

## Verkeersmaatregelen centrumvisie

Verslag bijeenkomst 5 oktober 2015, 19.00 uur – 22.00 uur, gemeentehuis Zeist  
Wouter Das en Izaak Boone

### Ten geleide

Dit is een beknopt verslag (inclusief vervolgfafspraken), er wordt ook verwezen naar de presentatie die als bijlage is toegevoegd. De tekst op de sheets wordt in dit verslag niet herhaald. Voor meer achtergrondinformatie wordt ook verwezen naar:

- [www.centrumzeistvernieuwt.nl](http://www.centrumzeistvernieuwt.nl) (voor informatie over centrumvisie en andere deelprojecten)
- [www.zeist.nl/verkeercentrum](http://www.zeist.nl/verkeercentrum) (voor informatie over verkeersmaatregelen)

### Betekenis verkeersmaatregelen binnen centrumvisie

Op 3 maart 2015 is de centrumvisie vastgesteld, zie daarvoor [www.centrumzeistvernieuwt.nl](http://www.centrumzeistvernieuwt.nl). Op 3 maart is uiteindelijk besloten tot een andere verkeerscirculatievariant als onderdeel van de centrumvisie. De oorspronkelijk bedachte route via de Voorheuvel achter de Klinker langs (voor alle verkeer) werd grofweg vervangen door een busroute voor de Klinker langs. Het centrum blijft vanuit alle kanten bereikbaar, alleen is het autoverkeer van noord naar zuid straks niet meer mogelijk. Hierdoor is er minder verkeer in je centrum en ontstaat een prettiger winkelklimaat waar voetganger en fietser dominant zijn. Een deel van het autoverkeer moet dan wel om het centrum heen rijden. Dat er geen doorgaand verkeer door het centrum rijdt is overigens niet uniek, er zijn veel centra waar wegen door het centrum 'geknipt' zijn. Verschil van mening over nut en noodzaak en consequenties van dergelijks 'verkeersknips' is ook iets dat standaard voorkomt, waarmee we de nadelen nadrukkelijk niet willen bagatelliseren.

Gevraagd wordt of het raadsbesluit van 3 maart 2015 zelf ook ter discussie kan worden gesteld; degene die dit vraagt stelt dat het besluit van de raad gebaseerd is op onjuiste en onvolledige informatie. Wouter geeft aan dat voor besluitvorming een raadsbijeenkomst is geweest waarin (zonder berekening) de raad wel duidelijk is gemaakt wat de gevolgen zouden zijn. Onder het deel 'proces' staat een relevante passage over bezwaarmogelijkheden tegen een raadsbesluit.

### Integraal beeld verkeerseffecten

Op [www.zeist.nl/verkeercentrum](http://www.zeist.nl/verkeercentrum) zijn per maatregel de effecten in een sheet beschreven (die komen overeen met de presentatie), ook wordt daar iets gezegd over de totale effecten:

- Het afsluiten van de route via het tunneltje maakt een route in zuidwestelijke richting door het centrum onmogelijk. Doorgaand verkeer in deze richting gaat om het centrum heen rijden via Wilhelminapark of Jacob van Lenneplaan - Schaerweijdelaan.
- In noordoostelijke richting ontstaat, vanwege het afsluiten van de route door parkeergarage Voorheuvel, een route door het centrum via Torenlaan en Jagerlaan richting de Jacob van Lenneplaan mogelijk. Hier wordt het dan ook drukker.
- Vanwege het afsluiten van de Jagerlaan wordt het laatste stuk van de Slotlaan en Korte Steynlaan drukker. Door het autoluw maken wordt de Slotlaan iets rustiger. Dit leidt niet tot grote stijgingen elders.
- De Oude Arnhemseweg en 1e Hogeweg worden rustiger.

- De verkeersafwikkeling op kruispunten verandert slechts beperkt. De verkeersafwikkeling op het kruispunt Antonlaan - Steynlaan wordt iets beter, maar blijft een aandachtspunt.

