

Commentaar Stichting Beter Zeist e.a. op beantwoording d.d. 8 januari 2016 van de schriftelijke vragen NDZ over bestemmingsplan De Wending

n.a.v. vragen d.d. 26 november 2015 van Stichting Beter Zeist voor Raad en College

Stichting Beter Zeist in samenwerking met VvE Belleville Slotlaan, Bewoners Initiatieven Zeist en een groep aanwonenden Bethaniëplein.

11 januari 2016

Globale samenvatting van het commentaar

De bovengenoemde burgergroeperingen zijn bijzonder teleurgesteld over de beantwoording van de ingediende vragen. Niet alleen worden veel vragen slechts deels beantwoord, maar ook wordt aantoonbaar verkeerde informatie verstrekt aan de raad en aan de burgers. Dat geldt in het bijzonder voor de antwoorden op de vragen 1, 2, 4, 9, 12 en 13. Daar gaat het over de zogenaamde besluitvorming over de openstelling van het busstation tijdens de raadsvergadering van 3 maart 2015. Deze vond toen aantoonbaar niet expliciet plaats. Ook was toen ten aanzien van de openstelling geen sprake van een evenwichtige en goed onderbouwde afweging van belangen. Dat is nog steeds niet het geval.

Verder en in relatie hiermee gaat het onder meer om:

- Het zonder argumentatie niet opdragen van het (aan belanghebbende burgergroeperingen) toegezegde onderzoek over de tien verkeersvarianten, zie antwoord vraag 1;
- Het voeren van verkeersdialogen zonder dat belanghebbenden over de gevraagde relevante resultaten van onderzoek beschikken, zie antwoord vraag 5;
- Het niet afwachten van de resultaten van het toegezegde onderzoek bij de besluitvorming over de verkeerscirculatie, zie antwoord vraag 2;
- De ontoereikende argumentatie voor de openstelling, zie antwoorden vragen 1 en 3. Het kruispunt Antonlaan-Steynlaan is ook volgens DTV en de gemeente in de toekomst geen groot knelpunt. Bovendien zijn de verkeersgevolgen van andere voorgenomen verkeer remmende maatregelen in het kader van de centrumvisie niet meegenomen. Alternatieven om de verkeerscapaciteit te vergroten zoals Vitence voorstelde zijn ook niet goed bekeken.
- Het aantoonbaar gebrek aan evenwichtige afweging van voor de besluitvorming relevante belangen, zie antwoorden vragen 8, 9,10,12 en13.

Voor het overige verwijzen wij naar het onderstaand commentaar en naar de uitgebreide reactie over de gevolgen van het plan De Wending in de brief van de burgergroeperingen d.d. 11 januari 2016.

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 in een aangenomen en door het College overgenomen motie (f) gevraagd om nader onderzoek naar een optimale oplossing van de verkeersproblematiek van het Enecoplan en de centrumvisie.

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. Dit is vastgelegd in de aangenomen door het College overgenomen motie 3.

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 NDZ, antwoorden College en commentaar Stichting Beter Zeist e.a.

1. **Vraag:** 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?

Antwoord College: Op 3 maart 2015 is de centrumvisie aangenomen inclusief de amendementsvariant. Die variant was op dat moment nog niet doorgerekend met het gemeentelijke verkeersmodel. Inmiddels is dit wel gebeurd en is tevens de samenhang met de komst van De Wending meegenomen in de berekeningen. Hierover bent u in oktober geïnformeerd en is de motie uitgevoerd. Uitkomst is dat het besluit van de Raad van 3 maart 2015 de beste verkeersoplossing vormt voor de centrumvisie. In de verkeersdialogen lichten we het genomen besluit toe, de gevolgen (effecten) daarvan en bieden ruimte voor aanvullende verkeersmaatregelen of een beperkte variatie over hetgeen is vastgesteld op 3 maart 2015. Het onderzoeken van de 10 varianten zit niet in de opdracht van Goudappel Coffeng.

Commentaar Beter Zeist: In het aangenomen collegevoorstel en in het aangenomen amendement wordt niet (expliciet) gesproken over openstelling van het busstation. Het enige wat in het collegevoorstel staat is op pagina 6: *"De herinrichting van de Slotlaan gaat vooraf aan de aanpassingen van de verkeerssituatie rond het busstation. Voor een aanzienlijke verbeterde doorstroming op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan is reconstructie van het kruispunt en omgeving noodzakelijk, ook zeker gezien de ontwikkelingen rondom de Enecolocatie."*

