



Gemeente **Zeist**

## **Vervolgbijeenkomst verkeersmaatregelen centrumvisie deelgebied tunneltje, Korte Weeshuislaan, Jagerlaan en Busstation op maandag 23 november 2015 in het gemeentehuis van Zeist**

Om 19.34 uur heet Remco Bontenbal iedereen van harte welkom. Remco is onafhankelijk, technisch voorzitter. Voor inhoudelijke expertise is gemeentelijk verkeersdeskundige Wouter Das aanwezig. Louise Vrieling verzorgt de verslaglegging. Remco schetst kort de aanleiding voor dit vervolgoverleg. Op 5 oktober vond een bijeenkomst op het gemeentehuis plaats over de verkeersmaatregelen centrumvisie. Naar aanleiding hiervan zijn deelgroepen geformeerd die met elkaar in gesprek gaan over de voorgestelde maatregelen en de effecten daarvan per deelgebied. Dit vervolgoverleg betreft zo'n deelgroep die met elkaar in gesprek gaat over het hierboven beschreven deelgebied. Er zijn ook (bewoners)commissies die ideeën hebben aangedragen om de nadelige effecten in hun wijk zoveel mogelijk te beperken. Deze ideeën worden vanavond ook gepresenteerd.

Op maandag 7 december volgt een plenaire bijeenkomst waar alle resultaten van de deelgroepen gedeeld worden en er een totaalbeeld zal ontstaan over het draagvlak voor de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie.

Remco stelt dat de raadsbeslissing van 3 maart 2015 vanavond niet ter discussie staat: het gaat over het deelgebied als hierboven omschreven. Daar horen een drietal spelregels bij: we laten elkaar uitpraten, we hebben respect voor elkaar en hou je verhaal kort.

Voordat Wouter zijn powerpointpresentatie kan starten, worden eerst een aantal vragen gesteld.

Er wordt gewezen op een fout in het verslag van 5 oktober. Op pagina 3 staat vermeld dat "De verkeersmaatregelen vanuit de centrumvisie zorgen per saldo voor iets minder autoverkeer". Dit moet worden aangevuld met *in het centrum*.

**De wijziging wordt in het verslag van 5 oktober duidelijk zichtbaar aangepast en rondgestuurd naar alle betrokkenen.**

Gevraagd wordt hoe het zit met de aangedragen ideeën door de buurtvereniging Wilhelminapark. Zijn andere mensen dan eerder op de hoogte gesteld dan de andere (vanavond aanwezige) betrokkenen? Wouter meldt dat er al jarenlang een goed contact is met de Wilhelminaparkbuurt en dat zij goede ideeën (varianten) hebben aangedragen voor het terugdringen van de negatieve effecten in hun buurt. We hebben de deelnemers van vanavond een paar weken geleden ook laten weten welke vier varianten we gingen doorrekenen. Er zijn geen extra varianten aan ons kenbaar gemaakt.

Er is verwarring over het busstation. Maakt dit nu wel of geen onderdeel uit van de verkeersmaatregelen in de centrumvisie? Aanwezige bewoners van het Bethaniëplein geven ook aan nimmer op de hoogte te zijn gesteld van welke maatregel dan ook.

Wouter zegt van wel, maar dat het college pas in oktober kennis heeft genomen van de effecten, dit had mede te maken met definitieve input (verkeerscijfers) vanuit De Wending.

Duidelijk wordt gesteld dat voor het al dan niet openstellen van het busstation voor alle verkeer een verkeersbesluit nodig is. Het enige wat het college heeft besloten, is om gehoor te geven aan de oproep van de raad om de effecten (na instemming met De Wending) opnieuw door te rekenen. Wouter meldt dat hij de maatschappelijke weerstand tegen het mogelijke besluit om het busstation voor alle verkeer open te stellen, terugkoppelt aan het college.

De voorzitter merkt concluderend op dat de manier van handelen door de gemeente niet altijd als transparant wordt ervaren en dat gebruikte terminologie niet altijd consequent wordt gebruikt: dit schept onduidelijkheid.

**De presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd.** De sheets uit de presentatie worden hieronder benoemd: er wordt verwezen naar het paginanummer waarop deze sheets zijn te vinden.