Gemeente heeft afbeeldingen toegevoegd die zowel getalsmatig als in kleur een en ander duidelijker proberen te maken voor het hele wegennet in en rondom het centrum:

1. Etmaal 2025 ongewijzigde verkeerscirculatie in het centrum
2. Etmaal 2025 met verkeersmaatregelen centrumvisie zonder openstelling busstation
3. Etmaal 2025, verschil tussen 1 en 2

Algemene conclusie is dat het in het centrum rustiger wordt en daardoor buiten het centrum drukker. Hier worden wegen drukker die daar geschikt voor zijn gelet op hun functie. Uitzondering hierop is het Wilhelminapark. Mogelijk zijn daar circulatiemaatregelen noodzakelijk. Ook de Torenlaan – Jagerlaan wordt drukker, om dit te voorkomen is daar al een concrete circulatiemaatregel voor bedacht (verkeersmaatregel 6). Deze verkeersmaatregel is nog niet doorgerekend, omdat die pas na 3 maart in beeld kwam als suggestie vanuit de samenleving.

#### Plenaire meeting om integraliteit te borgen

Als uit de nog te houden verkeersgesprekken extra verkeersmaatregelen naar voren komen, dan worden die plenair besproken (eind dit jaar).

#### Verkeerde cijfers?

Een aanwezige roept aan het einde van de bijeenkomst dat de bewering dat sommige wegen rustiger worden onjuist is. Hij wil dit dan ook gecorrigeerd zien. Wouter deelt de mening niet, de cijfers komen uit het verkeersmodel en stelt dat de gemeente transparant is in het verstrekken van de verkeerscijfers.

#### Openbaar vervoer en fiets

Een aanwezige inwoner wil graag dat ook het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer in de discussie wordt betrokken; mogelijk kan een groei van fiets en openbaar vervoer er toe leiden dat er helemaal niet 'geknipt' hoeft te worden. Een voorgestelde maatregel is het realiseren van een fietsparkeervoorziening op het gedeelte waar Allegro is voorzien. Wouter geeft aan dat dit nauwelijks valt door te rekenen, maar dat ook niets zal afdoen aan het besluit van maart. Binnen de ontwerpdialogen is alle aandacht voor fietsenstallingen.

#### **Afsluiten doorgaande autoroute in noord-zuidelijke richting**

Diverse aanwezigen maken duidelijk dat zij nut en noodzaak van de voorgestelde maatregelen (en vooral het opheffen van de verbinding Weeshuislaan – Voorheuvel - 1<sup>e</sup> Hogeweg) volstrekt niet inzien. Deze maatregel wordt door vele aanwezigen ontraden c.q. als onacceptabel aangemerkt. Wouter Das geeft aan dit signaal mee te geven aan het college en de raad wanneer de formele procedures gaan starten. Als het gaat om nut en noodzaak wordt verwezen naar het onderdeel 'betekenis verkeersmaatregelen binnen centrumvisie'.

#### **Autoluwe Slotlaan**

Voor het autoluw maken van wegen is geen verkeersbesluit nodig. Het is wel gesimuleerd door de snelheid op de Slotlaan aan te passen, maar het effect is beperkt (15%). Gevraagd wordt om het solitaire effect inzichtelijk te maken, Wouter zegt (bij deze) toe dit in november te leveren en om in het vervolgtraject op basis van scenario's op zijn minst in kwalitatief opzicht te kijken naar het effect als het autoluw maken van de Slotlaan meer effect heeft. Het gaat hier vooral om de gevolgen voor het Wilhelminapark.

### **Slotlaan, tussen 1<sup>e</sup> Hogeweg en Het Rond**

De kans bestaat dat hier weer bussen gaan rijden. Daar is weliswaar geen verkeersbesluit voor nodig (mag nu ook al), maar dat vergt mogelijk wel enige herinrichting. Op dit deel van de Slotlaan spelen meer opgaven:

- de herinrichting van het Walkartpark en toekomst van de parkeerplaatsen aan de zijde van het Walkartpark in relatie tot komst parkeergarage onder het gemeentehuis.
- Dit deel van de Slotlaan zal niet als eerste worden uitgevoerd, voorstel is om in 2016 in gesprek te gaan.

