

Secretariaat:
Griffensteijnseplein 22
3703 BG Zeist
T: 06-46082657
KvKnr.:30250364
Gironr.: 5803512

E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl

Aan het college van B&W
van de gemeente Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist
Ook per e-mail E-mail: zeist@zeist.nl
Ingediend met machtigingen op 17 mei 2016

Zeist, 11-05-2016

Betreft: Zienswijze 6 ontwerp verkeersbesluiten centrumvisie d.d. 30 maart 2016,
gepubliceerd 6 april 2016

INHOUDSOPGAVE

pagina

Samenvatting: niets is wat het lijkt	2
Inleiding	3
1 GVVP deelplan voor centrum-Zeist ontbreekt vooralsnog	4
2 De voorgestelde verkeerscirculatie: doelmatigheid en procedure	6
3 De verkeersdialoog	8
4 De zes ontwerpbesluiten: specificering van de zienswijze(n)	9
4.1 Algemene overwegingen	9
4.2 Niet te behandelen ontwerpbesluiten: 4 en 5	10
4.2.1 Ontwerpbesluit 4: Opheffen eenrichtingsverkeer Oude Arnhemseweg	11
4.2.2 Ontwerpbesluit 5: Afsluiten Rozenstraat ter hoogte van de Voorheuvel	11
4.3 Te parkeren ontwerpbesluiten: 1 en 3	11
4.3.1 Ontwerpbesluit 1: Afsluiten Jagerlaan	11
4.3.2 Ontwerpbesluit 3: Instellen eenrichtingverkeer (tunnel) Mr de Klerkstraat	12
4.4 In te trekken ontwerpbesluiten: 2 en 6	13
4.4.1 Ontwerpbesluit 2: meerdere maatregelen voor de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan	11
4.4.2 Ontwerpbesluit 6: meerdere verkeersmaatregelen voor Weeshuislaan, Voorheuvel, Slotlaan en 1ste Hogeweg	20
5. Conclusie	
Bijlage: Toename van autoverkeer op wegen in en rondom centrum Zeist	24/25

Samenvatting: niets is wat het lijkt

Op 3 maart 2015 heeft de gemeenteraad na veel debat en protest besloten de centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' vast te stellen en te kiezen voor een eigen, nieuwe verkeersvariant (de 'amendementvariant'). Basiskeuzen zijn het afsluiten van de (korte) Weeshuislaan voor lijnbussen en de knip voor autoverkeer bij Albert Heijn (Voorheuveel) inclusief het afbreken van het tunneltje voor auto's en fietsers. Deze verkeersvariant moet het zieldogende, relatief nieuwe winkelgebied Belcour beter verbinden met de winkelstraten Slotlaan en Voorheuveel. Maar daardoor moet de bussenloop worden veranderd en zal het verkeer dat nu nog in zuidwestelijke richting door het centrum gaat geheel moeten uitwijken naar buurten rondom het centrum met alle gevolgen van dien.

Bij brief van 8 maart 2016 (16uit00904) wordt informatie gegeven over de uitkomsten van de deels gehouden verkeersdialoog en het vervolg. Dit laatste betreft de ter inzage legging van ontwerpverkeersbesluiten, de aanvullende maatregelen, twee nog op te stellen wijkverkeersplannen en de verdere procedure. Daar de (6) ontwerpbesluiten met elkaar samenhangen wordt hierop in 1 zienswijze gereageerd. Deze zienswijze gaat zowel in op het geheel als op ieder ontwerpverkeersbesluit afzonderlijk.

Allereerst wordt in paragraaf 1 van deze zienswijze geconstateerd dat er nog een noodzakelijk deelplan c.q. wijkverkeersplan van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) ontbreekt voor Zeist Centrum. Een dergelijk plan is verplicht volgens de Planwet verkeer en vervoer welke per 1 januari 'transparantie en burgerbetrokkenheid' de basis van het beleid. Dat correspondeert niet met het ontbreken van een verkeersplan voor Zeist centrum dat juist de verbinding zou moeten vormen tussen de globale centrumvisie en afzonderlijke verkeersbesluiten. Op deze wijze kunnen burgers zich niet goed een volledig beeld vormen van de samenhang en reikwijdte van de besluiten.

In paragraaf 2 wordt ingegaan op de ontoereikende onderbouwing van de doelmatigheid van de voorgenomen verkeerscirculatie van de centrumvisie. Verder worden de procedurele tekorten van de voorbereiding van de besluitvorming aangegeven. Zo is de amendementsvariant van de centrumvisie nooit ter visie gelegd en vooraf met de Zeister bevolking besproken, ook niet voor inspraak tijdens een voor dit soort voorstellen gebruikelijke Ronde Tafel. Dat gebeurde wel met eerdere verkeersvarianten. Verder stelde het college dat de amendementsvariant een vaststaand besluit is, terwijl het slechts een niet bindend voornemen is voor een nog vast te stellen verkeersplan en de daarop volgende besluiten. Ook zijn de gevolgen van de nieuwe opzet voor het verkeer vooraf niet en achteraf niet voldoende doorgerekend en/of experimenteel vastgesteld bijvoorbeeld door het tijdelijk afsluiten van het tunneltje bij Albert Heijn. Simpele alternatieven of aanpassingen werden niet onderzocht en overwogen. Verder zijn de verkeersbesluiten zijn niet voorzien van de vereiste goede motivering (artikel 21 BABW). De eindconclusie van het college, dat telkens aan alle vier doelstellingen van artikel 2 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 is voldaan, wordt niet gemotiveerd, ook niet met de daartoe noodzakelijke stukken. Tenslotte schiet de noodzakelijke voorlichting over de verkeersvarianten van de centrumvisie tekort. Dit alles is strijdig met het zorgvuldigheidsbeginsel zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht, art. 3.2.

Paragraaf 3 heeft betrekking op de verkeersdialoog over de diverse inrichtingsplannen die met de direct betrokkenen had moeten plaatsvinden. Dit moest gebeuren op basis

van punt 8 van het op 3 maart 2015 aangenomen raadsvoorstel over de centrumvisie. Deze dialoog is slechts met enkele buurten en straatbewoners gedeeltelijk gevoerd. Van een integrale dialoog was geen sprake. Ook konden belanghebbenden lang niet altijd beschikken over de resultaten van toegezegd onderzoek en moest zelfs een WOB-verzoek worden ingediend. In sommige gevallen werd de dialoog zelfs voortijdig door de gemeente afgebroken. Verder werd geen of vrijwel niet onderzoek verricht naar de gevolgen van maatregelen voor de veiligheid van *alle verkeersdeelnemers*: voetgangers, fietsers, scooters, automobilisten, bussen en buspassagiers etc. Hetzelfde geldt voor de invloed van de maatregelen voor hot spots zoals scholen en het busstation.

In paragraaf 4 wordt de zienswijze verder gespecificeerd voor de 6 verkeersbesluiten. Een valide beoordeling van de meeste afzonderlijke besluiten is nu onmogelijk. Dit komt omdat de verkeersdialoog niet is afgerond, de verkeerseffecten niet geheel bekend zijn of voorspelbaar, soms wordt uitgegaan van verouderde, incomplete tellingen, het toegezegde verkeersplan niet beschikbaar is en niet alle verkeersmaatregelen bekend zijn en ter visie liggen. Een adequate onderbouwing van de besluiten ontbreekt en een evenwichtige en integrale afweging van alle belangen is niet goed mogelijk. Ingegaan wordt op ons inziens:

- *Niet te behandelen ontwerpbesluiten*: 4 (Oude Arnhemseweg) en 5 (Rozenstraat). Deze besluiten maken geen deel uit van de voorgestelde verkeerscirculatie (amendementsvariant) van de centrumvisie. Ze kunnen later in een breder verband indien nodig als onderdelen van (nieuwe) verkeersplannen worden meegenomen.
- *Te parkeren besluiten*: 1 (Jagerlaan) en 3 (Meester de Klerkstraat).
- *In te trekken besluiten*: 2 (Belcour en omgeving) en 6 (Busstation en omgeving).

Voor de meer gespecificeerde en aanvullende motivering wordt verwezen naar de betreffende paragrafen.

In paragraaf 5 wordt aangegeven aan welke rechtsbeginselen de voorbereiding van de besluitvorming volgens de zienswijze niet voldoet. Het gaat om de beginselen van zorgvuldigheid, vertrouwen, motivering, rechtszekerheid, fair play en evenredigheid. Om alle genoemde redenen en de onderbouwing in deze zienswijze vermeld, is het niet opportuun met de ontwerpbesluiten in te stemmen.

Inleiding

Op 3 maart 2015 heeft de gemeenteraad na veel debat en protest besloten de centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' vast te stellen en te kiezen voor een eigen, nieuwe verkeersvariant (de 'amendementvariant'). Basiskeuzen zijn het afsluiten van de (korte) Weeshuislaan voor lijnbussen en de knip voor autoverkeer bij Albert Heijn (Voorheuvel) inclusief het afbreken van het tunneltje voor auto's en fietsers. Deze verkeersvariant moet het zieldogende, relatief nieuwe winkelgebied Belcour beter verbinden met de winkelstraten Slotlaan en Voorheuvel. Maar daardoor moet de bussenloop worden veranderd en zal het verkeer dat nu nog in zuidwestelijke richting door het centrum gaat geheel moeten uitwijken naar buurten rondom het centrum met alle gevolgen van dien.

In de Ideeëninventarisatie 2008 en de Nota Uitgangspunten Masterplan Centrum 2009 wordt uitgegaan van: *'Het waarborgen van een gedegen oost-west / west-oostverbinding' door het centrum, zowel voor auto's als bussen.*" (bedoeld wordt noordoost-zuidwest en omgekeerd). In het daarop volgende (winkel)centrumplan van

VVKH Architecten van eind 2012 / 2013 werd dit uitgangspunt echter genegeerd. De deelnemers aan de dialoog met de samenleving keurden deze omslag unaniem af, zo bleek uit inspraakbijeenkomsten en een enquête.

Bij brief van 8 maart 2016 (16uit00904) wordt informatie gegeven over de uitkomsten van de deels gehouden verkeersdialoog en het vervolg. Dit laatste betreft de ontwerpverkeersbesluiten, de aanvullende maatregelen, twee nog op te stellen wijkverkeersplannen en de verdere procedure.

Tijdens de informatiebijeenkomst d.d.18 april 2016 over de op 6 april 2016 gepubliceerde ontwerpbesluiten en over de te volgen procedure vroegen belanghebbenden dringend de procedure van besluitvorming op te schorten. Dit totdat totdat de door de raad per motie gevraagde en door het college toegezegde dialoog met alle belanghebbende buurten zou zijn afgerond. Nu het college heeft aangegeven de resultaten daarvan niet af te wachten, zijn wij als belanghebbend(n) genoodzaakt deze zienswijze in te dienen om onze rechten in een mogelijke beroepsprocedure te behouden. Deze gang van zaken is strijdig met de toezegging van het college en ook strijdig met het zorgvuldigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:2 Awb en aan het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:4 lid 2 Awb.

