



Stichting Beter Zeist

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

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

Zeist, 17 mei 2018

**Betreft: Toelichting beroep(en) van Stichting Beter Zeist (zaaknummers UTR 17 / 837, 3421, 3422, 3425 en 3426 GEMWT) en beroepen van de andere appellanten** t.a.v. door het College van B&W van de gemeente Zeist op 16 januari 2017 genomen 5 Verkeersbesluiten centrumvisie.

Edelachtbare heer/vrouw,

In de brief van de rechtbank d.d. 17 oktober 2017 over de aanvullende reacties van de appellanten is medegedeeld dat het onderzoek werd heropend. In antwoord op uw schrijven van 18 december 2017 heeft Stichting Beter Zeist u op 10 januari 2018 gemotiveerd verzocht in de gelegenheid te worden gesteld tijdens een nieuwe zitting te worden gehoord. Uw rechtbank heeft daarmee ingestemd waarvoor wij u dank zeggen. Bijgaand treft u dan ook daarvoor de informatie aan. Deze is bedoeld als aanvulling op het gestelde voor en tijdens de zitting van 17 augustus j.l. en ter verduidelijking van het pro forma beroep d.d. 17 februari 2017, het beroep d.d. 3 april 2017 en de aanvulling ervan d.d. 4 augustus 2017. Het betreft de volgende punten.

1. De wijziging van het standpunt van de gemeente aangaande de ontvankelijkheid van Stichting Beter Zeist: pag. **1**.
  2. Voortgaande ontoereikende procesgang gemeente: pag. **2**.
  3. Meer helderheid over de onderbouwing en gevolgen van de verkeersbesluiten, pag. **4**.
  4. Korte evaluatie van de beoogde verkeerscirculatie centrumvisie: pag. **8**.
  5. Nieuw coalitiebeleid over mobiliteit in Zeist welke invloed zal hebben op de eerder besloten verkeerscirculatie: pag. **8**.
- Ten slotte is een totaaloverzicht toegevoegd van alle overlegde producties: pag. **11**.

**Ad 1 Herziening verweer gemeente over belanghebbendheid Stichting Beter Zeist** (zie ook pagina 2/3 beroepschrift 3 april 2017 en pag. 1-3 aanvulling 4 augustus 2017) Het college bestreed in het Verweerschrift d.d. 28 juli 2017 de belanghebbendheid van Stichting Beter Zeist bij de bestreden verkeersbesluiten. Het college ziet de veelomvattendheid van het statutaire doel als argument om de stichting als niet direct belanghebbende te kunnen aanmerken. Het college vindt verder dat het deelnemen/participeren in werkgroepen met betrekking tot de centrumvisie niet aan te

merken is als een feitelijke werkzaamheid met betrekking tot het te behartigen belang, te weten verkeer.

Tijdens 3 bezwaarprocedures over verkeers- en herinrichtingsmaatregelen, die verband houden met de onderhavige in de beroepen bestreden verkeersbesluiten, hebben 3 grotendeels verschillend samengestelde adviescommissies bezwaarschriften onafhankelijk van elkaar uitspraak gedaan. Zij adviseerden telkens Stichting Beter Zeist ten aanzien van de bezwaren ontvankelijk te verklaren. Het college had daarover in ontkennende zin gepleit. Dat advies heeft het college in haar beslissingen op bezwaar overgenomen. Het betrof 3 verkeersbesluiten over de Bergweg e.o., het verkeersbesluit weekendafsluiting van de 2<sup>e</sup> Hogeweg en de omgevingsvergunning voor herinrichting van de Slotlaan. Als voorbeeld treft u hierbij enkele in dit verband relevante pagina's aan uit de beslissing van het college d.d. 19 april 2018 over de bezwaarprocedure procedure herinrichting Slotlaan (**Productie 35: Beslissing college op bezwaar Stichting Beter Zeist over voorrang kruispunt Bergweg-Dalweg d.d. 25-04-2018**).

Nu het college haar eigen standpunt heeft herzien over de ontvankelijkheid c.q. belanghebbendheid van Stichting Beter Zeist ten aanzien van verkeers- c.q. inrichtingsbesluiten van wegen - overigens zonder dat door te geven aan de rechtbank -, geldt bijgevolg op dat punt het verweerschrift van het college d.d. 28 juli 2017 niet meer. Dit is in lijn met de uitspraak van de voorzieningenrechter d.d. 23 september 2016 over het in het kader van de centrumvisie afbreken van de verkeerstunnel bij de Voorheuvel: *“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.”* (Uitspraak zaaknummer UTR 16 / 4369 WVV V53 d.d. 23 september 2016, punt 7.) In dit verband wordt ook verwezen naar de uitspraak van de RvS 201604472/1/A1 d.d. 5 juli 2017 van de Raad van State in een zaak van Vereniging Leefmilieu. Daarin wordt voor de betreffende kwestie de relevante jarenlange en recente activiteiten van de organisatie als onderbouwing gezien voor de ontvankelijkheid dienaangaande.

