



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:
Griffensteijnseplein 22
3703 BG Zeist
T: 06-46082657
KvKnr.:30250364
NL98 INGB 0005 8035 12
E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl

Aan de Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Zeist, 12 oktober 2018

Uw Kenmerk: 201806342/A2
VvE Belleville Boulevard e.a. / B&W Zeist Verkeer

Betreft: Aanvulling hoger beroep Stichting Beter Zeist tegen de uitspraak d.d. 28 juni 2018 (UTR 17/686 e.a., verzonden 3 juli 2018) van de Rechtbank Midden Nederland; zaaknummers: UTR 17 / 837, 3421, 3422, 3425, 3436 GEMWT V93

Edelachtbare heer/vrouwe,

Op 3 juli 2018 deed de rechtbank Midden Nederland uitspraak over het bovengenoemde beroep tegen 5 verkeersbesluiten van het college van burgemeester en wethouders van Zeist. Bij schrijven van 9 augustus 2018 heeft Stichting Beter Zeist pro forma hoger beroep ingesteld tegen deze verkeersbesluiten. Op 30 augustus 2018 verzocht u ons het hoger beroep te completeren met de gronden van beroep. Onderstaand is de aanvulling opgenomen met de doorgenummerde bijlagen 5-14.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E.P. Visscher', written over a horizontal line.

Stichting Beter Zeist,
E.P. Visscher, voorzitter

Onderstaand aanvulling pro forma beroepschrift 9 augustus 2018

Aanvulling Hoger beroep Stichting Beter Zeist / B&W Zeist Verkeer

Stichting Beter Zeist / 12 oktober 2018

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding / 2
- 2 Belanghebbenden-begrip: ontvankelijkheid / 3
- 3 Aanvulling beroepsgronden / 3
- 4 Conclusie / 15
- 5 Verzoek / 16
- Overzicht bijlagen / 17

1 Inleiding

Proces

In tegenstelling tot wat het college steeds doet voorkomen is bij de ontwikkeling van de huidige opzet van de verkeerscirculatie de bevolking niet betrokken. De uiteindelijke visie op de circulatie werd *in beslotenheid* door de raad ontwikkeld, is bij amendement vastgesteld zonder berekeningen over de verkeersgevolgen en stond nadien niet ter discussie, zelfs niet op basis van een breed gedragen burgerinitiatief. De verzoeken om via overleg te komen tot aanpassingen werden steeds afgewezen.

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 de gemeente later noodgedwongen overstap 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, *langere* delen van (winkel)straten (markt-Voorheuveel, 1^{ste} Hogeweg en Slotlaan-Donkere Laan), waarvoor de tunnel onder de markt werd afgebroken. (In feite werd daarmee het 'probleem' alleen maar verplaatst en vergroot.).

Volgens de gemeente zou deze markt-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 mede aanleiding om het busstation open te stellen voor auto's en de Korte Steynlaan en zijstraten van de Slotlaan af te sluiten. Die maatregelen hadden ook te maken met het op verzoek van de verkeerscommissie van het Wilhelminapark verminderen van het verkeer in delen van deze buurt.

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. zie ook **bijlage 14**.

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 amendementsversie van de centrumvisie beschikbaar waren. Hooguit was het gewenst de doorstroming op enkele kruispunten te verbeteren.

2 Belanghebbenden-begrip: ontvankelijkheid

Ad rechtsoverweging 5: ontvankelijkheid Stichting Beter Zeist (eiseres 6)

De rechtbank Midden Nederland komt in haar vonnis van 28 juni 2018 (Overwegingen punt 5, blad 4) tot de conclusie, dat er onvoldoende harde aanknopingspunten zijn om Stichting Beter Zeist de toegang tot de rechter te ontzeggen. Dit gelet omdat zij opkomt voor een wijkoverstijgend belang in combinatie met een territoriale afbakening. Overigens merkt de rechtbank op dat de doelstelling breed geformuleerd is en dat betrokkenheid op zichzelf onvoldoende is om als belanghebbende te worden aangemerkt.

Reactie appellante

Wat de doelstelling betreft blijkt uit de statuten dat deze echter wel gespecificeerd zijn naar thema's die direct te maken hebben met vervoer en verkeer en met de bestreden verkeersbesluiten, zie **bijlagen 5 en 6**.

Ten aanzien van de betrokkenheid, c.q. de feitelijke werkzaamheid bij het betrokken belang laat de opsomming in de bijlage zien, dat Stichting Beter Zeist al jarenlang rechtstreeks de in de bestreden besluiten betrokken belangen behartigt in de zin van art. 1: 2., eerste en derde lid van de Awb. Dat wordt ook bevestigd door een uitspraak van de voorzieningenrechter in 2016 en in 3 bezwaarprocedures van de gemeente Zeist, zie **bijlage 7**.

3 Aanvulling beroepsgronden

Hieronder worden de gronden van hoger beroep nader aangevuld. De uitspraak van de rechtbank heeft betrekking op vijf verkeersbesluiten:

Besluit 210533: Eenrichtingverkeer Meester de Klerkstraat

Besluit 210529: Korte Steynlaan/ Slotlaan (Busstation) / Geiserlaan e.a.

Besluit 210534: Afsluiten Rozenstraat

Besluit 210527: Afsluiten Jagerlaan (tussen Slotlaan en Antonlaan

Besluit 210535: (korte)Weeshuislaan, Voorheuvel, Slotlaan, 1^{ste} Hogeweg e.a.

3.1 De totstandkoming van de bestreden besluiten

Grief 1

Ad rechtsoverweging 6, pag. 4

Volgens het vonnis van de rechtbank hebben "eisers in grote lijnen vergelijkbare beroepsgronden 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."

