

# uitspraak

---



**RECHTBANK MIDDEN-NEDERLAND**  
Zittingsplaats Utrecht

Bestuursrecht

zaaknummers: UTR 17/686, UTR 17/759, UTR 17/761, UTR 17/762, UTR 17/760, UTR 17/763, UTR 17/744, UTR 17/751, UTR 17/749, UTR 17/748, UTR 17/745, UTR 17/837, UTR 17/734, UTR 17/743, UTR 17/738, UTR 17/736, UTR 17/740, UTR 17/782, UTR 17/3420, UTR 17/3423, UTR 17/3427, UTR 17/3428, UTR 17/3421, UTR 17/3422, UTR 17/3425, UTR 17/3426

**uitspraak van de meervoudige kamer van 28 juni 2018 in de zaken tussen**

**C.G.C. Denderen**, te Zeist, eiseres 1,  
**M.L. Brecheisen**, te Zeist, eiseres 2  
(gemachtigde: mr. R.A. Reijnen),

**Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan**, te Zeist, eiseres 3  
(gemachtigde: mr. A. Barada),

**Vereniging van Eigenaren Belleville Boulevard**, te Zeist, eiseres 4  
(gemachtigde: mr. G.G. Kranendonk),

**Vereniging Lyceumkwartier Zeist**, te Zeist, eiseres 5  
(gemachtigde: mr. E. van Kampen),

**R.R. van Oirsouw**, te Zeist, eiser 1  
(gemachtigde: mr. S. Oord),

**Stichting Beter Zeist**, te Zeist, eiseres 6  
(gemachtigde: E.P. Visscher),

samen te noemen: eisers

en

**het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zeist**, verweerder  
(gemachtigden: mr. L.M. Vodegel, mr. I. Boone, W. Das en L. Matthijssen).

## **Procesverloop**

Bij vijf afzonderlijke besluiten van 11 januari 2017 (de bestreden besluiten), met kenmerken 210533 (het bestreden besluit 1), 210529 (het bestreden besluit 2), 210534 (het bestreden besluit 3), 210527 (het bestreden besluit 4) en 210535 (het bestreden besluit 5), heeft verweerder verkeersbesluiten genomen in het kader van de herinrichting van het centrum van Zeist.

Eiseres 4 heeft beroep ingesteld tegen het bestreden besluit 2.

---

Eiseres 1, 2, 3, 5, 6 en eiser 1 hebben beroep ingesteld tegen alle bestreden besluiten.

Verweerder heeft een verweerschrift ingediend.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 17 augustus 2017, waar de zaken gelijktijdig zijn behandeld. Eisers zijn verschenen, bijgestaan door hun gemachtigden. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden. De rechtbank heeft ingestemd met het verzoek van eisers ter zitting om na de zitting aanvullende stukken in te dienen. De rechtbank heeft het onderzoek ter zitting gesloten om zo nodig na ontvangst van de aanvullende stukken te heropenen.

Eisers hebben na afloop van de zitting gebruik gemaakt van de gelegenheid om aanvullende stukken in te dienen. De rechtbank heeft op basis hiervan besloten het onderzoek te heropenen. Verweerder heeft vervolgens op 1 november 2017 gereageerd op de door eisers ingediende aanvullende stukken.

De rechtbank heeft partijen gevraagd om toestemming om zonder tweede zitting uitspraak te doen. Daarbij heeft de rechtbank aangegeven dat de uitspraak door andere rechters zal worden gedaan dan de rechters die de zaken op de eerste zitting hebben behandeld. Partijen hebben deze toestemming niet gegeven.

Partijen hebben in aanloop naar de tweede zitting aanvullende stukken ingediend.

Op 29 mei 2018 heeft een tweede onderzoek ter zitting plaatsgevonden, waar de zaken gelijktijdig, door een ten opzichte van de eerste zitting gewijzigde samenstelling van de meervoudige kamer, zijn behandeld. Eisers zijn verschenen, bijgestaan door hun gemachtigden. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden. Verder is prof. dr. H. van Beijeren, als deskundige meegebracht door eiseres 5, verschenen. De rechtbank heeft het onderzoek ter zitting gesloten.

## Overwegingen

### *Het griffierecht*

1. De rechtbank overweegt ambtshalve dat van de indiener van het beroepschrift door de griffier een griffierecht wordt geheven. Indien het beroep gericht is tegen twee of meer samenhangende besluiten wordt per besluit een zaaknummer aangemaakt waaronder de zaak wordt geregistreerd, maar is slechts eenmaal griffierecht verschuldigd. De rechtbank constateert dat de door eiseres 1, 2, 3, 5 en 6 ingestelde beroepen gericht zijn tegen vijf samenhangende besluiten, dat in de voorfase niet op de correcte wijze zaaknummers zijn aangemaakt en ten gevolge hiervan niet op de juiste wijze het griffierecht is geheven van eiseres 1, 2, 3, 5 en 6. De rechtbank stelt echter ook vast dat inmiddels de zaaknummers wel op de juiste wijze zijn aangemaakt en geregistreerd, dat van de indieners van een beroepschrift slechts eenmaal griffierecht is geheven en het teveel betaalde griffierecht aan eiseres 1, 2, 3, 5 en 6 is terugbetaald.

---

*Het belanghebbende-begrip*

2. De rechtbank ziet zich voor de vraag gesteld of eisers ieder afzonderlijk als belanghebbende kunnen worden aangemerkt in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS), zoals bijvoorbeeld de uitspraak van 9 maart 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BP7190, is met het stellen van het vereiste van het zijn van belanghebbende een zekere begrenzing beoogd ten aanzien van de mogelijkheid tegen een besluit bezwaar te maken en beroep in te stellen. Het is niet de bedoeling van de wetgever geweest om tegen een verkeersbesluit beroep open te stellen voor een ieder. Bij verkeersbesluiten dient dan ook van geval tot geval te worden onderzocht wiens belangen rechtstreeks bij een dergelijk besluit zijn betrokken. Een persoon is slechts belanghebbende bij een verkeersbesluit indien hij een bijzonder, individueel belang heeft bij dat besluit, dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de ABRvS van 5 november 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3948). Bij de belangen van een rechtspersoon als bedoeld in artikel 1:2, derde lid, van de Awb moet het gaan om een aan de statutaire doelstelling ontleend collectief belang, dat door een besluit direct wordt of dreigt te worden aangetast, waarbij dat belang los kan worden gezien van dat van de individuele leden, en waarvan de behartiging de trekken dient te vertonen van behartiging van bovenindividuele belangen.

