

Aan de rechtbank Midden-Nederland
Afdeling bestuursrecht, bodemzaken
Vrouwe Justitiaplein 1, 3511 EX Utrecht
Postbus 16005, 3500 DA Utrecht

Zeist, 3 april 2017

Betreft: Het beroep van Stichting Beter Zeist (zaaknummer UTR 17 / 837 GEMWT)
t.a.v. door het College van B&W van de gemeente Zeist op 16 januari genomen 5
Verkeersbesluiten centrumvisie.

Edelachtbare heer/vrouwe,

INHOUDSOPGAVE

Gevolgde procedure

Ontvankelijkheid

Korte voorgeschiedenis en context planproces

Beroepsgronden

- Algemeen

- Specifieke gronden

1. De voorlichting en communicatie over de plannen en de verkeerseffecten schiet procedureel en inhoudelijk tekort
2. Ontoereikende procesaanpak: belanghebbenden worden buitenspel gezet
3. Ontoereikende onderbouwing maatregelen Weeshuislaan en Voorheuvel e.a. (ad majeur Verkeersbesluit 210535)
4. Alle vijf verkeersbesluiten: de verwachte effecten ervan zijn onvoldoende gemotiveerd en ook niet definitief vastgesteld
5. Alle vijf verkeersbesluiten hebben effect op elkaar, maar het integrale beeld ontbreekt
6. Ontoereikende onderbouwing met modelberekeningen en verkeersmetingen
7. Verwachte directe (negatieve) effecten van de 2 ontwerp verkeersbesluiten
8. Onderzoek second opinion Verkeersdeskundige

Algemene conclusie

Verzoek

Bijlagen

Gevolgde procedure

Bij schrijven van 27 februari 2017 heeft Stichting Beter Zeist *beroep* ingesteld tegen een vijftal verkeersbesluiten van het college van burgemeester en wethouders van Zeist (hierna: het college) allen gepubliceerd in de Staatscourant. Per brief van 7 maart 2017 heeft u de ontvangst van het beroepschrift bevestigd, alsmede heeft u ons in de gelegenheid gesteld de gronden van beroep alsmede enkele bescheiden binnen vier weken na dagtekening van uw brief in te dienen.

Op 30 maart 2016 heeft het college *6 ontwerp verkeersbesluiten* genomen die vervolgens zijn gepubliceerd. (**Productie 1: 6 ontwerp verkeersbesluiten, 06-04-2016**).

Over deze ontwerp verkeersbesluiten zijn bij het college *156 zienswijzen* ingediend, waarvan 125 betrekking hebben op alle zes gepubliceerde ontwerp-verkeersbesluiten. Ook Stichting Beter Zeist heeft een zienswijze ingediend. Een afschrift ervan is bijgevoegd met het verzoek dit als ingelast, als herhaald en als integraal onderdeel van dit beroepschrift te beschouwen, (**Productie 2: zienswijze Stichting Beter Zeist, 11-05-2016**)

Op 6 december 2016 stelde het college *5 nota's van beantwoording* vast. Een van de ontwerpbesluiten werd ingetrokken (**Productie 3: 5 Nota's van beantwoording, 06-12-2016**). In de nota's wordt geconcludeerd dat de zienswijzen geen aanleiding geven om 5 verkeersbesluiten aan te passen. Alleen het ontwerp-verkeersbesluit 174179 Oude Arnhemseweg werd ingetrokken. Ook de zienswijze van Stichting Beter Zeist leidde niet tot aanpassingen afgezien van het ontwerpbesluit voor de Oude Arnhemseweg. (**Productie 4: Reactie college op zienswijze, 13-12-2017**)

Tegelijkertijd stelde het college, namens dezen de teammanager beheer en openbare ruimte, *5 verkeersbesluiten* definitief vast. Deze besluiten zijn afgeleid van de 6 ontwerpbesluiten d.d. 6 april 2016. (**Productie 5: 5 Verkeersbesluiten, 16-01-2017**).

Ontvankelijkheid

Stichting Beter Zeist is opgericht op 18 december 2008 en fungeert als platform c.q. samenwerkingsverband van buurt- en dorpsorganisaties. Conform de doelstellingen artikel 2, lid 1 richt de stichting zich op het handhaven en bevorderen van de kwaliteit van wonen, leven en werken. Daaronder wordt ook verstaan de relatie met vervoer, verkeer (1b), en gemeentelijke beleidsprocessen, burgerparticipatie en voorlichting (1c, d, e).

De *doelstelling en taken* staan verder uitgewerkt in artikel 2 van de statuten (**Productie 6: Statuten Stichting Beter Zeist, 18-12-2008**). Daarin is conform art. 2, lid 2 I ook opgenomen "Het waar nodig ondersteunen en voeren van bestuurlijke, juridische en andere procedures." Dit punt is nader geconcretiseerd in het artikel.

De *bestuurssamenstelling* blijkt uit het uittreksel van het Handelsregister (**Productie 7: Bestuurssamenstelling, 19-09-2016**).

Bijgaand ontvangt u ook de *machtiging* om de stichting te vertegenwoordigen (**Productie 8: Machtiging vertegenwoordiging, 01-11-2016**).

De wijze waarop de organisatie haar *werkzaamheden* uitvoert staat vermeld op de openbaar toegankelijk website www.beterzeist.nl. Voor informatie over de uitgevoerde werkzaamheden op het gebied van verkeer in Zeist wordt verwezen naar de rubriek "Beleid Zeist", de subrubrieken "Verkeer en vervoer" en "Centrumvisie". De genomen verkeersbesluiten hebben op deze centrumvisie betrekking.

Wat het *verkeer en vervoer* betreft heeft Stichting Beter Zeist de afgelopen jaren vele activiteiten uitgevoerd. Zo coördineerde de stichting in 2012/2013 de inbreng van de buurtorganisaties over het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2014-2023. In 2014 was een van de bestuursleden voorzitter van de door het college ingestelde Themagroep Bereikbaarheid die adviseerde over het verkeer in centrum Zeist. Verder zat hij vanuit Stichting Beter Zeist gedurende ruim een jaar als enig burgerlid in het

kernteam (van vier organisaties) van de centrumvisie. Dat veranderde toen de raad een eigen, afwijkende amendementsvariant van de verkeerscirculatie opstelde en vaststelde.

In de door ondergetekende ingediende zienswijze betreffende de verkeersbesluiten wordt een uitvoerige uiteenzetting gegeven van de *gronden van bezwaar*. De gronden in Productie 2 gelden ook als gronden van beroep van dit beroepschrift. In dit verband worden de hoofdpunten daarvan genoemd en worden deze nader toegelicht en onderbouwd. In de beantwoording van het college van de zienswijzen over de oorspronkelijke 6 verkeersbesluiten is die van Stichting Beter Zeist als basisdocument gebruikt voor de reacties.

Op basis van de doelstelling en taken zoals vastgelegd in de statuten en gezien de aantoonbaar uitgevoerde werkzaamheden is Stichting Beter Zeist *ontvankelijk* in het beroep.

Korte voorgeschiedenis en context planproces

Stichting Beter Zeist heeft ernstige bezwaren tegen de wijze van totstandkoming van de bestreden verkeersbesluiten evenals tegen de wijze waarop diverse belanghebbenden bij het traject zijn betrokken. Daarom zal In dit verband ook worden ingegaan op de procedure die de afgelopen jaren is doorlopen.

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*. En ook niet voor het indienen van zienswijzen en inspraak over de zienswijzen wat in Zeist de regel is. 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 op basis van de Ideeëninventarisatie 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).

Vervolgens heeft in 2013 een zogenoemde '*centrumdialoog met de samenleving*' plaatsgevonden, waaraan inwoners en ondernemers hun bijdrage konden leveren. Geen van de themagroepen vanuit de bevolking en andere belanghebbenden wilden perse de verkeerscirculatie veranderen. Als er dan toch iets zou kunnen veranderen dan was er voorkeur voor het instellen van tweerichtingsverkeer door het centrum. Vanwege die voorkeur kreeg die variant het nummer 1a. De doorrekening ervan toonde aan dat de verkeersvariant zou leiden tot een betere doorstroming van het winkelcentrum, tot minder verkeer in de woonwijken en per saldo tot minder verkeer in Zeist.

Ook de kerngroep (*van de themagroepen*) wilde de noordoost-zuidwest doorgang door het centrum niet onderbreken, maar wel over de Voorheuvel omleiden om het gebouw De Klinker (bibliotheek/muziekschool). Ook werden in deze jaren meer dan 10 verkeersonderzoeken uitgevoerd. In geen van al deze rapporten wordt door de betreffende experts geconcludeerd dat er waar dan ook in of rond het centrum van Zeist sprake is van een knelpunt, op basis van algemeen geldende normen en bereikbaarheid. Hooguit kan de doorstroming op enkele kruispunten worden verbeterd.

De raad heeft echter gekozen voor een geheel nieuwe, door haarzelf bedachte en zeer omstreden verkeersvariant. Deze *amendementsvariant* is in strijd met de resultaten van de centrumdialoog, waarin de wensen van de betrokken inwoners, winkeliers en onroerend goed eigenaren waren verwerkt. De amendementsvariant van de raad houdt namelijk in dat de enige noordoost-zuidwest doorgang voor autoverkeer door en langs het centrum wordt afgesloten. De variant wijkt bovendien af van het uitgangspunt van de raad zelf zoals vastgelegd in het GVVP.

