

Notulen

Onderwerp Klankbordgroep Omvorming spoorwegovergang met herinrichting centrumgebied

Datum 19 mei 2009 19.30–22.00 u
Notuliste Linda Meijer-Verkroost
Telefoonnummer 030 6987 688
Kenmerk Project Centrum Den Dolder

Aanwezig Zie presentielijst

Locatie De Schilden, Schroeder van der Kolklaan 1, Den Dolder

De voorzitter opent de vergadering om 19.35 uur en heet de aanwezigen, mede namens Bob Spierenburg (BS) en Dic van Vulpen (DV) van de gemeente Zeist, Luuk van Hengstum (LH) van ProRail en Kees Peters (KP) van Movares, welkom bij de eerste bijeenkomst van de te vormen klankbordgroep omvorming spoorwegovergang met herinrichting centrumgebied. De voorzitter stelt zich voor. Zijn naam is Guus Knibbeler, woonachtig in Hilversum en werkzaam in Amsterdam. De heer Knibbeler is een onafhankelijke voorzitter ingeroepen door de gemeente Zeist.

Doel van het overleg

Er moet iets veranderen aan de bestaande spoorwegovergang in de Dolderseweg. Hiertoe zijn drie onderwerpen aan de orde, te weten een langzaamverkeerstunnel, een kortsluitroute autoverkeer en de omvorming van de spoorwegovergang tot een overweg voor langzaam verkeer. Vanavond gaat het om de spoorwegovergang met herinrichting centrumgebied.

De avond is geslaagd als er een klankbordgroep wordt samengesteld. Er zijn randvoorwaarden aan dit project vastgesteld echter binnen die randvoorwaarden is er mogelijkheid om invloed uit te oefenen door de klankbordgroep. Er zijn nog geen concrete plannen voorhanden, de wensen en adviezen van de aanwezigen over de inrichting van het centrumgebied worden dan ook op prijs gesteld.

Agenda

Er worden presentaties gegeven door Bob Spierenburg, Dick van Vulpen en Kees Peters. Hierna zou de klankbordgroep samengesteld kunnen worden, waarna er nog ruimte is voor het uiten van mogelijke wensen en opmerkingen te maken.

Presentatie Bob Spierenburg Projectmanager Centrum Den Dolder

BS geeft een presentatie over de algemene doelen en randvoorwaarden en over die specifiek voor dit projectonderdeel gelden. Hierbij is het raadsbesluit van november 2008 het uitgangspunt. Een hand out van de presentatie ontvangen de aanwezigen tijdens de pauze van de vergadering. Doel van de bijeenkomst: inventarisatie wensen en adviezen van klankbordgroep, mocht deze hedenavond worden gevormd.

Op een vraag over de geluidswering langs het spoor wordt bevestigd dat de bouw van de geluidswal wordt voortgezet en dat deze naar alle waarschijnlijkheid op de huidige manier zal geschieden.

Presentatie Dic van Vulpen (DV)

Hoofd Ontwikkeling & Uitvoering gemeente Zeist

De heer Van Vulpen is inmiddels 7 jaar betrokken bij de planvorming van project Centrum Den Dolder. DV licht toe dat de gemeenteraad heeft besloten tot:

- omvorming spoorwegovergang
- aanleg geluidwerende voorziening langs de spoorlijn (ca. 4 meter hoog vanaf huidige voorziening tot aan Nieuwe Dolderseweg). De geluidswerende voorziening dient te worden gemaakt voor het budget dat het Rijk hiertoe ter beschikking heeft gesteld en moet voldoen aan de geluidseisen. De hoogte van de geluidswal komt ter sprake en men vraagt zich af of de hoogte niet te extreem is. Men houdt zich echter aan de voorgeschreven regels. De geluidwerende voorziening is slechts aan de kant van de woningen, geluidswering aan de noordzijde is op dit moment niet aan de orde. Qua vormgeving ligt alles nog open.
- herinrichting centrumgebied.

Huidige situatie:

- Oude functies ziet men terug; met het vervallen van de spoorwegovergang zijn er meer mogelijkheden voor inrichting.
- Inrichting
- Budget; beschikbaar budget is € 7 ton excl. BTW. Dit is exclusief de voorziening voor geluidwerende voorziening.
- Het gebied

Kaarten worden getoond op het projectscherm: een kaart van bebouwing en wegen, een luchtfoto, een kaart van de kadastrale grenzen en de kaarten over elkaar heen.

