

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

Zeist, 4 augustus 2017

Betreft: Aanvulling 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,

AANVULLING BEROEPSCHRIFT

Sinds de indiening van het beroepschrift d.d. 3 april 2017 hebben ter zake nog nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden en is ook relevante informatie beschikbaar gekomen. Vandaar dat u hierbij nog een aanvulling met argumenten en gegevens ontvangt op het ingediende beroepschrift. Deze vallen onder de algemene en specifieke gronden van beroep zoals uiteengezet in de brief en het beroepschrift van 3 april jl.

Inhoudsopgave

Ontvankelijkheid

Gevolgd procedure na indiening van het beroepschrift (3 april 2017)

Algemene gronden van beroep

Specifieke gronden van beroep

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. Verkeerkundige onderzoeken appellanten

Algemene conclusie

Verzoek

Vervolg bijlagen: aanvulling producties

ONTVANKELIJKHEID

Verweerschrift college en reactie

Het college bestrijdt in het Verweerschrift d.d. 28 juli 2017 de belanghebbendheid van Stichting Beter Zeist bij de bestreden verkeersbesluiten. De doelstelling zoals het college die aanhaalt is echter in artikel 2 nader gespecificeerd in de 1f t/m 1g. Dat heeft het college kunnen lezen in het beroepschrift d.d. 3 april 2017 op pagina 2 en 3.

Conform de doelstelling in artikel 2, lid 1 (Productie 6) richt de stichting zich op het handhaven en bevorderen van de kwaliteit van wonen, leven en werken. Daaronder wordt onder meer ook verstaan de relatie met vervoer, verkeer (1b), en gemeentelijke beleidsprocessen, burgerparticipatie en voorlichting (1c, d, e). Wat dit laatste betreft gaat het eveneens om zaken die direct te maken hebben met de bestreden verkeersbesluiten:

“c Het bevorderen van de eenheid van beleid in de gemeente ten behoeve van duidelijker, effectiever en efficiënter beleidsprocessen.

d. Het creëren van beleid met en door burgers door een effectieve participatie van betrokken en deskundige burgers van Zeist bij de beleidsprocessen in Zeist en aangrenzende gemeenten.

e. Het bevorderen dat de burgers van Zeist beschikken over objectieve en betrouwbare informatie over het beleid in hun gemeente. Daartoe streeft de stichting naar een open, tweezijdige communicatie tussen de overheid en de burgers.

f. Het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in de ruimste zin verband houden of daartoe bevorderlijk kunnen zijn.”

De wijze waarop Stichting Beter Zeist haar doel wil verwezenlijken staan in artikel 2, lid 1.

De stichting kent een adviesplatform dat wordt gevormd door bewonersgroepen, buurt-, wijk- en andere organisaties van Zeist en aangrenzende gemeenten, die tevens donateur van de stichting zijn volgens artikel 4, lid 1 en 2. (art. 3, lid 3). Het platform is bedoeld voor de uitwisseling van informatie, afstemming van werkzaamheden, taakverdeling, overleg en samenwerking. Het geeft ook voorafgaande aan de vaststelling van de begroting en de jaarstukken daarover advies aan het bestuur (art. 12, lid 2 en 3).

Donateurs van de stichting zijn personen en buurt-, wijk- en andere organisaties, instellingen en bedrijven (art 4, lid 2). De relatie met het platform en met de vele donateurs limeert de activiteiten van de stichting.

Daarnaast organiseert Stichting Beter Zeist activiteiten zoals het actualiseren van de website met actuele informatie voor belanghebbenden, openbare bijeenkomsten, burgerenquêtes en ook het burgerinitiatief over de verkeersmaatregelen centrumvisie. Dat is een andere manier contact te houden met de bevolking. Verder fungeert Stichting Beter Zeist als expertisecentrum en wordt gevraagd en ongevraagd advies gegeven aan de aangesloten organisaties, groepen en personen en aan derden.

Het college vraagt zich in het Verweerschrift af of de stichting statutair wel opkomt voor het algemeen belang of collectieve belangen c.q. directe belangen van weggebruikers en omwonenden. Het feit dat de stichting is erkend als ANBI-instelling laat zien dat zij wel degelijk het algemeen belang/nut vertegenwoordigt. Dit strekt zich - ook statutair - uit tot de burgerdonateurs (ook omwonenden en weggebruikers) en burgerorganisaties die donateur zijn van de stichting.

Het college ziet de veelomvattendheid van het statutaire doel als argumenten om de stichting als niet direct belanghebbende te kunnen aanmerken. Echter uit de concrete activiteiten blijkt dat Stichting Beter Zeist, zie website www.beterzeist.nl blijkt overduidelijk dat de diverse statutaire doelen ook daadwerkelijk sinds 2007/2008 zijn uitgevoerd. De uitspraak van voorzieningenrechter d.d. 23 september 2016 is

hiermee in lijn: “*Gelet op de feitelijke werkzaamheden acht de voorzieningenrechter voor dit stadium aannemelijk dat verzoekster het rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang in het bijzonder behartigt in de zin van art. 1: 2., eerste en derde lid van de Awb.*”

Het college vindt dat het deelnemen /participeren in werkgroepen met betrekking tot de centrumvisie niet is aan te merken als een feitelijke werkzaamheid met betrekking tot het te behartigen belang, te weten verkeer. Dit is volstrekt ongeloofwaardig. Stichting Beter Zeist was en is in de gemeente Zeist bij allerlei verkeersprojecten betrokken als inspreker, adviseur etc. Dat gold bijvoorbeeld voor het GVP (coördinerend van de burgerinbreng), de centrumvisie (deelnemers leverend aan de vier themagroepen en aan de visietafel met *het* burgerlid¹ vanuit Stichting Beter Zeist) en de daaraan voorafgaande voorgaande voorstellen. Zo is de organisatie thans betrokken bij de verbreding van de Utrechtseweg en de fietstunnel onder deze weg. Het gaat niet aan om enerzijds volop gebruik te maken van de inbreng van Stichting Beter Zeist en anderzijds achteraf te stellen dat de organisatie niet direct belanghebbend is. Als het college van mening is dat Stichting Beter Zeist op het gebied van verkeer niet direct-belanghebbend is dan moet zij dat bij dat soort processen aangeven. Dat gebeurde echter niet.

GEVOLGDE PROCEDURE NA INDIENING VAN HET BEROEPSCHRIFT (3 april 2017)

Aanvullende maatregelen gemeente

Vooruitlopend op de uitspraak over de lopende beroepsprocedures over de vijf verkeersbesluiten heeft het college net voor de zomervakantie twee omgevingsvergunningen laten publiceren:

- **Productie 24: Verleende omgevingsvergunning 1ste Hogeweg tussen Slotlaan en Montaubanstraat te Zeist;** Gemeenteblad Nr.: 115112 d.d. 5 juli 2017.

- **Productie 25: Verleende omgevingsvergunning Slotlaan tussen de 1^{ste} Hogeweg en de Steynlaan te Zeist,** Gemeenteblad Nr.: 115147 d.d. 5 juli 2017.

De periode voor het instellen van bezwaar en beroep voor beide verleende omgevingsvergunningen loopt af op 16 augustus 2017. De gemeente heeft aangekondigd na de zomervakantie te beginnen met de herinrichting van de 2 wegen. Daarmee wordt een *voorschot genomen op de uitvoering van het fundamentele “Verkeersbesluit 210535 Weeshuislaan – Slotlaan – 1^{ste} Hogeweg – meerdere verkeersmaatregelen”* (zie beroepschrift 3 april 2017 ad 3, pagina 8).

Eerder tot half juli had de gemeente al de *markt tussen de Voorheuvel en de Weeshuislaan heringericht*. Daarbij werd de ingang en doorgang van de parkeergarage aldaar afgesloten. Desgevraagd gaf de gemeente aan dat de afsluiting van de doorgang een zaak was van de eigenaar, zijnde de gemeente zelf. Toch was de afsluiting een onderdeel van het hiervoor genoemde verkeersbesluit 210535. De uitvoering van de inrichtingsmaatregelen vormt voor de gemeente kennelijk de legitimering om de borden te vervangen, terwijl de aanpassing van de borden juist de kern van de bestreden verkeersmaatregelen is, zie **Productie 26: e-mailwisseling met de gemeente d.d. 2-10 juli 2017.**

¹ De heer r. van der Gun, bestuurslid van Stichting beter Zeist, zat als enige representant vanuit de burgerij in de Visietafel.

Verder heeft het college in juli 2017 *enkele aanvullende maatregelen* laten publiceren over aanpassingen van de Bergweg, Jacob van Lenneplaan, kruispunt Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan, Dalweg en Berkenlaan. Deze wegen liggen buiten het winkelcentrum waar de Centrumvisie op van toepassing is. De motivering van de maatregelen is dat de route Steynlaan – Bergweg – Jacob van Lenneplaan een van de nieuwe ontsluitingsroutes van het centrum van Zeist wordt. Daarmee wordt in feite vooruit gelopen op de beslissing van de rechtbank over de 5 verkeersmaatregelen. De nieuwe ontsluitingsroutes zijn namelijk niet strikt nodig wanneer de noordoost-zuidwest verbinding voor autoverkeer bij de Voorheuvel blijft gehandhaafd. Ze kunnen wel bevorderlijk zijn bij de afwikkeling van het autoverkeer wanneer bij manifestaties in het centrum de Noordoost-Zuidwestverbinding tijdelijk zou worden afgesloten.

Als motivering voor de herinrichting van de genoemde wegen aan de noordkant van het centrum noemt de gemeente de vergroting van de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en: *“Daarnaast wordt met de herinrichting vooruitgelopen op de verkeersstromen die ontstaan wanneer de Noord-Zuid route door het centrum definitief dichtgaat en het verkeer om het centrum heen wordt geleid. Hierdoor vindt een verschuiving van de verkeersstroom naar de Bergweg / Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan plaats.”* Zie **Productie 27: Brief gemeente aan een aanwonende van de Bergweg d.d. 24 mei 2017.**

Bovendien krijgen we kennelijk nog een aantal verkeersbesluiten: *‘De kruising Schaerweijdelaan / Bergweg / Panweg wordt eveneens aangepast. Vanaf de Bergweg is het in de toekomst niet meer mogelijk om linksaf de Schaerweijdelaan in te rijden.’* En uit het ontwerp van deze aanpassing blijkt dat ook de *voorrangssituatie op de kruising Bergweg – Jacob van Lenneplaan* wordt aangepast. Ook daarvoor zal een verkeersbesluit genomen moeten worden, maar dat wordt zelfs niet genoemd in de tekst. Zijn al deze verkeersmaatregelen doorgerekend? Zo ja, in de integrale variant? En komt dit proces daarmee ten einde?

Pilot verkeersveiligheid: afsluiting 2^e Dorpsstraat tijdens uitgaansnachten

Op 27 juni 2017 heeft het college *tegen de unanieme wens van de klankbordgroep van vertegenwoordigers van omwonenden en van de Zeister Horeca* besloten de 2^e Dorpsstraat op uitgaansuren op vrijdag- en zaterdagnacht van 23.00 uur tot 05.00 uur voor auto- en busverkeer te sluiten. Het neerleggen van verkeersdrempels in de 2^e Dorpsstraat, eventueel uitgebreid op de Laan van Beek en Rooyen en de Hogeweg, werd wel gesteund door de klankbordgroep, zie **Productie 28: Maatregelen verbetertraject Dorpsstraten, concept besluitvorming juni 2017.**

Het besluit is genomen in het kader van een pilot verkeersveiligheid gedurende 1 jaar, zie **Productie 29: Verkeersbesluit weekendafsluiting 2^e Dorpsstraat Zeist, d.d. 28 juli 2017.** Het verkeer zal vanaf de Driebergseweg met ingang van september moeten omrijden via de Laan van Beek en Rooyen, de 2^e Hogeweg en de Slotlaan (Donkere laan) naar de halte het Rond op de 1^{ste} Dorpsstraat. Dat houdt in dat deze omrijroute op de betreffende uren zwaarder wordt belast. *Voor de Slotlaan (Donkere laan) betekent het bovendien een veiligheidsrisico* omdat de lijnbussen aldaar de fietsers niet kunnen passeren. De breedte van de rijbaan laat dat niet toe. Totale breedte inclusief onofficiële fietssuggestiestrook (Fietzersbond: ‘nepfietsstrook’) is slechts 3,5 m. Door de bestaande middenberm is er geen gelegenheid om fietsers met een ruime beweging te passeren. In het verleden leidde dat ertoe dat de buschauffeurs (voor de route naar en van het busstation) weigerden de pas ingerichte route te rijden. Daarna werd een omrijroute (via de 2^e Hogeweg, Laan van Beek en

Rooyen, 2^e Dorpsstraat en vice versa) afgesproken die tot nu toe functioneert

Vervoerplan 2018 provincie Utrecht

Inmiddels heeft de gemeente Zeist haar inwoners per persbericht van 29 mei 2017 gevraagd inhoudelijk te reageren op het op 22 mei 2017 gepubliceerde Vervoerplan 2018. In het Vervoerplan stellen de provincie Utrecht en vervoerder U-OV een aantal wijzigingen voor in de dienstregeling van de bussen van Qbuzz die door Zeist rijden. In de hiervoor genoemde brief geeft de gemeente onder andere aan dat *de route van de buslijnen 58, 74 en 251 wordt aangepast als gevolg van de door de gemeente vastgestelde 'Centrumvisie'* (en dus de daarbij behorende verkeersbesluiten).