Reactie appellante

Het beroep van Stichting Beter Zeist richtte zich op het algemeen belang of collectieve belangen c.q. directe belangen van weggebruikers en omwonenden. Dit in aanvulling op de beroepen van de andere appellanten.

- In dat verband is in het beroep onder *grond 1* veel aandacht besteed aan de

voorlichting en communicatie over de verkeersbesluiten en de verwachte effecten daarvan. Onderbouwd is aangegeven dat deze procedureel en inhoudelijk tekort schoot.

- Onder *beroepsgrond 2* is ingegaan op de ontoereikende procesaanpak. Belanghebbenden zijn daardoor buitenspel gezet en konden bijgevolg geen beroepen indienen.

- Onder *beroepsgrond 3* wordt aangegeven dat er sprake is van een ontoereikende onderbouwing van maatregelen Weeshuislaan en Voorheuvel e.d. (ad majeur verkeersbesluit 210535).

- Onder *beroepsgrond 4* is onderbouwd dat de effecten van de 5 verkeersbesluiten onvoldoende zijn gemotiveerd en ook niet definitief zijn vastgesteld.

- Onder *beroepsgronden 5 en 7* wordt uitgewerkt dat alle 5 verkeersbesluiten en de 2 komende verkeersbesluiten met elkaar te maken hebben, maar dat het integrale beeld ontbreekt.

Zie de gronden van het beroep in de bijlagen 10, 11 en 12.

Op al deze gronden is de rechtbank maar heel summier en onzes inziens onvoldoende ingegaan. Onderstaand zal dit voorbeeldsgewijze, maar niet uitputtend worden onderbouwd.

Grief 2

Ad rechtsoverweging 8, pag. 4

“Over de bestreden besluiten overweegt de rechtbank dat in besluitvormingstrajecten de uitvoerbaarheid van besluiten moet worden beoordeeld.

(.....) Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat op het moment waarop een verkeersbesluit wordt genomen nooit alle gevolgen van een verkeersbesluit al duidelijk zullen zijn.”

(.....) “dat elke potentiële processuele schade is weggenomen, omdat de rechtbank partijen de gelegenheid heeft geboden op de stukken te reageren.”

Ad rechtsoverweging 9, pag. 5

“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.”

Reactie appellante

Inderdaad moet de uitvoerbaarheid van verkeersbesluiten worden beoordeeld. Dat kan alleen wanneer bij benadering de verkeersgevolgen worden doorgerekend. Maar wat als de gevolgen pas worden doorgerekend wanneer de zienswijze termijnen zijn verstreken zoals bij de 5 ontwerp verkeersbesluiten? Op 6 april 2016 werden deze besluiten gepubliceerd met een zienswijzetermijn tot 18 mei. Pas op 26 juni 2016, dus ruim een maand later, laat het college dit pakket aan verkeersmaatregelen doorrekenen in het gemeentelijk verkeersmodel. Dit gebeurde dus niet voorafgaand aan het besluit, zoals Awb art. 3:2 voorschrijft¹.

Daardoor was het onmogelijk voor vele burgers en organisaties hun directe belang te bepalen. Het gaat dus niet alleen om helderheid over de gevolgen voor de huidige partijen betrokken bij het beroep, maar ook om andere direct belanghebbenden die daardoor hun mogelijkheid om in beroep te gaan is ontnomen.

¹ Awb artikel 3:2 Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige

En wat als de overheid de belanghebbendheid van groepen burgers wel kent, maar daarover niet communiceert, zoals bij de aanwonenden van de Jacob van Lennepaan? Hierover is een *casus* beschikbaar, zie **bijlagen 8 en 8a**. Daaruit blijkt dat de bewoners van de betreffende laan simpelweg niet konden bevroeden dat zij direct belanghebbend waren. De gehele procesgang werden zij niet voorgelicht over de gevolgen van de afsluiting van de tunneldoorgang bij de Voorheuvel. Toch had de gemeente de plannen voor de reconstructie van hun straat een maand na de vaststelling van de centrumvisie al klaar liggen, namelijk op 13 april 2015. Pas anderhalf jaar later op 13 november 2017 werden zij geïnformeerd toen aan de herinrichting van hun laan al werd gewerkt. De reconstructie ervan werd zelfs zonder verkeersbesluit uitgevoerd (een fictief besluit) terwijl dat wel had moeten. Overigens zijn de reconstructies in 2018 weer grotendeels teruggedraaid. Een verzoek op 19 februari 2018 om als partij te mogen deelnemen aan de lopende rechtszaak werd op 9 maart door de Rechtbank Midden Nederland afgewezen.

Een dergelijke positie geldt ook voor andere lanen en wegen in Zeist. Het beeld van de verwachte gevolgen van de ontwerpverkeersbesluiten was niet op tijd gepubliceerd ten tijde van het aflopen van de zienswijzetermijn. Pas op 4 oktober 2016 kwam het college met het *integrale* beeld van de gevolgen van de dan bekende plannen, dus inclusief de beoogde 'wijkverkeersplannen' voor enkele omliggende buurten.