Nieuw:

- Sfeer; welke sfeer moet het centrum uitstralen?
- Functies; welke functies zijn van belang voor het centrum?

Proces:

- Selectie adviseurs
- Opstellen Programma van Eisen
- Terugkoppeling eerste gedachtevorming
- Planvorming (interactief)
- Bestuurlijke keuzes
- Inspraak
- Besluitvorming
- Uitvoering.

Qua uitvoering is de spoorwegovergang het laatste project van de drie projecten.

Vraag: Blijft het bedrag dat ProRail ter beschikking heeft gesteld beschikbaar als de fasering van trajecten voor de projectonderdelen meer tijd in beslag neemt? LH bevestigt dat het bedrag beschikbaar blijft met een mogelijke oplevering van 2013.

Vraag: Wanneer is projectonderdeel Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan gereed? Voor dit onderdeel staat ca. 1 jaar. Eind 2010 kan met deze tunnel gestart worden.

Voorstel uit de groep is een tijdspad aan te geven voor de fasering van de afzonderlijke deelprojecten. Enerzijds omdat men de behoefte heeft aan deze beeldvorming. Geeft ook een beeld van de mate van flexibiliteit. Een gemiddelde tijdspad kan worden aangegeven echter op dit

moment is het nog op basis van de oriëntatiefase. Voor ProRail is de einddatum 2013 van belang (alle drie de deelprojecten in gebruik). Een grove planning zal worden toegevoegd aan het verslag (actie: DV) *Naschrift: het is niet haalbaar de planning te versturen op het moment van oplevering van de notulen. De planning wordt t.z.t. toegestuurd.*

Presentatie Kees Peters Stedenbouwkundige van Movares

Kees Peters geeft een presentatie over de rol van Movares en uitgevoerde projecten. De rol van Movares voor het centrumgebied richt zich alleen op de overweg en de geluidsschermen.

De gemeenteraad heeft gekozen voor de meest veilige gelijkvloerse techniek. Over deze keuze valt niet meer te discussiëren. Een aanwezige is teleurgesteld dat deze keuze een vast gegeven is. Over de inrichting van het gebied valt echter nog veel te kiezen. Tevens is het mogelijk ideeën over de ligging van de spoorwegovergang in te brengen.

Pauze

De aanwezige presentielijst is een lijst samengesteld van de personen die zich hebben aangemeld voor deze klankbordgroep. Een aantal geïnteresseerden heeft zich afgemeld voor hedenavond. BS licht toe dat de klankbordgroep een ideale samenstelling heeft van ca. 20 personen. De aanwezige samenstelling vormt de klankbordgroep. De ondernemersvereniging zal per vergadering een afvaardiging sturen van ca. 2 personen.

De voorzitter stel voor om in 2 à 3 groepen te brainstormen over de uitgangspunten die de aanwezigen willen meegeven aan de planvorming qua sfeer, verkeerstromen, groenvoorziening, uitstraling etc. Om 21.05 zal de vergadering worden voortgezet.

Resultaten van de afzonderlijke sessies

Uitgangspunten die worden meegegeven:

NB er kunnen tegenstrijdigheden voorkomen in de uitgangspunten, mede gezien de verschillende belangen van de deelnemers van de klankbordgroep)

- Rust; minder autobewegingen, overzichtelijker, een verblijfsgebied (groen, meer terrassen) met gevolg meer gezelligheid.
- Compleet; meerdere soorten winkels.
- Fysiek veilig.
- Goede bereikbaarheid auto's en parkeren.
- Scheiding parkeren NS reizigers en winkelend publiek.
- Centrumindeling: kracht van dorp/winkeliers auto dichtbij winkels parkeren.
- Kleine lus Paduaweg/Tolhuislaan breder maken.
- Bereikbaarheid personenverkeer en vrachtverkeer (er wordt gedacht een boulevard of wandelgebied).
- Blauwe zone.
- Veiligheid voor de voetgangers en bezoekers voor de winkels (met oog op bewoners van Altrecht); meer toezicht.
- Meer groen in centrum; tevens bevorderend voor leefbaarheid.
- Verkeersproblematiek met het oog op nieuwbouw; eenrichtingsverkeer in Centrum met voldoende parkeerfaciliteiten en mogelijkheden voor laden/lossen.
- Geen extra parkeerplaatsen in Centrum.