Op 12 september neemt GS een besluit over het Vervoerplan 2018. Per **brief aan het college van GS provincie Utrecht d.d. 1 juli 2017, Productie 30**, heeft Stichting Beter Zeist het college van GS gevraagd het voorstel tot wijziging van de bovengenoemde bussenroute af te wijzen, subsidiair aan te houden. Dit totdat over de beroepen tegen de onderliggende verkeersbesluit(en) van het college van B&W (tot in hoger beroep) is beslist. Voor de argumenten voor de vraag wordt verwezen naar **Productie 31: Brief aan provincie Utrecht, C. Van Kempen, d.d. 1 juli 2017**.

Komende verkeersbesluiten over twee wijkverkeersplannen

Op 4 juli 2017 meldde het college per brief aan de raad dat de verkeersbesluiten op basis van de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan en omgeving' en Lyceumkwartier(-Zuid) en Wilhelminapark' eind juni worden gepubliceerd in de Staatscourant, zie pagina 2 en 3 van **Productie 32, Raadsinformatiebrief wijkverkeersplannen Centrumvisie, pagina 1-9, d.d. 4 juli 2017**. De verkeersbesluiten zijn tot op heden nog niet gepubliceerd. In dezelfde brief wordt echter in de eerste alinea vermeld dat de (officiële) publicatie van de definitieve verkeersbesluiten medio augustus 2017 zal plaatsvinden. (De datum wordt volgens pagina 9 van het verweerschrift van het college nu 21 augustus.)

In de raadsinformatie brief van 4 juli zijn ook *2 nota's van beantwoording* opgenomen over de ingediende zienswijzen, onder andere van Stichting Beter Zeist, met betrekking tot de twee wijkverkeersplannen. De zienswijzen gaven de gemeente geen aanleiding de plannen te wijzigen met uitzondering van:

- Het opschorten van het instellen van eenrichtingsverkeer voor de Stationslaan tussen de Prins Hendriklaan en Bethaniëlaan;
- Het voorstel voor eenrichtingsverkeer voor een gedeelte van de Lorentzlaan te verruimen door een uitzondering voor bestemmingsverkeer, c.q. uitgezonderd omwonenden.

De nota's van beantwoording voldoen ons inziens niet aan de eisen die je daaraan zou moeten stellen. Er is sprake van veel incomplete, ontwijkende, niet relevante antwoorden. Of reacties worden simpelweg beaamd ('het is niet anders'), om vervolgens toch weer te concluderen: "De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen."

Weliswaar strekt het beroep zich niet uit tot de nog niet gepubliceerde aanvullende verkeersbesluiten, maar de voorgestelde verkeersmaatregelen hebben wel effect op en maken deel uit van de verkeerscirculatie in en rondom het winkelcentrum. Daarom is ons inziens een afgewogen oordeel over de 5 bestreden verkeersbesluiten pas mogelijk wanneer de aangekondigde en nog volgende verkeersbesluiten en alle relevante omgevingsvergunningen in de lopende juridische procedure worden betrokken, zodat in de rechtsgang de integraliteit wordt gewaarborgd.

ALGEMENE GRONDEN VAN BEROEP

Stichting Beter Zeist ondersteunt het streven van het college en de raad om het Zeister (winkel)centrum aantrekkelijker te maken. Het opknappen en herinrichten van wegen kan daaraan een bijdrage leveren. Het is overigens zeer de vraag of de *structurele terugloop van de winkelomzetten* van een lokaal centrum zoals Zeist daardoor zal verminderen. Een onderzoek dat dit uitgangspunt onderbouwt is niet beschikbaar.

Een veel belangrijker en effectiever middel om de leegstand van 20% winkels en het teruggelopen bezoek aan Zeist (bijna 50% minder passanten sinds 2008) aan te pakken is een zaak van de verhuurders. Zij kunnen de *te hoge huren* in de hoofdwinkelstraten verlagen, zodat meer ondernemers zich daar durven vestigen. In plaats daarvan verwachten veel verhuurders in feite te veel van de gemeente. Die zou het centrum aantrekkelijker moeten maken in plaats van dat de verhuurders het aantrekkelijker maken om aldaar winkels te openen die publiek trekken. Daarnaast zet de gemeente in op het transformeren van winkelpanden naar andere bestemmingen. Dat beleid wordt echter weer teniet gedaan door het toestaan van het bouwen van nieuwe winkelpanden in het centrum. Op deze wijze neemt de leegstand eerder toe dan af.

De gemeente kan wel (mede in aansluiting op de huurvermindering) in overleg met de vastgoedeigenaren en verhuurders *speerpunten aangeven voor verhuur van (leegstaande) ruimten* in het ziertogende Belcour en andere winkelstraten. In dit verband heeft Stichting Beter Zeist aanbevolen te denken aan dat wat Zeist onderscheidt: veel (landelijke) organisaties in de sfeer van natuur, duurzaamheid, welzijn, zorg, sport en recreatie. Die zouden de leegstaande ruimten (permanent) kunnen inrichten als publiekstrekkers.

De verandering van de verkeerscirculatie is ons inziens niet bevorderlijk en alleen maar schadelijk voor het functioneren van het (winkel)centrum. Bovendien ontbreekt daarvoor het maatschappelijk draagvlak. Dat geldt des te meer waar omliggende buurten allerlei negatieve effecten van de verandering ondergaan. Inzicht in alle relevante mogelijkheden, aspecten en effecten is nodig om tot een afgewogen oordeel te komen over een eventuele verandering en in welke richting die zou moeten worden gezocht. Daarbij zal *eerst moeten worden bepaald wat men wil met de verkeerscirculatie in centrum Zeist, kortom de doelstelling*.

Voorbeeldmatig:

- A. Een doorgankelijk centrum met een autovrij kernwinkelgebied zoals nu;
- B. Een doorgankelijk centrum met tweerichtingsverkeer langs de markt/Voorheuvel;
- C. Een eenzijdig doorgankelijk centrum zoals nu wordt voorgesteld met de Slotlaan en de Meester de Klerkstraat als doorgaande eenrichtingswegen, beide in dezelfde richting;
- D. Een eenzijdig doorgankelijk centrum met eenrichtingsverkeer via de huidige doorgang langs de markt/Voorheuvel;
- E. Een niet doorgankelijk centrum met een groter autovrij kerngebied.

Mogelijkheid A was in de centrumvisie aanvaard, maar met de amendementsversie van de raad veranderd in mogelijkheid c.

Mogelijkheid B heeft de sterke voorkeur van de Themagroep bereikbaarheid. Dit mede omdat daardoor de minste autokilometers worden gereden en de Slotlaan echt autoluw kan worden.

Mogelijkheid C is alleen een keuze van de raad en niet van de samenleving wat bleek uit het massaal gesteunde burgerinitiatief. Overigens is deze mogelijkheid strijdig met het vastgestelde gemeentebeleid om de Slotlaan autoluw te maken.

Mogelijkheid D heeft de voorkeur van de samenleving.

Mogelijkheid E is al diverse malen door de bevolking om meerdere redenen afgewezen.

Hier komt bij dat de voorgestelde verandering van de route van de lijnbussen inwerkt op de keuzen mede als gevolg van de effecten op de omgeving.

Overigens zou een definitieve keuze voor een mogelijkheid moeten afhangen van de *noodzakelijkheid en uitvoerbaarheid ook gezien de afweging van belangen*. Dat betekent het nagaan van de *mogelijkheden, beperkingen en effecten van een bepaalde opzet*. Pas dan kan op een verantwoorde manier in samenspraak met de samenleving een keuze worden bepaald. In dat verband wordt verwezen naar de conclusies van de ingediende onderzoeksrapporten van de appellanten (zie paragraaf 8). Daaruit 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. Een werkelijk integraal verkeersplan kan het college ontwikkelen op basis van de conclusies van specifieke beroepsgronden 6 en 8 (pagina's 18 en 22 en van het beroepschrift).

Voor het overige wordt verwezen naar de *aanvullingen op de 8 specifieke gronden van beroep*. Daarin staat *per grond vooraan ook de reactie op het verweerschrift d.d. 28 juli 2017 van het college* opgenomen.

SPECIFIEKE GRONDEN VAN BEROEP

Ad 1 De voorlichting en communicatie over de plannen en de verkeerseffecten schiet procedureel en inhoudelijk tekort

In aanvulling op de 1^e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog de volgende onderbouwing.

Verweerschrift college en reactie

In het verweerschrift d.d. 28 juli 2017 wordt onder Ad 13 *alleen verwezen naar de publicaties van de verkeersbesluiten, resultaten van het verkeersmodel en aanvullend onderzoek*. Maar niet alle relevante informatie was publiekelijk beschikbaar en vaak was deze gebrekkig naar aard en inhoud, zie hierna. Over informatie-en dialoogavonden werden niet alle belanghebbenden inclusief buurten geïnformeerd, laat staan uitgenodigd, zie Producties 10 en 11. Verder stelden het college en de betrokken projectmanagers 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*. Het is alleen een besluit van algemene aard over een visie (geen plan) dat de belanghebbenden niet bindt. Gezien het bovenstaande blijft de conclusie van de beroepschrift zoals vermeld onder punt A1 staan.

Aanvullingen beroepschrift

Er is niets verbeterd in de geconstateerde tekortkomingen in de voorlichting en communicatie. In dit verband wordt onder meer verwezen naar de aanvullingen op de beroepschriften van de andere appellanten. Zo blijkt uit een onlangs door de Vereniging Lyceumkwartier Zeist (VLZ) verkregen memo d.d. 23 december 2015 van Antea Group aan de gemeente, dat deze wist of had kunnen weten dat de maatregelen om de buurt Wilhelminapark te ontlasten tot een grote extra verkeersoverlast van 2.000 motorvoertuigen per dag in het aangrenzende

Lyceumkwartier zou leiden. De maatregelen waren volgens Antea ongewenst en in strijd met het gemeentelijk beleid. Wanneer dit bekend was geweest had het de appellant veel eerder speur- en rekenwerk kunnen besparen.

De voorlichting over de effecten van de verkeersmaatregelen is uiterst summier en niet of nauwelijks inzichtelijk. Belanghebbenden en aanwonenden moeten zelf maar in de cijfers van de *Integrale variant* (plus wijkverkeersplannen en aanvullende maatregelen) duiken en die vergelijken met de *nulvariant* (Referentie 2025). Zelfs de enkele ingewijden in de diverse varianten moeten hun analyseresultaten voortdurend bijstellen als gevolg van de steeds nieuwe informatie. Ook zijn diverse aanvullende maatregelen niet in de integrale variant verwerkt, althans de cijfers zijn (voor ons) niet beschikbaar ook al worden ze opgevraagd.

Op centrumzeistvernieuwt.nl, bladzijde 'verkeer', staat onder 'Infrastructurele plannen buiten het centrum': 'Naast de verkeerscirculatiemaatregelen worden op een aantal wegen *infrastructurele maatregelen* getroffen'. Daarmee wordt gesuggereerd dat deze infrastructurele maatregelen geen verkeerscirculatiemaatregelen zijn. Dat is echter wel degelijk het geval. Pas bij nader inzien van de plannen wordt het duidelijk dat het om verkeersbesluiten gaat die ingrijpen in de verkeerscirculatie.

Een toenemend aantal besluiten en omgevingsvergunningen die direct of indirect te maken hebben met de bestreden verkeersbesluiten wordt ook in vakantietijd gepubliceerd (zie gevolgde procedure na 3 april 2017). Hoe moeten de belanghebbenden daarvan kennis nemen? En wat kunnen zij ervan vinden wanneer de verwachte effecten voor de omgeving niet worden gecommuniceerd? Behalve dan dat het gaat om verkeersveiligheid en dat wordt vooruitgelopen op de sluiting van de noordoost-zuidwest verbinding door het centrum, zie productie 27.

