

**Bijlage bij Informatiebrief van initiatiefnemers burgerinitiatief over verkeersgevolgen  
circulatieplan centrumvisie.** Ir. H.J. Hoorn, 6 maart 2018

Deze bijlage van de brief voor de raad gaat in op de geschiedenis van de verkeersdiscussie, de uitvoering van de maatregelen tot nu toe en de gevolgen ervan.

**Raadbesluit 3 maart 2015 en verkeersdialoog**

Op 3 maart 2015 heeft de raad de centrumvisie vastgesteld en met een amendement gekozen voor een nieuwe verkeersvariant. Die was een aantal weken daarvoor in een besloten bijeenkomst door een aantal raadsleden bedacht. In deze variant wordt het centrum ter plekke van het voormalige tunneltje bij de Klinker afgesloten voor doorgaand autoverkeer in zuidwestelijke richting. De raad heeft deze variant voorafgaand aan de besluitvorming niet laten doorrekenen in het gemeentelijk verkeersmodel, deze variant niet ter inzage gelegd en de Zeister samenleving niet in de gelegenheid gesteld hierover gehoord te worden.

Deze afsluiting is in strijd met de Nota van Uitgangspunten die de raad eind 2009 heeft vastgesteld. Dat kwam al naar voren in 2013 met het plan van VVKH architecten van wethouder Verbeek. Daarbij zou het centrum in beide richtingen worden afgesloten voor auto's en bussen. Daar was toen veel kritiek op, onder andere omdat de afsluiting zou leiden tot een grote toename van sluipverkeer door de omliggende woonwijken. Vanwege die kritiek was er eind 2013 een 'dialoog met de samenleving'. De deelnemers (themagroep Bereikbaarheid) waren unaniem tegen deze afsluiting. Een grote meerderheid was voorstander van verbetering van de doorstroming van het centrum (variant 1).

Deze voorkeur heeft de raad genegeerd. Op 17 december 2013 heeft hij gekozen voor een variant 2a met doorgaand verkeer via de Voorheuvel. Met de variant 2a werd nog wel voldaan aan de Nota van Uitgangspunten, maar deze variant sneuvelde na massale protesten van omwonenden vanwege het verkeer over de smalle winkelstraat.

Daarna stelde de raad op 3 maart 2015 de centrumvisie vast en koos hij voor de zelf bedachte amendementvariant. De daarin opgenomen afsluiting voor doorgaand verkeer is niet alleen in strijd met de vastgestelde Nota van Uitgangspunten, maar ook in strijd met de centrumvisie. Daarin staat op blz. 61: *'De overgrote meerderheid van de centrumbewoners vindt de huidige verkeerssituatie zo slecht nog niet en is van mening dat kan worden volstaan met enkele verbeteringen hier en daar'*. Verder is het strijdig met het advies van de kerngroep (2013) en de herhaaldelijk uitgesproken voorkeur van bewoners om de verkeerscirculatie in het centrum zoveel mogelijk ongewijzigd te laten. Niet in de laatste plaats is het ook strijdig en niet gerelateerd aan het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan het GVVP.

Een paar maanden na het raadsbesluit is deze variant alsnog doorgerekend. Zoals te verwachten bleek daaruit dat er grote toenames zouden ontstaan van sluipverkeer door de omliggende woonwijken, met name het Wilhelminapark, en grote omwegen voor bewoners van het centrum. Daarna hield de gemeente een gefragmenteerde 'verkeersdialoog' met sommige belanghebbenden die zich daarvoor aangemeld hadden voor zover zij konden weten dat ze uiteindelijk belanghebbend zouden zijn, om aanvullende verkeersmaatregelen te genereren om ongewenste neveneffecten in omliggende woonwijken tegen te gaan. Deze gesprekken verliepen ongeveer als volgt. Deelnemers: 'wij willen deze afsluiting überhaupt niet'; gemeente: 'het raadsbesluit staat niet ter discussie' (staat letterlijk in de verslagen). In november 2015 is de verkeersdialoog door de gemeente stopgezet. In die periode ontving de raad brieven van bewoners van het centrum en het Wilhelminapark met het verzoek de doorgaande route open te houden. Van omwonenden van het busstation kreeg hij het

verzoek om de noodzaak van openstelling van het busstation beter te onderzoeken, in samenhang met de plannen met de Wending. Daar heeft de raad niets mee gedaan.