Art. 3:2: "Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen."

Art. 3:4 lid 2: "De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen."

1 GVVP deelplan voor centrum-Zeist ontbreekt vooralsnog

De gemeentelijke overheid is bestuurlijk aansprakelijk bij tekortschietende besluitvorming en uitvoering. Wij verwachten van de gemeente een transparante procedure voor de voorbereiding en vaststelling van de verkeerscirculatie. En idem een naar gevolgen voor alle belanghebbenden volledig doordacht verkeers- en vervoersplan voor het centrum, inclusief de gevolgen voor andere straten en wijken van Zeist. In het GVVP Zeist 2014-2023 wordt op pagina 35 verwezen naar het vast te stellen Centrumplan. De voorgestelde verkeerscirculatie van de centrumvisie is echter geen plan in de zin van het GVVP Zeist. Het is ook geen wijkverkeersplan zoals wordt vermeld op pagina 32/33 van het GVVP. Zo'n plan is nodig voor wegategorisering en circulatie in verblijfsgebieden zoals het centrum. Het wettelijk verplichte plan moet ook voldoen aan de 'Planwet Verkeer en vervoer' die sinds 1 januari 2015 van toepassing is.

Uit de evaluatie van het voorgaande GVVP Zeist 2001-2013 bleek onder meer dat het plan op een aantal punten tekort schoot (GVVP Zeist 2014-2023, pagina 8):

- Het stelt onvoldoende prioriteiten;
- Het ontbreekt op een aantal punten aan juiste onderzoeksinformatie;
- Bij bewoners overheerst het beeld dat de gemeente niet echt luistert naar aanbevelingen van burgers;
- Het GVVP biedt onvoldoende inzicht over de financiering van uit te voeren projecten.

In het nieuwe GVVP zijn deze tekorten deels opgelost, maar nog niet voor Zeist-centrum en omgeving. Dit is ook niet gebeurd in de aangenomen verkeersvariant van de centrumvisie. Vandaar dat eerst de verkeersvariant in een Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan dient te worden uitgewerkt. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de uit de evaluatie gebleken tekortkomingen.

Een verkeers- en vervoersplan moet voldoen aan de eisen en doelen die in het GVVP worden gesteld. In het GVVP staat in de paragraaf Filosofie (par. 1.5.1.):

“De visie in het plan richt zich op de lange termijn en op het duurzaam voldoen aan mobiliteitsbehoeften. Het bouwt voort op bestaande plannen en houdt rekening met integratie, participatie en evaluatie principes. Telkens wordt gezocht naar evenwicht tussen mens, milieu en meerwaarde. Vervolgens wordt de visie vertaald naar concrete beleidsdoelstellingen. Dat betekent dat de doelstellingen zich kenmerken doordat ze specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden zijn (SMART). Deze werkwijze wordt in Nederland beschouwd als – vrij vertaald uit het Engels – ‘duurzame stedelijke mobiliteitsontwikkeling.’”

Verder gelden (pag. 3, 4, 17 en 18 GVVP) de aan verkeer en vervoer gerelateerde doelen van duurzame mobiliteit voor mens (veiligheid: ongevallen), milieu (verblijfskwaliteit) en meerwaarde (bereikbaarheid: voor auto's de reistijd). Daaraan moeten verkeersmaatregelen aantoonbaar bijdragen.

Wat het duurzaam verkeer en vervoer betreft wordt onder meer het volgende als beleidskader meegegeven (pagina 16): “Bij verkeersveiligheid focus op jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers” (Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, Ministerie van infrastructuur en milieu, 2012).

Tijdens de voorbereiding van de ontwerpbesluiten zijn wel allerlei prognoses en degelijke geproduceerd, maar van een samenhangend plan dat als zodanig is te beoordelen is geen sprake, laat staan van het hierbij een integraal betrekken van burgers. Essentiële onderdelen en onderzoeken ontbreken, cijfers en prognoses zijn gebaseerd op verouderde tellingen en hier en daar vervolgens op een arbitraire wijze aangepast, de relatie met veiligheid en reistijd wordt niet gelegd c.q. onderbouwd. Ook zijn de doelmatigheid en een verantwoorde procedure uit het oog verloren (zie daarvoor onder paragraaf 2).

Wat ook zorgwekkend is dat voor een aantal wegen de (maximale) normen voor het aantal motorvoertuigen per dag (GVVP Zeist) sterk zal worden overschreden, zie bijlage. Voor sommige wegen worden zelfs (actief) geen normen vermeld of schijnen ze onjuist te zijn. Bovendien wordt de informatie over de overschrijdingen niet of onvoldoende (actief) gedeeld met de inwoners van Zeist. De burgers weten dan ook niet wat er staat te gebeuren.

Het GVVP Zeist voor wat betreft Zeist-centrum voldoet daarom niet aan de eisen die ook wettelijk aan een dergelijk plan moeten worden gesteld. Het zal dan ook eerst moeten worden opgesteld, pas waarna ontwerpbesluiten op basis daarvan ter visie kunnen worden gelegd.

Transparantie en burgerparticipatie

Verder wordt hier verwezen naar de toezegging van alle coalitiepartijen in hun verkiezingsprogramma's 2014 dat zij graag gebruik willen maken van de kennis van de inwoners en dat zij transparantie en burgerbetrokkenheid hoog in het vaandel hebben staan. In het coalitieprogramma 2014-2018 pagina 4 (Van “eerste overheid” naar “eerst de burger”) is dit beleidsmatig verankerd. Een verkeersplan voor Zeist centrum zou juist de verbinding moeten vormen tussen de globale centrumvisie en afzonderlijke verkeersbesluiten. Zonder een dergelijk plan kunnen burgers en andere belanghebbenden zich niet goed een beeld vormen van de samenhang en reikwijdte van de besluiten. Het grote gevaar van een versnipperde besluitvorming is dat relevante belangen over het hoofd worden gezien. Wij verwachten van de gemeentelijke organisatie een transparante procedure voor een verkeersplan voor Zeist centrum,

waarin de gevolgen voor alle belanghebbenden volledig worden onderbouwd. Voordien heeft het geen zin te praten over een onvolledige serie deelbesluiten.

2 De voorgestelde verkeerscirculatie: doelmatigheid en procedure

Doelmatigheid verkeerscirculatie

In dit verband is het volgende van belang:

- Het is nooit aangetoond dat een andere verkeerscirculatie de krimp van het winkelcentrum kan voorkomen of vertragen, voor zover het gebruik van zo'n middel in dit geval al wenselijk zou zijn. Sommigen namen bij het opstellen van de centrumvisie de noodzaak van een dergelijke verandering aan. Maar toen was het al duidelijk dat vooral andere factoren een belangrijke rol spelen. De dalende omzet van winkels in Zeist en andere (middelgrote) plaatsen heeft zoals blijkt uit onderzoek te maken met algemene maatschappelijke ontwikkelingen, zoals toenemende internetverkoop, marktverzadiging, consumptiepatronen, vergrijzing, concurrentie met nabij gelegen grote winkelcentra (Utrecht met meer dan 100.000 m2 extra winkeloppervlak in Hoog Catharijne, Amersfoort) etc. Vestiging van nieuwe winkels is alleen mogelijk bij aangepaste, lagere huren per m2 verkoopoppervlak.
- Een probleemomschrijving en -analyse van de verkeerssituatie voor Zeist centrum ontbreekt.

In het advies van de themagroep bereikbaarheid wordt letterlijk geconstateerd:

- 1 De bereikbaarheid van het centrum is goed.
- 2 De doorstroming kan (op enkele plekken) beter.
- 3 Er is voldoende parkeergelegenheid.
- 4 Er is geen draagvlak voor het nagenoeg uitbannen van verkeerscirculatie door het centrum zoals voorgesteld in de 2012 door VVKH (Architecten) ontwikkelde Centrumvisie. Niet ingezien wordt wat de voordelen daarvan zijn die zo'n afsluiting rechtvaardigen, terwijl de nadelen voor de bereikbaarheid en bijvoorbeeld voor de omliggende buurten groot zijn.

Op pagina 61 van de centrumvisie staat:

“De overgrote meerderheid van de centrumbewoners vindt de huidige verkeerssituatie zo slecht nog niet en is van mening dat kan worden volstaan met enkele verbeteringen hier en daar.”

- Het tunneltje dat de verkeersstroom noord-zuid van auto's door Zeist mogelijk maakt is geen enkele maal als probleem genoemd bij de ruim 200 reacties n.a.v. de oproep in april 2014 vanuit de gemeente aan burgers om verkeersergernissen te melden. In 2015 zijn in totaal 482 meldingen i.v.m. verkeer gedaan en ook bij deze meldingen zat er geen enkele over dit tunneltje. Hetzelfde geldt voor de situatie van de (korte) Weeshuislaan en die van het kruispunt Antonlaan – Steynlaan. Toch worden al deze verkeerssituaties door de gemeente genoemd als evenzovele knelpunten die moeten worden opgelost.
- Veel maatregelen om de winkelstaten aantrekkelijk te maken zijn ook nu mogelijk of met simpele aanpassingen uitvoerbaar.

Procedureel

Hierbij zijn de volgende punten van belang in het kader van een goed besturen:

- De aangenomen opzet (visie) van de verkeerscirculatie in de amendementsvariant van de centrumvisie is nooit ter visie gelegd en met de Zeister bevolking besproken; deze nieuwe verkeersvariant heeft de raad in februari 2015 in besloten kring ontwikkeld;

- Een Ronde Tafel voor inspraakreacties werd niet toegestaan ondanks de vraag daartoe vanuit belanghebbende burgerorganisaties en burgers;
- Door de nieuwe variant te presenteren als amendement is de voor dit soort voorstellen gebruikelijke Ronde Tafel procedure omzeild, terwijl die wel voor eerdere varianten werd georganiseerd;
- Het college en de verkeersambtenaar stelden herhaaldelijk in de raad en daarbuiten dat de verkeersvariant van het amendement op de centrumvisie een onomkeerbaar vaststaand besluit is. Het is daarentegen slechts een voornemen voor een nog vast te stellen verkeersplan en voor de daarop volgende besluiten (kortom: een besluit van algemene aard). Dit niet conform het *Fair Play beginsel* als bedoeld in art. 2:4 Awb.
- Het college richt zich op een bepaald belang van sommige vastgoedeigenaren en winkeliers en is hier niet transparant over. De overheid moet zich echter onpartijdig opstellen bij het nemen van de besluiten en de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht nemen.
- De gevolgen van de nieuwe variant voor het verkeer zijn vooraf niet en achteraf niet voldoende doorgerekend. Dat geldt bijvoorbeeld voor een aantal mogelijkheden die H.J. Hoorn aangeeft in zijn brief aan het college van B&W d.d.18 november 2015, zoals de autoluwheid (welk %?) van de Slotlaan. Verder wijst hij op de onzorgvuldige voorbereiding van de besluitvorming gezien de aangetroffen vereenvoudigingen, fouten en onvolledigheden in de gemeentelijke berekeningen en prognoses.
- Simpele alternatieven of aanpassingen zijn niet onderzocht en overwogen. (bijvoorbeeld aanpassing verouderde verkeerslichten, verkeersborden ten behoeve van bestemmingsverkeer, automatische registratie autoverkeer);
- De mededeling van het college dat in september 2016 het tunneltje bij Albert Heijn zal worden afgebroken zonder dat daarvoor een verkeersbesluit nodig is. De afsluiting van de weg heeft echter wel ingrijpende effecten op de verkeerscirculatie in Zeist centrum en in de omliggende buurten.
- De voorlichting over de verkeersvarianten van de centrumvisie is gebrekkig zowel naar aard als inhoud. Zo zijn de bijlagen van de visie niet (digitaal) toegankelijk, terwijl er in de tekst wel naar wordt verwezen.

