



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:
Griffensteijnseplein 22
3703 BG Zeist
T: 06-46082657
KvKnr.:30250364
NL98 INGB 0005 8035 12
E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl

**Aan de rechtbank Midden Nederland
Afdeling bestuursrecht, voorlopige voorzieningen**

Vrouwe Justitiaplein 1, 3511 EX Utrecht
Postbus 16005, 3500 DA Utrecht

Zeist, 21 september 2016

Betreft: Verzoek om voorlopige voorziening t.a.v. door het College van B&W van de gemeente Zeist genomen "Verkeersbesluit tijdelijke geslotenverklaring verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel", bijlage 1:

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

Edelachtbare heer/vrouwe,

Op 10 augustus 2016 nam het college van B&W van de gemeente Zeist c.q. namens dezen de teammanager beheer en openbare ruimte het bovengenoemde verkeersbesluit. Tegen dit besluit heeft Stichting Beter Zeist een bezwaarschrift ingediend bij het college van B & W van de gemeente Zeist. Een afschrift van het bezwaarschrift is bijgevoegd met het verzoek dit als hier ingelast en herhaald te beschouwen, bijlage 2.

Spoeideisendheid en onomkeerbaarheid

De gemeente Zeist heeft gemeld direct na de ter inzage termijn van het besluit de verbinding op 26 september af te sluiten. Dit om de sloop van de tunnel bij de markt mogelijk te maken. De melding gebeurde zowel in het betreffende besluit als publiekelijk door middel van publicaties, omleidingsborden en flyers, bijlage 3. Het college wil kennelijk niet de behandeling van ingediende bezwaren afwachten. De spoedeisendheid en de onomkeerbaarheid van de tunnelsloop zijn de reden dat nu nog tijdens de ter visie legging van het besluit het verzoek tot voorlopige voorziening wordt ingediend.

Ontvankelijkheid Stichting Beter Zeist

Stichting Beter Zeist is opgericht op 18 december 2008 als samenwerkingsverband van bewonersgroepen, buurt-, wijk en andere organisaties. Conform haar doelstelling richt de stichting zich op het handhaven en bevorderen van de kwaliteit van wonen, leven en werken in de gemeente Zeist en omliggende gemeenten. De doelstelling en taken zijn uitgewerkt in artikel 2 van de statuten, bijlage 4. Daarin is conform art. 2, lid 2 I ook opgenomen "het waar nodig ondersteunen en voeren van bestuurlijke, juridische en andere procedures." De huidige bestuurssamenstelling blijkt uit het uittreksel van het

Handelsregister, [bijlage 5](#).

De wijze waarop de stichting haar werkzaamheden uitvoert staat vermeld op de openbaar toegankelijk website www.beterzeist.nl. Ook wat het verkeer en vervoer betreft heeft Stichting Beter Zeist de afgelopen jaren activiteiten uitgevoerd, waaronder het adviseren over het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2014-2023 en idem over de centrumvisie. Het ter visie gelegde verkeersbesluit heeft op deze centrumvisie betrekking. Voor informatie over de uitgevoerde werkzaamheden wordt in deze aanvraag verwezen naar de rubriek Beleid Zeist van de genoemde website.

Korte voorgeschiedenis en context planproces

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.

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.

De "amendementsvariant" van de centrumvisie 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-oost verbinding' door het centrum, zowel voor auto's als bussen.*" (bedoeld wordt noordoost-zuidwest en omgekeerd). De keuze van de raad is ook in strijd met de in 2013 gehouden dialoog met de samenleving. De amendementsvariant houdt echter in dat de enige Noordoost-zuidwest doorgang voor autoverkeer door en langs het centrum wordt afgesloten.

Op 6 april 2016 publiceerde het college 6 ontwerp verkeersbesluiten, een combinatie van 11-12 verkeersmaatregelen, op basis van de verkeersvariant van het amendement. Burgers en organisaties waaronder Stichting Beter Zeist dienden hierover 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. Daar staat ook de zienswijze van Stichting Beter Zeist d.d. 11-05-2016.

