



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:  
Griffensteijnseplein 22  
3703 BG Zeist  
T: 06-46082657  
KvKnr.:30250364  
NL98 INGB 0005 8035 12  
E: [beterzeist@gmail.com](mailto:beterzeist@gmail.com)  
W: [www.beterzeist.nl](http://www.beterzeist.nl)

Aan het college van B&W  
van de gemeente Zeist  
Postbus 513, 3700 AM Zeist

Zeist, 27 februari 2017

**Betreft: Zienswijze 2 ontwerp verkeersbesluiten stcrt-2017-01-16**

Nr. 2659 Ontwerpverkeersbesluit Jagerlaan e.o.

Nr. 2699 Ontwerpverkeersbesluit ... Lyceumkwartier-Wilhelminapark

Geacht college,

Hierbij ontvangt u onze zienswijze over de twee bovengenoemde ontwerpverkeersbesluiten.

Gezien de verwevenheid van de 2 ontwerpbesluiten met de 6 eerder genomen ontwerpverkeersbesluiten centrumvisie beschouwen wij onze daarover ingediende en bij u bekende *zienswijze d.d.11-05-2016* hierbij als ingelast, als herhaald en als integraal onderdeel van deze zienswijze. De in de eerder ingediende zienswijze opgenomen bezwaren en gronden daarvoor zijn overeenkomstig van toepassing op de onderhavige zienswijze.

**Verwachte directe (negatieve) effecten van de 2 ontwerp verkeersbesluiten**

Volgens de amendementsvariant van de centrumvisie zal de verkeerscirculatie van het winkelcentrum worden aangepast om het aantrekkelijker te maken. Op 16 januari 2017 werden daartoe 5 verkeersbesluiten gepubliceerd.

De 2 aanvullende ontwerpbesluiten met diverse verkeersmaatregelen zijn afgeleid van 2 buurtverkeersplannen, namelijk voor het Wilhelminapark e.o. en de Jagerlaan e.o. Deze zijn bedoeld om in de twee aan het winkel centrum aangrenzende gebieden de (meest ingrijpende) negatieve effecten van de 5 genomen besluiten te verminderen.

Voor de betreffende buurten lukt dat deels, maar het verkeer moet dan ergens heen. Dat vindt vervolgens zijn weg door andere buurten waardoor de negatieve verkeerseffecten worden geëxporteerd en verder verbreid. Van een totale vermindering is daarmee geen sprake. Ook moeten bezoekers en inwoners omrijden. Dat zou wellicht geen probleem zijn wanneer de wegen voldoende ruimte boden om het verkeer veilig af te wikkelen. Dat is in een aantal lanen niet goed mogelijk. Het *effect van beide wijkverkeersplannen* samen in de prognose in het gemeentelijk verkeersmodel blijkt uit een zorgvuldige vergelijking tussen de doorrekening van de integrale variant d.d. 4-10-2016 en de doorrekening d.d. 27-6-2016 van de ontwerpverkeersbesluiten van 30-3-2016, dus nog zonder de wijkverkeersplannen. Deze vergelijking komt nauwelijks naar voren in het

gemeentelijk overzicht 'verkeersintensiteiten per wegvak' op [centrumzeistvernieuwt.nl](http://centrumzeistvernieuwt.nl). Een veel duidelijker en completer overzicht is door it. H.J. Hoorn opgesteld op basis van zelfde gegevens, zie [http://beterzeist.nl/?wpfb\\_dl=1252](http://beterzeist.nl/?wpfb_dl=1252).

De wijkverkeersplannen zelf zijn ook *combinaties van aparte verkeersmaatregelen*. Als gevolg van de gecombineerde doorrekening kunnen geen conclusies getrokken worden over het effect van de individuele verkeersmaatregelen. Dat maakt het voor belanghebbenden zeer lastig, zo niet onmogelijk de gevolgen van afzonderlijke verkeersmaatregelen af te leiden. Het was geen grote moeite geweest om verkeersmaatregelen ieder apart (*ceteris paribus*) door te rekenen. Wij beschouwen dit als onzorgvuldig en laakbaar.