Het is ook nog niet duidelijk is of en hoeveel bussen er gaan rijden (provincie komt in oktober nog met een standpunt) en ook finale besluitvorming over Walkartpark niet heeft plaatsgevonden. Dat de eventuele komst van bussen is het gevolg van het afsluiten van de Korte Weeshuislaan voor busverkeer, waardoor de bussen moeten omrijden (zie verder ook de paragraaf 'openbaar vervoer').

De verkeersmaatregelen vanuit de centrumvisie zorgen **op dit deel van de Slotlaan** per saldo voor iets minder autoverkeer. Wanneer het busstation open gaat komt er iets meer verkeer ten opzichte van de huidige verkeerssituatie. De verschillen zijn in alle scenario's wel beperkt.

### **Openstellen busstation**

Nut en noodzaak van het openstellen van het busstation heeft een nadrukkelijke relatie met nieuwbouwproject De Wending (voormalig Eneco-terrein). Om die reden is dit vraagstuk losgetrokken van de overige verkeersmaatregelen. Als gewacht was op relevante besluitvorming rondom De Wending (oktober 2015), dan hadden we de verkeersgesprekken pas in november kunnen opstarten. Dat zou de planning van de andere verkeersmaatregelen binnen de centrumvisie in gevaar brengen.

De gesprekken over de verkeerseffecten van het openstellen van het busstation worden in de te houden verkeersgesprekken over de centrumvisie geïntegreerd. Alle deelnemers worden hier over geïnformeerd.

Het college heeft inmiddels kennis genomen van de verkeersberekeningen, die worden uiterlijk 16 oktober gepubliceerd op [www.zeist.nl/verkeercentrum](http://www.zeist.nl/verkeercentrum). De raadsbrief met daarin o.a. de effecten is wel nu al als bijlage toegevoegd.

### **Parkeergarage Voorheuvel**

Er bestaat zorg over de voorgenomen afsluiting van parkeergarage Voorheuvel aan de zuidzijde. Dit zou leiden tot een verkeersinfarct omdat de weg voorbij de parkeergarage Promenade feitelijk doodloopt. Voorgesteld wordt om de parkeergarage halverwege te knippen, zodat de ene helft bereikbaar wordt vanuit de Jagerlaan en de andere helft vanaf de Markt. Ook wordt aangedrongen op de realisatie van een veilige / ruime keermogelijkheid op de Weeshuislaan (net voorbij de Promenade). Wouter zegt toe hier naar te kijken in de vervolgesprekken. Hij merkt wel op dat het weer gedeeltelijk openstellen van deze parkeergarage aan de kant van de markt de inrichtingsmogelijkheden daar beperkt.

Parkeergarage Voorheuvel en Promenade vallen binnen hetzelfde parkeerrayon en bewoners van de Meester de Klerkstraat mogen daar een parkeervergunning aanvragen of mogen kiezen voor een abonnement in parkeergarage Belcour. Wanneer het tunneltje bij de Klinker dichtgaat dan kan men niet eenvoudig van de beide parkeergarages de woning bereiken. Daarnaast staat parkeergarage Promenade geregeld vol en moet men dan omrijden naar de resterende ingang van parkeergarage Voorheuvel. Ook het verplicht rechts afslaan vanuit parkeergarage Belcour draagt hier in negatieve zin aan bij. Wouter zegt toe naar de parkeerproblematiek te kijken in de vervolgesprekken.

### **Meester de Klerkstraat (- Weeshuislaan)**

De aanwezigen zijn ontstemd over de voorgestelde opheffing van de fietsroute door de Meester de Klerkstraat. Sommigen vinden de helling van de Meester de Klerkstraat naar de Weeshuislaan te steil. Wouter merkt op dat dit een terecht aandachtspunt is en ook zeker moet worden meegenomen in de te ontwerpdialoog. Hier wordt naar gekeken in de vervolggesprekken. Wouter is het niet eens met de stelling dat het kruispunt Weeshuislaan - Meester de Klerkstraat door de voorgenomen maatregelen drukker wordt, uit het verkeersmodel blijkt het tegenovergestelde.

