



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:
Griffensteijnseplein 22
3703 BG Zeist
T: 06-46082657
KvKnr.:30250364
Gironr.: NL98 INGB 000 580 3512
E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl

Aan het college van B&W gemeente Zeist,
cc.: teammanager beheer openbare ruimte, Florian (A.C.) Westermann,
Lars Matthijssen, projectleider Centrumvisie en Wouter Das
Postbus 513, 3700 AM Zeist
Ook per e-mail E-mail: zeist@zeist.nl

Zeist, 5 september 2016

Betreft: Bezwaarschrift Verkeersbesluit tijdelijke geslotenverklaring verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel

Kenmerk: 0191985; besluitdatum:10 augustus 2016;
Publicatiedatum Staatscourant 12 augustus 2016, 2016-nr.43357
Einde ter inzage legging: t/m vrijdag 23 september 2016
Inwerkingtreding: maandag 26 september 2016

Geacht college,

Hierbij ontvangt u ons bezwaarschrift over het bovengenoemd verkeersbesluit van het college van B&W. Wij vragen u dit besluit te heroverwegen en in te trekken, subsidiair de uitvoering van het besluit op te schorten totdat de nog te publiceren verkeersbesluiten over het centrumplan onherroepelijk zijn geworden.

Stichting Beter Zeist is een samenwerkingsverband van buurtorganisaties en -groepen binnen de gemeente Zeist. De organisatie zet zich sinds 2007/2008 in voor een mooi en groen Zeist en voor meer invloed van burgers op hun woon- en leefomgeving, zie ook de siterubriek http://beterzeist.nl/?page_id=220

Het bezwaarschrift bestaat uit:

- o **Korte voorgeschiedenis;**
 - o **Gronden van bezwaar**
 - o **Conclusie**
 - o **Bijlage 1 Zienswijze Stichting Beter Zeist over 6 ontwerp-verkeersbesluiten centrumvisie, d.d. 11-05-2016;** reeds toen ontvangen
 - o **Bijlage 2: Toelichting en conclusies bij overzicht verkeersintensiteiten d.d. 7-09-2016**
- Ir. H.J. Hoorn

Korte voorgeschiedenis

De gemeente spant zich al zo'n tien jaar in om het dorp Zeist op de kaart te zetten. Achtereenvolgende plannen zijn gestuit op verzet van burgerorganisaties, waardoor plannen

en besluiten voor bijvoorbeeld hoogbouw (landmarks) in en buiten het centrum uiteindelijk niet ten uitvoer werden gebracht.

In 2013 en 2014 maakten burgers met succes bezwaar tegen diverse voorstellen voor het aanpassen van de verkeerscirculatie, waardoor het centrum van Zeist minder open en toegankelijk zou worden. Tijdens Ronde Tafels met de samenleving stuitte de raad op massieve weerstand van burgers en hun organisaties.

Terugkijkend was de periode van 2014-2016 een tijdperk van pogingen van politiek Zeist het centrum op diverse manieren ingrijpend te veranderen, vaak tegen de zin van grote delen van de bevolking. Wat dat betreft lijkt de beleidsontwikkeling voor het centrum op de planontwikkeling over het zgn. Drieluik Den Dolder met een tunnel voor langzaam verkeer. Daar schoot de gemeente volgens de gemeentelijke Rekenkamer Commissie schromelijk tekort t.a.v. cultuur en werkwijze van de raad, regie en verantwoordelijkheidsverdeling, samenhang, afspraken met partijen, financiën, externe communicatie en burgerparticipatie¹. Hoe herkenbaar is dit niet wat het Zeist-centrum betreft.

Toen de verantwoordelijke wethouder ondanks grootschalig publiek verzet tegen de voorliggende verkeersplannen geen nieuw plan meer wilde opstellen, maakte de raad in februari 2015 in besloten kring een eigen, zeer ingrijpende nieuwe verkeersvariant: de "Amendementsvariant". Vervolgens weigerde de raad in te gaan op vragen van burgers het nieuwe voorstel ter inzage te leggen en te bespreken met de samenleving. Dus ondanks de uitdrukkelijke vraag daarnaar was er geen gelegenheid voor burgerparticipatie, voor het indienen van zienswijzen en voor inspraak door de belanghebbenden over hun zienswijzen. Door de nieuwe variant te presenteren als amendement is de voor dit soort voorstellen gebruikelijke Ronde Tafel procedure over de bespreking van zienswijzen omzeild, terwijl die wel voor eerdere varianten werd georganiseerd. Daarmee werden burgers en andere belanghebbenden buitenspel gezet.

In feite nam de raad samen met het college de regie strak in handen en probeert zo snel mogelijk de besluiten door te voeren. Daarmee zet zij de relatie met de burgers onder druk en ontbreekt er voldoende draagvlak voor de voorstellen c.q. (ontwerp)besluiten. Het lijkt erop dat na de eerste periode van zwalkend beleid de regie nu naar inhoud en tijd te knellend is geworden. Het ontbreekt aan een adequate planvoorbereiding en een evenwichtige belangenafweging. Verder wordt in de planprocedure alles aan elkaar gebreed zodat dat het totaal niet inzichtelijk is. Uit de gronden van bezwaar wordt duidelijk dat er in feite sprake is van een bestuurlijke tunnelvisie. Kennelijk moet alles wijken voor belangen van vastgoedeigenaren c.q. exploitanten in het centrum, in het bijzonder het slechtlopende winkelgebied Belcour.