**Ad 2 Voortgaande ontoereikende procesgang gemeente** (zie ook pagina 7/8 beroepschrift 3 april 2017 en pagina 8-10 van de aanvulling 4 augustus 2017)

Als 2<sup>de</sup> specifieke beroepsgrond heeft Stichting Beter Zeist aangevoerd dat de procesaanpak van de gemeente ontoereikend was. De conclusie op pagina 8 van het beroepschrift luidt: *“Als gevolg van het opknippen van besluiten, de opeenvolging ervan en (mondelijke) 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.*

Een voorbeeld is de situatie van aan- en omwonenden van de Jacob van Lenneplaan. Deze werden pas vlak voor de herinrichting van de wegen in juli 2017 geïnformeerd over de uit te voeren werkzaamheden. Deze hadden een direct verband met de bestreden verkeersbesluiten. De Jacob van Lenneplaan en de Steynlaan zouden namelijk de alternatieve route van het autoverkeer worden dat nu van noord naar zuid door het centrum van Zeist rijdt. De voorlichting van de operatie was gebrekkig en informatie over gevolgen voor de verkeersintensiteit ontbrak. Pas na een lange zoektocht onzerzijds bleek dat het uitgewerkte plan daarvoor al sinds 13 april 2015 intern bij de gemeente beschikbaar was.

Als gevolg van de late en onvolledige berichtgeving konden de direct belanghebbenden geen zienswijzen meer indienen tegen het ontwerpverkeersbesluit afsluiting van de Voorheuvel e.a. Dat betekende ook dat zij naderhand geen beroep konden aantekenen tegen het besluit. Uw rechtbank heeft hun verzoek afgewezen alsnog als partij deel te nemen aan de procedure. De stukken daarover vormen onderdeel van het procesdossier.

Stichting Beter Zeist is van mening dat de gemeentelijke overheid de plicht heeft de inwoners zodanig te informeren dat zij weet hebben direct belanghebbend te zijn bij gemeentelijke besluiten. Dat behoort tot zorgplicht en informatieplicht van de overheid. Zeker wanneer er volgens de Awb grenzen worden gesteld aan het begrip direct belang is dat nodig. Op zijn minst hadden de lanen en straten moeten worden genoemd die te maken zouden krijgen met aanzienlijk meer verkeer. Daarmee was dan het belang aangegeven en hadden direct belanghebbenden van hun rechten gebruik kunnen maken. Procedureel heeft de gemeente inwoners voor voldongen feiten geplaatst en hen daarmee een eerlijke rechtsgang ontnomen. Dat gaat in tegen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De voor de alternatieve route benodigde herinrichting van wegen betrof ook de aanpassing van het kruispunt Schaerweijdelaan - Jacob van Lenneplaan en de verwijdering van stoplichten aldaar. Hiervoor was weliswaar geen verkeersbesluit nodig, maar een interne notitie 3-11-2017 en collegebesluiten 7-11-2017 en 20-2-2018 tonen aan dat dit gedaan is om de doorstroming te verbeteren als de Voorheuvelroute wordt afgesloten. De herinrichting ging echter ten koste van de verkeersveiligheid en zij was niet besproken met omwonenden. Na protesten van omwonenden zijn de stoplichten nu weer teruggeplaatst.

Verder zijn er nieuwe ingrijpende verkeersmaatregelen uitgevoerd zonder dat daarvoor de wettelijk noodzakelijke besluitvorming in acht is genomen, sommige ook zonder adequate motivering, onderbouwing en verkeersdoorrekeningen. De gemeente heeft dit ook moeten erkennen. Sommige maatregelen die werden uitgevoerd moesten dan ook onder druk van de bevolking worden teruggedraaid. Enkele voorbeelden ter illustratie. Indien nodig kunnen de bewijstukken hiervoor worden opgeleverd.

- *Voorbeeld 1: voorrangsbocht van de Bergweg naar de Jacob van Lenneplaan.* De aanpassing was volgens de gemeente nodig vanwege de hiervoor genoemde alternatieve route voor het centrumverkeer. De maatregel is uitgevoerd zonder overleg met de omwonenden en er is nog steeds geen verkeersbesluit. Dus was er nog geen mogelijkheid om bezwaar te maken en eventueel in beroep te gaan. De herinrichting leidde tot veel protesten van omwonenden en op sociale media. Na realisatie medio 2017 werd er een informatiebijeenkomst voor omwonenden georganiseerd op 13-11-2017. Daar kwam naar voren dat deze aanpassing al op 13-4-2015 ontworpen was, een maand na het raadsbesluit. Deze informatie is achtergehouden ten tijde van het ontwerpverkeersbesluit van 6 april 2016 en het definitief besluit van 16 januari 2017. Inmiddels is afgesproken dat ook deze aanpassing wordt teruggedraaid. De betrokkenen krijgen binnenkort een voorstel.
- *Voorbeeld 2: aanpassingen aan de Slotlaan, Voorheuvel, Meester de Klerkstraat en Markt.* Het gaat om verwijdering van fietspaden en fietsstroken en om verplaatsing van zebrapaden op de Slotlaan. De herinrichting is uitgevoerd zonder de vereiste verkeersbesluiten. Dit is achteraf gerepareerd met verkeersbesluiten d.d. 22-11-2017. Maar de verplaatsing van de zebrapaden is nog steeds uitgevoerd zonder verkeersbesluiten.

