

Toelichting beroep Stichting Beter Zeist voor zitting RvS

E.P. Visscher / 18 juli 2019

Geen zorgvuldige voorbereiding en evenwichtige belangenafweging

De doorrekening van de voorgenomen verkeersmaatregelen is pas gereedgekomen na het einde van de zienswijzetermijn. De berekening van de verkeerseffecten van *de 5 ontwerp-verkeersbesluiten* werd uiteindelijk op 27 juni 2016 opgeleverd. Dat is ruim 40 dagen na het verlopen van de zienswijzetermijn van 6 april 2016 t/m 18 mei 2016. De opleverdatum van het document staat op het overzicht van de resultaten. Een print met de datum is beschikbaar.

Verder is nooit de variant m.b.t. de ontwerp-verkeersbesluiten doorgerekend met de aanvullende maatregelen op de amendementsvariant, maar zonder de wijkverkeersmaatregelen¹. Ook om die reden konden de belangen vooraf niet worden afgewogen. Nu het college dit niet heeft gedaan, rijst het beeld dat het de gevolgen van de ontwerpbesluiten niet heeft willen weten en de samenleving de benodigde informatie heeft willen onthouden op het moment dat het er toe doet. Dat staat artikel 6:174 lid 2 BW op gespannen voet met de risico-aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder². Weggebruikers dreigen op die manier slachtoffer te worden van niet goed voorbereide experimenten van de overheid. Een heroverweging van de besluiten wees het college op 31 mei 2016 categorisch af ondanks een massaal ondersteund burgerinitiatief.

Het college heeft daarna bijna alle zienswijzen niet ontvankelijk verklaard en de indieners verwezen naar de rechtbank. Dit gebeurde zonder in de *genomen 5 verkeersbesluiten* iets te doen aan de negatieve hoofdeffecten van de

¹ Ir. H.J. Hoorn: Er zijn drie varianten doorgerekend:

1. referentievariant (huidige situatie)
2. centrumvisie / amendementvariant met super-rotonde,
3. 'integrale variant': centrumvisie / amendementvariant met aanvullende maatregelen **incl.** 'wijkverkeersplannen'.

De variant centrumvisie met aanvullende maatregelen op de amendementsvariant die op 6 april 2016 als pakket ontwerp-verkeersbesluiten in procedure is gebracht, maar excl. de wijkverkeersplannen, zit tussen 2 en 3 in. Deze tussenliggende variant is überhaupt niet doorgerekend in het gemeentelijk verkeersmodel. Dit is de variant met de Korte Steynlaan afgesloten in beide richtingen en in verband daarmee de Antonlaan op zijn beurt afgesloten in beide richtingen. Zie ook de uitspraak van het Hof Den Haag over de aansprakelijkheid van de gemeente voor de letselschade van een fietser in geval een gebrekkige toestand van een weg (fietspad), zaaknummer 200.155.018/01 d.d. 17 mei 2016. Wanneer een gemeente opzettelijk een gevaarlijke situatie creëert om bijvoorbeeld een verbod te handhaven 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. Dat geldt zeker voor de Lindenlaan waar tijdens de spits ca. 2.000 scholieren gebruik van maken.

verkeersmaatregelen. Dus ook achteraf heeft geen aantoonbare afweging van belangen plaatsgevonden. Dat gold en geldt zeker voor de bewoners van het centrum en omliggende buurten en de ondernemers.

Daarenboven vertoont het voor de doorrekening gebruikte verkeersmodel van de gemeente invloedrijke afwijkingen. Het gaat om aannamen van het model, de onvoldoende kalibratie ervan in 2007 t. a.v. de voorspellende waarde³, gebruikte data en verder ook om fouten in aanvullende onderzoeken. Daardoor werd en wordt bijvoorbeeld de verkeersdruk op het kruispunt Korte Steynlaan/Antonlaan en de Stationslaan veel te hoog voorgesteld.

Ook werden vragen om tellingen te doen voor onderzoek van afzonderlijke of groepen maatregelen steeds genegeerd. Dat gold en geldt ook voor het doen van nulmetingen om het effect van verkeersmaatregelen enigermate te kunnen nagaan.

Het college verweert zich onder 'Belangenafweging' met 2 punten.

- 1 *Het nemen van flankerende maatregelen om negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken.*

Dit is kenmerkend voor de 'trial and error' aanpak of het gebruik van het JBF-model ('Jan Boeren Fluitjes-model'). Een bij het centrum betrokken verkeersambtenaar van de gemeente zei in alle ernst dat hij dat 'model' hanteerde (in een overleg gezegd aan E.P Visscher, H.J. Hoorn e.a.). Er is inderdaad achteraf gewerkt aan weginrichtingen bij de Bergweg e.o. en op de Lindenlaan. Echter, de verkeerssituatie en verkeersveiligheid zijn er niet door verbeterd. Dat blijkt na de invoering van een deel van de verkeersmaatregelen van 30 november 2018 tot 26 januari 2019. Zo zijn er op diverse wegen gevaarlijke situaties ontstaan op o.a. de Lindenlaan en de Slotlaan en worden GVVP-maxima nog steeds overschreden⁴. Het was allang bekend dat de maxima werden overschreden. Desondanks werden de 5 verkeersbesluiten genomen die zorgen voor een toename van de overschrijdingen.