Daarbij dienen de besluiten onderling en afzonderlijk goed te zijn afgewogen, ook ten opzichte van het doel van de centrumvisie: een compact, aantrekkelijk winkelcentrum. In dit kader is van belang het zorgvuldigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:2 Awb:

“Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.”

En zoals bestuursrechtadvocaat Hugo Doornhof op 21 april jl. toelicht in Binnenlands bestuur thema ruimte en milieu: “... de gemeenteraad is uiteindelijk een bestuursorgaan in de zin van de bestuursrecht, waarvan de leden bovendien onder meer hebben gezworen de wetten te zullen nakomen. Daarbij gaat het nu eenmaal ook om de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.”

Op grond van artikel 21 BABW dient een verkeersbesluit te worden voorzien van een goede motivering. Hierbij moet allereerst duidelijk zijn welke doelstelling wordt beoogd met het nemen van het verkeersbesluit. De doelstelling voor het centrumgebied, het aantrekkelijk maken van het (winkel)centrum, is duidelijk. De doelstellingen van de ontwerpverkeersbesluiten zijn echter onduidelijk en ze zijn bovendien onvoldoende deugdelijk gefundeerd en gemotiveerd. Er worden stellingen gedeponereerd die in de

ontwerpbesluiten niet nader zijn onderbouwd, ook niet met de daartoe noodzakelijke stukken. Dit is echter gelet op artikel 21 BABW een vereiste.

Verder moeten de belangen als verwoord in artikel 2 lid 1 (en 2) van de Wegenverkeerswet 1994 in kaart worden gebracht. Indien er andere belangen meespelen moet duidelijk zijn hoe deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Gezien het voorgaande is dat alles onvoldoende niet of onvoldoende gebeurd.

Wegenverkeerswet 1994 art. 3 lid 1: De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

- a het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Op welke wijze de veiligheid op de wegen wordt bevorderd is niet gemotiveerd. De doelstelling van de maatregelen is immers het aantrekkelijker maken van het winkelgebied. Hier moeten auto's voor wijken maar dat zegt niets over de veiligheid. De bescherming van de weggebruikers en passagiers blijft ook volstrekt onduidelijk. Op welke wijze deze door de maatregelen worden beschermd is een raadsel. De wegen worden juist minder bruikbaar. Een grote groep mensen moet namelijk omrijden en de vrijheid van het verkeer is daardoor juist minder gewaarborgd. De eindconclusie van het college, dat telkens aan alle vier doelstellingen van artikel 2 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 is voldaan, wordt niet gemotiveerd.

3 De verkeersdialoog

In het aangenomen raadsvoorstel van 3 maart 2015 staat onder punt 8 het volgende. *“De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers).”* Dit is in overeenstemming met het gestelde in het coalitieakkoord 2014-2018, pagina 7. Daar staat onder de titel “Een bruisend hart” als eerste beleidspunt: *“De uitkomst van de dialoog met omwonenden en winkeliers over de toekomst van het centrumgebied wordt verwerkt in een helder centrumplan ..”*

Overigens wordt de aanduiding “direct betrokkenen” door de gemeente in het uitnodigingsbeleid wel heel eng gedefinieerd, namelijk alleen bewoners wonende aan de betrokken straat. Dit terwijl doorstroming en inrichting van het centrum veel meer zo niet alle burgers van Zeist raakt. Een dergelijke opvatting over belanghebbendheid leidt al gauw tot ‘Nimby’ reacties en het exporteren van problemen naar andere straten. Ook maakt het een ongewenste ‘verdeel en heers’ benadering mogelijk.

In de brief van 8 maart 2016 (16uit00904) over verkeersdialoog en vervolg staat onder “Aanleiding” dat met belanghebbenden gesprekken zijn gevoerd binnen de verkeersdialoog en dat de uitkomsten inmiddels bekend zijn. Alleen met de buurt Wilhelminapark is de dialoog voortgezet en nog niet afgerond. Met andere betrokken buurten is deze niet gestart (Slotlaan, Bethaniëplein, Lyceumkwartier, Bloemenbuurt, Dichtersbuurt, of zelfs eenzijdig afgebroken (rondom busstation en De Wending). Daarmee is niet voldaan aan de eigen voorwaarden van de raad en het college voor de uitwerking van de inrichtingsplannen, laat staan voor het nemen van ontwerpbesluiten op basis daarvan.

Bovendien is het naar eigen inzicht al of niet of (te) laat betrekken van belanghebbende

buurten een vorm van voorkeursbehandeling. Dat doet geen recht aan het principe van het evenwichtig (kunnen) afwegen van belangen. Dat geldt des te meer daar voor bepaalde buurten voorgenomen aanvullende maatregelen zullen leiden tot extra veel verkeer in omliggende buurten zoals het Lyceumkwartier. Deze werden tot nu toe echter niet gecommuniceerd met de betreffende buurt(en). Het successief besluiten over delen van de verkeerscirculatie leidt dan bij belanghebbenden tot een onaanvaardbare achterstand voor wat betreft noodzakelijke informatie en kansen op inspraak c.q. invloed op de (ontwerp)besluiten.

De resultaten van de toegezegde doorrekening van verwachte verkeersintensiteiten kwamen tijdens de verkeersdialoog slechts mondjesmaat beschikbaar of helemaal niet. Zo konden enkele burgers pas maart 2016 door middel van een WOB-verzoek beschikken over het integrale pakket aan onderzoeksgegevens per weg. De effecten van een autoluwe Slotlaan zijn overigens nog niet doorgerekend c.q. beschikbaar. Zonder dergelijke informatie is een dialoog zinloos. De voorbereiding van de besluiten correspondeert niet met de toezegging(en) van het college aan de raad en de bevolking. Burgers mogen, onder bepaalde voorwaarden, volgens het vertrouwensbeginsel erop vertrouwen dat toezeggingen van het college worden nagekomen.

Nu de meeste verkeersinformatie eindelijk beschikbaar is zal de toegezegde dialoog met de betreffende buurten alsnog moeten plaatsvinden. Dit om na te gaan of de voorgestelde verkeerscirculatie inderdaad wenselijk, uitvoerbaar en acceptabel is. Willen dergelijke gesprekken invloed kunnen hebben op de ontwerpbesluiten dan zullen deze ontwerpen voorlopig moeten worden geparkeerd. Het voortijdig indienen van ontwerp verkeersbesluiten zonder de resultaten van de bij motie afgesproken voorwaardelijke dialoogbijekomsten leidt tot beoordelen van enkele deeloplossingen in plaats van het grote geheel. Maar de gehele verkeerspuzzel is meer dan de som van enkele puzzelstukjes.

Wat geheel ontbreekt is onderzoeksinformatie hoe wordt omgegaan met de gevolgen van maatregelen voor de veiligheid van *alle verkeersdeelnemers*: voetgangers, fietsers, scooters, automobilisten, bussen en buspassagiers etc. Dat geldt in het bijzonder voor hot spots in en rondom het centrum zoals het busstation en scholen, kinderdagverblijven en het ziekenhuis. In de onderzoeken wordt in feite alleen het verwachte aantal auto's gesimuleerd, terwijl in de wijk Zeist-centrum het aantal auto's maar een deel uitmaakt van alle verkeer naast de veelheid aan fietsers.

4 De zes ontwerpbesluiten: specificering van de zienswijze(n)

4.1 algemene overwegingen

De zes ontwerpbesluiten zullen naar verwachting worden gevolgd door enkele andere nog onbekende besluiten voor omliggende wegen en buurten. Die kunnen van invloed zijn op de nu voorliggende besluiten c.q. de effecten ervan.

Een beoordeling van de nu voorliggende besluiten heeft pas zin, wanneer *alle besluiten* ter visie liggen. Immers; het geheel is meer dan de som der delen. Dat geldt ook voor de beoordeling van de delen. Daarvoor dient het GVVP, Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan.

De meeste ontwerpbesluiten moeten worden geparkeerd of ingetrokken totdat een evenwichtige en integrale afweging van alle belangen heeft plaats gevonden. In hoeverre dan sommige van de voorgestelde maatregelen kunnen worden uitgevoerd

hangt af van de resultaten van de afweging samen met alle belanghebbenden. De uitkomst van de afweging kan ook zijn een ander circulatieplan dan nu uit deze deelbesluiten naar voren komt.

Het nu druk leggen op (voortijdige) besluitvorming op basis van een onvolledige dialoog en via een aantal deelbesluiten zet onnodig druk op de procedure van dialoog en overleg met de belanghebbenden.

Verder wordt geconstateerd dat de opdeling überhaupt een onderlinge en integrale afweging bemoeilijkt. De effecten van de besluiten zijn immers vaak afhankelijk van elkaar of vullen elkaar aan. De opdeling is bovendien niet consistent. Zo worden in de aankondigingsbrief van 8 maart 2016 12 verkeersmaatregelen omschreven en genummerd, terwijl op de website centrumzeistvernieuwt.nl 11 maatregelen worden aangegeven volgens een andere indeling en met een andere nummering. De maatregelen worden vervolgens in 6 ontwerpbesluiten gecombineerd. Binnen de gecombineerde besluiten wordt vervolgens weer een andere volgorde, combinatie en benaming aangehouden dan in de aankondigingen staat.

Het geheel maakt een zeer verwar(ren)de indruk. Die leidt gemakkelijk tot misverstanden en tot het herhaald moeten opvoeren van zelfde of soortgelijke argumenten. Het is alsof je een gerecht moet beoordelen op basis van de gebruikte ingrediënten die bovendien nog verschillen naar aard en naam.