- *Voorbeeld 3: Linksafverbod Bergweg - Schaerweijdelaan en verwijdering fietspad Bergweg.* Deze herinrichting is uitgevoerd zonder verkeersbesluit, maar na protesten gerepareerd met verkeersbesluiten 12-12-2017 en 14-12-2017. Er zijn bezwaren ingediend door Stichting Beter Zeist en bewoners van de Jacob van Lenneplaan. Er is echter nog steeds geen uitnodiging voor een hoorzitting.

Ook is in de beroepschriften steeds aangegeven dat de 5 voorliggende besluiten in een groter verband van verkeersmaatregelen moeten worden beoordeeld gezien de gevolgen ervan elders in Zeist. Inmiddels heeft een van de appellanten, Vereniging Lyceumkwartier Zeist, beroep ingesteld over een aanvullend wijkverkeersbesluit. Het is in het kader van de integrale beoordeling een goede zaak dat dit beroep nu ook op 29 mei ter zitting wordt behandeld.

**Ad 3 Meer helderheid over de onderbouwing en gevolgen van de verkeersbesluiten** (zie pagina 15-22 beroepschrift 3 april 2017 en de specifieke gronden 6-8 van aanvulling 4 augustus 2017)

**Tellingen en modelmatige berekeningen** (zie ook pagina 16-18 beroepschrift)  
 Prof. Dr. H. van Beijeren, ook als deskundige aangemeld door appellant Vereniging Lyceumkwartier Zeist, heeft de inmiddels beschikbare teldata van auto's geanalyseerd. Op basis van een vergelijking van de gemeentelijke tellingen van het autoverkeer voor en tijdens de tijdelijke afsluiting van de Voorheuveldroute (afbreken tunneltje in de herfst van 2016) kunnen de volgende conclusies worden getrokken. De afsluiting leidt volgens het gemeentelijk verkeersmodel en de teldata maar beperkt tot minder autobewegingen in het centrum.

De afsluiting van de Voorheuveldroute en de korte Steynlaan, het openstellen van het busstation en de verkeersmaatregelen in het Wilhelminapark en het Lyceumkwartier Zuid levert daarentegen voor de Lindenlaan ongeveer 2.800 en waarschijnlijk meer extra autobewegingen op terwijl de laan nu al beduidend boven de maximale grenswaarde van 5.000 auto's zit. Per schooldag bezoeken nu ruim 1.400 scholieren per fiets de CLZ en ook nog veel scholieren de Vrije School en De Breul, in totaal ongeveer 5.000 per dag. Een zeer groot deel van het extra autoverkeer zal daar juist tijdens spitsuren rijden als er net allemaal scholieren fietsen. Verder gaan er ambulances van en naar het Diaconessenhuis. Bovendien zal als gevolg van de afsluiting van de Voorheuveldroute en de Korte Steynlaan op de Lorentzlaan noord volgens het verkeersmodel nog een toename van het autoverkeer ontstaan van ca. 2.250 mvt/d. Dit verkeer kruist de Lindenlaan via een rotonde.

Dit onderbouwt des te meer het verzoek om verkeersbesluit 210535 afsluiting van de Voorheuveld e.a. te vernietigen (ca. 1/3 van het verwachte extra autoverkeer in het Lyceumkwartier) en de vernietiging van het verkeersbesluit 210529 t.a.v. Korte Steynlaan/busstation e.a. (circa 2/3 van het verwachte extra autoverkeer in het Lyceumkwartier). De gevolgen van beide besluiten zijn voor vele belanghebbenden niet evenredig en evenwichtig afgewogen. Tegenover een beperkte vermindering van het centrumverkeer staat namelijk een sterke toename van het verkeer in omringende wegen waaronder ook de Jacob van Lenneplaan.

