Stichting Beter Zeist

aandacht voor burgerinitiatieven, inspraak, duurzaamheid, mobiliteit, groene ruimte en verantwoorde bouw



Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuvel

Geactualiseerd 25 april 2018

VERZOEKEN AAN RAAD OM HERBEOORDELING VERKEERSVARIANT

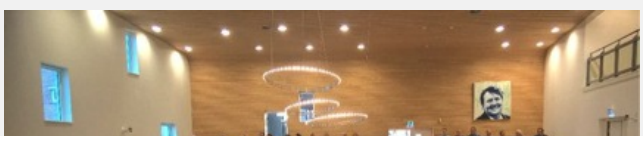
INHOUDSOPGAVE RUBRIEK

Laatste nieuws over uitspraak voorzieningenrechter en vervolg, lees hier

- **Burgerinitiatief 2016**
- **Vervolg Burgerinitiatief 2018**
- **Zienswijzen ontwerp verkeersbesluiten**
- **Tunneltje Voorheuvel: rechter laat het toe**
- **Wijkverkeersplannen: gevolgen**
- **Hoofdrubriek Centrumvisie**
- **Rubriek Verkeersbesluiten 2017**

BURGERINITIATIEF CENTRUMVISIE

Burgerinitiatief massaal ondersteund, maar raad weigert op 31 mei 2016 heroverweging van de eigen verkeersvariant en de diverse varianten daarop van begin 2016.
Dat was de uitkomst van het debat met de commissie ruimte in aanwezigheid van circa 100 burgers op bij de publieke tribune. Het laat zien dat burgers niet tevreden zijn over de effecten van de verkeersvariant. En ook dat de raad zijn eigen voorstellen niet wil of niet durft te bespreken met de samenleving, laat staan deze te heroverwegen. Dat ondanks het burgerinitiatief en de vele kritische zienswijzen. De onderhandelingen met de buurten zullen harder worden en mogelijk worden beroepsprocedures onvermijdelijk. Kortom de gehele raad kiest voor eigen wijsheid in plaats van overleg met alle belanghebbenden over het geheel van de maatregelen. Zie ook de bedankbrief voor de ondersteuners van het initiatief en het vervolg op het burgerinitiatief.



Organisatie burgerinitiatief
Samen met een aantal buurtorganisaties en

Zoeken

Nieuws/Home
Canon
Nieuwsflitsen
Jaarstukken
Allegro tuin
SamenDuurzaamZeist
Milieuvisie en Energie
SMAL Zeist
Omgevingswet
Geopark-Heuvelrug
Stadslandbouw Zeist
Zeist en politiek
Raadsinformatie
Beleidsstukken Zeist
Attenderingsservice
Oude archief Raad
Kieswijzer Plus Zeist
Vereniging Leefmilieu
Eikenprocessierups

Nieuwsflits ontvangen?
stuur een e-mail
beterzeist@gmail.com

Word donateur
minimaal € 15 per jaar
NL98 INGB 000 580 3512
Stichting Beter Zeist en
mail uw gegevens naar
beterzeist@gmail.com

Contact? Meewerken?
Stuur een e-mail of bel
tel.: 06 – 460 826 57
Hanna van den Dool

KvKnr.: 302 503 64
RSIN.: 820 217 396
ANBInr: 8202 17 396

Privacy Verklaring SBZ



Tribune raadszaal loopt vol bij Burgerinitiatief, foto Johan Janssen

kritische bewoners organiseerde het platform van buurten en dorpen, Stichting Beter Zeist, een burgerinitiatief. De initiatiefnemers verzochten de raad om alsnog een Ronde Tafel (inspraakavond) te houden over de verkeersplannen voor het centrum. De resultaten zouden daarvan zou de raad dan moeten gebruiken bij de heroverweging van de zelf gekozen verkeersvariant. In afwachting daarvan vroegen zij de besluitvorming over de verkeersbesluiten op te schorten.

De initiatiefnemers hebben hiervoor massaal ondersteuning gekregen van de burgers. Die konden digitaal hun adhesie te betuigen. Op 18 mei waren er 569 adhesiebetuigers, zie het overzicht per postcodegebied.
Zie voor meer informatie de toelichting in de oproep tot steun aan het burgerinitiatief en het voorlopig overzicht van de toename van het autoverkeer op wegen.

Inmiddels is er een debat over het burgerinitiatief gehouden. Dat gebeurde door de raadscommissie Ruimte op dinsdag 31 mei 2016 in het gemeentehuis. Allereerst gaf de groep initiatiefnemers een toelichting en daarna konden zij vragen van raadsleden beantwoorden. Iedereen kan daarbij aanwezig zijn. Ten behoeve van het debat hebben de initiatiefnemers nog een brief gestuurd naar de raad. Daarin staat ook een procedurevoorstel om te komen tot een acceptabel integraal (verkeers)plan voor centrum Zeist. Als informatie voor de raadsleden tijdens het debat is o.a. bijgaande toelichting gebruikt.

Op 5 juli 2016 behandelde de raad het voorstel Afhandeling Burgerinitiatief. Unaniem besloten de leden conform het voorstel het burgerinitiatief niet te honoreren.

Voorgeschiedenis: het geld bepaalt het beleid; de raad 'vergeet' de burgers
Al zo'n tien jaar probeert de gemeente op initiatief van grootsteedse architectenbureau's en projectontwikkelaars het dorp Zeist 'op de kaart te zetten'. Maar burgerorganisaties torpedeerden na lange strijd plannen en besluiten voor hoogbouw (landmarks) in en buiten het centrum. In 2014 sneuvelden nog diverse voorstellen voor het aanpassen van de verkeerscirculatie. Tijdens Ronde Tafels met de samenleving stuitte de raad op massieve weerstand van burgers en hun organisaties. Om toch over het verkeer tot een besluit te komen, maakte de raad in februari 2015 in besloten kring een eigen verkeersvariant. Vervolgens weigerde de raad in te gaan op vragen van burgers het nieuwe voorstel te bespreken met de samenleving. Dus geen burgerparticipatie en geen Ronde Tafel. Burgers en andere belanghebbenden stonden buitenspel. Voor de meer uitgebreide voorgeschiedenis en de 6 ontwerpbesluiten zie de rubriek Centrumvisie

Verkeersvariant raad: amendementsvariant niet besproken met samenleving
Deze verkeersvariant houdt globaal het volgende in. Het zieltogende, relatief nieuwe winkelgebied Belcour moet een betere verbinding krijgen met de winkelstraten Slotlaan en Voorheuvel. De vastgoedexploitant(en) van Belcour willen dat graag om hun huuropbrengsten op peil te houden. De verkeersvariant houdt in dat de ingangen bij de Voorheuvel en de Weeshuislaan/Slotlaan autovrij moeten worden. Maar daardoor verandert de route van de lijnbussen door het centrum: langs Albert Heijn, over de 1ste Hogeweg en deels verder over de Slotlaan langs het Walkartpark. Ook zal het verkeer dat nu via het tunneltje bij het marktplein door het centrum gaat, moeten uitwijken.
Al jaren wordt het winkelbezoek aan Zeist-centrum minder en dus ook het autoverkeer. De

verkeerscirculatie wordt dan ook niet als probleem ervaren. Dus waarom zouden we een niet bestaand verkeersprobleem aanpakken, waardoor juist echte problemen ontstaan? Wat weegt zwaarder: de wens van vastgoedexploitanten en een aantal winkeliers of de bewoners van Zeist? Is dit een evenwichtig afwegen van belangen? Regeren is vooruitzien en gericht op het algemeen belang. Dit beleid lijkt meer op achteruit kijken met de blik op een specifiek zakelijk belang en met rug naar de burgers gekeerd.

