



NieuwDemocratischZeist

MOTIE vreemd aan de orde van de dag, tot bevorderen van verkeersveiligheid in Zeist

(in en rond centrum en aanliggende wijken e.v.)

De gemeenteraad van Zeist, in vergadering bijeen op 6 december 2018,

Kennis genomen hebbende

van bezwaren van inwoners en groepen van inwoners, zoals buurt- en belangenverenigingen, in Zeist tegen diverse verkeersbesluiten, en

van een -uitgebreid van voetnoten voorziene- brief van 30 oktober 2018 van Wijkvereniging Lyceumkwartier Zeist aan raad en college over de oorzaken en gevolgen van verkeersbesluiten, die in de afgelopen jaren zijn genomen door B&W, welke brief als hier herhaald en ingelast beschouwd moet worden,

van de zorgen die uit voornoemde brief en uit andere gemelde bezwaren gebleken zijn over de veiligheidsrisico's die invoering van de genoemde besluiten c.q. verkeersmaatregelen met zich zullen brengen, ook door de onduidelijke gevolgen ervan voor de verkeersafwikkeling,

van de met name door Vereniging Lyceumkwartier, verder te noemen VLZ, gestelde onjuistheid van verkeersstellingen, die ter onderbouwing van de maatregelen in opdracht van het college in 2016 (en eerder) zijn verricht. VLZ geeft duidelijk aan, dat er grote verschillen bestaan tussen langdurige metingen (via de detectielussen van stoplichten en mobiele telefoon tellingen) van huidige verkeersintensiteiten en de inputcijfers die (door de ambtelijke organisatie gegeven zijn aan en) gehanteerd zijn door bijv. bureau Goudappel Coffeng en door andere bureaus, alsook verschillen met eigen metingen van VLZ,

van het voorstel van VLZ tot gefaseerde invoering van de maatregelen met tegelijk meten van de gevolgen daarvan en na de diverse fases vergelijken van die gevolgen en op basis van de alsdan geconstateerde gevolgen komen tot passende maatregelen,

van de door ir. H.J. Hoorn weergegeven effecten van de verkeersmaatregelen per 1 januari 2019 in zijn brief van 2 december 2018 aan de raad,

overwegende, dat

kennelijk grote twijfel moet bestaan over de juistheid van allerlei cijfers, van metingen en dergelijke, die ten grondslag zijn gelegd aan te nemen besluiten en maatregelen en deze onjuistheid dus moet leiden tot de conclusie, dat deze besluiten en maatregelen beschouwd moeten worden als niet zorgvuldig en niet met inachtneming en weging van alle betrokken belangen tot stand gekomen en daarmee wellicht zelfs als willekeurig gezien moeten worden,

in dit verband ook de vraag zich voordoet of wel voldoende collegiaal door college en betrokken ambtenaren tot deze besluitvorming is gekomen en dat gebrek daaraan de conclusie van onzorgvuldig bestuur (mede) rechtvaardigt,

het zeer onwenselijk is besluiten te gaan uitvoeren en verkeersmaatregelen te gaan nemen die door hun onzorgvuldigheid kunnen leiden tot voor verkeersdeelnemers, met name fietsers, en ouderen, gevaarlijke situaties, temeer waar de hier bedoelde fietsende verkeersdeelnemers voor een groot deel jongeren/scholieren zijn (hoofdroute scholen West-Oost),

het de taak van de gemeentelijke overheid is het verkeer binnen haar gemeente zodanig in te richten en te doen verlopen, dat er geen gevaarlijke situaties kunnen ontstaan en verkeersongevallen zo veel mogelijk kunnen worden voorkomen, en ook geen overlast-situaties kunnen ontstaan,

de gemeente vlg. Artikel 6:174 lid 2 BW risicoaansprakelijk is als bezitter van een opstal, waaronder ook vallen openbare wegen, het weglichaam en de wegwitrusting, waarbij de aansprakelijkheid voor een gevaarzettend gebrek wordt beoordeeld aan de hand van

- de aard, functie en toestand van de weg,
- het te verwachten gebruik van de weg,
- de kans op verwezenlijking van gevaar op de weg,
- de mogelijkheid en bezwaarlijkheid om veiligheidsmaatregelen te nemen,

zoals door de rechtspraak in meerdere uitspraken, bijv. Hof Den Haag, bepaald. Ofwel, een gemeente moet er met deugdelijke beveiligingsmaatregelen voor zorgen, dat de veiligheid gewaarborgd blijft, waarbij ook rekening gehouden moet worden met het feit, dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zelf zullen betrachten,

naar de mening van de indieners van deze motie het college van Zeist in de uitoefening van deze taak met het nemen van genoemde maatregelen tekort is geschoten en tekort schiet en die verkeersmaatregelen derhalve niet zomaar en zonder meer mogen worden uitgevoerd,

verzoekt het college,

1. de uitvoering van alle onderhavige en ook door VLZ bedoelde verkeersbesluiten **niet**, zoals door uw college aangegeven dat wél bedoeld zou zijn, per 1 januari 2019 te laten ingaan, maar op een nader, in overleg met de raad te bepalen datum,

