeist worden. Het GVVP liep er op vooruit dat dit plan gerealiseerd zou worden. Zie bladzijde 35 van het GVVP: *'Doorgaand verkeer wordt in de nieuwe situatie om het centrum geleid. Daardoor zal de hoeveelheid autoverkeer in het centrum fors afnemen.'* Maar dit plan is nooit gerealiseerd. Op 14 maart 2013 was er een Ronde Tafel over dit plan. Er waren veel insprekers, die in meerderheid tegen dit plan pleitten. Het plan is daarna een stille dood gestorven, maar dit is in het - overigens onvolprezen - GVVP nooit aangepast. Megaborn is daar vermoedelijk niet van op de hoogte.

Wat is dan wel de wegcategorie van de Slotlaan? Een eerste antwoord op deze vraag geeft het voorgaande GVVP 2001 – 2011, waarvan het huidige GVVP een actualisatie is. Hierin is de Slotlaan een 'erftoegangsweg +' (let op de plus). In een eerdere indeling heette dit een 'buurtverzamelweg'. Deze begrippen worden toegelicht in het GVVP 2014 – 2023, blz. 5 en 6. Ruwweg is een buurtverzamelweg de tussencategorie tussen gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg (zonder +).



### Wegencategorisering in GVVP 2001 - 2011

De categorisering van de wegen door het centrum als buurtverzamelwegen was altijd al dubieus. Zijn het niet eigenlijk gebiedsontsluitingswegen? Komend vanaf Driebergen ontsluit de Slotlaan het gebied rond de Steynlaan; de kortste route van Soesterberg naar centrum Bunnik gaat via de Antonlaan – Weeshuislaan - Voorheuvel. Probeer maar in Google Maps.

Volgens het GVVP maakt het voor een veilige inrichting van fietsroutes niet zoveel uit of de Slotlaan een gebiedsontsluitingsweg of een buurtverzamelweg is. De Slotlaan is een hoofdfietsroute. In beide gevallen zegt het GVVP (bijlage 6): vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Zo was het ingericht tot 2017. Maar Duurzaam Veilig kent binnen de bebouwde kom maar twee categorieën: gebiedsontsluitingswegen (verkeersfunctie, aparte fietsvoorzieningen) en erftoegangswegen (verblijfsfunctie, auto's en fietsers mengen). Dan wordt het plotseling wel belangrijk hoe de Slotlaan gecategoriseerd wordt.

### Verkeersintensiteit

Voor de categorisering is de verkeersintensiteit van belang. De intensiteit op dit deel van de Slotlaan bedraagt ruim 3.600 motorvoertuigen per werkdag (telling van begin maart 2020, nog net voor corona). Volgens het GVVP, bladzijde 19, bedraagt de intensiteit in woonstraten maximaal 2.500

motorvoertuigen per etmaal, op buurtverzamelwegen maximaal 5.000, daarboven gebiedsontsluitingswegen. Volgens deze indeling zou de Slotlaan inderdaad een buurtverzamelweg zijn, maar de genoemde intensiteiten zijn gebaseerd op tweerichtingsverkeer. Op de Slotlaan is eenrichtingsverkeer. Juist waar het gaat om de interactie tussen auto's en fietsers in de meerichting, doet het er niet toe hoeveel auto's in de andere richting rijden: nul of net zoveel. Voor de categorisering moet de intensiteit op de Slotlaan daarom in gedachten verdubbeld worden: ruim 7.000 motorvoertuigen per dag dus. Dan is de Slotlaan een gebiedsontsluitingsweg. Hetzelfde geldt voor de Voorheuvelroute.

Niet voor niets is de eerste bevinding van Megaborn dat de intensiteit op de Slotlaan hoog is voor een straat met winkels en horeca. Het bijbehorende advies is gezien of dit kan worden teruggebracht.