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.

Al eerder, op 30 juni 2016, heeft het college een aanvraag voor een nog te verlenen omgevingsvergunning gepubliceerd (Gemeentebld Zeist 2016-95225) voor het bouwen en aanleggen (slopen) gedurende de periode september/oktober 2016 bijlage 6. Deze aanvraag blijkt echter weer te zijn ingetrokken en is vervangen door een melding die niet werd gepubliceerd en die niet open staat voor bezwaar en beroep. Belanghebbenden hebben dus tevergeefs gewacht op de omgevingsvergunning. Aanvullend werd op 20 juli aanvullend een wel verleende omgevingsvergunning gepubliceerd (Gemeentebld Zeist 2016-98868). Ditmaal ging het om het aanbrengen van een stempelconstructie i.v.m. het slopen van de tunnel. De ter inzage legging en de bezwaartermijn voor de (verleende) omgevingsbesluiten bedraagt 6 weken.

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 de tijdelijke geslotenverklaring van de verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel (tunnel tracé). 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 gemaakt als een (ontwerp)besluit waartegen zienswijzen konden worden ingediend. Gezien de rectificatie werd het een besluit waartegen bezwaar kan worden ingediend zoals Stichting Beter Zeist ook heeft gedaan, bijlage 2. 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 de tunnel start op 26 september, is het duidelijk dat er voor die tijd geen beslissing op bezwaar kan worden genomen.

Bezwaar in hoofdzaak: gronden van bezwaar

In het door de Stichting Beter Zeist ingediende bezwaarschrift betreffende het verkeersbesluit wordt een uitvoerige uiteenzetting gegeven van de gronden van bezwaar. Deze gronden in bijlage 2 gelden onverkort voor deze voorlopige voorziening. In dit verband worden de hoofdpunten daarvan genoemd. De meer uitgewerkte onderbouwing staat in het bezwaarschrift.

Ad 1 Geen adequate afhandeling van zienswijzen en bezwaren voordat met de afsluiting ten behoeve van de sloop wordt begonnen.

De stelling onder NB van het voorliggende verkeersbesluit 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 de ontwerp verkeersmaatregel 6a: Afsluiten tunneltje Klinker voor autoverkeer (verwijderen 2 rotondes) en openstellen busverkeer, bijlage 7¹. Daarover heeft Stichting Beter Zeist ook een zienswijze ingediend die wel door de gemeente werd geaccepteerd, maar waarop nog niet (inhoudelijk) is gereageerd. Voor de inhoud van de zienswijze zie http://beterzeist.nl/?page_id=8687#zienswijzen. Ook de bezwaren over het voorliggende verkeersbesluit konden nog niet worden behandeld.

Via een parallelle procedure van een tijdelijke afsluiting wordt een voorschot genomen op de uitvoering. Het gaat feitelijk om het creëren van een onomkeerbaar, voldongen feit, want na de sloop komt er geen nieuwe tunnel terug. Een tijdelijke sloop bestaat immers niet. Daarmee omzeilt het college de lopende procedure voor de, voor de overige verkeersplannen wettelijk vereiste permanente verkeersbesluiten. Daar zijn 162 zienswijzen tegen ingediend. Het college moet daar nog op reageren maar doet dat pas nadat de sloop in gang is gezet. Daarna volgen formeel nog bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Door de afsluiting van het tunneltracé als voorwaarde voor de sloop van de tunnel plaatst het college de samenleving dus voor een voldongen feit.

Door de sloop creëert het college een veiligheidsprobleem van een doorgaande hoofdverbindingsweg die dwars over de markt loopt, terwijl er nu nog een ongestoorde doorgang is. De tunnel is juist nodig om het auto- en fietsverkeer ongestoord en veilig te laten doorstromen. De onderdoorgang heeft altijd goed gefunctioneerd; er waren geen verkeersklachten over (cf. bezwaargrond 2). Het behoud ervan is bovendien van groot belang voor veel omliggende wijken en buurten van Zeist die te maken krijgen met sluipverkeer volgens het overzicht dat Ir. H.J. Hoorn heeft opgesteld op basis van de meest recente gemeentelijke prognoses, bijlage 8 en de verkorte kaartversie daarvan bijlage 9.

