

REALISATIE CENTRUMVISIE LEIDT TOT VERDUBBELING VAN AUTOVERKEER DOOR WILHELMINAPARK, VERVOLG

ir. H.J. Hoorn

27-8-2015

Deze notitie sluit aan op mijn brief van 12 augustus en vormt de nadere informatie die ik daarin heb aangekondigd. Ik beschrijf de ontwikkelingen in de afgelopen jaren, toegespitst op het sluipverkeer, de belangen van het Wilhelminapark en de mogelijkheden om daar nu nog iets tegen te doen. Het is nog niet te laat om dit te voorkomen.

Masterplan centrum – Centrumplan – Centrumvisie

De verkeerscirculatie in het centrum van Zeist is in samenhang met de ontwikkeling van winkelcentrum Belcour zo ontworpen dat doorgaand autoverkeer er in twee richtingen doorheen kan rijden: in noordoostelijke richting via de Slotlaan, in zuidwestelijke richting via de Antonlaan, de Weeshuislaan en voor auto's lager dan 2 m via het tunneltje bij de Klinker; bussen gaan via het korte deel van de Weeshuislaan en een stukje Slotlaan.

Er wordt al jaren gesproken over het aantrekkelijker maken van het centrum van Zeist als winkelgebied. Over het streven om leegstand tegen te gaan en het centrum groener en minder rommelig te maken is men het snel eens. Over de vraag of winkelcentrum Belcour überhaupt aantrekkelijk gemaakt kan worden, wordt verschillend gedacht. De verkeerscirculatie is in principe niet het probleem, maar toch vormt dit keer op keer de kern van de discussie. Het moet immers eerst duidelijk zijn of hier iets aan veranderd moet worden en zo ja wat, voordat de verdere inrichting van het openbaar gebied kan worden ontworpen. Wat betreft het verkeer zijn de belangen en inzichten zeer verschillend.

In deze discussie wil de Belcour-lobby koste wat kost dat het korte deel van de Weeshuislaan autovrij wordt, zodat voor winkelend publiek een betere verbinding gemaakt kan worden met de Slotlaan. Dan moeten de bussen daar weg; daar ontstaan de problemen. De Slotlaan geldt als de A1 winkellocatie; de Belcour kan zich daar dan aan optrekken.

Over het autovrij of autoluw maken van de Slotlaan wordt verschillend gedacht. Iedereen is het er over eens dat het centrum goed bereikbaar moet zijn. Sommige winkeliers willen de Slotlaan autovrij, zodat deze kan worden ingericht als voetgangersgebied, sommige willen juist tweerichtingsverkeer, de meeste willen het min of meer houden zoals het is: eenrichtingsverkeer inclusief stadsbussen.

De planvorming startte met een 'Ideeëninventarisatie' (2008) en een 'Nota van Uitgangspunten Masterplan Centrum', die eind 2009 werd vastgesteld door de gemeenteraad. Beide rapporten gaan uit van 'het waarborgen van een gedegen oost-west en west-oost verbinding' door het centrum, zowel voor auto's als voor bussen. De huidige verkeerscirculatie voldoet daar aan, zij het minimaal.

Desondanks presenteerden B&W (wethouder Verbeek) eind 2012 het 'Centrumplan Zeist' van architectenbureau VVKH, waarin het centrum compleet zou worden afgesloten voor doorgaand verkeer, zowel voor auto's als voor bussen.

In maart 2013 was er een Ronde Tafel bijeenkomst, waarin iedereen zich over dit plan mocht uitspreken. Er waren veel insprekers, die overwegend kritisch waren over dit plan.

Ik heb toen ook ingesproken. Ik had de verkeerskundige rapportage van ingenieursbureau Oranjewoud (waar ik toevallig ooit gewerkt heb) goed bestudeerd. In deze rapportage werd geconcludeerd dat realisatie van dit plan zou leiden tot een afname van verkeer in het centrum. In werkelijkheid bleek uit de getallen in de bijlagen dat het zou leiden tot enorme toenames van verkeer in de directe omgeving van het centrum. Dit bleek te maken te hebben met een misleidende definitief van het woord 'centrum'. Verder heb ik er op gewezen dat de voorgenomen afsluiting voor doorgaand verkeer niet voldeed aan de Nota van Uitgangspunten.

B&W hebben daarna het betreffende raadsvoorstel aangepast, o.a. met de toezegging dat aanvullend verkeerskundig onderzoek gedaan zou worden naar maatregelen om sluipverkeer in omliggende woonwijken te beperken. De gemeenteraad heeft toen besloten om eerst een 'dialogo met de samenleving' te voeren om de ideeën over het centrum verder uit te werken.