Kennelijk heeft de gemeente zonder overleg met de belanghebbenden niet alle toegezegde onderzoeken (door Goudappel Coffeng) laten uitvoeren. In de Actualisatie Vitence d.d. maart 2015, zoals gevoegd bij de documenten voor het raadsdebat 14012016, wordt op blz. 13 onjuist gesteld dat er nu al sprake is van een knelpunt kruising Antonlaan-Steynlaan. Dit is nooit aangetoond en wordt door de verkeersafdeling van de gemeente ook niet(meer) beweerd. Integendeel, de verkeersafdeling geeft op basis van DTV 5 aan, dat de huidige afwikkelcapaciteit voldoende is maar dat de maatregelen toch voorgesteld worden omdat de afdeling "...niet zo van de zesjes cultuur is..". Goudappel Coffeng moet, conform de toezegging van wethouder Fluitman aan Grande

Belleville, duidelijk maken of de door de verkeersafdeling voorgestelde, zeer ingrijpende verkeersmaatregelen aantoonbaar noodzakelijk zijn. Terecht wordt, voor het eerst, gesteld dat de afwikkeling op het kruispunt negatief wordt beïnvloed door de transponder ingrepen van bussen. Overigens wordt door bureau Vitence voorgesteld om te kijken of binnen het bestaande kruispunt meer verkeerscapaciteit te realiseren is. Blijkbaar wordt door Vitence de door de afdeling verkeer van de gemeente al gekozen specifieke oplossing niet onderschreven. Bovendien zijn niet meegenomen de verkeersgevolgen van andere maatregelen in het kader van de centrumvisie. Het gaat bijvoorbeeld om een opstelstrook voor de bezoekers van De Wending, moderne verkeerslichten op het kruispunt Antonlaan-Steynlaan, het daar aanpassen van de voorrang voor bussen, het autoluw inrichten van de Slotlaan en het afsluiten van 'het tunneltje'.

2. **Vraag:** 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?

Antwoord College: Het besluit is al door de raad genomen. Wij hebben de raad geïnformeerd over de berekeningen met het verkeersmodel. Die leiden niet tot nieuwe inzichten. Vanuit de lopende verkeersdialoog besluiten we mogelijk wel tot aanvullende verkeersmaatregelen of een beperkte variatie op hetgeen is vastgesteld op 3 maart 2015 met als doel de effecten van de nieuwe verkeerscirculatie in het centrum voor de omliggende buurten te verzachten. De raad wordt hierover geïnformeerd.

Commentaar Beter Zeist: Er is op 3 maart 2015 nog geen besluit genomen over de openstelling van het busstation. Als het college blijft volhouden dat het besluit is genomen moet het aantonen in welk raadsdocument dat is vastgelegd. In een e-mail die namens W. Das aan ons werd verstuurd staat het volgende: 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. Dan kunnen we ook het integraal verkeersbeeld presenteren. Mogelijk leidt dat tot een nieuwe uitnodigingsronde, gelet op de 'uitstraaleffecten' van enkele aanvullende verkeersmaatregelen. Overigens is bij geen enkele verkeersmaatregel het (juridische) verkeersbesluit in procedure gebracht, daarvoor gaan wij eerst terug naar ons bestuur begin 2016.

3. **Vraag:** 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).

Antwoord College: Het besluit is voor dit deel van het centrum van Zeist de meest robuuste verkeersoplossing die dit deel van het centrum optimaal bereikbaar houdt.

Commentaar Beter Zeist: Als redenen hebben wij in een e-mail van 21 december 2015 van de verkeersambtenaar W. Das gehoord, dat de afdeling “niet zo van een zesjes cultuur is” voor het kruispunt (zie commentaar vraag 1). In een e-mail d.d. 5 januari 2016 van de verkeersambtenaar aan de omwonendengroep Bethaniëplein voert hij het volgende aan. “Openstelling van het busstation zorgt (als oplossing) voor een betere bereikbaarheid van dit deel van het centrum van Zeist. Door een betere bereikbaarheid ontstaat een robuuste verkeerssituatie die ook verkeersgroei als gevolg van bijvoorbeeld De Wending kan opvangen.” Dat zijn vage, mooie woorden die zonder onderbouwing nietszeggend zijn. Laat de gemeente het maar gekwantificeerd aantonen. Graag dan daarbij onder meer rekening houden met een veel lagere, realistische schatting van het aantal autoparkeerders voor de nieuwe supermarkt in vergelijking met die voor de naburige Jumbo, zie onze brief van 11 januari 2016 pagina 4 bovenaan.

4. **Vraag:** Kan het College 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?