De raad heeft deze variant voorafgaand aan de besluitvorming bovendien *niet laten doorrekenen* in het gemeentelijk verkeersmodel en deze variant *niet ter inzage gelegd*. In juni 2015 is deze verkeersvariant overigens alsnog doorgerekend. Hieruit blijkt dat de afsluiting van het tunneltje leidt tot grote toename van sluipverkeer rond het centrum.

In oktober en november 2015 heeft de gemeente gesprekken gevoerd met verschillende groepen van belanghebbenden, maar enkel steeds over een deel van de verkeersmaatregelen: de zgn. '*verkeersdialoog*'. Hierin is per deelgebied afgesproken dat mogelijke aanvullende verkeersmaatregelen worden uitgewerkt om het sluipverkeer tegen te gaan. En bovendien dat deze maatregelen samen met het aanvankelijke plan in procedure gebracht worden, de '*borging integraliteit*'. Deze dialoog is echter maar voor enkele gebieden gehouden en soms zelfs eenzijdig door de gemeente afgebroken, zoals bij het busstation en omgeving.

Pas in februari 2016, dus na bijna een jaar, zijn de aanvullende maatregelen doorgerekend. Hieruit blijkt dat de verkeersmaatregelen de problemen vooral verplaatsen en deze uitbreiden naar verder gelegen straten en wijken rondom het centrum. Anders dan door het college is gesteld, zijn de hier bestreden verkeersbesluiten geen goede integrale, samenhangende vertaling van de resultaten van de deels gehouden verkeersdialoog.

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 dienden hierover *156 zienswijzen* in, meestal over meerdere besluiten tegelijk. Deze zienswijzen zijn vrijwel allemaal 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.

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. 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.

Overigens is deze handelswijze geen uitzondering in de gemeente Zeist. Ook bij andere processen waar vastgoed- en projectbelangen een rol spelen probeerde en probeerde het college de burgers en belanghebbenden af te houden, zoals *onder meer* bij:

- De projecten Woonpark Zeist en Zeister Warande van 2007 tot 2017.
- De procesgang bij de bouw in het Sanatoriumbos en in Kerckebosch (2007-2013). Ook bij Kerckebosch werd een burgerinitiatief niet gehonoreerd.
- Het in 2016 zonder inspraak en zelfs zonder betrokkenheid en informeren van de raad proberen de rode contouren op te schuiven in Bosch en Duin en Den Dolder; dit hebben burgerorganisaties via de Provinciale Staten verhindert.
- Het willen toestaan van een houtenergiecentrale in Huis ter Heide (in maart 2017 bijna 2.000 handtekeningen tegen het plan).

Al eerder, op 30 juni 2016, heeft het college een aanvraag voor een nog te verlenen omgevingsvergunning gepubliceerd (Gemeenteblad Zeist 2016-95225) voor het *veilig slopen van de tunnel voor de noord-zuidverbinding* gedurende de periode september/oktober 2016. Deze aanvraag werd echter weer ingetrokken en is vervangen door een melding die niet werd gepubliceerd en die niet open stond voor bezwaar en beroep. Belanghebbenden hebben dus tevergeefs gewacht op de omgevingsvergunning.

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 (stcr 2016-36677). Het besluit werd vervolgens ingetrokken en op 12 augustus 2016 gerectificeerd ingediend met een beperkter reactietermijn (stcr 2016-43357).

De door Stichting Beter Zeist gevraagde *voorlopige voorziening voor schorsing van het besluit dan wel uitstel van de sloop* werd op 23 september 2016 door de voorzieningenrechter afgewezen. De reden was dat het tijdelijke verkeersbesluit louter diende om de veiligheid tijdens de afbraak van de tunnel te waarborgen. Verder was de tunnel niet als zodanig in het bestemmingplan aangegeven.

Vervolgens nam op 6 december 2016, zoals eerder gezegd, het college van B&W de 5 *verkeersbesluiten en stelde het de 5 nota's van beantwoording van de zienswijzen* vast. Tegelijkertijd werden *twee nieuwe ontwerp verkeersbesluiten* vastgesteld en op 16 januari 2017 ter inzage gelegd. Deze zijn bedoeld om verwachte gevolgen voor enkele

aangrenzende buurten te verminderen. Verder is een overleg gestart over de verkeersafwikkeling van de Dorpsstraten en de Lageweg. Over de verandering van busroutes e.d. moeten ook nog afspraken worden gemaakt. Kortom: de planontwikkeling is nog niet af.

Beroepsgronden

Algemeen

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.

Stichting Beter Zeist kan zich in het geheel niet vinden in de door het college vastgestelde verkeersbesluiten. Daarbij heeft belanghebbende zowel bezwaren tegen de totstandkoming van de besluiten als tegen de inhoud van de besluiten. Er bestaat ons inziens *geen noodzaak de bestaande verkeerssituatie te wijzigen*. Het college heeft ook niet met objectieve gegevens de noodzaak van het aanpassen van de verkeerssituatie aannemelijk kunnen maken.

In de door Stichting Beter Zeist ingediende zienswijze betreffende de verkeersbesluiten wordt een uitvoerige uiteenzetting gegeven van de *gronden van bezwaar*. *Deze gronden in Productie 2 gelden ook voor dit beroepschrift*. In dit verband worden de hoofdpunten daarvan genoemd en worden deze nader toegelicht en onderbouwd. In dat kader werd ook nieuwe informatie verwerkt die te maken heeft met de definitieve verkeersbesluiten.

Ook is hierbij ingevoegd het commentaar van Stichting Beter Zeist op de reactie van het college op de zienswijze. (**Productie 9: Commentaar Stichting Beter Zeist op collegereactie zienswijze, 11-05-2016**).

1 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 of zo veel mogelijk geweerd. Ook werden dialogen eenzijdig afgebroken door de gemeente. (**Productie 10: Brief aan Raad over centrumdialoog, burgerorganisaties,**

22-01-2016). Maar maatregelen in de ene buurt hebben veelal grote gevolgen voor lanen en straten tot ver daarbuiten. Die bewoners daarvan worden niet geïnformeerd, laat staan dat zij over de maatregelen kunnen meespreken. (zie o.a. **Productie 11: Zienswijze VLZ verkeersmaatregelen centrum, 11-05-2016**).

De voorlichting over de verkeersvarianten van de centrumvisie was en is nog steeds 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. Er staan wel de wervende berichten opgenomen over 'Het centrum van Zeist vernieuwt' en de officiële gemeentelijke bekendmakingen. Bij gebrek aan een adequate gemeentelijke voorlichting verstrekt Stichting Beter Zeist daarom zelf via de eigen website, schriftelijk en mondeling de noodzakelijke informatie over de gevolgen van de verkeersbesluiten.

Conclusie

De voorlichting over de plannen en de verkeerseffecten schiet procedureel en inhoudelijk tekort. Hetzelfde gold en geldt voor het uitnodigingsbeleid voor dialoog-bijeenkomsten over voorgenomen verkeersmaatregelen. Hoe kunnen belanghebbenden voor hun rechten opkomen als zij 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 buurten en neemt de belanghebbenden aldaar niet serieus.

2 Ontoereikende procesaanpak: belanghebbenden worden buitenspel gezet

Het college volgde en volgt nog steeds *successieve trajecten voor inhoudelijk verwante zaken*. De volgorde van procedures over de verkeersbesluiten, de ontwerpbesluiten en voornemens daartoe laten dat zien. Voor belanghebbenden wordt het daarmee onmogelijk gemaakt de (samenhang van de) volledige effecten van voorliggende en toekomstige verkeersbesluiten te beoordelen c.q. ten aanzien van het gehele pakket aan maatregelen voor hun belangen op te komen. Op deze manier worden belanghebbenden buitenspel gezet.

Ook simultaan wordt de verandering van de verkeerscirculatie in Centrum Zeist opgeknipt in vele deelbesluiten of zelfs meldingen. Alsof bijvoorbeeld het (kunnen) afsluiten 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. Hetzelfde geldt voor nog komende verkeersbesluiten voor deelgebieden van en rondom het winkelcentrum. Het gaat onder meer om de Dorpsstraten e.o. en de Slotlaan tegenover het Walkartpark, de 1^{ste} Hogeweg (knip ter hoogte van het V&D pand) en mogelijk nog voor andere buurten zoals de Dalweg e.o. en de Bergweg.

Daarentegen worden *alternatieve en 'slimme' aanpassingen* niet of maar beperkt bestudeerd en overwogen. Het gaat bijvoorbeeld om vervanging of alleen verwijdering van verouderde verkeerslichten, het (gezamenlijk) inregelen van moderne verkeerslichten, verkeersborden ten behoeve van bestemmingsverkeer en autoluwe straten (auto's te gast), bewegwijzering en automatische registratie autoverkeer.

De gemeente doet inmiddels *allerlei (mondelinge) toezeggingen om verkeersbeperkende maatregelen te nemen en de verkeersveiligheid 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.

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. Zie verder ook de paragrafen 2 en 3 van de zienswijze d.d. 11-03-2016

Conclusie.