**Validering Verkeersregelinstallatie (VRI) Antonlaan-Steynlaan** (zie ook pagina 15 beroepschrift 3 april 2017)

De Vereniging Lyceumkwartier Zeist (VLZ) heeft in haar toelichting voor de zitting van 29

mei 2018 een vergelijking opgenomen van de second opinion over het toekomstscenario van het aantal autobewegingen bij het kruispunt van Goudappel Coffeng d.d. 3 december 2015 en de feitelijke VRI-gegevens (verkeersregelinstallatie) van het kruispunt). Bureau *De Verkeersdeskundige* heeft de berekeningen steekproefsgewijze gevalideerd en bevestigde dat de data correct verwerkt zijn, zie de toelichting van VLZ waarnaar hier wordt verwezen. *De Verkeersdeskundige* komt op basis daarvan tot de conclusie dat het verschil in intensiteiten tussen de VRI-cijfers en het Verkeersmodel een juiste weergave is. Daarmee liggen de gemeten VRI-intensiteiten aanzienlijk lager dan de modelmatig voorspelde intensiteiten uit het Verkeersmodel. *De Verkeersdeskundige* concludeert verder dat de gemeente onjuiste uitgangspunten heeft gehanteerd voor de bepaling van de capaciteitsruimte van de VRI en dat daardoor beweringen van de gemeente Zeist onjuist zijn. **(Productie 36: Memo De verkeersdeskundige over VRI-gegevens en vergelijking met gemeentelijk model, 16-05-2018).**

De hoofdconclusies van de analyses van VLZ en *De verkeersdeskundige* zijn globaal genomen:

- 1) Afsluiting van de Voorheuvelroute heeft niet als noodzakelijke verkeerstechnische consequentie dat het busstation opengesteld en de Korte Steynlaan afgesloten moet worden (kernmotivering in verkeersbesluit).
- 2) De VRI op kruispunt Antonlaan/Steynlaan is niet overbelast en zal dat ook niet worden (kernmotivering in verkeersbesluit). De feitelijk gemeten VRI-intensiteiten liggen namelijk aanzienlijk lager dan de op modelmatig voorspelde intensiteiten uit het Verkeersmodel. Dat geldt zelfs in de situatie waarbij het busstation 'dicht' is en de Korte Steynlaan 'open' zou blijven. De gemeten waarde zijn ook lager dan die van de rapporten van DTV Consultants en de validatie-rapporten van Goudappel Coffeng.
- 3) Alle andere 8 motiveringen in verkeersbesluit 210529 zijn bewezen ondeugdelijk, met uitzondering van de motivering die stelt dat de verkeersdruk op de buurt Wilhelminapark (aanzienlijk) omlaag zal gaan. Om dat te bereiken zijn echter veel beperkter maatregelen mogelijk die geen desastreuze consequenties hebben voor busstation en het Lyceumkwartier.

De vergelijking bevestigt de eerdere conclusie van procespartijen, dat de gemeente is uitgegaan van een veel te hoog ingeschat verkeersaanbod op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan, zie hoofdstuk 6 van de onderbouwing van het beroep d.d. 3 april 2017, pag. 14-18. Op basis van die te hoge inschatting is het verkeersbesluit genomen om het busstation open te stellen voor andere motorvoertuigen. Er is echter gezien de vergelijking geen sprake van een maatschappelijk onverantwoorde hoeveelheid auto's die het kruispunt passeert. Het is dus ook niet aan de orde dat met grote regelmaat het verkeer meer dan 1 keer voor een rood stoplicht moet wachten (als dat al de definitie van 'nauwelijks restcapaciteit' zou zijn).

Overigens heeft Goudappel Coffeng alleen geconcludeerd dat de VRI *in de toekomst mogelijk, in de avondspits* te weinig restcapaciteit zal hebben. In een e-mail d.d. 23 oktober 2013 van W. Das van de gemeente Zeist aan R. van der Gun schrijft hij: "*Het gemeentelijk verkeersmodel is verder dermate grof dat er geen kruispuntvarianten mee kunnen worden doorgerekend. Hiervoor is een verdere verdiepingsslag nodig, waar het model weer wel belangrijke input voor levert. Meestal hebben we echter ook echte*

*verkeerstellingen nodig, die zijn bij het centrumplan nooit gebruikt. Dit betekent dat bij de ontstane aandachtspunten en knelpunten we een slag dieper zullen moeten.”*

Al zeker sinds 2008 loopt het bezoek aan het centrum van Zeist terug. Dat is in lijn met de situatie in winkelkernen van andere middelgrote plaatsen. Dat blijkt uit tellingen van bureau Locatus van het aantal winkelpassanten op bepaalde punten en dagen in de winkelkern van Zeist. In 2008 was het aantal passanten 101.100, in 2010: 94.400; in 2012: 80.700, in 2013: 85.300; in 2014: 89.900; in 2016: 52.900. Van latere jaren zijn nog geen cijfers beschikbaar of doorgegeven. De cijfers waarop Goudappel Coffeng zich baseert stammen uit 2013. Sindsdien is ook het aantal passanten flink afgenomen, namelijk van 2013 tot 2016 met 38%. De vermindering van het aantal passanten is ook te vertalen naar een vermindering van het aantal autobewegingen.

Verder heeft het bureau DTV en op basis daarvan ook bureau Goudappel Coffeng de verwachtingen over het aantal auto-bezoekers van de komende Hoogvliet supermarkt veel te hoog geschat. DTV rekent in haar rapporten met een daggemiddelde van 800 mvt. per dag op een maandtotaal van 24.800. Dat is niet in verhouding met de nabij liggende supermarkt Jumbo: gemiddeld 232 per dag op een maandtotaal van 7.189.