De "amendementsvariant" van 3 maart 2015 is in tegenspraak met het in 2009 vastgestelde beleid van de Ideeëninventarisatie 2008 en van de Nota Uitgangspunten Masterplan Centrum Zeist 2009. Daarin wordt uitgegaan van: *'Het waarborgen van een gedegen oost-west / west-oostverbinding' door het centrum, zowel voor auto's als bussen.*" (bedoeld wordt noordoost-zuidwest en omgekeerd). De amendementsvariant houdt echter in dat de bestaande doorgang voor autoverkeer door en langs het centrum wordt afgesloten.

Op 6 april 2016 publiceerde het college 6 ontwerp verkeersbesluiten, een combinatie van 11-

¹ Zie Rekenkamer Zeist: Onderzoek Fietstunnel Den Dolder, juni 2016

12 verkeersmaatregelen, op basis van de verkeersvariant van het amendement. Burgers en organisaties dienden hierover volgens de gemeente circa 162 zienswijzen in, meestal over meerdere besluiten tegelijk. Deze zienswijzen zijn voor het merendeel afwijzend. Het hoofdbezwaar is het ontbreken van een integraal plaatje en in het bijzonder weerstand tegen de afsluiting van de noordoost-zuidwestverbinding voor autoverkeer. Daardoor zal veel extra verkeer door omliggende buurten en wijken plaatsvinden en zullen auto's (onnodig) moeten omrijden, zie verder http://beterzeist.nl/?page_id=933#VOORGENOMEN

Daarna werd met ondersteuning van Stichting Beter Zeist een burgerinitiatief georganiseerd, dat door bijna 600 bewoners van de betreffende buurten werd gesteund. De initiatiefnemers verzochten de raad om alsnog een Ronde Tafel (inspraakbijeenkomst) te houden over de verkeersplannen voor het centrum. De resultaten daarvan zou de raad dan moeten gebruiken bij de heroverweging van de zelf gekozen verkeersvariant. In afwachting daarvan vroegen de initiatiefnemers de besluitvorming over de verkeersbesluiten op te schorten. Zie http://beterzeist.nl/?page_id=8687#burger. De raad wees op 5 juli 2016 dit verzoek unaniem af. Ook een amendement (over de afhandeling van het Burgerinitiatief) van een van de partijen om de ingediende zienswijzen in het openbaar te bespreken tijdens een Ronde tafel van de raad werd niet aangenomen.

Op 4 juli 2016, dus voordat de raad over het burgerinitiatief besloot en dus ook voor de afwikkeling van de zienswijzen over de ontwerpbesluiten en het nemen van (definitieve) besluiten, nam het college van B&W een verkeersbesluit over het afbreken van het tunneltje. Dat werd op 11 juli 2016 gepubliceerd (stcrt 2016-36677). Het werd vervolgens ingetrokken en op 12 augustus 2016 gerectificeerd ingediend met een beperkter reactietermijn (stcrt 2016-43357). Het besluit van 11 juli werd kennelijk eerst bekend werd gemaakt als een (ontwerp)besluit waartegen zienswijzen konden worden ingediend. Gezien de rectificatie is het nu een besluit waartegen een bezwaar kan worden ingediend. Dit betekent ook dat er een hoorzitting over een bezwaarschrift moet worden gepland. 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.

Daarnaast werden op 19 juli nog twee verkeersbesluiten gepubliceerd over het wijzigen van de bebording voetgangersgebied Voorheuvel (stcrt nr. 2016-38715) en Emmaplein (stcrt nr. 2016-38714). De ter inzage legging en beroepstermijn voor beide besluiten bedraagt 6 weken.

Al eerder, op 30 juni 2016, heeft het college een aanvraag voor een nog te verlenen omgevingsvergunning gepubliceerd (Gemeenteblad Zeist 2016-95225) voor het bouwen en aanleggen (slopen) gedurende de periode september/oktober 2016. En op 20 juli werd aanvullend een verleende omgevingsvergunning gepubliceerd (Gemeenteblad Zeist 2016-98868). Ditmaal ging het om het aanbrengen van een stempelconstructie i.v.m. het slopen van het tunneltje. De ter inzage legging en de bezwaarstermijn voor de (verleende) omgevingsbesluiten bedraagt 6 weken.

Gronden van bezwaar

1 Geen adequate afhandeling van zienswijzen en bezwaren voordat met de sloop wordt begonnen

De procedures over het ontwerpbesluit 6 (zie verder onder punt 3.2) en andere besluiten zijn nog niet afgerond. Dat betekent dat eerst de beantwoording van de massaal ingediende zienswijzen (zie Korte voorgeschiedenis, 4^e alinea) moet 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 in feite afgeleide deelbesluiten worden genomen over de afsluiting van een belangrijke doorgaande weg en als voorwaarde daarvoor de sloop van een tunneltje.