Als gevolg van het opknippen van besluiten, de opeenvolging ervan en (mondelinge) toezeggingen werden en worden direct belanghebbenden in feite buitenspel gezet. Ook worden alternatieve mogelijkheden niet of maar beperkt overwogen en zijn de toekomstige routes van lijnbussen nog steeds niet duidelijk. Op die manier kunnen belanghebbenden onvoldoende voor hun directe belangen opkomen.

3 Ontoereikende onderbouwing maatregelen Weeshuislaan en Voorheuvel e.a. Ad majeur Verkeersbesluit 210535: Weeshuislaan – Voorheuvel – Slotlaan – 1^{ste} Hogeweg – meerdere verkeersmaatregelen

Van *klachten* over de vroegere tunneldoorgang en de (korte) Weeshuislaan was in 2014 en 2015 geen sprake. De opgevraagde cijfers laten dit zien. Het antwoord van het college dat de oproep buiten het centrumplan om ging (bedoeld wordt centrumvisie) doet niet ter zake. Juist door het niet verbinden van de oproep met de centrumvisie werd een onafhankelijke verzameling van de klachten gewaarborgd. Verder waren er tot nu toe geen grote verkeersproblemen, zoals files en onaanvaardbaar geachte opstoppingen. Dat bleek uit de gehouden bijeenkomsten met burgers (verkeersdialoog).

In de motivering van het verkeersbesluit wordt de suggestie gewekt dat de verkeersparagraaf van de centrumvisie een afgeleide is van de daaraan voorafgaande centrumdialoog met de samenleving. De resultaten van de dialoog staan juist haaks op de verkeersparagraaf. Volgens het advies van de *Themagroep Bereikbaarheid*, bestaande uit zo'n 25 door de gemeente daartoe uitgenodigde, zeer betrokken inwoners, is er geen draagvlak voor het nagenoeg uitbannen van de verkeerscirculatie door het centrum. De themagroep adviseerde daarom de noordoost-zuidwest doorgang die in de circulatie voorziet, te behouden. Zie verder paragraaf "Korte voorgeschiedenis en context planproces".

In het verlengde daarvan namen eerst het Kernteam, vervolgens de raad en daarna de Visietafel dit advies over. Verzet tegen het om het gebouw De Klinker leiden van de lijnbussen heeft er vervolgens toe geleid dat de raad een ander besluit nam. In afwijking van alle adviezen en van haar eigen eerder genomen besluit stelde de raad in de *amendementsvariant* voor de noordoost-zuidwest doorgang voor auto's te verbreken en daar alleen bussen toe te laten. Daarvoor moest het tunneltje, dat onder de markt door liep, worden gesloopt want het was ongeschikt voor bussen. De reden om het autoverkeer te weren was o.a. dat de markt niet zou moeten worden doorsneden. Dit laatste zal echter niet meer het geval zijn want na herinrichting komt de markt niet meer

terug op Belcour. Daarmee doorsnijdt de noordoost-zuidwest doorgang de markt niet meer en vervalt de motivering van veiligheid die ontstond door de afbraak van de tunnel onder de markt.

Zonder de amendementsvariant van de centrumvisie van 3 maart 2015 was het niet aan de orde geweest de noordoost-zuidwest doorgang op te heffen. De achterliggende motivering van de nieuwe verkeersvariant was dat de veranderingen in de verkeersdoorstroming de positie van het weinig aantrekkelijke winkelcentrum (Belcour) zou versterken. Daarover is echter *geen onderzoeksrapport* beschikbaar. Het afnemen van het bezoek aan het winkelcentrum zal verder worden versterkt door het minder toegankelijk maken van het centrum en het kilometers omrijden. De vermindering van het aantal bezoekers aan het winkelcentrum is overigens al lang aan de gang. Volgens opgave van Retail informatiecentrum Locatus Nederland daalde van 2008 tot 2014 het aantal bezoekers per week met 10-20%. In 2008: 101.100; in 2010: 94.400; in 2012: 80.700, in 2014: 89.900. In 2016 was het opgegeven aantal echter 52.900.

Onduidelijk is waarom het cijfer van 2016 zo laag is. Gaat het om een fout in de opgave of om een betekenisvolle trendbreuk. Wij kregen daar van de gemeente, ondanks herhaalde (WOB-)verzoeken, nog steeds geen antwoord op. Als de tellingen tijdens de afbraak van het tunneltje zijn gehouden, duidt het lage aantal bezoekers waarschijnlijk op het grote belang van de noordoost-zuidwest verbinding voor het bezoek aan het winkelcentrum. Een permanente afsluiting zal dan averechts werken voor revitalisering van het winkelcentrum, in tegenstelling tot datgene wat in de centrumvisie wordt beoogd.

Het merkwaardige is dat het college *zonder enige onderbouwing* aanneemt dat verandering van de doorstroming van het winkelcentrum leidt tot meer bezoekers en bijgevolg tot meer omzetten van de 'uitbaters' aldaar. Kortom: de onderbouwing van het college van de verkeersbesluiten dat deze leiden tot het realiseren van de centrumvisie is nergens op gebaseerd. Het is een vorm van wensdenken die op generlei wijze gestoeld is op relevant onderzoek. Ook de bewoners van het winkelcentrum vinden dat de voorgestelde verkeerscirculatie de situatie alleen maar verslechterd. (**Productie 12: Reactie inwoners centrum n.a.v. verkeersmaatregelen centrumvisie, 16-11-2015**).

De achteruitgang van de winkelbezetting laat het algemeen bekende probleem van *structurele overbewinkeling* zien. Die doet zich nog sterker voor in middelgrote plaatsen zoals Zeist. Daar komt bij dat de verhuurders van winkelruimten hun m2 tarieven nog handhaven om de boekwaarde van hun onroerend goed niet te verminderen. Dat geldt zeker voor het in de jaren '80 gebouwde winkelcentrum Belcour. Alleen bij lagere m2 tarieven kan Belcour e.o. mogelijk beter worden benut.

Gevolgen voor omliggende buurten

Het behoud van de noordoost-zuidwest doorgang is van groot belang voor veel omliggende wijken en buurten van Zeist. Deze krijgen te maken met verkeer dat in noordelijke richting door de buurten zal gaan. Een overzicht daarvan heeft Ir. H.J. Hoorn opgesteld op basis van de meest recente gemeentelijke prognoses (**Productie 13: Verkeersintensiteiten per etmaal met integrale variant wijkverkeersplannen, 28-12-2016**) en de verkorte kaartversie daarvan (**Productie14: Kaart Zeist met verkeerstoename rond centrum door centrumvisie + wijkverkeersplannen, 28-12-2016**).

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. Sommige straten en lanen komen ver uit boven de in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan vastgestelde grenswaarden per etmaal.

De *jongste tellingen* (herfst 2016), die nu in beperkte mate zijn gepubliceerd, blijken maar deels bruikbaar om een overzicht integrale verkeerseffecten van de 5 verkeersbesluiten (9 maatregelen) te krijgen. Zij hebben alleen betrekking op *mogelijke gevolgen van 1 maatregel*, het afsluiten van de noordoost-zuidwest verbinding Weeshuislaan. Het gebrek aan bruikbaarheid van de cijfers heeft verder ook te maken met het beperkt aantal meetpunten (bijvoorbeeld niet bij de noordoost-zuidwest doorgang) en met het inzetten van verkeersregelaars waardoor een autonome doorstroming werd belemmerd.

Autoluwe Slotlaan en 1^{ste} Hogeweg

Het verkeersbesluit betreft ook maatregelen in de Slotlaan en de 1^{ste} Hogeweg. Het is de bedoeling dat de Slotlaan (en ook de 1^{ste} Hogeweg) *autoluw* wordt en dat er een verkeerssituatie ontstaat waarbij de auto 'te gast' is. Maar in het verkeersbesluit zijn geen maatregelen opgenomen die daarop gericht zijn. En hoe worden de gewenste verkeerssituatie en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid juridisch geregeld?

Fietsstraten en shared spaces hebben in Nederland geen juridische status. Op de Voorheuvel is het shared space gebruik geregeld met bord C1 (gesloten in beide richtingen), met daaronder bordjes met uitzonderingen (fietsers, bromfietzers en laad-/losverkeer). Dan nog moeten voetgangers op de rijbaan voorrang verlenen aan (brom-) fietsers en incidentele vrachtauto's.

Maar dat kan op de Slotlaan en de 1e Hogeweg niet, want daar zijn ook auto's toegestaan. De enige juridisch min of meer juiste wijze is dan nog: plaatsing van bord G11 (verplicht fietspad) met daaronder vermelding van toegestane categorieën. Maar ook die maatregel maakt geen deel uit van het betreffende verkeersbesluit. Juridisch wordt nergens geregeld dat de auto 'te gast' zou zijn. Fietsers en voetgangers kunnen door de inrichting van de weg ten onrechte de indruk krijgen dat er een shared space is. Juridisch is er echter niets geregeld. De inrichting kan averechts werken voor hun *rechten en veiligheid*.