Per saldo leidt de knip van de doorgang tot veel meer autoverkeer in en door Zeist. Op de kaart worden de relatieve toenames (%) in de ergst getroffen straten weergegeven plus de toename van nul naar 3.500 auto's per etmaal over het busstation. De bewoners van deze straten zijn door het college overigens niet geïnformeerd over deze gevolgen.

Ad 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:

- 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

¹ Deze ontwerp maatregel maakt deel uit van ontwerp verkeersbesluit 6 d.d. 6 april 2016: "Meerdere verkeersmaatregelen voor Weeshuislaan, Voorheuvel, Slotlaan en 1ste Hogeweg."

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.

- Een “tijdelijke geslotenverklaring” kan gemakkelijk worden verlengd en kan daarmee de facto (meer) permanent worden.
- Van klachten over de tunnel was in 2014 en 2015 geen sprake. De opgevraagde cijfers laten dit zien.
- 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 de tunnel die in de circulatie voorziet behouden.
- Zonder de amendementsvariant van de centrumvisie van 3 maart 2015 was het niet aan de orde geweest de tunnel 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 hetgeen ook procedureel een gebrek aan onderbouwing betekent.

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

Ad 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 de tunnel worden niet afgewogen ten opzichte van de genoemde motivering. Overigens is in vrijwel alle stukken over de amendementsvariant het afbreken van de tunnel direct of indirect als voorwaardelijk aangegeven.

Ad 3.2 Procedures ontwerp verkeersbesluit 6(a) en andere besluiten zijn nog niet afgerond

Behalve de 6 (ontwerp)besluiten waarover de zienswijze procedure loopt zullen nog

andere besluiten moeten worden genomen voor omliggende buurten. Zolang de procedures daarover niet zijn afgerond is het procedureel en (inhoudelijk) onverantwoord onomkeerbare besluiten te nemen over de knip voor doorgaand verkeer door middel van sloop van de tunnel bij de markt.

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

Er worden door de gemeente 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 verkeerssluwhoud 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 verkeersmaatregelen²." De rechtszekerheid van belanghebbenden is nog steeds niet gewaarborgd, ook niet voor de overige buurten die te maken krijgen met dergelijke effecten.

Ook ten aanzien van de tijdelijke afsluiting zijn geen prognoses over de effecten beschikbaar. Weliswaar zijn inmiddels verwijsborden aangebracht, maar de inwoners van de gemeente weten wel welke sluiptwegen zij kunnen gebruiken. De verkeers- en veiligheidseffecten van het sluiten van de enige noordoost-zuidwest verbinding door het centrum zijn niet onderzocht. Compenserende maatregelen voor omliggende buurten zijn bovendien nog niet uitgevoerd. Dat maakt het nu al invoeren van de afsluiting onverantwoord.

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

In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2014-2023 (GVVP), vastgesteld op 9 juli 2013, ontbreekt nog het onderdeel voor Zeist Centrum, [bijlage 10](#). De amendementsvariant kan daarin niet voorzien gezien het globale karakter ervan. Dat blijkt uit de voorgestelde, nog niet uitgekristalliseerde verkeerscirculatie inclusief wegcategorisering voor het centrum. Nu de centrumvisie - zijnde geen integraal uitgewerkt verkeersplan - daarin niet kan voorzien, geldt voor de invulling van het GVVP art.10:2 van de Planwet Verkeer en vervoer: "Op de voorbereiding van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan is afdeling 3.4 van de Awb van toepassing." Volgens het artikel:

"1 Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid

² De 11-12 ontwerp verkeersmaatregelen staan gecombineerd in de 6 ontwerp verkeersbesluiten die op 6 april 2016 zijn gepubliceerd en waarover de zienswijze procedure loopt.

een beperking voortvloeit.

