

## **Enkele vragen voor de raad en het college**

over en naar aanleiding van ontwerp BP Steynlaan-Antonlaan (plan De Wending)

Stichting Beter Zeist in samenwerking met BIZ, Grande Belleville (VVE Boulevard, VVE Antonlaan en VVE Slotlaan) en de groep om- en aanwonenden Bethaniëplein.

26 november 2015

### **1 Proces besluitvorming over De Wending**

Voor het leiden van auto's (en vrachtverkeer) over het busstation en het invoeren op een deel van de Antonlaan van 1-richtingverkeer zette de raad op 17 december 2013 de deur op een kier. Er werd toen gevraagd om nader onderzoek naar een optimale oplossing van de verkeersproblematiek van het Enecoplan en de centrumvisie. Zie

#### **Bijlage 1**

De besluitvorming over Centrumvisie d.d. 3 maart 2015 biedt de mogelijkheid het ontwerp bestemmingsplan aan te houden, totdat duidelijkheid is over de te verwachten totale verkeerseffecten, zie **Bijlage 2**

In overleg met BIZ, Grande Belleville en Stichting Beter Zeist is besloten tot een nadere evaluatie van het DTV-rapport en een doorrekening van een tiental verkeersvarianten die de besluitvorming over de verkeersoplossingen kunnen beïnvloeden.

In de raadspresentatie "Casus Busstation" van 19 november 2015 staat onder "Hoe nu verder": "Begin januari neemt het college kennis van de uitkomsten van de verkeersdialoog, leidt mogelijk tot **aanvullende** maatregelen of beperkte variatie binnen bestaande maatregelen die **geen afbreuk doen** aan het totale verkeersplan." (het vet gedrukte was zo aangegeven).

#### Vragen

- Waarom heeft het college bij haar besluit tot openstelling van het busstation niet gewacht op de resultaten van de met de belanghebbenden afgesproken doorrekening van de tien varianten door bureau Goudappel Coffeng?
- Betekent dat daarmee de doorrekening niet meer bij de besluitvorming door de raad wordt betrokken? En zo ja, waarom?
- Zijn er nog andere adviezen van externe deskundigen en resultaten van onderzoeken over het onderwerp die niet nog gedeeld worden met de raad en met de belanghebbenden? En zo ja welke? En krijgt de raad ten behoeve van haar oordeelsvorming daarover de beschikking?
- Waarom wordt gekozen voor de ingrijpende variant van openstelling in plaats van de effecten van minder ingrijpende en minder kostbare varianten af te wachten? (bijvoorbeeld moderne verkeerslichten en een opstelstrook voor de bezoekers van De Wending).
- Kan de wethouder aangeven welke varianten successief en aanvullend kunnen worden ingevoerd naarmate de verkeersproblemen verder zouden toenemen?
- Waarom wordt in de raadspresentatie alleen gesproken over **aanvullende** maatregelen of een beperkte variatie binnen bestaande maatregelen? Hoe verhoudt deze uitspraak zich met de eigen verantwoordelijkheid van de raad ten aanzien van de besluitvorming?

- Wat is de onderbouwing van de verwachte toename van de verkeersdruk op de Antonlaan met circa 2.150 extra motorvoertuigen per dag als gevolg van de Wending? Hoe verhoudt zich dat met het gemiddeld feitelijk gebruik van de parkeergarages bij Jumbo en Albert Heijn? Zijn daar tellingen verricht of werden daar gegevens opgevraagd?
- Is voorafgaande aan over het Collegebesluit tot openstelling contact c.q. overleg geweest met andere belanghebbenden, in geval de om- en aanwonenden van het Bethaniëplein, de openbaar vervoer bedrijven, de reizigersorganisatie Rover, het hoofdkantoor van Jumbo? En waaruit blijkt dat?
- Is de gemeente op de hoogte van de aan meerdere personen meegedeelde visie van het hoofdkantoor van Jumbo, dat de kans zeer groot is dat het huidige huurcontract niet verlengd wordt als de plannen van De Wending door gaan?
- Wat zijn dan de risico's voor de gemeente van leegstand van de Jumbo-vestiging en de exploitatie van de parkeergarage onder Belleville?
- Denkt de wethouder dat een vertraging van het inwerking treden van het bestemmingsplan De wending (als gevolg van beroepsprocedures) opweegt tegen uitstel van de besluitvorming (totdat overleg is geweest met de belanghebbenden over resultaten van de tien doorgerekende verkeersvarianten)? En zo ja, op basis waarvan?

## 2 Openstelling busstation

In een artikel in de Nieuwsbode van 25 november 2015 staat dat volgens wethouder Jansen het plan De Wending ruimtelijk aanvaardbaar is en niet schadelijk is.

### Vragen

- Heeft de wethouder in het kader hiervan ook de belangen van een autovrij busstation meegewogen?
- Zijn er succesvolle voorbeelden in Nederland van een vroeger autovrij busstation dat weer wordt doorsneden door een drukke weg?
- Waaruit blijkt dat er een evenwichtige afweging van belangen heeft plaatsgevonden?
- Of is de wethouder van mening dat het plan geen relatie heeft met het besluit van het College het busstation open te stellen voor autoverkeer?

