

MEMO



Datum 6 december 2022
Portefeuillehouder Wouter Catsburg
Aan Gemeente Raad
Onderwerp Beantwoording vragen Ronde Tafel-behandeling Raadsvoorstel 22RV045 inzake de Verbetering van de verkeersveiligheid op de Slotlaan.

Concept 2-12-2022

Dinsdag 29 november is raadsvoorstel 22RV045 behandeld in de Ronde Tafel. Bij de behandeling is bij enkele vragen verzocht om nadere (schriftelijke) beantwoording. In deze memo treft u de beantwoording op deze vragen.

1. Aanbevelingen Veiligheidsaudit – Raadsvoorstel 22RV045

Geconstateerd is dat in het auditrapport van Megaborn (d.d. 15 juli 2020) wordt gesteld dat tweezijdig doorlopende fietsvoorzieningen over de volledige lengte van de Slotlaan en deze uitsluitend te bestemmen voor fietsers, wenselijk zijn.

In de verdere uitwerking en variantenafweging is gekeken hoe hier invulling aan kan worden gegeven. Zo is variant 4 onderzocht waarbij fietsstroken aan beide zijden van de weg zijn ingepast. Deze variant kan een aantal problemen oplossen, echter is tijdens het ontwerpproces ook de conclusie getrokken dat gescheiden fietsvoorzieningen niet per definitie noodzakelijk zijn en zelfs kunnen leiden tot ongewenst verkeersgedrag. Dit omdat er hogere snelheden mogelijk zijn van het gemotoriseerd verkeer; fietsers in de meerrichting worden hierbij (gedeeltelijk) weggedrukt naar de zijkant van de rijloper en voor fietsers in de tegenrichting is de afstand tot gemotoriseerd verkeer te beperkt. De variant met volwaardige fietsstroken over de gehele lengte van de Slotlaan blijkt daarnaast veel impact op het profiel van de Slotlaan te hebben en vergt een volledige herinrichting.

In het ontwerpproces zijn meerdere ontwerpen onderzocht die variëren van volledig mengen van het verkeer tot volledig scheiden van het verkeer. Het projectteam heeft in het ontwerpproces onder meer vastgesteld dat ook fietsers in de meerrichting gebaat zijn bij een brede fietsvoorziening in de tegenrichting en een smallere rijloper voor gemengd verkeer in de meerrichting. Dit omdat bij het mengen van verkeer in de meerrichting, de rijloper een ideale wegbreedte krijgt voor het veilig afwikkelen van dit gemengd verkeer. Door het versmallen van de rijloper in de meerrichting voelt het gemotoriseerd verkeer zich te gast in deze winkelstraat en zal met een lagere snelheid over de Slotlaan rijden.

Fietsstroken zoals die kunnen worden gerealiseerd op de Slotlaan bakenen de rijloper van het gemotoriseerd verkeer in dit gebied juist te scherp af wat naar verwachting zorgt voor verhoging van de snelheid. Mocht eerst de fietser nog gebruik maken van de gehele rijloper, ontstaat hiermee eigenlijk een situatie dat de fietser op zijn of haar strook van 1,5 of 1,7 meter moet blijven.

Uiteindelijk is, vanuit de varianten-afweging, gebleken dat een (aanliggend) fietspad van 1,90 meter in de tegenrichting; het versmallen van de rijloper en het mengen van gemotoriseerd verkeer met fietsers in de meerrichting, goed inpasbaar is en aansluit bij de gestelde kaders en leidt tot een veilige verkeerssituatie voor fietsers.

2. Fietsstrook-breedte 1,50 binnen Variant 1+

Bij de uitwerking van variant 1+ is de breedte van de fietsstroken op 1,50m gesteld. Er zijn meerdere redenen hiervoor. De voornaamste reden heeft te maken met de kosten en de beperking van de overlast. Bij het uitwerken van de variant 1+ is in de eerste plaats vanuit oogpunt van beheer en onderhoud gesteld dat de belijning in

klinkerverharding dient te worden uitgevoerd. Het op het wegdek schilderen van belijning zal leiden tot hoge kosten voor het jaarlijks onderhoud. Het instraten van een witte lijn kan relatief eenvoudig in de bestaande betrating worden ingepast. Echter indien de fietsstrook een breedte krijgt van 1,70m of breder, dienen er aanzienlijke maatregelen binnen het straatprofiel te worden genomen omwille van een voldoende brede rijloper met alle kosten van dien. Het aanbrengen van een fietsstrook van 1,70 of breder in de tegenrichting leidt tot vernauwingen bij de overgang van rijloper naar fietspad. Dit wordt als onwenselijk beschouwd voor een verkeersveilige en comfortabele afwikkeling van het fietsverkeer. Voortzetten van een strook van 1,50 m breed is om die reden een logisch uitgangspunt voor de uitwerking van variant 1+. De variant met bredere fietsstroken over de gehele lengte van de Slotlaan was immers al in variant 4 uitgewerkt en beoordeeld.