De stelling onder NB van het voorliggende besluit van de gemeente dat het besluit geheel los staat van het *ontwerp*-verkeersbesluit (6) waarover de zienswijzeprocedure nog loopt heeft slechts een pro forma betekenis. Inhoudelijk betreft het voorliggende verkeersbesluit een voorwaardelijk onderdeel voor de uitvoering van het *ontwerp*besluit besluit 6a: Afsluiten tunneltje Klinker voor autoverkeer (verwijderen 2 rotondes) en openstellen busverkeer, zie Bijlage 1 Paragraaf 4.4.2.

Via een parallelle procedure wordt een voorschot genomen op de uitvoering. Ook in de communicatie met burgers zeggen verkeersambtenaren dat de sloop van het tunneltje een voldongen feit is waarover in informatiebijeenkomsten niet mag worden gesproken. Dat gebeurde vooral nadat bleek dat er veel zienswijzen waren ingediend tegen de ontwerpbesluiten, waaronder 6a. En idem na het door bijna 600 belanghebbende burgers ondersteunde burgerinitiatief over de verkeersmaatregelen. Het laat zien dat de gemeente perse het tunneltje wil slopen. Feitelijk ontmoedigt zij daarmee belanghebbenden om bezwaarschriften in te dienen. Op die manier scheidt de gemeente zelf voorwaarden om procedures en uitstel te omzeilen. Dat zou niet de uitvoeringspraktijk van de overheid behoren te zijn.

Het gaat feitelijk om het creëren van een onomkeerbaar, voldongen feit, want na de sloop komt er geen nieuwe tunnel terug. Zo'n tunnel is juist nodig om het auto- en fietsverkeer ongestoord en veilig te laten doorstromen. Dat tunneltje heeft altijd goed gefunctioneerd; er waren geen verkeersklachten over (zie ook bezwaargrond 2). Het behoud ervan is van groot belang voor veel omliggende wijken en buurten van Zeist die te maken krijgen met sluipverkeer. Dat blijkt uit de prognosecijfers van de gemeente, zie bijlage 2.

Er bestaat geen dringende noodzaak voorafgaande aan de afhandeling van de zienswijzen het tunneltje af te breken. Er zijn genoeg andere werkzaamheden ter verfraaiing van het winkelcentrum uit te voeren die los staan van de afbraak van het tunneltje. Bovendien stelt de gemeente dat na de afbraak en zolang de procedure over de zienswijzen nog niet is afgerond de verbinding voor autoverkeer opnieuw in gebruik wordt genomen. Over het fietsverkeer wordt echter niets vermeld. Ook kan het sloopwerk uitlopen of stagneren waardoor de facto de afsluiting (meer) definitief wordt.

Tijdstermijnen van ter inzage legging en uitvoering

Het voorliggende (deel)verkeersbesluit is eerst op 11 juli en later gerectificeerd op 12 augustus gepubliceerd in de Staatscourant toen de zomervakantie in de regio midden Nederland al was begonnen. Vele malen heeft het college de afgelopen jaren toegezegd dergelijke besluiten niet tijdens de (grote) vakantie ter inzage te leggen. Wellicht dat daarom de normale termijn in eerste instantie van 6 werd verlengd tot tien weken. In tweede instantie werd het weer teruggebracht tot zes weken waardoor uiteindelijk de reactietermijn hetzelfde bleef.

De datum van de voorgenomen inwerkingtreding van het besluit is thans maandag 26 september 2016. Dat betekent dat bezwaarschriften die binnen de reactietermijn dus uiterlijk vrijdag 23 september 2016 binnenkomen daarna op een procedureel acceptabele wijze 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. Direct na het verlenen van de laatste omgevingsvergunning, die al wel is aangevraagd, kan de gemeente overgaan tot sloop van het tunneltje. Mogelijke wacht de gemeente zo lang mogelijk met de besluitvorming over de ontbrekende omgevingsvergunning. In dat geval zal alleen een verzoek om voorlopige voorziening bij de rechtbank de sloop kunnen opschorten. Voor de bezwaarprocedure geldt hetzelfde als voor de tijdelijke afsluiting. Die vergt maximaal 18 weken voor een adequate afhandeling, nog afgezien van een mogelijkheid voor beroep.

Gezien hiervoor genoemde procedurele knelpunten en de gronden van bezwaar zoals uitwerkt onder punt 2 en 3 zullen ons inziens eerst de normale procedures van afhandeling van zienswijzen over de 6 ontwerp verkeersbesluiten en de bezwaarschriften over de voorliggende maatregelen moeten worden gevolgd. Bovendien zullen er nog veel andere besluiten moeten worden genomen die onderdeel uitmaken van een geheel aan verkeersmaatregelen zie de bezwaargronden onder punt 3.

2 Ontoereikende onderbouwing besluit

Op basis van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, worden met dit besluit de volgende doelstellingen beoogd:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers.