## 3 Ruimtelijke en milieugevolgen

Volgens een verkeerssimulatie van de gemeente bedraagt bij openstelling van het busstation en bij eenrichtingverkeer in de Stationslaan per etmaal het aantal Zeist autobewegingen vanuit Zeist ca. 8.500. Volgens de oud-verkeerskundige van de gemeente was het autovrije busstation onder meer bedoeld voor het minder aantrekkelijk maken van doorgaand verkeer door het centrum. En verder was de reden de zorg over de buspassagiers die tussen de bussen door naar de overkant willen oversteken, zie **Bijlage 3** de reactie van Ronald de Jong, oud verkeerskundige gemeente Zeist.

### Vragen

- Is de wethouder zich bewust van de gevolgen van openstelling voor de veiligheid van overstekende buspassagiers en voor schoolgaande kinderen van de nabijgelegen basisschool? En waaruit blijkt dat?

- Wat gebeurt er wanneer na de openstelling de veiligheid niet voldoende blijkt te zijn gewaarborgd? En voelt de wethouder, c.q. het college, c.q. de raad zich dan daarvoor verantwoordelijk? Of zelfs aansprakelijk?
- Heeft de wethouder ook rekening gehouden met de aantasting van het dorpsgezicht en van het Bethaniëplein als gevolg van het doorgaande verkeer, het fijnstof en de geluidsoverlast ter plaatse van het aanliggende cultuur-historische, monumentale beschermde plantsoen, de groene parel van de buurt? En waaruit blijkt dat?
- Is de wethouder zich bewust van de gevolgen voor de leefomgeving van de om- en aanwonden van de Korte Steynlaan, Grande Belleville en het Bethaniëplein? En waaruit blijkt dat?

### **Bijlage 1: Besluitvorming voorontwerp De Wending 17 december 2013**

Hieronder het raadsbesluit van dinsdag 17 december 2013. Daar staat niet in dat auto's over het busstation moeten. Wel moet er nader onderzoek komen.

#### **Raadsbesluit koppeling Centrum en Eneco**

Aangenomen motie (f)

De gemeenteraad van Zeist, in vergadering bijeen op dinsdag 17 december 2013, behandelt het raadsvoorstel Centrumvisie en uitkomst centrumdialoog (13RV0074)

Constaterende dat:

- op de dossiers Eneco-locatie en Centrumvisie verkeersproblematiek aan de orde is;
- beide dossiers nog in de ontwikkelingsfase zitten;
- in de voorgedragen oplossing van de kerngroep de oplossing voor de inrichting van de Slotlaan niet voldoet aan de vastgestelde structuurvisie (Slotlaan autoluw);
- deze motie aanvullend is op het amendement van Eneco van de coalitie.

Overwegende dat:

- de oplossingsrichting van de verkeersproblematiek van beide dossiers in combinatie een (financieel) effectiviteitsvoordeel kan halen;
- om tot de optimale oplossing te kunnen komen nog aanvullend onderzoek dient te worden verricht;
- bij deze optimale oplossing de burger betrokken moet worden.

Verzoekt het college:

1. Om de voorgestelde oplossing van de kerngroep met betrekking tot het verkeer zodanig in het centrumplan op te nemen dat de Slotlaan conform de Structuurvisie autoluw wordt ingericht;
2. De oplossing van de verkeersproblematiek van de Eneco-locatie en het centrum goed op elkaar af te stemmen.

## **Bijlage 2: Besluitvorming Centrumvisie 3 maart 2015**

De besluitvorming over Centrumvisie d.d. 3 maart 2015 biedt de mogelijkheid het ontwerp bestemmingsplan aan te houden, totdat duidelijkheid is over de te verwachten totale verkeerseffecten. De aanwezige raadsleden hebben toen unaniem de volgende motie aangenomen (stuk 03).

“Zij verzoekt het college:

- de verschillende varianten rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan -- Busstation opnieuw door te rekenen;
- In de berekeningen concreet rekening te houden met De Wending;
- de resultaten van deze berekeningen aan te bieden aan de raad;
- de conclusies met de raad te delen.”

Onderdeel van het aangenomen raadsvoorstel is volgens punt 8: “De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers).”

## **Bijlage 3: Reactie oud-verkeerskundige gemeente Zeist over opstelling van het busstation**

Ronald de Jong, website De Nieuwsbode, 22 november 2015.

“Ik maak mij het meest zorgen over busreizigers die tussen de bussen dóór naar de overkant willen oversteken. Dit was in het verleden ook mede de reden om geen autoverkeer toe te laten. Een betere oplossing is het autoverkeer te scheiden van het busverkeer. Maar die ruimte ontbreekt helaas. Het zal dan ook noodzakelijk zijn om hekwerken aan te brengen en minstens één, zo niet twee, veilige oversteekplaatsen in te richten. Dus het kanaliseren van het oversteken op een of twee duidelijke punten. Ik geloof dat het plan daar ook in voorziet. Verder wordt hierdoor de problematische kruising Antonlaan-Steijnlaan ontlast en hoeft men minder lang te wachten. Maar alles overwegende, dit voorstel verdient geen schoonheidsprijs en is in strijd met de wens de Slotlaan verkeersluw in te richten. Dit is typisch een voorbeeld van de Wet van Behoud van Ellende: "Als je hier iets verbeterd, dan weet je zeker dat het ergens anders weer verslechterd".