3. Toepassing Fiets-symbolen in de meerichting.

In variant 2 (Verbeterde Fietspad 1,9 meter) resulteert in een rijloper van 4.10 tot 4.40 in de meerichting. Indien in deze variant in de meerichting een fietsstrook (met fietssymbolen) wordt aangebracht die voldoet aan de minimale maatvoering voor een fietsstrook van 1,70m, blijft er voor het overige verkeer maximaal 2,40m tot 2,70m over. Dit is te weinig en te smal. Het aanbieden van de fietsstrook maakt dat er voor bestuurders van auto's, bussen en vrachtwagens (2,90 m breed) een wegbeeld ontstaat van geschieden voorzieningen voor de fiets en het gemotoriseerd verkeer waarbij passeren per definitie mogelijk moet zijn. Vanwege de beperkte breedte van de rijloper zal in de praktijk het gemotoriseerd verkeer continu over de fietsstrook (moeten) gaan rijden. Dit geldt zeker voor de grotere voertuigen (zoals vrachtwagens en bussen). De fietsstrook verliest daarmee zijn functie ten behoeve van het scheiden van het verkeer, wat bij zowel fietsers als automobilisten tot ergernis zal leiden. Bij een gemengd wegprofiel ontstaat dit wegbeeld niet en is het voor alle weggebruikers duidelijk dat de gehele rijloper met elkaar gedeeld moet worden. Het toepassen van fietssymbolen in de meerichting is bij gemengd verkeer niet aan de orde.

4. Wenselijkheid uitbreiding fiets-parkeerplekken

In de huidige situatie bestaat er een tekort aan voorzieningen voor fietsparkeerplekken. Het voornemen is om parkeerplaatsen op te heffen om hier meer ruimte vrij te maken voor laad en losplekken en fietsparkeermogelijkheden. De uitbreiding van de fiets-parkeerplekken zal nader met de o.a. de ondernemers worden besproken.

5. Opdracht Megaborn uitwerking Variant 1+

Gevraagd is om inzicht in de opdrachtformulering aan Megaborn. Bijgevoegd is de offerte van Megaborn op basis waarvan de werkzaamheden zijn opgedragen. De bedragen in de offerte zijn weggelakt.

6. Oversteekplaats.

In het ontwerpvariant 2 is voorzien in een gelijkmatige verdeling van de oversteekplaatsen op de Slotlaan. De Slotlaan is een 30 km.- weg waarbij oversteken op elke plaats is toegestaan en waar strikt formeel geen oversteek plaatsen nodig zijn. Het aanbrengen van een extra oversteekplaats op de gevraagde locatie (ter hoogte van de Utrechtse Apotheek) vraagt aanpassingen aan de inrichting van de Slotlaan. In hoeverre de maatregel daadwerkelijk noodzakelijk is en bijdraagt tot extra veiligheid of comfort op de Slotlaan, wordt nader onderzocht en besproken met betrokkenen.

7. Bijzondere elementen

De uitwerking van de bijzondere elementen kent een verloop buiten de kaders van de optimalisatieopgave. Het geven van nadere invulling van de bijzondere elementen vraagt een uitgebreid participatie- en ontwerpproces dat buiten de lopende optimalisatieopgave van de Slotlaan valt. Dit proces zal begin 2023 worden opgestart.

De aansluiting van het fietspad op de Slotlaan ter hoogte van de Wilhelminalaan, maakt onderdeel uit van de optimalisatie van de zijweg-aansluitingen op de Slotlaan en staat inpassing van een bijzonder element op deze locatie niet in de weg.