Ook werd tijdens de informatie- of dialoogbijeenkomsten (alleen voor de direct aanwonenden dus niet voor alle belanghebbenden) *steeds gezegd dat de* besluiten (bedoeld werd de visie) *vaststaan en dat deze sowieso worden uitgevoerd*. Dat gebeurde terwijl de centrumvisie, zijnde geen besluit in de zin van Awb, slechts beoogde een kader te bieden voor toekomstige verkeersbesluiten die nog moesten volgen. Toen de ontwerpbesluiten eenmaal successief werden gepresenteerd gebeurde hetzelfde. Na afloop van bijeenkomsten werd vaak gesteld dat de inrichtingsplannen in samenspraak met de belanghebbenden waren opgesteld. Dit is onjuist omdat de ontwerpbesluiten niet ter discussie stonden en niet alle belanghebbenden waren uitgenodigd.

Verder werd met appellanten geen overleg gevoerd onder het motto dat de 5 verkeersbesluiten 'onder de rechter' zijn. Hoe kan dan tot een constructieve oplossing van de tegenstellingen worden gekomen?

De conclusie op pagina 7 van het beroepschrift blijft staan en wordt gezien het bovenstaande verder onderbouwd.

Ad 2 Ontoereikende procesaanpak: belanghebbenden worden buitenspel gezet

In aanvulling op de 2^e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog volgende onderbouwing.

Verweerschrift college en reactie

Het college verwijst in het verweerschrift d.d. 28 juli 2017 onder Ad 14 alleen naar de formeel doorlopen Awb-procedure. In genen dele wordt antwoord gegeven op de

tekorten die in het beroepschrift onder Ad 2 zijn aangeduid. Daarom blijft de conclusie van de beroepsschrift zoals vermeld onder punt Ad 2 staan: *“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.”*

Aanvullingen beroepschrift

Zoals uit de opsomming in het hoofdstuk “Gevolgde procedure na 3 april 2017” blijkt blijft het college voortgaan met nieuwe successieve trajecten die inhoudelijk verwant zijn met de bestreden verkeersbesluiten, zie Productie 32. In dezelfde productie geeft het college toe dat de verkeersmaatregelen met elkaar verband houden, zie hoofdstuk 3 Beantwoording van zienswijzen, punt 1: *“Vanwege de schaalgrootte van de centrum- en wijkplannen bestaat een nauwe samenhang tussen de individuele maatregelen.”* Onder de punten 2, 3 en 4 van de beantwoording worden echter belanghebbenden niet ontvankelijk verklaard wanneer zij wijzen op de samenhang. Kennelijk bestaat er alleen samenhang voor het college, maar mogen belanghebbenden zich daar niet op beroepen.

Verder worden deze *besluiten opgeknipt* in aparte omgevingsvergunningen of alleen meldingen. *Door het aanpassen van de weginrichting voert de gemeente de besluiten in feite al uit.* Dat geldt bijvoorbeeld voor het afsluiten van de (gemeentelijke) parkeergarage bij de Voorheuvel, zie Productie 26. Na de bouwvakvakantie wordt begonnen met de afsluiting van de huidige route van lijnbussen door de Weeshuislaan en het eerste deel van de Slotlaan. En tevens met het maken van bushaltes langs een vervangende route bij de Voorheuvel en de 1^{ste} Hogeweg, zie Producties 24 en 25. Ook wordt gedurende uitgaansnachten per september a.s. het auto- en busverkeer over de 1^{ste} Dorpsstraat genoodzaakt om te rijden door het centrum van Zeist, zie Producties 28 en 29.

De gemeente geeft toe dat *zij vooruitloopt op de uitvoering van de afsluiting van de noordoost-zuidwestverbinding door het centrum*, zie Productie 27, 3^e alinea. Zij communiceert tijdens informatiebijeenkomsten dat de verkeersbesluiten worden uitgevoerd en dat alleen nog enkele (beperkte) uitvoeringsvarianten kunnen worden besproken. Op haar beurt baseert de provincie Utrecht (GS) zich in haar Vervoerplan 2018 weer op de verkeersbesluiten van het college terwijl deze nog ‘onder de rechter zijn’, zie ons bezwaar daartegen: Producties 30 en 31.

De gemeente maakt oneigenlijk onderscheid tussen belanghebbenden door buurt overschrijdende voorstellen vanuit de buurt Wilhelminapark over te nemen ten nadele van omliggende buurten. De nadelen betreffen de omgeving van het Busstation (zie aanvulling beroepschriften VvE’s Belleville) en het Lyceumkwartier Zeist (idem aanvulling beroepschriften). Zo is de maatregel om de Korte Steynlaan bij Belleville af te sluiten voorgesteld door de buurtvereniging Rond het Wilhelminapark en de maatregel werd niet overlegd c.q. besproken met de omwonende direct belanghebbenden. Evenmin werden de ingrijpende effecten van het wijkverkeersplan Wilhelminapark voor het Lyceumkwartier overlegd c.q. besproken met de betreffende vereniging. De gemeente haalde zelfs een kunstgreep uit door enige geconsulteerde bewoners van deze wijk als het ware te plaatsen in een imaginaire deelbuurt Lyceumkwartier zuid.

Ook *het veranderen van de busroutes door het centrum* werd niet overlegd c.q. besproken met de direct belanghebbende burgerorganisaties en met om- en aanwonenden. De veranderingen worden slechts gemeld. Voor bezwaren wordt verwezen naar de provincie die zich op haar beurt baseert op de gemeente. Toch beweert het college in de nota van beantwoording van 6 december 2016 dat de verkeersmaatregelen in goed overleg met bewoners / klankbordgroep / buurtvereniging genomen zijn. Dat is onjuist.

Overigens gebeurt het in Zeist meer dat de gemeente een *verdeel- en heersaangepak* toepast, ook bij ruimtelijke projecten zoals de massaal bestreden en gesneuvelde voorstellen 'Buurtschap Sanatoriumbos' en het 'Woonpark Zeist. Door enkelen wat toe te geven, waardoor deze medestanders worden, kan worden aangegeven dat de meningen verdeeld zijn en dat de gemeente een eigen afweging en keuze kan maken.

Vragen

Wie heeft als gevolg van de opeenvolging en opdeling van de plannen nog het *overzicht* van het totaal? En idem van de effecten waarover niet, niet volledig, (te) laat of zelfs onjuist wordt gecommuniceerd?

Welke *belanghebbenden* hebben het geld en de energie om in beroep te gaan tegen zoveel aparte verkeersbesluiten en omgevingsvergunningen?

Waarom maakt de gemeente als overheid die moet waken voor een evenwichtige belangenafweging *onderscheid tussen direct belanghebbenden*?

De conclusie op pagina 8 van het beroepschrift blijft staan en wordt gezien het bovenstaande verder onderbouwd.

Ad 3 Ontoereikende onderbouwing maatregelen Weeshuislaan en Voorheuvel e.a. (ad majeur Verkeersbesluit 210535)

In aanvulling op de 3e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog de volgende onderbouwing.

Wetgeving Wegenverkeerswet

De verkeersbesluiten zijn genomen op grond van artikel 15 en 16a lid 1 Wegenverkeerswet. Ingevolge artikel 21 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) dient de *motivering van een verkeersbesluit* in ieder geval te vermelden welke *doelstelling(en)* met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de wet genoemde *belangen* ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Wanneer tevens andere belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven *op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen*.

In artikel 2 lid 2 staat vermeld dat de krachtens de wegenverkeerswet vastgestelde regels, naast de in artikel 1 gestelde regels, strekken tot het voorkomen of beperken van *door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu*, bedoeld in de Wet milieubeheer en tot het voorkomen of beperken van *door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of de functie van objecten of gebieden*.

Aan deze eisen wordt niet voldaan zoals blijkt uit de hierna volgende paragrafen.

Verweerschrift college en reactie

In het *Verweerschrift van 28 juli 2017 onder Ad 15, pagina 11*, refereert het college aan de centrumvisie om het doorgaande verkeer uit het centrum te weren en de noordoost-zuidwest verbinding door het centrum op te heffen.

Hetzelfde doet het college in het raadsvoorstel centrumvisie (gewijzigd) van 15 januari 2015,

zie Productie 1 van het verweerschrift . Daar staat op pagina 2 onderaan: “Belangrijke uitgangspunten in de centrumvisie, zoals een aaneengesloten compact winkelgebied dat niet doorsneden wordt door verkeer, een autoluw centrumgebied, en een verkeersvrije Korte Weeshuislaan, zijn meegenomen in deze aanvullende variant.”

Ook in de communicatie naar de bevolking en in de motivering van de besluiten geeft het college aan dat het verkeersplan als doel heeft een *autoluw centrum te verkrijgen, waar ‘de auto te gast’ is*

De doelstelling van een autoluw centrum is echter in de Centrumvisie niet terug te vinden.

Daar wordt in het raadsvoorstel Centrumvisie, pagina 62 en 64, alleen gesproken over een autoluwe Slotlaan (zonder beperking) en de (1^{ste}) Dorpsstraat.

Volgens de Centrumvisie pagina 65 ligt het autovrije kernwinkelgebied binnen het carré Slotlaan, Weeshuislaan, Voorheuveel, 1e Hogeweg.” **Zie Productie 33: Beleid Zeist autovrij kernwinkelgebied en autoluwe Slotlaan, juli 2017.** Dat is in wezen nu ook al het geval. De overkanten van de winkelstraten vallen volgens de visie daar expliciet niet onder. Het kan niet zo zijn dat het college naar believen een keuze maakt voor een mogelijkheid die fundamenteel afwijkt van de centrumvisie. En als het wel zo zou zijn waarom wordt dan het doorgaande verkeer op de Slotlaan niet geweerd? Het gaat hooguit om de *amendmentversie* van de verkeerscirculatie, waarin *zonder enige onderbouwing, effectanalyse en inspraak* een keuze werd gemaakt voor het opheffen van de doorgang.

Het college stelt dat moet worden gekeken naar de absolute veranderingen van de verkeersintensiteiten. Dat om na te gaan of het maximum aantal mvt/etmaal overschreden wordt voor erftoegangswegen (2.500) en voor gebiedsontsluitingswegen (5.000). Het gemeentelijk verkeersmodel blijkt echter onvoldoende valide en betrouwbaar om absolute aantallen goed te kunnen bepalen, zie deze aanvulling onder Ad 6 en Ad 8. Vandaar dat Ir. H.J. Hoorn in overleg met appellanten per wegtraject op basis van de gemeentelijke cijfers de veranderingen heeft berekend in percentages en in schema’s heeft weergegeven. Deze geven juist een wat minder vertekend beeld van wat er aan veranderingen kan worden verwacht.

Verder stelt het college in het verweerschrift dat de inrichting van de weg leidend is of een weg verkeer op een veilige wijze kan verwerken. Daarbij wordt verwezen naar *twee wijkverkeersplannen en inrichtingsplannen* voor de diverse wegen en het busstation. Het uitgangspunt van het college daarbij was en is dat de plannen altijd worden uitgevoerd, hoe dan ook. Over betere alternatieven mocht tijdens de inrichtingssessies (verkeersdialogen) niet worden gesproken. Of dat zal leiden tot verkeersveilige oplossingen is zeer de vraag, zie verder deze paragraaf.

De verkeersbesluiten van deze aanvullende plannen zijn echter nog niet gepubliceerd en de omgevingsvergunningen ook niet, behalve die voor de Slotlaan tussen de 1^{ste} en 2^e Hogeweg en het busstation. De nieuwe verkeersbesluiten op basis van de plannen, behalve die voor het genoemde deel van de Slotlaan, *maken geen deel uit van de bestreden verkeersbesluiten*. Daartegen kon dus nog geen bezwaar en beroep worden ingesteld. Slechts bij een integrale behandeling van alle besluiten en vergunningen, samen met de reacties van belanghebbenden, is een afgewogen oordeel mogelijk.

Gezien het voorgaande blijft de conclusie van het beroepschrift zoals vermeld onder punt Ad 3 staan: “*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.”

Verkeer over Voorheuvel en Marktpluin

Volgens het aan de raad aangeboden raadsvoorstel Centrumvisie zou het doorgaand noordoost-zuidwest verkeer achter het gebouw De punt langs over de Voorheuvel gaan rijden. *Dat deel van de Voorheuvel was dan ook geen autovrij gebied.* Het tunneltje zou verdwijnen en auto- en busvrij worden. Er ontstond echter maatschappelijk veel weerstand tegen de voorgestelde maatregel de smalle Voorheuvel met zoveel verkeer te belasten: meer dan 1.000 handtekeningen daartegen werden verzameld. Daarmee was dat deel van het voorstel politiek niet haalbaar. Er ontstond een *bestuurlijke impasse* omdat de wethouder zelf geen nieuw voorstel wilde indienen en hij de besluitvorming over een aangepaste verkeerscirculatie aan de raad overliet.