Een valide beoordeling van de meeste afzonderlijke besluiten is nu onmogelijk omdat:

- 1 De door de raad gevraagde en door het college toegezegde verkeersdialoog met de belanghebbende buurten nog moet worden gevoerd of afgerond. De resultaten van de dialoog kunnen effect hebben op de ontwerpbesluiten.

- 2 Bijgevolg niet alle verkeerseffecten zijn doorgerekend of bekend zijn.

- 3 De cijfers over het autoverkeer soms gebaseerd zijn op oude incomplete tellingen (2008) en de onderzoeksresultaten verschillen significant van elkaar.

- 4 Het door het college toegezegde integrale verkeersplan ook niet beschikbaar en bekend is.

- 5 Niet alle verkeersmaatregelen van het integrale plan beschikbaar en bekend zijn en ter visie liggen.

Daar de afsluiting van het tunneltje bij Albert Heijn effect heeft op de gehele verkeerscirculatie van Zeist centrum en in de omliggende buurten stellen wij voor de tunnel gedurende een periode van weken of maanden af te sluiten. Dan is op basis van methodologisch verantwoord verzamelde praktijkgegevens na te gaan wat de feitelijke effecten zijn op de meest waarschijnlijke uitwijkroutes. Ook zouden dan successief andere maatregelen (tijdelijke afsluitingen) kunnen worden toegevoegd. Dat alles kan door middel van automatische registratie. Op die manier komen harde cijfers beschikbaar voor de keuze van de meest wenselijke verkeerscirculatie.

Onderstaand wordt allereerst ingegaan op ons inziens niet te behandelen ontwerpbesluiten (1) en vervolgens op die welke geparkeerd (2) en die welke ingetrokken (3) zouden moeten worden.

4.2 Niet te behandelen ontwerpbesluiten: 4 en 5

Deze besluiten maken geen deel uit van de voorgestelde verkeerscirculatie (amendementsvariant) van de centrumvisie. Ze kunnen later in een breder verband indien nodig als onderdelen van (nieuwe) verkeersplannen worden meegenomen.

4.2.1 Ontwerpbesluit 4 (174179): Opheffen eenrichtingsverkeer Oude Arnhemseweg (maatregel 4)

Het besluit voor het instellen tweerichtingsverkeer voor auto's op het gedeelte van de Oude Arnhemseweg van Lommerlust tot de rotonde Emmaplein staat niet in de amendementsvariant van de centrumvisie. De uitvoering ervan zorgt voor iets minder autoverkeer over het eerste deel van de Oude Arnhemseweg tot aan de van Reenenweg, omdat onnodig omrijden wordt voorkomen. Maar verderop neemt het verkeer volgens de amendementsvariant juist sterk toe. De inhoud van het ontwerpbesluit zou al of niet deel kunnen uitmaken van het autoluw en fietsvriendelijk maken van de gehele Oude Arnhemseweg tot aan de rotonde Schaerweijdelaan. Mogelijk zorgt tweerichtingsverkeer voor meer parkeerdruk op Lommerlust. Bovendien kan het de bevoorrading van de aldaar aanwezige winkels belemmeren.

Dat is van belang voor het beperken van het autoverkeer op deze weg, die immers intensief wordt gebruikt als doorgaande fietsroute. Als het besluit zou worden uitgevoerd moet het laanbeeld met bomen behouden blijven. Hoe de aansluiting met het kruispunt met de Montaubanstaat en het Emmaplein dan moet worden vormgegeven is afhankelijk van de te nemen verkeersbesluiten. De voorgestelde opzet is een van de mogelijkheden. De inhoud van het ontwerpbesluit zou in een breder verband moeten worden beoordeeld. Pas dan heeft het zin het eventueel als mogelijk onderdeel van een plan voor de Oude Arnhemseweg en omgeving te behandelen.

4.2.2 Ontwerpbesluit 5 (174181): Afsluiten Rozenstraat ter hoogte van de Voorheuvel (maatregel 5)

De afsluiting van de Rozenstraat bij de Voorheuvel staat niet in de amendementsvariant van de centrumvisie van de centrumvisie. De afsluiting bestaat in de huidige situatie al deels, behalve voor bepaalde uren laad-en losverkeer.

Volgens het ontwerpbesluit zou verkeer naar de markt (opbouw en afbouw kramen) via de Weeshuislaan (of bij een ander ontwerp van het Voorheuveldplein) bij uitzondering daarover plaatsvinden. De maatregel zorgt voor een knip om doorgaand verkeer door de Bloemenbuurt met woonstraten te voorkomen. Bij calamiteiten zou de knip tijdelijk kunnen worden opgeheven.

Voor dit ontwerpbesluit geldt hetzelfde als voor ontwerp besluit 4. De inhoud ervan zou in een breder verband moeten worden beoordeeld. De motivering ontbreekt grotendeels evenals de afweging van belangen. Bovendien is het niet besproken met de belanghebbenden c.q. de bewoners van de Bloemenbuurt. Pas dan heeft het zin het als mogelijk onderdeel van een plan voor de Bloemenbuurt te behandelen.

4.3 Te parkeren ontwerpbesluiten: 1 en 3

Deze besluiten betreffen deels de voorgestelde verkeersmaatregelen in het kader van de centrumvisie.

4.3.1 Ontwerpbesluit 1 (174170): Afsluiten Jagerlaan (maatregel 1)

Het fysiek afsluiten van de Jagerlaan heeft volgens de motivering in algemene zin te maken met de centrumvisie en de daarin opgenomen verkeerscirculatie. Toch staat het afsluiten niet in de aangenomen amendementsvariant van 5 maart 2015. Specifiek gaat het om het voorkomen van 'sluipverkeer' tussen de Slotlaan en de parallel lopende Antonlaan. De maatregelen van de centrumvisie leiden echter tot *circa 700 % meer* verkeer voor het eind van de Slotlaan tot aan het busstation. Maar een van de

beleidskeuzen van de Centrumvisie en de Structuurvisie Zeist 2010 is het autoluw maken van de Slotlaan. Het begrip “autoluw” is hierbij niet gedefinieerd laat staan geoperationaliseerd. Het grotere aantal auto's op het laatste deel van de Slotlaan als gevolg van het afsluiten van de Jagerlaan leidt echter tot meer druk op het kruispunt Korte Steynlaan/Slotlaan en het stimuleert de behoefte het busstation open te stellen voor doorgaand autoverkeer.

De gemeente wil de Slotlaan autoluw maken zoals blijkt uit het overzicht met wegprofielen zonder fietspaden op blad 3 van bijlage 4 bij het raadsvoorstel. Men denkt aan een zodanige inrichting van de ‘shared space’, dat het fietsverkeer als ‘levend schild’ de auto's en bussen afremt. In een winkelstraat als de Slotlaan zal dit tot een onveilige situatie leiden, omdat fietsers ook kijken naar de winkels en niet alleen naar ander verkeer. Door de lengte van ca. 800 meter wordt het verleidelijk voor automobilisten toch fietsers te passeren. En als autoverkeer wordt afgeremd door stoplichten, dan ontstaan er problemen voor achterop komende fietsers. Het principe van gedeelde ruimte is in de jaren 90 toegepast in de Burgemeester Reigerstraat in Utrecht. Het werd een mislukking en is na protesten weer teruggedraaid. Voorstanders van dit principe wijten deze mislukking er achteraf aan dat de straat een winkelstraat is met bussen en ander autoverkeer. Net als de Slotlaan dus. Tegenstanders vinden het hoe dan ook geen goed idee om fietsers als ‘remvee’ te gebruiken.

Een andere mogelijkheid is geen doorgaand autoverkeer door middel van verkeersborden (bestemmingsverkeer), een auto remmende inrichting en een automatische registratie van doorgaand autoverkeer. Zolang het integrale verkeersplan nog niet bekend is, inclusief de verkeersmaatregelen voor de Slotlaan en de effecten ervan, is het niet goed mogelijk nut en noodzaak van het afsluiten van de Jagerlaan te beoordelen. Het ontwerpbesluit moet daarom worden geparkeerd.

4.3.2 Ontwerpbesluit 3 (174178): Instellen eenrichtingsverkeer (tunnel) Meester de Klerkstraat (maatregel 3)

De inrichting van de Meester de Klerkstaat is inderdaad voor verbetering vatbaar. Zo is het gebruik van de straat en tunnel voor zowel auto's als fietsen onnodig gecompliceerd. Fietsen kunnen gemakkelijk alternatieve routes gebruiken. Verkeer dat de parkeergarage Belcour verlaat wordt volgens het ontwerpbesluit verplicht rechtsaf richting de Weeshuislaan in te rijden in plaats van ook linksaf te kunnen gaan richting de 1^{ste} Hogeweg. Deze maatregel in combinatie met het voor autoverkeer sluiten van het tunneltje bij Albert Heijn kan voor aanwonenden leiden tot kilometers omrijden met de auto. Mogelijk dat het vervallen van het fietsgebruik voldoende ruimte laat voor adequaat tweerichtingsverkeer voor auto's. Houdt het ontwerpbesluit ook een knip in voor fietsverkeer in de richting van de Weeshuislaan? Een groeimodel indien nodig lijkt eerder voor de hand te liggen dan het nu al instellen van het genoemde eenrichtingsverkeer (in de tunnel). Er zou minimaal meer onderzoek nodig zijn om deze keuze te onderbouwen. Het ontwerpbesluit is in de huidige vorm voor wat het eenrichtingsverkeer betreft nog niet nodig, zeker niet in combinatie met het afsluiten van het tunneltje bij Albert Heijn. In de huidige opzet moet het ontwerpbesluit worden geparkeerd.

4.4 In te trekken ontwerpbesluiten: 2 en 6

Deze besluiten betreffen een deel van de voorgestelde verkeersmaatregelen in het kader van de centrumvisie. Voor de meer algemene bezwaren tegen de ontwerpbesluiten 2 en 6 wordt verwezen naar de eerste 3 paragrafen van de zienswijze over:

- het ontbreken van het GVVP onderdeel centrum-Zeist;
- de ontoereikende doelmatigheid en procedure t.a.v. de voorgestelde verkeerscirculatie;
- de tekort schietende verkeersdialoog.