Bijlage: Offerte Megaborn

Gemeente Zeist
Team Woon- en Leefomgeving
Mevrouw A. Wolters
Postbus 513
3700 AM ZEIST

bezoekadres

Steenweg 17b · 4181 AJ Waardenburg

correspondentieadres

Postbus 56 · 4180 BB Waardenburg

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com

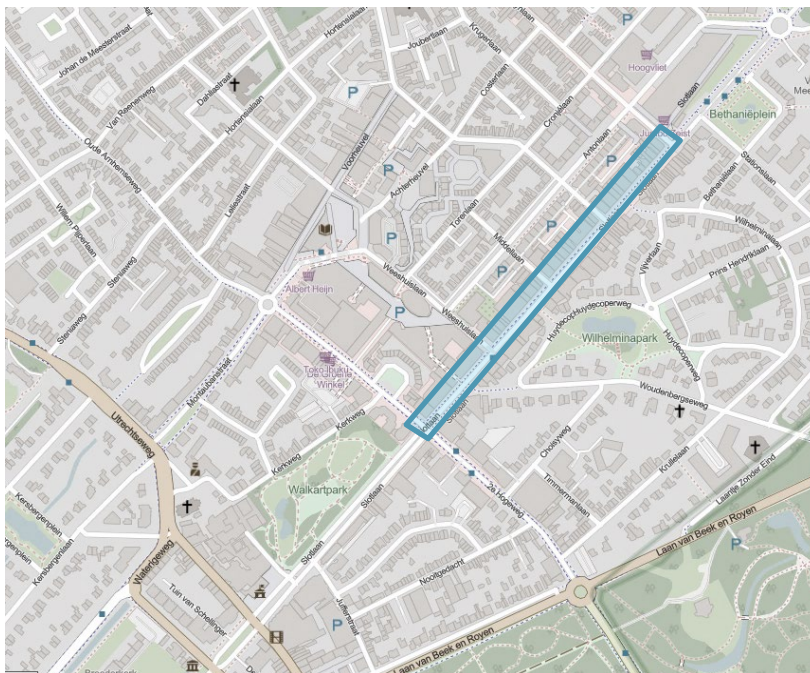
datum 29 april 2022

kenmerk GZe2109-A03 d2.0

betreft Aanbieding optimalisatie Slotlaan: advies, ontwerp en raming variant 1+

Geachte mevrouw Wolters,

Naar aanleiding van het overleg van 7 april 2022 met Henk Jan Dokter, Melvin Ruigrok en Henk ter Steeg namens de gemeente Zeist en Jos Groothuis namens Megaborn, doen wij u graag onze aanbieding toekomen voor de uitwerking van de door de gemeenteraad aangenomen variant 1+ voor de optimalisatie van de Slotlaan. In onderstaande afbeelding is het projectgebied blauw gearceerd weergegeven. De totale lengte van het traject is circa 640 meter.



Figuur 1: Projectgebied

opgesteld door: J. Groothuis

gecontroleerd door: H.A. van de Langemheen

iban NL26 RABO 0140 407 960

bic RABONL2U

btw NL 8059.81.652 B01

kvk 110.32.897

Inleiding

In 2021 heeft Megaborn samen met het projectteam van de gemeente Zeist meerdere inrichtingsmodellen voor de optimalisatie van de Slotlaan opgesteld en beoordeeld. Uiteindelijk is hier een voorkeursvariant uitgekomen genaamd: variant 2 verbeterde fietsstrook. Deze variant is uitgewerkt naar een definitief ontwerp.

Op 22 februari 2022 heeft de raad besloten over het budget voor de optimalisatie van de Slotlaan. Daarbij is ook een amendement aangenomen om niet variant 2 maar de nieuw ingebrachte variant 1+ uit te voeren, wat inhoudt: variant 1 'lijnen trekken' plus het verlagen van de band op een deel van de Slotlaan. Daarnaast wil de raad de reconstructie van de bocht Hogeweg en de herinrichting van de zijstraten meenemen in de optimalisatie van de Slotlaan. Aan Megaborn is gevraagd om een advies op te stellen over de verkeersveiligheid en het oplossend vermogen van variant 1+ en een voorlopig ontwerp en kostenraming op te stellen van deze variant.

Uitgangspunten

Ten behoeve van deze aanbieding zijn wij uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- de reeds opgestelde ondergronden voor het project optimalisatie Slotlaan;
- milieukundig grond-, puin- en asfaltonderzoek maken geen onderdeel uit van deze aanbieding;
- alle vervaardigde stukken worden in pdf-formaat aangeleverd en waar nodig in dwg-formaat.

Werkzaamheden

De werkzaamheden en stappen die wij zullen verrichten, kunnen in de volgende fasen opgedeeld worden:

- A. Advies en afstemming oplossingen variant 1+
- B. Voorlopig ontwerp en raming variant 1+

In het onderstaande worden de verschillende fasen nader beschreven.