Deze motivering is niet onderbouwd en is daarom ontoereikend:

o Er is geen onderbouwing in de vorm van enig (veiligheids)onderzoek dienaangaande van deze doelstelling bekend. Dat is echter gelet op artikel 21 BABW een vereiste. Een ongelijkvloerse kruising door middel van een fiets- en autotunnel wordt vervangen door een potentieel gevaarlijker gelijkvloerse oversteek. Hiermee verandert de verkeersstroom voor alle categorieën verkeer ingrijpend. Of en in hoeverre de tweezijdige fietsverbinding na de sloop wordt hersteld staat niet in het verkeersbesluit vermeld. Als dat niet het geval is ontstaat er een nog ingrijpender verkeersverandering waarvan de (veiligheids)effecten niet zijn onderzocht.

o Een "tijdelijke geslotenverklaring" kan gemakkelijk worden verlengd en kan daarmee de facto (meer) permanent worden.

o Van klachten over het tunneltje was in 2014 en 2015 geen sprake. De opgevraagde cijfers laten dit zien.²

² Het tunneltje dat de verkeersstroom noord-zuid van auto's door Zeist mogelijk maakt is geen enkele maal als probleem genoemd bij de ruim 200 reacties n.a.v. de oproep in april 2014 vanuit de

- o Volgens het advies van de themagroep bereikbaarheid, bestaande uit zo'n 25 door de gemeente daartoe uitgenodigde, zeer betrokken inwoners, is geen draagvlak voor het nagenoeg uitbannen van de verkeerscirculatie door het centrum. De themagroep wilde daarom het tunneltje dat in de circulatie voorziet behouden.
- o Zonder de amendementsvariant van de centrumvisie was het niet aan de orde geweest het tunneltje af te breken. Van slopen om redenen van veiligheid is nooit sprake geweest. Daarvoor ontbreekt de onderbouwing. Verder waren er tot nu toe geen grote verkeersproblemen zoals files en onaanvaardbaar geachte opstoppingen. Dat bleek uit de gehouden bijeenkomsten met burgers. De achterliggende gedachte is dat de veranderingen in de verkeersdoorstroming de positie van het winkelcentrum zou versterken. Daarover is geen onderzoeksrapport beschikbaar. Het tegendeel zal eerder optreden door het minder toegankelijk maken van het centrum. De doelmatigheid van de maatregel(en) is hiermee niet aangetoond

3 Vooruitlopen op de (onherroepelijkheid van) nog te nemen verkeersbesluiten en daarmee samenhangende overwegingen

3.1. Relatie tussen verkeersbesluit tunneltje en nog komende verkeersbesluit(en)

In het NB onder het punt motivering van het verkeersbesluit staat dat deze maatregel geheel los staat van het ontwerp-verkeersbesluit dat voorziet in de permanente afsluiting van deze verbinding voor autoverkeer. Dit klopt niet met de motivering die in het besluit zelf wordt gegeven: *“Een van de maatregelen die moeten bijdragen aan de verbetering van het woon- en winkelklimaat is de herinrichting van de omgeving van de Markt/Emmaplein. In dat kader wordt o.a. het tunneltje dat de verbinding vormt tussen de Weeshuislaan en de Voorheuvel gesloopt.”* Hiermee wordt ook in dit besluit erkend dat er een andere reden is voor het afbreken dan de aangevoerde gronden van verkeersveiligheid (zie punt 2 van dit bezwaarschrift). Maar de gevolgen van het afbreken van het tunneltje worden niet afgewogen ten opzichte van de genoemde motivering. Overigens is in vrijwel alle stukken over de amendementsvariant het afbreken van het tunneltje direct of indirect als voorwaardelijk aangegeven.

3.2 Procedure(s) ontwerpbesluit 6 en andere besluiten is nog niet afgerond

In een van de ontwerpbesluiten³ wordt de doorgang voor autoverkeer en fietsers op de plek van het tunneltje gewijzigd in een doorgang voor lijnbussen (en fietsers?). Het gaat in het bijzonder om maatregel 6a. *“Afsluiten tunneltje Klinker voor autoverkeer (verwijderen 2 rotondes) en openstellen busverkeer.”* Daarvoor is de afbraak van het tunneltje nodig, omdat lijnbussen daar gezien de hoogte van de doorgang niet doorheen kunnen rijden.

Over dit besluit en de andere 5 verwante ontwerpbesluiten met verkeersmaatregelen zijn 161 - vooral afwijzende - zienswijzen binnengekomen. Een groot deel van de zienswijzen is ondertekend door meerdere personen of door groepen/organisaties. Deze zienswijzen zullen nog moeten worden beantwoord door het College van B&W. Pas daarna kan het college

gemeente aan burgers om verkeersergernissen te melden. In 2015 zijn in totaal 482 meldingen i.v.m. verkeer gedaan en ook bij deze meldingen zat er geen enkele over dit tunneltje.