### **Korte Weeshuislaan**

De presentatie bevat een fout. De (korte) Weeshuislaan wordt aan de zijde van de Slotlaan afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De Hema wordt straks bevoorradt vanuit de Antonlaan. Op [www.zeist.nl/verkeercentrum](http://www.zeist.nl/verkeercentrum) staat dit overigens wel goed aangegeven. Presentatie is op dit onderdeel aangepast.

### **Parkeerverwijssystem**

Doordat niet alle parkeergarages meer bereikbaar zijn door het centrum heen is een goed (dynamisch) parkeerverwijssystem noodzakelijk om bezoekers op een goede manier naar een (vrije) parkeerplaats heen te geleiden en ze hun weg ook weer terug vinden.

### **Oude Arnhemseweg & Rozenstraat**

Wouter stelt dat Oude Arnhemseweg niet drukker zal worden door het opheffen van het eenrichtingsverkeer. Dit als gevolg van het afsluiten van het tunneltje, die zorgt voor een daling op de Oude Arnhemseweg. Wouter denkt niet dat de verkeersveiligheid per definitie slechter wordt. Om de veiligheid van het fietsverkeer te waarborgen kan worden overwogen het betreffende gedeelte als fietsstraat aan te wijzen. Er is in ieder geval voldoende fysieke ruimte om eventuele problemen bij voorbaat goed op te lossen.

Een aanwezige merkt op dat er met twee maten wordt gemeten; voor Lommerlust wordt omrijden juist ongedaan gemaakt terwijl in de rest van het centrum het omrijden wordt geïntroduceerd. Wouter geeft aan dat deze casus al jaren speelt, maar de gemeente pas een standpunt wilde innemen als duidelijk was hoe de verkeerscirculatie er in het hele centrum uit zou gaan zien. Als de Oude Arnhemseweg daardoor bijvoorbeeld drukker was geworden, dan had dit een reden kunnen zijn om de voorliggende verkeersmaatregel niet voor te stellen.

Er wordt gewezen op de risico's van illegaal tegen de richting inrijden vanuit de Leliestraat. Wouter zegt toe dit mee te nemen in de vervolggesprekken.

Op de vraag of permanente afsluiting Rozenstraat tot een verzwaring van de verkeersdruk op de Oude Arnhemseweg leidt, antwoordt Wouter dat dit moeilijk te voorspellen is. Als dit het geval zal zijn gaat het om verwaarloosbare aantallen.

De permanente afsluiting van de Rozenstraat betekent dat bij woningen aan Voorheuvel niet langer kan worden geladen/gelost en snel kan worden doorgereden naar de Rozenstraat. Wouter is benieuwd naar welke problemen dit precies zijn en zegt toe dit mee te nemen in de vervolggesprekken.

### **Openbaar vervoer**

Wouter meldt dat de provincie Utrecht (destijds BRU) al eerder groen licht heeft gegeven voor de wijziging van de busroute. Dit onder de voorwaarde dat het daaruit voortvloeiende rijtijdverlies elders binnen Zeist

wordt gecompenseerd. De provincie zal in ieder geval in oktober een definitief advies uitbrengen, die stuurt Wouter dan door. Een aanwezige inwoner vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid op de Voorheuvel (als de bussen hier gaan rijden). Wouter dat dit zeker wordt meegenomen, ook de provincie zal daar eisen aan stellen.

### Handhaving

Een andere inwoner dringt aan op strengere handhaving van de verkeersregels. In de parkeerdialoog van begin 2015 is parkeerhandhaving uitvoerig aan bod gekomen, bij het handhaven van de toekomstige busbaan gaat de gemeente uit van de inzet van kentekencamera's, net zoals die nu ook al op de Voorheuvel en het Emmaplein worden ingezet.