4.4.1 Ontwerpbesluit 2 (174176): meerdere maatregelen voor de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan

Maatregelen:

- 2a. Openstellen busstation richting Boulevard
- 2b. Afsluiten Korte Steynlaan
- 2c. Afsluiten Geiserlaan ter hoogte van Steynlaan

Afsluiten van de Geiserlaan

Het afsluiten van de Geiserlaan voor autoverkeer bij de kruising met de Steynlaan stond niet in de aangenomen amendementsvariant van de verkeerscirculatie van de centrumvisie. Kennelijk een omissie. In het ontwerpbesluit is de fysieke knip wel opgenomen als aanvullende maatregel. Deze zorgt ervoor dat een (mogelijke) sluiproute wordt gedicht zoals al bij de vaststelling van het Plan De Wending is aangegeven. Als zodanig levert de maatregel alleen een probleem op voor de direct aanwonenden omdat zij enigszins zullen moeten omrijden. Deze maatregel kan ook zonder de centrumvisie worden uitgevoerd, indien dit gewenst is en uit onderzoek blijkt dat dit de verkeerscirculatie verbetert.

Afsluiten Korte Steynlaan en openstellen busstation (openbaar vervoer station)

Deze maatregelen zijn met elkaar verweven. De afgelopen jaren werden veel onderzoeken uitgevoerd naar de verkeerssituatie bij het kruispunt Antonlaan – Steynlaan. Dat had te maken met het plan De Wending op het voormalige Enecoterrein bij het kruispunt. In de nieuwbouw zal een supermarkt worden gerealiseerd die extra verkeer zal aantrekken. Volgens de gemeente leidt dat tot een grote toename van het aantal motorvoertuigen op het kruispunt. Volgens de rapporten van DTV blijft er echter nog ruimte over om de huidige verkeerssituatie op het kruispunt te handhaven. Maar bij de uitvoering van de centrumvisie wordt steeds (ook) de toename van het aantal autobewegingen als gevolg van de nieuwe supermarkt als argument aangevoerd om de verkeerssituatie bij en rond het kruispunt te veranderen.

Al bij de bespreking van het raadsvoorstel centrumvisie op 17 december 2013 nam de raad een motie aan met het verzoek de Slotlaan conform de Structuurvisie autoluw in te richten en “de oplossing van de verkeersproblematiek van de Enecolocatie en het centrum goed op elkaar af te stemmen”.

Tijdens de besluitvorming over de centrumvisie op 3 maart 2015 werd door de aanwezige raadsleden unaniem motie 3 aangenomen.

“Zij verzoekt het college:

- *de verschillende varianten rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation opnieuw door te rekenen;*

- *In de berekeningen concreet rekening te houden met De Wending;*
- *de resultaten van deze berekeningen aan te bieden aan de raad;*
- *de conclusies met de raad te delen.”*

De openstelling van het busstation was bij de behandeling van het verkeersamendement op de centrumvisie op 3 maart 2015 dus geen onvoorwaardelijk voornemen, zoals uit de aangenomen en door het college overgenomen motie 3 blijkt. Het college gebruikt, c.q. misbruikt dit amendement echter wel alsof er een definitief verkeersbesluit is genomen.

Onderdeel van het aangenomen raadsvoorstel van 3 maart 2015 is volgens punt 8: *“De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers).”* De omwonenden en omliggende buurten van het busstation zijn echter nooit direct geïnformeerd over de centrumvisie en over het plan De Wending. Zij hebben ook geen uitnodigingen gehad voor inspraakavonden. Daarmee is punt 8 van het aangenomen raadsvoorstel niet uitgevoerd. Als reden werd later aangevoerd dat de omgeving van het busstation buiten de betreffende plangebieden viel. Was het een bewuste keuze van het college om de gevolgen van de plannen niet expliciet te maken voor alle belanghebbenden? De bewoners zouden dus nu alleen kunnen reageren op een voorgenomen verkeersbesluit over het busstation, terwijl de reden daarvoor voor hen niet ter discussie stond. De gevolgen voor omliggende buurten zoals het lyceumkwartier zijn ook niet aantoonbaar bij de besluitvorming betrokken. Hetzelfde geldt voor de nog niet in ontwerpbesluiten gegoten mogelijke voornemers, zoals ten aanzien van de buurt Wilhelminapark die bij uitvoering wel invloed hebben op de verkeerseffecten in en rondom het busstation.

In het plan De Wending werd niet gerept over de relatie tussen de verkeersgevolgen van het Plan De Wending en over het nut en de noodzaak van openstelling van het busstation. Daarmee is er sprake van eenzijdige voorlichting en impliciete besluitvorming in plaats van transparante voorlichting en besluitvorming.

Op 1 december 2015 meldde het college aan de raad dat de motie is uitgevoerd (165uit04833). In het stuk wordt wel openstelling van het busstation genoemd als oplossing voor verkeersproblemen. De vraag is voor welke.

Artikel 6:174 lid 2 BW Over risicoaansprakelijkheid. Dit artikel geldt ook voor de wegbeheerder van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan mag stellen. In de wet is geregeld dat gemeenten en andere wegbeheerders, zoals provincies en waterschappen, een grote verantwoordelijkheid dragen voor de staat van hun wegen en fietspaden. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de weg en de weguitrusting (bijv. verkeersdrempels, vluchtheuvels, verlichtingsmasten, bussluizen). De wegbeheerder is aansprakelijk voor gebreken aan de weg die bij normaal weggedrag een gevaar en een risico op schade opleveren voor de weggebruiker.

Art. 6:162 lid 1 BW. Over onrechtmatige overheidsdaad. Deze kan voortvloeien uit een feitelijke handeling van een overheidsorgaan. Hierbij onderneemt het orgaan zelf niets, maar ontstaat vaak door een nalaten of door een onzorgvuldigheid een onrechtmatige daad tegenover een burger.

Onbekend was of het door de wethouder in april 2015 met VvE Belleville Slotlaan afgesproken onderzoek was uitgevoerd en of daarin antwoord wordt gegeven op de door de bewoners aangedragen uitgangspunten en suggesties. Hetzelfde gold voor de met VvE Belleville Slotlaan en Stichting Beter Zeist afgesproken tien verkeersvarianten die de gemeente door Goudappel Coffeng zou laten onderzoeken. De bewoners hadden

daarover per 6 januari 2016 nog steeds geen terugkoppeling ontvangen. Wel schreef de verkeersambtenaar W. Das van de gemeente daarover op 21 december 2015:

“De verkeersdialogen zijn zoals je [dat zijn Belleville Slotlaan, Stichting Beter Zeist en BIZ] weet nog niet helemaal afgerond. Doel van de verkeersdialogen was meervoudig; een toelichting op de amendementsvariant; aandachtspunten ophalen voor de ontwerpdialog en indien gewenst aanvullende verkeersmaatregelen. De dialoog rondom de kruising & het busstation was iets breder in de zin dat de uitgevoerde berekeningen en gehanteerde onderzoeksmethoden (Antea & DTV) door Goudappel Coffeng gevalideerd worden. Wij denken dat die geen aanleiding geven tot andere inzichten. In de vervolgfase van deze dialoog (waar Goudappel Coffeng nog geen opdracht voor heeft) zijn we bereid aanvullende verkeersmaatregelen te onderzoeken die in lijn zijn met de amendementsvariant van de centrumvisie (of enige variatie daarop) die door de raad op 3 maart 2015 is vastgesteld.”

We constateren het volgende.

Het college schrijft op 1 december 2015 dat *“de motie is uitgevoerd”*, terwijl op dat moment de uitkomsten van het laatste (validatie)onderzoek van Goudappel Coffeng nog niet bekend waren. Als de conclusie op 1 december 2015 al getrokken kon worden waar was het validatieonderzoek dan voor? De verkeersdeskundige schrijft op 21 december jl. 2015: *“De verkeersdialogen zijn nog niet helemaal afgerond.”* Als dat zo is hoe kan het college dan op 1 december 2015 al naar de raad schrijven dat de motie is uitgevoerd. De dialoog vereist toch het kunnen beschikken over de resultaten van toegezegd relevant onderzoek? Dit is voor de gemiddelde burger en waarschijnlijk ook de gemeenteraad niet meer te volgen en het raakt ook aan de principes van behoorlijk bestuur.

De verkeersdialoog met de omwonenden en andere belanghebbenden kwam pas zeer laat in de herfst van 2015 op gang. Deze werd na eind november 2015 eenzijdig door de wethouder afgebroken, in eerste instantie zonder enige toelichting. Op 11 januari 2016 berichtte de wethouder aan omwonenden dat de dialoog teleurstellend was verlopen. Dat klopt in zoverre dat de belanghebbenden niet konden beschikken over de resultaten van het toegezegde relevant onderzoek (waarvan achteraf bleek dat die resultaten al per 3 december 2015 beschikbaar waren). De verkeersambtenaar en de wethouder stoorden zich vooral aan de huns inziens gekleurde berichtgeving door betrokkenen in de sociale media.

Tijdens de Raadsvergadering van 14 januari zei de wethouder echter dat de verkeersdialoog was afgerond. Hij schetst het beeld van een goed verlopen dialoog waar interessante voorstellen uit naar voren zijn gekomen. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken (cf. brief 22-01-2016 van groep omwonenden aan raad). In deze context gaat het om het bewust onjuist informeren van de raad, hetgeen het vertrouwen in het bestuur aantast. We nemen aan dat het - ook voor de verkeersambtenaar - plotseling genomen collegebesluit d.d. 1 december 2015 leidde tot het afgelasten van de verkeersdialoog.

De burgerorganisaties vroegen bij de beraadslaging en besluitvorming over het plan De Wending op 14 januari 2016 te wachten op de resultaten van het aan hun toegezegde onderzoek over de met het plan verband houdende verkeerscirculatie. Het ging om het niet uitgevoerde of in ieder geval nog niet gepubliceerde onderzoek over de (tien) verkeersvarianten. En idem over het (validatie)onderzoek of het kruispunt Antonlaan/Steynlaan daadwerkelijk een knelpunt is. Op de onderzoeksvragen, zoals aangereikt door Belleville en Stichting Beter Zeist, zou dan in de rapportage in duidelijke taal antwoord gegeven moeten worden.

Dit is echter niet gebeurd. Pas begin april 2016 ruim twee maanden na de vaststelling door de raad d.d. 26 januari 2016 van het plan De Wending kregen de burgerorganisaties d.m.v. een WOB-verzoek d.d. 7-02-2016 de beschikking over de resultaten van het validatieonderzoek d.d. 3-12-2015 van Goudappel Coffeng over het kruispunt Antonlaan-Steynlaan. Mosterd na de maaltijd maar wel interessante informatie. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat DTV (op basis van cijfers van Vitence) bij de kruispuntanalyse het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de supermarkt zeker met een factor 2 heeft overschat.

Goudappel Coffeng: 'In de rapportage wordt de verkeersgeneratie (som van verkeersproductie en – attractie) in de tabel op pagina 9 aangeduid als verkeersproductie. In de rapportage van DTV Consultants is, mede hierdoor, vervolgens gerekend met **2x te hoge intensiteiten**: "Het betreft verkeer met een herkomst en een bestemming, dus zowel heen als terug zijn het 2.144 voertuigen". Dit klopt dus niet. De 2.144 zijn al de aankomsten en vertrekken samen.'

