



AANTEKENEN EN GEWONE POST

Gemeente Zeist
t.a.v. het college van burgemeester en wethouders
Postbus 513
3700 AM ZEIST

Bij antwoord vermelden:
HKL.7.16.024028

Behandeld door:
EvK
Telefoon: 020-6518888
e-mail: e.van.kampen@das.nl

Datum:
17 mei 2016
Fax: 020-6914737

Betreft: Zienswijze Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan gericht tegen uw ontwerp verkeersbesluiten d.d. 6 april 2016

Geacht college,

1. Hierbij bericht ik u de belangen te behartigen van de Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan (hierna: cliënt). De VvE bestaat uit eigenaren van 63 appartementen en woningen in het centrum van Zeist.
2. Cliënt heeft kennis genomen van het feit dat u met ingang van 6 april 2016 elf zogenoemde 'verkeersmaatregelen' in procedure heeft gebracht, middels 6 ontwerpverkeersbesluiten. Het gaat om de volgende ontwerpverkeersbesluiten:
 - Afsluiten Jagerlaan
 - Meerdere maatregelen voor de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan
 - Instellen eenrichtingsverkeer Meester de Klerkstraat (tunnel)
 - Opheffen eenrichtingsverkeer Oude Arnhemseweg
 - Afsluiten Rozenstraat ter hoogte van Voorheuvel
 - Meerdere verkeersmaatregelen voor Weeshuislaan, Voorheuvel, Slotlaan en 1^e Hogeweg
3. Van 6 april 2016 tot en met 18 mei 2016 kan een ieder een zienswijze indienen tegen voornoemde ontwerpbesluiten. Cliënt kan zich in het geheel niet vinden in de ontwerpbesluiten, en namens cliënt maak ik dan ook graag van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen tegen de ontwerp verkeersbesluiten.

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.



Keurmerk Klantgericht Verzekeren

Amsterdam

De Entree 222
Postadres
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

T 020 6517517
F 020 6914737
E info@das.nl
www.das.nl

IBAN NL07 ABNA 0243 1333 59 (premie)
IBAN NL46 ABNA 0243 1604 96 (overig)

BIC ABNANL2A
KvK 33110754

Voortraject

4. Zoals u bekend hebben er in de afgelopen jaren diverse verkeersonderzoeken plaatsgevonden. Op 3 maart 2015 heeft de raad uiteindelijk een – nogal omstreden – ‘Centrumvisie’ vastgesteld, waarbij er is gekozen voor een nieuwe verkeersvariant. In deze variant wordt het tunneltje bij de Klinker gesloopt en wordt deze route afgesloten voor autoverkeer. Daarmee verdwijnt de enige route door het centrum voor doorgaand autoverkeer in zuidwestelijke richting. De bussen die nu via het korte deel van de Weeshuislaan en de Slotlaan rijden, worden omgeleid via de route waar nu het tunneltje is en dan terug via de 1e Hogeweg. Deze variant wijkt af van het uitgangspunt dat het centrum in beide richtingen open zou blijven voor doorgaand verkeer en de herhaaldelijk uitgesproken voorkeur van bewoners om de verkeerscirculatie in het centrum zoveel mogelijk ongewijzigd te laten. De raad heeft deze variant voorafgaand aan de besluitvorming bovendien niet laten doorrekenen in het gemeentelijk verkeersmodel, en deze variant niet ter inzage gelegd.
5. In juni 2015 is deze verkeersvariant alsnog doorgerekend. Hieruit blijkt dat de afsluiting van het tunneltje leidt tot grote toename van sluipverkeer rond het centrum, vooral in het Wilhelminapark, rond de Torenlaan / Cronjélaan, en op de Bergweg, Dalweg, Berkenlaan, Van Lenneplaan, Schaerweijdelaan en de bloemenbuurt. In een aantal van deze straten zal het verkeer meer dan verdubbelen.
6. In oktober en november 2015 heeft de gemeente gesprekken gevoerd met belanghebbenden over de verkeersmaatregelen (‘verkeersdialoog’). Hierin is afgesproken dat er aanvullende verkeersmaatregelen worden uitgewerkt om het sluipverkeer tegen te gaan, en dat deze maatregelen samen met het aanvankelijke plan in procedure gebracht worden (‘borging integraliteit’). Deze dialoog is in november gestopt. In februari zijn de aanvullende maatregelen doorgerekend. Hieruit blijkt dat deze maatregelen de problemen alleen maar verplaatsen en uitbreiden naar verder gelegen straten en wijken (Lyceumkwartier, Oranje Nassaulaan, bloemenbuurt), en dat het verkeer in het centrum van Zeist hierdoor per saldo verder toeneemt.