2. de raad volledig te informeren over alle verkeersstellingen, -metingen en VRI-gegevens, die in de afgelopen vier jaar voor de plannen tot verandering van de verkeersstromen in en rond het centrum en de gevolgen daarvan voor de aanliggende wijken en voor verdere verkeersstromen, heen en terug, in, door, langs en om het centrum, verricht zijn en daarbij voor de raad inzichtelijk te maken welke vergelijkingen, en voorspellingen over toe- en afname van verkeersstromen en waar, aan de hand van al deze en andere cijfers en aannames zijn gemaakt en hoe deze tot uitgangspunt hebben kunnen dienen voor de onderhavige genomen besluiten en maatregelen,

3. de mogelijkheden te onderzoeken van het uitvoeren van gefaseerde invoering van bepaalde verkeersmaatregelen, zoals bijvoorbeeld door VLZ bedoeld onder 3. van haar brief, om aan de hand daarvan nog betere metingen in de straten in het centrum en in daarop aansluitende straten en buurten/wijken te kunnen doen en deze alle met elkaar te vergelijken en aldus tot een wél voldoende gefundeerd plan van maatregelen te komen,

4. de inwoners van Zeist, met name van het centrum en de om het centrum gelegen wijken, maar ook van andere delen van Zeist, zoveel mogelijk te betrekken bij het hiervoor onder 2. genoemde informeren en het onder 3. bedoelde onderzoeken en bij het tot een plan komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

NDZ

Seyst.nu

Carlo Fiscalini

Roy Luca

Toelichting

De brief van VLZ en de bijlage daarbij (kaartjes) geven duidelijk aan wat de gevolgen van deze verkeersbesluiten en ~maatregelen zullen zijn. De kaartjes zijn gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel, dat door het college mede gebruikt is om effecten van de onderhavige verkeersmaatregelen te simuleren en besluitvorming op te baseren. Op meerdere wegen en drukke kruispunten in Zeist zullen doelen en maxima als vastgelegd in dit GVVP vergaand overschreden worden.

Ook uit de processtukken, die door de verschillende partijen in de bezwaar- en beroep-procedures tegen de meerdere verkeersbesluiten van het college, zijn ingebracht, valt op te maken, dat er grote

tegenstrijdigheden in de gebruikte rapporten zitten, dat onduidelijkheid bestaat over oorzaken en gevolgen van toe- en afname van verkeersstromen in de diverse straten enz. enz..

Ook door Stichting Beter Zeist en door individuele inwoners is bij herhaling gewezen op onjuistheden en tegenstrijdigheden in de overwegingen en uitgangspunten die aan de onderhavige besluiten door het college ten grondslag zijn gelegd.

Het zou werkelijk te kort door de bocht zijn, en in strijd met de verplichting van de raad om toezicht te houden op wat B&W aan uitvoering van besluiten doet, om als raad nu stil te zitten en een uitvoering van besluiten te laten gebeuren, die met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid toename van verkeersongevallen, met name waarbij jonge fietsers en ouderen betrokken zullen zijn, met zich brengt.

Dat twijfel wel móét bestaan aan de zorgvuldigheid waarmee verkeersbesluiten in de afgelopen jaren door het college en/of ambtelijk genomen zouden zijn, is gebleken. Zoals het weghalen van de verkeerslichten op de kruising Schaerweijdelaan en Jacob van Lenneplaan en versmallen van de Schaerweijdelaan op die kruising onzorgvuldig bleek, en onjuist, en dus grotendeels weer ongedaan gemaakt moest worden. Ook de versmalling van de Bergweg en de wijziging van de voorrang van Bergweg naar Jacob van Lenneplaan bleek tot gevaarlijker situaties te leiden en moest, waar het die voorrang betreft, weer ongedaan gemaakt worden. Twee voorbeelden van onzorgvuldig en zonder afweging van alle betrokken belangen in de afgelopen twee tot drie jaar tot stand gekomen verkeersmaatregelen. Uit vaststelling van de onterechtheid van deze beide besluiten mag worden afgeleid, dat ook de overige, in deze afgelopen periode genomen besluiten niet zorgvuldig en niet met inachtneming van alle betrokken belangen tot stand zijn gekomen. En zijn die genomen verkeersbesluiten ambtelijk eigen wel goed gedeeld en besproken met het college?? Aldus moet en kan over die zorgvuldigheid en correcte afweging van belangen gereede twijfel bestaan.

En deze gereede twijfel is genoeg reden voor deze motie.

En daarom is het noodzakelijk, dat nu eerst all-over het geheel aan maatregelen terdege wordt gewogen, in een zo breed mogelijk forum, en onderzoek gedaan wordt als voorgesteld. Ook noodzakelijk is het dan, om voorlopig niet tot enige uitvoering van maatregelen en besluiten over te gaan, totdat alles (opnieuw) is onderzocht, zorgvuldig is afgewogen, met alle betrokkenen en niet volgens het "verdeel en heers-principe". Vervolgens moet dan in echt gezamenlijk overleg -Deep Democracy!?- tot een breed gedragen plan van maatregelen gekomen (kunnen) worden.

Wij willen als raadsleden én als inwoners van Zeist, dat de verkeersveiligheid, met name die van onze fietsende en lopende kinderen én ouderen, door een daarvoor optimaal ingericht verkeersplan, gegarandeerd is.

Wij, indieners, moeten er niet aan denken, dat, indien straks, als gevolg van het nu uitvoeren van de diverse maatregelen, een fietsende scholier of lopende oudere wordt aangereden, met ernstige gevolgen, wij alsdan moeten beseffen te weinig gedaan te hebben om die gevaarlijke situaties, die risico's te voorkomen !