In de onderbouwing in de collegebrief van 8 maart 2016 staat op pagina 2 onder punt 2 expliciet dat de berekening van DTV iets te hoog is en dat er geen significante fouten in de berekeningen zijn ontdekt. Verder blijkt uit de opgevraagde informatie dat de gemeente algemene overheidsnormen gebruikt en geen rekening houdt met de situatie in het Zeist-centrum waar veel boodschappen per fiets worden gedaan. De prognoses voor de aantallen autobezoekers aan de toekomstige supermarkt zijn vele malen hoger dan die bij de bestaande supermarkten in het centrum, in cijfers:

De gemiddelde verkeersproductie van drie parkeergarages in het centrum is 1,4 voertuigen per dag per plaats. In het rapport van Vitence wordt voor de Wending gerekend met 13,2 (2.144 / 162) voertuigen per dag per plaats, bijna 10 keer zoveel dus. In de kruispuntberekening van DTV wordt dit getal overgenomen in scenario 3 (extra verkeersproductie als gevolg van de Wending).

Maar volgens de onderzoeker van Goudappel Coffeng is DTV in scenario 3 vergeten de oorspronkelijke verkeersproductie van het Eneco-terrein af te trekken, volgens Vitence (blz. 9) 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Volgens het bureau is de gecorrigeerde verkeersproductie als gevolg van De Wending **de helft** van wat Vitence schatte namelijk 1.072, dat is een gemiddelde bezetting per parkeerplaats van 6,6. Dat is weer 4,7 maal zoveel als het gemiddelde voor de drie vergelijkbare parkeergarages in centrum Zeist.

Wel schrijft Goudappel Coffeng net als DTV dat er weinig restcapaciteit is en dat het kruispunt in de toekomst in de avondspits mogelijk (mede door de voorrangregeling voor lijnbussen) een knelpunt kan worden. Dat is echter een uitspraak op basis van aan hen aangeleverde tellingen en aan hen meegegeven aannames. Vervolgens stelt het onderzoeksbureau die aannamen wel ter discussie. Daarmee zijn de nu voorliggende verkeersingrepen voor Goudappel Coffeng nog niet de meest voor de hand liggende, laat staan de enig denkbare.

Doorvoering van de maatregelen die volgens Goudappel Coffeng genomen kunnen worden om de doorstroming op het kruispunt Antonlaan-Steynlaan nu al te verbeteren zouden wel eens afdoende kunnen blijken. Daar wordt in de ontwerpbesluiten niet op ingegaan. Zelfs als er in de toekomst sprake zou zijn van lange(re) wachttijden in de avondspits, dan nog is het tegen die tijd de vraag of dit zo ernstig is dat de voorgestelde ingrijpende, zeer omstreden maatregelen gerechtvaardigd zijn. Misschien zijn lange(re) wachttijden juist wel wenselijk: de gemeente wil immers zo min mogelijk doorgaand verkeer door het centrum. Of zijn wachttijden acceptabel als ze worden afgezet tegen de kosten en de onwenselijke verkeersgevolgen in omliggende wijken van de voorgestelde

ingrepen. Of misschien zijn lange(re) wachttijden alleen in de avondspits wel acceptabel tegenover een alleszins acceptabele doorstroming op alle andere momenten van de dag.

Sterker nog, de laatste tijd zijn de verkeerslichten regelmatig buiten werking en op die momenten verloopt de doorstroming naar wij merken vlekkeloos. Daar komt bij dat ook de gemeentelijk verkeersdeskundige allang erkent dat de huidige verkeerslichtinstallatie hopeloos verouderd is. Met moderne verkeerslichten kan de nodige winst worden behaald. Dat wordt ook aangegeven in het rapport van Goudappel Coffeng en al eerder door Vitence. In het ontwerpbesluit wordt over die aanbeveling niet gerept, laat staan dat die mede wordt afgewogen. Verder zijn niet meegenomen de verkeersgevolgen van andere voorgenomen of mogelijke, maatregelen. Het gaat bijvoorbeeld om een opstelstrook op de Antonlaan voor de bezoekers van De Wending, het op het kruispunt Antonlaan-Steynlaan aanpassen van de voorrang voor bussen en het autoluw inrichten van de Slotlaan.

In dit verband is ook de vraag van belang die door burgers in april 2015 aan de wethouder is gesteld en die nog steeds niet beantwoord is. Hem werd gevraagd te laten weten hoe vaak, op welke dagen en op welke momenten van de dag de onverantwoord lange(re) wachttijden zich voordoen. Door het gemeentelijk apparaat is namelijk tegen DTV en Goudappel Coffeng gezegd dat er veel klachten binnenkomen over het kruispunt. Bij navraag kon deze uitspraak niet onderbouwd worden. Uit de door ons opgevraagde overzichten van ruim 200 door inwoners van Zeist gemelde verkeersergernissen in 2014 en zo'n 482 in 2015 stond niet één klacht over het kruispunt.

Volgens het ontwerpbesluit heeft de maatregel van het afsluiten van de Korte Steynlaan voor autoverkeer *“een onlosmakelijke relatie met de geslotenverklaring van de route via de tunnel aan de Voorheuvel. Door deze maatregel op de Korte Steynlaan kan de verzwaring van de verkeersdruk in het Wilhelminapark worden beperkt.”* Inderdaad kan daarmee sluipverkeer door die buurt worden beperkt, maar bestemmingsverkeer zoals voor scholen moet omrijden. Bovendien is op geen enkele manier deze ‘winst’ afgewogen tegen de negatieve gevolgen voor de buspassagiers, fietsers en omwonenden van het nu nog autovrije busstation. Zo zullen de omwonenden bij invoering van het besluit *dag en nacht* worden geconfronteerd met gemotoriseerd verkeer.

Het college stelt zonder enige onderbouwing in het ontwerpbesluit: *“De nadelige effecten van het opheffen van deze geslotenverklaring (meer autobewegingen op dit weggedeelte van het busstation) wegen niet op tegen de voordelen van het instellen van een geslotenverklaring voor motorvoertuigen op de Korte Steynlaan.”* Overigens gaat het niet om *meer* autobewegingen, maar om onbeperkte openstelling voor auto's, vrachtwagens en andere motorvoertuigen.

Bovendien staat in het bestemmingsplan “Zeist centrum e.o.” de enkelbestemming bestemming “verkeer” met de functieaanduiding “Openbaar vervoerstation” gekregen. Op grond van artikel 17 lid 1 sub f van het BP is deze locatie dan ook specifiek bestemd voor “openbaar vervoerstation” alwaar doorgaand verkeer niet is toegestaan. Alleen een verkeersbesluit nemen volstaat niet om de situatie te veranderen. Uit het besluit blijkt ook niet op welke wijze direct omwonenden (financieel) zullen worden gecompenseerd. Het gaat om nadeelcompensatie en om planschade in verband met strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan.

Uit sommige berekeningen blijkt dat ten gevolge van het besluit 3.720 auto's per dag over het busstation gaan rijden. Overigens beschikken we nog steeds niet over de effecten van de in het ontwerpbesluit opgenomen knip voor auto's van de Korte Steynlaan. Dat maakt het lastig zo niet onmogelijk het ontwerpbesluit op effecten te beoordelen. De zelfs wat kleinere busstations kennen een gescheiden afwikkeling van het busverkeer en autoverkeer. Het station is een tijdshalte met overstapfaciliteit, waar lijnbussen op elkaar moeten wachten. De in- en uitvoegende (gelede) bussen geven weinig ruimte voor autoverkeer, laat staan voor een aparte autorijstrook voor auto's. Uit overleg met de verantwoordelijke wethouder blijkt dat in zo'n strook echter niet wordt voorzien.

Verkeerskundige Ronald de Jong, oud verkeersdeskundige van de gemeente, op de Facebookpagina van BIZ reageerde op de openstelling van het busstation. Hij stelt dat een veilige oplossing bestaat, maar dat je dan het auto- en vrachtverkeer moet scheiden van het busverkeer. *"Dit is de standaard Duurzaam Veilige oplossing bij de inrichting van streekbusstations in Nederland. Helaas ontbreekt hiervoor de ruimte."*

Ook de reizigersorganisatie Rover maakt zich zorgen over de veiligheid voor de reizigers en de doorstroming en punctualiteit van het busverkeer. Het zou bovendien ook een precedent zijn voor busstations in Nederland en hetzelfde geldt voor het wonen binnen een (super)rotonde.

In een e-mail d.d. 5 januari 2016 van de verkeersambtenaar W. Das aan de omwonendengroep Bethaniëplein voert hij het volgende aan.

"Openstelling van het busstation zorgt (als oplossing) voor een betere bereikbaarheid van dit deel van het centrum van Zeist. Door een betere bereikbaarheid ontstaat een robuuste verkeerssituatie die ook verkeersgroei als gevolg van bijvoorbeeld De Wending kan opvangen." De gemeente ziet vooral de mogelijkheid van het maken van extra opstelstroken als voordeel van de openstelling.

Hoe hiermee een betere bereikbaarheid van het centrum ontstaat is een raadsel. Het gaat namelijk om *uitgaand* verkeer dat anders over de Antonlaan het centrum van Zeist zou uitrijden. Dat verkeer is juist niet van belang voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het kernwinkelcentrum. Je kunt op dit moment niet anders constateren dan dat er een derde aantrekkelijke verbinding vanaf Het Rond door het centrum naar de S6/A28 blijkt. Is dat juist de bedoeling of een onbedoeld effect? De bestaande twee routes zijn de Schaerweijdelaan-Bergweg én de Woudenbergseweg-Krakelingweg.

Waarom wordt gekozen voor de ingrijpende variant van openstelling in plaats van de effecten van minder ingrijpende en minder kostbare varianten af te wachten? De verkeersambtenaar van de gemeente geeft in het voorjaar 2015 op basis van rapport DTV 5 toe, dat de afwikkelcapaciteit voldoende is. Maar de maatregelen worden toch voorgesteld omdat de afdeling "...niet zo van de zesjes cultuur is.". Dit wordt door W. Das op 22 september 2015 per e-mail bericht aan VvE Belleville Slotlaan.

"Wij-van-Verkeer blijven er bij dat de voorgestelde verkeerscirculatievariant het beste scoort. Het klopt dat als we de laatste tellingen gebruiken (met ook daarbij allerlei mogelijke kanttekeningen) behoud van de huidige situatie ook een 'voldoende' laat zien, maar wij gaan voor de 'beste' variant. Ik ben niet zo van de zesjes-cultuur namelijk."

Volgens de toezegging van de wethouder aan VvE Grande Belleville zou bureau Goudappel Coffeng juist moeten onderzoeken of de door de verkeersafdeling voorgestelde, zeer ingrijpende maatregelen aantoonbaar noodzakelijk zijn. Het geld kan anders beter worden besteed.