³ Ontwerpbesluit 6 d.d. 6 april 2016: Meerdere verkeersmaatregelen voor Weeshuislaan, Voorheuvel, Slotlaan en 1ste Hogeweg

verkeersbesluiten nemen die openstaan voor beroep. Zoals het er nu naar uitziet zal bij ongewijzigd beleid beroep worden aangetekend tegen alle besluiten. Het is zeer de vraag of het betreffende ontwerp verkeersbesluit 6(a) stand houdt.

Het afbreken van het tunneltje is een eerste (noodzakelijke) stap voor het kunnen realiseren van de amendementsvariant. Vóór de afbraak van het tunneltje kunnen voetgangers nog zonder het autoverkeer te kruisen over de markt lopen. Daarna zullen voetgangers echter moeten wachten op het doorgaande auto- en fietsverkeer en omgekeerd. De wijziging van de doorgang na twee maanden maakt de druk groter om de diverse permanente verkeersmaatregelen van de besluiten door te voeren en de doorgang voor auto's af te sluiten. Een dergelijke knip in de doorgang heeft verkeerseffecten op het gehele verkeerspatroon in en rondom het centrum. Het is ook verkeerskundig nu nog niet nodig. De 'tijdelijke afsluiting' met het oog op een permanente afsluiting zal al voor ongewenste effecten in de omringende buurten zorgen, zeker als er aldaar nog geen mitigerende, flankerende maatregelen zijn genomen. Over deze maatregelen is nog geen overeenstemming met alle buurten.

De gemeente heeft medegedeeld dat het college rond 27 september 2016 een besluit neemt over een aantal aanvullende verkeersmaatregelen die in een besluiten moeten worden vertaald. Het gaat om zgn. wijkverkeersplannen voor de buurt Wilhelminapark en voor het Lyceumkwartier-zuid. Dit betekent dat op de dag waarop de termijn voor het indienen van bezwaren tegen de sloop van het tunneltje eindigt (23 september), de gevolgen van het afsluiten van deze route nog steeds niet duidelijk zijn.

3.3 Verwachte verkeerseffecten afsluiting tunneltje nog niet helder, onvoldoende gemotiveerd en ook niet definitief vastgesteld

In vrijwel alle ons bekende zienswijzen over de 6 ontwerp verkeersbesluiten wordt de doelmatigheid⁴ van de verkeersmaatregelen inclusief het verwijderen van het tunneltje sterk in twijfel getrokken dan wel als contraproductief gekenschetst. Dit gezien de uitgangspunten en doelstelling van de centrumvisie. Zolang het college niet beleidsmatig en inhoudelijk op de zienswijzen heeft gereageerd is het procedureel onjuist een voorschot te nemen door besluitvorming over het tunneltje.

Wat de knip voor autoverkeer bij het tunneltje betreft erkent de gemeente dat er verdringingseffecten zullen optreden in omringende buurten. Met enkele van deze buurten wordt overleg gevoerd om te komen tot voorstellen voor verkeer beperkende, flankerende maatregelen zoals omrijden, eenrichtingsverkeer, afsluiten etc. Daardoor zullen de effecten steeds verder worden verplaatst naar andere en verder van het centrum gelegen buurten.

In dit verband zijn er voor enkele buurten en straten *na de besluitvorming* op 3 maart 2015 over de amendementsvariant berekeningen van het verwachte verkeersaanbod voor diverse verkeersvarianten gemaakt. De gemeente hanteert daarbij wel steeds als uitgangspunt het afsluiten van de noordoost-zuidwestverbinding. Er is echter met de meeste betreffende

⁴ Zie hiervoor enkele zienswijzen http://beterzeist.nl/?page_id=8687#zienswijzen waaronder paragraaf 2 van de zienswijze van Stichting Beter Zeist.

buurten nog geen overeenstemming over de maatregelen c.q. de verkeersvarianten. Dit mede omdat de buurten in feite geen extra verkeer door hun woonstraten als gevolg van de knip ter plaatse van het tunneltje accepteren. Bovendien leiden veel maatregelen tot veel meer omrijden en zorgen deze voor een slechtere bereikbaarheid van de woonwijken. Verder is er ook technisch gezien onderbouwde kritiek op de kwaliteit van de gepresenteerde berekeningen. Kortom: de gevolgen van de amendementsvariant voor het verkeer zijn vooraf en achteraf niet voldoende doorgerekend, laat staan dat er een geïntegreerde berekening is gemaakt voor alle betrokken buurten samen.

Overigens zijn nog steeds niet alle ontwerp besluiten voor het centrumverkeer genomen. Ook worden er nog steeds aanpassingen aangebracht of voorgesteld in de door de raad vastgestelde amendementsvariant, zoals bij de Meester de Klerkstraat en rond het lijnbusstation. Verder wordt met relevante buurten (nog?) geen overleg gevoerd zoals met Valckenbosch, Bethaniëplein, straten rondom het busstation, Bloemenbuurt, Dichtersbuurt en het gedeelte van de Slotlaan tegenover het Walkartpark. Daarnaast zijn de effecten van de door de raad voorgestelde verkeersluwheid van de Slotlaan (van de Hogeweg tot het busstation) nog steeds niet concreet uitgewerkt. Ook zijn de veiligheidsaspecten van de gevolgen van doorgaand autoverkeer over het busstation niet onderzocht. Verder zijn simpele alternatieven of aanpassingen niet bestudeerd en overwogen. Het gaat bijvoorbeeld om aanpassing van verouderde verkeerslichten, verkeersborden ten behoeve van bestemmingsverkeer, automatische registratie autoverkeer.