- Laden en lossen brengt veiligheid niet in gevaar. Inventarisatie aan welke kant laden / lossen zal plaatsvinden. Laad- en losplaats maken niet toegankelijk voor personenverkeer.
- Doortrekken fietspad aan kant van Delta.
- Zoveel mogelijk handhaven situatie zoals die er nu is qua bereikbaarheid; voorstel voor eenrichtingsverkeer wordt door ondernemers niet gedragen en de verkeerslus wordt ook niet hartelijk ontvangen.
- Anders indelen van functies;
 - o Een groot voetgangersgebied in het centrum; leidt tot minder snelheid.
 - o Fietspad tegen winkels aan leggen.
 - o Voor de slager parkeervakken verdelen naar links en rechts.
 - o Clustering van functionaliteiten: rijroute van auto's verschuiven van huidig wegvak naar zo dicht mogelijk tegen spoor aan. Functies die nu door elkaar lopen meer bij elkaar brengen.

Discussiepunten:

- Bevoorrading winkels; grotere vrachtwagens gebruik maken van de omkeerroute. Keerlus liever niet.
- Slopen van Egelantier; aantal andere mogelijkheden worden hierdoor gecreëerd. Er kan ook worden gedacht aan blokkering op Dolderseweg; geen doorgaand verkeer. Mogelijk levert het meer ruimte op voor de geluidswal.
- Spoorverlegging; financieel niet haalbaar.
- Verkeerslus wordt groot probleem bij centruminrichting; er is vrachtverkeerbeweging.

Vraag is hoe de bevoorrading in grotere steden verloopt. Gemeentes kunnen eisen stellen aan dergelijk vrachtverkeer, b.v. bevoorrading door middel van kleinere vrachtwagens. Maar de binnenstad van Amsterdam is niet vergelijkbaar met Den Dolder. Op het gebied van bevoorrading zijn er vele creatieve mogelijkheden met in achtneming van het beschikbare budget. Er kan ook creatief worden omgegaan met de budgetten van de 3 deelprojecten. Binnen de kaders moet nu met name worden gekeken naar de mogelijkheden.

Vraag waarom eenrichtingsverkeer zo zwaarwegend is voor ondernemers. Er wordt een vergelijking getrokken met de Slotlaan in Zeist. Een ondernemer vindt deze vergelijking niet opgaan. De Slotlaan heeft immers drie parkeergarages. Bereikbaarheid van het dorp door twee kanten te benaderen geniet de voorkeur van de ondernemers.

Door één van de aanwezigen wordt de mogelijkheid geopperd de spoorwegovergang aan de zuidzijde (zijde winkelcentrum) naar het westen te verplaatsen, terwijl deze aan de noordzijde op de huidige plaats blijft. Hierdoor geen concentratie van het langzame verkeer en het bediende vrachtverkeer op één plek en dus verkeersveiliger situatie in het centrumgebied. In verband met de positieve reacties van andere leden van de klankbordgroep zal deze suggestie in de planvorming meegenomen worden. Hierbij wel de kritische kanttekening dat het langzame verkeer zich dan "zigzaggend" over de spoorwegovergang moet bewegen en het nadeel dat de treinreiziger dan flink moet omlopen om op het perron te kunnen komen.

De inventarisatieronde is gedaan en gemaakte opmerkingen worden meegenomen door DV. BS geeft aan dat iedereen tot half augustus a.s. de tijd heeft om aanvullende wensen/adviezen aan te leveren. Dit kan via b.spierenburg@zeist.nl. Tevens is er een mogelijkheid om via BS tussentijds nog een afspraak met experts van de gemeente en/of Movares te maken om verder van gedachte te wisselen over concrete mogelijkheden. Het proces loopt immers door ook al is de volgende bijeenkomst medio september.

De resultaten van de andere klankbordgroepen zullen niet door de gemeente/ProRail worden uitgewisseld. Mogelijk kunnen er door de klankbordgroepleden zelf onderlinge contacten gelegd worden met de leden van de diverse klankbordgroepen om bijvoorbeeld verslagen uit te wisselen.

Op verzoek van één van de klankbordgroepleden wordt er ter afsluiting en voor de beeldvorming een voorstelrondje gedaan.

De voorzitter dankt alle aanwezigen en sluit de vergadering om 22.00 uur.