3. De rechtbank constateert dat eiseres 1 woonachtig is aan de Slotlaan 42-I, te Zeist en eiseres 2 aan de Slotlaan 90, te Zeist. Een verband tussen de woonadressen van eiseres 1 en eiseres 2 enerzijds en de verkeersmaatregelen anderzijds kan niet direct worden gelegd. Weliswaar is een gevolg van de verkeersmaatregelen mogelijk dat de bus een andere route moet gaan rijden, maar dat zal niet per se de route langs of nabij de woonadressen van eiseres 1 en eiseres 2 zijn. Dit werpt de vraag op in hoeverre eiseres 1 en eiseres 2 zich onderscheiden van andere inwoners in Zeist. Het is echter onzeker of de verkeersmaatregelen in zijn geheel geen gevolgen zullen hebben voor het woon- en leefklimaat van eiseres 1 en eiseres 2. Het gedeelte van de Slotlaan waar eiseres 1 en eiseres 2 woonachtig zijn, precies het grensgebied, vormt immers de aanloopstraat naar het gebied waar de verkeersmaatregelen betrekking op hebben. De rechtbank ziet al met al onvoldoende harde aanknopingspunten op grond waarvan eiseres 1 en eiseres 2 de toegang tot de rechter moet worden geweigerd.

4. Wat eiseres 3, eiseres 4, eiseres 5 en eiser 1 betreft overweegt de rechtbank als volgt. Eiseres 3, eiseres 4 en eiseres 5 treden ieder op grond van hun statutaire doelstellingen als collectieve belangbehartiger op. Eiseres 3 en eiseres 4 zijn verenigingen van eigenaren met appartementen gelegen aan de Slotlaan. Eiseres 5 is een vereniging met als doelstelling het in stand houden en beschermen van het woon- en leefklimaat en daarmee het karakter van de villawijk in het Lyceumkwartier. De rechtbank leidt hieruit af dat eiseres 3, eiseres 4 en eiseres 5 opkomen voor een typisch belang dat zich laat collectiviseren. Omdat niet is uitgesloten dat de verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de belangen waar eiseres 3, eiseres 4 en eiseres 5 voor opkomen, en om dat te bepalen dus een inhoudelijke beoordeling nodig is, moeten zij als belanghebbende worden aangemerkt. Eiser 1 woont aan de Lindenlaan 32 te Zeist. Verweerder heeft erkend dat de verkeersmaatregelen effecten hebben op de Lindenlaan. Daarom moet ook eiser 1 als belanghebbende worden aangemerkt.

---

5. Over eiseres 6 merkt de rechtbank tot slot het volgende op. De vraag kan worden gesteld wat precies de toegevoegde waarde is van eiseres 6, aangezien betrokkenheid op zichzelf onvoldoende is om als belanghebbende te worden aangemerkt. De rechtbank ziet echter ook in dat zij gelet op de, overigens zeer breed geformuleerde, statutaire doelstelling opkomt voor een wijkoverstijgend belang in combinatie met een territoriale afbakening. Al met al zijn er onvoldoende harde aanknopingspunten om eiseres 6 de toegang tot de rechter te ontzeggen. Daarbij merkt de rechtbank op dat deze conclusie (uiteraard) geen garantie voor toekomstige procedures biedt.

6. De rechtbank komt toe aan de inhoudelijke beoordeling van de door eisers aangevoerde beroepsgronden. Daarbij merkt de rechtbank op dat eisers in grote lijnen vergelijkbare beroepsgronden hebben aangevoerd. De rechtbank zal deze beroepsgronden dan ook gezamenlijk en in samenhang beoordelen. Voor zover sprake is van een relevante aanvulling of afwijking zal de rechtbank daar afzonderlijk op ingaan.

#### *De totstandkoming van de bestreden besluiten*

7. Eisers voeren, hier samengevat weergegeven, aan dat verweerder er ten onrechte voor heeft gekozen de verkeersmaatregelen in vijf besluiten te vatten. Hierdoor zijn de verschillende gebieden ten onrechte niet in samenhang bekeken en is eisers de mogelijkheid ontnomen om bij inspraakbijeenkomsten het integrale project te bespreken. Ook zijn de stukken niet op de juiste wijze ter inzage gelegd. Eisers zijn van mening dat de verwijzing van verweerder naar de website [www.centrumzeistvernieuwt.nl](http://www.centrumzeistvernieuwt.nl) onvoldoende is. Als er meer stukken ter inzage waren gelegd hadden ook meer belanghebbenden een zienswijze ingediend. Verder is er volgens eisers onvoldoende gedaan met dat wat tijdens de zogenoemde “verkeersdialogen” aan de orde is gesteld. Ook sluit de door de Raad ontwikkelde Centrumvisie, waarop de bestreden besluiten zijn gebaseerd, niet aan bij de wensen van de betrokkenen.

8. De rechtbank stelt voorop dat in deze procedure de bestreden besluiten onderwerp van geschil zijn. Anders dan eisers lijken te veronderstellen staat de “Centrumvisie” hier niet ter discussie en wordt dat wat eisers in dat verband hebben aangevoerd daarom buiten beschouwing gelaten. Over de bestreden besluiten overweegt de rechtbank dat in besluitvormingstrajecten de uitvoerbaarheid van besluiten moet worden beoordeeld. Dat is typisch een taak van verweerder. De rechtbank is gelet hierop van oordeel dat de keuze die verweerder heeft gemaakt om de verkeersmaatregelen in een vijftal besluiten te vatten door de beugel kan. De voorkeur van eisers voor één allesomvattend besluit is begrijpelijk, maar geen rechtsregel dwingt daartoe en het is niet het kader wat hier voorligt. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat op het moment waarop een verkeersbesluit wordt genomen nooit alle gevolgen al duidelijk zullen zijn. Wat het ter inzage leggen van stukken betreft is de rechtbank van oordeel dat elke potentiële processuele schade is weggenomen, omdat de rechtbank partijen de gelegenheid heeft geboden op de stukken te reageren. De rechtbank gaat daarom verder niet in op de vraag of elk stuk elke dag op de juiste wijze ter inzage heeft gelegen.