3.2 De aan de bestreden besluiten ten grondslag gelegde doelen

Grief 3

Ad rechtsoverwegingen 13,14, 15, 16 pag. 5-7

Er wordt in de uitspraak vrijwel niet ingegaan op het majeure besluit om de NO-ZW doorgang bij de markt (ex-tunneltje) te sluiten. Onder punt 13 onderaan pagina 5 wordt alleen het volgende vermeld: *“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.*

Onder punt 15, pag. 7 midden staat nog: *“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.”*

Reactie appellante

In de uitspraak wordt alleen in algemene zin gezegd dat het verweer van het college wordt gevolgd. In het beroepschrift van Stichting Beter Zeist is aan dit onderdeel van de verkeersmaatregelen ruim aandacht besteed. Wat het tegengaan van *doorgaand verkeer* betreft staat in de aanvulling van het beroep d.d. 4 augustus 2017 op pagina 13 onder meer het volgende. (Daarbij moet wel worden opgemerkt dat maar een deel van het verkeer zgn. sluipverkeer betreft dat door Zeist rijdt. Het merendeel van het autoverkeer betreft bewoners en medewerkers van winkeliers en bedrijven van het winkelcentrum en omliggende buurten die anders kilometers moeten omrijden.).

“Wat ontbrak bij het door de raad aangenomen amendement was een ‘dictum’ waarin de motivering duidelijk wordt aangegeven. Achteraf worden er allerlei

motiveringen geconstrueerd en gecommuniceerd zoals:

- het doel van de Centrumvisie is een autoluw centrum waar 'de auto te gast' is: *dat staat niet in de visie*;
- het uit het centrum weren van doorgaand verkeer: *dat staat ook niet in de Centrumvisie*;
- het ontstaan van meer ruimte voor winkelend publiek en fietsers: *het eerste klopt, maar het tweede is dubieus*. In de Centrumvisie wordt vrijwel niet gesproken over fietsverkeer alleen over fietsenklemmen en stallingen en in heel algemene zin: "Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd."

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

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

Ten aanzien van *verplaatsing van het verkeer naar gebiedontsluitingswegen* wordt verwezen naar de Schaerweijdelaan en de Woudenbergseweg. Om daar te komen zal het verkeer moeten rijden door woonstraten en buurtverzamelwegen² die daarvoor qua GVVP-maxima voor de capaciteit en wegprofiel juist niet geschikt zijn, zie verder ook de Grief 4 ad rechtsoverweging 17. Dat zal leiden tot grote problemen in het Wilhelminapark, Lyceumkwartier, Valckenbosch (Dalweg) en de Bloemenbuurt en de Jacob van Lennepleaan. Dat worden de bottlenecks in de verkeerscirculatie. De zogenaamde aanvullende maatregelen en verkeersbesluiten doen daar niet aan af, hooguit voor het Wilhelminapark, vanwaar de problemen worden doorgeschoven naar het Lyceumkwartier.

Per saldo wordt het aantal autokilometers in de totale wijk Zeist-centrum hoger, maar gemiddeld niet in het eigenlijke *winkelcentrum*³. Wel wordt daar volgens de berekeningen van het verkeersmodel de Meester de Klerkstraat en de Slotlaan drukker. Mede daarom heeft het weinig zin bij de Slotlaan de Jagerlaan af te sluiten, omdat daardoor juist het laatste deel van de Slotlaan drukker wordt en daarmee de Korte Steynlaan onnodig extra wordt belast. Het openlaten van de Jagerlaan is trouwens gezien de verwachte verkeersbelasting geen groot probleem. Verder laten de teldata uit 2016 en 2017 zien dat het GVVP-maximum van 2.500 mvt/d niet wordt overschreden.

² Er is nauwelijks een verschil tussen buurtverzamelweg (zoals Lindenlaan: GVVP-maximum 5.000 auto's per dag) en erfontsluitingsweg (zoals Stationslaan, GVVP-maximum: 2.500 auto's per dag). Zie GVVP 2014-2023, blz. 5, Lijst met (vak)termen en afkortingen: "*Buurtverzamelwegen en woonstraten liggen in verblijfsgebieden en worden binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig ook wel erftoegangswegen genoemd. Op dit type weg ligt de nadruk op het verblijven. Buurtverzamelwegen zijn net wat drukker dan woonstraten.*"

³ Onder rechtsoverweging 18 wordt een uitspraak van Ir. H.J. Hoorn aangehaald die in hierboven boven aangehaalde zin wordt verduidelijkt.

Appellante blijft dan ook tegen het onnodige besluit tot afsluiten van de Jagerlaan bij de Slotlaan.

Over het bijdragen van de afsluiting van het NO-ZW verkeer stelt verweerder dat dit bijdraagt aan een aaneengesloten winkelgebied. Nochtans blijven de lijnbussen en fietsers daar rijden, zodat van een aaneengesloten winkelgebied niet kan worden gesproken.

Overigens blijkt in de praktijk dat alleen op vrijdagmiddag en zaterdag van enige drukte sprake is. Het zou dan ook eerder voor de hand liggen op die uren de doorgang te sluiten en niet op andere uren. De mogelijkheid bij die gelegenheden de bussen weer over de Slotlaan te laten rijden is inmiddels bij de herinrichting gerealiseerd na een bezwaar en inmiddels ingetrokken beroep van Stichting Beter Zeist over de inrichting van het betreffende deel van de Slotlaan.

Onder punt 16 staat in de uitspraak:

“Met voorgenoemde besluiten heeft verweerder uitdrukking gegeven aan de beleidskeuzen over het centrumkern/winkelgebied. De keuzes zijn duidelijk omschreven en gesteld noch gebleken is dat de besluiten als zodanig wat betreft de verkeersdoelen als bedoeld in artikel 2 WVV, 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.”

Appellante is van mening dat de rechtbank onvoldoende de effecten van het majeure besluit over de afsluiting van de NO-ZW-verbinding heeft meegewogen in haar uitspraak. Zij verwijst naar datgene wat in de **bijlagen 10 en 11** staat onder grond 3 en **bijlage 14**: de kaart met verkeerstoename als gevolg van de verkeersbesluiten.