2 De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.”

De integrale 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 ook niet bij het verkeersbesluit. Hetzelfde geldt voor het hiervoor aangehaalde art 3:4 Awb. Beide artikelen zijn bij de besluitvorming niet aantoonbaar toegepast.

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 en dat de centrummaatregelen sowieso worden 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.

Sommige buurten en burgergroeperingen worden wel geïnformeerd en gehoord en andere niet. Ook moesten de effecten van verkeersbesluiten en het slopen c.q. afsluiten van de tunnel in eerste instantie via een WOB-verzoek worden achterhaald. Alleen omwonenden van sommige voorliggende wijkverkeersplannen worden uitgenodigd voor informatiebijeenkomsten en andere belanghebbenden worden bewust niet uitgenodigd en zo veel mogelijk geweerd. Maar maatregelen in de ene buurt hebben grote gevolgen voor lanen en straten tot ver daarbuiten. Die bewoners daarvan worden niet geïnformeerd, laat staan dat zij over de maatregelen kunnen meespreken, bijlage 11.

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. Op de site centrumzeistvernieuwt.nl, die speciaal bedoeld is voor belanghebbenden en het publiek, staat alleen voor het gemeentebestuur ondersteunende informatie en dus niets over de kritiek van grote groepen van burgers. Toch ontbreekt daarop tot nu toe het voorliggende verkeersbesluit.

Bovendien is het besluit nooit gepubliceerd in de Nieuwsbode waarin de gemeente dergelijke besluiten standaard meldt. Er staan wel de wervende berichten opgenomen over ‘Het centrum van Zeist vernieuwt’ en de officiële gemeentelijke bekendmakingen. Bij de officiële bekendmakingen is dit besluit niet genoemd. Bron <http://nieuwsbode-zeist.nl/krant> (Bron weeknummers 10 september tot en met heden).

In het nieuwe artikel 3:11 Awb is het uitgangspunt neergelegd dat het inzagerecht aan eenieder toekomt, zodat alle burgers in staat zijn om te beoordelen of zij al dan niet gerechtigd zijn om zienswijzen naar voren te brengen. Volgens artikel 3:12 en 3:13 Awb nieuw begint de procedure met een openbare kennisgeving van het bestuursorgaan in een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad. Dat is hier niet gebeurd. Stichting Beter Zeist betwist dan ook of het verkeersbesluit rechtsgeldig is.

Bij gebrek aan een adequate gemeentelijke voorlichting heeft Stichting Beter Zeist daarom zelf via de eigen website, schriftelijk en mondeling de noodzakelijke informatie moeten verstrekken over de gevolgen van de verkeersbesluiten.

Conclusie en overwegingen

Het college volgt parallelle trajecten voor inhoudelijk dezelfde zaken. Inhoudelijk betreft het voorliggende verkeersbesluit een voorwaardelijk onderdeel voor de uitvoering van de ontwerp verkeersmaatregel 6a: Afsluiten tunneltje Klinker voor autoverkeer (verwijderen 2 rotondes) en openstellen busverkeer, [bijlage 7](#). Daarover heeft Stichting Beter Zeist op 11 mei 2016 een zienswijze ingediend. De behandeling ervan is nog niet begonnen, laat staan dat de procedure is afgerond.

Bovendien is het besluit nooit gepubliceerd in de Nieuwsbode waarin de gemeente dergelijke besluiten meldt. Hetzelfde geldt voor de website centrumzeistvernieuwt.nl die speciaal bedoeld is voor belanghebbenden en het publiek. Gezien artikel 3:12 en 3:13 Awb betwist Stichting Beter Zeist of het onderhavige verkeersbesluit rechtsgeldig is.