Wel zal volgens het gemeentelijk verkeersmodel bij uitvoering van het verkeersplan Jagerlaan e.o. het kruispunt Antonlaan/Steynlaan vanuit 1 ingang iets drukker worden, maar niet als geheel voor de 4 armen.<sup>1</sup> Verder kunnen er veranderingen optreden naarmate de Slotlaan meer of minder autoluw wordt en het busstation worden opengesteld voor autoverkeer. De reservecapaciteit van de VRI van het kruispunt biedt echter veel ruimte.

**VVN-advies veiligheid busstation Slotlaan** (zie ook pagina 20/21 beroepschrift)  
VVN-Zeist, die voor de gemeente ook de verkeersexamens voor scholieren uitvoert, heeft haar eindontwerpadvies over de veiligheid van het busstation aan het college gegeven. De conceptversie was al veel eerder bij het college bekend maar nog niet extern beschikbaar. Het advies is door middel van een WOB-verzoek ontvangen (**Productie 37: VVN- Zeist Advies eindontwerp Busstation Slotlaan d.d. 20 april 2018**). Daarin staat onder meer:

“VVN was (zeer tot haar teleurstelling) niet betrokken bij de keuze van de gemeente om het busstation open te stellen voor autoverkeer. Daardoor kan in de toekomst autoverkeer het centrum in noordelijke richting (o.m. A28) via de Boulevard rechtstreeks verlaten.

VVN is vanuit haar belangen voor het bevorderen van de verkeersveiligheid voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals het winkelpubliek: voetgangers, fietsers) geen voorstander van de gemaakte keuze.”

“Daarvoor gelden zonder uitpuittend te zijn, wat VVN betreft, een aantal hoofdargumenten:

1. Door het extra autoverkeer neemt de veilige overstekbaarheid van de rijbaan af.
2. Juist het verwachte geringe en incidentele aantal van de hoeveelheid autoverkeer frustrereert de onveiligheid van de situatie voor overstekende voetgangers extra.
3. Het uitzicht van het rijdend bus- en autoverkeer op overstekende voetgangers, maar

---

<sup>1</sup> De Jagerlaan blijft ver onder de maximum grenswaarden van het GVVP en hoeft dus ook niet noodzakelijkerwijze afgesloten te worden.



ook omgekeerd van overstekende voetgangers (waaronder schoolgaande kinderen en ouderen) op rijdende bussen en (incidenteel en onverwacht) autoverkeer wordt door de halterende bussen beperkt. Onder autoverkeer moet in dit verband ook het bedienend winkeltransportverkeer in busjes en kleine vrachtauto's worden begrepen, dat met gepaste zakelijke haast het busstation wil kunnen passeren.

4. Bussen halteren vanwege de ligging van het busstation in het totale buslijnenetwerk op het busstation soms extra lang om rit-technische planningsredenen, waardoor het gevaar van overbezetting van de beschikbare halteplaatsen resp. ondoelmatig halteren binnen de beschikbare voorzieningen wordt bevorderd. De gewenste vlotte en veilige verkeersdoorstroming wordt daardoor niet bevorderd.

5. De maximale drukte voor passagiers valt in de ochtendspits veelal samen met de maximale aanwezigheid van overig verkeer. Om de bushaltes te bereiken moet onder meer het vrijliggend fietspad aan weerszijden van de rijbaan met de haltevoorzieningen worden overgestoken. Het diffuus oversteken van het fietspad door voetgangers naar de bussen komt de veiligheid op het fietspad niet ten goede.

6. Navraag en onderzoek heeft geleerd, dat er geen vergelijkbare situaties elders in ons land zijn, waarbij auto- en busverkeer op een busstation zijn gecombineerd. Zeist is derhalve zonder meer uniek in ons land bij haar door verkeersdeelnemers niet verwachte keuze in de zoektocht naar balans tussen verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming op het busstation. Omdat onverwachte verkeerssituaties veelal grondslag zijn voor verkeersonveilig gedrag heeft een dergelijke situatie voor VVN geen voorkeur."

Na bespreking met het ontwerpteam van gemeente komt VVN-Zeist nochtans tot de conclusie dat *"VVN de voorgestelde oplossing als 'voldoende veilig' kwalificeert, maar zeker als geheel niet beoordeelt als de 'optimale meest veilige' verkeersoplossing"*. Dus ondanks het feit dat een vergelijkbare situatie elders nog niet in de praktijk (als een veilige oplossing) functioneert moet het busstation dat toch al niet zo veilig is nog meer verkeer gaan verwerken (circa 3.550 extra autobewegingen) vooral op al drukke momenten. Het ligt voor de hand over dit advies een valideringsonderzoek uit te voeren.