### **Raadsinformatiebrief 8 maart 2016**

In de raadsinformatiebrief van 8 maart 2016 schetst het college het volgende onjuiste beeld:

- De verkeersdialoog is succesvol verlopen;
- Goudappel Coffeng heeft geen significante fouten ontdekt in de kruispunt-berekeningen van DTV;
- Een aanvullende maatregel om de Korte Steynlaan in beide richtingen af te sluiten is uit de verkeersdialoog voortgekomen;
- De toename van verkeer op de wegen rond het centrum is behapbaar, hooguit 40 %;
- Alleen zijn nog aanvullende verkeersmaatregelen nodig rond de Jagerlaan en het Wilhelminapark, letterlijk: *'hiermee worden de negatieve verkeerseffecten vanuit de centrumvisie op omliggende woonwijken teniet gedaan'*;
- Het uitwerken van deze wijkverkeersplannen is slechts nog van belang 'op wijkniveau'.

Dat is allemaal niet waar. Hoe de verkeersdialoog verliep, is hierboven te lezen. DTV heeft met bijna vier keer te hoge verkeersintensiteiten als gevolg van de Wending gerekend; Goudappel had dat duidelijk moeten signaleren. De afsluiting van de Korte Steynlaan komt niet uit de openbare verkeersdialoog, maar uit besloten bijeenkomsten met het Wilhelminapark. Hiermee worden de problemen verplaatst naar het Lyceumkwartier, met name de Lindenlaan en omgeving. Het wijkverkeersplan Wilhelminapark moest daarom worden uitgebreid naar het Lyceumkwartier. De negatieve effecten van de centrumvisie strekken zich uit tot in de wijde omgeving van het centrum en lopen volgens meest actuele uitkomsten van het gemeentelijk verkeersmodel op tot toenames van meer dan 100 % (Dalweg, Lorentzlaan ten noorden van Lindenlaan, Bloemenbuurt). Het proces met aanvullende verkeersmaatregelen als gevolg van de centrumvisie heeft zich inmiddels uitgezaaid naar de omgeving van de Bergweg en de Jacob van Lennepleaan, met groot maatschappelijk gevolg.

### **Ontwerp-verkeersbesluiten**

Op 6 april 2016 werden de ontwerp-verkeersbesluiten gepubliceerd voor de realisatie van de verkeersmaatregelen van de centrumvisie en de aanvullende afsluiting van de Korte Steynlaan. Belanghebbenden konden tot 18 mei zienswijzen indienen.

Op 18 april 2016 was er na vijf maanden stilte een afsluitende bijeenkomst van de verkeersdialoog. Er was een grote opkomst van omwonenden van het centrum, nu ook van de Pauw van Wioldrechtlaan, het Lyceumkwartier, de Meester de Klerkstraat en de voormalige Donkerelaan. De avond verliep chaotisch, met boze bewoners die opnieuw wezen naar de afsluiting van het tunneltje als oorzaak van de problemen, die de reden voor de afsluiting onbegrijpelijk noemden, die zich er over verbaasden dat het tunneltje binnenkort gesloopt zou worden zonder de afhandeling van de zienswijzen af te wachten, die pas kortgeleden geïnformeerd waren, die van mening waren dat selectief met belanghebbenden gepraat werd en dat de verantwoordelijke wethouders aanwezig hadden moeten zijn. Bij de bijeenkomst waren geen raadsleden aanwezig.

Op 26 juni 2016 werden de verkeersmaatregelen inclusief afsluiting Korte Steynlaan alsnog doorgerekend, *nadat* de termijn voor zienswijzen was verstreken. Tegen de ontwerp-verkeersbesluiten werden in totaal 156 zienswijzen ingediend.

### **Burgerinitiatief mei 2016**

Op 2 mei 2016 is door ons een burgerinitiatief ingediend met het verzoek om alsnog een Ronde Tafel te houden over de verkeersconsequenties van de door de raad bedachte amendementvariant. Dit omdat de burger niet betrokken was bij de besluitvorming op 3 maart 2015 en de keuze voor deze variant, waarvan de ingrijpende gevolgen geleidelijk duidelijk werden, en vanwege de collectieve boosheid in de bijeenkomst op 18 april 2016. Ons initiatief werd ondersteund door 570 adhesiebetuigers. Het debat over dit initiatief op 31 mei 2016 werd druk bezocht. Het publiek liet van zich horen vanaf de tribune.

De raad heeft ons verzoek unaniem afgewezen. Wij vinden dit nog steeds onvoorstelbaar. Ons verzoek was niet om het raadsbesluit terug te draaien, maar om de inwoners van Zeist alsnog de gelegenheid te geven om in te spreken. Ook voorstanders van het circulatieplan hadden daar hun zegje kunnen doen. De politiek heeft de mond vol van burgerparticipatie en het belang van inspraak, vooral nu in verkiezingstijd. In dit belangrijke besluit heeft er echter geen inspraak plaatsgevonden. De Nieuwsbode kopte op 8 juni 2016: 'Raad met rug naar burgers'.