Overeenkomstig dit advies spreekt het college in maart 2021 in de aanvankelijke versie van 21RV016 nog over *'Onderzoek naar reductie van de verkeersintensiteit en rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer'*. In de uiteindelijke versie van dit raadsvoorstel is dit verdwenen. Daar staat alleen nog: *'In hoeverre de aanbevelingen van Megaborn daadwerkelijk realiseerbaar en inpasbaar zijn, behoeft nader onderzoek en maakt onderdeel uit van de ontwerpopgave.'* Maar in het nu voorliggende raadsvoorstel (bijlage rapport Optimalisatie Slotlaan) staat: *'De huidige verkeersintensiteit geldt als uitgangspunt'*. Het college heeft zich er kennelijk bij neergelegd dat het niet lukt om de verkeersintensiteit te reduceren.

Deze conclusie is realistisch, hoe graag we het ook anders zouden willen. Er zal altijd doorgaand verkeer zijn op de Slotlaan. Er zit niets anders op dan te accepteren dat de Slotlaan zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie heeft. Maar dan is de categorisering 'erftoegangsweg' onhoudbaar.

Bovendien hebben we door de centrumvisie geleerd dat iedere auto minder op de Slotlaan er eentje meer is door de omliggende woonwijken, en uiteindelijk door de Jacob van Lenneplan of de Lindenlaan. En omdat die routes altijd langer zijn, leidt het hoe dan ook tot meer verkeer in Zeist.

Andere criteria om te bepalen of een weg een gebiedsontsluitingsweg is, zijn:

- Is de weg een OV-route? Antwoord: ja, bussen rijden via de Slotlaan naar het busstation.
- Heeft de weg voorrang op zijstraten? Antwoord: ja.
- Zijn er zebrapaden? Antwoord: ja.  
Bij de herinrichting in 2017 waren de aanwezige zebrapaden aanvankelijk verwijderd. (Overigens zonder wettelijk vereist verkeersbesluit.) Na protesten zijn de zebrapaden weer teruggebracht, zij het op de onzinnige plek recht tegenover zijstraten.
- Zijn er verkeerslichten? Antwoord: ja.

Kortom: Alle feiten en geleerde lessen in de afgelopen jaren wijzen er op dat de Slotlaan eerder een gebiedsontsluitingsweg is dan een erftoegangsweg (en net zo goed de route Antonlaan – Weeshuislaan – Voorheuvel), als de tussencategorie buurtverzamelweg niet meer mag bestaan. In strijd daarmee wens-denkt het college dat de Slotlaan een erftoegangsweg is, vergelijkbaar met een woonstraat, en redeneert vervolgens dat auto's en fietsers daar conform Duurzaam Veilig gemengd moeten worden. Het college houdt zichzelf voor de gek en neemt u daarin mee. Met dit plan wordt de Slotlaan alleen maar onveiliger voor de grote aantallen fietsers. In de meerichting zullen niet de auto's, maar de fietsers de Slotlaan gaan mijden.

## **Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u**

Landelijk zijn verkeerskundigen tot het inzicht gekomen dat er een nieuwe tussencategorie moet komen voor 'grijze wegen' in de bebouwde kom, met zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie. Deze nieuwe categorie wordt gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) genoemd. Het college noemt deze ontwikkeling wel in het mobiliteitsplan, maar doet er niets mee in de wegencategorisering. Deze ontwikkeling toont aan dat Duurzaam Veilig al 25 (?) jaar te simplistisch was en dat het GVVP het al die tijd bij het rechte eind had met de tussencategorie buurtverzamelweg en de bijbehorende fietsstroken. Het ligt voor de hand dat de huidige buurtverzamelwegen in deze nieuwe categorie worden ingedeeld. Het college moet in het mobiliteitsplan motiveren als hiervan wordt afgeweken en de bewoners hierin betrekken.

De rijksoverheid heeft in november 2021 een 'Afwegingskader 30 km/u' gepubliceerd. Hieruit blijkt dat de Slotlaan een schoolvoorbeeld is van een GOW30. Er komt nog een uitwerking met inrichtingskenmerken. Onvermijdelijk zal men voor deze wegen uitkomen op een herwaardering van (brede) fietsstroken. In publicaties wordt hier al voor gepleit en het is ook al gezegd door verkeerskundige Adriaan Walraad in het door de gemeente Zeist georganiseerde webinar op 9 juni 2021.