Meer verkeersoverlast door de verkeersvariant van de raad
Het autoverkeer moet door het sluiten en afbreken van het tunneltje zijn weg zien te vinden door de buurten rondom het centrum. Dat betekent voor veel wegen en buurten meer autoverkeer. Voor andere minder, maar dat bij verkeersaanpassingen weer veranderen. Meer verkeer vooral in het Wilhelminapark, Lyceumkwartier, Centrum-west, Valckenbosch, maar ook in de Dichtersbuurt en Kerckebosch. In een aantal van die straten en lanen zal het verkeer zelfs meer dan verdubbelen. Ook wordt het busstation voor autoverkeer opengesteld. Dat alles zonder rekening te houden met de veiligheid bij het busstation en bij scholen. Door welke wegen extra verkeer zal rijden is nog niet definitief bekend, maar er zijn wel voorlopige verwachtingen. Verder betekent de verkeersvariant van de raad omrijden voor de bezoekers van het winkelcentrum en voor buurtbewoners. Dat kan nooit positief uitwerken voor het bezoek aan het centrum. En daar ging het toch allemaal om?

Verkeersdialoog is niet afgerond en toch al ontwerpbesluiten
De raad en het college van B&W zegden in maart 2015 toe, dat de uitwerking van het voorstel in dialoog met de belanghebbenden zou plaatsvinden. Deze zgn. verkeersdialoog werd echter in december 2015 grotendeels voortijdig afgebroken. Toen had het college van B&W al (ontwerp)besluiten genomen. Nadien beweerde het college dat de dialoog was afgerond. De besluiten werden genomen zonder een vastgesteld integraal verkeersplan, zonder een afgeronde verkeersdialoog en zonder voldoende onderbouwing. Ze worden nu in afzonderlijke delen gepresenteerd. Ook zijn niet alle ontwerpbesluiten al bekend. Dat riekt sterk naar een salamipolitiek. Eerst iets vastleggen zonder het geheel goed te overzien en dan de volgende stap nemen. Kortom, de procedure klopt niet en deze zet belanghebbenden op het verkeerde been. Zo verspeel je gemakkelijk je rechten.

Nadere informatie

- Rubriek centrumvisie, voorgenomen verkeersbesluiten 2016 en vervolg procedure
- *Brief d.d. 16 februari 2015 aan de gemeenteraad*
  Een aantal van ons verzocht om voor de besluitvorming over de centrumvisie eerst een Ronde Tafel te houden over de verkeersvariant van de raad. Deze heeft dit verzoek toen naast zich neergelegd. Op de brief is zelfs niet gereageerd.
- Column van Janus.

Verkeerstoename en omrijden door omliggende buurten en wijken
Volgens de aangenomen verkeersvariant van de centrumvisie (amendementsversie) inclusief wat latere aanpassingen krijgen sommige wegen juist meer autoverkeer en andere minder. Het gaat in feite om een waterbed-effect zonder de oorzaak weg te nemen. Die is de knip voor busverkeer op de (korte) Weeshuislaan. Die leidt tot de knip voor autoverkeer op het Voorheuvelplein (in plaats van het tunneltje). Langs dat plein moeten de lijnbussen gaan (om)rijden.

Er is nog geen informatie over de effecten van een autoluwe Slotlaan, maar die zullen voor de omliggende buurten wel ingrijpend zijn. Hetzelfde geldt voor toekomstige afspraken met belanghebbende buurten over verkeersmaatregelen. Dat betekent dat de aantallen nog sterk kunnen veranderen. Maar het verkeer moet ergens door de buurten gaan als de besluiten zouden worden uitgevoerd.

Wel zijn met de verkeerscommissie van de (buurt)vereniging Rond 't Wilhelminapark

enkele maatregelen voorbereid en doorgerekend. Die zijn hier weergegeven. Voor sommige wegen en lanen in deze buurt werken die positief uit, voor andere negatief. En de verkeersstromen worden verplaatst naar andere buurten, zoals rond het busstation en het Lyceumkwartier.

terug naar top

VERVOLG BURGERINITIATIEF 2018

Op donderdagavond 8 maart om 20.00 uur vond in de bibliotheek een gezamenlijk politiek debat plaats over verkeer. Ter voorbereiding daarop hebben de initiatiefnemers van het in 2016 gehouden burgerinitiatief over het verkeersplan in het centrum van Zeist een brief naar de raadsleden gestuurd.

Hierbij de brief met bijlage over de verkeersgevolgen van het circulatieplan centrumvisie Zeist. Geconstateerd wordt dat de huidige verkeersmaatregelen geen bijdrage leveren aan de doelen van de centrumvisie. De initiatiefnemers pleiten dan ook voor een heroverweging ervan liever dan allerlei procedures te moeten voeren. Dat kan gebeuren door een open overleg tussen (representanten van) de belanghebbenden en de gemeente. Dit om een integraal en haalbaar plan op te stellen dat zoveel mogelijk gedragen wordt door alle deelnemers. In de bijlage van de brief staat ook een verwijzing naar bestanden van de onderliggende overzichten, te weten de verwachte etmaalcijfers 2025 per weg, de etmaalcijfers integrale variant bij aanpassingen Bergweg e.o. en het wegontwerp Bergweg e.o. Verder hebben de initiatiefnemers een informatiebrief gestuurd naar de adhesiebetuigers van het burgerinitiatief. Daarop kwamen veel instemmende reacties binnen.

De brief van het burgerinitiatief aan de raad over het gezamenlijk heroverwegen van de centrumbesluiten heeft de raad op voorstel van het huidige college voor kennisneming aangenomen. Men wil kennelijk de volgende zitting van de rechtbank afwachten. Die is op dinsdagochtend 29 mei.