In de veronderstelling dat auto's en bussen samen te veel voor de auto-doorgang zouden zijn, besloot de raad tot een eigen verkeersvariant in de vorm van een *verkeersamendement op het raadsvoorstel Centrumvisie*. Dat hield in dat alleen nog lijnbussen door de *bestaande* doorgang zouden rijden in plaats van auto's. Dat vergde wel het afbreken van het tunneltje dat te laag en te stijl was voor lijnbussen. De noordoost-zuidwest doorgang voor auto's zou worden gesloten en het verkeer zou door de omliggende wijken moeten uitwijken. Dat zou overlast opleveren, maar in welke mate was nog niet doorgerekend.

Een argument was ook dat de gemeente de *warenmarkt* op de donderdag en zaterdag niet langer wilde laten doorkruisen door auto's. Deze markt werd toen nog gehouden op het marktpluin en gedeeltelijk ook op Belcour (Emmaplein). Inmiddels zijn de *effecten* doorgerekend met het gemeentelijk model (zie ook Ad 6). Deze blijken ingrijpend te zijn voor zowel de centrumbewoners, die kilometers moeten omrijden, als voor de omliggende en zelfs verder verwijderde buurten. Dat betekende dat steeds weer aanvullende maatregelen werden en worden bedacht die weer effect hebben op het totaal aan maatregelen.

Gegeven de Centrumvisie heeft de raad *zonder duidelijke onderbouwing en belangenafweging besloten de markt en de Voorheuvel autoluw te maken*. Dat was juist door de bevolking massaal afgewezen en in navolging daarvan door de *Themagroep bereikbaarheid* (zie pagina 8 van het beroepschrift). Het idee was al eerder afgewezen in het in 2009 vastgestelde beleid van de *Ideeëninventarisatie 2008 en van de Nota Uitgangspunten Masterplan Centrum 2009* (zie pag. 3 beroepschrift). 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). Zie voor het gebrek aan motivering onderstaande reactie daarover van een insider.

Robert van der Gun van de Themagroep Bereikbaarheid en lid van de Visietafel geeft zijn reactie op de besluitvorming over de doorgankelijkheid van in het centrum.

De Themagroep Bereikbaarheid is niet verder gekomen dan auto's (en bussen?) voor het gebouw De Klinker langs. Het kerngroep lid Norbert Jansen wilde achter De Klinker om. Alternatieven of combinaties zijn nooit besproken hoewel ik niet aflatend om overleg met de afdeling verkeer en bijvoorbeeld bureau Oranjewoud heb gevraagd. Medewerker Wouter Das van de gemeente heeft in de tekening van verkeersvariant 2a alles achter Klinker om geleid wat door college en raad is geaccepteerd. Vanuit de

bevolking ontstond veel verzet tegen al dit verkeer over de smalle Voorheuvel. Dat was voor de raad aanleiding om dan maar het tunneltje af te breken en noordoost-zuidwest doorgang voor auto's te verbreken. Dat gebeurde zonder enig overleg of inspraak met de bevolking.

Toen ik op 7 maart 2017 tijdens het inloopspreekuur van de raad vroeg waarom de noordoost-zuidwest verbinding moest worden verbroken kon geen raadslid hier antwoord op geven. Nogal onthutsend om eerst de meest onwenselijke oplossing te kiezen en deze later te laten rechtvaardigen door het college. Dat had vervolgens 3 maanden nodig om te antwoorden dat hiermee meer ruimte voor winkelend publiek en fietsers ontstaat. Winkelen staat centraal is het antwoord, terwijl het college de meest belangrijke winkelstraat, de Slotlaan, weliswaar herinricht maar open laat voor auto's en bussen. De laan blijft net als nu ongetwijfeld een door veel doorgaand verkeer gebruikte route.

Door de openstelling van het busstation wordt deze zuidwest-noordoost route waarschijnlijk zelfs nog aantrekkelijker voor doorgaand verkeer. Dat geldt in ieder geval voor veel verkeer dat het de buurt Wilhelminapark nu via allerlei wegen, zoals Lorentzlaan, Lyceumlaan enz., verlaat. Veel verkeer zal straks de route via Stationslaan-busstation nemen.

Wat ontbrak bij het door de raad aangenomen amendement was een *'dictum'* waarin de motivering duidelijk wordt aangegeven. Achteraf worden er allerlei motiveringen geconstrueerd en gecommuniceerd zoals:

- het doel van de Centrumvisie is een autoluw centrum waar 'de auto te gast' is: dat staat niet in de visie;
- het uit het centrum weren van doorgaand verkeer: dat staat ook niet in de Centrumvisie;
- het ontstaan van meer ruimte voor winkelend publiek en fietsers: het eerste klopt, maar het tweede is dubieus. In de Centrumvisie wordt vrijwel niet gesproken over fietsverkeer alleen over fietsenklemmen en stallingen en in heel algemene zin: "Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd.", pagina 9 en 28. Ook de maatregelen voor de inrichting van de winkelstraten laten zien dat fietsers worden gebruikt om autoverkeer af te remmen volgens het principe van (gedeeltelijke) 'shared space'. Dat is een nogal gevaarlijke optie die elders, zoals in de Burgemeester Reigerstraat te Utrecht, weer is verlaten. Hoe bewoners van het centrum over dit alles denken blijkt uit bijgaande **Productie 34: e-mailwisseling sluiten doorgaand NO-ZW autoverkeer, juni 2017.**

Het argument dat de markt wordt doorkruist door autoverkeer geldt niet meer voor de normaal gehouden markten. De huidige omvang van de warenmarkt blijkt goed te passen op het gereconstrueerde marktplein. Ook het aantal *passanten in het winkelcentrum* is sinds 2008 afgenomen met bijna 50%, zie pagina 9 beroepschrift. Verder zijn de *opbrengsten van betaald parkeren* in het centrum significant afgenomen.

Deze cijfers houden in dat het autoverkeer ook moet zijn afgenomen. Het argument dat de combinatie van lijnbussen en autoverkeer te veel zou zijn voor de doorgang houdt niet stand. De toename van 6 tot 9 bussen per uur in 1 rijrichting is in vergelijking met het autoverkeer marginaal. Het enige obstakel is de voorrang van vooral fietsers die van de 1^{ste} Hogeweg komen op de rotonde bij de Montaubanstraat. Maar daar moet toch in kunnen worden voorzien.

Op basis van het voorgaande en het beroepschrift *concludeert Stichting Beter Zeist* het volgende over het sluiten van de noordoost-zuidwest doorgang:

- Er waren/zijn *geen verkeerskundige klachten* over de huidige doorgang die op basis van algemeen geldende normen een dergelijke ingrijpende verandering noodzakelijk of wenselijk maken (zie pagina 8 beroepschrift).
- *Een duidelijke motivering en onderbouwing ontbreken*, noch in een dictum van het amendement, noch in de Centrumvisie zelf; tijdens en na de eerste maanden na de besluitvorming over de amendementsvariant was geen doorrekening van de verkeerseffecten beschikbaar. Pas nadien werd duidelijk welke ingrijpende effecten de door de raad zelf bedachte verkeerscirculatie zou hebben op omliggende buurten.
- *De raad heeft de gebruikelijke inspraakronde via de Ronde Tafel bewust overgeslagen, zelfs na een massaal ondersteund burgerinitiatief* om deze alsnog te houden.
- *Er is geen sprake van een evenwichtige afweging van belangen*. Het college gaat uit van het amendement en daarvoor moeten de belangen van anderen wijken. Zij mogen slechts hopen op verzachtende maatregelen voor zover die worden opgesteld.
- *De achteraf gecommuniceerde doelen van de verandering van de verkeerscirculatie stroken niet met de vastgestelde Centrumvisie en met eerder vastgesteld beleid van de gemeente*.

Gevolgen voor omliggende buurten

Zoals op pagina 9 en 10 is uiteengezet zullen de buurten ten noorden van de Hogewegen veel last ondervinden van de afsluiting van de noordoost-zuidwest doorgang door het centrum, zie Producties 13 en 14. De verkeersintensiteiten kunnen daar toenemen tot ver boven de maximale grenswaarden van het GVVP. Dat geldt in het bijzonder voor het Lyceumkwartier, Valckenbosch, de omgeving van het busstation en de bloemenbuurt. In tegenstelling tot wat de gemeente beweert gaat het daarbij niet om voorkeurswaarden.

Zo staat in het GVVP op pagina 32 voor wegen van de 2^e orde met een maximum van 10.000 mvt per etmaal: *“De genoemde maximum intensiteiten zijn geen streefwaarden”*. Voor de wegen in de verblijfsgebieden geldt voor buurtverzamelwegen een maximum van 5.000 mvt per etmaal en voor woonstraten een maximum van 2.500 mvt/etmaal. In het GVVP pag. 32 staat als toelichting hierop: *“Voor de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) is het onverantwoord om meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal over een erftoegangsweg straat te leiden.”*

Daar komt bij dat de maximumsnelheid op beide soorten wegen maximaal 30 km/uur is. De gemeente heeft ons medegedeeld dat hierop niet wordt gehandhaafd.

Bussen op korte deel van de Weeshuislaan via Slotlaan naar de 2^e Hogeweg

Volgens de Centrumvisie zou het korte deel van de Weeshuislaan grotendeels voetgangersgebied moeten worden. Dat zou nodig zijn om de passanten vanuit de Slotlaan naar het slecht bezochte Belcour te geleiden. De geplande bebouwing op het Stinkensterrein (nu nog Allegrotuin) zou schuin in de richting van Belcour moeten worden geplaatst. Dat is de reden om daar geen lijnbussen toe te laten. Overigens kan de bevoorrading van de Hema e.d. aldaar niet worden gestaakt.

Het enige verschil met de huidige situatie is dat er na de ingreep geen 6 tot 9 bussen per uur rijden. Verder is de brede straat namelijk al grotendeels voetgangersgebied, met uitzondering van fietsers, bussen en bevoorradingauto's. Zouden passanten als gevolg van deze maatregel echt over het windiger Belcour gaan lopen? Misschien wel als het winkelaanbod

daartoe uitlokt, maar dat is nogal schraal gezien de hoge huren en het beperkte aantal bezoekers.

Bovendien willen de projectontwikkelaars Van Wijnen en BPD het geplande en reeds bestemde gebouw niet schuin in de richting van Belcour plaatsen zoals nu in de verbeelding van het inrichtingsplan voor de (korte) Weeshuislaan staat. Ook het door de visietafel gewenste grand café komt er niet. Nu dat gebouw niet zo wordt aangepast en een publiekstrekker aldaar zal ontbreken is *een belangrijke reden weggevallen* om de bussen daar niet meer te laten rijden.

Inmiddels heeft het college wel een *inrichtingsplan* gemaakt dat inhoudt, dat de bushalte verdwijnt en de straat zo wordt ingericht dat bussen er niet meer door kunnen rijden. Dat betekent dat de bussen een grote omweg moeten maken door en langs de winkelgebieden van de Voorheuvel, de 1^{ste} Hogeweg en de Donkere Laan van het Zeister Forumgebied te gaan rijden. Ten aanzien van deze keuze heeft het college op geen enkele manier een evenwichtige afweging gemaakt tussen de belangen van de winkeliers en de om- en aanwonenden.

Volgens het bestreden verkeersbesluit wordt het traject op de Slotlaan tussen het korte deel van de Weeshuislaan en het kruispunt met de Hogewegen ingericht voor *eenrichtingsverkeer*. Dat betekent dat de lijnbussen die nu nog vanuit de Weeshuislaan gaan naar de Hogewegen daar niet meer kunnen rijden. Deze bussen zullen dus een forse omweg moeten maken. Het betreffende deel van de Weeshuislaan en Slotlaan is in totaal ca. 240 meter lang. De omweg (zie vorige alinea) is ca. 1.025 meter lang. Weegt het belang van sommige winkeliers aldaar zo zwaar dat de belangen van veel meer andere winkels en bewoners daarvoor moeten wijken? Een afweging dienaangaande heeft nooit plaatsgevonden. Dat is trouwens een gemeenschappelijk bezwaar tegen de werkwijze van het college.

Autoluwe Slotlaan en 1^{ste} Dorpsstraat

In aanvulling op wat over de 'autoluwe' Slotlaan in het beroepschrift op pagina 8 en 9 wordt gezegd nog het volgende.

