



Secretariaat:
Griffensteijnseplein 22
3703 BG Zeist
T: 06-46082657
KvKnr.:30250364
Gironr.: 5803512
E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl

Aan het College van B&W
Aan de gemeenteraad van Zeist
Aan deelnemers van de visietafel
Aan de sprekers op 13 november 2014
per e-mail via de Raadgriffie

Zeist, 26-11-2014

Betreft: Verkeersaspecten Centrumvisie: suggesties voor de raad

Als handreiking voor de menings- en besluitvorming wordt hier ingegaan op de volgende onderwerpen:

- 1 De gevoerde discussie tot nu toe met de belangrijkste openstaande vragen;
 - 2 Een voorstel voor een snel vervolgproces;
 - 3 Enkele opmerkingen en vragen als handreiking voor de gedachtenvorming;
- Bijlage 1: Enkele nader te onderzoeken verkeerskeuzen;
Bijlage 2: Enkele alternatieve mogelijke keuzen.

1 Gevoerde discussie tot nu toe

Al decennia wordt gesproken over het aantrekkelijker maken van het (winkel)centrum van Zeist. De centrumvisie die voorligt is uitgebreid besproken tijdens de hoorzitting van 13 november en de Ronde Tafel van 20 november. Vrijwel alle probleempunten werden aangestipt en mogelijke keuzen werden beoordeeld. Waarom aarzelen bewoners en raadsleden om in te stemmen met de voorgestelde verkeersaspecten van de centrumvisie?

De belangrijkste vragen die gesteld worden zijn:

1. Zorgen de (verkeers)keuzen voor voldoende *haalbaarheid* van een aantrekkelijk en levensvatbaar (winkel)centrum? Groen, gezond, gastvrij en compact, compleet, samenhangend, comfortabel?
2. Wat zijn de *effecten* van de mogelijke keuzen voor:
 - Voor alle categorieën verkeer: auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer;
 - Voor de verkeerstechnische aspecten waaronder bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid, ook voor brandweer en ambulances;
 - Voor de woon- en leefomgeving van de direct aan- en omwonenden;
 - Voor de beoogde functies van de betreffende openbare ruimte, pleinen en straten;

- Voor het openbaar groen en de cultuurhistorische elementen (Walkart Park, zichtas Slotlaan);
- Voor de kosten en baten voor de gemeente, de burgers en de belanghebbenden (zoals schadeclaims, waardedaling, omzetsdaling);
- Voor de transitie en de fasering daarin;
- Voor de winkels aan de Voorheuvel, de Steynlaan en de uiteinden van de Slotlaan, die niet willen, kunnen (bijvoorbeeld i.v.m. moeilijk verkoopbare panden) of durven verhuizen.

Stichting Beter Zeist en anderen (zoals Ir. H.J. Hoorn in zijn inspraaknotie van 13 november) constateren dat beide vragen nog niet afdoende zijn te beantwoorden omdat nog essentiële informatie ontbreekt. Hetzelfde was tijdens de Ronde Tafel te concluderen gezien de vragen vanuit de fracties en de daarop gegeven antwoorden. Zo blijkt dat:

Ad 1: Niet alle verkeersvarianten zijn onderzocht;

Ad 2: Ook de voorgestelde verkeerskeuzen zijn niet volledig op hun effecten (zie hiervoor) doorgerekend en geanalyseerd.

2 Een voorstel voor een snel vervolgproces

Om tot een afgewogen voorstel te komen met een voldoende draagvlak, zowel in de politieke arena als in de Zeister gemeenschap, is een adequate inhaalslag gewenst. Die hoeft niet veel tijd te kosten. Een werkgroep vanuit de gemeente, (materie)deskundigen vanuit de bevolking en belanghebbenden kunnen op locatie bij Oranjewoud d.m.v. een computersimulatie de diverse nog ontbrekende effecten schatten. Dat is in lijn met een overeenkomstige, niet beantwoorde vraag van de deelnemer van Beter Zeist aan de dialoogsessies.

De daaruit voortkomende gegevens zijn vervolgens te gebruiken voor een analyse die leidt tot een of enkele voorstellen (alternatieve keuzen).

Afhankelijk van de resterende keuzen kan het proces van inspraak en besluitvorming met de belanghebbenden worden afgesproken.

Het argument dat de raad in principe al bepaalde keuzes heeft gemaakt klopt. Echter nieuwe feiten, inzichten en verwachtingen kunnen zorgen voor een heroverweging van de voorlopig gemaakte keuzen die thans nog discutabel zijn. Niemand is gebaat bij een plan dat in de toekomst weer ingrijpend moet worden aangepast.