Grief 4

Ad rechtsoverweging 17, pag. 7

De rechtbank sluit in haar uitspraak aan bij het verweer van het college van B&W.

Reactie appellante

In de uitspraak wordt geen rekening gehouden met de volgens het verkeersmodel verwachte effecten op omliggende buurten, althans voor bepaalde buurten. Over een evenwichtige en inzichtelijke afweging van de verschillende relevante belangen door verweerder is appellante niets bekend. Ook zijn veiligheidsaspecten niet c.q. onvoldoende meegewogen, zie ook de hoger beroepen van andere appellanten.

Verweerder (college van B&W) verwijst naar de oorspronkelijke bedoeling van de centrumvisie zoals genoemd wordt: het verbeteren van het lokale woon- en winkelplezier. Kort gezegd: er moeten verkeersproblemen worden opgelost om de loop in het winkelcentrum te verbeteren, zodat het aantal bezoekers niet afneemt maar juist weer zal toenemen. Inderdaad is het aantal bezoekers van 2008 tot 2016 met bijna de helft afgenomen. Aangezien onderwijl vrijwel geen klachten zijn binnengekomen over verkeersproblemen in het winkelcentrum is het niet aannemelijk dat verkeersproblemen de afname van het aantal passanten heeft veroorzaakt. Verder stelt verweerder “dat de

verschillende onderzoeken⁴ die zijn verricht, 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 conclusie dat met de verkeersmaatregelen een oplossing wordt geboden op netwerkniveau, dus ook met inbegrip van de omliggende buurten, is niet gebaseerd op harde onderzoekscijfers, integendeel.

Verder hebben de onderzoeken alleen betrekking op de te verwachten verkeersstromen c.q. de luchtkwaliteit en geluidsoverlast en niet op de verbetering van het bezoek aan het winkelcentrum. Over de relatie tussen dat majeure doel van de centrumvisie en de verkeersmaatregelen is juist geen onderzoek verricht. Het afsluiten van het winkelcentrum zal eerder het bezoek daaraan doen verminderen. Het voetgangersgebied Belcour is ook een mislukking gebleken. Een aanzienlijk deel van de winkels staat daar sinds lang leeg.

Er wordt in het verweer verwezen naar het verplaatsen van het verkeer naar de voor doorgaand verkeer geschikte gebiedsontsluitingswegen zoals de Woudenbergseweg en de Schaerweijdelaan. Om daar te komen zal het echter gebruik moeten maken van buurtverzamelwegen, zoals de Lindenlaan en de Jacob van Lenneplaan met maximale grenswaardes van 5.000 mvt/d. Zo is de Lindenlaan volgens het gemeentelijk verkeersmodel al overbelast met ca. 8.000 (referentie 2025) wat als gevolg van alle verkeersbesluiten kan oplopen tot ca. 11.000 of meer, zie overzicht op site http://beterzeist.nl/?wpfb_dl=1252. Op de rotondes Verlengde Slotlaan/Lindenlaan en Prof Lorentzlaan/Lindenlaan stijgt het totale verkeersaanbod door alle verkeersmaatregelen naar verwachting zelfs tot 11.850 respectievelijk 16.580. Daarbij komt dat de Lindenlaan ook een zeer drukke fietsroute is voor scholieren en er ook een vestiging is van het Diaconessenziekenhuis.

Verder gebeuren er onder meer op de Lindenlaan en de Schaerweijdelaan ongelukken waarbij auto's zijn betrokken. Er is echter in Zeist, ondanks voorstellen vanuit burgerorganisaties, geen centrale registratie van ongelukken waarbij hulpdiensten en ziekenhuizen zijn betrokken. Het verweer van het college dat met de uitvoering van de verkeersverkeersbesluiten wordt bijgedragen aan het verzekeren van de verkeersveiligheid is dan ook ongefundeerd, zie ook hoger beroep van de heer R. van Oirsouw.

3.3 Het verkeersmodel

Grief 5

Ad rechtsoverwegingen 18/19/20, pag. 8/9

“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.

(...) De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De rechtbank is van oordeel dat er onvoldoende aanknopingspunten bestaan voor de conclusie dat het door

⁴ 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).

verweerder gehanteerde verkeersmodel niet deugt en dat verweerder de bestreden besluiten hier niet op mocht baseren.

(...) Ook de enkele omstandigheid dat een vergelijking met de gegevens uit het verkeersmodel ten opzichte van individuele verkeerstellingen 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."

Reactie appellante

Het verkeersmodel is gebaseerd op elf jaar oude tellingen uit 2007⁵. Dat is niet alleen volgens eisers zo, maar dat staat in het rapport van Oranjewoud over het verkeersmodel Zeist, voor de eerste maal intern gerapporteerd in 2008 en vervolgens in versie 02 in 2009.

Sinds die tijd is er het nodige veranderd zowel gezien het sterk dalende winkeloppervlak (o.a. sluiting V&D en andere winkels) in Zeist als in algemene zin het autogebruik. De berekeningen met het model zijn echter gebaseerd op een doorgroeien van het aantal auto's en autobewegingen met een extrapolatie tot 2025. De validiteit van het model in absolute zin (van het verwachte aantal auto's per weg) zal dan ook beperkt zijn. Ook elders dan bij het kruispunt Antonlaan/Steynlaan zijn aanzienlijke verschillen gevonden tussen de modelmatige waarden en de resultaten van verkeerstellingen. Daarbij gaat het ook om wegen die volgens de verkeersbesluiten al of niet ontlast moeten worden van verkeer. Zie de analyse van prof. Dr. H. van Beijeren, deskundig op het gebied van transportmodellen, **bijlage 9**. Hij constateert op basis van een zorgvuldige analyse van de beschikbare gegevens van de voorspellingen en verkeerstellingen en -metingen dat het Zeister verkeersmodel evident niet valide c.q. ondeugdelijk is, namelijk:

1. Het model vertoont onacceptabel grote afwijkingen van uitgebreide meetresultaten uit zowel 2016 als 2017.
2. Voorspellingen van veranderingen in verkeersstromen als gevolg van de afsluiting van het tunneltje naar de Voorheuvel correleren niet of nauwelijks met de feitelijke veranderingen zoals vastgesteld in verkeerstellingen.
3. Het model voldoet niet aan minimale eisen van interne consistentie.