ZIENSWIJZEN OVER ONTWERP VERKEERSBESLUITEN CENTRUMVISIE

Stichting Beter Zeist heeft samen met de initiatiefnemers van het burgerinitiatief een zienswijze opgesteld over de 6 ontwerp verkeersbesluiten van de centrumvisie. Deze zienswijze is schriftelijk en digitaal ingediend bij het college van B&W. Zie voor de achtergronden bijgaande oproep en de column van Janus.
Inmiddels is het duidelijk geworden dat de raad de nota van zienswijzen niet zal bespreken, ook niet in een openbare Ronde Tafel. Een amendement van Nieuw Democratisch Zeist over het raadsvoorstel Afhandeling Burgerinitiatief om dit wel te doen werd op 5 juli door de raad verworpen. Bijgaand de de visualisatie van de diverse verkeersvarianten van begin 2016.

Erg veel zienswijzen

Veel personen, groepen en organisaties gebruikten de eerder verstrekte informatie op deze site om zienswijzen in te dienen. Een aantal voegde daar eigen argumenten aan toe waaronder:

– Vereniging Lyceumkwartier Zeist
– Christelijk Lyceum Zeist / bestuur CVO-groep
– Groep Pauw van Wieldrechtlaan e.o.
– Groep Bethaniëplein en een vraag aan de raad
– Initiatiefgroep Slotlaan 2-108
– Mr. C. de Vaere
– Ir. H.J. Hoorn: over alle besluiten

– Dr. R. van Oirsouw en Mr. A Oirsouw-Mürmann
– K. de Smet

Een aantal zienswijzen met eigen onderbouwingen:
– Buurtvereniging 'Rond het Wilhelminapark(BVW)': tegen knip Noord-zuidverbinding maar positief over buurtaanpassingen en een reactie daarop van groep verontruste burgers
– Gezamenlijke brief BVW en verontruste burgers Wilhelminapark
– BIZ (3 personen): positief over verkeersvariant en (mogelijke) aanpassingen
– Groep Verlengde Slotlaan Zuid over o.a. eenrichtingverkeer laan
– DAS namens Belleville Slotlaan: over busstation e.o.
– S. van Midden en M. Gallé: over busstation e.o.
– R. van der Gun: over busstation e.o.
– R. van der Gun: over knip Weeshuislaan
– SAR namens Ch. van Denderen: over alle besluiten
– L. van Iperen en J. Eras: over Oude Arnhemseweg
– P. Vermeulen e.a.: over Bloemenbuurt en omgeving
– R. Wagenaar: over de aantasting van de identiteit van Zeist
– Emmaveste: positief over over afbreken tunneltje en knip en de reactie van Beter Zeist

Inmiddels hebben de Slotlaan winkeliers een brief gestuurd over de komende uitbreiding van het winkelareaal, zoals op de Rozenstraat/Voorheuvel, de Slotlaan tegenover het gemeentehuis, De Wending en de Allegro Tuin. Zij vinden deze ontwikkeling niet in overeenstemming met het uitgangspunt van de centrumvisie. Daarin wordt juist een concentratie van het winkelaanbod bepleit in verband met het voorkomen van leegstand.

De gemeente heeft in totaal 162 zienswijzen ontvangen die vaak over meerdere besluiten tegelijk gaan. Een groot deel van de zienswijzen is ondertekend door meerdere mensen of groepen en organisaties. Er worden zeven Nota's van Beantwoording opgesteld. Voor ieder besluit een nota en een voor zienswijzen die op de zes besluiten ingaan ook een nota. In de reacties van de gemeente worden alle zienswijzen opgenomen. Elke indiener van een zienswijze op een verkeersbesluit ontvangt de volledige nota van beantwoording.

Overigens zijn daarmee nog niet alle verkeersbesluiten opgesteld, zoals voor het busstation, de Slotlaan en diverse buurten waar sluipverkeer wordt verwacht. De verwachting is dat het college de bezwaren grotendeels van tafel veegt en doorgaat met haar voornemens. Dat betekent het nemen van definitieve verkeersbesluiten die openstaan voor beroep.

Beroepsprocedures
Elke belanghebbende die een zienswijze heeft ingediend kan dan in beroep gaan. Dat kan ook zonder advocaat. Stichting Beter Zeist is bereid te adviseren over de aanpak ervan. Dat is ook gebeurd bij andere projecten zoals Kerckebosch, Sanatoriumbos en bij Woonpark Zeist / Zeister Warande. Ook de afgeronde procedure van de voorlopige voorziening heeft waardevolle informatie opgeleverd over hoe B&W waarschijnlijk zal opereren.

De stichting biedt echter alleen steun wanneer buurten of lanen eensgezind en zelfstandig willen optreden. Dat is nodig voor het draagvlak van acties en voor het verwachte succes ervan. Bij al dit soort procedures is eigen inzet en doorzettingsvermogen van groot belang. Dat leverde in een aantal geval succes op.
terug naar top

AFBREKEN TUNNELTJE VOORHEUVEL EN PROCEDURES

De procedures over het ontwerpbesluit 6 en andere besluiten zijn nog niet afgerond (zie hiervoor de rubriek zienswijzen). Dat betekent dat eerst de beantwoording van de massaal ingediende zienswijzen zou moeten worden afgehandeld. Dat voordat de gemeente

(definitieve) besluiten neemt die voor bezwaar en beroep openstaan. Laat staan dat er met het oog op een toekomstig besluit al afgeleide deelbesluiten worden genomen over de afsluiting van een belangrijke doorgaande weg en als voorwaarde daarvoor de sloop van een tunneltje.



Gaat de sloop wel door of toch niet?

Inmiddels loopt de gemeente vooruit op afhandeling van de zienswijzen en het onherroepelijk worden van betreffende verkeersbesluiten. Zij is tijdens de zomervakantie een parallel traject gestart voor de afbraak van het tunneltje en de afsluiting van de verkeersverbinding. Toch zijn de gevolgen van afsluiting en eventuele aanvullende maatregelen nog steeds niet duidelijk en definitief vastgesteld.

Op 4 juli 2016, dus voordat de raad over het burgerinitiatief besloot, nam het college van B&W een (deel)verkeersbesluit over het tunneltje Voorheuvel. Dat werd op 11 juli 2016 gepubliceerd. Het werd vervolgens ingetrokken en op 12 augustus 2016 als gerectificeerd voorstel ingediend met een beperkter bezwaartermijn.

De aangekondigde omvorming van het tunneltje tot een half verdiepte busbaan zal ongeveer 2 maanden duren. Dat betekent dat het doorgaande tunnelverkeer andere (sluip)wegen moet zoeken. Dat is dan zonder dat er al maatregelen zijn genomen om de verwachte verkeerseffecten te verzachten. Overigens valt het niet uit te sluiten dat onvoorziene omstandigheden de afsluiting verlengen. Wie weet loopt de tijdelijke afsluiting naadloos over in een blijvende.