Kortom: wat staat op de site centrumzeistvernieuwt.nl onder “Status verkeersmaatregelen” klopt niet: *“Deze aanvullende verkeersmaatregelen zijn het uitgangspunt om rechtszekerheid te bieden ten aanzien van de ongewenste neveneffecten van de 11 verkeersmaatregelen.”* De rechtszekerheid van belanghebbenden is nog steeds niet gewaarborgd, ook niet voor de overige buurten die te maken krijgen met dergelijke effecten⁵.

3.4 Alle verkeersbesluiten hebben effect op elkaar, maar het integrale beeld ontbreekt

Tijdens de verkeersdialoog is beloofd het integrale pakket aan verkeersmaatregelen te presenteren aan de deelnemers van de verkeersdialoog⁶. Tot nu toe is dat niet gebeurd, omdat er nog geen overeenstemming over is. Daarom weten we ook niet wat er terecht zal komen van de volgende belofte in de brief van 8 maart 2016 (o.c.) onder het kopje “Argumenten”: “De aanvullende verkeersmaatregelen gaan ongewenste neveneffecten vanuit de centrumvisie in omliggende woonwijken daarbuiten zo veel als mogelijk tegen”.

Gezien de verwevenheid van de voorliggende en nog komende verkeersbesluiten is het zonder een volledig gemeentelijk verkeersplan onmogelijk de onderlinge effecten van de in de besluiten opgenomen maatregelen te bepalen. De fragmentatie van de amendementsvariant in aparte besluiten versterkt dit probleem.

Hetzelfde geldt voor het ter inzage liggende verkeersbesluit “Tijdelijke geslotenverklaring verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel”. Zie grond 1 voor de vijf besluiten in het gebied van het tunneltje: 3 verkeersbesluiten en twee omgevingsbesluiten. Op deze wijze creëert de gemeente stap voor stap voldongen feiten die weer bepalend zijn voor de volgende stappen. Voor belanghebbenden, maar ook voor de gemeente zelf is het daarmee

⁵ Zie de dezelfde formulering in de brief van 8 maart 2016 van B&W aan de raad over het vervolg van de verkeersdialoog.

⁶ Zie voorgaande brief onder het kopje communicatie met de samenleving

onmogelijk een integrale afweging te maken en voor belanghebbenden om bezwaar of beroep aan te tekenen. Zij zien door de bomen het bos niet meer. Er is een doolhof van plannen, doorrekeningen en besluiten ontstaan waarvan de gevolgen niet helder zijn. Dat kan niet de bedoeling zijn van dergelijke voor de Zeistenaren belangrijke besluiten.

In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) ontbreekt nog het onderdeel voor Zeist Centrum. De amendementsvariant kan daarin niet voorzien gezien het globale karakter ervan zoals op het gebied van wegategorisering en de voorgestelde, nog niet uitgekristalliseerde verkeerscirculatie in het centrum. Een dergelijke uitwerking is verplicht volgens de Planwet verkeer en vervoer welke per 1 januari 2015 van toepassing is. De uitwerking zou juist de verbinding moeten vormen tussen de globale centrumvisie en afzonderlijke verkeersbesluiten en maatregelen. Op deze wijze kunnen burgers zich niet goed een volledig beeld vormen van de samenhang en reikwijdte van de besluiten.

De verkeersbesluiten die te maken hebben met de amendementsvariant van de centrumvisie dienen onderling en afzonderlijk goed te zijn afgewogen, ook ten opzichte van het doel van de centrumvisie: een compact, aantrekkelijk winkelcentrum. In dit kader is van belang het zorgvuldigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:2 Awb: "Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen." Dat is hier ten ene male niet gebeurd en het gebeurt ook in het verkeersbesluit niet.

3.5 De voorlichting en communicatie over de plannen en de verkeerseffecten schiet procedureel en inhoudelijk tekort

Het college en de betrokken projectmanagers stelden herhaaldelijk in het openbaar in de raad en daarbuiten dat de verkeersvariant van het amendement op de centrumvisie een onomkeerbaar vaststaand besluit is. Op 31 augustus 2016 zei de projectleider Lars Matthijssen nog het volgende tijdens de informatiebijeenkomst met het Wilhelminapark en Lyceumbuurt-zuid: "de centrummaatregelen worden sowieso uitgevoerd".

De centrumvisie is daarentegen slechts een voornemen voor een nog vast te stellen verkeersplan en voor de daarop volgende besluiten (kortom: een besluit van algemene aard over een visie). Dit is niet conform het Fair Play beginsel als bedoeld in art. 2:4 Awb. Het geeft belanghebbenden een verkeerd beeld van de werkelijke situatie en de te volgen procedures. Dit geldt ook voor de mededeling van het college tijdens een raadsvergadering dat in september 2016 het tunneltje zal worden afgebroken zonder dat daarvoor een verkeersbesluit nodig is. Dat blijkt dus ook niet juist te zijn gezien het voorliggende verkeersbesluit.