Wel kan uit de gecombineerde doorrekening globaal iets gezegd worden over de gevolgen van de twee plannen waarop de besluiten betrekking hebben. Ruwweg leidt het *wijkverkeersplan Lyceumkwartier(zuid) / Wilhelminapark* vooral tot toenamen in de Bloemenbuurt en ten noorden van de Lindenlaan (vooral de Lorentzlaan), en tot afnamen in de betreffende lanen waar het plan voor bedoeld is (Boslaan, Pauw van Wieldrecht, Lyceumlaan, etc.). Maar binnen het Wilhelminapark zijn ook lanen die op bepaalde gedeelten met meer verkeer te maken krijgen. Voor het Lyceumkwartier worden de problemen in eerste instantie veroorzaakt door de afsluiting van het tunneltje plus de afsluiting van de Korte Steynlaan, maar aanvullend ook door het wijkverkeersplan Lyceumkwartier / Wilhelminapark.

De effecten van het *wijkverkeersplan Jagerlaan en omgeving* zijn meer plaatselijk, maar zeker niet onbelangrijk. Daar gaat het vooral om toename van autoverkeer op de Antonlaan. Het verkeer vanuit het gebied tussen de Slotlaan, Weeshuislaan, Voorheuvel en Jagerlaan kan dit gebied alleen nog maar in noordoostelijke richting verlaten. De uitgang via tunneltje wordt immers afgesloten. Het verkeer kan niet meer weg via de parkeergarage Voorheuvel en verkeer vanaf de parkeergarage Belcour moet verplicht rechtsaf slaan. In eerste instantie leidt dit tot grote verkeerstoename op de Torenlaan, de Cronjélaan en de Jagerlaan (richting Bergweg). Dit sluipverkeer wordt tegengegaan door het wijkverkeersplan Jagerlaan en omgeving. Daardoor verplaatst deze noordoostelijke verkeersstroom zich naar de Antonlaan. Die wordt daardoor weer bijna net zo druk als nu, ondanks de ontlasting door de openstelling van het busstation (3.500 auto's per dag).

Kortom, de afsluiting van het tunneltje zorgt indirect voor de openstelling van het busstation. Maar de *openstelling van het busstation* zorgt op haar beurt dat de Slotlaan ook aantrekkelijker wordt als doorgaande route en dus drukker wordt. Dat is echter tegen het beleid van de gemeente die de Slotlaan juist autoluw wil maken in het kader van de centrumvisie. In dit verband gaat het bij autoluw eerder om bestemmingsverkeer van winkelend publiek, bewoners en bezorgers dan om doorgaand verkeer. Dat rijdt nu vooral door de laan omdat het de meest voor de hand liggende route is richting de A28.

Overigens is het openstellen van het busstation voor autoverkeer om andere redenen ook een slechte keuze. Het grenst aan het rustieke Bethaniëplein dat deel uitmaakt van het *beschermd dorpsgezicht Wilhelminapark*. Verder is het zorgelijk dat daarmee bewust een *veiligheidsrisico* wordt genomen voor de overstekende buspassagiers, schoolkinderen en bezoekers van horecagelegenheden en de supermarkt. De effecten voor het fietsverkeer zijn helemaal niet onderzocht. En de omwonenden krijgen de rekening gepresenteerd in de vorm van autoverkeer dag en nacht. Bij de bouw van

Belleville was het busstation juist autovrij gemaakt om de veiligheid van de buspassagiers en andere passanten te optimaliseren.