Algemeen

7. Feit is dat de ‘verkeersmaatregelen’ die nu door uw college in procedure zijn gebracht, onderdeel zijn van een groter geheel. Hoe het grotere geheel er uiteindelijk uit zal gaan zien, is op dit moment nog niet bekend. Voorts is dit proces nog in beweging. Cliënt stelt zich dan ook op het standpunt dat het niet verstandig is om nu al een aantal verkeersmaatregelen in procedure te brengen zonder dat het grotere geheel duidelijk is. Dit maakt het indienen van een zienswijze dan ook lastig.
8. Zoals eerder aangegeven, hebben er in de afgelopen jaren diverse verkeersonderzoeken met verschillende uitkomsten plaatsgevonden. Bij uw ontwerpbesluiten heeft u echter niet aangegeven op grond van welk(e) onderzoek(en) u uiteindelijk tot de ontwerpbesluiten bent gekomen. Met andere woorden: welke stukken hebben ten grondslag gelegen aan uw besluit?

Nut en noodzaak verkeersbesluiten / motivering

9. Cliënt stelt zich primair op het standpunt dat er geen noodzaak bestaat tot het wijzigen van de bestaande verkeerssituatie. In de huidige situatie bestaat er geen onoverkomelijk verkeersprobleem, en bovendien staat reeds vast dat de beoogde verkeersmaatregelen voor cliënt overlast zal meebrengen, en sluisverkeer elders in de stad zal veroorzaken. De doelen als omschreven in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 worden dan ook niet gediend met uw besluiten. 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 belangen van artikel 2 lid 1 en 2 van de Wegenverkeerswet 1994 moeten in kaart worden gebracht en indien er andere belangen meespelen, moet duidelijk zijn hoe deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen. De door u ter inzage gelegde ontwerpbesluiten voldoen niet aan artikel 21 BABW.
10. In uw besluit wordt niet gemotiveerd wat de noodzaak is van het wijzigen van de bestaande verkeerssituatie. Feit is bovendien dat het deelplan voor Zeist Centrum nog ontbreekt in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP). Onderhavige ontwerpbesluiten volgen derhalve ook niet uit het GVVP. De ontwerpbesluiten stroken voor een belangrijk deel ook al niet meer de eerder genoemde Centrumvisie.
11. Cliënt stelt zich op het standpunt dat eerst de bestaande situatie in kaart zou moeten worden gebracht op basis van objectieve metingen. Indien er uit objectieve metingen zou blijken dat er sprake is van een verkeersprobleem, dan dienen alle mogelijkheden te worden bekeken om het probleem op te lossen. Vervolgens kan er dan één verkeersplan worden gemaakt.

Openstellen busstation

12. Cliënt heeft vooral grote bezwaren tegen het openstellen van het busstation voor gemotoriseerd verkeer richting de Boulevard. Het openstellen van het busstation zou immers met zich meebrengen dat er een doorgaande weg zal komen direct bij de appartementen en woningen van de VvE. De eigenaren van de woningen in de directe nabijheid van het busstation worden dan dag en nacht geconfronteerd met gemotoriseerd verkeer nabij hun woning. In de huidige toestand is er maar zeer beperkt verkeer, en bovendien alleen overdag. Daar komt nog bij dat cliënten nimmer rekening hebben hoeven houden met de mogelijkheid van doorgaand gemotoriseerd verkeer, nu het bestemmingsplan dit helemaal niet toelaat op onderhavige locatie.
13. Het op 4 september 2012 vastgestelde bestemmingsplan ‘*Zeist Centrum e.o.*’ voorziet in een juridisch-planologische regeling voor het plangebied alwaar onder meer het busstation gevestigd is. In dit bestemmingsplan heeft het busstation de enkelbestemming ‘verkeer’ met functieaanduiding ‘Openbaar vervoerstation’ gekregen. Op grond van artikel 17 lid 1 sub f van het bestemmingsplan is deze locatie dan ook specifiek bestemd voor een ‘openbaar vervoer station’ alwaar doorgaand verkeer niet is toegestaan.
14. Door het openstellen van het busstation voor gemotoriseerd verkeer verwacht cliënt overlast, onder meer in de vorm van geur, geluid en stof. Feit is dat er geen onderzoek is ge-

daan naar de te verwachten milieugevolgen van onderhavige verkeersbesluiten.

15. Voorts hebben de besluiten aanzienlijke gevolgen voor de waarde van de woningen die zijn gelegen in de nabijheid van het busstation. Daarbij blijkt uit uw besluit niet op welke wijze u de direct omwonenden (financieel) zult compenseren. De gevolgen van uw besluit zijn zodanig dat de verwachting bestaat dat er een groot aantal verzoeken om plan-schade (in verband met strijdigheid bestemmingsplan) en nadeelcompensatie (*égalité devant les charges publiques*) zullen worden ingediend.
16. Cliënt stelt zich op het standpunt dat het besluit strijdig moet worden geacht met het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in artikel 3:4 lid 2 Awb. De nadelige gevolgen die cliënt zal ondervinden ten gevolge van uw besluit staan niet in verhouding tot de daarmee te dienen belangen.

Conclusie

17. Gelet op het voorgaande geef ik u nadrukkelijk in overweging om de door u ter inzage gelegde ontwerpbesluiten niet vast te stellen, en opnieuw met cliënt en andere betrokken in overleg te treden over de verkeerssituatie in het centrum van Zeist. Daarbij wijs ik nogmaals op de noodzaak om allereerst een objectieve 0-meting uit te voeren alvorens een en ander voort te zetten.

Hoogachtend,

DAS

Dhr.mr. E. van Kampen