De 'Structuurvisie' is van 2011, dus ruim voor de centrumvisie van 2014 waarin het compacte winkelcentrum wordt gedefinieerd. In deze twee beleidsstukken wordt de beoogde autoluwe Slotlaan niet beperkt tot alleen het deel dat binnen het compacte winkelcentrum valt. Ook de (1^{ste}) Dorpsstraat wordt daar expliciet genoemd. Ook daar neemt de verkeersintensiteit in de integrale variant toe (met 12 % ten opzichte van de referentievariant). Dit ondersteunt het betoog dat de *motivering van de verkeersbesluiten niet deugt* (Awb art. 3.7).

Uit de verkeersberekeningen zou blijken dat het deel van de Slotlaan tussen de Hogeweg en de Jagerlaan, dat wel deel uitmaakt van het compacte centrum, iets rustiger wordt. Dit komt doordat de *berekeningen hier op een bepaalde manier zijn gemodelleerd*. De gemeente hoopt namelijk dat de Slotlaan rustiger wordt door de nieuwe inrichting, met rustieke klinkers i.p.v. asfalt, en af en toe een diffuus 'shared space' gebied. Echter, daar krijgen voetgangers ten onrechte het gevoel dat ze onoplettend kunnen oversteken. In werkelijkheid zijn ze vogelvrij, want er is geen enkele verkeersmaatregel waardoor dit geregeld wordt.

De hoop van de gemeente is in de berekening benaderd door het aan het model toevoegen van een *gemodelleerde maximumsnelheid van 15 km/uur*. Er is echter geen verkeersbesluit om die maximumsnelheid in te stellen. *Het blijft in werkelijkheid gewoon 30 km/uur of meer buiten winkeltijden*. Dat is levensgevaarlijk voor

voetgangers en fietsers. De gemeente zou dezelfde berekening moeten uitvoeren met deze werkelijke maximumsnelheid. Het zou niet verbazingwekkend zijn als daaruit blijkt dat de Slotlaan ook op dit deel drukker wordt, door de openstelling van het busstation. Dat is niet onderzocht, dus onzorgvuldig (Awb, art. 3.2). Bovendien stelt de gemeente de 30 km/uur niet te handhaven, laat staan de 10 km/uur.

De conclusie op pagina 11 van het beroepschrift blijft staan en wordt gezien het bovenstaande verder onderbouwd.

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

In aanvulling op de 4e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog de volgende onderbouwing.

Verweerschrift college en reactie

Het college stelt in het verweerschrift d.d. 28 juli 2017 onder Ad 16 dat er *voldoende maatregelen* worden genomen om de verwachte ongewenste verkeerseffecten tegen te gaan of in ieder geval te beperken tot een acceptabel niveau. Dit gebeurde in samenspraak met belanghebbenden in 2 buurten op basis van de verwachtingen van het gemeentelijk verkeersmodel. Twee verkeersbesluiten met maatregelen zullen 21 augustus 2017 worden gepubliceerd die de ongewenste effecten moeten tegengaan. Verder wordt verwezen naar het verweerschrift onder Ad 15, zie Ad 3 van deze aanvulling.

Zoals wordt uiteengezet onder Ad 6, 8 en ook Ad 3 en 4 van deze aanvulling is het *gemeentelijk verkeersmodel niet adequaat* en dus onvoldoende geschikt om valide en betrouwbare verwachtingen over aantallen mvt/per etmaal op te baseren. Het is ook niet geschikt om feitelijke veiligheidsrisico's aan te geven. Wel is nagegaan of de inrichting van sommige trajecten met veel verwacht autoverkeer moet worden veranderd en zo ja hoe. Of en zo ja de voorgestelde maatregelen effectief zullen zijn zal *een analyse van veiligheidsrisico's vergen*. Die zijn niet uitgevoerd voor de meest kwetsbare wegen zoals de Slotlaan, Donkere Laan, Lindenlaan en het busstation. Ook wegen buiten de 2 plangebieden, zoals in de Bloemenbuurt, zijn niet betrokken. Over de vermeende 'samenspraak' is al voldoende opgemerkt onder Ad 1 van het beroepschrift en deze aanvulling.

Wat het *fietsverkeer* betreft gaat de gemeente ervan uit dat zolang op een weg de maximale GVVP-capaciteit niet wordt overschreden er kennelijk geen probleem bestaat. Er zijn geen tellingen verricht met betrekking tot het fietsverkeer, ook niet op de hoofd fietsroutes. Het aantal ongelukken, het wegdeel en aard ervan, tussen welke verkeerscategorieën die plaatsvinden is niet geregistreerd. Hoe kan de gemeente dan een adequate en op het voorkomen van de ongevallen toegesneden inrichting bepalen?

Volgens het verweerschrift valt de *routing lijnbussen* buiten de 5 verkeersbesluiten. *Het college verwijst naar de provincie als concessieverlener*. Echter volgens Producties 30 en 31 volgt de provincie de gemeente en wordt de route van de buslijnen 58, 74 en 251 aangepast als gevolg van de door de Gemeente vastgestelde 'Centrumvisie' en dus de daarbij behorende verkeersbesluiten. In het verweerschrift staat echter dat het college voor zover mogelijk in de gewenste route-aanpassing van de provincie voorziet. *De provincie stelt echter alleen randvoorwaarden* aan de verandering van de routes. Er moeten daardoor structureel geen extra vertragingen optreden, de route mag niet langer worden en de (overstap)halte Het Rond moet blijven.

Het *initiatief voor de verandering komt van het college* dat volgens verkeersbesluit 210535 de benodigde maatregelen daartoe neemt. De verleende omgevingsvergunningen op basis van het besluit staan tot 16 augustus 2017 open voor bezwaar en beroep, zie producties 25 en 26. Die houden onder meer in: geen busverkeer van (korte) Weeshuislaan via de Slotlaan naar de 2^e Hogeweg, aanpassing van rotondes en verplaatsing van bushaltes. Dat betekent eenrichtingverkeer op de Slotlaan en afsluiting van het autoverkeer (behoudens bevoorrading) op de (korte) Weeshuislaan. De stellingname van het college in het verweerschrift, dat de wijzigingen van de busroutes in het kader van de onderhavige beroepsprocedure niet ter zake doen, is onjuist.

Gezien het voorgaande blijft de conclusie van het beroepschrift zoals vermeld onder punt Ad 4 staan: *“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.”*

Aanvullingen beroepschrift

Er zijn aanvullingen op de beroepschriften ingediend die de beroepsgrond ondersteunen. Stichting Beter Zeist onderschrijft deze aanvullingen en de onderbouwing daarin beschouwt zij als een integraal onderdeel van deze aanvulling. Het gaat om aanvullingen van:

- Vereniging Lyceumkwartier Zeist met adhesie van het Christelijk Lyceum Zeist (Lindenlaan);
- de heer R. Van Oirsouw, Lindenlaan;
- VvE Belleville Slotlaan;
- VvE Belleville Boulevard;
- Mevr. C van Denderen en mevr. L. Brecheisen (Slotlaan - Donkere Laan).

De bezwaren van de appellanten spitsen zich in eerste instantie toe op de verkeersoverlast en verkeersveiligheid in hun eigen omgeving. Deze zijn echter het gevolg van de 5 bestreden verkeersbesluiten. Vandaar dat zij daar in hun beroepschriften op ingaan.

Lyceumkwartier

Voor het Lyceumkwartier gaat het vooral om de Lindenlaan en omgeving die toch zwaar is overbelast ten opzichte van de maximum aantal mvt per etmaal van het GVVP is en die volgens de gemeente nog meer verkeer te verwerken zal krijgen. Dat is onverantwoord uit een oogpunt van verkeersveiligheid voor vooral schoolgaande kinderen. Ook de lanen zoals de Fransen van de Puttelaan, Aristoteleslaan, Verlengde Slotlaan, Socratelaan, Homeruslaan en de en de Lorentzlaan krijgen meer verkeer te verwerken.

De oorzaak ligt vooral in het afsluiten van de Korte Steynlaan en de noordoost-zuidwest doorgang voor autoverkeer bij de Voorheuvel. Deze twee ‘knippen’ zorgen voor respectievelijk 2.000 mvt per etmaal en 1.250 mvt per etmaal extra door het Lyceumkwartier. Daarnaast zal door de twee knippen ook het verkeer op het noordelijk deel van de Lorentzlaan sterk toenemen door inkomend verkeer vanaf de A 28 dat tot nu toe over de Boulevard rijdt. Ook de Homeruslaan, de Socrateslaan, het noordelijk deel van de Verlengde Slotlaan en de Lorentzlaan krijgen meer verkeer van de A 28 te verwerken.

De buurt Wilhelminapark komt er relatief goed vanaf doordat zij in overleg met de gemeente de verwachte verkeersproblemen niet toelaat in hun buurt. Dat betekent dat omliggende

buurten vooral met de verkeersproblemen te maken krijgen. Wel zullen inwoners en bezoekers van het Wilhelminapark moeten omrijden door die buurten.

De gemeente goochelt met motiveringen van het besluit om de Korte Steynlaan voor autoverkeer af te sluiten.

1. In haar nota van beantwoording d.d. 4 juli 2017 op de zienswijzen tegen de ontwerp verkeersbesluiten van de wijkverkeersplannen onder punt 43.2 erkent de gemeente, dat de maatregel van 'afsluiten Korte Steynlaan' genomen is om de Wilhelminabuurt te vrijwaren van verkeersoverlast: *"Uit de verkeersdialoog van eind 2015 kwam naar voren dat het afsluiten van de Korte Steynlaan een effectieve maatregel blijkt tegen de ongewenste verkeerseffecten in de wijk Wilhelminapark."* De 'verkeersdialoog van eind 2015' is feitelijk alleen gevoerd met de buurtvereniging 'Rond het Wilhelminapark' en niet met andere belanghebbenden zoals omwonenden van het busstation en het Lyceumkwartier. Het blijkt dus dat het omleiden door het Lyceumkwartier van alle doorgaand- en bestemmingsverkeer voor de Wilhelminabuurt kennelijk de hoofdrede is geweest om de Korte Steynlaan af te sluiten.
2. In het collegebesluit en in de raadsbrief d.d. 8 maart 2016 stelde de gemeente echter dat de Korte Steynlaan moest worden afgesloten om *"de verkeersdrukke op het busstation te verminderen"*. Geen woord over de verwachte verkeersproblemen voor het Lyceumkwartier zoals die wel stonden in een memo van bureau Antea van 23 december 2015, zie onder A 1, eerste alinea.
3. In de motivering voor het definitieve verkeersbesluit Korte Steynlaan (kenmerk 210529) wordt gesteld dat *de restcapaciteit van de verkeersregelinstallatie aldaar de dwingende reden is*. Gezien de andere informatie die over deze 'restcapaciteit' inmiddels beschikbaar is gekomen, door belanghebbenden bij het verkeersbesluit over het 'openstellen busstation', lijkt dat laatste bijzonder onaannemelijk.

Hoe duidelijk kan het college zijn? Welk spel wordt hier gespeeld? Hoe moeten belanghebbenden hier nu mee omgaan?

Busstation en omgeving

De omwonenden van het busstation krijgen volgens de gemeentelijke verwachting te maken met ca. 3.500 mvt per etmaal over het nu nog autovrije station. Dat levert niet alleen verkeers- en milieu-overlast op, maar het zorgt ook voor veiligheidsproblemen voor de passagiers en de fietsers - veel schoolgaande kinderen - op de achterliggende rotonde. Ook is het zeer de vraag of er nog voldoende ruimte zal zijn voor de halterende bussen. Nergens bestaat in Nederland een soortgelijk busstation dat is opengesteld voor andere motorvoertuigen dan bussen. Het is dan ook *een eerste vereiste dat goed onderzoek wordt gedaan naar de veiligheidsaspecten* voor een dergelijke ingreep. Dat geldt des te meer daar eind vorige eeuw het busstation juist ter wille van de verkeersveiligheid autovrij is ontworpen. Zou het verkeer gedurende die tijd zo zijn afgenomen dat het verantwoord is op dit besluit terug te komen?

Met alleen een verklaring *achteraf* van de politie *zonder enige motivering* kan niet worden volstaan. Dit temeer daar de verklaring ruim 9 maanden na de vermelding ervan op 30 maart 2016 bij het ontwerpbesluit pas op 11 januari 2017 werd opgeleverd. Dit na een adviesaanvraag achteraf op 10 januari 2017. Dat betekent dat ten tijde van het besluit er geen advies lag, terwijl dat verplicht is op grond van artikel 24a besluit Administratieve

Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW). Dit advies moet zijn ingewonnen voordat het besluit wordt genomen. Dat betekent dat het besluit niet zorgvuldig is voorbereid.