In de verkeersberekeningen is de beoogde autoluwheid op de Slotlaan gesimuleerd door een maximumsnelheid van 15 km/u; de verkeersintensiteit op de Slotlaan neemt daardoor met 10 % af. Maar in het verkeersbesluit is *geen maatregel* opgenomen om die onrealistisch lage maximumsnelheid in te stellen. Het feitelijke effect van de autoluwe inrichting is nog onbekend. De Slotlaan blijft een aantrekkelijke doorgaande route voor autoverkeer in noordoostelijke richting. Dit wordt versterkt door de openstelling van het busstation. Er is een kans dat er juist meer auto's over de Slotlaan gaan rijden. Dat zou leiden tot een afname van autoverkeer in noordoostelijke richting door de Meester de Klerkstraat en het Wilhelminapark. Per saldo zou dat gunstig zijn voor de verkeersveiligheid in Zeist. Maar door de misleidende 'auto te gast' inrichting op de Slotlaan wordt die laan dan onveilig.

Als de inrichting van de Slotlaan (en de 1e Hogeweg) wel het gewenste effect heeft, en zelfs meer dan de berekende afname van 10 %, gaat er extra autoverkeer door de

Meester de Klerkstraat en door het Wilhelminapark in noordoostelijke richting rijden, bovenop de toenamen als gevolg de overige verkeersmaatregelen.

Conclusie

De doelmatigheid van de huidige verkeersmaatregel(en) is niet aangetoond, hetgeen ook procedureel een gebrek aan onderbouwing betekent. Bovendien is er geen sprake van een evenwichtige afweging van de belangen van sommige winkeliers en vastgoedexploitanten ten opzichte van verkeers- en veiligheidsbelangen van aan- en omliggende buurten. De motivering van de maatregelen is daarom ontoereikend. Zie verder ook de paragraaf 4.4.2 van de zienswijze d.d. 11-03-2016.

4 Alle vijf verkeersbesluiten: de verwachte effecten ervan zijn onvoldoende gemotiveerd en ook niet definitief vastgesteld.

Er worden d.m.v. ontwerpbesluiten door de gemeente *nog steeds aanpassingen en aanvullingen voorgesteld* in de door de raad vastgestelde amendementsvariant, zoals rond het lijnbusstation en in de buurten Wilhelminapark en Lyceumkwartier. Verder wordt met relevante buurten, waar volgens de prognoses ook verkeerstoename zijn te verwachten (nog steeds) *geen overleg* gevoerd. Het betreft Valckenbosch, het Bethaniëplein¹ (onderdeel van het beschermd dorpsgezicht Wilhelminapark), straten rondom het busstation, Bloemenbuurt, Dichtersbuurt en het gedeelte van de Slotlaan tegenover het Walkartpark.

Als voor die buurten ook aanpassingen/aanvullingen worden afgesproken dan zal dat *effect hebben op omliggende gebieden*. Zo leiden de afsluiting van het tunneltje en alle aanvullende maatregelen onvermijdelijk tot de volgende verandering van het GGVP 2014-2023. De Boulevard zal een doodlopende Hoofdweg 2e orde worden en in plaats daarvan zal de Bergweg de vervangende Hoofdweg 2e orde worden, aansluitend op de Schaerweijdelaan. Dat weten de bewoners van die weg echter niet en dat wordt ze ook niet verteld door de gemeente. Zie ook productie 9, Commentaar op beantwoording college op zienswijze, punt 3.2.

Daarnaast zijn de effecten van de door de raad voorgestelde verkeersslutheid van de Slotlaan (van de Hogeweg tot het busstation) nog steeds niet concreet uitgewerkt. Het zelfde geldt voor de effecten van de in discussie zijnde afsluiting van de Dorpsstraten voor autoverkeer.

Ook zijn de *veiligheidsaspecten* van de gevolgen van doorgaand autoverkeer over het busstation, de verandering van routes van lijnbussen en lanen die meer verkeer te verwerken krijgen niet onderzocht. Zo is nog geen duidelijkheid over (alle) *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.

Verder zijn *simpele alternatieven of aanpassingen* niet bestudeerd en overwogen. Het

¹ In 2002 werd het Wilhelminapark en de directe omgeving aangewezen als "Beschermd dorpsgezicht Wilhelminapark". Hiertoe behoort ook het Bethaniëplein met zijn blokbebouwing, haar groen en de rechthoekige vijver in het midden.

gaat bijvoorbeeld om vervanging van verouderde verkeerslichten, verkeersborden ten behoeve van bestemmingsverkeer, automatische registratie autoverkeer en flitspalen.

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.*”

Relatie met komende verkeersbesluiten en het fietsverkeer

Behalve de 5 verkeersbesluiten zullen *nog andere besluiten* worden genomen voor omliggende buurten en straten/lanen. In eerste instantie gaat het om twee wijkverkeersplannen, zie paragraaf 7 van dit beroepschrift. Zolang de gezamenlijke effecten van alle besluiten nog niet goed onderbouwd zijn is het procedureel en inhoudelijk onverantwoord het doorgaand noordoost-zuidwest verkeer door het centrum te blokkeren.

De effecten van de thans bekende besluiten voor het *fietsverkeer* in en rond het winkelcentrum zijn niet structureel onderzocht, noch naar prognoses noch in maatregelen². 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 de 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*. Het door de gemeente alleen spreken over haar verantwoordelijkheid op dit punt is veel te vaag. Bovendien communiceert de gemeente tegelijkertijd dat voor meer aanpassingen geen geld is. De kosten lopen inmiddels al op van 4 - 5,9 miljoen euro in 2014 tot 10,1 euro in 2017 en opbrengsten zijn nog niet in zicht.

Op grond van *artikel 21 BABW* dient een verkeersbesluit te worden voorzien van een goede *motivering*. Hierbij moet allereerst duidelijk zijn welke doelstelling wordt beoogd met het nemen van het verkeersbesluit. De belangen zoals omschreven in artikel 2 lid 1 en 2 van de Wegenverkeerswet 1994 moeten in kaart worden gebracht. Indien er andere belangen meespelen moet duidelijk zijn hoe deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Zie verder ook de paragraaf 4 van de zienswijze d.d. 11-05-2016.

Conclusie

De rechtszekerheid van belanghebbenden is nog steeds niet gewaarborgd, ook niet voor de overige buurten die te maken krijgen met effecten van (nieuwe) maatregelen en idem voor het langzaam verkeer. De onzekerheid over de verkeerseffecten van de huidige en toekomstige maatregelen is groot.

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

² Denk aan gelijktijdig groen licht voor fietsers vanuit alle richtingen, bijvoorbeeld bij het verkeersplein Antonlaan-Steynlaan

In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2014-2023 (GVVP), vastgesteld op 9 juli 2013, *ontbreekt nog het onderdeel voor Zeist Centrum. (Productie 15: Relevante teksten Actualisatie GVVP Zeist 2014 – 2023)*. De amendementsvariant kan daarin niet voorzien gezien het globale karakter ervan. Dat blijkt uit de thans besloten, maar nog niet uitgekristalliseerde verkeerscirculatie inclusief wegcategorysering 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 dat 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 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 praktijk is echter anders. Er worden *zonder integraal verkeersplan* verkeersbesluiten genomen voordat de prognoses over de integrale effecten ervan voldoende helder zijn.

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.*”

Van enige afweging van belangen van belanghebbenden door het college was en is niet of nauwelijks sprake. En als dat al zou zijn gebeurd, is het niet expliciet gemaakt. Ook weigerde het college de amendementsvariant van de verkeerscirculatie met de burgers ter discussie te stellen. De zgn. verkeersdialogen (met betrekking tot de in de amendementsvariant opgenomen verkeerscirculatie) waren slechts gericht op inrichting van straten en lanen, niet op de gemaakte verkeerskeuzen. De conclusie is dat bij de besluitvorming *art. 3:2 Awb en art 3:4 Awb niet aantoonbaar zijn toegepast*.

In het GVVP Zeist 2014-2023 wordt op pagina 35 verwezen naar het vast te stellen *Centrumplan*. Het uiteindelijke centrumplan zou moeten voorzien in de lacune van het GVVP. Er werd met het centrumplan de toenmalige conceptversie van 2013 bedoeld. Daarin was inderdaad sprake van een autoluw winkelcentrum, waarbij het autoverkeer om dat centrum zou moeten rijden. De deelnemers aan de dialoog met de samenleving keurden deze variant echter unaniem af. Dat bleek uit de massaal bezochte inspraakbijeenkomsten en een enquête. Daarmee was het plan 2013 van tafel.

De voorgestelde verkeerscirculatie van de centrumvisie is echter geen plan in de zin van het GVVP Zeist. Het is ook *geen wijkverkeersplan* zoals wordt vermeld op pagina 32/33 van het GVVP. Zo'n plan is nodig voor wegcategorysering en circulatie in verblijfsgebieden zoals het centrum. Verder kan worden verwezen naar de *eisen en doelen die in het GVVP zelf zijn vastgelegd* in de paragraaf filosofie (paragraaf 1.5.1.). En ook aan de doelen van duurzame mobiliteit voor mens (veiligheid: ongevallen), milieu (verblijfskwaliteit) en meerwaarde (bereikbaarheid: voor auto's de reistijd). Op geen van

deze punten voldoet het GVVP wat het centrum betreft aan de (eigen) eisen. (**Productie 15**). Zie voor de uitgebreide tekst van de zienswijze: paragraaf 1 op pagina 4/5. En voor het GVVP: http://beterzeist.nl/?wpfb_dl=506.

