

Mogelijkheden voor een vergelijk

inzake beroepsprocedures verkeersbesluiten centrumvisie Zeist

Stichting Beter Zeist na overleg met de andere appellanten / 16 augustus 2017

Preambule

Conform eisen van redelijkheid en billijkheid verwachten wij van het college dat het:

- zich houdt aan de door de raad vastgestelde beleidskaders voor het centrum;
- verkeersbesluiten goed motiveert, argumenteert en onderbouwt;
- daarbij aantoonbaar zorgt voor een evenwichtig afwegen van de relevante belangen;
- naar behoren de taken uitvoert t.a.v. het inrichten van wegen en het beheer daarvan.

Dat betekent in deze zaak onder meer:

- *Doorgankelijkheid van het centrum*, dus bijvoorbeeld niet het ongegrond afsluiten ervan met allerlei niet gecommuniceerde en afgewogen negatieve effecten voor centrumbewoners, bezoekers, middenstand, omliggende buurten en weggebruikers;
- *Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers*: dus geen 'shared space' waarbij fietsers en voetgangers als onvrijwillige buffers fungeren voor het auto- en busverkeer, zoals voorgesteld voor de Slotlaan (Donkere Laan) en andere wegen;
- *Verkeersintensiteit*: bijvoorbeeld niet feitelijk de Lindenlaan tot doorgaande weg maken terwijl het een buurtverzamelweg is of het busstation tot doorgaande weg omvormen.

Uitgangspunten appellanten voor een vergelijk

1. De belangrijkste bezwaren tegen de maatregelen en omgevingsvergunningen die voortvloeien uit alle, ook de nog voorgenomen verkeersbesluiten moeten naar bevrediging van de appellanten worden opgelost, zowel in de besluitvorming als in de uitvoering en onafhankelijke monitoring van de gevolgen.

2. Als dat niet gebeurt is het noodzakelijk te komen tot een aanpak zoals door de appellanten ingeschakelde verkeersdeskundigen is voorgesteld. Dan moet eerst via een gedegen analyse van de bestaande situatie worden vastgesteld of er een (belangrijk en urgent) verkeersprobleem is. Als er sprake is van een dergelijk verkeersprobleem in centrum Zeist dan moet worden nagegaan of dit met eenvoudige maatregelen is op te lossen. Anders moet volgens de standaard praktijk de oplossing eerst worden gezocht op netwerkniveau om het centrum heen. Pas daarna kan zo nodig een oplossing op wegvak- en kruispuntniveau worden gezocht.

Voorwaarden voor een vergelijk

1. Alle partijen, inclusief het college en de raad dienen bereid te zijn elkaar tegemoet te komen om tot een vergelijk te komen. Appellanten zijn daar toe bereid, maar zolang het college c.q. de raad dat niet toezegt of kan toezeggen heeft een gesprek over een mogelijk vergelijk geen zin tenzij de rechtbank het college c.q. de raad daartoe, bijvoorbeeld d.m.v. een tussenvonnis, verplicht.

Toelichting: De bevolking (zie burgerinitiatief) en de appellanten zijn steeds bereid geweest de voorgenomen verkeersmaatregelen met de raad en het college te bespreken (o.a. d.m.v. een burgerinitiatief). Dat is echter door betrokken bestuurders steeds afgehouden. Zo waren de verkeersdialogen deels besloten bijeenkomsten waarvoor niet alle belanghebbenden werden uitgenodigd en werd bij teveel weerstand de dialoog gestaakt. Ook stelden het college en de betrokken projectmanagers herhaaldelijk in het openbaar in de raad en daarbuiten dat de gekozen verkeersvariant c.q. het amendement op de centrumvisie een onomkeerbaar vaststaand besluit is en dat de centrummaatregelen sowieso worden uitgevoerd. Het gaat echter alleen om een besluit

van algemene aard over een visie (geen plan) dat de belanghebbenden (appellanten) niet bindt. Het raadsbesluit is namelijk niet gericht op een extern rechtsgevolg en is daarmee niet vatbaar voor bezwaar en beroep.

