

Bijeenkomst Lyceumkwartier-zuid/Wilhelminapark op 31 augustus 2016 in de nieuwe raadzaal van het gemeentehuis te Zeist.

Een aangeklede versie van de gebruikte PowerPointpresentatie werd u al eerder toegestuurd. Tweede bijlage bij dit verslag is een lijst met daarop de namen van de aanwezigen.

Onafhankelijk, technisch voorzitter Remco Bontenbal heet allen hartelijk welkom.

Inleiding

De verkeersmaatregelen uit de centrumvisie hebben effecten op omliggende woonwijken. Om die reden zijn er de afgelopen periode gesprekken gevoerd met klankbordgroep Lyceumkwartier, Wilhelminapark en Jagerlaan voor aanvullende maatregelen die deze effecten beperken. Deze gesprekken vonden in de periode april tot en met augustus 2016 plaats. Tijdens de inloopbijeenkomst op 28 juni jl. werden de effecten van de verschillende varianten met maatregelen voor het Wilhelminapark en Lyceumkwartier-Zuid gepresenteerd. De uitkomsten van de inloopbijeenkomst en aanvullende gesprekken hebben geleid tot varianten 3a+ en 3b+.

Doel van deze avond is om de aanwezigen te informeren over de effecten van de doorgerekende varianten 3a+ en 3b+ en een keuze te maken tussen deze twee varianten. De voorzitter stelt voor vervolgens in kleine groepjes met elkaar te overleggen en de aanwezige deskundigen aan te spreken voor uitleg en toelichting. Na dit gedeelte komen we weer plenair bijeen en wordt gepeild wat u van de twee varianten vindt.

- Aanwezigen geven aan dat de effecten van de doorgerekende varianten 3a+ en 3b+ alleen naar de klankbordgroepleden zijn verzonden. Veel bewoners weten van niets en worden dus ook niet op de hoogte gehouden. Het klopt dat de informatie alleen is gestuurd naar bewoners die al betrokken zijn geweest bij het proces (waaronder de klankbordgroepen) en daarmee goed in de materie zitten. Wanneer het definitieve plan wordt vastgesteld gaan we weer huis aan huis informeren.

Er wordt uitgelegd dat door de uitvoering van de centrumvisie de verkeersstromen in de omliggende wijken toenemen. Daarom zijn er verschillende varianten berekend. Sommige aanwezigen vragen zich af waar de varianten 3a en 3b zijn gebleven. Wat is het verschil tussen 3a en 3a+ en hoe zit dat met 3b en 3b+. De verschillen tussen varianten 3a en 3a+ en varianten 3b en 3b+ zijn het toevoegen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan ter hoogte van de school en eenrichtingsverkeer op de Fransen van de Puttelaan. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan (als onderdeel van de toenmalige variant 4) is opgenomen om de verkeersveiligheid ter hoogte van de school te verbeteren. Het instellen van dit eenrichtingsverkeer heeft een verplaatsing van verkeersstromen in het Wilhelminapark tot gevolg. Het eenrichtingsverkeer op de Fransen van de Puttelaan heeft met name effecten in de variant 3b+. In deze variant rijdt een verkeersstroom van de Lindenlaan richting het Wilhelminapark via de Aristoteleslaan en Fransen van de Puttelaan. Het eenrichtingsverkeer op de Fransen van de Puttelaan leidt tot een verplaatsing van deze stroom naar de Lindenlaan - Professor Lorentzlaan. In variant 3a+ is het effect van deze maatregel zeer beperkt omdat in deze variant er geen sprake is van een doorgaande route tussen de Lindenlaan en het Wilhelminapark via de Professor Lorentzlaan. Er is in dit deel van het Lyceumkwartier dan alleen sprake van bestemmingsverkeer.

Na overleg in kleine groepjes volgen onderstaand de bevindingen/vragen vanuit de groepjes.

- *Laat alles zoals het is. In alle nieuwe varianten ontstaat er een omweg.*
Reactie gemeente: Dit signaal nemen we mee in het voorstel aan het college. Het klopt dat er een omweg ontstaat.
Een aanwezige heeft alle drie de routes gereden en geeft aan dat deze omwegen tijds technisch minimaal zijn.