Antwoord College: De Raad heeft op 3 maart 2015 een besluit genomen over de verkeerscirculatie in het centrum. Daarin is gekozen voor het openstellen van het busstation en is via een motie gevraagd om deze variant nader te onderbouwen op basis van de beschikbare verkeersmodellen van de gemeente. Hierin is tevens gevraagd om de samenhang met de komst van De Wending mee te nemen. Het onderzoek met nadere onderbouwing van het raadsbesluit van 3 maart 2015 heeft niet geleid tot nieuwe inzichten. Wel is een verkeersdialoog gestart met de omgeving om na te gaan op welke wijze de effecten van de besloten verkeerscirculatie in het centrum voor de omgeving verzacht kan worden. Dit leidt mogelijk tot enkele beperkte aanpassingen, waaronder het afsluiten van de Korte Steynlaan en het openhouden van de Antonlaan. Uit eerste verkenning blijkt dat deze optie reëel is en ook bijdraagt aan een betere verkeerscirculatie in dit deel van het centrum. Dit zorgt ook voor een vermindering van het aantal auto's op het busstation. Mochten er geen zwaarwegende tegenargumenten bestaan tegen deze aanpassing neemt het College deze optie op in haar definitieve verkeersbesluit, waarover u wordt geïnformeerd.

Commentaar beter Zeist: Nogmaals, er is geen besluit genomen over de openstelling van het busstation en het onderzoek is nog niet opgedragen en uitgevoerd en/of gepubliceerd.

5. **Vraag:** 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?

Antwoord College: Nadat we kennis hebben genomen van de berekeningen met het gemeentelijke verkeersmodel zijn we de verkeersdialogen gestart. Die zijn nog niet afgerond. De omwonenden zijn hierin vertegenwoordigd. De provincie heeft al aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het openstellen

van het busstation.

Commentaar Beter Zeist: Inderdaad zijn de dialoogbesprekingen niet afgerond. Er bestaat bovendien wrevel over het presenteren van de opstelling als een "gepasseerd station." En over het niet beschikbaar zijn van de resultaten van het toegezegde onderzoek. Reizigersorganisatie Rover ziet bezwaren in de openstelling (zie de brief en de brief d.d. 11 januari 2016 van Stichting Beter Zeist e.a.).

6. **Vraag:** Is het College 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?

Antwoord College: Nee, integendeel, vanuit Jumbo zelf krijgen we te horen dat een vertrek niet aan de orde is, ook niet als De Wending gerealiseerd wordt.

Commentaar Beter Zeist: Het hoofdkantoor van Jumbo heeft ons laten weten dat het niet snel een juridische procedure zal opstarten aangezien ze meer winkels in Zeist hebben. Jumbo wil de gemeente niet in de 'haren' vliegen. Jumbo gaf wel aan dat de kans zeer groot is dat het huidige huurcontract niet verlengd wordt als de plannen van 'de Wending' door gaan.

7. **Vraag:** Wat zijn dan de risico's voor de gemeente van leegstand van de Jumbo-vestiging en de exploitatie van de parkeergarage onder Belleville? Denkt het College 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?

Antwoord College: Dit risico is voor zover wij begrepen niet aan de orde, zie antwoord op vraag 6.

Commentaar Beter Zeist: Het risico is gezien onze informatie wel degelijk aanwezig.

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 NDZ, antwoorden College en commentaar Stichting Beter Zeist e.a.

8. **Vraag:** Heeft het College 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?

Antwoord College: Het openstellen van het busstation voor autoverkeer gaan we een verkeersveilige wijze vormgeven, de verkeerssituatie wordt goed en veilig ingericht.

Commentaar Beter Zeist: Er zijn geen voorbeelden gegeven Wethouder Luca heeft aan Rover aangegeven dat er geen aanpassingen aan het wegprofiel zijn voorzien. Volgens de reizigersorganisatie is in geval van autoverkeer juist extra ruimte nodig. Dit gezien de functie van het busstation als tijdshalte met overstapfaciliteit waardoor er veel bussen staan. Een verkeersveilige inrichting

van het busstation is volgens Rover problematisch ook gezien de veiligheid voor de overstekende buspassagiers en fietsers. Er ontstaat bovendien een verkeer aanzuigende werking van het openstellen voor de Slotlaan. Die moet volgens de centrumvisie juist een autoluwe winkelstaat worden. Het bovenstaande is ook de opvatting van verkeerskundige en oud-medewerker van de gemeente Zeist, zie **bijlage 1**.

Het gaat verder niet alleen om het verkeersaspect, maar ook om andere aspecten namelijk het cultuurhistorische karakter van het Bethaniëplein, een beschermd dorpsgezicht, en de overlast voor omwonenden van de 6.500-8.500 auto's p/d op het busstation.

Ook zijn er geen succesvolle voorbeelden gegeven in Nederland van een vroeger autovrij busstation dat weer wordt doorsneden door een drukke weg. Moet de oplossing in Zeist het eerste voorbeeld van succes of van falen?