In het verkeersbesluit wordt gesteld dat onder meer de centrumdialog met bewoners en andere belanghebbenden resulteerde in de centrumvisie zoals die op 3 maart 2015 werd vastgesteld. Zoals onder "Korte voorgeschiedenis" al is uiteengezet klopt dit niet met de werkelijkheid. Van invloed van burgers op de amendementsvariant van de raad was geen sprake. De voorlichting daarover was eenzijdig. In de praktijk schiet het voorlichtingsbeleid schromelijk tekort. Zo is de in het voorliggende besluit toegezegde voorlichting in de maand augustus over de afsluiting van de tunnel niet gerealiseerd. De communicatie over dit onderwerp zou in overleg met de winkeliersvereniging worden voorbereid.

Sommige buurten en burgergroeperingen worden wel geïnformeerd en gehoord en andere niet. En de effecten van verkeersbesluiten en het slopen c.q. afsluiten van het tunneltje moesten via een WOB-verzoek worden achterhaald.

Alleen omwonenden van sommige voorliggende plannen worden uitgenodigd voor informatiebijeenkomsten en andere belanghebbenden worden bewust niet uitgenodigd en zo veel mogelijk geweerd. Op 18 april 2016 vond een zogenaamde afrondende bijeenkomst plaats waarover de raad geïnformeerd is de brief van het college d.d.. Vervolgens worden buiten het zicht van degenen die zich daarvoor hadden aangemeld 'klankbordgroepen' gevormd, waarmee verder gepraat wordt over aanvullende maatregelen rond het Wilhelminapark en Lyceumkwartier-zuid. Dit gebeurde bijvoorbeeld nog tijdens de slotbijeenkomst op 31 augustus. Maar deze maatregelen hebben grote gevolgen voor lanen en straten tot ver buiten deze twee buurten. Die bewoners daarvan worden niet geïnformeerd, laat staan dat zij over de maatregelen kunnen meespreken.

Op de site Zeistcentrumvernieuwt.nl staat alleen voor het gemeentebestuur ondersteunende informatie en dus niets over de kritiek van grote groepen van burgers. Ook ontbreekt daarop tot nu toe het voorliggende verkeersbesluit. De voorlichting over de verkeersvarianten van de centrumvisie is gebrekkig zowel naar aard als inhoud. Zo zijn de bijlagen van de visie niet (digitaal) toegankelijk, terwijl er in de tekst wel naar wordt verwezen.

Conclusie

Gezien de hiervoor genoemde en onderbouwde bestuurskundige, beleidsmatige, procedurele en verkeerskundige redenen is het thans niet aan de orde om vooruitlopend op afhandeling van de zienswijzen en bezwaarschriften en mogelijke beroepsprocedures al over te gaan tot het afbreken van het onderhavige tunneltje en in dit verband over te gaan tot een (tijdelijke) tijdelijke geslotenverklaring van de verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel. Dit in verband met het ontbreken van voldoende onderbouwning en een evenwichtige belangenafweging.

Stichting Beter Zeist vraagt u hierbij het besluit te heroverwegen en in te trekken, subsidiair de uitvoering van het besluit op te schorten totdat de nog te publiceren verkeersbesluiten over het centrumplan onherroepelijk zijn geworden.

Hoogachtend,

Stichting Beter Zeist

Was getekend E.P. Visscher, voorzitter

Bijlage 1 Zienswijze Stichting Beter Zeist over 6 ontwerp-verkeersbesluiten centrumvisie, d.d. 11-05-2016; reeds toen ontvangen

Bijlage 2: Toelichting en conclusies bij overzicht verkeersintensiteiten.d. 7-09-2016, Ir. H.J. Hoorn

In deze bijlage wordt verwezen naar het overzicht verkeersintensiteiten, zie site:

http://beterzeist.nl/?page_id=8687#zienswijzen. De bijlage is gebaseerd op gemeentelijke stukken (kaarten) die daar ook als bestanden op de site zijn te raadplegen.

Overzicht op basis van berekeningen door de gemeente in het gemeentelijk verkeersmodel:

- Referentie 2025. Dit is de huidige situatie in 2025. Dit vormt de referentie in alle eerdere vergelijkingen. Doorgerekend op 3-2-2016, gepubliceerd op centrumzeistvernieuwt.nl. Alle relatieve toe- en afnamen (%) in het overzicht zijn berekend t.o.v. deze referentie.
- Centrumvisie / amendementvariant zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 3-3-2015, met busstation open. Doorgerekend op 3-2-2016, gepubliceerd op centrumzeistvernieuwt.nl.
- Ontwerpverkeersbesluiten d.d. 30-3-2016, met aanvullende maatregel o.a. afsluiting Korte Steynlaan. Doorgerekend op 26-6-2016, gepubliceerd op centrumzeistvernieuwt.nl. De gemeente noemt deze variant nu 'Referentie 2025 Wilhelminapark'. Dit is verwarrend.
- Wijkverkeersplan Wilhelminapark / Lyceumkwartier zuid, incl. maatregelen rond Torenlaan, variant 3a+. Gepresenteerd in bijeenkomst op 31-8-2016, nog niet gepubliceerd.
- Wijkverkeersplan Wilhelminapark / Lyceumkwartier zuid, incl. maatregelen rond Torenlaan, variant 3b+. Gepresenteerd in bijeenkomst op 31-8-2016, nog niet gepubliceerd.