## **Advies Megaborn: doorlopende fietsvoorzieningen in beide richtingen**

Megaborn adviseert vanwege het grote aantal fietsers (3.500 per dag): '*doorlopende fietsvoorzieningen over de volledige lengte van de Slotlaan in beide richtingen*'. Zie [https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9482337/1/RIB20\\_193%20Veiligheidsonderzoek%20Slotlaan](https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9482337/1/RIB20_193%20Veiligheidsonderzoek%20Slotlaan), blz. 3, punt 2; en blz. 15, conclusies en aanbevelingen, punt 2. Megaborn verwijst daarbij naar CROW publicatie 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'.

Megaborn heeft dit punt duidelijk en nadrukkelijk genoemd. Waarom wordt het niet genoemd in de samenvatting van de verkeersveiligheidsaudit, paragraaf 2.6 op blz. 11 – 13 van het rapport Optimalisatie Slotlaan? Er wordt gedaan of alleen het fietspad in de tegenrichting een probleem is. Er moet ook een fietsstrook komen in de meerichting. Dat is de kern van mijn pleidooi.

## **Voorkeursvariant college**

In de voorkeursvariant van het college, 'verbeterde fietsstrook 1,90 m', punt 1 van het raadsvoorstel, wordt weliswaar het fietspad in de tegenrichting (zuidwest) met 40 cm verbreed en doorgetrokken over de volledige lengte van de Slotlaan, maar in de meerichting (noordoost) wordt geen fietsvoorziening gerealiseerd, in strijd met het advies van Megaborn. Daar is een nauwelijks zichtbaar kleurverschil in de klinkerbestrating. Het college noemt dit een fietssuggestiestrook. Die naam mag het niet hebben. Hoe dan ook noemt de Fietsersbond dit een 'nepfietsstrook' en is de bond hier geen voorstander van, omdat ze fietsers geen bescherming bieden. Zie <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/infrastructuur/fietspaden/>: '*hier kun je ongestraft met de auto stoppen en zelfs parkeren*'.

Precies de oorzaak van de onveiligheid in de afgelopen vier jaar.

Auto's en bussen rijden met hun rechterwielen over deze strook. Dat is toegestaan. Fietsers komen hier in de verdrukking. Tot 2017 was er in de meerichting een fietsstrook (met fietssymbolen op het wegdek), die wel bescherming bood.

Hoe wordt die 40 cm verbreding van het fietspad in de tegenrichting gerealiseerd? De Slotlaan wordt immers niet breder. Hiervoor moet u even puzzelen in het rapport. Zie bladzijde 22, middelste foto:



in de huidige situatie is de rijloper voor auto's 3,25 m en de fietssuggestiestrook 1,50 m, samen 4,75 m. Zie vervolgens de foto op blz. 30. De rijloper is met 40 cm versmald tot 2,85 m. Waarom verstrekt het college deze informatie zo onduidelijk?

Het college stelt dat de fietssuggestiestrook in de meerichting 1,50 m blijft. In de praktijk komt hier natuurlijk niets van terecht. De auto's en bussen worden niet smaller en ze rijden nu ook al met hun rechterwielen over de vage fietssuggestiestrook. Die 40 cm gaat onvermijdelijk ten koste van de ruimte voor de fietsers in de meerichting. Zij komen verder in de verdrukking. Bij opstoppingen en bij de verkeerslichten bij de Steynlaan zullen fietsers moeten wachten achter stilstaande auto's en bussen.

In het rapport vermeldt het college op blz. 40 plusjes bij 'verkeersveilige fietsroute' en 'comfortabele fietsroute'. Dit slaat kennelijk alleen op het fietspad in de tegenrichting. In de meerichting wordt het voor fietsers smaller, minder comfortabel en gevaarlijker. Het college moet ook deze minnetjes vermelden.



De ruimte voor fietsers in de meerichting, rechts van de bus, wordt door deze 'optimalisatie' 40 cm smaller.