³ Prof. Dr. H. van Beijeren: Een kalibratie zou m.i. moeten bestaan uit tests of bij gerealiseerde veranderingen in parameters het model de resulterende veranderingen in verkeersstromen goed voorspelt. Er zijn geen aanwijzingen dat een dergelijke kalibratie bij de introductie van het model is uitgevoerd. In de beschrijving wordt het ook niet genoemd. D zou naar alle waarschijnlijkheid wel gedaan zijn als zo'n kalibratie was uitgevoerd. Het is naar mijn weten één keer gedaan, bij de tijdelijke tunnelsluiting in 2015, met het bekende desastreuze resultaat.

⁴ Zie de discussie over de GVVP-maxima die het college op pag. 5 van het verweerschrift 'voorkeurwaarden' of 'streefwaarden' noemt. Op pagina 32 van paragraaf 4.7.2 van het GVVP 2014-2023 staat:

"De genoemde maximum intensiteiten zijn geen streefwaarden. Als deze intensiteiten worden overschreden dient er na te worden gegaan of aanvullende maatregelen om de intensiteit om laag te brengen noodzakelijk en gewenst zijn." We zullen de definitie moeten volgen van het vastgestelde GVVP dat het college beleidsmatig bindt.

- 2 *het verwijzen naar een RvS-uitspraak van 12-12-2012 waarin staat dat het voldoende is om inzichtelijk te maken op welke wijze de belangen zijn afgewogen.* Er is echter geen enkele belangenafweging bekend t.a.v. de beoogde alternatieve routes: lyceumkwartier en de Bergweg e.o. (Steynlaan, Jacob van Lenneplan). Bovendien werden die wegen pas zo genoemd in december 2016 en januari 2017) bij de berichtgeving c.q. de informatie brief aan belanghebbenden over de definitieve verkeersbesluiten⁵. Daarom faalt het verweer van het College.

Veranderde situatie, zie supplement Stichting Beter Zeist d.d. 7 juli 2019

- De argumentatie van Beter Zeist tijdens het gehele proces over de onnodigheid en negatieve effecten van de afsluiting van de Voorheuvel-doorgang is achteraf juist gebleken;
- Dat geldt des te meer daar de aangrenzende helft van Belcour nu een woonbestemming krijgt;
- Bovendien is er geen autoluwe Slotlaan⁶ gekomen ondanks de verkeersmaatregelen en de herinrichting van wegen en ook zijn de maatregelen rondom het busstation niet uitgevoerd. De effecten daarvan zijn niet doorgerekend door de gemeente net als eerder bij de 5 ontwerpbesluiten.

Nu kan vervolgens het college tegenwerpen dat bij de evaluatie van de verkeersbesluiten een en ander kan worden gerepareerd. Hoe dan? De uitgevoerde mogelijke veranderingen van de weginrichting blijken in de praktijk niet voldoende effect op te leveren. Dat betekent dat dan eindelijk de verkeersbesluiten moeten worden heroverwogen op basis van een evenwichtige belangenafweging waaraan het tot nu toe heeft ontbroken.

Vandaar dat ervoor wordt gepleit om de behandeling van het hoger beroep uit te stellen totdat duidelijk is wat de situatie gaat worden. Mogelijk kunnen de beroepen dan worden ingetrokken en kunnen nieuwe procedures worden voorkomen.

⁵ Overigens kan de gemeente de brief niet meer terugvinden, zoals ons gisteren per e-mail werd bericht. Ze weet dus niet of de brief is verstuurd in tegenstelling tot het gestelde in het verweerschrift op pagina 6, midden.

⁶ Dat blijkt op de Slotlaan uit de vele opstoppingen, files en gevaarlijke situaties waar de winkeliers en bewoners massaal tegen protesteren. Dit ondanks het vastgestelde beleid te komen tot een autoluwe winkelstraat. In dit verband is het illustratief voor het gebrek aan informatie dat - ondanks toezeggingen aan Stichting Beter Zeist om binnen enkele weken na de verkeerstellingen van april dit jaar te komen met de ruwe cijfers - er nog steeds niets is opgeleverd. Een overzichtje zonder de basiscijfers werd op 16 juli 2019 na enkele uren schielijk van de website van de raadsgriffie gehaald. Daardoor kon op dezelfde dag de gemeenteraad niet gebruik maken van deze informatie bij de voorbereiding van de evaluatie van de verkeersbesluiten.