Slotlaan- Donkere Laan

Op 3 maart 2015 nam de raad het gewijzigde en geamendeerde raadsbesluit aan waarin onder punt 1 de centrumvisie wordt vastgesteld, zie Productie 1 verweerschrift d.d. 28 juli 2017. Onder punt 2 werd besloten *geen busverkeer in twee richtingen over de Slotlaan toe te staan*. Als motivering gold: "Hiermee ontstaan nog meer mogelijkheden om verblijfskwaliteit toe te voegen aan dit deel van de Slotlaan." Dat betekent dat geen rekening is gehouden met belangen van andere winkelstraten waardoor de bus zou moeten gaan rijden, laat staan dat deze belangen onderling zijn afgewogen.

Het besluit houdt in het omrijden van bussen over de Weeshuislaan, Markt, 1ste Hogeweg en Slotlaan (Donkere Laan) en/of 2^e Hogeweg. Later overleg met de provincie leidde ertoe, dat de totale busroute te lang zou worden. De gemeente koos toen voor de route via de Donkere Laan zonder een even lang alternatief via de Montaubanstraat serieus te overwegen.

De aanwonenden van de Donkere Laan krijgen te maken met lijnbussen die over een smalle rijbaan moeten rijden als gevolg van de knip voor bussen in de (korte) Weeshuislaan en het instellen van eenrichtingverkeer voor bussen op de Slotlaan. De gemeente wil de rijbaan aanpassen, maar dat kost 42 van de 60 *parkeerplaatsen langs de parkzijde*². Die zijn van belang voor de winkeliers en voor de omwonenden die 's nachts en op zondag niet gebruik kunnen maken van de parkeergarage van de gemeente onder het gemeentehuis. De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen is volgens een telling door de omwonenden geschat op gemiddeld 80-90%. Bovendien bestaat er voor de omgeving (Rayon A) een lange wachttijd voor parkeervergunningen (beroepschrift appellanten C. Van Denderen en L. Brecheisen d.d. 11 april 2017). Ook zijn er zorgen voor de *veiligheid van de fietsers* op de smalle rijbaan.

De bewoners en ondernemers van de Donkere Laan hebben in een petitie (met een dekking van 98%) bij de gemeente gepleit voor het behoud van de huidige inrichting van de laan. Dit om redenen van introductie van de busroute, 50-56 % reductie van het aantal parkeerplaatsen met gevolg rondjes rijden door bezoekers, meer verkeersbewegingen, minder winkelomzet en mogelijk leegstand winkelpanden, uitstoot schadelijke stoffen, geluidshinder, vermindering woongenot, waarde vermindering onroerend goed en aantasting van de natuur- en cultuurhistorische karakter en waarde van het rijksmonument Walkartpark.

De omwonenden hebben *alternatieven* aangedragen voor de bussenloop, maar tenminste een mogelijkheid is niet in de beschouwing betrokken. De provincie wil aansluitend op de verkeersplannen van de gemeente volgens het Vervoerplan 2018 de bussen de nieuwe route laten rijden. Omwonenden en Stichting Beter Zeist hebben hun bezwaren aan de GS provincie uiteengezet Producties 30 en 31. Op 12 september neemt GS een besluit over de bussenloop. De beslissing zal de beroepsprocedure over de 5 verkeersbesluiten doorkruisen. Hetzelfde geldt voor de omgevingsvergunningen voor de Slotlaan (eenrichting maken) Productie 25 en voor de knip in de (korte) Weeshuislaan.

² Bij het nieuwe parkpaviljoen zouden er 6-8 parkeerplaatsen bijkomen, maar het is de vraag of daar voldoende plaats voor is. Aan de winkelzijde zijn slechts 15 parkeerplaatsen.

Daarnaast speelt nog *de omleiding door de 2^e Dorpsstraat voor bussen en autoverkeer tijdens uitgaansnachten*, zie [Productie 28 en 29](#). Gedurende die uren wordt deze straat auto- en busvrij. Het verkeer zal dan tussen 23.00 uur en 5.00 uur moeten omrijden via de Laan van Beek en Royen, de 2^e Hogeweg en de Donkere Laan. Dat betekent extra overlast voor de aanwonenden van deze wegen.

Effecten voor andere buurten

Ook andere buurten hebben te maken met veranderingen in de verkeerssituatie, zoals de *Bloemenbuurt, Valckenbosch, de Bergweg en de Johan van Lenneplaan*. Kennelijk wordt de Steynlaan samen met de Bergweg, de Jacob van Lenneplaan en de Schaerweijdelaan de noordwestelijke alternatieve ontsluitingsroute voor het centrum, zie ook [Productie 27](#). Dit ter vervanging van de noordoost-zuidwest doorgang bij de markt. Deze aanpassingen leiden ongetwijfeld tot een toename van het verkeer op de genoemde ontsluitingsroute.

De maatregel is niet echter doorgerekend, zodat de bewoners van deze wegen ook niet geïnformeerd kunnen worden over de verkeerseffecten ervan. De ontbrekende doorrekening zou gedaan moeten worden als uitbreiding op de 'integrale variant' (de versie van 17 mei zonder eenrichtingsverkeer op de Stationslaan). Ongetwijfeld zal uit een verkeersberekening blijken dat het verkeer op deze route nog meer gaat toenemen dan in de laatst uitgevoerde berekening. Bovendien blijkt uit metingen/tellingen dat de toename door de Bloemenbuurt kleiner is dan berekend (RIB17.025). Als dat klopt betekent dat er nog meer verkeer via de Jacob van Lenneplaan e.a. gaat rijden. Overigens laat dit alles zien dat het gebruik van het woord 'integrale variant' misleidend is.

De maatregelen worden nu gepresenteerd als onvermijdelijke consequentie van de afsluiting van het centrum voor doorgaand verkeer. Hoe konden de bewoners van deze straten dat weten toen op 6 april 2016 de verkeersbesluiten voor het centrum werden gepubliceerd? *Deels zijn besluiten en vergunningen al gepubliceerd zonder dat alle verkeerseffecten helder zijn gecommuniceerd*. Op zich kunnen de maatregelen goede aanpassingen zijn die zorgen voor een betere doorstroming. Maar ze zijn primair bedoeld om het verkeer, dat niet meer door de afgesloten noordoost-zuidwest verbinding zal gaan, te kunnen omleiden. Of en in hoeverre in geval van het doorgaan van de 'knip' in de verbinding de maatregelen ook effectief zullen zijn moet kennelijk pas later duidelijk worden.

Verkeersmaatregelen veranderen voortdurend

Behalve door het toevoegen van steeds nieuwe maatregelen blijken deze ook weer aan *verandering* onderhevig. Een ingrijpend voorbeeld is het voorgestelde eenrichtingsverkeer op een *deel van de Lorentzlaan* dat nu op verzoek van enige bewoners van de buurt Wilhelminapark wordt gewijzigd in "met uitzondering van bestemmingsverkeer". Dat betekent in de praktijk toch weer tweerichtingsverkeer. Er wordt toch immers niet gecontroleerd en hoe zou je dat moeten doen? Hetzelfde geldt voor de Stationslaan waarvan het voorgestelde eenrichtingsverkeer vooralsnog tijdelijk wordt opgeschort³.

Hoe moeten belanghebbenden hiermee omgaan? Worden belanghebbenden daarop geattendeerd? Iedereen moet zelf maar uitzoeken wat er mogelijk veranderd is. En wat te doen bij een tijdelijk opgeschorte maatregel. Toch bezwaar maken, bijvoorbeeld tegen de tijdelijkheid? Terwijl de gemeente verwijst naar de beroepsmogelijkheid bij de rechter,

³ Dit volgens de conclusie van de beantwoording van de zienswijze over het wijkverkeersplan Lyceumkwartier(-zuid) / Wilhelminapark, onder punt 1, RIB17.100.

ontneemt zij die *beroepsmogelijkheid aan vele belanghebbenden* door steeds nieuwe veranderingen van de verkeersmaatregelen.

De conclusie op pagina 12 van het beroepschrift blijft staan en wordt gezien het bovenstaande verder onderbouwd.

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

In aanvulling op de 5e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog de volgende onderbouwing.

Verweerschrift college en reactie

Het college stelt in het verweerschrift d.d. 28 juli 2017 onder punt Ad 17 e.a. dat volgens het GGVP Zeist 2014-2023 op pagina 35 wordt verwezen naar een *autoluw centrum*. Dat is niet juist. In de tekst staat dat “een *groot deel van het winkelgebied autovrij wordt.*” Dat wordt later ook in de tekst van het verweerschrift bevestigd. In dat kader wordt het centrum in twee delen geknipt en zal in de toekomst doorgaand verkeer om het centrum worden geleid. Verder staat er dat de mogelijke maatregelen na vaststelling van het Centrumplan met de belanghebbenden worden besproken.

Het GVVP Zeist 2014-2023 werd voorafgaande aan de centrumvisie op 9 juli 2013 vastgesteld. Daarin wordt op pagina 35 onder het kopje Centrumplan verwezen naar dat vast te stellen centrumplan dat met de belanghebbenden zal worden besproken. Het centrumplan zou moeten voorzien in het nog niet ingevulde onderdeel centrum van het GVVP. Er werd met het centrumplan de *toenmalige conceptversie van 2013* bedoeld. Daarin was inderdaad sprake van een autovrij winkelcentrum, waarbij het autoverkeer om het centrum zou moeten rijden. (Dribergseweg, Laan van Beek en Royen, Woudenbergseweg, Krakelingweg, De Dreef en Utrechtseweg. 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.

Wat het college in het verweerschrift doet, is het verworpen en dus niet vastgestelde centrumplan opvoeren als beleidsmatige basis voor een autovrij centrum. In plaats daarvan en in feite als vervanging van het centrumplan is de centrumvisie opgesteld en vastgesteld. Daarin komt een autovrij centrum niet meer voor, behalve voor een beperkt gebied namelijk Belcour en de direct aangrenzende zijden van winkelstaten. Alleen de Slotlaan en de 2^e Dorpsstraat worden volgens de centrumvisie autoluw.

Voor de opmerkingen van het college over het onderzoek van de verkeersmaatregelen met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel wordt verwezen naar deze aanvulling op het beroepschrift Ad 6, 8 en ook 3 en 4.

Gezien het voorgaande blijft de conclusie van het beroepschrift zoals vermeld onder punt Ad 5 staan. “*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 GVVP 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.”

Aanvullingen beroepschrift

Zoals onder “Ad 8 Verkeerskundige rapporten appellanten” uitgebreid wordt vermeld is op verzoek van appellant VvE Belleville Slotlaan aanvullend onderzoek gedaan over de voorgestelde verkeerscirculatie en de daarbij uitgevoerde onderzoeken. Uit de *analyse van BK bouw- & milieuadvies* worden hier de belangrijkste bevindingen weergegeven die de 5^e beroepsgrond van Stichting Beter Zeist nader onderbouwen.

“Op basis van de bovenstaande beschouwing kan worden gesteld dat de genomen verkeersbesluiten onvoldoende in samenhang zijn beschouwd en onvoldoende zijn gemotiveerd.”

“Om een afgewogen besluit te kunnen nemen over de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist is de totale probleemstelling, een eenduidige Ausgangssituatie en een totaal overzicht van alle besluiten noodzakelijk. In de uitgevoerde onderzoeken is uitgegaan van een kwalitatief onjuiste basis en is gefragmenteerd gewerkt zonder totale visie. De consequenties zijn hierdoor niet te overzien.”

Onder het kopje “*Gewenste veranderingen*” wordt aanbevolen (pagina 2):

“Een duidelijke visie met één totaal verkeersbesluit voor het centrumgebied waarin alle wijzigingen worden opgenomen is wenselijk. Door de wijze van besluitvorming ontbreekt het overzicht en wordt een juridisch risico genomen dat onwenselijke situaties ontstaan in de praktijk. Tevens geven de besluiten onmogelijkheden in de uitvoeringen van deze besluiten.”

De conclusie op pagina 14 van het beroepschrift blijft staan en wordt gezien het bovenstaande verder onderbouwd.

Ad 6 Ontoereikende onderbouwing met modelberekeningen en verkeersmetingen

In aanvulling op de 5e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog de volgende onderbouwing.

Verweerschrift college en reactie

In het *Verweerschrift*, de punten Ad 20 en 21, pagina 13 stelt het college dat er in centrum Zeist sprake is van een *integraal verkeersonderzoek* m.b.v. het gemeentelijk verkeersmodel. Over de kwaliteit ervan is in het beroepschrift in de specifieke beroepsgronden 6, 8 en ook 3 en 4 aangetoond dat het verkeersmodel onvoldoende onderbouwd is met modelberekeningen en verkeersmetingen. De rapporten van de verkeersdeskundigen (zie Ad 8 van deze aanvulling) laten zien dat het gemeentelijk model onvoldoende kwaliteit heeft om verantwoord voorspellingen te kunnen doen.