### **Sloop tunneltje**

In het najaar van 2016 heeft het college het tunneltje gesloopt en heeft het daarmee de Zeister samenleving voor een voldongen feit geplaatst. Hij kon dit doen dank zij het merkwaardige gegeven dat men had verzuimd het tunneltje in het geactualiseerde bestemmingsplan op te nemen. En door het in de zomervakantie plotseling in de Staatscourant publiceren van de minieme aspecten die wel publicatieplichtig waren zoals veiligheid van het sloopproces. De 156 zienswijzen moesten toen nog beantwoord worden, waarvan vele gericht waren op het open houden van deze verbinding. Na de sloop heeft het college het bord 'gesloten voor voertuigen hoger dan 2,0 m' gewoon weer teruggezet.

### **Beantwoording zienswijzen**

In december kwam het college eindelijk met de beantwoording van de 156 zienswijzen. Vrijwel alle zienswijzen werden van tafel geveegd met ontwijkende, niet relevante of ontkennende antwoorden. De conclusie was steeds: *'De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.'* Een aantal zienswijzen werd gewoon genegeerd. Voor vragen over milieu-effecten werd verwezen naar twee onderzoeken van de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU). Die waren pas kort daarvoor waren uitgevoerd op basis van de verkeersmaatregelen volgens de verkeersbesluiten en voorlopige versies van de beide wijkverkeersplannen. In de raadsinformatiebrief van 13 december 2016 schrijft het college: *'Daarnaast zijn de luchtkwaliteit en toename van geluid onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat zowel op het gebied van lucht als geluid sprake is van een verbetering met het totaal pakket aan verkeersmaatregelen.'* In werkelijkheid wordt deze verbetering uitsluitend veroorzaakt doordat de onderzoekers er van uitgaan dat het autoverkeer steeds schoner wordt. Dit pakket aan verkeersmaatregelen leidt alleen maar tot meer verkeer in Zeist en dus tot hogere concentraties stikstofdioxide, fijnstof en elementair koolstof. De betreffende variant scoort juist het slechtst, slechter dan de huidige situatie. De conclusie van het college is dan ook opnieuw misleidend.

Op 16 januari 2017 werden de definitieve verkeersbesluiten gepubliceerd, vrijwel overeenkomstig de ontwerp-verkeersbesluiten. Belanghebbenden restte niets anders meer dan in beroep te gaan.

### **Wijkverkeersplannen**

Op die datum werden ook de ontwerp-verkeersbesluiten voor het wijkverkeersplan Wilhelminapark en Lyceumkwartier zuid en het plan Jagerlaan en omgeving gepubliceerd. Er waren 37 zienswijzen. Dit leidde tot een paar aanpassingen in de definitieve wijkverkeersplannen, waar alleen nog maar beroep tegen ingesteld kon worden.

Door de wijkverkeersplannen worden de problemen in de betreffende wijken 'opgelost' door ze te verplaatsen naar verder gelegen straten en woonwijken, met name het Lyceumkwartier en de Bloemenbuurt. Per saldo leidt dit tot een toename van verkeer binnen Zeist, ook ten opzichte van de huidige situatie. Dus meer hinder, meer vervuiling, meer ergernis en meer verkeersonveiligheid.

Het Wilhelminapark wordt aan de noordzijde geheel afgesloten met eenrichtingsverkeer op de Pauw van Wieldrechtlaan en de Lorentzlaan. De 'kortste' route voor auto's van de Steynlaan naar de Prins Hendriklaan zal straks lopen via de Antonlaan, Boulevard, Lindenlaan (langs het CLZ), Jagersingel, Woudenbergseweg en Huydecoperweg: 3,5 km i.p.v. de huidige 500 m.

De route via de Lindenlaan wordt de alternatieve noordoost – zuidwest route om het centrum 'om de oost'. Daar wordt het GVVP-maximum met meer dan 100 % overschreden. Het GVVP zegt hierover: *'De genoemde maximum intensiteiten zijn geen streefwaarden.'*

Op de Lorentzlaan zal een uitzondering voor bestemmingsverkeer worden ingesteld. In de raadsinformatiebrief van 4 juli 2017 schrijft het college hierover: *'Deze uitzondering zorgt ervoor dat de wijk Wilhelminapark via de noordzijde beter bereikbaar blijft.'* Dat is niet waar. De raad wordt wederom verkeerd geïnformeerd. De uitzondering geldt alleen voor de huizen langs het betreffende deel van de Lorentzlaan. Tenzij het de bedoeling is dat bewoners van de Wilhelminapark dit massaal negeren en de politie niet handhaaft. Maar dan worden de bewoners van de Lorentzlaan voor de gek gehouden, die dit verkeer door hun straat krijgen.