### Kosten

De kosten van de realisatie van de verkeersmaatregelen / herinrichting per wegvak staan in de centrumvisie (zie [www.zeistcentrumvernieuwt.nl](http://www.zeistcentrumvernieuwt.nl)).

### Proces

#### Wel of geen inspraak

De verkeersgesprekken zijn geen inspraakbijeenkomsten. De gemeenteraad heeft de centrumvisie vastgesteld en als uitvloeisel daarvan ingestemd met de daarbij horende verkeerscirculatiemaatregelen. De beslissing / uitspraak van de gemeenteraad is niet vatbaar voor bezwaar en beroep maar moet worden opgevat als een kaderstellende opdracht aan het college om de verkeersbesluiten voor te bereiden. Hier moet het college zorgvuldig en op rechtmatige wijze invulling aan zien te geven. Deze procedure staat wel open voor het indienen van zienswijzen en het later instellen van beroep bij de rechter.

#### Vervolgproces

Wouter oppert het voorstel om deelgroepjes te formeren die met elkaar in gesprek gaan over de voorgestelde maatregelen (en de effecten daarvan). Tijdens deze sessies kunnen voorstellen worden gedaan om de nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken of om enkele zaken mee te geven in de nog volgende ontwerpbesprekken. Hiervan worden verslagen gemaakt die met alle deelnemers van de dialoog gedeeld worden. Daarna organiseren we (nog dit jaar) eenzelfde bijeenkomst als op 5 oktober. Pas daarna starten de formele procedures.

Er wordt diverse aanwezigen aangedrongen om de samenhang tussen de verschillende verkeersbesluiten te bewaken; er bestaat vrees voor salamitactiek. Integraliteit is van groot belang. Het een kan niet los worden gezien van het ander. Wouter stelt dat er mogelijk wel bepaalde verkeersmaatregelen de verkeersbesluiten gecombineerd worden om dit te borgen, maar dat is niet voor alle verkeersmaatregelen noodzakelijk, er is niet in alle gevallen sprake van een volledige samenhang.

#### Concrete vervolgsessies

Vervolgoverleg	Verkeersmaatregelen uit centrumvisie	Datum
A. <b>Tunneltje, Korte Weeshuislaan, Jagerlaan en Busstation</b>	1, 2, (3), 4 en busstation.	In de week van 9 november
B. <b>Meester de Klerkstraat (inclusief parkeerproblematiek) – Weeshuislaan – P Belcour en P</b>	(3, 5 en 6)	In de week van 2 november

<b>Voorheuveel</b>		
<b>C. Jagerlaan – Torenlaan</b>	5 en 6	In de week van 9 november
<b>D. Oude Arnhemseweg &amp; Rozenstraat</b>	7 en 8	In de week van 2 november
<b>E. Plenaire sessie</b>	N.a.v. sessies A, B, C en D	Eind november of begin december, wordt later ingepland.

#### Aanmeldprocedures

- Aanmelden bij [l.vrieling@zeist.nl](mailto:l.vrieling@zeist.nl).
- Het is gewoon mogelijk bij meerdere sessies aan te sluiten.
- Geef uiterlijk **maandag 19 oktober** aan wanneer je in de betreffende week beschikbaar bent. Uiterlijk **woensdag 21 oktober** worden de sessies definitief ingepland.
- Tijdens de sessies staan we kort stil bij dit verslag, maar niet te lang, omdat we vooruit gaan kijken. Dat niet iedereen het eens is met bepaalde verkeersmaatregelen is ons wel duidelijk en geven we ook mee aan het gemeentebestuur, maar daar kunnen we op dit moment niets meer aan veranderen. Als je hierdoor niet constructief mee wilt praten, dan hebben we daar alle begrip voor, maar je moet je afvragen of je aanwezigheid bij de losse sessies (A, B, C en D) dan wel nuttig is. Voor sessie E wordt iedereen gewoon weer uitgenodigd.
- Meepraten wil natuurlijk niet zeggen dat je later geen juridische procedure kunt starten. Wel geven wij er de voorkeur aan in gesprek te blijven.