#### **Petitie Slotlaanbewoners en -winkeliers (zie ook pagina 10/11 en 20-22 beroepschrift)**

Op dinsdag 7 november 2017 heeft wethouder Marcel Fluitman een petitie in ontvangst genomen van bewoners, omwonenden en winkeliers van de Slotlaan in Zeist. De initiatiefnemers hebben recent alle bewoners en winkeliers van de Slotlaan benaderd. De steun voor de petitie was overweldigend. De betrokkenen hebben al jarenlang last van verkeersdeelnemers die met hoge snelheid en veel lawaai de Slotlaan onveilig maken. De ondertekenaars voelen zich door de Gemeente Zeist in de steek gelaten en verzoeken om effectieve maatregelen in de vorm van regelmatige snelheidscontroles en verdere verkeersremmende maatregelen om ongelukken te voorkomen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen met behulp van z.g. verplaatsbare wegkantraders, die niet alleen op de Slotlaan, maar ook op andere locaties in Zeist gebruikt kunnen worden waar de bewoners dezelfde overlast ervaren. Verder wordt gezegd: *"Zorgwekkend is het gegeven dat de Slotlaan, door de geplande openstelling van het busstation, nog aantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer, waardoor de verkeersintensiteit alleen nog maar zal toenemen."* (**Productie 38: Samenvatting petitie Slotlaanbewoners en -winkeliers d.d. 7-11-2017**). De volledige petitie met de onderbouwing is te vinden op de siterubriek [http://beterzeist.nl/?page\\_id=933#Petitie](http://beterzeist.nl/?page_id=933#Petitie).

De direct belanghebbenden van de Slotlaan zien de openstelling van het busstation voor andere motorvoertuigen dan ook helemaal niet zitten.

Eind november 2017 heeft het college hierover raadvragen van de fracties van GroenLinks en NDZ beantwoord. B&W wijzigt haar standpunt echter niet en verwijst

naar de toegezegde evaluatie van de centrummaatregelen medio 2018. In de nieuwe coalitie zit nu GroenLinks als grote partij die een autovrije Slotlaan bepleit en daarover ook afspraken heeft gemaakt in het coalitieakkoord, zie ad 4. Er is dus sprake van andere politieke opvattingen over het verkeer op de Slotlaan en bijgevolg dus ook over het verlengde daarvan: het busstation. Daarmee staat de doelmatigheid van de gekozen verkeerscirculatie ter discussie en dus ook het betreffende verkeersbesluit 210529 en alle andere verkeersbesluiten die in het geding zijn.

**Ad 4 Korte evaluatie van de beoogde verkeerscirculatie centrumvisie (zie ook pag. 3-6 beroepschrift 3 april 2017)**

Wanneer je met enige distantie kijkt naar het proces en product van de verkeerscirculatie dan valt het volgende op.

**Proces**

In tegenstelling tot wat nu in het hoofdlijnen akkoord wordt beoogd is bij de ontwikkeling van de opzet van de verkeerscirculatie de bevolking niet betrokken. De uiteindelijke visie op de circulatie was in beslotenheid door de raad ontwikkeld, is bij amendement vastgesteld en stond nadien niet ter discussie, zelfs niet op basis van een breed gedragen burgerinitiatief. Alle indieners van de 156 zienswijzen werden niet ontvankelijk verklaard en verwezen naar de rechtbank. Inwoners en andere belanghebbenden mochten alleen over de uitvoering van de maatregelen meepraten. Slechts in enkele gevallen is gemeente later noodgedwongen overstag gegaan en moest zij al uitgevoerde maatregelen weer ongedaan maken.

**Product**

De bedoeling van de centrumvisie is een aantrekkelijk centrum te creëren: 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij'. De gemeente concentreerde zich vooral op verkeersvoorwaarden om het slecht bezochte in de jaren tachtig ontwikkelde autovrije (!) winkelcentrum Belcour nieuw leven in te blazen.

Daarvoor moesten de naar Het Rond rijdende bussen (ca. 7 per uur) wijken van het korte deel van de Weeshuislaan en een klein deel van de Slotlaan. De bussen zouden moeten omrijden langs andere (winkel)straten (Markt-Voorheuvel, 1<sup>ste</sup> Hogeweg en Slotlaan-Donkere Laan), waarvoor de tunnel onder de markt werd afgebroken. Volgens de gemeente zou deze route dan te druk worden en zouden de auto's worden verbannen. Het vooral lokale en bestemmingsverkeer over de markt zou vervolgens moeten uitwijken naar noordelijk gelegen straten en buurten. Dat was voor de gemeente weer aanleiding om het busstation open te stellen voor auto's en de Korte Steynlaan en zijstraten van de Slotlaan af te sluiten.

Het geheel van maatregelen zal leiden tot meer auto's over de Meester de Klerkstraat, Slotlaan, Busstation (3.500), winkelstraat Steynlaan, Bergweg, Jacob van Lenneplaan, Lorentzlaan, Lindenlaan (ver boven de grenswaarde) etc.