In het *verkeersmodel voor de Slotlaan* wordt het aantal autobewegingen per etmaal kunstmatig gedrukt door een maximumsnelheid van 15 km/uur. Dit is niet realistisch, om niet te zeggen een utopie. De afname zal in werkelijkheid aanmerkelijk kleiner zijn, of er zal zelfs een toename zijn. De GVVP-norm (max. 2.500 auto's per dag) blijft vanaf 1e en 2e Hogeweg overschreden, ook op het busstation. De Slotlaan wordt niet ingericht als 'shared space', zoals beoogd in de centrumvisie. Het inrichtingsplan voor de laan laat - ondanks de wat smallere rijstrook - daarmee het gebruik ervan als doorgaande route in tact. Juist bij openstelling van het busstation (Bethaniëplein) is er een toename van het verkeer op de Slotlaan te verwachten, mede door de verkeersmaatregelen voor het Wilhelminapark en de Jagerlaan.

### **Enige algemene bezwaren tegen de verkeersbesluiten**

Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de (algemene) bezwaren zoals verwoord in onze zienswijze d.d. 11 mei 2016 over de ontwerp-verkeersbesluiten. Ten aanzien van de 2 voorliggende ontwerpverkeersbesluiten wil Stichting Beter Zeist daarbij nog het volgende benadrukken.

*Volgens bewonersgroepen en burgers schiet de voorlichting over de plannen en de verkeerseffecten procedureel en inhoudelijk tekort.* Personen en groepen die buiten het gebied van een wijkverkeersplan wonen worden niet goed geïnformeerd over de concrete gevolgen van het plan voor de eigen situatie, laat staan dat zij daarover mogen meespreken. Daarmee worden de omliggende buurten feitelijk en juridisch buitenspel gezet. Hoe kunnen deze voor hun rechten opkomen als niet weten wat er speelt? Bij protesten achteraf kan het college immers aanvoeren dat eerdere besluiten onherroepelijk zijn. Van een evenwichtige afweging van belangen kan daarmee geen sprake zijn. Het college sluit de ogen voor de effecten buiten de betreffende wijken en communiceert dat voor meer aanpassingen geen geld is.

Het keer op keer *successief toevoegen* van nieuwe verkeersplannen c.q. maatregelen leidt tot een gebrek aan inzicht in de totale verkeerseffecten. Hetzelfde geldt voor het *simultaan opdelen* van de plannen in aparte besluiten. Ook worden nog steeds nieuwe maatregelen bedacht en gesuggereerd, zoals voor de Dorpsstraten e.o. en de Slotlaan tegenover het Walkartpark, de 1<sup>ste</sup> Hogeweg (knip ter hoogte van het V&D pand) en mogelijk nog voor andere buurten. Simpele en alternatieve en 'slimme' aanpassingen worden echter niet bestudeerd en overwogen. Het gaat bijvoorbeeld om vervanging van verouderde verkeerslichten, verkeersborden ten behoeve van bestemmingsverkeer, bewegwijzering en automatische registratie autoverkeer.

Verder is nog steeds geen duidelijkheid over de *toekomstige routes van de lijnbussen*. Een verandering daarvan kan grote gevolgen hebben voor nut en noodzaak van bepaalde nu voorgestelde verkeersingrepen. Bij het overleg daarover worden belanghebbende burgers en burgerorganisaties echter niet betrokken.

De gemeente doet inmiddels allerlei *mondelijke toezeggingen* om verkeersbeperkende maatregelen te nemen en de veiligheid te borgen. Ongetwijfeld leiden die maatregelen weer tot verkeerstoename elders. Zolang die maatregelen niet (allemaal) bekend en geconcretiseerd zijn valt het niet na te gaan wat de te verwachten integrale effecten

zullen zijn, laat staan dat daarnaar onafhankelijk onderzoek mogelijk is. Het alleen spreken over de verantwoordelijkheid van de gemeente op dit punt is veel te vaag.