De op 16-01-2017 gepubliceerde 2 *nieuwe ontwerp verkeersbesluiten* (zie paragraaf 7 van dit beroepschrift) voor om het winkelcentrum gelegen buurten zijn 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 dat 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. Als gevolg van de verkeersbesluiten voor bepaalde wegen rondom het centrum, zoals de Lindenlaan zullen de maximale GVVP-verkeersnormen verder worden overschreden in plaats van verminderd (zie **productie 16: Brief college aan raad over effecten sloop tunnel markt, 14-02-2017**).

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.”* In de door de raad vastgestelde uitgangspunten Masterplan Centrum Zeist d.d. 1 december 2009 staan de huidige veranderingen *echter niet als zodanig opgenomen*, zie (**Productie 17: 09RAAD0383 Raadsbesluit Uitgangspunten Masterplan centrum Zeist, 01-12-2009**). De knip in de noordoost – zuidwest verbinding voor het centrum is pas actueel geworden in februari 2015. Dat was vlak voor de vaststelling van de amendementsvariant van de aangepaste centrumvisie. De knip was een belangrijk fundament van deze verkeersvariant. De gemeenteraad had die variant tijdens een besloten beraad opgesteld.

In de nota's van beantwoording wordt ten aanzien van deze punten slechts verwezen naar de centrumvisie. Volgens de visie werd echter alleen toekomstig overleg met buurten aangekondigd. Tijdens de voor enkele buurten uitgevoerde 'dialoogbijeenkomsten' mochten de deelnemers alleen spreken over de aanvulling van gekozen verkeerscirculatie, niet over het geheel van de circulatie. Kortom: een verwijzing naar documenten en processen die op zich *geen onderbouwing* bieden kan nooit voldoen als borging van de integraliteit van de verkeersbesluiten.

Conclusie

De beleidsmatige onderbouwing van de verkeersmaatregelen voldoet niet aan de eisen. De in 2009 vastgestelde uitgangspunten Masterplan Centrum Zeist kunnen daarin niet voorzien. Verder ontbreekt in het GVVP een uitgewerkt onderdeel voor het centrum van Zeist, terwijl dat nodig zou moeten zijn conform de eigen eisen en doelen van het GGVP Zeist. In het GVVP wordt op pagina 35 wel verwezen naar het vast te stellen centrumplan. De amendementsvariant van de centrumvisie van 3-3-2015 is echter geen verkeersplan dat daarin kan voorzien, omdat het niet voldoet aan de eisen en doelen van het GVVP. Hetzelfde geldt voor de verkeersbesluiten met maatregelen.

6 Ontoereikende onderbouwing met modelberekeningen en verkeersmetingen

De gemeente heeft in de loop van 2015, dus na de besluitvorming over de centrumvisie gewerkt aan *verkeersprognoses* als gevolg van het invoeren van de verkeerscirculatie. Op 6 oktober 2015 kreeg de raad een toelichting van het college op nieuwe

verkeersberekeningen. Het gaat om een kruispuntanalyse Antonlaan – Steynlaan – Slotlaan, een Quick scan analyse varianten Centrumvisie en een memo van Antea Group. Daaruit blijkt dat er nog vele problemen zijn op te lossen. Dat geldt overigens ook voor het autoluw maken van de Slotlaan.

De verkeersprognoses ten aanzien van het kruispunt zijn overigens *niet valide*. Ook reageerde de gemeente in haar nota's van beantwoording niet op een aantal daarmee verband houdende vragen en kritiek over onderdelen van de onderzoeken van Vitence, DTV en Goudappel Coffeng.

Vitence (blz. 9) berekende voor het kruispunt bijvoorbeeld een verkeersgeneratie (= aankomsten + vertrekken) van 2.144 voertuigen per dag als gevolg van de verwachte komst van supermarkt "De Wending". Die totaalcijfers werden echter abusievelijk aangeduid als verkeersproductie (= vertrekken). De werkelijke verkeersproductie zal dus de helft moeten zijn, namelijk 1.072.

DTV heeft deze fout van Vitence niet gezien en berekende daardoor in scenario 3 (extra verkeer door De Wending) ook 2x te hoge waarden. Bovendien is DTV in dat scenario vergeten de oorspronkelijke verkeersproductie van het Eneco-terrein, waarop supermarkt De Wending wordt gerealiseerd af te trekken. Volgens Vitence (blz. 9 o.c.) gaat het in dat verband om 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Kortom: een accumulatie van 2 fouten van 2 bureaus die allebei onzorgvuldig te werk zijn gegaan.

Bij elkaar had DTV in scenario 3 met een extra verkeersproductie door De Wending van hooguit 575 voertuigen per dag moeten rekenen, i.p.v. 2.144. *DTV heeft dus met bijna 4x te hoge waarden gerekend.*

De 1^{ste} fout is door het derde ingeschakelde bureau Goudappel Coffeng ontdekt, maar de 2^e fout niet. Die heeft Ir. H.J Hoorn opgespoord, maar dat is wel door de adviseur van Goudappel (de heer Oppedijk) beaamd. Overigens had Goudappel de 1^{ste} fout veel duidelijker in de rapportage moeten vermelden en wat betreft de 2^e fout hebben ze ook niet goed opgelet. Dat alles heeft wel *veel consequenties*. Het betekent dat het op basis van deze prognoses niet nodig is de Korte Steynlaan als aanvoerroute van het kruispunt af te sluiten voor autoverkeer. En daarmee is het ook niet nodig het busstation voor autoverkeer open te stellen voor verkeer vanuit de Slotlaan. Dat voorkomt bovendien het aanzuigen van verkeer in de richting van het Wilhelminapark en het Lyceumkwartier.

Na de publicatie van de 6 ontwerp verkeersbesluiten van 30 maart 2016 duurde het nog tot 26 juni van dat jaar tot de verkeersgevolgen waren doorgerekend. Dat is *uiterst onzorgvuldig zowel wat de onderbouwing van de besluiten betreft als naar de belanghebbenden toe*, die in hun zienswijzen daarmee niet meer rekening konden houden.

In verband met de verwachte problemen als gevolg van de 5 verkeersbesluiten werden met twee aan het winkelcentrum grenzende buurten zgn. *Wijkverkeersplannen* opgesteld (**Productie 18: Brief Verkeersdialoog en vervolg, college, 08-03-2016**).

Op basis van prognoses van het gemeentelijk verkeersmodel heeft Ir. H.J Hoorn een inventarisatie en analyse gemaakt van de *verkeersgevolgen in en rondom het winkelcentrum*. Zie link http://beterzeist.nl/?page_id=8687#GEVOLGEN. Daaruit blijkt dat volgens de uiteindelijk verstrekte gegevens voor vele straten en lanen ingrijpende gevolgen zijn te verwachten. Door de wijkverkeersplannen worden de problemen als gevolg van de afsluiting van het tunneltje in buurten Wilhelminapark en de Torenlaan en omgeving deels 'opgelost' door die te verplaatsen naar verder weg

gelegen buurten. *Per saldo leidt dit tot meer autoverkeer in Zeist.* Zie de link pijnpunten van de verkeersmaatregelen: http://beterzeist.nl/?page_id=9942#PIJNPUNTEN.

Tellingen herfst 2016, beschikbaar 14 februari 2017

De integrale verkeerseffecten (prognoses) zijn niet gebaseerd op tellingen maar op prognoses van het gemeentelijk verkeersmodel. *Verkeersprognoses* zijn echter afhankelijk van de aannamen van het gebruikte model en van de vroegere metingen of schattingen waarmee het model werkt. Alleen in het onderzoek van DTV (kruispunt Antonlaan - Steynlaan) zijn metingen en tellingen op creatieve manier met elkaar in overeenstemming gebracht.

Tijdens de periode van de afbraak van de tunnel en reconstructie van de weg wilde het college nagaan wat de *feitelijke effecten* zijn van de knip in de noordoost-zuidwest verbinding door Zeist centrum. In dit verband werden onder meer op diverse wegen registratiekabels aangebracht. Op die manier zou in de praktijk zijn na te gaan waar verkeersproblemen ontstaan.

De *jongste tellingen* (herfst 2016) blijken maar deels bruikbaar om een goed overzicht van de mogelijke gevolgen van de verkeersbesluiten te krijgen. Zij hebben namelijk louter betrekking op 1 maatregel van de 9 maatregelen van de vijf besluiten: het afsluiten van de tunneldoorgang. Het gebrek aan bruikbaarheid van de cijfers heeft verder ook te maken met het beperkt aantal meetpunten. Zo werden er geen meetpunten aangebracht bij de tunneldoorgang (sic) en op de Korte Steynlaan. Deze wegen vormen juist essentiële verbindingen in de verkeerscirculatie in en rond het winkelcentrum. Verder werd door het inzetten van verkeersregelaars een autonome doorstroming belemmerd. Alleen al daardoor zijn de resultaten van de tellingen niet representatief voor het verkeersbeeld zonder regelaars.