2. Gedurende het overleg en de besluitvorming over een vergelijk wordt de lopende en voorgenomen herinrichting opgeschort, voor zover deze herinrichting leidt tot onomkeerbare gevolgen voor de verkeerscirculatie in Zeist centrum en de omgeving.

Toelichting: Wat de opschorting van de herinrichtingsmaatregelen betreft gaat het om maatregelen waarmee wordt vooruitgelopen op de uitspraken van de rechtbank over de beroepen en in tweede instantie een eventuele behandeling in hoger beroep. Het gaat primair om de afsluiting van de (korte) Weeshuislaan en het instellen van eenrichtingverkeer op de Slotlaan tussen de Weeshuislaan en de 1ste / 2e Hogeweg. Met deze herinrichting wil de gemeente na de zomervakantie 2017 beginnen. Daarnaast betreft het in ieder geval de afsluiting noordoost-zuidwest doorgang, 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. Daarnaast betreft het aanvullende maatregelen die de verkeerscirculatie beslissend beïnvloeden welke voortkomen uit de twee zgn. wijkverkeersverkeersplannen en andere plannen voor herinrichting van wegen rondom het centrum.

Inhoudelijke punten voor een vergelijk in verband met de huidige en voorgenomen verkeersbesluiten

1. De voorgestelde verbreking van de noordoost-zuidwest verbinding door het centrum van Zeist wordt niet uitgevoerd.

Toelichting: Het verbreken van de verbinding vormt de kern van de verkeersbesluiten. De meeste andere besluiten zijn afgeleiden ervan.

De knip klopt niet met het vastgestelde beleidskader van de gemeente (zie het beroepsschrift van Stichting Beter Zeist en de aanvulling erop). De afsluiting sluit ook niet aan bij de voorkeur van de themagroepen en van de toenmalige kerngroep van de in 2013 gehouden dialoog met de samenleving om de noordoost-zuidwest verbinding door het centrum niet te onderbreken. Bovendien is de knip in de verbinding niet goed gemotiveerd en onderbouwd.

De doorsnijding van de autoroute leidt tot allerlei ingrijpende en ongewenste verkeerseffecten in de omliggende buurten. Deze zijn niet afgewogen ten opzichte van de veronderstelde winst van de maatregel.

De huidige verbinding is bovendien niet overbelast en blijkt in de praktijk goed te voldoen. Dat geldt ook op marktdagen en bij manifestaties op het aangrenzende Belcour. Zelfs in geval er 6-9 lijnbussen per uur over de verbinding zouden gaan rijden moet redelijkerwijze de doorstroming kunnen worden gegarandeerd. Mogelijk moet dan wel op de rotonde de doorstroming van uitgaand auto- of alleen busverkeer worden geregeld (bijvoorbeeld door een stoplicht, eventueel alleen voor fietsers). Als er bij manifestaties of drukke zaterdagen echt verkeerproblemen zouden ontstaan, dan kan altijd nog worden overwogen alleen op die tijden het verkeer te laten omrijden.

2. De voorgestelde een- of tweezijdige afsluiting van de Korte Steynlaan wordt niet uitgevoerd en het busstation wordt niet opengesteld voor motorvoertuigen. Wel wordt de verkeersinstallatie op de kruising Steynlaan- Antonlaan ten behoeve van de doorstroming beter afgesteld.

Toelichting: de bovengenoemde maatregelen hebben met elkaar te maken. Als gevolg van de afsluiting van de Korte Steynlaan moet het busstation worden opgesteld. Nergens in Nederland is in verband met de veiligheid van (alle) verkeersdeelnemers een busstation toegankelijk voor doorgaand verkeer. Bovendien zorgt de openstelling voor

meer verkeer over de Slotlaan in plaats van minder. De maatregel heeft namelijk een aanzuigende werking voor het verkeer naar de A-28. In de vastgestelde beleidstukken van Zeist staat juist dat de Slotlaan autoluw moet worden.