De datum van de voorgenomen inwerkingtreding van het besluit was maandag 26 september 2016. Dat betekent dat bezwaarschriften die binnen de reactietermijn uiterlijk vrijdag 23 september 2016 binnenkwamen daarna op een procedureel acceptabele wijze zouden moeten worden behandeld. Dit houdt in dat er een hoorzitting over een bezwaarschrift moet worden gehouden. Binnen 18 weken moet er een beslissing op bezwaar worden genomen. Nu volgens het betreffende verkeersbesluit de sloop van het tunneltje start op 26 september, is het duidelijk dat er voor die tijd geen beslissing op bezwaar kan worden genomen. Het wordt op die manier onmogelijk in beroep te gaan tegen een beslissing op bezwaar, voordat op 26 met de sloopwerkzaamheden wordt begonnen.

Ook een omgevingsbesluit en twee verkeersbesluiten inzake de bebording van het omliggende gebied werden in de vakantieperiode gepubliceerd. De termijnen daarvan zijn niet verlengd tot 10 weken. Inmiddels had de gemeente een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de de sloop van het tunneltje weer ingetrokken en omgezet in een melding. Dat bleek uit vragen van Beter Zeist waar de definitieve vergunning bleef. Kennelijk was deze volgens de gemeente niet nodig. Zeist volstond met een sloopmelding.

Bezwaarschriften en kort geding
Stichting beter Zeist en anderen hebben bij de gemeente bezwaren ingediend tegen de (tijdelijke) afsluiting, die de sloop van het tunneltje mogelijk maakt. Zie het bezwaarschrift van Stichting Beter Zeist en een voorbeeld voor een eigen bezwaarschrift (word document). Zie onder meer het bezwaarschrift van VLZ (Vereniging Lyceumkwartier Zeist), R. van Oirsouw en H. van Beijeren beiden van het Lindenlaan comité, de reactie van BVW (Bewonersvereniging Rond het Wilhelminapark), mr. Charles de Vaere, mevr. F. Wirtz (Donkere laan) en Hendrik Jan Hoorn.

Op verzoek van de organisatoren van het burgerinitiatief heeft Stichting Beter Zeist bij de rechtbank een aanvraag gedaan voor een voorlopige voorziening. De reden was het spoedeisend belang en de complexiteit van de afbraak van de tunnel bij de markt. Op 23 september zijn de pleitnota's uitgewisseld, van het college en van Beter Zeist

De rechter heeft in de uitspraak na zitting op 23 september het verzoek afgewezen. Zij keek uitsluitend naar het betreffende verkeersbesluit: de tijdelijke afsluiting met hekwerken van de tunnelverbinding. Dus beoordeelde de rechter niet de grondslag voor het afbreken van de tunnel. Dat betekent dat er geen uitspraak is gedaan over de gronden van de bezwaarschriften die tegen de tunnelafbraak waren gericht. Die kunnen wel worden beoordeeld in de komende procedures over de 6 ontwerp verkeersbesluiten waarover 162 zienswijzen zijn ingediend.
Tegen de uitspraak van de voorzieningenrechter staat geen rechtsmiddel open. Dat betekent dat de tunnel wordt afgebroken.

De reden dat de rechter geen uitspraak kon doen over de eigenlijke tunnelafbraak was, dat B&W volstond met een melding in plaats van een omgevingsvergunning. Tegen een melding van een verkeersmaatregel kan namelijk geen bezwaar worden gemaakt. Ook

bleek de tunnel niet in het geactualiseerde bestemmingsplan te zijn opgenomen. B&W behaalde succes door het opsplitsen van verkeersbesluiten in kleine onderdelen. Kortom een verdeel- en heersaanpak loont weer eens.

Besluit oversteekplaats voor voetgangers Markt Emmaplein – Markt
Op 3 oktober heeft het college van B&W hiervoor een verkeersbesluit genomen, zie de bijlage. Dit bericht is gepubliceerd in de Staatscourant en in de digitale attenderingdienst, maar niet in De Nieuwsbode.
Het gaat om het realiseren van een zebrapad in combinatie met een verkeersplateau, markering en verkeersborden. De motivering van het college is vooral: “Er bestaat zorg over de verkeersveiligheid voor voetgangers die na de sloop van de tunnel van het Emmaplein naar de Voorheuvel willen lopen en vice versa.” En: “Door het aanleggen van een voetgangersoversteekplaats inclusief bebording, hebben de gebruikers een juridische bescherming. Bestuurders dienen voetgangers die een oversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt staan zulks te doen, voor te laten gaan.”

Gevolgen van de tijdelijke afsluiting van het tunneltracé
De sloop van de tunnel betekent dat in oktober/november 2016 automobilisten door allerlei straten en lanen en buurten zullen omrijden. Er is een voorkeursomleiding aangegeven, maar Zeistenaren, bezoekers en routeplanners kiezen zelf hun wegen. De gemeente heeft wel toegezegd verkeersmetingen te verrichten. Zij zal waar nodig maatregelen nemen om verkeersproblemen op te lossen. Burgers kunnen daar dus ook om vragen. Na de afbraak van de tunnel wil B&W de enige noordoost-zuidwest verbinding door het centrum weer vrijgeven, Dat betekent dat voetgangers op de markt moeten oversteken in plaats van vrij door te kunnen lopen.

Zie voor de verkeersprognoses het meest recente overzicht verkeersintensiteiten. Dat hebben we zelf op basis van de gemeentelijke informatie opgesteld. Het overzicht wordt door de gemeente als juist betiteld. Het gaat alleen om wegen die met veel meer verkeer te maken krijgen. De toelichting en conclusies daarover van Ir. H.J. Hoorn laten zien wat de belangrijkste gevolgen van de (voorgenomen) verkeersmaatregelen zijn. De informatie is afgeleid van de gemeentelijke kaarten (etmaalplots) die her en der door ons werden verzameld.

Hierbij alle ‘etmaalplots’. Deze corresponderen met de kolommen van het overzicht verkeersintensiteiten.
Kaart 1: Referentie 2025; extrapolatie huidige situatie naar 2025
Kaart 2: Centrumvisie met busstation open
Kaart 3: Verkeersbesluiten 30-3-2016 met Korte Steynlaan dicht
Kaart 4: Integrale variant 3+a (verkeersplan Wilhelminapark en Lyceumkwartier-zuid)
Kaart 5: Integrale variant 3+b (idem 4 alternatief plan)

Door de wijkverkeersplannen 3+a en 3+b worden de problemen in het Wilhelminapark en rond de Torenlaan als gevolg van de afsluiting van het tunneltje, ‘opgelost’ door die te verplaatsen naar verder weg gelegen straten en wijken. Per saldo leidt dit tot meer autoverkeer in Zeist. De voertuigkilometers (totaal Zeist) nemen in de varianten 3a+ en 3b+ toe ten opzichte van het pakket ontwerp-verkeersbesluiten van 30-3-2016. Enkele ingrijpende verkeerseffecten staan in de rubriek gevolgen verkeersplannen.