Door het wijkverkeersplan Jagerlaan en omgeving, met eenrichtingsverkeer op de Jagerlaan richting de Antonlaan kan autoverkeer uit het gebied tussen de Slotlaan en de Voorheuvel, inclusief de parkeergarages langs de Antonlaan en parkeergarage Belcour, alleen nog maar weg via het kruispunt Antonlaan – Steynlaan. Dat kruispunt wordt hierdoor weer bijna net zo druk als in de huidige situatie, ondanks de openstelling van het busstation. Die openstelling wordt hierdoor onvermijdelijk. In de Bloemenbuurt ontstaan volgens de berekeningen verkeersstoename tot ver boven de 100 % en overschrijdingen van de GVVP-maxima.

### **Bergweg en Jacob van Lenneplaan**

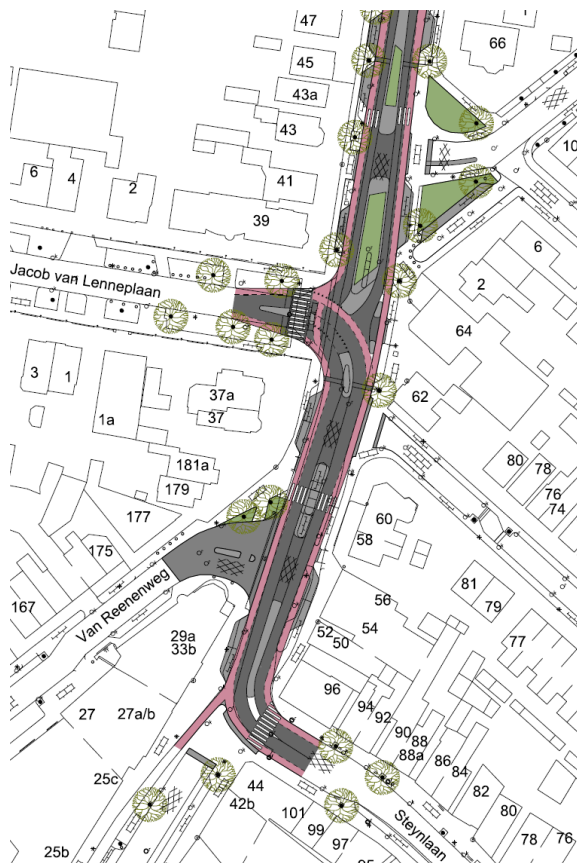
De problemen hebben zich inmiddels uitgebreid naar de omgeving van de Bergweg en de Jacob van Lenneplaan. De route Bergweg – Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan moet de alternatieve noordoost – zuidwest route uit het centrum 'om de west' worden. Op [centrumzeistvernieuwt.nl](http://centrumzeistvernieuwt.nl) wekt het college de indruk dat de daarvoor benodigde 'infrastructurele maatregelen' geen verkeersmaatregelen zijn. Dat zijn ze wel degelijk. De meeste van deze maatregelen heeft het college zelfs uitgevoerd zonder de daarvoor vereiste verkeersbesluiten. Geldt de Wegenverkeerswet niet voor de gemeente Zeist? Moet de raad er niet op toezien dat het college zich daaraan houdt?

Een regelrechte ramp is de aanpassing van de kruising Bergweg – Jacob van Lenneplaan, met een voorrangsbocht naar links, bedoeld om het autoverkeer vanuit het centrum zo soepel mogelijk deze laan in te loodsen. Het GVVP-maximum wordt ook hier overschreden. In ingezonden brieven en op sociale media wordt veelvuldig genoemd hoe gevaarlijk dit kruispunt is geworden. Het college heeft deze aanpassing uitgevoerd zonder de bewoners van de Jacob van Lenneplaan daar vooraf in te betrekken.

Op 13 november 2017 hield het college alsnog een informatieavond voor deze bewoners, nadat de aanpassing al gerealiseerd was. De (inmiddels vertrokken) projectleider vertelde dat hij onderstaand ontwerp als uitgangspunt had meegekregen voor de huidige inrichting. Dit ontwerp is nota bene van 13 april 2015, een maand na het raadsbesluit over de centrumvisie, en lag dus sindsdien op de plank. Waarom heeft het college deze informatie achtergehouden toen op 6 april 2016 de ontwerpverkeersbesluiten voor de realisatie van de centrumvisie gepubliceerd werden? En opnieuw toen op

16 januari 2017 de definitieve besluiten gepubliceerd werden? Die vraag is uiterst relevant. Hierdoor konden de bewoners van de Jacob van Lennepaan niet weten dat zij belanghebbend waren. Hierdoor hebben ze niet tijdig een zienswijze kunnen indienen. Deze maatregelen zijn echter een regelrecht gevolg van de centrumvisie hetgeen om strategische redenen wordt ontkend. De bewoners hebben de rechtbank nu verzocht om alsnog als belanghebbenden te worden aangemerkt in het lopende proces tegen de verkeersbesluiten in het centrum.