De meetresultaten waren al maanden bij de gemeente bekend, maar daarover moest volgens haar nog onderzoek worden gedaan. Daar zijn naar ons werd medegedeeld 3 bureaus mee bezig geweest. Pas op *14 februari 2017* werd de raad een brief verstrekt over de meetresultaten. (**Productie 16**). Op 16 februari 2017 praatte de verantwoordelijke wethouder de raad bij tijdens een besloten bijeenkomst. Burgers mochten daarbij niet aanwezig zijn. Zij werden de toegang ontzegd. De vraag is wat ten aanzien van dit dossier nog wel openbaar zal gebeuren. Wel is op 22 februari een presentatie gehouden over de voorgenomen fysieke inrichting van het kernwinkelgebied. Dat was echter geen overleg met belanghebbenden over de verwachte effecten en wenselijkheid van de in de verkeersbesluiten opgenomen wegafsluitingen. Tot nu toe laat de raad alles over aan het college en dat laat alles over aan de teammanager beheer en openbare ruimte.

De brief van 14 februari met de *meetresultaten* is op verzoek van Stichting Beter Zeist door *Ir. H.J. Hoorn geanalyseerd*. (**Productie 19: Verkeersstellingen tijdens sloop tunnel, opmerkingen over brief college, Ir. H.J. Hoorn, 15-02-2017**). Daaruit blijkt o.m. het volgende:

- Gezien de oorspronkelijke datum van de verkeersbesluiten (6 december 2016) hebben de tellingen kennelijk geen rol gespeeld bij de besluitvorming erover.
- Volgens het college zijn alle per 16 januari 2017 gepubliceerde verkeersbesluiten en ontwerpbesluiten een integraal plan. Daarmee zijn de vijf verkeersbesluiten alleen dus geen integraal plan;

- Het college geeft toe dat de afsluiting van de noordoost-zuidwestverbinding slechts een van de (9) beoogde verkeersmaatregelen is. De tellingen hadden alleen daarop betrekking. Zodra ook andere verkeersmaatregelen worden ingevoerd zal een nieuw verkeersbeeld ontstaan gezien het te verwachten 'waterbedeffect'.
- De extrapolatie van meetresultaten is slechts beperkt mogelijk in verband met het aantal meetpunten, een fout in het verkeersmodel en het tellen tijdens een bijzondere omstandigheid (tijdelijke afsluiting Slotlaan).
- Tijdens de tijdelijke afsluiting van de tunnel voor doorgaand verkeer werden omleidingsroutes aangegeven en verkeersregelaars ingezet. Dat beïnvloedde ingrijpend de gemeten effecten van de afsluiting.

Gezien deze punten kan *maar beperkt waarde* worden toegekend aan de voorspellende betekenis van de verkeerstellingen. Wij verwerpen dan ook de stelling van de gemeente dat de metingen veranderingen in de verkeersstroom kunnen weergeven die in lijn zijn met de prognoses van het verkeersmodel.

Een voorbeeld is het verkeersaanbod op het *kruispunt Antonlaan/Steynlaan*. Dat aanbod is volgens de recente tellingen nog niet de helft van de theoretisch berekende verkeersprognoses waarmee in diverse rapporten is gewerkt. Die prognoses waren voor het college reden om de Korte Steynlaan als aanvoerroute van het kruispunt voor autoverkeer af te sluiten. Dat hield in dat het busstation voor autoverkeer zou moeten worden opengesteld.

De gemeente stelt echter zonder aannemelijke onderbouwing: *“Er bestaat voor ons geen reden om te twifelen aan de door hen (uitvoerders) gemeten waarden en aan de betrouwbaarheid van de resultaten.”* De resultaten van de tellingen geven het college geen aanleiding de verkeersbesluiten te heroverwegen. (**Productie 20: Antwoorden gemeente op vragen verkeerstellingen, e-mail d.d. 13 maart 2017**).

Onzerzijds zijn de resultaten geanalyseerd. (**Productie 21: Vragen en opmerkingen over de verkeerstellingen, HvB, 18-03-2017**). Daaruit blijkt dat zowel de *betrouwbaarheid van de metingen als de validiteit (waardebepaling) ervan dubieus* zijn. Ook zijn de meetresultaten afgezet tegen de beoogde effecten van de verkeersbesluiten. Geconcludeerd wordt het volgende.

- Tenminste 14 van de 27 sets van radarmetingen zijn geheel of gedeeltelijk mislukt of verkeerd weergegeven in de representatie. Dit is veel te veel en het is de vraag of in hoeverre de overige resultaten betrouwbaar zijn. De gehanteerde aantallen in het gemeentelijk verkeersmodel *lijken niet realistisch*. De verschillen met de hiervoor genoemde recente meetresultaten zijn veel te groot om aan meetfouten te kunnen worden toegeschreven³.
- Verder leidt afsluiting van de enige noordoost-zuidwestroute door het centrum in het centrum tot effecten tegengesteld aan wat wordt beoogd. Dat naast uiterst *negatieve effecten* voor de wijken buiten het centrum, voor verkeersveiligheid, voor het milieu en voor het genot van wonen en verblijven in deze wijken.

³ Zo bedraagt het verkeersaanbod op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan volgens de recente tellingen nog niet eens de helft van het theoretisch berekende verkeersaanbod waarmee in de diverse rapporten gerekend is.

Dat het beleid wel anders kan laat het door de Belangenvereniging Den Dolder afgedwongen verkeersonderzoek zien. In verband met de mogelijke afsluiting van de spoorwegovergang aldaar wordt in 2017 een *integraal verkeersveiligheidsonderzoek* gehouden op basis van tellingen en metingen, ook van langzaam (fiets)verkeer. Over de opzet daarvan wordt mondeling en schriftelijk informatie gegeven aan de inwoners van Den Dolder. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zullen besluiten worden genomen over de mogelijke aanpassing van de verkeerscirculatie. Dit is de koninklijke weg. Daar is wel een jarenlange strijd aan vooraf gegaan. De gemeente en Pro Rail wilden namelijk de centrale spoorwegovergang van het dorp voor autoverkeer sluiten. Dat zou betekenen dat Den Dolder voor gemotoriseerd verkeer in tweeën zou worden gesplitst, omdat het autoverkeer via de provinciale weg zou moeten omrijden.

Waarom kan er wel een integraal verkeersonderzoek plaatsvinden in Den Dolder voorafgaande aan de besluitvorming en werd en wordt dit *in de kern van Zeist niet* op een soortgelijke wijze uitgevoerd? Ook hier wil het college immers de verkeersdoorgang voor auto's sluiten en wel eenzijdig. De verrichte verkeersstellingen achteraf tijdens en na het afbreken van het tunneltje geven een onvoldoende beeld van de huidige verkeersstromen en aantallen. Het is niet integraal genoeg.

Conclusie

Stichting Beter Zeist stelt dat voor het ontwikkelen van een majeur plan zoals voor het winkelcentrum van Zeist in plaats van het stapelen van verkeersmaatregelen de koninklijke weg zou moeten worden bewandeld. Dat houdt in dat eerst de bestaande situatie in kaart zou moeten worden gebracht op basis van objectieve tellingen en metingen van alle typen verkeer.

Indien er uit objectieve metingen zou blijken dat er sprake is van een verkeersprobleem, dan dienen alle mogelijkheden te worden bekeken om het probleem op te lossen. In eerste instantie zou gekeken zou moeten worden naar maatregelen die minder ingrijpend zijn voor alle omwonenden en belanghebbenden en minder kostbaar voor de gemeenschap. Vervolgens kan er dan één goed onderbouwd verkeersplan worden gemaakt, dat als onderdeel wordt opgenomen in het GVVP.

Zie verder ook paragraaf 4.4.2. van de zienswijze d.d. 121-03-2016.

7. Verwachte directe (negatieve) effecten van de 2 ontwerp verkeersbesluiten

Gezien de *verwevenheid van de 5 verkeersbesluiten met 2 nieuwe ontwerp verkeersbesluiten* wordt hier ook ingegaan op de verwachte effecten daarvan.

(Productie 22: 2 Ontwerp verkeersbesluiten, 16-01-2017). Stichting Beter Zeist heeft ook over deze twee ontwerpbesluiten een zienswijze ingediend. In verband met de verwevenheid met de 5 verkeersbesluiten wordt deze hierbij ingevoegd. **(Productie 23: Zienswijze 2 ontwerp verkeersbesluiten, Stichting Beter Zeist, 27-02-2017).**

Deze 2 aanvullende ontwerpbesluiten met diverse verkeersmaatregelen zijn afgeleid van 2 buurtverkeersplannen, namelijk voor het Wilhelminapark e.o. en de Jagerlaan e.o.

In de aankondigingsbrief van het college d.d. 8-03-2016 over de 6 ontwerp verkeersbesluiten staat op pagina 4 het volgende. *“De ontwerp-verkeersbesluiten worden niet als een integraal ontwerp-verkeersbesluit genomen. Dit om vertraging in de uitvoering van de centrumvisie te voorkomen. Verkeersmaatregelen waar draagvlak voor is lopen hierdoor geen vertraging op door eventuele juridische procedures tegen verkeersmaatregelen waar minder draagvlak voor is. Wel worden verkeersmaatregelen*

die een directe onderlinge relatie hebben in hetzelfde ontwerp-verkeersbesluit ondergebracht.” (Productie 18).