### **Compromisvariant**

Er moet hoe dan ook een fietspad in de meerichting komen, met fietssymbolen op het wegdek, geen fietssuggestiestrook. Het college stelt in RIB22.028 dat een volwaardige fietsstrook niet realiseerbaar is binnen het wegprofiel zoals is opgenomen in variant 2. Ik verwacht dat we dan uitkomen op een

combinatie van variant 1 (lijnen trekken) en de fietsstrook in de meerichting. Dit is de goedkoopste oplossing en dit is ook waar de winkeliers voor pleiten.

## Plantenbakken Slotlaan

Voor de herinrichting van de Slotlaan heeft u als kader gesteld dat de veiligheid van fietsers en voetgangers centraal staat. Als u wil dat de Slotlaan echt veilig wordt, zal er iets moeten gebeuren met de betonnen plantenbakken, om twee redenen:

1. In het mobiliteitsplan, blz. 29, wordt gesproken over een 'vergevingsgezinde' randen langs fietspaden. De plantenbakken vormen het tegenovergestelde. Fietsers rijden rakelings langs deze plantenbakken met scherpe punten. Dit voldoet niet aan richtlijnen voor obstakelvrije strikstroken langs fietspaden. Zie <https://www.youtube.com/watch?v=lZMX59a-6v8>, vraag Vincent van Voorden bij 2:11:50. En zie <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/10074521/1/20210323+Beantwoording+%2823-04%29+raadsvragen+NDZ+rv+Verkeersmaatregelen+Slotlaan>, punt 7:  
Vraag NDZ: 'In het debat op 18 maart 2021 heeft de projectleider, de heer Dokter, beaamd dat langs het fietspad een obstakelvrije schrikstrook moet zijn, waar nu de betonnen plantenbakken en verhoogde stoepranden rond de bomen zijn. Waarom heeft Megaborn dit niet genoemd in het rapport? Neemt u dit alsnog mee in uw onderzoek?  
Antwoord college: 'Het vergroten dan wel realiseren van de obstakelvrije schikstrook maakt onderdeel uit van de ontwerpopdracht.'  
Maar in het rapport Optimalisatie Slotlaan wordt hier met geen woord over gesproken. Zie voor verdere studie de notitie 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken' van Fietsberaad CROW.
2. De plantenbakken maken het wegprofiel te smal voor een veilige inrichting.  
In de presentatie 'schetsontwerp optimale verkeersveiligheid' Slotlaan op 6 juli 2021 heeft landschapsarchitecte mevrouw Van Diest gezegd: '*Laten we die bomen nou in ieder geval laten staan. Zullen we dat in ieder geval als uitgangspunt nemen, dan heb je 9 meter waarin je van alles kan bedenken.*' Zie <https://www.youtube.com/watch?v=EP1u6BQPGiE>, minuut 16:00. Dit is niet waar. Die 9 meter is niet tussen de bomen, maar tussen de plantenbakken. De afstand tussen de bomen is 11 meter. Het rapport Optimalisatie Slotlaan borduurt verder op deze retoriek.  
Op bladzijde 39 van het rapport Optimalisatie Slotlaan wordt kort de enige echt veilige variant genoemd: 'comfortabel fietspad met fietsstrook' (variant 6). Deze variant wordt snel afgeserveerd omdat de benodigde ruimte (breedte) hiervoor ontbreekt.  
Dat wordt veroorzaakt door de plantenbakken en doordat het comfortabele fietspad riant breed is (2,5 m). Waarom niet de breedte van de verbeterde fietsstrook in variant 2 (1,9 m)? Hoe dan ook is deze inrichting mogelijk, want zo was het tot de herinrichting in 2017.

Kortom: De Slotlaan kan pas echt veilig ingericht worden als de plantenbakken worden verwijderd. Dan zal ook een aantal schuttingen moeten verdwijnen waarmee sommige terrasuitbaters zich 'hun' territorium hebben toegeëigend.

De keuze is: veiligheid of plantenbakken.