De integrale verkeerseffecten (prognoses) zijn *niet gebaseerd op tellingen*. Alleen in het onderzoek van DTV (kruispunt Antonlaan - Steynlaan) zijn metingen en tellingen op creatieve manier met elkaar in overeenstemming gebracht. Ook de jongste tellingen (herfst 2016) die nu in beperkte mate zijn gepubliceerd blijken maar deels bruikbaar om een overzicht daarvan te krijgen. Zij hebben alleen betrekking op mogelijke gevolgen van 1 maatregel, het afsluiten van de tunneldoorgang. Het gebrek aan bruikbaarheid van de cijfers heeft ook te maken met het beperkt aantal meetpunten en met het inzetten van verkeersregelaars waardoor een autonome doorstroming werd belemmerd.

De effecten van de 2 wijkverkeersplannen en idem van de 5 verkeersbesluiten voor het fietsverkeer in en rond het winkelcentrum zijn niet direct onderzocht, noch naar prognoses noch in maatregelen<sup>1</sup>. Kennelijk is het fietsverkeer niet relevant in de ogen van het college, althans dat blijkt niet uit het centrumbeleid. Mogelijk wordt er vanuit gegaan, dat minder auto's in en door het centrum leidt tot veiliger fietsroutes. Dan wordt vergeten dat juist buiten het centrum op diverse plekken op verkeerspleinen en bij scholen in het Lyceumkwartier en het Wilhelminapark en bij het Diaconessenhuis in het Lyceumkwartier verkeersproblemen groter worden als gevolg van meer (verwacht) verkeer. Dat strookt niet met de verantwoordelijkheid van de gemeentelijke overheid voor de veilige inrichting van de openbare (verkeers)ruimte.

*Verder zijn de wijkverkeersplannen niet afgeleid van de voorgestelde verkeerscirculatie in de amendementsvariant van de centrumvisie d.d. 3 maart 2015.* Het plan voor Lyceumkwartier-zuid / Wilhelminapark valt zelfs geheel buiten het gebied van de visie. Dat betekent dat er geen beleidsgrondslag is voor het plan, ook al wordt dat stilzwijgend aangenomen. Dat is des te meer verontrustend omdat in het geldende GVVP een andere verkeerscirculatie staat aangegeven en het GVVP is nog niet aangepast. Ook zullen voor bepaalde wegen de maximale verkeersnormen verder worden overschreden in plaats van verminderd volgens het GVVP. Verder wordt bij de motivering van de besluiten gesteld: "De basis voor de beoogde veranderingen in het centrum is in 2009 gelegd in het destijds opgestelde masterplan." De huidige veranderingen staan daar echter niet als zodanig opgenomen.

### **Conclusie**

Op grond van de hiervoor genoemde en onderbouwde bestuurskundige, beleidsmatige, procedurele en verkeerskundige redenen is het thans niet aan de orde om ook vooruitlopend op afhandeling van de beroepsprocedures over de 5 verkeersbesluiten al over te gaan tot vaststelling van de verkeersbesluiten waarop deze zienswijze betrekking heeft. Dat geldt zeker voor het - al of niet gedeeltelijk - afsluiten van wegen. Dit gezien het ontbreken van voldoende onderbouwing en een evenwichtige belangenafweging ten aanzien van alle verkeersbesluiten van de centrumvisie.

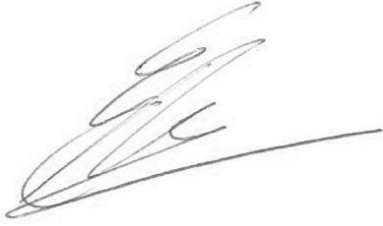
Eerst zal een totaalplan als onderdeel van het GVVP voor het verkeer in de wijk Centrum Zeist beschikbaar moeten zijn om alle te verwachten effecten goed te kunnen onderzoeken en beoordelen. Pas dan is een goed gemotiveerde besluitvorming mogelijk die is gebaseerd op een evenwichtig afwegen van belangen.

---

<sup>1</sup> Denk aan gelijktijdig groen licht voor fietsers vanuit alle richtingen, bijvoorbeeld bij het verkeersplein Antonlaan-Steynlaan

Wij wensen u veel wijsheid bij de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Egbert Visscher', written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Stichting Beter Zeist,  
Egbert Visscher, voorzitter