Het in 2008 gebouwde verkeersmodel is *nauwelijks geactualiseerd en gekalibreerd met behulp van resultaten van verkeerstellingen*. Verder zijn verschillende *sociaaleconomische en demografische gegevens niet in het model verwerkt*. Tenslotte wordt in het in het model *alleen rekening gehouden met motorvoertuigen en niet met fietsers en voetgangers*. Ook in een in opdracht van het College door Goudappel Coffeng B.V. op 9 maart 2016 opgemaakt rapport wordt geconcludeerd dat het gemeentelijk verkeersmodel niet gedetailleerd genoeg is om de effecten van de verkeersbesluiten op een goede manier te benaderen (productie 4). In het rapport wordt omtrent de bruikbaarheid van het gemeentelijk

verkeersmodel het volgende opgemerkt: *"Het bestaande verkeersmodel is niet gedetailleerd genoeg om de effecten en ontwikkeling op een goede manier te benaderen. Als alleen zou worden uitgegaan van het bestaande model, zoo sprake zijn van een schijnnaauwkeurigheid."*

Het college heeft in het kader van de genomen verkeersbesluiten verschillende adviesbureaus verkeersonderzoeken laten uitvoeren. De Verkeersdeskundige (zie onder Ad 8 van het beroepschrift) merkt in zijn rapport op dat niet alleen Goudappel Coffeng, maar ook adviesbureaus zoals Antea Group en DTV consultants in hun rapporten uitdrukkelijk hebben opgemerkt, dat *het gemeentelijk verkeersmodel niet gekalibreerd* is. Het kan dus niet kan worden gebruikt om adequate voorspellingen te doen over intensiteiten en verkeersbelastingen.

Onder *punt Ad 21 stelt het college* dat door middel van de uitkomsten van het verkeersmodel de verkeersveiligheid integraal wordt meegewogen in de inrichtingsmaatregelen. Hoe dat kan op basis van een niet adequaat model en de invoering daarvan met bovendien verouderde gegevens is ons een raadsel. Bovendien zullen op diverse wegen zoals Slotlaan, Donkere Laan, Lindenlaan en het busstation gevaarlijke situaties kunnen ontstaan, omdat volstrekt niet helder is of de beoogde inrichting ook het effect zal hebben wat wordt beoogd. Het (doorgaande) verkeer zal gezien het alternatief van lang omrijden geneigd zijn deze weg toch te volgen. Bovendien zijn voor de nu al zwaar belaste rotonde Lindenlaan-Lorentzlaan geen verkeersmaatregelen voorgenomen, terwijl dagelijks duizenden scholieren de wegkruising zouden moeten passeren. Voor deze rotonde wordt bovendien een verkeersaanbod van 17.000-18.000 mvt/etmaal verwacht. Dat is 3,5 maal het maximum voor dit kruispunt. Zie verder hiervoor Ad 4 van deze aanvulling.

Op pagina 18 van het beroepschrift wordt verwezen naar het onderzoek in Den Dolder. 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. Het college stelt nu dat het daar niet primair gaat om gewijzigde verkeersstromen, maar om een risicoanalyse van de verschillende varianten op de verkeersveiligheid van de spoorwegovergang en de omgeving. De situatie zou niet vergelijkbaar zijn met de verkeersmaatregelen in het centrum van Zeist omdat daar geen spoorlijn is gelegen.

In beide gevallen gaat het om *de afsluiting van de enige noord-zuid doorgang voor motorvoertuigen in het centrum*. De afsluiting heeft effect op het centrum van Den Dolder en de omgeving net als in centrum Zeist. Lokaal en doorgaand autoverkeer zou in Den Dolder moeten omrijden via de provinciale weg. In beide gevallen gaat het om risico's voor alle weggebruikers. Het is dus goed dat in Den Dolder, voorafgaande aan een eventuele uitvoering van de maatregel, een dergelijke (onafhankelijke) risicoanalyse wordt uitgevoerd. Dat ontbreekt juist bij de verkeersmaatregelen in het centrum van Zeist en omgeving. Daar is vooraf over verkeersmaatregelen besloten zonder te beschikken over welke onderbouwde risicoanalyse voor de verkeersveiligheid dan ook. En ook achteraf wordt deze niet uitgevoerd. De achteraf gegeven verklaring van de politie over het busstation was zelfs niet eens gemotiveerd, zie Ad 4 van deze aanvulling onder Busstation en omgeving).

Gezien het voorgaande blijft de conclusie van het beroepschrift zoals vermeld onder punt Ad 6 staan en wordt deze verder onderbouwd: *"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.”

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

In aanvulling op de 5e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog de volgende onderbouwing.

Verweerschrift college en reactie

In het verweerschrift d.d. 28 juli 2017 van het college wordt verwezen naar het verweer onder punt Ad 1. Daarin wordt *vrijwel niet ingegaan op de punten die in het beroepschrift onder beroepsgrond A 7 naar voeren zijn gebracht* Het verweer is vooral procedureel gericht en verwijst naar de verkeerseffecten die d.m.v. het gemeentelijk verkeersmodel inzichtelijk zouden zijn gemaakt. Wat de Lindenlaan betreft wordt gesteld dat het college door middel van aanvullende maatregelen inzet op het verlagen van de verkeersintensiteit en het borgen van de verkeersveiligheid.

De intensiteit is op de Lindenlaan nu al ver boven 5.000 mvt per etmaal, zoals in het GVVP voor een buurtontsluitingsweg als maximum is aangegeven. Dat zou straks volgens het gemeentelijk verkeersmodel 16.250 mvt/etmaal worden. Dat aantal gaat door het feitelijk opheffen van de maatregel eenrichtingsverkeer op de Lorentzlaan waarschijnlijk verder omhoog. Ondanks dringende verzoeken daartoe heeft de gemeente deze situatie echter niet doorgerekend. De Lorentzlaan ten noordoosten van de Lindenlaan gaat met 2.100 mvt/etmaal omhoog naar 4.580 mvt/etmaal. Dit is 83 % boven het GVVP-maximum voor de Lorentzlaan. De Verlengde Slotlaan (noordelijk deel) gaat ook het GVVP-maximum overschrijden.

Op pagina 32 van het GVVP staat: *“Voor de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) is het onverantwoord om meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal over een erftoegangsweg straat te leiden.”* Tot nu toe liet het college de gevaarlijke situatie op zijn beloop met als gevolg veel verkeersongevallen vooral met schoolgaande fietsers. Het college probeert echter haar verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid te ontlopen door steeds te spreken van “voorkeurswaarden” of van “het wensbeeld” zoals in het verweerschrift gebeurt.

Het is zeer de vraag of met de genoemde maatregelen voor de Lindenlaan een voldoende verkeersreductie kan worden bereikt. En als dat al het geval zou zijn dan gaat dat waarschijnlijk ten koste van weer andere wegen. Wat de veiligheid betreft is geen analyse van de veiligheidsrisico's beschikbaar. Verder wordt in het verweerschrift niet ingegaan op soortgelijke problemen bij het busstation, de Slotlaan en de Donkere Laan. Zie verder deze aanvulling op het beroepschrift onder ad 6 en 4.

Wat de akoestische ODRU-rapporten betreft is het voor de Lindenlaan, maar ook voor het busstation zeer de vraag of de prognoses kloppen. Ten aanzien van de Lindenlaan zijn diverse aanpassingen in de plannen niet meegenomen in het rapport van november 2016, te weten:

- Het vooralsnog opschorten van het eenrichtingsverkeer op de Stationslaan;
- Het eenrichtingverkeer op de Pauw van Wieldrechtlaan wordt omgedraaid;
- De uitzondering voor bestemmingsverkeer die het college voor de Lorentzlaan toestaat, waardoor deze laan in feite een tweerichtingsweg blijft.

Verder zijn sommige prognoses in het rapport nogal onwaarschijnlijk, zoals de verschillen op korte afstand in verwachtingen voor de Jagelaan en de Lindelaan.

Het college heeft diverse rapporten aan de rechtbank gezonden. Deze rapporten zijn echter niet aan de verkeersbesluiten ten grondslag gelegd en zijn als zodanig ook niet met de verkeersbesluiten ter inzage gelegd. In het verweerschrift stelt het College zich op het standpunt dat de door haar ingediende rapporten wel een grondslag kunnen vormen voor de door haar genomen verkeersbesluiten daar deze rapporten op de website van de gemeente Zeist gepubliceerd zijn. Dit standpunt is onjuist. De op deze website gepubliceerde rapporten zijn niet per verkeersbesluit gerangschikt. Het is voor appellanten dan ook niet mogelijk om te controleren welke specifieke rapporten de basis vormen voor de vijf verschillende verkeersbesluiten. Nu ook in de besluiten zelf niet is verwezen naar de inhoud van de specifieke rapporten, wordt geconcludeerd te worden dat de door het college overgelegde rapporten niet ter onderbouwing van de verkeersbesluiten kunnen dienen.

Gezien het voorgaande blijft de conclusie van het beroepschrift zoals vermeld onder punt Ad 7 staan en wordt deze verder onderbouwd: *“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.”*

Ad 8 Verkeerkundige onderzoeken appellanten

In aanvulling op de 5e specifieke beroepsgrond van het beroepschrift volgt hierbij nog de volgende onderbouwing.

Verweerschrift college en reactie

Hierbij wordt verwezen naar het gestelde op Ad 6 van deze aanvulling op het beroepschrift.

Gezien het voorgaande blijft de conclusie van het beroepschrift zoals vermeld onder punt Ad 8, pagina 22 staan: *“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.”*

Analyse van uitgevoerde onderzoeken

Zoals in ons beroepschrift pagina 22 is vermeld, heeft een van de organisaties uit ons netwerk, appellant VvE Belleville Slotlaan, door de Verkeersdeskundige een tweede *onderzoeksrapport* laten opstellen, ditmaal over de onderzoeken die door of in opdracht van de gemeente zijn uitgevoerd. Dit gebeurde in het kader van de aanvulling op het beroepschrift over het *verkeersbesluit ‘Korte Steynlaan – Slotlaan (busstation) – Geiserlaan’ – meerdere maatregelen (kenmerk 210529)*.

De Verkeersdeskundige is gevraagd een analyse uit te voeren op de kwaliteit en de toepasbaarheid van:

- de gebruikte modellen en methodes;
- de tellingresultaten;
- de verkeersonderzoeken van de diverse adviesbureaus;
- de door de Verkeersafdeling van de gemeente Zeist getrokken conclusies.

De Verkeersdeskundige heeft de situatie beoordeeld en komt aan de hand van een analyse tot de volgende *bevindingen*:

1. “De verkeersafdeling/het college van B&W van de gemeente Zeist gebruikt (en laat door externe partijen gebruiken) een niet gekalibreerd gemeentelijk verkeersmodel. In de loop van de afgelopen jaren zijn bijstellingen (verrijkingen) gepleegd op basis van globale plannen, indicaties en vooronderstellingen die ook weer gemakkelijk terzijde zijn geschoven. Bovendien wordt er gegoocheld met wat er in de referentie jaren wel en niet is opgenomen en welke versie actueel is.
2. De voorspellende waarde van het gemeentelijk verkeersmodel is daarmee vrijwel nihil⁴. (*zie noot hieronder*).
3. Het college van B&W van de gemeente Zeist neemt op basis van dit model echter wel besluiten op detailniveau, zoals het anders inrichten van verkeersstructuren waardoor verkeersstromen anders moeten gaan lopen én het investeren in een verkeersregelinstallatie die gebouwd moet worden op niet-realistische, niet-representatief gekalibreerde verkeersaantallen.
4. Adviesbureaus waarschuwen voor gebruik en beoordeling van resultaten van het niet-gekalibreerde verkeersmodel, maar slaan hun eigen waarschuwing in de wind door op basis van dat model toch berekeningen uit te voeren.
5. Er is in geen enkel onderzoek vastgesteld dat er op het kruispunt (Steynlaan-Antonlaan) sprake is van een verkeersprobleem, anders dan dat de verkeersregelinstallatie verouderd is. De Verkeersafdeling/het college van B&W van de gemeente Zeist spreekt wel veronderstellingen uit over verkeersonveiligheid en conflicten in doorstroming, maar deze veronderstellingen worden niet expliciet gemaakt met onderzoeken of onderbouwingen.
6. Eind 2016 uitgevoerde verkeerstellingen laten zien dat de verkeersbelasting op diverse wegvakken niet proportioneel uitstijgt boven en in de meeste gevallen zelfs minder is dan de geprognoseerde intensiteiten uit het verkeersmodel en de capaciteitscijfers uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.
7. De onderbouwing van het verkeersbesluit (kenmerk 210529) is gebaseerd op drijfzand. Daarmee kan de legitimiteit van het verkeersbesluit worden betwist.”