Gezien het grote aantal negatieve zienswijzen over alle 12 verkeersmaatregelen van de 6 aangekondigde ontwerp verkeersbesluiten had het college gezien haar motivering moeten wachten met definitieve besluitvorming tot het moment waarop alle verkeersmaatregelen zouden zijn ontwikkeld. Dat heeft het college echter niet gedaan. Vrijwel alle bezwaren werden van tafel geveegd, terwijl inmiddels toch duidelijk had moeten zijn dat alle verkeersbesluiten, ook de nog komende, een direct onderlinge relatie hebben. De redenen die het college aanvoert om al tussentijds definitieve besluiten te nemen zijn in dit geval juist niet van toepassing. Daarmee vervalt de motivering om de besluiten afzonderlijk te nemen en deze ter visie te leggen.

De aanvullende verkeersplannen zijn bedoeld om in de twee aan het winkelcentrum grenzende 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. Het zgn. *waterbedeffect*. 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 volgens 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. 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.

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 de noordoost-zuidwest doorgang plus de afsluiting van de Korte Steynlaan, maar aanvullend ook door het wijkverkeersplan Lyceumkwartier / Wilhelminapark.

De effecten van het *wijkverkeersplan Jagerlaan en omgeving* lijken meer plaatselijk, maar zijn zeker niet onbelangrijk. Daar gaat het vooral om toename van autoverkeer op de Antonlaan en het laatste deel van de Slotlaan. 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 het 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, volgens de gemeentelijke prognose 3.500 auto's per dag.

Kortom, de afsluiting van de noordoost-zuidwestdoorgang bij de Weeshuislaan/Voorheuvel is een argument voor 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. Dat heeft te maken met het feit dat de Slotlaan de meest belangrijke winkelstraat is van Zeist. Bij autoluw gaat het in dit verband meer 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 *beschermde dorpsgezicht Wilhelminapark*. Een deskundige afweging ten opzichte van de opstelling is niet beschikbaar.

Verder is het zorgelijk dat daarmee bewust een *veiligheidsrisico* wordt genomen voor de overstekende buspassagiers, schoolkinderen en bezoekers van horecagelegenheden en de supermarkt. Deze weggebruikers worden straks geconfronteerd met een stroom doorgaand autoverkeer. De veiligheidseffecten ervan zijn helemaal niet *onderzocht* en evenmin die voor het fietsverkeer. Dit in tegenstelling tot het onderzoek naar de verkeersveiligheid dat in Den Dolder wordt uitgevoerd, voordat aldaar tot verandering van de verkeerscirculatie wordt besloten. Waarom in Den Dolder wel en in de veel grotere plaats Zeist niet? Zie ook grond 6.

Zo'n onderzoek mag toch wel worden verwacht voor een zeer ingrijpende maatregel als het toestaan van veel autoverkeer over een busstation. Waar in Nederland werd een voor doorgaand verkeer gesloten busstation weer geopend voor autoverkeer? *In Nederland is geen vergelijkbare situatie gevonden*. Er is dus nog geen vergelijking te maken of ervaringen van een andere situatie te gebruiken. Wanneer en hoe zijn hier de voor- en nadelen ten opzichte van elkaar afgewogen? Er wordt alleen volstaan met een melding achteraf van een wijkagent die geen bezwaar heeft tegen de verkeersmaatregel.

Navraag bij Veilig Verkeer Nederland leert echter het volgende. Per e-mail werd gemeld: *“De overstekbaarheid zal zeker afnemen en door de bussen die daar halteren is er voor de overstekende voetgangers slechts een beperkt zicht op de weg. Vaak is het ook nog zo dat de drukte rondom het busstation samenvalt met de drukte van het autoverkeer. Met name in de ochtendspits kan dit tot problemen leiden.”*

En de omwonenden krijgen de rekening gepresenteerd in de vorm van *autoverkeer dag en nacht*. En dat terwijl volgens mededelingen van de gemeente in 30 km gebieden niet structureel wordt gecontroleerd, laat staan dat de handhaving wordt geïntensiveerd.

Bij de bouw van Belleville *rond 1998 was het busstation - ook in het bestemmingsplan - autovrij gemaakt* om de veiligheid van de buspassagiers en andere passanten te verbeteren c.q. te garanderen. In het 'koud overgezette' nieuwe bestemmingsplan "Zeist centrum e.o." d.d. 4 -09-2012 staat volgens de gestandaardiseerde formulering de enkelbestemming 'verkeer' met functieaanduiding 'openbaar vervoerstation'. Volgens artikel 17, lid 1 sub f van het bestemmingsplan is deze locatie dan ook specifiek bestemd voor een 'openbaar vervoerstation' alwaar doorgaand verkeer niet is toegestaan.

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 daarmee - ondanks de wat smallere rijstrook - het gebruik ervan als doorgaande route in tact. Juist na 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.

Conclusie

De hiervoor genoemde nieuwe ontwerp verkeersbesluiten voor enkele buurten versterken de verkeersdruk op omliggende buurten, waaronder het busstation en omgeving. Het kan niet de bedoeling zijn dat ongemotiveerd en zonder een afweging van belangen een dergelijke verschuiving van problemen plaatsvindt. Dat geldt zeker wanneer het eigen beleid van de raad namelijk het autoluw maken van de Slotlaan, een van de hoofdpunten van de centrumvisie, volgens de prognoses juist niet wordt gerealiseerd. Zie verder ook paragraaf 4.4.2. van de zienswijze d.d. 11-03-20116.

8. Onderzoek second opinion Verkeersdeskundige

Een van de organisaties uit ons netwerk heeft in het kader van een beroepsprocedure tegen de 5 verkeersbesluiten een onafhankelijke verkeersdeskundige ingeschakeld ter toetsing van de besluiten (ingediend beroepschrift VvE Belleville Slotlaan, 23-03-2017). Deze Verkeersdeskundige heeft de situatie beoordeeld en komt aan de hand van een analyse tot de volgende bevindingen.

1. De gemeente Zeist heeft voor het analyseren van het verkeerskundig aspect van de Centrumvisie gebruik gemaakt van een niet toereikend verkeersmodel: niet goedgekeurd, niet juist geactualiseerd en niet gekalibreerd. (zowel DTV als Goudappel Coffeng wijzen hierop in hun rapporten) Ook hebben de resultaten van de berekeningen een schijnnaauwkeurigheid: verkeersbelastingen op wegvak- en kruispuntniveau op basis waarvan verkeersmaatregelen zijn genomen (zoals autoluwe weginrichting, afsluiting of juist openstelling van wegvakken, aanpassen van verkeerslichten regelingen en de daarbij horende kruispuntinrichtingen).

2. Het verkeersprobleem ligt niet op wegvakniveau in het centrum en kernwinkelgebied, maar in het ontbreken van een logisch netwerkniveau om het centrum heen. De oplossing (en de te nemen maatregelen) moet dan ook op netwerkniveau worden gevonden. Dit ligt in lijn met de opdracht van de gemeenteraad: richt de hoofdwinkelstraat (Slotlaan) autoluw in om het huidige doorgaande verkeer zo veel mogelijk te weren ter vermindering van het verkeersaanbod. Alle verkeersonderzoeken zijn echter steeds uitgegaan van hetzelfde verkeersaanbod of van slechts een beperkte afname.

3. De gemeente Zeist heeft de analyse van de verkeersproblemen in het centrum direct op wegvak- en kruispuntniveau gelegd. Daardoor is ook de oplossing direct op wegvak- en kruispuntniveau gezocht, terwijl het probleem in feite op netwerkniveau ligt.

4. De gemeente Zeist heeft verzuimd maatregelen op netwerkniveau in ogenschouw te nemen, waardoor de problemen op de kruisingen Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan en Korte Steynlaan – Slotlaan minder groot waren en tot minder ingrijpende maatregelen zouden hebben geleid.

Tot zover de conclusies van de verkeersdeskundige. Overigens komt in opdracht van VvE Belleville Slotlaan dezelfde verkeersdeskundige nog met een tweede rapport over het gemeentelijk verkeersmodel en de berekeningen die daarmee gemaakt zijn. Verder heeft dezelfde opdrachtgever een andere verkeersdeskundige gevraagd een beoordeling te geven van de instelling van de nieuwe verkeerslichtinstallaties Antonlaan/Steynlaan en Slotlaan/Korte Steynlaan. *Beide nieuwe rapporten* dienen ons inziens gezien de relevantie ervan voor de diverse beroepen ingebracht te kunnen worden in de beroepsprocedure.

In maart 2017 werd in Den Dolder ter voorbereiding van een keuze over het al of niet sluiten van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer een integraal verkeersonderzoek voorbereid. Waarom zou dat in de hoofdkern van de gemeente Zeist ook niet kunnen c.q. nodig zijn voor het majeure circulatieplan voor het winkelcentrum (en omgeving)? Een argumentatie voor de keuze op dat punt is ons niet bekend.

Conclusie

Uit het rapport van de Verkeersdeskundige blijkt dat de verkeersbesluiten onzorgvuldig zijn voorbereid en dat verzuimd is om een goede analyse te maken van de bestaande situatie. Als er al sprake zou zijn van een verkeersprobleem in centrum Zeist, dan zou volgens de standaard praktijk de oplossing eerst moeten worden gezocht op netwerk niveau. Dat is hier niet gebeurd.