9. De rechtbank overweegt verder dat verweerder de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Awb heeft toegepast. Aangezien alle belanghebbenden een zienswijze hebben kunnen indienen, heeft iedereen op die wijze zijn zegje kunnen doen. Dat eiseres 5 eerder betrokken had moeten worden in het

---

besluitvormingstraject kan zo zijn, maar dat doet aan het voorgaande niet af, aangezien ook zij een zienswijze heeft kunnen indienen. De wens van partijen dat de gevolgen van besluiten al meer inzichtelijk waren gemaakt op het moment dat zij een zienswijze konden indienen valt te begrijpen, maar ook dat maakt niet dat de gevolgde procedure onzorgvuldig is geweest. Ook overigens is niet gebleken van een onzorgvuldige procedure.

10. Eisers voeren aan dat verweerder de besluitvorming ten onrechte heeft gebaseerd op het advies van de politie. Het advies van de politie is namelijk niet gemotiveerd.

11. De rechtbank overweegt dat hoewel het advies van de politie summier is, dit niet kan leiden tot de conclusie dat is gehandeld in strijd met artikel 24 van het BABW, aangezien deze bepaling niet eist dat advies wordt uitgebracht en deze bepaling ook geen vereisten stelt aan de wijze waarop het overleg met de korpschef plaatsvindt en aan dat wat in dat overleg aan de orde komt. De rechtbank verwijst in dit verband naar de uitspraak van de ABRvS van 26 juli 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1921).

*De aan de bestreden besluiten ten grondslag gelegde doelen*

12. Eisers voeren aan dat verweerder niet inzichtelijk heeft gemaakt wat de noodzaak en de doelen van de bestreden besluiten zijn. Eisers wijzen daarbij op de grote impact die de bestreden besluiten op de verschillende wijken heeft, terwijl er geen objectieve gegevens zijn die de noodzaak tot het wijzigen van de verkeerssituatie rechtvaardigen. Verweerder is een oplossing gaan zoeken voor een niet bestaand probleem. Daarbij komt dat alternatieven nooit zijn onderzocht. Voor zover er al een noodzaak zou bestaan, is verweerder de oplossingen ten onrechte niet eerst gaan zoeken op netwerkniveau. Eisers verwijzen in dit verband onder meer naar het rapport van De Verkeersdeskundige van 20 april 2017. In dat rapport wordt onder meer geconcludeerd dat er in geen enkel onderzoek is vastgesteld dat er op het kruispunt Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan - Busstation sprake is van een verkeersprobleem, anders dan dat de verkeersregelininstallatie verouderd is.

13. Verweerder stelt zich op het standpunt dat met de bestreden besluiten voldoende inzichtelijk is gemaakt welke doelen met de verkeersmaatregelen worden nagestreefd en dat ook aannemelijk is dat de beoogde verkeersmaatregelen daaraan bijdragen. Het uitgangspunt van de bestreden besluiten is de Centrumvisie en het Gemeentelijk verkeer en vervoersplan (Gvvp), waarin verschillende problemen met betrekking tot het centrum staan beschreven. Zo is sprake van een onduidelijke toegang tot het winkelgebied, doorkruisen verkeersaders dat winkelgebied en zorgen tunneltjes en lastige kruispunten voor ergernis bij bewoners en bezoekers. Met de Centrumvisie wordt beoogd om een kwalitatief goed winkelgebied te realiseren, aangezien het centrum van Zeist al sinds enkele decennia te kampen heeft met een terugloop van het aantal bezoekers en bestedingen. Die terugloop heeft een negatief effect op zowel het lokale woon- als winkelplezier. Beoogd is om met de voorgenomen verkeersmaatregelen een verbetering hierin te bewerkstelligen. De verschillende onderzoeken die zijn verricht, namelijk onder meer door de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU, november 2016), DTV Consultants (24 augustus 2015), Goudappel Coffeng (25 februari 2016), de Antea Group (23 december 2015), bevestigen dat met de verkeersmaatregelen de daaraan ten grondslag liggende doelen worden nagestreefd en dat daarmee wel degelijk een oplossing op netwerkniveau wordt geboden. De verkeersmaatregelen dragen immers bij aan het tegengaan van het doorgaand verkeer door het centrum. Met name het afsluiten van het voormalige tunneltracé draagt hier volgens

---

verweerder aan bij. Het weren van het verkeer heeft tot gevolg dat dit verkeer zich verplaatst naar de gebiedsontsluitingswegen, zoals de Woudenbergseweg en Schaerweijdelaan die ingericht en geschikt zijn voor het verwerken van doorgaand verkeer, waarmee het verkeersnetwerk wordt gebruikt zoals is beschreven in het Gvvp. In het Gvvp is aangegeven dat het doorgaand verkeer in verblijfsgebieden zoveel als mogelijk moet worden tegengegaan. Ook volgt verweerder de stelling van de Verkeersdeskundige niet dat de oplossingen direct op wegvak- en kruispuntniveau zijn gelegd. Er is juist gezocht naar verkeersmaatregelen die bijdragen aan het realiseren van een compact en coherent centrum, waarin verblijven centraal staat. Meer specifiek wijst verweerder erop dat met de bestreden besluiten onder meer wordt bijgedragen aan het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid ervan en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

14. De rechtbank overweegt dat een bestuursorgaan op grond van vaste rechtspraak van de ABRvS bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toekomt bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw), genoemde begrippen. De rechtbank verwijst bij wijze van voorbeeld naar de uitspraak van de ABRvS van 16 mei 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:1619). De rechter toetst of het bestuursorgaan geen onredelijk gebruik heeft gemaakt van die beoordelingsruimte. Nadat het bestuursorgaan heeft vastgesteld welke verkeersbelangen naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het bestuursorgaan beleidsruimte toe. De bestuursrechter toetst of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen. Uit vaste rechtspraak van de ABRvS volgt dat het college niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen. De rechtbank verwijst in dit verband naar de uitspraak van de ABRvS van 12 december 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BY5894). Voldoende is dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw 1994, worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