⁴ Stichting Beter Zeist: Dat geldt mogelijk als het gaat om absolute cijfers meer dan als het gaat om de relatieve toenames die met behulp van de prognoses die op basis van verkeersmodel kunnen worden afgeleid. Vandaar dat Ir. H.J. Hoorn in overleg met appellanten per wegvak de veranderingen in verkeerintensiteiten in percentages heeft berekend en in schema's heeft weergegeven.

Hoewel de analyse van de Verkeersdeskundige vooral was gericht op de onderzoeken in het kader van het bestreden verkeersbesluit, zijn in het kader daarvan ook een analyse gemaakt van het besluitvormingsproces, de modellen, tellingen en de analyses/adviezen van de verkeersbureaus. Dat betekent dat de onderzoeksbevindingen relevant zijn voor het door of in opdracht van de gemeente uitgevoerde onderzoek t.a.v. de 5 verkeersbesluiten.

Onderzoek openstellen busstation

Het bureau BK Bouw- & Milieuadvies heeft voor VvE Belleville Slotlaan de gevolgen beoordeeld van de verkeersbesluiten op de Slotlaan, in het bijzonder het openstellen voor motorvoertuigen van het busstation. Onderstaand de belangrijkste conclusies van het onderzoek.

“Op basis van de bovenstaande beschouwing kan worden gesteld dat de genomen verkeersbesluiten onvoldoende in samenhang zijn beschouwd en onvoldoende zijn gemotiveerd. Daarbij zijn de onderliggende rapportages gebaseerd op onjuiste uitgangspunten, niet met elkaar in overeenstemming en op punten in tegenspraak. Verder is in de besluiten geen rekening gehouden met andere (particuliere) ontwikkelingen in de omgeving die van invloed kunnen zijn op de verkeersstromen. De genomen besluiten zijn evenwel niet in strijd met wettelijke bepalingen of gesteld beleid. Wel zijn de besluiten in strijd met de visie van de gemeente. Daarnaast is er volkomen onduidelijk wat de situatie in de praktijk gaat worden na realisatie. Dit kan grote gevolgen hebben voor milieu, veiligheid en bereikbaarheid. Er kan dan ook geen sprake zijn van een behoorlijk bestuur of een duidelijk afwegingskader.”

“Om een afgewogen besluit te kunnen nemen over de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist is de totale probleemstelling, een eenduidige uitgangssituatie en een totaal overzicht van alle besluiten noodzakelijk. In de uitgevoerde onderzoeken is uitgegaan van een kwalitatief onjuiste basis en is gefragmenteerd gewerkt zonder totale visie. De consequenties zijn hierdoor niet te overzien.” *Toelichting op pagina 2:* “Door de wijze van besluitvorming ontbreekt het overzicht en wordt een juridisch risico genomen dat onwenselijke situaties ontstaan in de praktijk. Tevens geven de besluiten onmogelijkheden in de uitvoeringen van deze besluiten.”

“Evenwel kan worden gesteld dat de voorkeursgrenswaarde voor geluid ten allen tijde wordt overschreden. Over de akoestische gevolgen zal een afweging gemaakt moeten worden.”

Toelichting op pagina 4: “Op basis van de in het verleden uitgevoerde onderzoeken is geen duidelijkheid te geven over de te verwachten verkeersintensiteit over de Slotlaan ter hoogte van het huidige busstation na openstelling in één richting. In het kader van de voorliggende beschouwing zijn geluidniveaus berekend met verschillende verkeersintensiteiten. De geluidbelasting zal 52 tot 58 dB bedragen ter plaatse van het appartementencomplex.”

Meer specifiek zijn in de tekst van het rapport nog de volgende punten van belang.

Ad “Verwacht effect van de verkeersbesluiten” (pagina 3): In de nieuwe situatie wordt de Slotlaan een belangrijke centrumontsluiting. Daarbij kan niet worden uitgesloten dat verkeer vanuit het zuiden met een doorgaande noordelijke richting zoals de A28 gebruik zal maken van de Slotlaan. Deze route is een sneller alternatief voor de ruit rondom het centrum.”

Ad “Verkeersintensiteiten” (pagina 4): De eerder uitgevoerde onderzoeken spreken elkaar met betrekking tot de verkeersintensiteiten tegen. De basis van de onderzoeken is in alle gevallen het verkeersmodel van de gemeente. In alle rapporten wordt de kwaliteit van dit model ter discussie gesteld. Dit lijkt te suggereren, dat gezien de kwaliteit van het model, de resultaten van de bovenstaande onderzoeken feitelijk onjuist zijn en dat de gevolgen van het doorvoeren van de centrumvisie, gezien de resultaten discutabel zijn.

Ook de resultaten van dit onderzoek laten zien dat de huidige onderzoeken ten aanzien van de openstelling van het busstation niet voldoen, laat staan dat daarop op een voldoende verantwoorde wijze verkeersbeleid valt te baseren.

Onderzoek Slotlaan (Donkere Laan)

Het bureau BK Bouw- & Milieuadvies heeft voor de appellanten C. Van Denderen en L. Brecheisen een 2^e onderzoeksrapport opgesteld. Het gaat om een beschouwing van de verkeersbesluiten die zijn genomen door Gemeente Zeist in het kader van de Centrumvisie Zeist 2025. De beschouwing richt zich met name op de gevolgen voor de Slotlaan en in het bijzonder de Donkere Laan gelegen tussen de 1ste/ 2de Hogeweg en de 1ste / 2de Dorpsstraat. Het bureau komt tot de volgende conclusies:

- De Slotlaan wordt door de besluiten niet verkeers- en zeker niet geluidsluw. Dit is niet in overeenstemming met de visie van de gemeente.
- Er is geen sprake van een akoestische reconstructie, aangezien de Slotlaan (Donkere Laan) een 30 km zone betreft waardoor de wettelijke basis op grond van de Wet geluidhinder ontbreekt. Echter neemt dit niet weg dat conform het beleid van de gemeente een toename van de geluidbelasting gemotiveerd zal moeten worden. Deze motivatie ontbreekt.
- De verkeersbesluiten zijn niet in onderlinge samenhang vastgesteld. Er is geen duidelijke visie met een totaal verkeersbesluit.
- De gehanteerde verkeersintensiteit staan door de diverse gegevens en het verouderde model ter discussie. Onderzoeken op basis van deze verkeersintensiteiten lijken feitelijk onjuist.

Verder zijn nog specifiek conclusies getrokken over de Donkere Laan, te weten:

- Het busverkeer zal gebruik gaan maken van dit deel van de Slotlaan (Donkere Laan). Aanpassing van het kruispunt Slotlaan Hogeweg is hierdoor noodzakelijk. De aanpassing heeft tot gevolg dat ander verkeer ook uitgenodigd wordt om van deze route gebruik te maken. De Slotlaan is namelijk een sneller alternatief voor de Laan van Beek en Royen. De wijze van inrichting van het kruispunt zal gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling.
- De keuze voor een herinrichting van het kruispunt (Slotlaan / Hogeweg) lijkt enkel te zijn genomen om een goede afwikkeling van het busverkeer mogelijk te maken. Alternatieven zijn hierdoor niet nader onderzocht. Om de Slotlaan verkeersluw te maken zal het uitgangspunt moeten zijn om geen nieuwe stromen toe te voegen.
- Het busverkeer kan beter worden afgewikkeld over de Laan van Beek en Royen. Deze route is meer ingericht voor dergelijke verkeersstromen. Ook zijn de op deze route gelegen kruisingen geschikt voor afwikkeling van de verkeersstromen.

- Het herinrichten van de kruising (Slotlaan / Hogeweg) zal gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. In een 30 km/uur gebied gaat snel en langzaam verkeer samen. Gezien de locatie nabij het centrum zijn tevens veel voetgangers in het gebied aanwezig. Door een ruimere inrichting van de kruising zal dit leiden tot gevaarlijke situaties.
- Door verschillende afsluitingen in het centrum en de gekozen inrichting van de wegen zal meer verkeer worden afgewikkeld over de Slotlaan. Om het centrum inclusief de parkeervoorzieningen te bereiken vanuit zuidelijke en westelijke richting is de Slotlaan een belangrijke ontsluiting vanuit deze twee richtingen. Hierbij wordt opgemerkt dat de parkeerfaciliteiten ten behoeve van het centrum zijn en blijven gelegen in het centrum. Het verkeer met een centrumbestemming moet dus het centrum in.
- Het verwijderen van parkeervoorzieningen in de straat zal zorgen voor meer overzicht en nodigt uit om van deze weg gebruik te maken. Daarbij zal het effect van deze maatregel zijn dat met hogere snelheid wordt gereden. Daarbij zal ook groen uit de straat worden verwijderd. Deze besluiten zorgen voor een overzichtelijke situatie welke aantrekkelijk is voor het verkeer de functie van de Slotlaan als doorgaande route langs het centrum wordt hiermee versterkt.

De conclusie op pagina 22 van het beroepschrift blijft staan en wordt gezien het bovenstaande verder onderbouwd.

ALGEMENE CONCLUSIE

De algemene conclusie op pagina 22-24 van het beroepschrift wordt op basis van deze aanvulling verder onderbouwd. Een werkelijk integraal verkeersplan kan het college ontwikkelen op basis van de conclusies van specifieke beroepsgronden 6 en 8 (pagina's 18 en van het beroepschrift 22).

VERZOEK

De verzoeken van het beroepschrift blijven staan.

Wat de opschorting van de herinrichtingsmaatregelen betreft gaat het in eerste instantie om de (korte) Weeshuislaan en de Slotlaan tussen de 1^{ste} / 2^e Hogeweg. Met deze herinrichting wil de gemeente na de zomervakantie 2017 beginnen.

Daarnaast gaat het in ieder geval ook om de afsluiting van de Korte Steynlaan, de afsluiting van de Jagerlaan, de herinrichting van de Slotlaan (Donkere Laan), de herinrichting en openstelling van het busstation en de wijziging van de route van de lijnbussen.

Verder verzoeken wij u de behandeling van 5 bestreden verkeersbesluiten te combineren met ten minste de nog aangekondigde 2 verkeersbesluiten over de zgn.

wijkinrichtingsplannen. Deze besluiten worden volgens het college half augustus gepubliceerd, zie Producties 22 en 32.

Mocht de rechtbank de beroepen deels niet gegrond verklaren en de bestreden verkeersbesluiten niet geheel vernietigen, dan zal tenminste nader onafhankelijk onderzoek nodig zijn. Het gaat primair om:

- De integrale effecten van de gezamenlijke verkeersbesluiten en de nieuwe busroutes;

- De verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers bij uitvoering van alle verkeersmaatregelen. Wat dit laatste betreft gaat het vooral om de Slotlaan inclusief de Donkere Laan, het busstation e.o., de Lindenlaan e.o., de Bloemenbuurt en mogelijk nog andere wegen. Met alleen een verklaring *achteraf* van de politie *zonder enige motivering* kan niet worden volstaan (zie specifieke beroepsgrond Ad 4).

VERVOLG BIJLAGEN: aanvulling producties

24 Verleende omgevingsvergunning 1ste Hogeweg tussen Slotlaan en Montaubanstraat te Zeist; Gemeenteblad Nr.: 115112 d.d. 5 juli 2017

25 Verleende omgevingsvergunning Slotlaan tussen de 1^{ste} Hogeweg en de Steynlaan te Zeist, Gemeenteblad Nr.: 115147 d.d. 5 juli 2017

26 e-mailwisseling met de gemeente d.d. 2-10 juli 2017

27 Brief gemeente aan een aanwonende van de Bergweg d.d. 24 mei 2017

28 Maatregelen verbetertraject Dorpsstraten, concept besluitvorming juni 2017

29 Verkeersbesluit weekendafsluiting 2e Dorpsstraat Zeist, d.d. 28 juli 2017

30 Brief aan het college van GS provincie Utrecht d.d. 1 juli 2017

31 Brief aan provincie Utrecht, C. Van Kempen, d.d. 1 juli 2017

32 Raadsinformatiebrief wijkverkeersplannen Centrumvisie, pagina 1-9, d.d. 4 juli 2017

33 Beleid Zeist autovrij kernwinkelgebied en autoluwe Slotlaan, juli 2017

34 e-mailwisseling sluiten doorgaand NO-ZW autoverkeer, juni 2017