**Korte Weeshuislaan (sheet op pagina 4)**

Er wordt gevraagd hoe het zit met de mogelijke sluiting van de rotonde Montaubanstraat/Oude Arnhemseweg/1<sup>e</sup> Hogeweg. Geëist wordt dat, indien deze rotonde gesloten wordt, de bewoners/omwonenden worden geïnformeerd en worden betrokken op de procedure. Wouter zegt dat het verdwijnen van de rotonde nog niet helemaal zeker is, dit hangt ook af van de toekomstige busroutes door het centrum.

Indien de bussen niet meer door de Korte Weeshuislaan rijden maar langs De Klinker, hoe gaan de auto's dan door het centrum rijden? Wouter meldt dat de auto's moeten omrijden. Als het tunneltje wordt verwijderd en daar een bus gaat rijden (op maaiveld), kan niet worden uitgesloten dat er ook auto's gaan rijden. Gevraagd wordt of het denkbaar is dat het college haar besluit herziet als ze ziet wat een ellende dit oplevert? Geantwoord wordt dat het tunneltje een heet hangijzer in de politieke discussie is geweest en dat het zeer onwaarschijnlijk is dat het besluit wordt herzien.

### **Tunneltje & Wilhelminapark (sheets op de pagina's 6 tot en met 13)**

De sluiting van de route via het tunneltje heeft met name gevolgen voor het Wilhelminapark. Vanuit een buurtvereniging is dan ook een brief naar het college gestuurd waarin bezwaar tegen deze voorgenomen maatregelen wordt aangetekend.

Wouter laat op verzoek zien welke verkeersmaatregelen al onderdeel zijn van de centrumvisie en licht de varianten voor het Wilhelminapark toe. Er zijn ook zogenaamde verschilplots, waarbij bij groene wegen sprake is van een afname van autoverkeer en bij rode wegen sprake is van een toename.

Is de toename van 2000 extra verkeersbewegingen (bij realisatie De Wending) ook in dit model verrekend? In het model zitten wel toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover destijds bekend.

Er wordt opgemerkt dat sheet 9 niet klopt. De afbeeldingen wijken wel af van 5 oktober: het model is later iets aangevuld met een aantal woonstraten omdat er maatregelen op wegen werden voorgesteld die niet in het oorspronkelijke model zaten. Sheet 11 bovenaan pagina 6 en sheet 13 bovenaan pagina 7) maken voldoende duidelijk wat het effect is van de aanvullende verkeersmaatregelen.

Hoe zit het nu met de afgefallen varianten? De varianten 2 en 3 leken erg op elkaar en zijn vanavond niet apart gepresenteerd. Wouter meldt verder dat er ook een variant was die uitging van afsluiting van de Korte Steynlaan, maar die niet de voorkeur had omdat die oplossing buiten de wijk ligt. Is het dan zo dat buurtverenigingen/commissies bepalen welke varianten afvallen? Wouter geeft aan dat de mening van buurtverenigingen/commissies zwaar wegen. Maar dat het er nog veel meer om gaat dat varianten het beoogde effect bereiken.

Er wordt opgemerkt dat één variant in dit verhaal ontbreekt: als het tunneltje blijft zoals het is. Laat ook bewoners en betrokkenen oplossingen aandragen. De voorzitter zegt dat het signaal duidelijk is en wordt afgegeven aan het college.

### **Autoluwe Slotlaan (sheets op pagina's 15, 16 en 17)**

Als het meeste verkeer (50%) via de Meester de Klerkstraat en Antonlaan gaat rijden, en 10% via het Wilhelminapark, waar blijft de rest dan? Dat gaat omrijden via o.a. de Laan van Beek en Royen.

Er wordt nog een scenario doorgerekend waarbij het autoverkeer op de Slotlaan tot nul wordt gereduceerd (uitgaande van de centrumvisie). Opgemerkt wordt dat dan de verkeersintensiteit op de Meester de Klerkstraat te groot wordt.

### **De resultaten van de doorberekening (autoluwe Slotlaan), worden bij dit verslag toegestuurd (en op 7 december, tijdens de plenaire vervolgbijeenkomst, gepresenteerd).**

*Terugkoppeling: Deze memo houdt u van ons tegoed en wordt zo spoedig mogelijk nagezonden.*

### **Afsluiting Jagerlaan (sheet op pagina 18)**

Gevraagd wordt naar de redenen van afsluiting van de Jagerlaan (vanaf de Slotlaan). Verkeersbewegingen zijn niet positief voor het winkelend publiek van het wandelende publiek op de Slotlaan.