Algemene conclusie

De voorbereiding van de besluitvorming over de zienswijzen voldoet ons inziens niet aan de volgende beginselen:

- *Zorgvuldigheidsbeginsel* als bedoeld in art. 3:2 Awb. De voorgenomen besluiten zijn onvoldoende zorgvuldig voorbereid, burgers zijn niet goed geïnformeerd en betrokken, er is geen of zeer beperkt onderzoek geweest naar feiten en belangen en de besluitvorming is niet transparant. Zie Productie 9 commentaar op beantwoording zienswijze, punt 3.32 evenals de beroepsgronden 1, 2, 6 en 8.
- *Vertrouwensbeginsel*. De voorbereiding van de besluiten correspondeert niet met de toezegging(en) van het college aan de raad en de bevolking. Burgers mogen,

onder bepaalde voorwaarden, volgens het vertrouwensbeginsel erop vertrouwen dat toezeggingen van het college worden nagekomen. Zie o.a. zienswijze paragraaf 3 en 4 evenals commentaar op beantwoording zienswijze punt 3.33.

- *Motiveringsbeginsel* als bedoeld in art. 21 BABW. De voorbereiding van de ontwerpbesluiten correspondeert niet met de toezegging(en) van het college aan de raad en de bevolking. De doelstellingen van de verkeersbesluiten zijn onduidelijk en ze zijn bovendien onvoldoende deugdelijk gefundeerd en gemotiveerd. In de ontwerpbesluiten ontbreken de noodzakelijke stukken ter onderbouwing. Zie zienswijze paragraaf 2 en 4 evenals de beroepsgronden 3, 4 en 6.
- *Rechtzekerheidsbeginsel*: De overheid moet haar besluiten zó formuleren dat de burger precies weet waar hij aan toe is of wat de overheid van hem verlangt. Omdat integraliteit ontbreekt weten burgers niet waar ze aan toe zijn. Het college is ook niet consequent in haar handelen. Als er al sprake is van een dialoog worden in de praktijk buurten en straten ten opzichte van elkaar uitgespeeld. Wat in één straat een oplossing biedt, veroorzaakt een probleem in een andere straat of buurt. Het college mag geen zaken regelen die willekeur oproepen. Zie commentaar op beantwoording zienswijze punt 3.35 evenals de beroepsgronden 1 en 2.
- *Fair Play beginsel* als bedoeld in art. 2:4 Awb. Het college doet het voorkomen alsof er een onomkeerbaar besluit is genomen over het afsluiten van het tunneltje bij het Voorheuvelplein. Zij richt zich op een bepaald belang van sommige vastgoedeigenaren en winkeliers en is hier niet transparant over. De overheid moet zich echter onpartijdig opstellen bij het nemen van de besluiten en heeft niet de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht genomen. Zie zienswijze paragraaf 2 en 4 evenals commentaar op beantwoording zienswijze punt 3.36.
- *Evenredigheidsbeginsel* als bedoeld in art. 3:4 lid 2 Awb, en in art. 2 lid 1 (en2) van de Wegenverkeerswet 1994. De integraliteit en proportionaliteit ontbreekt. Zo is er geen afweging gemaakt tussen enerzijds de afsluiting van de (korte) Weeshuislaan en de (af)sluiting van het tunneltje Voorheuvelplein en anderzijds de gevolgen voor de omliggende buurten, onder andere op gebied van verkeersveiligheid. In het raadsbesluit 16uit00904 d.d. 8 maart 2016 staat het volgende: *“De verkeersmaatregelen zij erop gericht om ongewenste neveneffecten vanuit de centrumvisie in omliggende woonwijken zoveel als mogelijk tegen te gaan.”* Het college heeft echter niet aangetoond dat de lasten of nadelige gevolgen van de ontwerpbesluiten voor de burgers niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van de besluiten. Zie vooral zienswijze paragraaf 4 evenals commentaar op beantwoording punt 3.37.

Gelet op het voorgaande c.q. de aangevoerde beroepsgronden stelt Stichting Beter Zeist zich op het standpunt dat er *geen noodzaak bestaat tot het wijzigen van de bestaande verkeerssituatie*. Daarnaast menen wij dat, als er al aanleiding zou bestaan om de verkeerssituatie in het centrum te wijzigen hetgeen wij betwisten, het college dan in elk geval niet in redelijkheid tot de verkeersbesluiten heeft kunnen komen met alle negatieve consequenties van dien.

Op grond van de hiervoor genoemde en onderbouwde bestuurskundige, beleidsmatige, procedurele en verkeerskundige redenen is het thans niet aan de orde om vooruitlopend op afhandeling van nog volgende zienswijzen over aanvullende ontwerp

verkeersbesluiten al over te gaan tot uitvoering van de verkeersbesluiten of een deel ervan. Dat geldt zeker voor het - al of niet gedeeltelijk - afsluiten van wegen en het verleggen van de routes van lijnbussen. Dit gezien het ontbreken van voldoende onderbouwing en een evenwichtige belangenafweging ten aanzien van alle verkeersbesluiten van de centrumvisie en komende besluiten buiten het winkelcentrum.

Eerst zal een met een integraal onderzoek onderbouwd 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 wordt gebaseerd op een evenwichtig afwegen van belangen, zie ook conclusie beroepsgrond 6.

Verzoeken

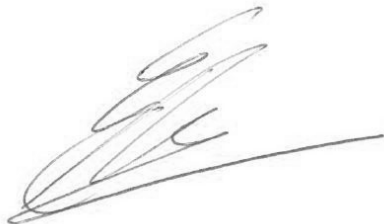
Gezien de gronden van beroep verzoekt Stichting Beter Zeist u het beroep gegrond te verklaren en de bestreden besluiten te vernietigen.

Tevens wordt verzocht in afwachting van het vonnis die inrichtingsmaatregelen op te schorten, die nodig zijn voor de uitvoering van de bestreden verkeersbesluiten c.q. de uitvoering ervan noodzaken. In eerste instantie gaat het daarbij om de herinrichting van de Weeshuislaan en het gedeelte van de Slotlaan tussen de 1e / 2e Hogeweg en de Weeshuislaan. De nieuwe inrichting hangt aldaar samen met de betreffende verkeersbesluiten. Daar wil de gemeente al in mei 2017 mee beginnen.

Subsidiar voorgenoemde besluiten en herinrichtingsmaatregelen te schorsen in afwachting van de onherroepelijkheid van alle verkeersbesluiten in het kader van de centrumvisie, inclusief de komende verkeersbesluiten betreffende de wijk Zeist centrum (zie Productie 22 en nog komende verkeersbesluiten).

Voorts verzoekt Stichting Beter Zeist u de verweerder te veroordelen in de kosten van de procedure op grond van het Besluit Proceskosten Bestuursrecht.

Hoogachtend,



Stichting Beter Zeist
Namens het bestuur,
E.P. Visscher, voorzitter

BIJLAGEN:

1. Productie 1: 6 ontwerp verkeersbesluiten d.d. 6-04-2016
2. Productie 2: Zienswijze Stichting Beter Zeist d.d. 11-05-2016
3. Productie 3: 5 Nota's van beantwoording d.d. 6-12-2016
4. Productie 4: Reactie college op zienswijze d.d. 13-12-2017
5. Productie 5: 5 Verkeersbesluiten d.d. 16-01-2017
6. Productie 6: Statuten Stichting Beter Zeist d.d. 18-12-2008
7. Productie 7: Bestuurssamenstelling d.d. 19-09-2016
8. Productie 8: Machtiging vertegenwoordiging d.d. 01-11-2016
9. Productie 9: Commentaar Stichting Beter Zeist op collegereactie zienswijze 11-05-2016
10. Productie 10: Brief aan Raad over centrumdialoog, burgerorganisaties, 22-01-2016
11. Productie 11: Zienswijze VLZ-verkeersmaatregelen centrum, 11-05-2016
12. Productie 12: Reactie inwoners centrum n.a.v. verkeersmaatregelen centrumvisie, 16-11-2015
13. Productie 13: Verkeersintensiteiten per etmaal met integrale variant wijkverkeersplannen Laatste versie 28-12-2016
14. Productie 14: Kaart Zeist met verkeerstoename rond centrum door centrumvisie + wijkverkeersplannen, laatste versie 28-12-2016
15. Productie 15: Relevante teksten Actualisatie GVVP Zeist 2014-2023
16. Productie 16: Brief college aan raad over effecten sloop tunnel markt, 14-02-2016
17. Productie 17: 09RAAD0383 Raadsbesluit Uitgangspunten Masterplan centrum Zeist, 1-12-2009
18. Productie 18: Brief Verkeersdialoog en vervolg, college, 8-03-2016
19. Productie 19: Verkeerstellingen tijdens sloop tunnel, opmerkingen over brief college, Ir. H.J. Hoorn, 15-02-2017
20. Productie 20: Antwoorden gemeente op vragen verkeerstellingen, e-mail 13 maart 2017
21. Productie 21: Vragen en opmerkingen over de verkeerstellingen, HvB, 18-03-2017
22. Productie 22: 2 Ontwerp verkeersbesluiten d.d. 16-01-2017
23. Productie 23: Zienswijze 2 ontwerp verkeersbesluiten, Stichting Beter Zeist, 27-02-2017