Ook wordt de verandering van de verkeerscirculatie in Centrum Zeist opgeknipt in vele deelbesluiten of zelfs meldingen. Alsof bijvoorbeeld het (kunnen) slopen van de enige noordoost-zuidwest autoverbinding door het centrum geen majeur besluit is, dat grote gevolgen heeft voor de bewoners, bezoekers, instellingen en bedrijven van Zeist en omgeving. Volgens het college volstaat slechts een melding voor de sloop van de tunnel. Wij vragen ons af of een omgevingsvergunning voor het slopen toch niet noodzakelijk is. De raad laat alles over aan het college en dat laat alles over aan de teammanager beheer en openbare ruimte. Op deze manier worden belanghebbenden buitenspel gezet.

Tijdens de periode van de afbraak en reconstructie van de weg wil het college nagaan wat de feitelijke effecten zijn van de knip in de noordoost-zuidwest verbinding door Zeist centrum. In dit verband zijn op enkele plekken op wegen al registratiekabels aangebracht. Als het college dat wil weten dan kan volstaan worden met een simpeler oplossing, namelijk een tijdelijke afsluiting zonder afbraak van de tunnel. Op die manier is in de praktijk na te gaan waar verkeersproblemen ontstaan. Nu moet men maar afwachten wat de gevolgen zijn. Verkeersprognoses zijn namelijk afhankelijk van de aannamen van het gebruikte model en van de vroegere metingen of schattingen waarmee het model werkt.

Een eventuele afsluiting van de tunnel, dus zonder die af te breken, kan snel ongedaan worden gemaakt als de problemen te groot worden. Zoiets is ook al eens in de Zeister Dichterswijk gebeurd in het kader van een juridische procedure. Toen wilde de raad een verbindingsweg afsluiten om daarop te gaan bouwen. De rechter droeg de raad echter op eerst de effecten in de praktijk te (laten) onderzoeken, voordat tot een definitieve afsluiting zou worden overgegaan. Die afsluiting is overigens om andere redenen niet doorgegaan.

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 de onderhavige tunnel en in dit verband over te gaan tot een (tijdelijke) geslotenverklaring van de verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel. Dit gezien het ontbreken van voldoende onderbouwing en een evenwichtige belangenafweging.

Verzoek

Op grond van de gronden van bezwaar verzoekt Stichting Beter Zeist u het voornoemde besluit te schorsen of een voorlopige voorziening (maatregel) te treffen in afwachting van de afronding van alle procedures over ons bezwaarschrift betreffende het onderhavige verkeersbesluit en over de verkeersbesluiten betreffende het centrumplan, in het bijzonder ontwerpbesluit 6a (cf. Ad 1).

Hoogachtend,

Stichting Beter Zeist
Was getekend E.P. Visscher, voorzitter

BIJLAGEN

1. Verkeersbesluit tijdelijke geslotenverklaring verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel, 2016-08-12
2. Bezwaarschrift Stichting Beter Zeist betreffende tijdelijke geslotenverklaring verbinding tussen Weeshuislaan en Voorheuvel, 2016-09-05
3. Flyer Omleiding tunnel markt en parkeergarage Voorheuvel, 2016 week 41
4. Statuten Stichting Beter Zeist
5. Uittreksel Handelsregister: bestuurssamenstelling Stichting Beter Zeist
6. Ingekomen aanvraag voor een omgevingsvergunning, Emmaplein (tunnel) te Zeist, bouwen en aanleggen; Gemeenteblad nr. 95225 13 juli 2016
7. Ontwerp verkeersbesluit 6 d.d. 30 maart 2016 en gepubliceerd 6 april 2016, waaronder 6(a): Afsluiten tunneltje Klinker voor autoverkeer (verwijderen 2 rotondes) en openstellen busverkeer
8. Verkeersintensiteiten per etmaal (met integrale varianten wijkverkeersplannen 3a+ en 3ab voor Wilhelminapark / Lyceumkwartier zuid). Laatste versie 2016-9-17
9. Kaart Zeist met verkeerstoename rond centrum door centrumvisie + wijkverkeersplannen, laatste versie 2016-9-17
10. Gemeentelijk verkeers- en VervoersPlan 2014-2023, 2013-7-9, pagina 35 met toelichting
11. E-mailbrief van Lindenlaancomité aan projectleider gemeente, 20-09-19