Een belangrijk punt is dat de afsluiting van de korte Steynlaan zorgt voor allerlei ingrijpende verkeerseffecten in de omliggende buurten, zoals het Wilhelminapark en het Lyceumkwartier. Dat geeft weer aanleiding tot aangekondigde verkeersmaatregelen die de dan ontstane problemen verder naar de omgeving verplaatsen, etc., het 'waterbedeffect'. Als gevolg van het door bezoekers kilometers moeten omrijden prijst het winkelcentrum van Zeist zich juist uit de markt. Al dit soort effecten zijn niet afgewogen bij de besluitvorming over de afsluiting.

3. De voorgestelde verandering van de route van enkele lijnbussen (6-9 per uur) gaat niet door. Dat betekent dat de afsluiting van het korte deel van de Weeshuislaan (100 meter) niet doorgaat en dat het tweerichtingsverkeer voor lijnbussen op een klein deel van de Slotlaan (140 meter) gehandhaafd blijft (van het kruispunt met de Hogewegen tot aan de Weeshuislaan). Ook het verminderen van het aantal parkeerplaatsen langs de Walkartparkzijde van de Slotlaan (Donkere Laan) gaat niet door.

Een beter alternatief dan het besloten tracé is de lijnbussen wel langs de markt te leiden over de noordoost-zuidwest doorgang maar deze vervolgens te laten doorrijden over de Montaubanstraat via de Utrechtseweg Lageweg en de Slotlaan naar de halte Het Rond. Deze route voldoet aan de voorwaarden van de provincie en is niet langer dan de huidige route.

Toelichting: De gemeente heeft bij de besluitvorming over verandering van de route geen belangenafweging gemaakt ten aanzien van het effect ervan voor de winkeliers en omwonenden langs de nieuwe route (1.027 meter, dus meer dan viermaal zo lang). Voor de Slotlaan (Donkere Laan langs het Wakartpark) betekent het verleggen van de route bovendien een veiligheidsrisico, omdat de lijnbussen de fietsers niet kunnen passeren. De breedte van de rijbaan laat dat niet toe. De totale breedte, inclusief onofficiële fietssuggestiestrook, (volgens de Fietsersbond een 'nepfietsstrook') is slechts 3,5 m breed. De 'shared space' zal de fietsers nog meer angst inboezemen dan nu al het geval is. 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 afgesproken die tot nu toe functioneert (via de 2e Hogeweg, Laan van Beek en Rooyen, 2e Dorpsstraat en vice versa).

De gemeente wil tegelijkertijd met de verandering van de busroute het aantal parkeerplaatsen langs de donkere Laan verminderen met 50-56%. Dat gaat ten koste van de winkeliers en omwonenden, terwijl het weinig tot niets oplevert voor de verkeersveiligheid.

4. Een structurele verandering van de verkeerscirculatie is niet nodig. Overige maatregelen die de verkeerssituatie verbeteren en passen bij het vastgestelde beleidskader van Zeist kunnen wel worden uitgevoerd. Per maatregel wordt in overleg met de appellanten bezien welke maatregelen acceptabel zijn gezien de te verwachten effecten. In dit verband worden ook verbeteringen aangebracht op en nabij de hoofd fietsroutes zoals Lindenlaan, de Oude Arnhemseweg en op mogelijke andere plekken / routes zoals de Slotlaan (Donkere Laan) en de Bloemenbuurt

Toelichting: in dit verband kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het afsluiten van de Jagerlaan voor autoverkeer. Daardoor trekt de Slotlaan minder verkeer aan *mits het busstation gesloten blijft voor auto's*. Parkeerders kunnen namelijk ook via de Antonlaan de parkeergarages bereiken. Dit correspondeert met het vastgestelde beleid om de Slotlaan autoluw te maken. Verder kunnen sommige maatregelen in buurten worden uitgevoerd, mits omliggende buurten er geen negatieve gevolgen van ondervinden en de verkeerscirculatie niet fundamenteel wordt veranderd.