- *Een aanwezige merkt op dat er aan de Professor Lorentzlaan ooit een APK-station is gevestigd waardoor de parkeerdruk hoog is. In variant 3b+ ontstaat nog méér overlast voor omwonenden, omdat de Professor Lorentzlaan zwaarder belast wordt. Er wordt gevraagd hoe het zit met de parkeerplannen.*
Reactie gemeente: hier wordt in fase 2 naar gekeken. In deze eerste fase gaat het om circulatie. Aanwezigen zijn verwonderd: waarom wordt dit pas in fase 2 opgepakt? Parkeeractiviteiten veroorzaken juist verkeersbewegingen. Gevraagd wordt om niet op straatniveau dingen/zaken te gaan bespreken maar met elkaar te kijken wat – in grote lijnen – effecten zijn.
- Voor de Lindenlaan betekenen deze plannen in alle varianten méér verkeer. Wat gaat de gemeente doen in haar streven om hier minder verkeer te realiseren?
Projectleider verkeer Lars Matthijssen geeft aan dat hier vorige week met een aantal bewoners uit de Lindenlaan over is gesproken. De volgende maatregelen zijn bedacht om het verkeer op de Lindenlaan te beperken:
 1. verwijzing parkeerroute over Lindenlaan verwijderen;
 2. doseren instroom vanaf Geroplein;
 3. dynamische routeinformatie op Woudenbergseweg;
 4. middengeleider Lindenlaan;
 5. reconstructie kruispunt Woudenbergseweg – Jagersingel.

Het college moet in het kader van de wijkverkeersplannen nog een besluit nemen over het uitvoeren van deze maatregelen en financiering regelen via de raad. Dit betekent dus, als het college en raad instemmen met de voorstellen, pas uitvoering na november 2016 op de eerste maatregel na, die wordt voor 1 oktober uitgevoerd.

Fietsverkeer in de Lindenlaan wordt niet benoemd. Hoe ziet dat er toekomstgericht uit? Geantwoord wordt dat de rode fietsstroken op de Lindenlaan opnieuw worden aangelegd in het kader van eerder toegezegde maatregelen. Ook de rotondes worden vergroend zodat ze minder aantrekkelijk voor zwaar verkeer worden. Op korte termijn wordt de schoolomgeving ingericht en wordt een plateau voor de Aristoteleslaan aangelegd.

- Opmerkt wordt dat in de ontwerpsessie (die eind oktober wordt gestart) over het busstation de rotonde nader moet worden bekeken. Wouter Das geeft aan dat hij dit punt meeneemt in de ontwerpsessie.
- Opgemerkt wordt dat er nu veel winkelend publiek en personeel van winkels parkeren in een deel de wijk. Dit wordt veroorzaakt doordat het parkeren daar gratis is.
Reactie gemeente: in fase 2 wordt ook gesproken over het parkeren in de wijk. Fase 1 gaat uitsluitend over maatregelen in der kader van de verkeerscirculatie.
- Waar is de afsluiting Middellaan, Jagerlaan en Korte Steynlaan in de varianten?
Reactie gemeente: deze staan niet op de afbeeldingen maar zijn wel in de berekeningen meegenomen als uitgangspunt.
- Er wordt gevraagd om de verkeersstromen in de Woudenbergseweg wel op de kaart in te tekenen (met pijltjes en aantallen. Voor de volledigheid worden de aantallen tijdens de bijeenkomst gegeven:

Ter hoogte van de rotonde in variant 3a+:

wijk in: 1920 motorvoertuigen per etmaal

wijk uit: 760 motorvoertuigen per etmaal

Ter hoogte van de rotonde in variant 3b+:

wijk in 1340 motorvoertuigen per etmaal

wijk uit: 630 motorvoertuigen per etmaal

Als je iets verandert, krijg je elders meer verkeersbewegingen. In zowel 3a+ als 3b+ wordt de Lindenlaan extra belast. Er wordt gevraagd of er over is nagedacht om zowel van de Lindenlaan, vanaf de Boulevard, én van de Professor Lorentzlaan eenrichtingsverkeer te maken. Wouter Das geeft aan dat hij met de klankbordgroep Lindenlaan in gesprek is. Om de verwachtingen te managen, geeft hij aan dat het voorstel om van de Lindenlaan eenrichtingsverkeer te maken nu niet wordt uitgezocht. Wanneer alles is uitgevoerd en de streefwaarde niet in beeld is, worden er gesprekken gevoerd worden over verregaande maatregelen. We blijven de komende periode structureel in gesprek.