Er wordt verder niet aangegeven hoe de veiligheid van overstekende buspassagiers, fietsers en schoolgaande kinderen van de nabij gelegen 2 scholen wordt gegarandeerd. Hetzelfde geldt voor de veiligheid van de fietsroutes voor de leerlingen van de 3 scholen in het Lyceumkwartier. Het gaat om de Zeister Schoolvereniging, het Christelijk Lyceum Zeist en de Vrije School met lager en middelbaar onderwijs.

Ook gaan de maatregelen ten koste van het cultuurhistorische karakter van het Bethaniëplein, een beschermd dorpsgezicht. Er ontstaat daar in de groene parel van de buurt veel milieuoverlast van geluid, gassen en fijnstof. Daarvoor is geen nulmeting verricht en er werden ook geen prognoses opgesteld. De omwonenden hadden tot nu toe de garantie van een autovrij busstation. De verkeer aanzuigende werking van het openstellen van het busstation zorgt daarbij voor meer doorgaand verkeer op de Slotlaan. Dat klopt niet met de keuze in de centrumvisie voor een autoluwe winkelstraat (voor alleen bestemmingsverkeer).

Hoe kan het college als (samenvatting van de) motivering in het ontwerpbesluit zeggen: *“Per saldo leiden de hiervoor genoemde deelmaatregelen in hun onderlinge samenhang, tot een verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid, waaronder de verkeersveiligheid in een ruimer gebied.”* Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor deze uitspraak. De onderlinge samenhang is niet beoordeeld en ook niet getoetst aan het GVVP, dat daarvoor het belangrijkste, zo niet het enig juiste, instrument is.

Conclusies

1 De argumentatie voor het ontwerpbesluit is ontoereikend. Bij de voorgestelde verkeersmaatregelen is in feite alleen gekeken hoe het kruispunt Steynlaan - Antonlaan kon worden ontlast in verband met de veronderstelde toename van het verkeer als gevolg van het afsluiten van het tunneltje en de bouw van een nieuwe supermarkt. Bij de supermarkt wordt het aantal autobewegingen veel te hoog ingeschat (**mogelijk zelfs vier maal**) en is er voldoende restcapaciteit voor auto's. De effecten van het ontwerpbesluit voor het autoverkeer zijn nog niet (ten volle) beschikbaar. Verder ontbreken er klachten over het kruispunt. Ook wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersgevolgen van andere en toekomstige maatregelen in het kader van het centrumplan, zoals een autoluwe Slotlaan en verkeersaanpassingen in omliggende wijken.

2 Er heeft geen evenwichtige en goed onderbouwde afweging van relevante belangen plaatsgevonden t.a.v.:

- Het huidige bestemmingsplan doorgaand autoverkeer niet toestaat; alleen een verkeersbesluit nemen volstaat niet;
- Uit het besluit blijkt niet op welke wijze direct omwonenden (financieel) zullen worden gecompenseerd;
- De veiligheid voor de overstekende buspassagiers en fietsers op het busstation;
- De noodzakelijke ruimte voor extra autoverkeer gezien de functie van het busstation als tijds halte met overstapfaciliteit zodat er veel bussen staan;
- Het cultuurhistorische karakter van het Bethaniëplein, een beschermd dorpsgezicht en de groene 'parel' van de buurt;
- De overlast voor omwonenden van de duizenden auto's per dag op het busstation op het gebied van milieu, terwijl men u alleen wordt geconfronteerd met busverkeer en dat niet gedurende de nacht;
- Er is geen onderzoek gedaan maar de milieueffecten van het besluit rondom het busstation (nulmeting en prognoses);

- De verkeer aanzuigende werking van het openstellen van het busstation voor de Slotlaan, die volgens de centrumvisie een autoluwe winkelstaat moet worden; er ontstaat juist een derde aantrekkelijke verbinding vanaf Het Rond door het centrum naar de S6/A28;
- De gevolgen voor omliggende buurten zoals het lyceumkwartier zijn niet aantoonbaar bij de besluitvorming betrokken;
- Hetzelfde geldt voor de nog niet in ontwerpbesluiten gegoten mogelijke voornemers, zoals ten aanzien van de buurt Wilhelminapark die bij uitvoering wel invloed hebben op de verkeerseffecten in en rondom het busstation.
- Alternatieven om de verkeerscapaciteit van het kruispunt Antonlaan-Steynlaan te vergroten, zoals Vitence en Goudappel Coffeng voorstelden, zijn niet goed afgewogen.

3 De motivering van in het ontwerpbesluit dat *“genoemde deelmaatregelen in hun onderlinge samenhang leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid, waaronder de verkeersveiligheid in een ruimer gebied”* wordt op geen enkele manier onderbouwd.

4 In het aangenomen raadsvoorstel van 3 maart 2015 staat onder punt 8 het volgende. *“De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers).”* De verkeersdialoog over het busstation en omgeving kwam met de omwonenden en andere belanghebbenden pas in de herfst van 2015 op gang en werd door de gemeente eind november eenzijdig afgebroken. Bovendien kregen de betrokken deelnemers niet de beschikking over de resultaten van toegezegd relevant onderzoek.

5 Het busstation vormt in 2018 het sluitstuk van de Centrumvisie zodat er geen reden is voor zoveel haast.

Om alle genoemde redenen en motivering, ook die vermeld in de paragrafen 1, 2 en 3, is het niet opportuun met het ontwerpbesluit in te stemmen. De voorbereiding voldoet niet aan:

- het zorgvuldigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:2 Awb;
- het motiveringsbeginsel als bedoeld in art. 21 BABW;
- het fair play beginsel als bedoeld in art. 2:4 Awb;
- het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:4 lid 2 Awb en in art. 2 lid 1 (en2) van de Wegenverkeerswet 1994;

De voorbereiding correspondeert ook niet met de toezegging(en) van het college.

4.4.2 Ontwerpbesluit 6 (1741283): meerdere verkeersmaatregelen voor Weeshuislaan, Voorheuvel, Slotlaan en 1^{ste} Hogeweg

Maatregelen:

- 6a. Afsluiten tunneltje Klinker voor autoverkeer (verwijderen 2 rotondes) en openstellen busverkeer;
- 6b. Afsluiten (korte) Weeshuislaan ter hoogte van Slotlaan;
- 6c. Eenrichtingsverkeer Slotlaan, tussen (korte) Weeshuislaan en 1e Hogeweg.

De kern van het samenstel van ontwerpbesluiten wordt gevormd door het afsluiten van de (korte) Weeshuislaan voor lijnbussen. Deze maatregel is niet ingegeven door verkeerskundige overwegingen, maar is gebaseerd op een niet bewezen en irrationeel gunstig effect voor het winkelcentrum Belcour. Vrijwel alle genoemde verkeerskundige

varianten en wijzigingen daarop komen in feite uit deze keuze voort. Uit het verslag van een enquête van Bewoners Initiatieven Zeist (centrumvisie bijlage V B_23) blijkt dat belanghebbenden de keuze in meerderheid niet ondersteunen.

Als gevolg van deze keuze moeten de bussen uitwijken naar een alternatieve route. Die komt volgens de verkeerscirculatie van de Centrumvisie op de plaats van het autotunneltje bij Albert Heijn, daarna via de eerste Hogeweg en deels via de Donkere Laan (eerste deel van de Slotlaan langs het Walkartpark). Om de druk van het verkeer niet te groot te maken zal deze route door de tunnel worden afgesloten en wordt de tunnel afgebroken. Daardoor kan het verkeer niet meer van noord naar zuid door het centrum. Dat leidt tot uitwijkend verkeer door de noordelijk van de tunnel gelegen buurten. Het betreft centrum-west, Bloemenbuurt, Wilhelminapark, Valckenbosch, Lyceumkwartier, Dichtersbuurt en Kerckebosch. Zuidelijk van het tunneltje krijgt vooral de 1^{ste} Hogeweg en het formumgebied (Slotlaan langs het rijksmonument Walkartpark) te maken met lijnbussen.

Ondanks de harde toezegging van het college is met die buurten nog niet of onvoldoende de afgesproken dialoog gevoerd over de verkeersgevolgen, ook niet wat de (alternatieve) routes van lijnbussen betreft. Het gaat onder meer om de toename van autoverkeer door lanen, langs kruispunten en diverse scholen en andere plekken met veiligheidsrisico's voortkomend uit het geheel aan ontwerpbesluiten. Deze risico's zijn bovendien niet onderzocht. Van een evenwichtig afwegen van belangen kan dan ook geen sprake zijn. Ook over de doelmatigheid van de maatregelen is weinig bekend, behalve over de prognoses van de verandering van het aantal auto's per etmaal per laan. Overigens zijn de cijfers over het autoverkeer alleen t.a.v. het kruispunt Antonlaan/Steynlaan gebaseerd op - achterhaalde - tellingen (2008). Uit de cijfers valt wel op te maken dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum verslechterd in plaats van op het huidige niveau blijft. Er is geen berekening gemaakt van het aantal extra autokilometers dat per dag moet worden omgereden. Ook de beloofde autoluwe Slotlaan is nog ver uit het gezicht, althans de voorgestelde maatregelen voorzien daar nauwelijks in.

De voorgestelde verkeerscirculatie is in februari 2015 door de raad opgesteld zonder deze vooraf met de burgers te bespreken en zonder te beschikken over de verkeersprognoses in en buiten het winkelcentrum. De doelmatigheid van de maatregelen is ook niet aangetoond, zie hiervoor paragraaf 2, terwijl simpele en effectieve aanpassingen mogelijk zijn, zie ook paragraaf 5.

Ondertussen wordt wel met een één buurtvereniging (Wilhelminapark) overleg gevoerd over verkeersaanpassingen. Die hebben echter geen invloed op de oorzaak van de verwachte verkeersproblemen: het sluiten van de (korte) Weeshuislaan voor lijnbussen en de knip voor autoverkeer bij Albert Heijn. Bovendien zorgen de *successief steeds wisselende voorstellen voor aanpassingen* voor grote onduidelijkheid over welke verkeerscirculatie nu echt zal gaan gelden. Moet of mag of kan men in zo'n geval wel of geen zienswijzen indienen? Als mensen inderdaad denken dat hun probleem is/wordt opgelost, zullen ze geen zienswijzen indienen en maken ze zichzelf monddood. Of men raakt in verwarring zoals in een spiegelzaal van de kermis. Wat is het juiste beeld? Formeel gelden de ingediende ontwerpbesluiten met prognoses voor de effecten. Maar kennelijk worden er al *apart* met slechts een buurt afspraken gemaakt met andere effecten, ook voor aangrenzende buurten. Voor de belanghebbenden zorgt dit voor een procedurele knoop en voor een gevoel van het onderling uitspelen van buurten en van

bewoners van wegen. Dat gevoel kwam duidelijk naar voren tijdens de informatiebijeenkomst op 18 april 2016.