Theoretisch zou het model wel dienstig kunnen zijn voor het aangeven van relatieve veranderingen in het aantal auto's per weg in geval van verkeersmaatregelen. Maar ook dat blijkt volgens de analyse onvoldoende het geval om te voldoen aan het gebruikte criterium van de rechtbank, zie pag. 9 onder punt 20: "De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te

⁵ Oranjewoud Verkeersmodel Zeist, technische rapportage, revisie 02, 9-02-2009, bijlage 7 ervan

verwachten werkelijkheid. De rechtbank verwijst in dit verband naar de uitspraak van de ABRvS van 2 december 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:3720).” De teldata uit 2007 blijken zonder herijking (aan de hand van meer recente data) te gedateerd om te verwachten dat ze aan het criterium van de genoemde uitspraak kunnen voldoen.

Volgens prof. H. van Beijeren is het de vraag of verkeersmodellen zelfs na een meer actuele kalibratie op basis van goed op verstoringen gecontroleerde teldata voldoende nauwkeurige gegevens kunnen leveren op de fijne schaal die nodig is om goed gefundeerde zeer lokale verkeersbesluiten te nemen. Het lijkt volgens hem veel zinvoller deze besluiten te baseren op de resultaten van verkeerstellingen en -metingen, indien mogelijk voor en tijdens pilots waarin de maatregelen worden uitgetoetst. Hij geeft daar in zijn bijdrage suggesties voor. Daarbij zijn de consequenties van de geplande verkeersbesluiten op met name Lindenlaan, Jacob van Lennepaan, busstation en mogelijk ook Schaerweijdelaan zo groot, dat het onverantwoord zou zijn ze in één keer allemaal in te voeren zonder eerst te testen of het echt nodig is.

Overigens heeft het onderzoeksbureau DTV het aantal verwachte aantal bezoekers van de nieuwe supermarkt Hoogvliet (plan De Wending) bij het Kruispunt Antonlaan/Steynlaan bijna 4 x zo hoog geschat dan gezien een vergelijking van de nabijgelegen Jumbo redelijkerwijze het geval zal zijn. Bovendien zullen de bezoekers ervan maar voor een deel het kruispunt passeren. Ook is de vermindering van het bezoek aan het centrum van Zeist niet meegewogen. Zo is gedurende de periode 2008-2016 het aantal passanten in het winkelcentrum met bijna met 50 % afgenomen, zie verder ook **bijlage 12, pag. 6**. Al met al voldoende redenen voor nader onderzoek vanwege het StAB.

Onderzoeksvraag: Een nader onderzoek is volgens appellante dan ook nodig om de huidige validiteit van het verkeersmodel te onderzoeken en om de mogelijkheid van een alternatief daarvoor aan te geven.

Verder gaat de rechtbank in haar uitspraak in feite alleen uit van de gemeentelijke onderzoeken en het verweer van het college van B&W en verwerpt zonder duidelijke onderbouwing de resultaten van onderzoeken van appellanten.

Zo maakt ODRU in haar rapport over luchtkwaliteit en geluidsbelasting gebruik van de verwachte verkeersbewegingen volgens het verkeersmodel. De instelling verwacht een verbetering van luchtkwaliteit en een vermindering van de geluidsbelasting. Zij neemt als uitgangspunt de toekomstverwachting dat auto's beter zullen gaan presteren op het gebied van geluid en luchtverontreiniging. Daarmee wordt voorbij gegaan aan de vraag of de verkeersmaatregelen van de verkeersbesluiten tot een verbetering van de huidige situatie leiden.

In de raadsinformatiebrief van 13 december 2016 schrijft het college: *“Daarnaast zijn de luchtkwaliteit en toename van geluid onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat zowel op het gebied van lucht als geluid sprake is van een verbetering met het totaal pakket aan verkeersmaatregelen.”* Het pakket aan verkeersmaatregelen waarvan de milieugevolgen werd onderzocht leidt echter alleen maar tot meer verkeer in Zeist en dus tot hogere concentraties stikstofdioxide, fijnstof en elementair koolstof. De betreffende variant scoort juist het slechtst, slechter dan de huidige situatie. De conclusie van het college is dan ook misleidend.

Onderzoeksvraag: Ook ten aanzien van de gemeentelijke onderzoeken zal naar het

oordeel van appellante een onafhankelijk, deskundig evaluatie- en validiteitsonderzoek nodig zijn om tot een verantwoord advies te komen voor de uitspraak in hoger beroep.

3.4 De input op het verkeersmodel

Grief 6

Ad rechtsoverweging 22 pag. 10

In het verweerschrift van het college wordt aangegeven “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 ontwikkelt.”

Reactie appellante

Over de validiteit van het verkeersmodel, met als input de teldata uit 2007, is onder punt 3.3. van dit hoger beroep voldoende gezegd. Verder leidt het bovengenoemde verweer tot de volgende vragen die beantwoording behoeven.