15. Ook in dit geval hoeft verweerder, anders dan eisers menen, niet de absolute noodzaak van de verkeersbesluiten aan te tonen. De vraag of verweerder aannemelijk heeft gemaakt dat met de bestreden besluiten de eraan ten grondslag gelegde belangen (de doelen) worden gediend, beantwoordt de rechtbank bevestigend. Met betrekking tot het bestreden besluit 1 merkt de rechtbank op dat verweerder de doelen het verzekeren van de veiligheid op de weg, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden heeft mogen noemen. Verweerder heeft in dit verband immers overwogen dat de Meester de Klerkstraat in de tunnel nu fungeert als een soort servicestraat voor het centrumgebied. Er is veel stilstaand verkeer waardoor onveilige situaties ontstaan. Verweerder beoogt een situatie waarin de straat fungeert als entree naar het hart van het centrum en een alternatieve route wordt voor de route over de Slotlaan. In het bestreden besluit 2 heeft verweerder de doelen het verzekeren van de veiligheid op de weg, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, genoemd. Verweerder heeft in dit verband mogen overwegen dat met de maatregelen onder meer doorstromingsproblemen en verkeersoverlast worden voorkomen. Aan het bestreden besluit 3 heeft verweerder ten grondslag gelegd dat de

---

maatregelen bijdragen aan het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid ervan en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden. Verweerder heeft daartoe mogen overwegen dat de maatregelen dienen ter stimulans van langzaam verkeer en ten behoeve van het winkelend publiek. Daarnaast wordt volgens verweerder de verkeersdruk op de Rozenstraat en in de Bloemenbuurt verminderd. Aan het bestreden besluit 4 heeft verweerder ten grondslag gelegd dat de maatregelen bijdragen aan het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid ervan en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden. Verweerder heeft daartoe mogen overwegen dat met de maatregelen sluipverkeer wordt geweerd en wordt bijgedragen aan het autoluwe karakter van de Slotlaan en daarmee aan het kernwinkelgebied. Aan het bestreden besluit 5 heeft verweerder de volgende doelen ten grondslag gelegd: het verzekeren van de veiligheid op de weg, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan. Verweerder heeft ter onderbouwing over de maatregelen overwogen dat de Weeshuislaan tussen Slotlaan en Antonlaan als onderdeel van het centrum wordt ingericht als verblijfsgebied. Dit deel wordt vrij van auto's en bussen gemaakt, m.u.v. bestemmingsverkeer. Ook de maatregelen met betrekking tot Voorheuvel en het eerste deel van de Slotlaan dragen bij aan een aaneengesloten kernwinkelgebied. Hiertoe wordt eenrichtingsverkeer ingesteld op de Slotlaan en wordt ook doorgaand verkeer geweerd van de Voorheuvel.

16. Met voorgenoemde besluiten heeft verweerder uitdrukking gegeven aan de beleidskeuzen over het centrum/kernwinkelgebied. De keuzes zijn duidelijk omschreven en gesteld noch gebleken is dat de besluiten als zodanig wat betreft de verkeersdoelen als bedoeld in artikel 2 WvW, niet aan de uitvoering ervan bijdragen. Verweerder heeft daarbij in algemene zin ook mogen verwijzen naar de Centrumvisie. Dat eisers zich niet kunnen vinden in de Centrumvisie maakt niet dat verweerder er niet naar heeft mogen verwijzen.

17. De rechtbank komt op grond van het voorgaande tot de conclusie dat verweerder, anders dan eisers stellen, conform artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) wel degelijk inzichtelijk heeft gemaakt wat de met de bestreden besluiten beoogde doelen zijn als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WvW. Op voorhand ziet de rechtbank onvoldoende aanknopingspunten om aan te nemen dat de voorgenomen maatregelen niet bijdragen aan de beoogde doelen, dan wel dat verweerder dit in algemene zin onvoldoende heeft onderbouwd. Verweerder was daarom ook niet gehouden om alternatieven te onderzoeken. Verweerder heeft wat het kruispunt Antonlaan-Steynlaan betreft kunnen volstaan met een verwijzing naar de huidige verkeerssituatie en hoe bewoners en bezoekers die ervaren. Als gezegd hoeft verweerder de noodzaak van de voorgenomen maatregelen niet aannemelijk te maken. Dat de bestreden besluiten impact hebben op verschillende wijken is evident, dat erkent verweerder ook. Dat maakt nog niet dat verweerder de beoogde doelen niet aan de bestreden besluiten ten grondslag heeft mogen leggen. De rechtbank ziet evenmin aanleiding voor de conclusie dat verweerder de beoogde oplossingen niet op netwerkniveau heeft beschouwd, aangezien uit de besluitvorming juist blijkt dat verweerder de verkeerssituatie voor het gehele centrum van Zeist erin heeft betrokken. Op de beantwoording van de vraag of verweerder de bestreden besluiten en daarmee ook de beoogde doelen, in de concrete gevallen op afdoende wijze

---

heeft onderbouwd en op de vraag of verweerder de verschillende relevante belangen op een evenwichtige wijze heeft afgewogen, komt de rechtbank in het hierna volgende terug.