Ik heb deelgenomen aan die dialoog (september 2013), in de themagroep Bereikbaarheid. Het bleek dat niemand van de deelnemers voorstander was van de afsluiting van het centrum voor doorgaand autoverkeer in het plan van VVKH. Het tunneltje bij de Klinker zou wat betreft de deelnemers gehandhaafd mogen worden.

Ik had een alternatieve verkeersvariant bedacht, gebaseerd op de veronderstelling dat een verbetering van de doorstroming van het centrum zou leiden tot een afname van sluipverkeer door de omliggende woonwijken. De essentie van deze variant is dat zowel de Slotlaan als de route via de Antonlaan en het tunneltje bij Albert Heijn worden opengesteld voor autoverkeer in twee richtingen. Beide zijn goed mogelijk en kunnen eenvoudig gerealiseerd worden. Mijn doel was dat deze variant zou worden doorgerekend in het gemeentelijk verkeersmodel; ik wilde weten of mijn veronderstelling klopte. Het gaat mij er niet om dat deze variant daadwerkelijk gerealiseerd wordt; dat moet de politiek maar uitmaken. Ik kreeg de gelegenheid deze variant te presenteren. De aanwezigen mochten hun voorkeur kenbaar maken voor één van de gepresenteerde varianten. Daarbij bleek dat ongeveer 90 % van de deelnemers de voorkeur gaf aan 'mijn' variant. Deze variant kreeg om die reden nummer 1a in het verkeerskundig onderzoek van eind 2013.

De dialoog met de samenleving werd namens de raad begeleid door een 'kerngroep' van vier personen, voornamelijk vertegenwoordigers van de Belcour en andere winkels. Wat betreft de verkeerscirculatie heeft de kerngroep de voorkeur van de deelnemers aan de dialoog genegeerd, en in plaats daarvan een eigen variant 2a in haar advies opgenomen: auto's en bussen in zuidwestelijke richting via de Voorheuvel; korte deel van de Weeshuislaan busvrij.

De varianten zijn doorgerekend door Oranjewoud in het gemeentelijk verkeersmodel. Hieruit bleek dat variant 1a zou leiden tot een halvering van verkeer door het Wilhelminapark, en als enige variant zou leiden tot een afname van verkeer in Zeist; mijn veronderstelling klopte.

De kerngroep heeft de uitkomsten van de doorrekening van de diverse varianten niet afgewacht; hun advies was van een eerdere datum.

Het advies van de kerngroep met variant 2a is door B&W overgenomen in een raadsvoorstel en voorgelegd aan de samenleving. In november 2013 was hierover een Ronde Tafel. Ik heb daar ook ingesproken, en er op gewezen dat variant 2a niet de voorkeur had van de deelnemers aan de dialoog en dat deze variant niet gerealiseerd kan worden, omdat de Voorheuvel te smal is voor autoverkeer plus de benodigde fietspaden.

De gemeenteraad heeft in december 2013 het raadsvoorstel met het advies van de kerngroep vastgesteld, en daar aan toegevoegd dat het centrum 'autoluw' moet worden. Het centrumplan van VVKH / Verbeek was daarmee stilletjes verdwenen. Het toegezegde aanvullend verkeerskundig

onderzoek naar maatregelen om sluijverkeer in omliggende woonwijken te beperken, is nooit uitgevoerd.

In de eerste helft van 2014 is het kerngroepadvies met variant 2a in opdracht van de gemeente uitgewerkt door de 'visietafel', bestaand uit (volgens eigen zeggen) vertegenwoordigers van bewoners, winkeliers en vastgoedeigenaren. Dit heeft eind augustus geleid tot de centrumvisie. Hierin wordt geadviseerd het winkelgebied te concentreren rond het Emmaplein en de Belcour, ten koste van de winkels aan de Steynlaan. Verder bevat de centrumvisie een uitwerking van verkeersvariant 2a. Volgens de heren van de visietafel zou er een groot draagvlak in de samenleving zijn voor hun visie. Nadat het plan in september was gepresenteerd aan de samenleving bleek er massale weerstand te zijn tegen deze verkeersvariant, uiteraard vooral van de omwonenden van de Voorheuvel. De tegenstanders verenigden zich in de Initiatiefgroep Centrumvisie Zeist NEE. Zie de betreffende Facebook pagina. Zij hadden in korte tijd meer dan 1000 handtekeningen van tegenstanders verzameld, die in december werden aangeboden aan wethouder Fluitman, die deze portefeuille na de verkiezingen in 2014 had overgenomen van wethouder Verbeek.

In november was een Ronde Tafel over de centrumvisie. In mijn inspraak heb ik er op gewezen dat de centrumvisie op allerlei punten misleidend is, dat het verkeersplan (variant 2a) een regelrechte ramp zou zijn en opnieuw dat iedere beperking van autoverkeer door het centrum van Zeist leidt tot een toename van sluijverkeer door de flankerende woonwijken, en per saldo leidt tot meer autoverkeer in Zeist, dus meer hinder, meer vervuiling en meer kans op ongelukken.