1 Waarom verkeersmaatregelen uitvoeren die een toename doen verwachten op bijvoorbeeld de Lindenlaan en vervolgens nagaan of de verwachte toename inderdaad optreedt? Heeft het college dan toch geen vertrouwen in de validiteit van het verkeersmodel? Verder worden de verkeersdeelnemers zonder hun toestemming proefpersonen in een harde praktijksituatie. Het gaat daarbij ook om veel fietsers, waaronder tweemaal per werkdag ca. 1.200 scholieren van het voortgezet onderwijs. Hoe verhoudt zich dat conform [art.6:174 BW](#)⁶ met de verantwoordelijkheid van de overheid als wegbeheerder voor de verkeersveiligheid?

2 Stel dat de verwachte toename bijvoorbeeld op de Lindenlaan zich voordoet en daarmee aldaar de verkeerssituatie nog veel slechter wordt dan nu al het geval is, wat gebeurt er vervolgens? Worden dan de verkeersbesluiten die ten grondslag liggen aan de toename weer geheel of gedeeltelijk teruggedraaid? Of blijft het bij de constatering dat het aantal mvt/d op de betreffende weg verder is toegenomen en neemt het college de gevolgen daarvan voor lief. Want hoe meer autobewegingen, des te meer kans op verkeersongelukken.

Zolang dergelijke vragen niet worden beantwoord zijn de metingen na afloop een vrijblijvende toezegging zonder rechtsgevolgen. Wel blijft er de aansprakelijkheid van de overheid als wegbeheerder over, maar dat biedt nauwelijks soelaas voor individuele weggebruikers. Hooguit achteraf in geval van letselschade, maar dat is te laat om verkeersongelukken te voorkomen.

⁶ In arresten is deze verantwoordelijkheid verduidelijkt, zoals door het Hof Den Haag 15-09-21994: Wanneer een gemeente opzettelijk een gevaarlijke situatie creëert om bijvoorbeeld een verbod te handhaven (de bussluis), moet zij met deugdelijke beveiligingsmaatregelen ervoor zorgen dat de veiligheid gewaarborgd blijft. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zullen betrachten.

Grief 7

Ad rechtsoverweging 23, pag. 10/11

In de uitspraak staat op pagina 11: *“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.”*

Reactie appellante

Het oordeel van de rechtbank is gebaseerd op verwachtingen die niet kloppen met de realiteit. De automobilisten rijden ook na de herinrichting van het grootste deel van de laan in de praktijk veel harder dan 30 km/h, **bijlage 12, pag. 7**. In verband met het ontbreken van nulmetingen voorafgaande aan de herinrichting van de Slotlaan is ook niet meer na te gaan of de laan al of niet drukker is geworden. Wel zijn de snelheden te meten, ook buiten de gebruikelijke winkelopenstelling. Als het laatste stukje Slotlaan gereed is kan worden opgemaakt of een autoluwe Slotlaan echt is gerealiseerd. Anders is de herinrichting geen goed middel gebleken om dat af te dwingen. Dan kan nog het middel van een gehele of gedeeltelijke (in uren of dagen?) afsluiting van de Slotlaan worden overwogen. Dat heeft het nieuwe college in het hoofdlijnenakkoord als beleid aangegeven.

Maar alternatieve wegen voor de Slotlaan zijn niet of nauwelijks beschikbaar. De ene mogelijkheid voor het Slotlaanverkeer is rijden via de 1^{ste} Hogeweg door de Meester de Klerkstraat. Deze weg is echter niet geschikt voor grote aantallen auto's. De andere mogelijkheid is rijden via de woonstraat Choisyweg die via de 2^e Hogeweg toegankelijk is. Deze weg met als GVVP-maximum 2.500 mvt/d geeft toegang tot de buurt Wilhelminapark. Die zou volgens het college juist ontlast moeten worden.

Bovendien worden als gevolg van een autoluwe Slotlaan, althans volgens het verkeersmodel, de Jacob van Lenneplan en de Lindenlaan nog drukker. Dat effect zal - in geval van gelijkblijvend bezoek aan het winkelcentrum - optreden omdat bezoekers dan tweemaal over die wegen gaan rijden in plaats van eenmaal. Het kan er echter ook toe leiden dat een deel van de huidige bezoekers het Zeister winkelcentrum gaat mijden. Daartoe zijn mogelijkheden genoeg in de regio. Dat is toch niet de bedoeling van de centrumvisie?

3.5 De belangenafweging

Onder rechtsoverweging 14, pag. 6 staat: *“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.”*

Grief 8

Ad rechtsoverwegingen 24-27 pag. 11-13

Afsluiten Korte Steynlaan en openstellen busstation

Ten aanzien van het afsluiten van de Korte Steynlaan redeneert de rechtbank dat de toename van verkeer 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.”

Wat de openstelling van het busstation betreft gaat de rechtbank in haar uitspraak mee met het verweer van het college dat de voorgenomen herinrichting ervan voldoende waarborgen biedt voor de veiligheid en de beperking van de snelheid van het verkeer.