De voorzitter vat samen dat de aanwezigen namens de Lindenlaan het niet aanvaardbaar vinden dat het aantal auto's omhoog gaat.

De voorzitter vraagt de aanwezigen bij wijze van peiling aan te geven naar welke variant op dit moment de voorkeur zou uitgaan. Een aantal aanwezigen vindt dat hier om een stemming wordt gevraagd en weigert zijn voorkeur aan te geven. Gemeente geeft ook aan dat een peiling voor de besluitvorming niet zo relevant is, het gaat om argumenten en reacties. Die zijn vanavond voldoende aan bod gekomen.

Hoe ziet het vervolgproces eruit?

De sloop van de tunnel start rond 1 oktober a.s (inmiddels is de startdatum bekend: maandag 26 september). Vanaf dat moment worden ook de verkeersstromen gemonitord. Voor die tijd heeft een 0-meting plaatsgevonden. Tijdens de sloop van de tunnel wordt andermaal een meting uitgevoerd, zodat duidelijk is wat de effecten van het afsluiten van de tunnel op de verkeersstromen zijn.

Ontwerpverkeersbesluiten

Het college neemt in oktober een besluit over de zes ontwerpverkeersbesluiten en de ingekomen zienswijzen. De termijn om zienswijzen op deze ontwerpverkeersbesluiten in te dienen, is inmiddels verstreken. Indieners van een zienswijze krijgen een reactie op de ingediende zienswijze nadat het college een besluit heeft genomen.

Wijkverkeersplannen

Het is de bedoeling dat de in de wijkverkeersplannen genoemde verkeersmaatregelen ten behoeve van de verkeerscirculatie gefaseerd worden ingevoerd. Op die manier kan per fase worden gemonitord wat de maatregelen voor gevolgen hebben. De verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark en Jagerlaan en omgeving worden gelijktijdig met de ingediende zienswijzen op de ontwerpverkeersbesluiten ter besluitvorming aan het college aangeboden. Ook wordt in dit voorstel aan het college voorgesteld om fase 2 van de wijkverkeersplannen op te starten. In deze fase wordt onder andere het parkeren in de wijken nader bekeken.

- Een aanwezige vraagt naar de autorisatie van de vanavond aanwezige ambtenaren.
Antwoord gemeente: de uiteindelijke autorisatie ligt uiteindelijk bij het college, De ambtenaren vertegenwoordigen het college.

Samenvatting van de bijeenkomst

Op 28 juni jl. zijn zes varianten gepresenteerd. Dit is te veel om aan het college aan te bieden. Het aantal varianten kon worden teruggebracht door minimale verschillen tussen meerdere varianten of dat sommige maatregelen onvoldoende oplossend vermogen hadden. Het doel van deze avond is om tot één variant te komen.

Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Verlengde Slotlaan, Lyceumlaan, Pauw van Wieldrechtlaan en Stationslaan kan op instemming rekenen (met de centrumvisie-maatregelen als uitgangspunt). De crux zit in de Fransen van de Puttelaan en Professor Lorentzlaan. De gemeente komt na vanavond met een eindvoorstel. Wel moet de opmerking geplaatst worden dat veel aanwezigen hebben aangegeven dat niets doen (geen verkeersmaatregelen in het centrum) de voorkeur heeft.

- *Hoe weet ik als bewoner dat dit voorstel klaar is?*
Aanwezigen bij de bijeenkomst en klankbordgroepen worden geïnformeerd over het voorstel, voordat dit aan het college wordt aangeboden. Na besluitvorming door college volgt de formele inspraak als onderdeel van de formele zienswijze procedure. Bij alle bewoners van het betreffende gebied komt een brief in de bus als de formele inspraak start. Uiteraard wordt deze informatie op tijd aangeboden, zodat er voldoende tijd is om een zienswijze in te dienen.

De voorzitter bedankt allen voor hun komst en inbreng en sluit de bijeenkomst.