Naar aanleiding van de weerstand tegen dit verkeersplan hebben B&W in december een alternatieve variant 2a toegevoegd aan het raadsvoorstel, waarin het tunneltje bij de Klinker zou verdwijnen, zodat daar de bussen langs kunnen en autoverkeer in twee richtingen via Meester de Klerkstraat zou moeten rijden, en de raad gevraagd een keuze te maken tussen beide varianten. Vanwege deze aanpassing van het raadsvoorstel was er in januari opnieuw een Ronde Tafel. In mijn inspraak heb ik er op gewezen dat de alternatieve verkeersvariant net zo belachelijk is als variant 2a, en dat het verdwijnen van het onvolprezen tunneltje bij de Klinker vermoedelijk zou leiden tot een verdubbeling van autoverkeer door het Wilhelminapark.

In het raadsdebat op 12 februari 2015 kwam een amendement van VVD, D66, Seyst.nu, CDA, GroenLinks en NieuwDemocratischZeist naar voren, met een aangepast verkeersplan. Ook in deze variant verdwijnt het tunneltje bij de Klinker en moeten de bussen langs die route, maar houdt de Meester de Klerkstraat eenrichtingsverkeer in noordoostelijke richting. Daardoor wordt het centrum in zuidwestelijke richting afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Daarmee voldoet deze variant niet aan de Nota van Uitgangspunten en aan de unanieme afkeuring door de deelnemers aan de dialoog van het plan van VVKH waarin het centrum zou worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer.

Op 16 februari heeft een aantal insprekers, waaronder ik zelf, een brief aan de raad gestuurd, met het verzoek om deze nieuwe verkeersvariant eerst te laten doorrekenen door Oranjewoud, de samenleving hierover te informeren en opnieuw een Ronde Tafel te organiseren, net zoals dit bij alle eerdere varianten gedaan is, voordat besloten wordt tot realisatie. Zie bijlage. Op deze brief hebben wij geen antwoord gekregen.

Op 22 februari heb ik de raadsleden per e-mail gewaarschuwd dat deze variant waarschijnlijk tot een verdubbeling van verkeer door het Wilhelminapark zal leiden; geen reacties.

Op 3 maart heeft de raad de centrumvisie vastgesteld en ingestemd met het amendement, zonder dat deze verkeersvariant was doorgerekend in het gemeentelijke verkeersmodel en zonder dat dit

was besproken met de samenleving in een Ronde Tafel. De 'quick scan' analyse en de berekende verkeersintensiteiten die nu op de site van de gemeente staan, zijn pas in juni gemaakt.

Alleen de SP heeft tegen het amendement gestemd.

In de raadsvergadering is door raadslid André de la Porte (D66) geconstateerd dat de nieuwe variant naar voren is gekomen ná de laatste bijeenkomst met de samenleving (hoorzitting in januari), en dat deze variant niet besproken is met de samenleving. Beluister het audioverslag van deze vergadering op <http://zeist.raadsinformatie.nl/vergadering/163726/Raad+03-03-2015> vanaf 1:49:27. (André de la Porte heeft het over de '2b-variant'; hij bedoelt de amendement-variant.)

Op 13 april heb ik er schriftelijk bezwaar tegen gemaakt dat door deze onzorgvuldige en ondemocratische gang van zaken bij de besluitvorming op 3 maart niet voldaan is aan het zorgvuldigheidsbeginsel volgens artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb): *'Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.'* Zoals verwacht is dit bezwaarschrift niet ontvankelijk verklaard, omdat de vaststelling van de centrumvisie door de raad geen besluit is in de zin van de Awb; er is geen sprake van een extern rechtsgevolg, de uitvoering van de benodigde verkeersmaatregelen is niet mogelijk op basis van dit raadsbesluit. Hiervoor zijn 'verkeersbesluiten' vereist, waartegen rechtsmiddelen open staan. Dit zijn de acht verkeersbesluiten die nu op de site van de gemeente staan. Kortom: er is op 3 maart nog niets definitiefs besloten en de mogelijkheden van bezwaar en beroep staan nog volledig open.

Direct na de vergadering op 3 maart heeft de gemeente in persberichten en de op de gemeentelijke website het beeld geschetst dat de kogel door de kerk is en de uitvoering nog slechts een kwestie van tijd is: *'Een ruime meerderheid van de gemeenteraad heeft op 3 maart groen licht gegeven voor de plannen om het centrum aan te pakken', 'Naar verwachting wordt direct na de zomer gestart met de eerste werkzaamheden', 'De vernieuwing van het centrum van Zeist kan nu echt beginnen!', 'In het definitieve plan is de route van het verkeer veranderd', 'Met het vaststellen van de centrumvisie is een jarenlange periode van plannen maken en bijstellen afgerond'.*

Ik heb mijn bezwaarschrift subsidiair als klacht ingediend en daar aan toegevoegd dat de publieke informatie over dit raadsbesluit, dat immers zonder rechtsgevolgen is, veel te stellig geformuleerd is en de samenleving daardoor geïntimideerd wordt.