Het is de bedoeling dat het college van B&W binnenkort een van beide wijkverkeersplannen kiest.

Centrumvisie 3-3-2015 leidt door afsluiting tunneltje bij de Klinker tot toenames van autoverkeer door de wijken rond het centrum in zuidwestelijke richting. Vooral door het Wilhelminapark (Stationslaan, Prins Hendriklaan, Huydecoperweg), de Bloemenbuurt en de route Dalweg, Berkenlaan, Van Lenneplaan, Schaerweijdelaan.

Door de aanvullende afsluiting van de Korte Steynlaan in het pakket ontwerpverkeersbesluiten van 30-3-2016 wordt het probleem van het Wilhelminapark 'opgelost', maar daarmee verplaatst het zich naar de Pauw van Wieldrechtlaan, Boslaan en Lorentzlaan.

In wijkverkeersplannen 3a+ en 3b+ van 24-7-2016 worden de problemen van de Pauw van Wieldrecht en Boslaan opgelost ten koste van de Lorentzlaan. In variant 3a+ wordt de noordzijde van het Wilhelminapark compleet afgesloten. Daardoor vanaf Steynlaan en Boulevard grote omwegen naar het Wilhelminapark (o.a. school Het Spoor), via Lindenlaan en Woudenbergsesweg.

Door al deze afsluitingen wordt het sluipverkeer door het Wilhelminapark effectief tegengegaan, maar verplaatst het bestemmingsverkeer Wilhelminapark zich naar de zuidelijke ingang via de Choisyweg en de Woudenbergsesweg. Daar toenames van meer dan 50 %.

Door de afsluiting van het tunneltje bij de Klinker en de aanvullende maatregelen in het Wilhelminapark en rond de Torenlaan (wijkverkeersplannen), verkeerstoenames op de

Berkenlaan (+ 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 %). Hiervoor geen oplossingen.

De relatieve toenames (percentages) op de Lindenlaan, Oranje Nassaulaan, Van Lenneplaan en Schaerweijdelaan lijken mee te vallen, maar dat wordt mede veroorzaakt doordat er al (te) veel verkeer is. In absolute toenames (aantallen auto's per dag) zijn ze vergelijkbaar met de overige genoemde straten.

Op een groot aantal van deze straten worden de maximale verkeersintensiteiten volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) overschreden, c.q. verder overschreden. Op de Lindenlaan wordt de GVVP-norm zelfs met meer dan 100 % overschreden.

De berekende toename op de Leliestraat (176 - 179 %) zal waarschijnlijk ook optreden op de Hortensialaan, maar die straat zit niet in het verkeersmodel. Door de Bloemenbuurt zal vooral sluipverkeer rijden dat vervolgens via de Oude Arnhemseweg en de Van Reenenweg linksaf de Utrechtseweg op gaat.

Centrumvisie leidt nauwelijks tot beoogde omrijden via Z-structuur (Krakelingweg - Woudenbergseweg - Laan van Beek en Royen - Dribergseweg). Verkeer snijdt Krakelingweg af via Lyceumkwartier (Verlengde Slotlaan, Homeruslaan, Socrateslaan, Lorentzlaan) en rijdt vanaf Jagersingel rechtdoor via Oranje Nassaulaan.

Verkeer tussen Slotlaan en Voorheuveld kan niet meer weg via tunneltje Klinker en parkeergarage Voorheuveld. Bovendien eenrichtingsverkeer tunnel Meester de Klerk. Daardoor toename van 'uitgaand verkeer' op Torenlaan / Cronjélaan in noordoostelijke richting. Dat wordt in wijkverkeersplannen 'opgelost' door eenrichtingsverkeer op Bergweg, maar daardoor wordt Antonlaan weer bijna net zo druk als nu, ondanks openstelling busstation.

Slotlaan wordt niet of nauwelijks autoluwer, misschien zelfs drukker door openstelling busstation. Er zit een kunstmatige afname in het verkeersmodel door max. 15 km/u. Die is niet realistisch en zit niet in Referentie 2025. De afname zal in werkelijkheid kleiner zijn, of er zal zelfs een toename zijn. De GVVP-norm blijft vanaf 1e / 2e Hogeweg overschreden, ook op het busstation. Slotlaan wordt niet ingericht als 'shared space', zoals beoogd in centrumvisie. Als gevolg van de openstelling van het busstation zullen daar ca. 3.500 auto's per etmaal gaan rijden.

Verkeer Montaubanstraat wordt extreem onevenwichtig: circa 6.500 per dag centrum in (nu 5.600), versus 100 per dag centrum uit (nu 3.700).