De beginmaatregel was voor de gemeente de aanleiding om - met overigens ontoereikende onderbouwing - steeds meer ingrepen te plannen. Daardoor worden de verwachte problemen steeds groter, terwijl er oorspronkelijk in het centrum geen ingrijpend verkeersprobleem bestond. Dat blijkt nergens uit de vele rapporten en meldingen die voorafgaande aan de besluitvorming over de centrumvisie beschikbaar waren. Hooguit kon de doorstroming op enkele kruispunten worden verbeterd.

*Hoe kom je uit deze impasse van (on)bestuurlijk handelen?*



## **Ad 5 Nieuw coalitiebeleid over mobiliteit in Zeist welke invloed zal hebben op de eerder besloten verkeerscirculatie (zie ook pagina 10-12 beroepschrift 3 april 2017)**

Op 3 mei 2018 is het nieuwe coalitieakkoord 2018-2022 gepresenteerd van de vier coalitiepartijen VVD, GroenLinks, CDA en CU/SGP. Daarvan zijn GroenLinks en CU/SGP nieuwe coalitiepartners. Het is een hoofdlijnenakkoord dat nog wordt aangevuld met een inwonersakkoord over de uitvoering. Een van de inhoudelijke onderwerpen betreft mobiliteit (**Productie 39: Hoofdlijnenakkoord Zeist 2018-2022, pag. 1 en 11, 3-05-2018**).

In het coalitieakkoord worden in dit verband onder meer de volgende ambities genoemd:

- “We maken een nieuwe visie op mobiliteit die nader uitgewerkt wordt in een nieuw gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP). Gelijkwaardigheid van de diverse vervoersmiddelen is uitgangspunt, zodat de keuzevrijheid van mensen is geborgd. Het nieuwe GVVP is gebaseerd op een heldere toekomstvisie op verkeer en mobiliteit.
- De positie van de fietser is sterk en zichtbaar verbeterd. We houden daarbij specifiek rekening met de ontwikkeling van sneller en veiliger fietsverkeer.
- De verkeersontsluiting van het centrum en de omliggende wijken past bij de ambitie. Hierover maken we keuzes op basis van goed overleg met alle betrokkenen waarbij we zoeken naar breed gedragen oplossingen.
- Voor het aantrekkelijk en leefbaar maken van het centrum. Hierover maken we keuzes op basis van goed overleg met alle betrokkenen waarbij we zoeken naar breed gedragen oplossingen.
- Er komt een pilot met het afsluiten van de Slotlaan op basis van goed overleg met winkeliers, bewoners en gebruikers van de Slotlaan.”

Dat een nieuw GVVP wordt ontwikkeld is op zijn minst opmerkelijk. Het bestaande gemeentelijk verkeer- en vervoersplan loopt nog tot 2024. Waarom dan een nieuw plan maken? Het kan te maken hebben met het feit dat het bestaande plan geen uitwerking geeft voor het centrum, zie pagina 21/22 van de aanvulling op het beroepschrift d.d. 4 augustus 2017. Het kan dan ook geen grondslag vormen voor de verkeerscirculatie van de centrumvisie en de 5 verkeersbesluiten.

Zoals op pagina 2 van bijlage 16 van het beroepschrift is vermeld, staat in het GVVP het tekstgedeelte over het aangekondigde centrumplan met een grijze achtergrond afgedrukt. Dat (concept) centrumplan was bij de vaststelling van het GVVP op 9 juli 2013 namelijk nog niet besproken, laat staan aangenomen door de raad. Letterlijk staat in de slotzin van het betreffende tekstblok van het GVVP dienaangaande: “*De mogelijke maatregelen worden na vaststelling van het centrumplan met de belanghebbenden besproken.*” Dat is echter niet als zodanig gebeurd.

Tijdens de inspraakbijeenkomsten in de 2<sup>e</sup> helft van 2013 over het concept werd al snel duidelijk dat het plan massaal werd afgewezen door de bevolking. Daarmee was het van tafel. Het is dan ook nooit in de raadsvergadering besproken.

Het zou dus kunnen zijn dat in een *nieuw GVVP* wel een grondslag voor de 5 verkeersbesluiten wordt opgenomen. Dat zal dan wel moeten gebeuren met inspraak van de bevolking. Het kan ook zijn dat er in het plan juist meer nadruk wordt gegeven aan het fietsverkeer. Daarover staat nu in de verkeerscirculatie voor het centrum (centrumvisie) vrijwel niets, terwijl een zeer aanzienlijk deel van de verkeersbewegingen in het (winkel)centrum en de omgevende woonbuurten met de fiets plaatsvindt.

Verder komt er een *pilot met het afsluiten van de Slotlaan*. Dat zou in dit verband ook betekenen dat de door het college aangevoerde grondslag om het busstation open te stellen niet meer geldt en de openstelling dus ook om die reden overbodig maakt. En

over de verkeersontsluiting van het centrum en de omliggende wijken worden keuzen gemaakt op basis van goed overleg met alle betrokkenen waarbij het college zoekt naar breed gedragen oplossingen.