### **Busstation (sheet op pagina 19)**

Het busstation kan niet los worden gezien van De Wending. De Wending staat echter los van de verkeersmaatregelen centrum. De verkeerseffecten van De Wending hebben echter wel gevolgen voor het centrumplan. Dat maakt de situatie complex.

Een aanwezige vindt dat onderzoeken en oplossingen eerst gevalideerd moeten zijn. En als het college pas na 9 december een beslissing neemt, heeft dan een bijeenkomst op 7 december wel zin? Opgemerkt wordt dat deze dialoog voortvloeit uit de onduidelijkheid die door de politiek wordt gevoed. Anderen zijn van mening dat de geplande plenaire vervolgbijeenkomst op 7 december gewoon moet doorgaan. Met de aanwezige bewoners van het Bethaniëplein wordt overlegd hoe zij op de verkeersmaatregelen centrumvisie kunnen worden betrokken.

### Hoe gaan we verder?

Het is nu nog niet duidelijk of de geplande, plenaire vervolgbijeenkomst op 7 december doorgaat.

#### **Terugkoppeling volgt via dit verslag.**

**Terugkoppeling:** *De geplande informatiebijeenkomst (plenaire sessie) op maandag 7 december a.s. gaat niet door. Tijdens de bijeenkomst van 5 oktober en ook bij latere bijeenkomsten is de nodige kritiek geuit op het afwijkende ritme van de casus 'busstation' binnen de dialoog en het daarmee ontbreken van een integrale presentatie aan de samenleving. Wij nemen deze kritiek ter harte.*

*De dialoog over het busstation is nog in volle gang, maar nog lang niet ver genoeg om 7 december iets te kunnen presenteren over de uitkomst. We stellen dan ook voor deze (brede) informatiebijeenkomst door te schuiven naar de maand januari of februari 2016.*

Wouter zegt dat er nog geen verkeersbesluiten zijn genomen. Eventuele verkeersmaatregelen zullen niet eerder dan in februari of maart in procedure gaan.

De aanwezigen vinden dat de gemeente duidelijk moet zijn. Het lijkt nu alsof er op verschillende niveaus wordt gehandeld: indien er uitgangspunten worden teruggedraaid, worden de spelregels veranderd. Wouter geeft aan dat er vooraf signalen richting het college zijn gegeven dat er in de samenleving bedenkingen zijn over de wenselijkheid van het sluiten van de autoroute via het tunneltje. Hij zegt verder dat hij vanuit zijn (adviserende) rol ook het genuanceerde geluid vanuit de samenleving aan college en raad laat horen. Een andere aanwezige merkt op dat bij dit soort bijeenkomsten alleen tegenstanders zich laten horen: laat dit ook meewegen in het te schetsen genuanceerde beeld. Wouter vult aan dat er vooral wordt gekeken naar de inhoudelijkheid van de argumenten.

Denkt de raad ook na over de impact van de combinatie van vele auto's en bussen op het busstation? Ja, de raad is zich hiervan bewust.

Is de openstelling van het busstation ook doorgerekend zonder het sluiten van het tunneltje? Wouter geeft aan dat dit niet gebeurd is, sluiting van die routes is het uitgangspunt geweest.

Hoe zit het met de diverse ingehuurd deskundigen als DTV, Goudappel Coffeng, Oranjewoud en Vitence? Waarom zoveel partijen?

Wouter vertelt dat zowel DTV als Oranjewoud vaker gemeentelijke verkeersprojecten doorrekent op verschillende niveaus. Goudappel Coffeng gaat rondom het busstation een dergelijk berekening valideren als onafhankelijke partij.

Vitence is ingehuurd door Era Contour (bouwer van De Wending); het staat hen vrij hiervoor een eigen partij te benaderen.

In het rapport van DTV zou een fout zitten. Wouter geeft aan dat de vermeende fout is doorgegeven aan Goudappel Coffeng die dit onderzoekt.

Het begrip 'autoluw' is niet SMART geformuleerd. Dat scheidt verwarring en onduidelijkheid.

Maak duidelijk (in beelden) hoe de verkeersstromen Zeist gaan inrijden en verlaten (voor zowel doorgaand als bestemmingsverkeer).

Het is goed te zien dat de bewoners van de Wilhelminaparkbuurt naar oplossingen binnen de eigen buurt zoekt.

De voorzitter bedankt iedereen en sluit dit deeloverleg om 22.02 uur.

HLV-G/24-11-2015