Reactie appellante

Het hoger beroep van Vereniging Lyceumkwartier Zeist (VLZ) richt zich o.a. tegen het openstellen van het busstation en het afsluiten van de Korte Steynlaan. Het gaat zeker niet alleen om een onevenredige aantasting van de belangen van de *omwonenden*, zoals de rechtbank stelt. Uit het beroep blijkt dat er géén verkeerstechnische reden is om de twee maatregelen te nemen⁷. Het verkeer op kruispunt Antonlaan/Steynlaan neemt *niet* toe als gevolg van het afsluiten de NO/ZW-doorgang (voormalige tunneltje). En de Verkeersregelinstallatie (VRI) op het kruispunt heeft méér dan voldoende ‘restcapaciteit’.⁸

Appellante onderschrijft de volgende conclusie van het hoger beroep van VLZ, te weten: *“De cijfers voor ‘huidige situatie’ in het validatie-rapport Goudappel Coffeng d.d. 25 februari 2016 zijn te hoog en de ‘toekomstscenario’s’ zijn veel te hoog voorgesteld. Tezamen genomen met de werkelijk beschikbare restcapaciteit van de VRI betekent dit dat:*

- Het onwaarschijnlijk is dat in de toekomst als gevolg van afsluiten Voorheuvelroute en/of de komst van de Wending rond het kruispunt Antonlaan Steynlaan verkeersoverlast of doorstromingsproblemen gaan ontstaan. Mits de verkeersregelinstallatie maar goed ingeregeld wordt.*
- Doelen/belangen die ten grondslag zijn gelegd aan verkeersbesluit 210529 onjuist zijn en niet gediend worden door de maatregelen van openstellen busstation en afsluiten Korte Steynlaan.*
- De nadelige gevolgen van verkeersbesluit 210539 ernstig zijn onderschat en in ieder geval niet zorgvuldig zijn afgewogen in verhouding tot de met de besluiten te dienen doelen. Bezien in het groter geheel veroorzaken deze maatregelen juist verkeersoverlast en doorstromingsproblemen in plaats van dit te voorkomen.”*

In dit verband benadrukt appellante dat zonder de afsluiting van de Korte Steynlaan de aanvullende maatregelen van het wijkverkeersplan WP-Lyceumkwartier zuid niet nodig waren geweest.

Voorts is appellante met VLZ en VvE Belleville Slotlaan van mening dat rechtsoverweging 27 meerdere misverstanden bevat aangaande:

- de omvang van de nadelige gevolgen,
- de al dan niet bestaande causale verbanden tussen verkeersmaatregelen,
- het vastgesteld gemeentelijk beleid in het GVVP-Zeist en over
- de wijze waarop het college tot de verkeersbesluiten is gekomen.

Dat wordt in de betreffende beroepschriften verder onderbouwd.

De vermoedelijke reden om de maatregelen te nemen is dat de gemeente de belangen van delen van het Wilheminapark laat prevaleren boven die van de Lyceumbuurt. De

⁷ Zie de aldaar overlegde informatie over het verkeersmodel, tellingen, VRI-metingen, het memo monitoring sloop tunnel markt en het Goudappelrapport.

⁸ VLZ onderbouwt dat o.a. ook aan de hand van analyses van de VRI-metingen van 13 maart 2017-30 juni 2017.

afsluiting van de korte Steynlaan zat niet in het aangenomen raadsamendement over de centrumvisie, zie de kaart in het amendement: http://beterzeist.nl/?wpfb_dl=510 en **bijlage 13**. De maatregel is dus kennelijk niet nodig om de bedoeling van de centrumvisie te realiseren. Deze aanvullende afsluiting is niet naar voren gekomen uit de verkeersdialoog eind 2015, maar uit een besloten overleg tussen ambtenaren en vertegenwoordigers van het Wilhelminapark.

Als gevolg daarvan wordt de Stationslaan en de Pauw van Wieldrechtlaan iets ontlast ten koste van al overbelaste lanen in het Lyceumkwartier en het creëren van een doorgaande route tussen de Slotlaan en de A28. Er behoeft door de openstelling van het busstation namelijk niet meer gewacht te worden voor twee stoplichten aan weerszijden van de Korte Steynlaan. Daarmee is het argument van de rechtbank in haar uitspraak op pagina 12 onderaan, dat dit punt niet is geconcretiseerd, ongegrond. Verder wordt in een overweldigend gesteunde petitie van Slotlaanbewoners en -winkeliers, de echte omgevingsdeskundigen, onder meer het volgende naar voren gebracht: *“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.”* Zie **bijlage 12, pag. 7 en bijlage 14**.

De verkeersdruk op de lanen in het Wilhelminapark is veel lager dan die in het Lyceumkwartier. Door het nog verder opvoeren van het aantal autobewegingen op de Lindenlaan ontstaat daar een probleem met de doorstroming en met de veiligheid. Nu er geen verkeerstechnische redenen zijn om de bestreden verkeersmaatregelen te nemen en een voldoende evenwichtige en inzichtelijke afweging van belangen niet heeft plaatsgevonden kan het verkeersbesluit dienaangaande niet standhouden. Ook de argumentatie dat het college bereid is aanvullende maatregelen in overweging te nemen als problemen zich gaan voordoen is wel erg vrijblijvend. Welke maatregelen dat zouden moeten zijn is onduidelijk. Als deze maatregelen effect hebben, zullen ze het verkeer alleen maar verplaatsen naar andere routes, vermoedelijk vooral de Jacob van Lenneplan.

De herinrichting van het busstation beperkt zich voornamelijk tot het maken van een oversteekplaats voor voetgangers. Een aparte rijstrook voor doorgaand autoverkeer wordt niet aangelegd. Daarmee zal dit busstation het enige in Nederland bekende worden waar een stroom auto's zich moet mengen met halterende en rijdende lijnbussen. Het advies van Veilig Verkeer Nederland afdeling Zeist daarover is tweeledig. De uitspraak van de rechtbank baseert zich alleen op het tweede deel ervan⁹.

Allereerst stelt VVN-Zeist: *“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 winkelpublik: voetgangers, fietsers) geen voorstander van de gemaakte keuze.”* Dat wordt onderbouwd door een zestal punten, zie **bijlage 12, pag. 6/7**.