#### *Het verkeersmodel*

18. Eisers voeren, hier samengevat weergegeven, aan dat de bestreden besluiten onvoldoende zijn onderbouwd met recente en objectieve metingen. Het door verweerder gehanteerde verkeersmodel vinden eisers ondeugdelijk. Het is niet gekalibreerd, het is onvoldoende gedetailleerd, en de voorspellende waarde ervan is daarmee vrijwel nihil. Eisers verwijzen in dit verband naar het eerder genoemde rapport van De Verkeersdeskundige van 20 april 2017 waaruit volgt dat verweerder verzuimd heeft een analyse te maken van de bestaande situatie. Verweerder heeft in de resultaten van de verkeerstellingen van 14 februari 2017 ten onrechte geen aanleiding gezien om de bestreden besluiten, die volgens eisers gebaseerd zijn op de tellingen van 2008, te heroverwegen. Eiser 1 merkt in dit kader nog op dat verweerder wat de Lindenlaan betreft slechts één meting heeft laten verrichten en de cijfers daarvan niet heeft meegenomen in de bestreden besluiten. Verder blijkt uit de verkeersprognoses die verweerder in 2015 heeft laten verrichten en de analyses van de verschillende varianten dat er nog veel problemen zijn. Zo heeft ir. H.J. Hoorn ook geconcludeerd dat er per saldo meer autoverkeer door het centrum van Zeist zal gaan rijden. Verder verwijzen eisers naar de memo van de Verkeersdeskundige van 16 mei 2018. Hieruit volgt dat de gemeten intensiteiten van de verkeersregelininstallatie (VRI) met betrekking tot het kruispunt Antonlaan-Steynlaan aanzienlijk lager liggen dan de met het verkeersmodel voorspelde intensiteiten. Op basis van de VRI-data van december 2017 concluderen eisers dat het verkeersmodel de totale verkeersaanvoer op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan 60% te hoog inschat. Het is aldus verkeerstechnisch niet noodzakelijk om het busstation open te stellen of de Korte Steynlaan af te sluiten als gevolg van het afsluiten van de Voorheuveldroute. Verweerder heeft het verkeersmodel ook daarom ten onrechte gehanteerd.

19. Verweerder stelt zich op het standpunt dat de bestreden besluiten zijn gebaseerd op een voldoende deugdelijke onderbouwing. Voor het nemen van de bestreden besluiten zijn zoals eerder genoemd verschillende onderzoeken uitgevoerd door onder meer ODRU, DTV Consultants en Goudappel Coffeng, onder meer aan de hand van het verkeersmodel. Volgens verweerder zijn de onderzoeken zorgvuldig uitgevoerd en zijn de bestreden besluiten hiermee voldoende gemotiveerd. Anders dan eisers lijken te veronderstellen zijn de bestreden besluiten niet gebaseerd op tellingen, maar op het verkeersmodel, een gangbaar en betrouwbaar middel om de effecten van verkeerscirculatie in beeld te krijgen. Wat eisers hebben aangevoerd leidt verweerder niet tot een andere conclusie. Zo trekt de Verkeersdeskundige een onjuiste conclusie op basis van dat wat Goudappel Coffeng over het verkeersmodel heeft geconcludeerd. Voor zover het verkeersmodel niet is gekalibreerd geldt dit alleen voor het kruispunt Antonlaan-Steynlaan en betekent dat niet iets voor het verkeersmodel an sich. Goudappel Coffeng heeft hierover aangegeven dat een andere aanpak is gehanteerd om de effecten op het kruispunt inzichtelijk te maken. Verweerder merkt verder op dat het verkeersmodel een verfijning is ten opzichte van het regionaal model van Verkeersmodel Regio Utrecht. De aanpassingen zijn beschreven in de rapportage "Verkeersmodel Zeist – Technische rapportage" van 19 februari 2009 (productie 12 bij het verweerschrift van 28 juli 2017) en de memo "Modelbeschouwing verkeersberekeningen Centrumvisie Zeist, Antea Group 2015".



20. De rechtbank stelt vast dat verweerder het bestreden besluit, althans grotendeels, heeft gebaseerd op onder meer het verkeersmodel en niet louter of grotendeels op verkeersstellingen. Verkeersmodellen geven noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De rechtbank verwijst in dit verband naar de uitspraak van de ABRvS van 2 december 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:3720). De rechtbank is van oordeel dat er onvoldoende aanknopingspunten bestaan voor de conclusie dat het door verweerder gehanteerde verkeersmodel niet deugt en dat verweerder de bestreden besluiten hier niet op mocht baseren. De enkele omstandigheid dat verweerder niet of niet overal binnen de geografische reikwijdte van de bestreden besluit (zeer) recente tellingen heeft verricht maakt op zichzelf niet dat het gehanteerde verkeersmodel ondeugdelijk is. Ook de enkele omstandigheid dat een vergelijking met de gegevens uit het verkeersmodel ten opzichte van individuele verkeersstellingen een andere verkeersbelasting laat zien, is geen aanleiding voor de conclusie dat het model een te grote afwijking laat zien van de redelijkerwijs te verwachte werkelijkheid. Zo'n verschil in uitkomst is immers inherent aan het gebruik van een model. Anders dan eisers stellen en anders dan De Verkeersdeskundige heeft geconcludeerd heeft Goudappel Coffeng niet geconcludeerd dat het door verweerder gehanteerde verkeersmodel in zijn algemeenheid niet gekalibreerd is en daarom niet toepasbaar zou zijn. Dit gaat alleen op voor het kruispunt Antonlaan-Steynlaan. Daarover heeft verweerder opgemerkt dat er een andere aanpak is gehanteerd en maar ten dele het verkeersmodel is toegepast. Verweerder heeft die aanpak onder meer onderbouwd met de verwijzing naar de technische rapportage van Oranjewoud van 19 februari 2009 en de memo "Modelbeschouwing verkeersberekeningen Centrumvisie Zeist, Antea Group 2015. De stellingen die eisers hierover hebben aangevoerd gaan daarom niet op. De rechtbank is gezien het voorgaande van oordeel dat verweerder voldoende inzichtelijk heeft gemaakt op welke gegevens de voorgenomen verkeersmaatregelen zijn gebaseerd. De rechtbank volgt eisers dan ook niet in hun betoog dat verweerder het bestreden besluit niet op het verkeersmodel mocht baseren dan wel dat verweerder met de verwijzing naar het verkeersmodel in zijn algemeen en de verwijzing naar het rapport Oranjewoud en de Antea Memo het bestreden besluit al daarom niet dan wel onvoldoende heeft onderbouwd.