De bewoners praten sinds kort met de nieuw aangestelde projectleider over het onvermijdelijke herstel van deze kruising in de oorspronkelijke staat. Omwille van de verkeersveiligheid moet dit zo snel mogelijk gebeuren. Er moeten dan wel een paar politieke vragen beantwoord worden: Hoe heeft dit alles kunnen gebeuren? Waarom heeft het college dit zonder verkeersbesluit gedaan? Wat heeft dit grapje gekost? Wat zijn de gevolgen van dit herstel voor de beoogde alternatieve route van het centrumverkeer? Die vragen zou de raad niet alleen moeten stellen aan het college, maar ook beantwoorden aan de inwoners van Zeist en liefst nog voor de verkiezingen. Daar hebben de belanghebbenden - ook moreel gesproken - recht op.



Ontwerp ingenieursbureau Tauw 13-4-2015

### **Kruispunt Schaerweijdelaan / Jacob van Lennepaan**

Aan het andere uiteinde van deze laan is vorig jaar het kruispunt met de Schaerweijdelaan aangepast en zijn daar de verkeerslichten verwijderd. Na protesten uit de buurt over de ontstane onveiligheid en gedocumenteerde klachten worden de verkeerslichten weer teruggeplaatst. Door de aanpassing van het kruispunt ontstond er een brede middenberm op de Schaerweijdelaan. Daardoor kon het verkeer deze laan in twee fasen oversteken, in samenhang met de afwezigheid van verkeerslichten. Op 12 december 2017 heeft het college op raadvragen van VVD en CDA van 10 november 2017 geantwoord dat de aanpassingen aan het kruispunt gericht waren op 'het in twee fasen

oversteekbaar maken van deze weg door langzaam verkeer'. Maar in het betreffende rapport van Megaborn van 26 augustus 2016 gaat het in de eerste plaats om het autoverkeer: 'Doordat een auto in het midden van het kruispunt kan opstellen, hoeft er slechts één rijrichting tegelijk te worden overgestoken. Hierdoor komt in de berekening de gemiddelde wachttijd, ook voor de toekomstsituatie, binnen acceptabele waarden.'. Zie [verder](#) voor het ontwerp.

De aanpassing van het kruispunt maakt deel uit van de maatregelen om de verkeersstroom door de Jacob van Lennepaan te faciliteren, als alternatief voor de huidige route door het centrum. Dan maar wat minder veilig zonder verkeerslichten, zoals het aanvankelijk bedacht was. Deze aanpassing is gerealiseerd door het verwijderen van een voorsorteerstrook van de Schaerweijdelaan rechtsaf de Van Lennepaan in. Dit is ten koste gegaan van de doorstroming op de Schaerweijdelaan. Nu de verkeerslichten toch weer teruggeplaatst worden, heeft de middenberm achteraf nog maar weinig zin. Dat had het college moeten antwoorden. En blijft de wachttijd nog wel binnen acceptabele waarden, nu de verkeerslichten toch worden teruggeplaatst, als de Van Lennepaan onverhoopt de alternatieve route voor het centrumverkeer wordt? Die vraag moet de raad nog stellen.

Dat deze maatregelen geen onderdeel zouden zijn van de centrumvisie is niet meer dan een definitiekwestie. Seyst.nu is inmiddels van standpunt veranderd en wil de route van de Antonlaan naar de Montaubanstraat open houden voor alle verkeer. Daarmee wordt de oorzaak van alle problemen weggenomen.

### Verkeersberekeningen

In december 2017 heeft het college alsnog de verkeersmaatregelen van de centrumvisie plus alle aanvullende maatregelen, ook rond de Bergweg, laten doorrekenen in het gemeentelijk verkeersmodel. Deze variant heet nu eindelijk met recht de 'integrale variant'. Deze variant is echter *niet* gepubliceerd. In onderstaand kaartje staan verkeerstoename groter dan 20 % weergegeven.



Verkeerstoename > 20 % rond centrum door centrumvisie en aanvullende maatregelen, incl. rond de Bergweg, op basis van berekeningen in gemeentelijk verkeersmodel d.d. 10-12-2017, zie [verder](#).

De relatieve toenames (percentages) op de Lindenlaan, Oranje Nassaulaan, Van Lennepleaan en Schaerweijdelaan lijken mee te vallen, maar dat wordt mede veroorzaakt doordat er al veel verkeer is. In absolute toenames (aantallen auto's per dag) zijn ze vergelijkbaar met de overige genoemde straten. Op al deze straten wordt het GVVP-maximum overschreden.

De verkeersmaatregelen leiden nauwelijks tot het beoogde omrijden via de Z-structuur (Krakelingweg - Woudenbergseweg - Laan van Beek en Royen - Dribergseweg). Verkeer snijdt de Krakelingweg af via het Lyceumkwartier en rijdt vanaf de Jagersingel rechtdoor via de Oranje Nassaulaan. De gedroomde toename op de Dreef is verwaarloosbaar (0,3 %).