Obstakelvrije schrikstrook ontbreekt

### **Route Antonlaan – Weeshuislaan – Voorheuveld**

Al het voorgaande geldt net zo goed voor deze route. Slotlaan en Voorheuveld (voormalige tunneltje) zijn elkaars tegenhanger en faciliteren samen het onvermijdelijke doorgaand verkeer door het centrum. U heeft niet voor niets moeten besluiten de afsluiting van de Voorheuveld terug te draaien. De voorgenomen herinrichting van de Voorheuveld wordt een drama. Ook hier moet een fietsstrook in de meerichting komen. Zie

[https://zeist.raadsinformatie.nl/document/10697448/1/PR21\\_189%20Fietsstrook%20Voorheuveld](https://zeist.raadsinformatie.nl/document/10697448/1/PR21_189%20Fietsstrook%20Voorheuveld).

### **Tot slot**

Het is niet mijn bedoeling dat er meer verkeer door het centrum gaat rijden, maar dat de wegen in het centrum realistisch en veilig worden ingericht. De hopeloze ambitie om het centrum nog verder autoluw te maken mag niet eindeloos blijven voortsudder. Hoe dan ook moet het mobiliteitsplan op dit punt duidelijk, realistisch en maatschappelijk gewenst zijn.

Ik verwacht niet dat de Slotlaan door een realistische en veilige inrichting drukker wordt. De Voorheuveld zal mogelijk iets drukker worden door het weghalen van de borden P-route, maar de omweg via de Steynlaan en de Jacob van Lennepaan zal dan rustiger worden. Per saldo zal het leiden tot minder autoverkeer in Zeist. Net als het opheffen van de laatste aanvullende maatregel van de

centrumvisie: het eenrichtingsverkeer op de Jagerlaan tussen de Antonlaan en de Costerlaan. Meteen doen.

Het draait niet om meer of minder auto's door het centrum, het draait er om of u fietsers wel of niet wil gebruiken om autoverkeer op doorgaande routes af te remmen, of vanuit de beleving van de fietsers: hen door auto's en bussen wil laten opjagen.

De plannen van het college zijn niet pro-fiets, maar anti-auto.

### **Kosten aanpassingen**

De noodzakelijke aanpassingen betreffen volledig en uitsluitend het terugdraaien van een aantal maatregelen van de mislukte centrumvisie. De kosten moeten daarom worden toegerekend aan de centrumvisie, ongeacht uit welk potje deze betaald worden en ongeacht dat het centrumvisieproject is afgesloten.

### **Samenvatting**

- Het doorgaand autoverkeer door het centrum is in de huidige situatie al sterk gereduceerd ten koste van de omliggende woonwijken.
- De samenleving (inwoners, raad en college) moet voor eens en altijd accepteren dat verdere reducties niet realistisch zijn.
- De Slotlaan en de route Antonlaan – Weeshuislaan - Voorheuvel moeten in het mobiliteitsplan worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen 30 km/u.
- Op deze wegen moeten fietsstroken in de meerichting worden gehandhaafd, c.q. aangelegd, overeenkomstig het advies van Megaborn.
- Een goedkope en eenvoudig realiseerbare compromisvariant is een combinatie van variant 1 (lijnen trekken) en een fietsstrook in de meerichting.
- De Slotlaan kan pas echt veilig ingericht worden als de plantenbakken worden verwijderd.
- De kosten van de herinrichting van deze wegen moeten worden toegerekend aan de centrumvisie.

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

Met vriendelijke groet,

Hendrik Jan Hoorn

Zie verder:

- Mijn inspraak over rapport Megaborn en verkeersmaatregelen centrum op 18 maart 2021: [https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9893903/1/01-20210318+Inspraak+H\\_J\\_Hoorn+RT+verkeersmaatregelen+centrum](https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9893903/1/01-20210318+Inspraak+H_J_Hoorn+RT+verkeersmaatregelen+centrum)
- Bijbehorende presentatie met afbeeldingen: <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/9913595/1/01a-presentatie+Hoorn>
- De betreffende Youtube registratie: <https://www.youtube.com/watch?v=lZMX59a-6v8>