#### *De input op het verkeersmodel*

21. Eisers voeren aan dat verweerder bij het hanteren van het verkeersmodel van een onjuiste input gebruik heeft gemaakt en van onjuiste tellingen is uitgegaan. Eisers verwijzen naar de conclusies van BK van 25 juli 2018. Zo bedraagt het verkeersaanbod kruispunt Antonlaan/Steynlaan volgens de meest recente tellingen niet de helft van het theoretisch berekende verkeersaanbod waarmee in de diverse rapporten is gerekend. Verder is er in de verkeersberekeningen op de Slotlaan uitgegaan van een maximum snelheid van 15 km/u. In de bestreden besluiten is hiervoor echter geen maatregel getroffen. Het aantal verkeersbewegingen wordt aldus kunstmatig gedrukt door uit te gaan van een dergelijke maximumsnelheid die niet overeenkomt met de realiteit. Eisers zijn verder van mening dat ook onderzoeksbureau DTV Consultants en op basis daarvan ook Goudappel Coffeng hun verwachtingen over het aantal auto-bezoekers van de komende Hoogvliet supermarkt veel te hoog heeft ingeschat. De aantallen zijn niet in verhouding met de nabij liggende supermarkt Jumbo. Verder is er ten onrechte geen rekening gehouden met particuliere ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van het voormalig Eneco-terrein, wat een negatieve invloed zal

---

hebben op de bereikbaarheid.

22. Verweerder heeft ter zitting toegelicht dat bij de kruispuntberekeningen het verkeersmodel niet de basis is geweest, maar verkeerstellingen. De laatst beschikbare tellingen waren uit 2008 en in 2013 zijn extra tellingen verricht om te bezien hoe een en ander zich zou ontwikkelen in het kader van de ontwikkeling van een ruimtelijk plan. Het verkeersbeeld dat daaruit voortkwam was aanzienlijk lager. De cijfers zijn daarom naar beneden bijgesteld. Het verkeersmodel is wel gebruikt om te bezien hoe de stromen zich zouden ontwikkelen als de doorstroom zou doorgaan, bijvoorbeeld via de Jagerlaan. Over de cijfers die de Verkeersdeskundige en BK hebben aangevoerd merkt verweerder op dat hij niet kan controleren of de conclusies juist zijn, aangezien de onderliggende cijfers ontbreken. De conclusie van de Verkeersdeskundige is bovendien gebaseerd op cijfers uit mei 2017, terwijl op dat moment de Slotlaan was afgesloten vanwege een herinrichting. Over het uitgangspunt dat over de Slotlaan met maximaal 15 km/u zal worden gereden merkt verweerder op dat dat de beoogde situatie is, waarbij de inrichting van die straat ook daarop zal worden aangepast. Zo zal onder meer het asfalt worden vervangen door klinkers, zoals de gewijzigde inrichting ter hoogte van het gemeentehuis, waardoor auto's om zullen gaan rijden of langzamer zullen gaan rijden. Verweerder merkt verder op dat na effectuering van de maatregelen een meting wordt uitgevoerd om na te gaan of de geprognosticeerde effecten in het verkeersmodel zich ook in werkelijkheid voordoen. Hierbij wordt extra aandacht geschonken aan de Lindenlaan. Inmiddels zijn er twee 0-metingen verricht om de verkeersintensiteiten op de Lindenlaan en andere wegen binnen en buiten het centrum inzichtelijk te maken. Op basis hiervan wordt onderzocht hoe de verkeerssituatie zich ontwikkeld.

23. De rechtbank verwijst allereerst naar dat wat de rechtbank eerder hiervoor heeft overwogen. Het verkeersmodel betreft een abstractie, terwijl tellingen een momentopname zijn. Dat eisers in individuele gevallen aan de hand van tellingen, tot specifieke afwijkingen zijn gekomen, daargelaten de vraag of eisers die conclusies afdoende hebben onderbouwd, betekent nog niet dat het verkeersmodel an sich niet deugt dan wel dat de input onjuist is geweest. In dat wat eisers verder hebben aangevoerd ziet de rechtbank geen aanleiding voor de conclusie dat verweerder een onjuiste input heeft gehanteerd met betrekking tot het gebruikte verkeersmodel. Zo heeft verweerder mogen uitgaan van de cijfers uit 2013 en de validatie ervan aan de hand van metingen in november 2016 en mei 2017, met inbegrip van de bijstelling naar beneden. Daarmee heeft verweerder het model iets bijgestuurd, nadat was vastgesteld dat het model voor het desbetreffende detailniveau ontoereikend was, maar het model op zichzelf is niet veranderd. Ook de te verwachten ontwikkeling op het voormalig Eneco-terrein zijn in de validatie verwerkt.

Wat het kruispunt Antonlaan/Steynlaan betreft is de rechtbank oordeel dat eisers niet hebben onderbouwd dat de door verweerder gehanteerde verkeerstellingen onjuist zijn. Het enkel daar tegenover stellen van andere cijfers of een andere conclusie trekken op basis van de cijfers is hiervoor onvoldoende. Evenmin hebben eisers onderbouwd dat de bijstelling die verweerder op die cijfers heeft toegepast onjuist is geweest. Hoewel tellingen een momentopname zijn, heeft verweerder als eerder geconcludeerd een goede motivering gegeven waarom in dit concrete geval wel (mede) gebruik is gemaakt van tellingen. De rechtbank ziet gelet op het voorgaande verder geen reden om inhoudelijk in te gaan op de tellingen die eisers hebben verricht op het moment dat de Slotlaan gedeeltelijk was afgesloten.

Verder heeft verweerder mogen uitgaan van een snelheid van het verkeer van 15 km/u op de Slotlaan, gelet op de beoogde inrichting van die weg waarbij het asfalt wordt vervangen

---

door klinkers waardoor ook de verwachting is dat automobilisten voor een andere route zullen kiezen. Het wordt met andere woorden een minder aantrekkelijke straat voor automobilisten. Dit is een gemotiveerde aanname van verweerder, waar eisers niet meer dan hun niet onderbouwde stelling tegenover hebben gesteld.

*de belangenafweging*

24. De rechtbank komt in het hierna volgende toe aan de (verdere) beoordeling van de door verweerder toegepaste belangenafweging.