De Slotlaan wordt in het verkeersmodel iets rustiger, maar dat wordt mede veroorzaakt doordat de verkeersintensiteit daar in de berekeningen kunstmatig gedrukt wordt door een maximumsnelheid van 15 km/u, bedoeld als simulatie van de beoogde autoluwheid. We weten nu dat dat niet realistisch is. Het is een kleine moeite om de berekening over te doen met de werkelijke maximumsnelheid van 30 km/u, maar dat heeft het college tot nu toe niet gedaan, ondanks onze herhaald gestelde vragen.

Volgens de Structuurvisie 2020 zou niet alleen de Slotlaan, maar ook de Dorpsstraat autoluw worden. Maar uit de berekeningen blijkt dat de Dorpsstraat ongeveer 10 % drukker wordt.

Het verkeer op de Antonlaan en het begin van de Boulevard wordt onevenwichtig en op de Montaubanstraat extreem onevenwichtig; er rijden straks nauwelijks nog auto's richting de Utrechtseweg.

En dat louter allemaal om het korte deel van de Weeshuislaan te kunnen inrichten als winkelgebied. Wij adviseren om de noordoost – zuidwest verbinding voor auto's via de Voorheuvel gewoon open te houden en de bussen niet om te leiden. Het college en de raad hebben al deze gevolgen schromelijk onderschat. Aangevoerd kan worden dat bij de besluitvorming geen gegevens over verwachte verkeersintensiteiten beschikbaar waren. De raad heeft het risico van het nemen van een dergelijk besluit wel bewust genomen. En hij is zelf verantwoordelijk voor het vasthouden aan c.q. niet heroverwegen van een eenmaal genomen besluit dat niet gebaseerd is op een voldoende onderbouwing van de verwachte (verkeers)effecten.

### **Slotlaan**

In de centrumvisie en in het raadsbesluit van 3 maart 2015 was het uitdrukkelijk de bedoeling dat de Slotlaan door de herinrichting en verkeersremmende maatregelen autoluw zou worden: minder auto's die langzamer rijden. Bij de herinrichting is vergeefs geprobeerd dit te realiseren door het afwisselend toepassen van twee (omstreden) alternatieve verkeersprincipes: fietsstraat en 'shared space'.

In het GVVP staat in welke situatie fietsstraten mogen worden toegepast. Overeenkomstig de richtlijnen van het kennisplatform CROW: in woonstraten met veel fietsverkeer en weinig autoverkeer, maximaal 2.500 auto's per dag. Aan dat laatste wordt op de Slotlaan niet voldaan, noch in de eindsituatie volgens het verkeersmodel (3.000 auto's per dag, kunstmatig gedrukt), noch in de praktijk volgens de bevindingen van het publiek nu de herinrichting grotendeels gerealiseerd is en zelfs nu het busstation nog niet open is.

Bovendien is dit principe halfslachtig toegepast. Aan het begin van de laan staat een fantasiebord ('winkelstraat auto te gast') met een vage verwijzing naar een fietsstraat. Van belang is dat de fietsstrook in noordoostelijke richting is opgeheven. De wettelijke bescherming van fietsers is daarmee verdwenen. In plaats daarvan is er alleen nog een vaag kleurverschil in de klinkerbestrating

te zien. Dit is in strijd met het algemene uitgangspunt dat bij een fietsstraat de dominantie van fietsers duidelijk zichtbaar moet zijn in de inrichting. Het idee van een fietsstraat is dat auto's hun snelheid aanpassen aan die van het fietsverkeer. In het geval van de Slotlaan is het vervolgens de bedoeling dat auto's vanwege de lage snelheid andere routes gaan kiezen, zodat de laan autoluw wordt.

Volgens het GVVP moet bij woonstraten met meer dan 500 auto's per dag de bovengeschiedtheid van fietsers worden aangegeven door hen meer in het midden van de rijbaan te laten rijden. Zo stond het nog wel in het raadsvoorstel van 4 december 2014, wat de raad in zijn besluit van 3 maart 2015 geamendeerd heeft. Dat voorstel had overigens wel weer andere nadelen.

In de ontstane situatie is de rijbaan nog breed genoeg voor auto's om fietsers te passeren. We hebben allemaal als kind geleerd dat fietsers rechts moeten rijden, zodat auto's hen links kunnen passeren. Dat is wat er dus gebeurt, maar wel met het verschil dat auto's eerst nog braaf in hun rijstrook bleven, maar nu met hun rechterwielen over de vage fietssuggestiestrook rijden. En aan de rechterkant wordt een deel van de breedte van deze strook gekaapt door slordig geparkeerde auto's. Het eindresultaat is dus dat de beoogde autoluwheid niet gerealiseerd wordt, maar dat het wel onveiliger is geworden voor fietsers.