Omrijden door tunnelknip in beeld

terug naar top

GEVOLGEN WIJKVERKEERSPLANNEN

De door de gemeente voorgestelde wijkverkeersplannen leiden tot nog grotere verkeerstoenamen in omliggende wijken. Anderhalf jaar (!) na het raadsbesluit van 3 maart 2015 blijkt de gemeente te zijn vastgelopen in de aanvullende verkeersmaatregelen. En die waren juist bedoeld om ongewenste effecten van de centrumvisie tegen te gaan. Een overzicht van de gang van zaken.

De ontwerp-verkeersbesluiten zijn genomen op 30 maart 2016 en gepubliceerd op 6 april. De termijn voor het indienen van zienswijzen eindigde op 18 mei. Dit pakket maatregelen is pas doorgerekend op 26 juni. Het verschil t.o.v. de amendementsvariant zit vooral in de afsluiting van de Korte Steynlaan. Dit heeft grote gevolgen voor overige straten. Zie het overzicht verkeersintensiteiten. Deze aanvullende afsluiting zit ook niet in de rapporten van DTV, Goudappel Coffeng en Mobycon.

Wijkverkeersplannen

Aanvullend op het pakket ontwerp-verkeersbesluiten van 30 maart 2016 zijn door de gemeente 'wijkverkeersplannen' uitgewerkt voor de Torenlaan en omgeving, en voor het Wilhelminapark en het zuidelijke deel van het Lyceumkwartier. Deze twee plannen zijn bedoeld om sluipverkeer in deze wijken als gevolg van de centrumvisie en de ontwerp-verkeersbesluiten tegen te gaan Dat zou moeten gebeuren door een pakket van aanvullend eenrichtingsverkeer en afsluitingen in de betreffende wijken. Deze plannen zijn tot stand gekomen in een besloten overleg met betrokkenen van deze wijken ('klankbordgroepen'). In een brief van het college van B&W aan de gemeenteraad d.d. 8 maart 2016 is de indruk gewekt dat deze wijkverkeersplannen alleen voor de betreffende wijken gevolgen zouden hebben. Het tegendeel is waar.

Op 31 augustus was er een informatiebijeenkomst over het wijkverkeersplan Wilhelminapark / Lyceumkwartier-zuid. Alleen bewoners van deze wijken waren hiervoor uitgenodigd. Daar zijn twee varianten gepresenteerd, die eind juli waren doorgerekend in het gemeentelijke verkeersmodel (varianten 3a+ en 3b+). Dit zijn 'integrale' varianten, d.w.z. met de maatregelen van beide wijkverkeersplannen gecombineerd. Het is de bedoeling dat het college van B&W op 27 september een van beide varianten kiest.

Verwachte verkeersintensiteiten

Ir. Hendrik Jan Hoorn (initiatiefgroep burgerinitiatief) heeft op basis van deze doorrekeningen een overzicht van de verwachte verkeersintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal) gemaakt. Dit overzicht is gebaseerd op de berekeningen van de gemeente, zie de rubriek Tunneltje. De laatste twee kolommen ervan (wijkverkeersplan 3a+ en 3b+) zijn nog niet gepubliceerd. De overige zijn her en der te vinden op de site centrumzeistvernieuwt.nl. Zie ook de gemeentelijke presentatie over het wijkverkeersplan Wilhelminapark – Lyceumkwartier-zuid.

Door de wijkverkeersplannen worden de problemen in het Wilhelminapark en rond de Torenlaan als gevolg van de afsluiting van het tunneltje, 'opgelost' door die te verplaatsen

naar verder weg gelegen straten en wijken. Per saldo leidt dit tot meer autoverkeer in Zeist. De voertuigkilometers (totaal Zeist) nemen in de varianten 3a+ en 3b+ toe ten opzichte van het pakket ontwerp-verkeersbesluiten van 30-3-2016. Enkele ingrijpende verkeerseffecten staan hieronder.

Autobusstation (nu 0 auto's)	+ 3.500 autobewegingen per etmaal
Berkenlaan (tussen Bergweg en Dalweg)	+155 %
Choisyweg / aansluitend Woudenbergseweg	+ 55 %
Dalweg	+ 120 %
Homeruslaan	+ 50 %
Van Lenneplaan	+ 25 %
Lindenlaan	+ 40 %
Lorentzlaan (ten noorden van Lindenlaan)	+150 %
Oranje Nassaulaan	+ 35 %
Van Reenenweg	+ 90 %
Schaerweijdelaan	+ 30 %
Socrateslaan	+ 50 %
Bloemenbuurt	+180 %

De verkeersvoorstellen leiden nauwelijks tot het beoogde omrijden via de Z-structuur (Krakelingweg – Woudenbergseweg – Laan van Beek en Royen – Driebergseweg).
Het verkeer snijdt de Krakelingweg af via het Lyceumkwartier (Verlengde Slotlaan, Homeruslaan, Socrateslaan, Lorentzlaan) en rijdt vanaf de Jagersingel rechtdoor via de Oranje Nassaulaan.

In veel straten worden de maximale verkeersintensiteiten volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) overschreden, c.q. verder overschreden. Verder wordt de verkeerslast in de buurten Wilhelminapark en Lyceumkwartier nu weer op andere lanen afgewenteld. Wij vermoeden dat de bewoners van deze straten zich hier niet van bewust zijn. Wij verzoeken u om hen hierop te wijzen. Ook wordt de beoogde autoluwheid op de Slotlaan niet gerealiseerd.

Beïnvloeding door de gemeente: geen objectieve voorlichting
Het college probeert op allerlei manieren de indruk te wekken dat de ontwerp-verkeersbesluiten definitief zijn. Daardoor voelen burgers en hun organisaties zich geïntimideerd. Het college noemt dit pakket nu 'Referentievariant 2025 Wilhelminapark' en 'Huidige situatie (met centrumvisie en maatregelen Lindenlaan)'. Tijdens de presentatie op 31-8-2016 voor het Wilhelminapark en Lyceumkwartier-zuid zei projectleider Lars Matthijssen: 'de centrummaatregelen worden sowieso uitgevoerd.'

Ook op het informatiebord, tijdens de sloop van het tunneltje gedurende de herfst, staat dat in de winter sprake is van een tijdelijke situatie. Of er dan alleen een tijdelijke doorgang komt staat nog helemaal niet vast. Over het ontwerpbesluit 6a voor een permanente afsluiting (na de sloop) zijn namelijk vele afwijzende zienswijzen ingediend.





Hoezo tijdelijke situatie na de sloop?