25. Eisers voeren, hier samengevat weergegeven, over de belangenafweging aan dat de bestreden besluiten negatieve effecten hebben voor de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit (fijnstof) en het geluidsniveau en dat verweerder hier ten onrechte geen doorslaggevend belang aan heeft toegekend. Verschillende straten krijgen te maken met een te grote en daarmee onevenredige toename van het verkeer, bijvoorbeeld in het Lyceumkwartier. In verschillende gevallen wordt de Gvvp-norm (ernstig) overschreden. Door openstelling van het busstation, wat niet in lijn is met het bestemmingsplan, ontstaat volgens eisers een onveilige situatie. De effecten op de verkeersveiligheid zijn niet onderzocht. Verder heeft verweerder de parkeerproblematiek ten onrechte niet betrokken in de belangenafweging. Ook wordt wat het geluid betreft de voorkeursgrenswaarde op de Slotlaan overschreden met de voorgenomen verkeersmaatregelen. Eisers verwijzen naar de conclusies van BK Bouw- & Milieuadvies (BK) van 13 september 2017 over het akoestisch onderzoek dat verweerder heeft laten verrichten. Zo gaat het akoestisch rapport uit van een gelijkmatige over de dag verdeelde stroom van voertuigen die 30 km per uur rijden over het busstation, terwijl in de praktijk geen sprake zal zijn van een gelijke stroom, maar is de geluidsbelasting afhankelijk van piekmomenten. De geluidshinder zal zich met name in de avonden en de nacht voordoen. De geluidsoverlast zal daardoor met name de bewoners van de appartementen bij het busstation met hun slaapkamer aan de voorkant treffen. Verder zal de Slotlaan ter hoogte van het busstation onderdeel worden van een doorgaande route. Het is volstrekt ongebruikelijk dat op doorgaande routes een snelheidslimiet van 30 km per uur geldt. Dit betekent dan ook dat de weg feitelijk niet als een 30 km zone kan worden ingericht en vaak ook niet als zodanig zal worden gebruikt, zeker ook gezien het feit dat de politie heeft aangegeven niet te kunnen of te zullen handhaven. Verder heeft BK geconcludeerd dat niet kan worden uitgegaan van het akoestisch rapport, gelet op het feit dat gebruik is gemaakt van een niet gekalibreerd verkeersmodel. Tot slot blijkt uit het rapport dat zelfs bij een constante stroom de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ter hoogte van de appartementen bij het busstation. Over de luchtkwaliteit verwijzen eisers naar het rapport van BK van 8 september 2017. Hieruit leiden eisers af dat de verkeersbesluiten een relevante verslechtering van de luchtkwaliteit aan de Slotlaan (Donkere Laan) teweeg brengen. Tot slot wijzen eisers erop dat er onvoldoende is gekeken naar de effecten van de bestreden besluiten op de omliggende infrastructuur. Zo blijkt nergens uit dat verweerder de wegbeheerder van onder meer de A28 heeft betrokken bij zijn plannen.

26. Verweerder stelt zich op het standpunt dat met de bestreden besluiten de relevante belangen op evenwichtige wijze zijn afgewogen. Daarbij wijst verweerder erop dat ook is meegewogen dat voor zover sprake is van negatieve (verkeers)gevolgen aanvullende verkeersmaatregelen zullen worden getroffen. Over de inrichting van de Slotlaan en de openstelling van het busstation merkt verweerder op dat uit de berekeningen niet volgt dat er een onacceptabele hoeveelheid verkeer gebruik gaat maken van de Slotlaan. Mocht na de

---

effectuering van de verkeersmaatregelen toch blijken dat de Slotlaan een belangrijke route richting de A28 wordt, dan zullen er aanvullende maatregelen in overweging worden genomen. De maximumsnelheid van 30 km bij het busstation staat niet ter discussie. Dat eisers stellen dat de politie heeft aangegeven dat de maximale snelheid niet wordt gehandhaafd maakt dat niet anders. Het busstation wordt heringericht waarmee met deze snelheid is rekening gehouden. Wat de door eisers ingebrachte rapporten van BK betreft merkt verweerder op dat uit het onderzoek van ODRU blijkt dat er geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ter hoogte van het appartementencomplex bij het busstation. In de rapporten van BK worden verschillende aannames gedaan zonder een daartoe dienende onderbouwing. De verkeersaantallen hebben geen onderbouwing. Verweerder vindt daarom dat hij hierdoor niet in staat is om de juistheid van de conclusies van BK te controleren. Over het geluid merkt verweerder op dat geluidsbelasting wordt gemeten aan de hand van een jaargemiddeld geluidniveau en niet op basis van piekbelasting zoals eisers stellen. Daarbij komt dat de totale geluidsbelasting per saldo verbeterd, aangezien de geluidsbelasting aan de zijde van de Antonlaan en Korte Steynlaan fors afneemt, terwijl daar de meeste mensen wonen. Over de gestelde geluidshinder op de Slotlaan (donkere Laan) merkt verweerder op dat niet duidelijk is op welke wijze BK tot zijn conclusie is gekomen, zodat niet kan worden gecontroleerd of uit is gegaan van de juiste uitgangspunten. Over de verkeersveiligheid merkt verweerder op dat niet gebleken is dat er onveilige situaties ontstaan. Dit blijkt ook uit de na de bestreden besluiten verschenen notitie van Veiligverkeer Zeist van 20 april 2018. Ook de toename van verkeer op verschillende straten, waaronder de Lindenlaan, is wat de leefbaarheid van die straten acceptabel.