Ter hoogte van de zijstraten zijn er shared space gebieden ingericht. Shared space wordt in het GVVP niet genoemd. Shared space is in principe niet gericht op beperking van autoverkeer, maar op verbetering van de verkeersveiligheid. Paradoxaal wordt dat bereikt door het subjectieve gevoel van onzekerheid en onveiligheid te vergroten, zodat iedereen beter oplet. Dit wordt bereikt door de verkeersruimte in te richten als diffuse verblijfsruimte en verkeerstekens zoveel mogelijk achterwege te laten. Onduidelijk is waarom dit principe hier is toegepast en dan bovendien heel plaatselijk. Waren juist deze gebieden ter hoogte van de zijstraten onveilig?

Nadelen van shared space zijn dat zwakke verkeersdeelnemers zoals ouderen en gehandicapten juist vanwege de subjectieve onveiligheid deze gebieden gaan mijden en dat automobilisten deze gebieden gaan gebruiken als parkeerruimte. Dat lijkt op de Slotlaan ook te gebeuren. Ook in de centrumvisie wordt veiligheid genoemd, maar dan juist in de zin van het gevoel van veiligheid, als instrument om het winkelcentrum aantrekkelijk en gastvrij te maken. Het shared space principe is daar dus mee in strijd.

Overeenkomstig het shared space principe waren twee voetgangersoversteekplaatsen eerst verwijderd, maar die zijn na protesten weer aangebracht. De oorspronkelijke oversteekplaatsen bevonden zich vóór de Middellaan en de Jagerlaan en zorgden voor een veilige oversteekgelegenheid van de ene naar de andere stoep. De nieuwe oversteekplaatsen eindigen als een springplank, recht tegenover deze beide zijstraten en projecteren de voetgangers, inclusief blinden, in feite onder de wielen van aankomende fietsers en scooters.

De politiek moet nu vaststellen dat het mislukt is om de Slotlaan door de herinrichting autoluw te maken. De raad kan niet langer om die conclusie heen. Ook hier ingezonden brieven en berichten op sociale media die hierop wijzen. Een aantal raadsleden heeft er zelf ook raadvragen over gesteld. Zij hebben zich laten afschepen met ontwijkende antwoorden van het college. Als het busstation open gaat, wordt het nog drukker. Als de publieke bevindingen kloppen rijden er niet minder auto's. Er is niet voor niets een petitie ingediend om de maximumsnelheid van 30 km/u te handhaven. Volgens de initiatiefnemers van deze petitie zijn er auto's en motoren die 's avonds tot wel 100 km/u over de Slotlaan racen. Ook het 'herstel' van de oversteekplaatsen voor voetgangers toont aan dat de autoluwe bedoeling van deze herinrichting mislukt is. Als de shared space aanpak gelukt was, zouden



die voetgangersoversteekplaatsen overbodig zijn, vergelijkbaar met een brug midden in een weiland. Nu het niet gelukt is om de Slotlaan autoluw te maken, hadden de fietsstraat en shared space principes achteraf niet toegepast mogen worden.

Veel belangrijker is dat de Slotlaan onveiliger is geworden. Het college wil nu wachten met de evaluatie tot rond de zomer, als de Slotlaan en de herinrichting van het centrum klaar zouden zijn. Dat is echter niet te verwachten gezien de lopende procedures. Ondertussen laat het college de huidige situatie voortduren, die in de ogen van velen gevaarlijk is. Bovendien is er geen enkele reden om aan te nemen dat de Slotlaan structureel autoluw zal worden door de resterende herinrichting.

Er zijn nu nog twee mogelijkheden:

1. Nog veel rigoureuzer maatregelen om de Slotlaan autoluw te maken, namelijk afsluiting voor doorgaand verkeer, inclusief bussen. Vergelijkbaar met de Voorheuvel. Maar dan moet het totale verkeersplan van de centrumvisie op zijn kop.
2. Accepteren dat de Slotlaan een doorgaande weg is en blijft. De oorspronkelijke inrichting met stoepranden en fietsstroken moet dan hersteld worden. Die is tenminste wel veilig.

Hoe dan ook kan het huidige mislukte compromis niet voortduren.

GroenLinks wil de Slotlaan nu afsluiten voor doorgaand autoverkeer en er zijn meer mensen die dat zeggen. 'Wij zorgen dat omliggende straten niet kunnen worden gebruikt als doorgaande routes.' Hoe wil GroenLinks dat doen? Dat zei de politiek drie jaar geleden ook over de afsluiting van het tunneltje. Afsluiting van de Slotlaan leidt onmiddellijk tot grote verkeersstoelagen op de Meester de Klerkstraat en de Choisyweg. Krijgen we eenzelfde proces als in de afgelopen jaren met steeds meer afsluitingen en eenrichtingsverkeer, die uiteindelijk alleen maar leiden tot meer verkeer? Krijgen uiteindelijk de Lindenlaan en de Jacob van Lenneplein ook dit doorgaande verkeer voor hun kiezen? Maak niet dezelfde fout als op 3 maart 2015. Werk het plan eerst uit, reken het door, houd een Ronde Tafel en neem dan pas een besluit.