*Dit zet de deur open voor een constructief overleg tussen appellanten, eventuele andere direct betrokkenen en de gemeente over een breed gedragen oplossing van de conflictsituatie. Een oordeel van de rechtbank dat (onderdelen van) onderhavig proces onrechtmatig zijn zou vele (uiteindelijk) benadeelden in Zeist bijzonder welkom zijn.*

*Over de doelmatigheid zijn betrokkenen bij het conflict, bij ons weten, zo langzamerhand meer dan bereid om in onderling overleg tot constructieve oplossingen te komen. Daaraan zullen alle appellanten willen meewerken zoals eerder ook al werd aangegeven. Dat biedt een gerede kans om te komen tot herstel van vertrouwen tussen de partijen. Dat is ook iets wat Stichting Beter Zeist als platform van buurt- en dorpsorganisaties nastreeft.*

Hoogachtend,

Was getekend

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

**Totaaloverzicht producties beroepschrift over 5 verkeersbesluiten centrumvisie**  
Stichting Beter Zeist / 17-05-2018

1. 6 ontwerp verkeersbesluiten, 6-04-2016
2. Zienswijze Stichting Beter Zeist, 11-05-2016
3. 5 Nota's van beantwoording, 6-12-2016
4. Reactie college op zienswijze, 13-12-2017
5. 5 Verkeersbesluiten d.d. 16-01-2017
6. Statuten Stichting Beter Zeist, 18-12-2008
7. Bestuursamenstelling, 19-09-2016
8. Machtiging vertegenwoordiging, 01-11-2016
9. Commentaar Stichting Beter Zeist op collegereactie zienswijze, 11-05-2016
10. Brief aan Raad over centrumdialoog, burgerorganisaties, 22-01-2016
11. Zienswijze VLZ verkeersmaatregelen centrum, 11-05-2016
12. Reactie inwoners centrum n.a.v. verkeersmaatregelen centrumvisie, 16-11-2015
13. Verkeersintensiteiten met integrale variant wijkverkeersplannen, 28-12-2016
14. Kaart Zeist verkeerstoename centrumvisie en wijkverkeersplannen, 28-12-2016
15. Relevante teksten Actualisatie GVP Zeist 2014-2023
16. Brief college aan raad over effecten sloop tunnel markt, 14-02-2017
17. 09RAAD0383 RB Uitgangspunten Masterplan centrum Zeist, 01-12-2009
18. Productie 18: Brief Verkeersdialoog en vervolg, college, 08-03-2016
19. Verkeerstellingen tijdens sloop tunnel, opmerkingen over brief college, Ir. H.J. Hoorn, 15-02-2017
20. Antwoorden gemeente op vragen verkeerstellingen, e-mail 13 maart 2017
21. Vragen en opmerkingen over de verkeerstellingen, HvB, 18-03-2017
22. 2 Ontwerp verkeersbesluiten, 16-01-2017
23. Zienswijze 2 ontwerp verkeersbesluiten, Stichting Beter Zeist, 27-02-2017

VERVOLG BIJLAGEN: aanvulling beroepschrift 4-08-2017 voor zitting 17 augustus

24. Verleende omgevingsvergunning 1ste Hogeweg tussen Slotlaan en Montaubanstraat te Zeist; Gemeenteblad Nr.: 115112, 5 juli 2017
25. Verleende omgevingsvergunning Slotlaan tussen de 1ste Hogeweg en de Steynlaan te Zeist, Gemeenteblad Nr.: 115147, 5 juli 2017
26. e-mailwisseling met de gemeente, 2-10 juli 2017
27. Brief gemeente aan een aanwonende van de Bergweg, 24 mei 2017
28. Maatregelen verbetertraject Dorpsstraten, concept besluitvorming juni 2017
29. Verkeersbesluit weekendafsluiting 2e Dorpsstraat Zeist, 28 juli 2017
30. Brief aan het college van GS provincie Utrecht, 1 juli 2017
31. Brief aan provincie Utrecht, C. Van Kempen, 1 juli 2017
32. Raadsinformatiebrief wijkverkeersplannen Centrumvisie, pagina 1-9, 4 juli 2017
33. Beleid Zeist autovrij kernwinkelgebied en autoluwe Slotlaan, juli 2017
34. e-mailwisseling sluiten doorgaand NO-ZW autoverkeer, juni 2017

VERVOLG BIJLAGEN: Toelichting beroep 17 mei 2018 voor zitting 29 mei

35. Beslissing college op bezwaar Stichting Beter Zeist over voorrang kruispunt Bergweg-Dalweg, 25-04-2018
36. Memo De verkeersdeskundige over VRI-gegevens en vergelijking met gemeentelijk model, 16-05-2018
37. VVN- Zeist Advies eindontwerp Busstation Slotlaan, 20 april 2018
38. Samenvatting petitie Slotlaanbewoners en –winkeliers, 7-11-2017
39. Hoofdlijnenakkoord Zeist 2018-2022, pag. 1 en 11, 3-05-2018