27. De rechtbank oordeelt dat verweerder in de bestreden besluiten alle relevante belangen heeft meegewogen en dat de belangen voldoende evenwichtig zijn afgewogen. Dat een aantal eisers parkeerproblemen ervaren is geen gevolg van de bestreden besluiten en evenmin heeft verweerder met de bestreden besluiten beoogd daar een oplossing voor te bieden. Evenmin is onderdeel van de bestreden besluiten de routes die bussen naar aanleiding van de verkeersmaatregelen zullen gaan rijden. Er was dus geen reden om deze zaken mee te wegen in de belangenafweging. Aan eisers moet worden toegegeven dat de drukte op wegvakken zal veranderen door de voorgenomen verkeersmaatregelen. Dat levert echter niet een zodanige onevenwichtigheid in de belangenafweging van verweerder op dat de bestuursrechter er een stokje voor moet steken. Over het bestreden besluit 2, waarin onder meer de verkeersmaatregelen met betrekking tot de Korte Steynlaan en de openstelling van het busstation op de Slotlaan, wat het bestemmingsplan wel degelijk toelaat (laat immers autoverkeer toe op die locatie), zijn geregeld, heeft verweerder mogen concluderen dat voor zover sprake is van een toename van verkeer dit als acceptabel kan worden beschouwd. De verkeersdruk verslechtert niet zodanig dat daarmee sprake is van een zodanige onevenredige aantasting van de belangen van de omwonenden. Voor zover bij het busstation sprake zou zijn van overschrijding van streef/grenswaarden uit het Gvvp heeft verweerder dit ondervangen door instelling van een 30 km-zone. Met de stelling dat auto's daar feitelijk geen 30 km/u zullen gaan rijden gaan eisers eraan voorbij dat verweerder in beginsel uit moet gaan van de toegestane snelheid. Bovendien hebben eisers hun stelling onvoldoende onderbouwd. Dat de verkeersveiligheid door de beoogde verkeersmaatregelen in het geding zal zijn hebben eisers niet aannemelijk gemaakt. Dit volgt ook niet uit de conclusies van Veiligverkeer Zeist. Eisers' vrees dat de Slotlaan een doorgaande route wordt richting de A28 heeft verweerder niet tot een ander oordeel hoeven leiden. Die vrees is niet geconcretiseerd en verweerder heeft bovendien aangekondigd aanvullende maatregelen in overweging te nemen mocht de vrees werkelijkheid worden. Een en ander is

---

onvoldoende om een onevenwichtigheid in de belangenafweging aan te nemen. Verweerder heeft er verder terecht op gewezen dat bij geluidsonderzoek wordt uitgegaan van een jaargemiddeld geluidniveau. Aan de stelling van eisers dat er met name in de avonduren en in de nacht sprake zal zijn van geluidhinder kan dan ook geen waarde worden gehecht. Het door eisers ingebrachte rapport van BK over het verrichte akoestisch onderzoek door ODRU leidt niet tot een andere conclusie. Als eerder overwogen mocht, anders dan BK meent, worden uitgegaan van het verkeersmodel, dus ook bij het akoestisch onderzoek dat ODRU heeft verricht. Verweerder heeft terecht opgemerkt dat BK is uitgegaan van een onjuiste input, althans dat de door BK gehanteerde (zeer hoge) input niet is te verifiëren. Wat het busstation betreft heeft verweerder er op mogen wijzen dat het een 30 km gebied wordt en deze omstandigheid als input mogen gebruiken voor het akoestisch onderzoek en het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Ook heeft verweerder er op mogen wijzen dat de geluidsbelasting per saldo verbeterd en dat ook maakt dat sprake is van een evenwichtige afweging. De rechtbank ziet verder niet in waarom verweerder in overleg had moeten treden met andere wegbeheerders. Eisers hebben niet onderbouwd op grond waarvan de verkeersmaatregelen tot zeer ingrijpende gemeentegrens overstijgende gevolgen zouden leiden.

Over het Lyceumkwartier, meer in het bijzonder de Lindenlaan, merkt de rechtbank op dat verweerder erkent dat de verkeersbesluiten een negatief effect kunnen hebben op wijken rondom het centrum en dat het met name op de Lindenlaan drukker wordt. Zo wordt de streefwaarde uit het Gvvp op de Lindenlaan door de voorgenomen maatregelen overschreden, wat verweerder eveneens erkent. De rechtbank kan zich de zorgen van eisers op dit punt wel voorstellen. Echter, bezien in het groter geheel, waaronder begrepen de wenselijk geachte zuid-noord afwikkeling van het kernwinkelgebied en het voorkomen van verkeersstroom door het Wilhelminapark met name via de (erfontsluitingsweg) Stationslaan, ten opzichte van meer verkeer op de (buurtverzamelweg) Lindenlaan, acht de rechtbank deze afweging niet onredelijk. Verweerder heeft daarbij ook voldoende inzichtelijk gemaakt wat hij zal gaan doen om de negatieve effecten, althans deels, weg te nemen. Verweerder zal immers aanvullende maatregelen treffen, wat betreft weginrichting en verkeersgeleiding. Daarmee heeft verweerder voldoende evenwicht aangebracht in de belangenafweging. Voorts is niet gebleken dat de analyse die eiseres 5 bij monde van prof. Van Beijeren ter zitting heeft gegeven, verweerder tot een ander conclusie zou moeten nopen. De analyse komt erop neer dat mogelijk sprake is van dubbeltelling van de toename van verkeer richting het Wilhelminapark. Ook als hiervan uitgegaan zou worden, blijft, mede gelet op het karakter van die wegen, de gemotiveerde afweging van verweerder om het verkeer af te wikkelen in noordelijke richting niet onredelijk.

28. Gelet op het voorgaande heeft verweerder in redelijkheid tot de verkeersbesluiten kunnen komen.

29. De beroepen zijn ongegrond.

30. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

---

**Beslissing**

De rechtbank verklaart de beroepen ongegrond.

Deze uitspraak is gedaan door mr. P.J.M. Mol, voorzitter, en mr. M.C. Stoové en mr. V.E. van der Does, leden, in aanwezigheid van mr. J.P.A. ter Schure, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 28 juni 2018.



griffier

de voorzitter is verhinderd de uitspraak te ondertekenen

Afschrift verzonden aan partijen op: **03 JULI 2018**

**Rechtsmiddel**

Tegen deze uitspraak kan binnen zes weken na de dag van verzending daarvan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als hoger beroep is ingesteld, kan bij de voorzieningenrechter van de hogerberoepsrechter worden verzocht om het treffen van een voorlopige voorziening of om het opheffen of wijzigen van een bij deze uitspraak getroffen voorlopige voorziening.