A. Advies en afstemming oplossingen variant 1+

In eerste instantie zullen we de verkeerskundige oplossingen afstemmen met de opdrachtgever en tot een advies komen voor variant 1+. Hiervoor zullen we volgende werkzaamheden verrichten:

- het houden van een overleg over de verkeerskundige oplossingen;
- het beoordelen van het verkeersveiligheid en oplossend vermogen van variant 1+;
- het opstellen van een adviesnotitie voor variant 1+. Hierbij sluiten we aan op het formaat van onze eerdere rapport: variantenstudie Slotlaan d.d. 15 september 2021, waarin de verschillende varianten voor de Slotlaan verkeerskundig zijn beoordeeld;
- het bespreken van de adviesnotitie met de opdrachtgever;
- het naar aanleiding van het overleg eenmalig aanpassen van de adviesnotitie.

B. Voorlopig ontwerp en raming variant 1+

Na de advies en afstemmingsfase kunnen de afgestemde oplossingen worden uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Megaborn zal hiervoor de volgende werkzaamheden verrichten:

- het houden van een overleg over de uitgangspunten voor het op te stellen voorlopig ontwerp;
- het opstellen van een voorlopig ontwerp (situatietekening) van variant 1+ van de volgende onderdelen:
 - principe lijnen trekken op de Slotlaan incl. verlaagde band
 - aanpassingen aan het kruispunt Hogeweg - Slotlaan;
 - aanpassingen aan de zijstraten;
 - aanpassen van de oversteekplaatsen;
 - herstellen van het kruisingsvlak bij de Jagerlaan.
- het opstellen van 6 relevante dwarsprofielen;
- het intern controleren en aanleveren van de concepttekeningen;
- het houden van een overleg over de concepttekeningen;
- het naar aanleiding van het overleg eenmalig aanpassen van het voorlopig ontwerp;
- het opstellen van een globale kostenraming bij het voorlopig ontwerp;
- het intern controleren en aanleveren van definitieve voorlopig ontwerp en raming.

Projectorganisatie

Het proces wordt gecoördineerd door de heer ir. H.A. (Henk) van de Langemheen. De inhoudelijke begeleiding voor het project is in handen van de heer ing. J. (Jos) Groothuis. Hij is contactpersoon en draagt zorg voor de bewaking van de beheeraspecten tijd, geld, organisatie, risico, kwaliteit en de interne aansturing van het projectteam.

Planning

Na opdrachtverlening verwachten wij een doorlooptijd van circa 8 weken: 4 weken voor het opstellen en afstemmen van het advies en 4 weken voor het opstellen en afstemmen van het concept voorlopig ontwerp.

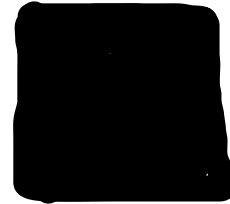
Aanbieding

Megaborn kan de beschreven werkzaamheden verzorgen voor een totaalbedrag van [redacted] (zegge exclusief BTW, gespecificeerd naar de volgende onderdelen:

A. Advisering en afstemming oplossingen variant 1+	€	[redacted]
B. Voorlopig ontwerp en raming variant 1+	€	[redacted]

Ten behoeve van eventuele aanvullende werkzaamheden zullen wij de volgende tarieven hanteren:

projectmanager / sr. adviseur	€
projectleider / specialist	€
verkeerskundige / technicus / kostendeskundige	€
ontwerper	€
tekenaar	€



Eventuele kosten derden (zoals reprotkosten) zullen worden verrekend op basis van werkelijk bestede kosten, met daarbij een opslag van 10% bureau- en administratiekosten.

De tarieven worden per kalenderjaar procentueel geïndexeerd op basis van het indexcijfer CBS "Dienstenprijs index (DPI), sectie M 71: Architecten- en ingenieursbureaus".

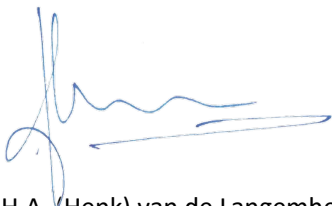
Voorwaarden

Op deze aanbieding zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- het project wordt in een doorgaand planproces afgehandeld, vastgestelde tussentijdse projectonderdelen vormen de basis voor de hierop volgende werkstappen;
- alle bovengenoemde bedragen zijn inclusief honorarium, reis- en verblijfskosten, doch exclusief de verschuldigde B.T.W.;
- de DNR 2011 herzien (juli 2013);
- betaling zal plaatsvinden in vierwekelijkse termijnen naar rato van de voortgang van de verrichte werkzaamheden;
- gestanddoening: 30 dagen na heden.

Wij vertrouwen erop u hiermee een passende aanbieding te hebben gedaan en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
Megaborn Traffic Development B.V.



ir. H.A. (Henk) van de Langemheen
projectmanager