Ik heb hierover binnenkort een gesprek met de klachtencommissie van de raad.

Maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan werken averechts

Steeds als in de afgelopen jaren het probleem van sluipverkeer door omliggende woonwijken als gevolg van afsluitingen van het centrum ter sprake kwam, werd geruststellend gezegd dat dit beperkt zou kunnen worden door circulatiemaatregelen (afsluitingen, eenrichtingsverkeer, etc.). Deze maatregelen zijn onbegonnen werk en werken uiteindelijk averechts. Automobilisten nemen altijd de kortste route. Circulatiemaatregelen leiden dus altijd tot langere routes, omwegen voor vertrekkende / thuiskomende bewoners en per saldo tot meer verkeer in Zeist. Dit effect wordt bevestigd door alle berekeningen die tot nu toe gemaakt zijn. Niet voor niets hebben we in de afgelopen jaren nog nooit iets gezien van de toegezegde uitwerkingen van dit soort maatregelen. Ik adviseer iedereen om te verlangen dat een verkeersplan voor het Wilhelminapark volledig wordt uitgewerkt en doorgerekend in het gemeentelijk verkeersmodel voordat een besluit genomen wordt over verkeersmaatregel 1. Voor iedere afsluiting, eenrichtingsverkeer etc. is zelf ook weer een verkeersbesluit nodig. Het blijft niet bij de acht maatregelen die genoemd worden op de site van de gemeente. Vergeet niet dat de raad het centrum ook in noordoostelijke richting autoluw wil maken.

Het sluipverkeer dat daardoor veroorzaakt wordt, moet ook in het model worden meegenomen. Ik voorspel dat de gemeente hierin vastloopt.

Bus moet wijken voor de belangen van winkelcentrum Belcour

Er is geen probleem met het verkeer in het centrum. Dat wordt veroorzaakt doordat de politiek bedacht heeft dat het centrum autoluw moet worden en doordat de Belcour-lobby, die in de persoon van Norbert Jansen (zie www.polarreal.nl) goed vertegenwoordigd is in achtereenvolgens de kerngroep en de visietafel, de bus weg wil van het korte deel van de Weeshuislaan. Die moet dan maar rechtsom rijden langs de Klinker. Daarom moet het tunneltje daar weg. Vervolgens is bedacht om die route dan maar af te sluiten voor het huidige autoverkeer in zuidwestelijke richting. Het Wilhelminapark betaalt daarvoor de prijs met een verdubbeling van doorgaand verkeer. Bovendien kost de uitvoering van deze plannen miljoenen aan belastinggeld. Ook in andere opzichten deugt de centrumvisie niet. De gemeenteraad heeft de regie uit handen gegeven aan de Belcour-lobby. Wie geïnteresseerd is, leze mijn inspraken van november 2014 en januari 2015; staan op de site van Beter Zeist.

Samenvatting

- De afsluiting van de enige route voor doorgaand verkeer door het centrum in zuidwestelijke richting via het tunneltje bij de Klinker (verkeersmaatregel 1) leidt tot een verdubbeling van autoverkeer door het Wilhelminapark.
- De effecten van het beoogde autoluw maken van het centrum in noordoostelijke richting komen daar nog bij.
- Maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan werken averechts en zijn onbegonnen werk.
- Er is geen probleem met het autoverkeer in het centrum; dat probleem wordt veroorzaakt doordat de Belcour-lobby de bussen weg wil van het korte deel van de Weeshuislaan.
- De afsluiting van het centrum voor doorgaand autoverkeer in zuidwestelijke richting voldoet niet aan de Nota van Uitgangspunten (2009) en de voorkeur van de deelnemers aan de dialoog met de samenleving (2013). Zelfs de visietafel kon er niet omheen in de centrumvisie (par. 4.2): *'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.'*
- De verkeersvariant (amendement-variant) waar de raad op 3 maart mee ingestemd heeft, is nooit besproken met de samenleving. Ten tijde van deze raadsvergadering was deze variant nog niet doorgerekend in het gemeentelijke verkeersmodel.
- De vaststelling van de centrumvisie door de raad op 3 maart is geen besluit in de zin van de Awb. De uitvoering van de benodigde verkeersmaatregelen is niet mogelijk op basis van dit raadsbesluit. Daarvoor moeten eerst verkeersbesluiten genomen worden. De mogelijkheden van bezwaar en beroep staan nog volledig open.
Nu is dus het moment om in actie te komen!