13 reacties op *Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuvel*

Anton Mouwen *schreef:*
mei 8, 2016 om 8:36 am

Beste mensen,
Volgens mij is het centum plan van de gemeente bedoeld om het autoverkeer in het centrum te ontmoedigen. Het doel is duidelijk om het fietsen te stimuleren. Daar is niets mis mee.
Ik ga zelf al jaren met mijn babboebakfiets voor mijn boodschappen in het centrum.
Ik kan parkeren voor de deur van de winkel. Sta nooit in de file en het is ook goed om je bewegen.
Als je geen babboebakfiest hebt kun je twee grote fietstassen achter de bagagedrager hangen voor je boodschappen. Ook kun je het rek aan het stuur gebruiken.
Ooit heb ik op mijn rek bij het stuur een flinke beeldbuis vervoerd van het centum naar Brugakker.
Ga toch fietsen...!!!

Beantwoorden

Gerard van Ewijk *schreef:*
mei 22, 2016 om 11:40 am

Tsja, je kan ook met paard en wagen.
Zeist is geen stad met een middeleeuws hart, maar gewoon een dorp.
Zeist heeft geen rondweg, maar wel een prima parkeerroute.
De economie van Zeist is voor een behoorlijk deel afhankelijk van bezoekers van buiten het dorp (Soesterberg, Driebergen)
Die bezoekers komen allemaal met de auto en dat zijn vaak de mensen die het meeste geld besteden, zoals kort geleden uit onderzoek in de stad Utrecht is gebleken.

Beantwoorden

Moll van Charante *schreef:*
mei 8, 2016 om 12:55 pm

Geachte Raad,

Uit recent onderzoek is gebleken dat aantrekkelijk winkelen voornamelijk wordt bepaald door het winkelaanbod en door kleinschalige gezelligheid.

Het door u beoogde verkeersplan haalt Zeist uit de autoluwte; schadelijk niet alleen voor de winkeliers, maar ook voor de verkeersveiligheid als ook voor het wooncomfort van de centraal in Zeist gelegen woonlocaties, voor het vastgoedniveau.

Beantwoorden

Arthur Tutein Nolthenius *schreef:*
mei 9, 2016 om 8:03 am

Mijn grootste bezwaar is tegen de besluitvorming over de plannen. Het kan niet zo zijn dat in een Raadsvergadering verschillende varianten besproken worden en dan als een konijn uit de hoed wat alternatieven worden opgeworpen en zonder onderzoek als waarheid worden aangenomen.
Plannen moeten voortkomen uit visies en niet uit onderbuikgevoelens.
En er moeten eerst uitgangspunten worden overeengekomen, zoals een veilig openbaar vervoersknooppunt (dus geen menging passagiers, bussen, auto's en vrachtauto's).
Bereikbaarheid van het winkelgebied, ook voor auto's; denk aan minder-mobile bewoners, slecht weer en boodschappen die niet/moeilijk per fiets te vervoeren zijn.
Openbaar vervoer moet logische routes rijden waar veel passagiers te verwachten zijn.
En zo meer .....
En dan maak je plannen, die reken je door, die leg je voor aan deskundigen en aan belanghebbenden zoals bewoners.
Het is allemaal niet zo moeilijk, zolang je geen calamiteiten-management voert of uitgaat van het piep-systeem. Maar besluiten nemen over opborrelende ideeën tijdens Raadsvergaderingen zijn gedoemd om te mislukken.

Beantwoorden

A. Emmerzael *schreef:*
mei 10, 2016 om 10:57 am

Het voorstel om de mr. de klerkstraat éénrichting te maken is een slechte keus. Auto's die uit de parkeergarage komen moeten om richting de Utrechtse weg te gaan een veel langer weg door woonwijken maken. In het geval dat de ze straat ook in de richting van de 1e Hogeweg open is, zoals nu, gaat verkeer richting Utrecht en Driebergen zo min mogelijk door woonwijken en is dus duidelijk minder vervuilend dan in het eerste geval.

Beantwoorden

---

jg *schreef:*
mei 11, 2016 om 8:25 am

Met deze variant wordt zeist helemaal dood gemaakt; maak het tunneltje groter en dieper en sluit de parkeer garage niet af.

Beantwoorden

Co Wesseling *schreef:*
mei 12, 2016 om 2:16 pm

Op de website van de Nieuwsbode staat de `zienswijze` die ik tijdig ga indienen:

Betreft zienswijze verkeersmaatregelen in het kader van de Centrumvisie van de gemeente Zeist.

Algemeen
In het algemeen ben ik van mening dat de term Centrumvisie te beperkt is. Wat er in wordt voorgesteld, als idee gelanceerd of als definitief wordt beschouwd, wordt voornamelijk met betrokkenen uit het centrum besproken.
De verkeersmaatregelen die worden voorgesteld en ter inzage liggen hebben echter invloed op vrijwel alle inwoners van Zeist. Ik vind dan ook dat veel meer aandacht aan de gevolgen van de maatregelen voor de wijkbewoners moet worden geschonken!

De aanleiding voor één van de voorstellen schijnt te zijn geweest dat een zgn. commercieel bureau heeft gemeend, dat voetgangers vanaf de Slotlaan Belcour niet kunnen vinden. Dat voetgangers andersom vanaf Belcour de Slotlaan niet kunnen vinden heb ik nergens gehoord. Het voorstel dat daaruit volgde was merkwaardig: de bus van de Weeshuislaan naar de Markt laten rijden en niet door de Weeshuislaan naar de Slotlaan. Is dan Belcour wel te vinden???? Belcour is al vanaf het begin 20 jaar geleden geen sterk punt geweest.
Door nu de bus over de markt te leiden zou Belcour plotseling wel bereikbaar zijn vanaf de Slotlaan?? DE meeste tijd van de dag staat er geen bus in de Weeshuislaan. Volgens info zou het om 4 a 5 bussen per uur gaan, de halte Weeshuislaan geeft 8 bussen aan (bus 74 4x, 56 2x, 58 1x en 81 1x).
Het omrijden van de bus is in mijn ogen een misvatting, door deze op de marktdagen midden over de markt te laten rijden. In een eerdere reactie naar de gemeente heb ik al aangegeven dat dat een gevaarlijke situatie is (het is dan nog een `geluk` dat V&D er niet meer is, zodat daar wat minder mensen zullen oversteken). V&D weg is toch heel erg jammer!

Eén van de voorstellen betreft het afsluiten van alle straten die op de Slotlaan uitkomen. Het gevolg daarvan is dat alle motorvoertuigen die 1 meter de Slotlaan oprijden verplicht zijn tot minimaal de rotonde aan het begin van de Boulevard te rijden voor zij een keus kunnen maken naar hun bestemming.
Het argument: u hoeft niet met de auto te komen zal veel mensen aanspreken en mogelijk ook uitvoeren zoals de huidige praktijk al laat zien. Echter er zijn veel mensen die
– niet op een andere manier kunnen komen;
– zoveel of grote artikelen kopen die niet op een fiets passen;
– toevallig richting dorp gaan en even iets moeten halen;
– en als het regent .....
en zo zullen er meer voorbeelden zijn.