Het feit dat al lang wordt gesproken over het centrum zou juist reden moeten zijn om niet te kijken op enkele maanden. Daarbij kan het helpen dat de raad de uitspraak doet het plan voor medio 2015 vast te stellen. Inmiddels zouden quick wins en niet discutabele voorstellen alvast kunnen worden uitgevoerd. Voor de rest van het plan zou moeten gelden: Eerst voldoende kwaliteit en draagvlak, dan pas de daadkracht van de besluitvorming en de uitvoering.

3 Enkele opmerkingen en vragen als handreiking voor de gedachtenvorming

Deze punten zijn in de loop van de jarenlange discussies genoemd.

- Er zijn vele Belcours in Nederland en er is maar *een* Slotlaan. Laten we Slotlaan in ere houden. Dat naast de aandacht voor de functies van Belcour, Voorheuvel en Steynlaan.

- Fietzers en voetgangers zijn in het centrum de belangrijkste verkeersdeelnemers. Waar zijn de voorgestelde keuzen voor hen? En wat zijn de effecten van de keuzen voor het autoverkeer voor hen, afgezien van beloofde fietsenstallingen?
- Volgens Locatus vormt elke doorsnijding van een winkelroute een barrière. Dat betekent dat oversteken in winkelstraten gemakkelijk en veilig moet zijn. Het 'rondje lopen van 500 meter' komt uit een onderzoek uit de tachtiger jaren. Het winkelgedrag is nu veel selectiever, persoonlijker en intuïtiever geworden mede door voorbereiding via internet.
- De parkeergarages in het centrum van Zeist zijn een gegeven. Dat heeft gevolgen voor de noodzakelijke bereikbaarheid van het centrum voor auto's.
- Afsluiting van een autoverbinding Noord-Zuid en omgekeerd door het centrum is niet gewenst. Het leidt tot veel sluipverkeer in de aanliggende buurten, tot veel extra autokilometers, tot vertraging en het zorgt voor ergernis bij de betrokkenen.
- De huidige markt op Belcour is levensgevaarlijk voor bewoners bij calamiteiten in verband met dan tekortschietende snelle toegankelijkheid. Dat geldt nog meer bij het voorgestelde naar voren halen van de winkelpuien.
- Zorg voor een onderscheidend winkelaanbod, bijvoorbeeld op het gebied van zorgvoorzieningen, duurzaamheid, groen. Belcour zou daarbij gezien de gemeenschappelijke eigenaars het voortouw kunnen nemen i.s.m. de betreffende organisaties in Zeist. Waarom gaan bijvoorbeeld Nederlanders (ook Zeistenaren) in Ootmarsum winkelen en verblijven? Stadje van de sieraden!
- De Antonlaan is ooit bedoeld om de Slotlaan te ontlasten; laten we dit verder doorvoeren.
- De beste autoluwe Slotlaan is een verkeersvrije Slotlaan.
- Laten we de marktkooplui volgen en de markt op de Slotlaan houden.
- Flankerende maatregelen en zorgen voor condities zijn belangrijk; zorg voor voldoende middelen voor een leegstandsbeleid en een verplaatsingsbeleid.

Infrastructurele plannen blijken in de praktijk veel meer te kosten dan oorspronkelijk was geraamd. De anderhalve pagina (!) second opinion van MPRO-adviseurs d.d. 17 november laat op pagina 2 zien, dat er vele categorieën factoren zijn die de eerste raming kunnen beïnvloeden c.q. overschrijden.¹

Ten slotte

Een goed en door de bevolking en belanghebbenden gedragen centrumplan is van groot belang voor Zeist. Een (snel) uit te voeren onderzoek naar de haalbaarheid en de verwachte effecten van de diverse mogelijke (verkeers)keuzen is een voorwaarde hiervoor. In de bijlagen staan in dit verband nog enkele suggesties.

¹ Volgens Flyvbjerg, S. Buhl en M. Holm; Cambridge University Press, 2003 bedraagt de kostentoeename van wegprojecten circa 20%. De vooraf geraamde kosten kunnen zelfs meer dan verdubbelen. Ook de tijdsduur wordt vaak erg overschreden en de resultaten en opbrengsten vallen meestal tegen. Zie ook rapport Zorgen om Zeist, Stichting Beter Zeist, 5-11-2012, pagina 4.