### **Voorheuvel (tussen Weeshuislaan en Montaubanstraat)**

Het college heeft hier de uitspraak van de rechter niet afgewacht en het plein maar vast ingericht voor de omstreden afsluiting voor autoverkeer. Het plein (de Slof?) is nu een onderling tegenstrijdige combinatie geworden van een onherkenbare fietsstraat en shared space met de bijbehorende subjectieve onveiligheid, en een karrespoor in de klinkerbestrating die de route voor auto's moet voorstellen. Stilzwijgend gaat dit bij de voetgangersoversteekplaats tegenover Duetz over in een stukje fietsstraat zonder shared space. De aansluiting op de rotonde is veel te smal voor auto's (incl. vrachtauto's van Albert Heijn en onverhoopt straks bussen) en fietsen naast elkaar. Daar komen ze met elkaar in de knel. Ondertussen rijden er volgens het verkeersmodel wel circa 6.000 auto's per dag. Dit is nu misschien wel het gevaarlijkste punt van Zeist. Wie durft daar te gaan staan met een fiets, in de rijcurve van een vrachtauto? Op de rotonde zijn de fietssuggestiestroken niet teruggebracht. De verkeersveiligheid is hier nu vergelijkbaar met de rotonde bij de kruising Schaerweijdelaan – Oude Arnhemseweg, waar in 2016 een dodelijk ongeluk gebeurd is. Die kruising is juist door de vernauwing van de ingangen van de Schaerweijdelaan extra onveilig geworden voor fietsers, getuige omwonenden die dat dagelijks ervaren.

### **Fietsverkeer**

Volgens de centrumvisie zou het gebruik van de fiets worden gestimuleerd, zou het winkelgebied goed bereikbaar zijn voor fietsers en zouden er praktische fietsenstallingen komen. Wat is echter het geval:

- De Slotlaan en de Voorheuvel zijn onveiliger geworden voor fietsers. zie hiervoor.
- Het deel van de Weeshuislaan langs de Markt wordt nu op marktdagen geblokkeerd door kramen. Fietsers kunnen daar niet meer langs.
- De 'fraaie en praktische opstelplaatsen voor fietsen' (fietsnietjes) nemen zelfs bij tweezijdig gebruik per fiets veel meer ruimte in dan de oude fietsklemmen. Langs het heringerichte deel van de Slotlaan waren eerst 366 fietsenplaatsen en volop ruimte voor 'vrije' fietsen, nu 218 bij tweezijdig gebruik van de 'nietjes' en minder ruimte voor vrije fietsen. Op de Slof een vergelijkbare afname.

### **Samenvatting**

- De raad heeft zonder inspraak besloten tot de afsluiting van het tunneltje voor doorgaand autoverkeer. Deze afsluiting is in strijd met de vastgestelde Nota van Uitgangspunten (2009) en de voorkeur van bewoners om de verkeerscirculatie in het centrum ongewijzigd te laten.
- De afsluiting en aanvullende verkeersmaatregelen leiden tot grote toenames van verkeer door de woonwijken rond het centrum, tot (verdere) overschrijdingen van de GVVP-maxima in woonstraten, tot grote omwegen voor bewoners in en om het centrum en per saldo tot meer verkeer in Zeist.
- Het college heeft de raad en daarmee de inwoners van Zeist verkeerd geïnformeerd in de raadsinformatiebrieven van 8 maart 2016, 13 december 2016 en 4 juli 2017.
- Het college heeft voor belanghebbenden relevante informatie achtergehouden rond de (ontwerp)verkeersbesluiten over de verkeersmaatregelen in het centrum.
- Het college heeft verkeersmaatregelen rond de Bergweg uitgevoerd zonder wettelijk vereiste verkeersbesluiten.
- De aanpassing van het kruispunt Schaerweijdelaan – Jacob van Lenneplaan is zinloos geworden door terugplaatsing van de verkeerslichten. Het is de vraag of dit kruispunt de extra verkeersstroom als gevolg van de afsluiting van het centrum nog wel aan kan.
- Het autoluw maken van de Slotlaan en de Dorpsstraat is mislukt.
- De Slotlaan, de Voorheuvel en de kruising Bergweg – Jacob van Lenneplaan zijn door de herinrichting onveiliger geworden voor fietsers.
- Het centrum is door de herinrichting minder gastvrij en slechter bereikbaar geworden voor fietsers, in strijd met de bedoelingen van de centrumvisie.