Het aantal auto's door het centrum zal mogelijk iets dalen (dat is althans naar mijn idee de hoop van de gemeente), maar het aantal extra kilometers met bijbehorende luchtverontreiniging zal stijgen. Hetgeen moge blijken uit het volgende: alle bewoners van Zeist-west en Zeist-oost alsmede een groot deel van Zeist-noord komen vrijwel altijd via de Utrechtseweg en Driebergseweg/Arnhemse Bovenweg naar het Centrum. Daar zijn in principe 2 toegangen Slotlaan en Mr de Klerkstraat. Het wegrijden kan alleen via de Torenlaan via Steijnlaan of Boulevard en dan of Dalweg of Lindenlaan.
Voor Zeist-west een extra omweg van ca 4 km voor Zeist-noord ook. Voor Zeist-oost lijkt dat iets minder te zijn maar even goed is het meer; bovendien is dat een `hobbelroute´. Door de wijk heen wordt voorkomen door eenrichtingverkeer op de Stationslaan.

Uit eigen globale berekening volgt dat dit ongeveer 2 miljoen extra km zijn (10.000 auto's per week x 4 km x 50 weken).

Er zijn wellicht enige goede onderdelen maar het geheel bevredigt niet Dus is mijn conclusie:

Ik maak dan ook bezwaar tegen het geheel van verkeersmaatregelen op basis van de Centrumvisie.

Met vriendelijke groet,
Co Wesseling.

PS: Als inderdaad het aantal auto`s iets daalt zijn een aantal daarvan naar Driebergen of de Bilt gegaan.

Beantwoorden



Anko *schreef:*
juni 4, 2016 om 2:50 pm

Ik ken al iemand uit Driebergen die vroeger altijd naar Zeist kwam (en daar ook gewoond heeft) en nu naar Doorn gat vanwege het aanbod van winkels en het vrij parkeren. Zegt het voort!

Beantwoorden



Gerard van Ewijk *schreef:*
mei 16, 2016 om 5:40 pm

Geachte dames, heren,

Ik las vandaag in de Zeister Nieuwsbode de kop
Tunneltje moet blijven.
Mijn adhesie heeft u.
Het tunneltje zelf hoeft wat mij betreft niet te blijven,
maar wel het tracé wat nu tunneltje wordt genoemd.
Dus gewoon de auto's laten rijden over wat de gemeente
straks busbaantje wil noemen; baantje, namelijk een
stukje van amper 50 meter tussen Markt en AH.

Sinds ik in Zeist woon ageer ik tegen het domme verkeersvoorstel
van de gemeenteraad voor het centrum en het college dat het overnam.
Sommige onderdelen van het voorstel (het is inmiddels
door de gemeenteraad aanvaard) zijn chaotisch, gevaarlijk
en slecht voor de Zeister economie en slecht voor het milieu.

Ik heb uitgebreide brieven en commentaren naar de gemeente
gestuurd, of ze het gelezen hebben betwijfel ik.
Ik heb een van de fractievoorzitters van de gemeenteraad
uitgenodigd en hem rondgeleid en aangewezen waar de
problemen straks gaan ontstaan.
Ik kan u die brieven en commentaren wel toesturen, maar
u zult ze ook wel kennen.

Auto's worden bij Promenade garage teruggestuurd, voegen zich
massaal samen met de dubbele hoeveelheid auto's die zich uit
Belcourgarage proberen uit te wurmen en alleen rechtsaf mogen.
En vervolgens loopt alles bij de Steijnlaan/Antonlaan vast.
Bedoeling van de centrumplan maker is om de Voorheuvel op
te offeren (heeft hij zo letterlijk gezegd!!)

Ik wil graag een keer een gesprek bijwonen.

Beantwoorden

BiZ *schreef:*

juni 8, 2016 om 7:35 pm

Het nieuwe winkelen
Noem eens één middelgrote plaats waar het verkeer over de belangrijkste winkelstraat dwars door het centrum rijdt? De vraag, gesteld op een van de bijeenkomsten over verkeersmaatregelen, bleef onbeantwoord. Waar in Zeist alles bij het oude bleef, lukt het andere gemeenten wel: straten waar dag en nacht het verkeer rijendik door raast of waar bezoekers rondjes rijden op zoek naar een parkeerplaats, ondergaan een metamorfose en veranderden in gezellige en drukke winkel- en wandelboulevards, uitgaansstraten en terrassen.
Ook daar werden handtekeningen ingezameld en klaagden bewoners en winkeliers in de lokale pers, maar achteraf is men vaak eensgezind: 'dat hadden we veel eerder moeten doen' en 'wat is de volgende stap?' Kijk naar plaatsen als Assen, Groningen, Amersfoort en Utrecht waar de (parkeer)plaats voor auto's is vervangen door bankjes, groen en terrassen. Bezoekers parkeren aan de rand van het centrum of gratis daarbuiten, en komen op de fiets, lopend of met de bus naar het centrum. Doorgaand verkeer rijdt er omheen.
Om te winkelen hoef je je huis niet meer uit, vanaf de bank bestel je alles wat je nodig hebt en krijgt het de volgende dag geleverd. Dat is handig en bespaart tijd, maar vervangt het het echte winkelen of komt het ernaast? Winkelen is, anders dan iets kopen, steeds meer een vrijetijdsbesteding geworden. In veel grote en middelgrote steden worden straten afgesloten voor verkeer, en komt jong en oud naar het centrum, om te eten, iets te kopen, er rond te
hangen, maar vooral om iets te doen samen met gezin, vrienden en kennissen, om bekenden te treffen en nieuwe mensen te ontmoeten. Winkelen wordt zo steeds meer iets waar je plezier aan beleeft, vooral samen met anderen. Centra die willen overleven moeten op die veranderende behoefte inspelen, een ontmoetingsplaats worden, mogelijkheden bieden voor ontspanning en recreatie, ook na sluitingstijd of als er geen markt is. Echte winkels zullen dan ook altijd blijven bestaan, aangevuld met food plaza's, versmarkten, terrassen, lunchrooms en vertier. Online shops openen steeds vaker echte winkels, bestaande winkels veranderen hun formules; speciaalzaken, winkels voor streekproducten en local heroes zijn in opmars en pop up stores vullen de lege plekken op. Winkelen wordt steeds meer een vrijetijdsbesteding en moet het, meer dan met online shoppen, opnemen tegen andere bezigheden, zoals sport, een
boswandeling, het bezoeken van een concert of uitgaan. En die concurrentie kan het best aan. Het is de taak van gemeenten om bij die veranderingen het voortouw te nemen, (winkel)centra nieuw leven in te blazen en er voor te zorgen dat de mensen blijven komen. Zeist staat, na tientallen jaren van discussie, voor de uitdaging om er, samen met bewoners en ondernemers, voor te zorgen dat het centrum geen stille dood sterft. De centrumvisie en het onderliggende verkeersplan bieden de mogelijkheid om het centrum aan te passen aan de veranderde behoeften en belangen. Dat is een dynamisch proces met ruimte voor evaluatie, bijstelling en verbetering, zowel tussentijds als na de voltooiing.
Laten we op de ingeslagen weg doorgaan en Zeist in 2018 op de kaart te zetten als groene en duurzame gemeente met een centrum waar je je thuis voelt, waar wat te beleven is en waar je trots op bent. Zie ook de BiZ-zienswijze van 17 mei 2016 (ook op de site van Beter Zeist).