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

1. Door het extra autoverkeer neemt de veilige oversteekbaarheid van de rijbaan af.
2. Juist het verwachte geringe en incidentele aantal van de hoeveelheid autoverkeer

⁹ Zie ook Toelichting beroep(en) Stichting beter Zeist d.d. 17 mei 2018 pag. 6/7

frustreert de onveiligheid van de situatie voor overstekende voetgangers extra.

3. Het uitzicht van het rijdend bus- en autoverkeer op overstekende voetgangers, maar 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 buslijnnennetwerk 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. Dit ook gezien de opdrachtrelatie van de gemeente t.a.v. het door VVN-Zeist uitvoeren van het belangrijke verkeersexamen in Zeist. Het is de vraag of in zo'n situatie wel van een onafhankelijk advies sprake kan zijn.

Onderzoeksvraag: Valideringsonderzoek over advies VVN-Zeist en over de veiligheid van het busstation bij openstelling.

4. Conclusie

Appelante onderbouwt in haar beroepschriften dat de uitspraak t.a.v. de besluiten 210529: Korte Steynlaan/ Slotlaan (Busstation) / Geiserlaan e.a., 210527: Afsluiten Jagerlaan (tussen Slotlaan en Antonlaan), 210535 (korte)Weeshuislaan, Voorheuvel, Slotlaan, 1^{ste} Hogeweg e.a. geen sprake is van een zorgvuldige voorbereiding conform Awb 3:2 en van een evenwichtige belangenafweging conform Awb 3:4. Daarenboven is onvoldoende in de uitspraken onderbouwd dat de verkeersinrichting conform deze besluiten voldoende garanties biedt voor de verkeersveiligheid.

Als gevolg van uitvoering van besluit 201535 zal het gehele centrum en omliggende buurten te maken krijgen met verkeersproblemen en onnodig omrijden. Bovendien is er geen enkele onderbouwing door middel van onderzoek dat daarmee het bezoek aan het

winkelcentrum zal toenemen. Dat is juist het hoofddoel van de Centrumvisie. Vernietiging van besluit 210529 voorkomt juist grote verkeersproblemen in het lyceumkwartier en andere buurten. De verwachte overschrijding van de GVVP-maxima wordt in dat geval eerlijk verdeeld over het Wilhelminapark (erfontsluitingsweg Stationslaan 2.500 mvt/d), het Lyceumkwartier (buurtverzamelweg Lindenlaan 5.000 mvt/d) en andere (woon)buurten. Overigens is er maar een gering verschil in de definities tussen erfontsluitingsweg en buurtverzamelweg, zie noot 2 op pagina 6.

Ten einde tot een onderbouwd advies te komen voor de uitspraak in hoger beroep wordt aanbevolen het StAB een onafhankelijk evaluatie- en valideringsonderzoek te (laten) doen naar:

- o Het verkeersmodel en om de mogelijkheid van een alternatief daarvoor;
- o De uitgevoerde gemeentelijke onderzoeken;
- o Het advies van VVN-Zeist en de veiligheid van het busstation bij openstelling.

Ten aanzien van de overige twee besluiten ziet appellante bij nader inzien bij uitvoering ervan zowel voor- als nadelen. De eis tot vernietiging laat zij dan ook vallen. Het gaat om de besluiten:

210533: Eenrichtingverkeer Meester de Klerkstraat;

210534: Afsluiten Rozenstraat (UTR 17/749).

5 Verzoek

REDENEN WAAROM:

Appellante u verzoekt het hoger beroep gegrond te verklaren, indien nodig het StAB te verzoeken nader onderzoek te (laten) doen (zie onder 4 Conclusie), de bestreden uitspraak over de verkeersbesluiten 210527, 210529 en 210535 te vernietigen evenals de hiervoor bestreden verkeersbesluiten en verweerder te veroordelen in de vergoeding van de kosten van de procedure.

Hoogachtend,



Stichting Beter Zeist
E.P. Visscher, voorzitter bestuur

Overzicht bijlagen volgende pagina

Overzicht bijlagen hoger beroep

Lijst bijlagen

Pro Forma beroep, 09-08-2018

1. Beroepsprocedure over de 5 Verkeersbesluiten centrumvisie d.d. 16 januari 2017.
2. Uitspraak van de meervoudige kamer van 28 juni 2018 van de Rechtbank Midden Nederland, afdeling bestuursrecht in de zaken tussen 6 partijen en het college van B&W van de gemeente Zeist.
3. Uittreksel uit het Handelsregister met de bestuurssamenstelling d.d. 4-06-2018
4. Machtiging van de vertegenwoordiging van het bestuur.

Bijlagen aanvulling beroepschrift, 12-10 2018

5. Ontvankelijkheid Stichting Beter Zeist
6. Statuten Stichting Beter Zeist, 18-12-2008
7. Beslissing college op bezwaar Stichting Beter Zeist inrichting Slotlaan, 19-04-2018
8. Casus Jacob van Lenneplaan, Ir. H.J. Hoorn, 08-10-2018
- 8a. Brief rechtbank aan Jacob van Lenneplaan. 9-03-2018
9. Evaluatie verkeersmodel Zeist, Prof. Dr. H. van Beijveren, 11-10-2018
10. Beroepschrift Stichting Beter Zeist, 03-04-2017
11. Aanvulling beroepschrift Stichting Beter Zeist, 04-08-2017
12. Toelichting beroep Stichting Beter Zeist, 17-05-2018
13. Amendement centrumvisie met kaart, aangenomen door raad op 03-03-2015
14. Kaart met verkeerstoename door verkeersbesluiten, januari 2018