9. **Vraag:** Waaruit blijkt dat er een evenwichtige afweging van belangen heeft plaatsgevonden?

Of is het College van mening dat het plan geen relatie heeft met het besluit van het College het busstation open te stellen voor autoverkeer?

Antwoord College: De afweging heeft plaatsgevonden in de raad in de aanloop naar besluitvorming op 3 maart 2015. We zijn als college nu in gesprek met belanghebbenden over de verdere uitvoering van het raadsbesluit.

Commentaar Beter Zeist: Dit is volstrekt bezijden de waarheid. Hiermee wordt de raad opnieuw verkeerd geïnformeerd. Waarom was dan motie 3 met de vraag om nader onderzoek door het College overgenomen? Verder staat in het aangenomen raadsvoorstel onder punt 8 het volgende. "De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers)." De omwonenden van het busstation zijn echter nooit direct geïnformeerd over de centrumvisie en het plan De Wending. Zij hebben ook geen uitnodigingen gehad voor inspraakavonden. Daarmee is punt 8 van het aangenomen raadsvoorstel niet uitgevoerd.

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.

Vragen NDZ, antwoorden College en commentaar Stichting Beter Zeist e.a.

10. **Vraag:** Is het College 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?

Antwoord College: Ja, we gaan in gesprek met belanghebbenden over een verkeersveilige inrichting.

Commentaar beter Zeist: Waarom wordt eerst een (College)besluit genomen en dan pas "in gesprek gegaan" met belanghebbenden? Inderdaad gaat het dan alleen om de uitvoering en niet of de uitvoering verantwoord is. Dat laatste is echter juist het belang van de betrokkenen en - naar wij aannemen - het belang van de gemeente.

11. **Vraag:** Wat gebeurt er wanneer na de openstelling de veiligheid niet voldoende blijkt te zijn gewaarborgd? En voelt het College zich dan daarvoor verantwoordelijk? Of zelfs aansprakelijk?

Antwoord College: Wij zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor een verkeersveilige inrichting, daar nemen we onze verantwoordelijkheid. Bij iedere veranderende verkeerssituatie zal sprake zijn van een gewenningsperiode waarin we extra alert blijven. Dit verwachten we ook van verkeersdeelnemers. We gaan hierover in overleg gaan belanghebbenden, onder andere met de school.

Commentaar Beter Zeist: Wij kennen de beleidsmatige en uitvoerende verantwoordelijkheid van de gemeente. Maar wat is deze aansprakelijkheid waard wanneer adviezen van belanghebbende derden en praktijkdeskundigen niet of maar gedeeltelijk bij de afweging worden betrokken? Toch blijft de gemeentelijke overheid bestuurlijk aansprakelijk, ook bij tekortschietende besluitvorming en uitvoering. Wij verwachten van de gemeente een transparante procedure voor het bestemmingsplan en een naar gevolgen voor alle belanghebbenden volledig doordacht plan. In dit kader is van belang het zorgvuldigheidsbeginsel zoals opgenomen in de Algemene Wet Bestuursrecht, art. 3.2: "Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen."

12. **Vraag:** Heeft het College 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?

Antwoord College: De afweging heeft plaatsgevonden in de raad in de aanloop naar besluitvorming op 3 maart 2015. We zijn als college nu in gesprek met belanghebbenden over de verdere uitvoering van dat eerdere besluit. Met dien verstande dat we de hiervoor al bij 4 genoemde variant als mogelijke uitwerking in onze afwegingen meenemen.

Commentaar Beter Zeist: Alweer wordt de raad onjuist geïnformeerd. Er heeft geen afweging plaatsgevonden waar de burgers weet van (kunnen) hebben. Laat Het College aantonen waar en wanneer dit zou zijn gebeurd. Onderzoek op deze terreinen is niet opgedragen en uitgevoerd, althans dat is ons niet bekend.

13. **Vraag:** Is het college 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?

Antwoord College: Ja. De afweging heeft plaatsgevonden in de raad in de aanloop naar besluitvorming op 3 maart 2015. We zijn als college nu in gesprek met belanghebbenden over de verdere uitvoering van dat besluit. Met dien verstande dat we de hiervoor al bij 4 genoemde variant als mogelijke uitwerking in onze afwegingen meenemen.

Commentaar Beter Zeist: Zie ons commentaar op het vorige antwoord. Er heeft geen afweging plaatsgevonden waar wij iets van af weten. Van een bewustwording bij het College van de gevolgen voor de leefomgeving van de omwonenden van het Busstation is dan ook niets gebleken.

Bijlage 1: 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".