BiZ – Bewonersinitiatieven Zeist
bizzeist@gmail.com
http://www.facebook.com/bizzeist

Beantwoorden

martien schwencke *schreef:*
juli 12, 2016 om 7:17 pm

Zoals we gewoon zijn in Zeist worden plannen er weer tijdens de vacantie doorgedrukt. Ik citeeer:
“Gedurende een periode van zes weken (van 7 juli tot 18 aug.) kunt u de ontwerpen bekijken en hier op reageren” bent u er nog? Kijk even op deze pagina’s en zie wat de nieuwe inrichting gaat inhouden.
https://www.centrumzeistvernieuwt.nl/.../ontwerpen-per-straat/
Naar mijn idee een gemiste kans om er echt iets van te maken. Geen enkele straat of plein krijgt een eigen identiteit. Geen enkele variatie noch pluriformiteit. Een simpel (vrij kinderlijk) stramien wordt over over het centrum uitgerold. Een eenheidsconcept. Ik waarschuw maar vast. In september is alles in kannen en kruiken.
Ik citeer hier maar weer een leugen:
“Met bewoners, ondernemers en vastgoedeigenaren is per straat bekeken hoe de inrichting van het centrum het beste kan worden vormgegeven. Die ontwerpgesprekken per straat en plein in het centrumhart heten ‘ontwerpsessies’. Daarvoor zijn ontwerpteams samengesteld voor elke straat. Hierbij zijn alle belangen, van bewoners en ondernemers, op een gelijkwaardige manier vertegenwoordigd”.
ik hou mijn hart vast...

Beantwoorden

H.S. uit de Bosch *schreef:*
september 8, 2016 om 7:42 pm

hsgudbze@kpnmail.nl

Als medemens van Zeist, sinds 1953, ben ik altijd betrokken met het dorp Zeist. Geboren in het hart van Zeist tot op heden, weet ik alle ins-en-outs van het centrum van Zeist. Voordat er plannen gemaakt werden in begin 1970 is de sloop van het oude centrum geheel gesloopt daar de tijd en huizen niet meer van deze normen waren. Helaas uit mijn “de Kern tijd” (o.a. Bergweg t.o. Oudenliedenhuis, Krugerlaan) is men verzuimd om een verkeers -circulatie/organisatie te creëren. Achteraf bleken de problemen tot op heden. Er kunnen nog weer oude delen/wegen weer in gebruik gesteld worden. Maar het wordt steeds moeilijker om een verkeerscirculatie te herstellen, c.q. aan te leggen.
Maar ook weer een lichtpuntje, daar er minder en minder gewinkeld gaat worden door de economie en door het internet kopen, is er minder vraagt naar wegen net zoals die nu is. Een kleiner compactere winkelvoorziening is nodig met een overzichtelijk wegennet en parkeerruimte.
Dus de aanrijdbehoefte via Bergweg, Voorheuvel, en Montaubanstraat, 1e Hogeweg, 2e Hogeweg, Slotlaan en Antonlaan naar centrum, Driebergseweg, Dorpsstraat of Laan van Beek en Rooijen naar 2e Hogeweg. Ook via Austerlitz/Woudenbergseweg naar het centrum. Alle wegen zijn opties.
Naar het centrum zal het, als er voldoende parkeerruimten zijn, geen problemen opleveren om in het centrum van Zeist te vertoeven. Als bijvoorbeeld op het nu nog lege stuk grond aan de hoek Antonlaan/Weeshuislaan “Allegro tuin” deze garage gemaakt wordt, dan is er al een groot probleem opgelost. Mede daar er minder bezoekers zullen komen, lost een probleem vanzelf op. Op benedenvloer van de garage zorgen voor fietsen stallingen en invalide parkeerplekken en de 4 andere verdiepingen auto’s, fan lost men veel op.
In mijn optie lost veel vanzelf op, daar er minder bezoekers in winkelstatus komen.

Willen we de grote aanloop naar winkels die we niet hebben?. Nu is er + 20% leegstand en er gaat nog meer leegstand komen. Wat is ons doel! Een leuk en gezellig Zeist of alleen maar koopjesjagers! De Horeca is nog steeds aan het groeien en het lijkt dat dit zichzelf herpakt. Het saneert zichzelf door teveel van hetzelfde.
Alle prachtige voorstellen met 'de busbaan voor alle auto's via de busbaan laten rijden? Niet nodig en zeer gevaarlijk. Ook de spanning over de komende Wending! Gezien de 14 jaar ervaring met Jumbo kan een Hoogvliet geen probleem worden. Onze parkeergarage staat 90% zo goed als leeg, en zou Hoogvliet nu ineens "de knaller" worden. Misschien kunnen zij er nog wel bij om te parkeren. Bij Jumbo worden al veel boodschappen bezorgd door hen dus die soep is al opgelost! Laat we het voorlopig eens aankijken, en dan zal blijken dat er weinig paniek zal zijn, en in ieder geval een paar ton geld dat niet uitgegeven hoeft te worden.
Ik hoop dat de Raad en Bestuurders ook dit punt mee zullen nemen en inzien dat de soep niet zo heet opgediend wordt. Ga niet dingen overhoop gooien als in de 70er jaren, wat nu weer gesloopt wordt. Behoud het goede, relativeren!

Herman uit de Bosch

Beantwoorden

J.Westerhoff Stroband (jojohoff@casema.nl) *schreef:*
september 9, 2016 om 7:13 am

Wonend aan de Torenlaan zie ik de bui al hangen. Om naar Albert Hein te gaan zal omgereden moeten worden om over de Voorheuvel nog maar niet te praten. Het is en blijft een zot idee om het tunneltje af te sluiten en het verkeer in de Torenlaan om te draaien. Wens u succes bij de rechter want daar zal het op uitdraaien!
J.Westerhoff

Beantwoorden

Geef een reactie

Het e-mailadres wordt niet gepubliceerd. Vereiste velden zijn gemarkeerd met *

Reactie

Naam *

E-mail *

Site

Reactie plaatsen