Ons inziens zou de gemeente zich tijdens de zienswijzeprocedure terughoudend moeten opstellen met het maken van afspraken. Of zij zou de procedure tijdelijk moeten stoppen en nagaan of de effecten van het ontwerpbesluit voldoende oplosbaar zijn en pas dan een aangepast ontwerpbesluit indienen. De netto-toename van het autoverkeer rondom het centrum overschrijdt in diverse lanen die van de maximaal toegestane GVVP-norm. Dat blijkt uit het gemeentelijk overzicht van de ontwerpbesluiten met aanvullende maatregelen (welke?). Overigens is er GEEN overzicht beschikbaar van de verkeerseffecten van de ontwerpbesluiten zonder de aanvullende maatregelen (in het Wilhelminapark en de aangekondigde autoluwe inrichting van de Slotlaan).

Om alle genoemde redenen en motivering, ook die vermeld in de paragrafen 1, 2 en 3, is het niet opportuun met het ontwerpbesluit in te stemmen. De voorbereiding voldoet niet aan:

- het zorgvuldigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:2 Awb;
- het motiveringsbeginsel als bedoeld in art. 21 BABW;
- het fair play beginsel als bedoeld in art. 2:4 Awb;
- het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:4 lid 2 Awb en in art. 2 lid 1 (en2) van de Wegenverkeerswet 1994;

De voorbereiding van de besluitvorming correspondeert ook niet met de toezegging(en) van het college.

5 Conclusie

De voorbereiding van de besluitvorming over de zienswijzen voldoet ons inziens niet aan de volgende beginselen:

- *Zorgvuldigheidsbeginsel* als bedoeld in art. 3:2 Awb. De voorgenomen besluiten zijn onvoldoende zorgvuldig voorbereid, burgers zijn niet goed geïnformeerd en betrokken, er is geen of zeer beperkt onderzoek geweest naar feiten en belangen en de besluitvorming is niet transparant. Zie deze zienswijze.
- *Vertrouwensbeginsel*. De voorbereiding van de besluiten correspondeert niet met de toezegging(en) van het college aan de raad en de bevolking. Burgers mogen, onder bepaalde voorwaarden, volgens het vertrouwensbeginsel erop vertrouwen dat toezeggingen van het college worden nagekomen. Zie o.a. paragraaf 3 en 4.
- *Motiveringsbeginsel* als bedoeld in art. 21 BABW. De voorbereiding van de ontwerpbesluiten correspondeert niet met de toezegging(en) van het college aan de raad en de bevolking. De doelstellingen van de verkeersbesluiten zijn onduidelijk en ze zijn bovendien onvoldoende deugdelijk gefundeerd en gemotiveerd. In de ontwerpbesluiten ontbreken de noodzakelijke stukken ter onderbouwing. Zie paragraaf 2 en 4.
- *Rechtzekerheidsbeginsel*: De overheid moet haar besluiten zó formuleren dat de burger precies weet waar hij aan toe is of wat de overheid van hem verlangt. Omdat integraliteit ontbreekt weten burgers niet waar ze aan toe zijn. Het college is ook niet consequent in haar handelen. Als er al sprake is van een dialoog worden in de praktijk buurten en straten ten opzichte van elkaar uitgespeeld. Wat in één straat een oplossing biedt, veroorzaakt een probleem in een andere straat of buurt. Het college mag geen zaken regelen die willekeur oproepen. Zie deze zienswijze.

- *Fair Play beginsel* als bedoeld in art. 2:4 Awb. Het college doet het voorkomen alsof er een onomkeerbaar besluit is genomen over het afsluiten van het tunneltje bij het Voorheuvelplein. Zij richt zich op een bepaald belang van sommige vastgoedeigenaren en winkeliers en is hier niet transparant over. De overheid moet zich echter onpartijdig opstellen bij het nemen van de besluiten en heeft niet de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht genomen. Zie paragraaf 2 en 4.

Evenredigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:4 lid 2 Awb, en in art. 2 lid 1 (en2) van de Wegenverkeerswet 1994. De integraliteit en proportionaliteit ontbreekt. Zo is er geen afweging gemaakt tussen enerzijds de afsluiting van de (korte) Weeshuislaan en de (af)sluiting van het tunneltje Voorheuvelplein en anderzijds de gevolgen voor de omliggende buurten, onder andere op gebied van verkeersveiligheid. In het raadsbesluit 16uit00904 d.d. 8 maart 2016 staat het volgende: *“De verkeersmaatregelen zij erop gericht om ongewenste neveneffecten vanuit de centrumvisie in omliggende woonwijken zoveel als mogelijk tegen te gaan.”* Het college heeft echter niet aangetoond dat de lasten of nadelige gevolgen van de ontwerpbesluiten voor de burgers niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van de besluiten. Zie vooral paragraaf 4.

Om alle genoemde redenen en onderbouwing in deze zienswijze vermeld is het niet opportuun met de ontwerpbesluiten in te stemmen.

Graag zijn wij bereid de zienswijze nader toe te lichten aan het college en de raad.

Hoogachtend,

Stichting Beter Zeist

Namens het bestuur

Was getekend: Hanna van den Dool, voorzitter

Mede namens de volgende zeven personen door middel van een daartoe strekkende schriftelijke volmacht (adressen i.v.m. privacy weggelaten):

H.J. Hoetink en J. Sellis

H.J. Koedijk

A.W. Koedijk

A. Koole-Bart

E.P. van der Schraaf

H.D. Willems

Bijlage: Toename van autoverkeer op wegen in en rondom centrum Zeist

Volgens de aangenomen verkeersvariant van de centrumvisie (amendementsversie) inclusief wat latere aanpassingen krijgen sommige wegen juist meer autoverkeer en andere minder. Het gaat in feite om een waterbed-effect zonder de oorzaak weg te nemen. Die is de knip voor busverkeer op de (korte) Weeshuislaan. Die leidt tot de knip voor autoverkeer op het Voorheuvelplein (in plaats van het tunneltje). Langs dat plein moeten de lijnbussen gaan (om)rijden.

Onderstaande informatie is afgeleid van de gemeentelijke gegevens. Er is nog geen informatie over de effecten van een autoluwe Slotlaan, maar die zullen voor de omliggende buurten wel ingrijpend zijn. Hetzelfde geldt voor toekomstige afspraken met belanghebbende buurten over verkeersmaatregelen. Dat betekent dat de aantallen nog sterk kunnen veranderen. Maar het verkeer moet ergens door de buurten gaan, als de besluiten zouden worden uitgevoerd.

Wel zijn met de verkeerscommissie van de (buurt)vereniging Rond 't Wilhelminapark enkele maatregelen voorbereid en doorgerekend. Die zijn hier weergegeven. Voor sommige wegen en lanen in deze buurt werken die positief uit, voor andere negatief. En de verkeerstromen worden verplaatst naar andere buurten, zoals rond het busstation en het Lyceumkwartier.

Overzicht toename autoverkeer volgens de amendementsvariant met aanpassingen

In het overzicht staan de **toename-percentages hoger dan 5%**.

GVVP-normen: buurtverzamelwegen max. 5.000 mvt/d; woonstraten: 2.500 mvt/d;

* **betekent:** ons geen maximum GVVP-norm bekend; wellicht wel af te leiden;

+ 300 GVVP betekent: 300 mvt/dag boven de maximale norm uit het voor de gemeente bindend Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan.

1 Centrum Zeist

Centrum: gemiddelde toename 15% (exclusief Geiserlaan)

- Antonlaan (tussen Middenweg en Jagerlaan): +15%
- Busstation*: toename 3.720 auto's per dag: geen %; nu geen autoverkeer/ Scholten
- 1ste Dorpsstraat*: + 11%
- Geiserlaan (tussen Gandhilaan en Bothalaan): +317%
- Lageweg* (tussen Waterigeweg en Slotlaan): +6%
- Slotlaan (tussen Jagerlaan en Korte Steynlaan): +768%
- Slotlaan (langs Walkartpark in richting het Rond): + lijnbussen

Centrum-west

- Jacob van Lennep (Bergweg – Schaerweijdelaan): +27% (+ 1.920 GVVP)
- Leliestraat*: + 128%
- Oude Arnhemseweg (Lelystraat – van Reenenweg): +13% (+ 1.510 GVVP) Hoofd fietsroute
- van Reenenweg (Rozenstraat – Oude Arnhemseweg): +16%
- van Reenenweg* (Bergweg – Tulpstraat): +52%
- Schaerweijdelaan (Jacob van Lennep – Utrechtseweg): +27% (+ 1.350 GVVP)
- Tulpstraat*: +83%

2 Buiten het centrum: gemiddelde toename 14% (exclusief Wilhelminapark)

Dichtersbuurt: wordt nog ingevuld

- Jacob van Lennepplein: + ca. 15 %
- Jacob Catslaan: + ca. 32 %

- Oude Arnhemseweg (Jacob Catslaan – Sanatoriumlaan): + ca. 10 %
- Sanatoriumlaan: + ca. 13 %

Kerckebosch

- Jagersingel (Woudenbergseweg
- Prinses Irenelaan): + 23% (+ 490 GVVP)
- Oranje Nassaulaan* (Prinses Irenelaan
- Oranje Nassauplein): + 35%

Lyceumkwartier

- Homeruslaan*: +62%
- Jagersingel (Prof. Lorentzlaan – Woudenbergseweg): +18% (+ 4.970 GVVP) Ziekenhuis
- Krakelingweg*: (Oude Woudenbergseweg – Verlengde Slotlaan): +17%
- Lindenlaan (Boulevard – Verlengde Slotlaan): + 24% (+ 4.900 GVVP) / (School)
- Lindelaan* (Verlengde Slotlaan – Lyceumlaan): + 51% School
- Prof. Lorentzlaan* (Socrateslaan – Lindelaan): + 83%
- Socrateslaan*: + 48%
- Verlengde Slotlaan: +277% / School

Valckenbosch

- Berkenlaan* (Dalweg – Bergweg): +111%
- Dalweg* (Boulevard – Berkenlaan): +77%

Wilhelminapark: gemiddelde toename 6 % (inclusief Verlengde Slotlaan)

- Bethaniëlaan*: + 230%
- Boslaan*: + 43%
- Choisyweg*: + 56%
- Pauw van Wieldrechtlaan (Fransen van de Puttelaan – Boslaan): + 47%
- Prof. Lorentzlaan (tussen Woudenbergseweg – Parklaan): +16%
- Vijverlaan*: + 257%
- Woudenbergseweg* (Choisyweg – Huydecoperweg): + 38%