BIJLAGEN

1 Suggesties voor enkele nader te onderzoeken verkeerskeuzen t.o.v. de huidige (nul)situatie

- De busroutes bepalen en beperken de inrichtingsmogelijkheden van het centrum al direct. Nodig is een open overleg met provincie en busmaatschappij(en) over de haalbare busroutes door en langs centrum; doel nagaan alternatieve mogelijkheden rekening houdend met reistijden, doorstroming, overstappen en verkeersveiligheid. Mogelijke routes bijvoorbeeld:
 - Tweerichting busverkeer over gehele Slotlaan, met variant tot 't Rond;
 - Idem een of twee richtingen over de gehele Antonlaan tot de Steynlaan en over de Hogeweg;
 - Idem een of twee richtingen over de Antonlaan en de Montaubanstraat;
- Eventueel handhaven huidige busroute (circa 7 X per uur) op inrichting (korte) Weeshuislaan;
- Simulatie effecten busvervoer (ook in reistijd) linksaf van Voorheuvelplein naar Hogeweg (extra 450 meter);
- Simulatie effecten van autoverkeer in zijstraten Slotlaan: Middellaan, Jagerlaan, Korte Steynlaan;
- Simulatie verkeersvrije Slotlaan (zie hiervoor bij onderstaande rubriek met enkele alternatieve mogelijke keuzen);
- Simulatie effecten auto- en busverkeer over de Voorheuvel langs de Punt;
- Simulatie van effecten tweerichting autoverkeer door tunneltje richting Antonlaan (voorstel Ir. H.J. Hoorn);
- Simulatie van effecten tweerichting autoverkeer met bus tussen de Klinker en Albert Hein zonder tunnel.
- Mogelijke andere, nog niet genoemde verkeerskeuzen.

2 Suggesties voor enkele alternatieve mogelijke keuzen die nog niet als zodanig zijn onderzocht²

1a Slotlaan afgesloten voor autoverkeer met elders tweerichtingsverkeer

- De Slotlaan is toegankelijk voor bussen in twee richtingen van het busstation tot het Rond of tot de twee Hogewegen; ook de Zijstraten zijn voor normaal autoverkeer afgesloten, niet voor bevoorrading, taxi's, calamiteitenzorg en noodzakelijk bouwverkeer ter plekke.
- Autoverkeer voor parkeren en tweezijdig doorgaand verkeer vindt plaats via Antonlaan en tunneltje Emmaplein. De tunneltje is daarvoor al geschikt. Fietsers kunnen via de Voorheuvel rijden.
- De garages langs de Antonlaan waarvan twee weinig worden gebruikt kunnen deels ook worden gebruikt als overdekte, (betaalde) fietsenstalling. In dat geval

² Uit: **Uitwerking thema 2 woon- en verblijfsklimaat**: "Als verkeer en bereikbaarheid geen issue was zou een meerderheid van de deelnemers voorstander zijn van geheel of gedeeltelijke afsluiting van de Slotlaan. Waardoor je de Slotlaan veel aantrekkelijker kunt inrichten. De zorg over een goede verkeersafwikkeling maakt dat mensen qua volgorde eerst een goede oplossing voor verkeer willen zien." Zie reactie d.d. 23 november 2014 van A.E. Sterkenburg, pagina 2.

kan op langere termijn ook een optie zijn het fietsverkeer te weren van de Slotlaan.

- De markt blijft waar deze nu is; wel zorgen voor calamiteitenvoorziening Belcour.

Toelichting: een nadeel voor overstekende voetgangers is dat er dan met vier verkeerstromen (2 x fietsen en 2 x bussen) rekening moet worden gehouden.

1b Slotlaan deels afsluiten voor alle verkeer met elders tweerichtingsverkeer

De Antonlaan is ooit bedoeld om de Slotlaan te ontlasten; laten we dit verder doorvoeren.

- De beste autoluwe Slotlaan is een verkeersvrije Slotlaan.
- Slotlaan met haar zij-ingangen wordt een wandel gebied waar men ongehinderd kan oversteken, verblijven en winkelen. Wel toegang voor bevoorraden, taxi's, calamiteitenzorg en noodzakelijk bouwverkeer ter plekke.
- Het verkeer voor parkeren (van fietsen en auto's) en het tweezijdig doorgaand bus-, auto- en fietsverkeer vindt plaats via Antonlaan en de doorgang tussen de Punt en Albert Hein (zonder tunneltje).
- De markt wordt op donderdag en zaterdag gehouden op de Slotlaan, eerste gedeelte. Er is ook ruimte voor andere manifestaties.
- Voorheuvelplein inrichten als permanent verblijfsgebied met zonnige terrasjes.

Toelichting: Bij deze variant wordt waarschijnlijk het meeste rekening gehouden met de belangen van winkeliers, marktkooplui, bewoners en verkeersdeelnemers.

1c Slotlaan deels volledig afsluiten voor verkeer met elders tweerichtingsverkeer

- Een variant op 1b, maar dan het deel dat bestemd is voor de markt.
- Deelvarianten naar de mate waarin bus-, auto- en fietsverkeer nog toegang heeft tot de rest van de Slotlaan al of niet aan tijden gebonden, bijvoorbeeld geen verkeer tijdens de markt op dat gedeelte.
- Voorheuvelplein inrichten als permanent verblijfsgebied met (zonnige) en verwarmde terrasjes.