

Aan het college van B&W gemeente Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist
Ook per e-mail E-mail: zeist@zeist.nl
cc naar beterzeist@gmail.com

Zeist, 16-05-2016

Betreft: Zienswijze 6 ontwerp verkeersbesluiten centrumvisie d.d. 6 april 2016

Geacht college,

Algemeen

Ondergetekende onderschrijft de zienswijze d.d. 11 mei 2016 van Stichting Beter Zeist over het bovengenoemde onderwerp. De onderbouwing daarin beschouw ik als een integraal onderdeel van deze zienswijze. Speciaal wil ik nog het volgende benadrukken.

- De verkeersvariant van de raad d.d. 3 maart 2015 is niet met de samenleving besproken voorafgaand aan het vaststellen van dit voorgenomen verkeersbesluit, ondanks de onafwendbare verschuiving van verkeer van daarvoor geëquipeerde wegen naar smalle woonstraten in wijken
- Ook daarna is deze variant niet voor inspraak vrij gegeven, ondanks dringende vragen daartoe. Het benodigde deelplan voor centrum-Zeist van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) ontbreekt. Het is daarom onmogelijk de ontwerpbesluiten in onderling verband te beoordelen in relatie tot een vastgesteld verkeersplan.
- De onderbouwing van de doelmatigheid van de verkeersvariant is ontoereikend. Onduidelijk blijft voor welk probleem de voorgenomen verkeersbesluiten een oplossing zou zijn.
- Gezien het verloop van de procedure tot op heden, wordt de indruk gewekt dat er eerst een centrumplan is gemaakt welke grote gevolgen heeft voor de verkeerscirculatie in Zeist en dat de zes voorgenomen verkeersbesluiten enkel ten doel hebben om de negatieve effecten daarvan te verdelen over de wijken. Tijdens de uiteindelijk gehouden informatiebijeenkomst op 18 april jl. bleek bij de aanwezige belanghebbenden weinig acceptatie voor de variant te bestaan en bleek bij de vertegenwoordigers van de gemeente weinig bereidheid te zijn om de oorzaak (doorbreken van de verkeerscirculatie in het centrum) te mitigeren. In onze zienswijze is handhaving van de huidige situatie de beste variant.
- Het is volstrekt onduidelijk of de wijkverkeersplannen enige status hebben. Het is wel duidelijk dat het College de intentie heeft om eerst een besluit te nemen omtrent de zes voorgenomen verkeersbesluiten en pas, als dit gepasseerd is, verkeersbesluiten wil nemen met het oog op de gevolgen van de zes eerstgenoemde. Naar onze mening schoffeert het College de bewoners met deze tactiek.
- Simpele aanpassingen en alternatieven zijn niet onderzocht.
- De voorbereiding van de besluitvorming schiet procedureel en inhoudelijk tekort.
- Hetzelfde geldt voor de noodzakelijke voorlichting over de gevolgen.
- De toegezegde dialoog met de direct betrokkenen over de inrichtingsplannen is nog steeds niet afgerond en is in een aantal gevallen onlangs of zelfs nog niet eens begonnen. Dit leidt tot het nemen van besluiten die door bewoners juridisch aangevochten moeten worden om zich te kunnen verzetten tegen de negatieve neveneffecten hiervan die pas in een latere fase ter discussie worden gesteld.
- De onderbouwing van de besluiten door middel van tellingen en verkeerssimulaties ontbreekt deels en zijn in enkele gevallen gebaseerd op verouderde gegevens. Bovendien werden de resultaten van verkeersonderzoeken onnodig lang achtergehouden. Naar nu blijkt bieden deze onvoldoende basis voor de besluiten.
- Hetzelfde geldt voor de gevolgen van nog komende besluiten. Die zijn overigens nog niet volledig doorgerekend.
- Voor veel buurten en wegen in en rondom het centrum van Zeist wordt een aanzienlijke toename van het verkeer verwacht. Voor andere minder maar dat kan door

verkeersaanpassingen veranderen. Velen zullen extra moeten omrijden hetgeen het aantal verkeersbewegingen en daarmee de totale verkeersdruk onnodig zal verhogen.

Verkeersveiligheid

De voorgenomen aanpassing van de verkeerscirculatie rond Belcour (specifiek afsluiting van het 'tunneltje bij de Klinker' voor regulier gemotoriseerd verkeer) leidt tot verdringing van verkeer van straten die hiervoor ontworpen zijn naar straten in woonwijken die hier niet op ingericht zijn. Hierdoor gaat gemotoriseerd verkeer van noord-oost naar zuid-west noodgedwongen naar alternatieve routes zoeken door omliggende buurten, zowel ten noorden als ten zuiden van de Slotlaan. Er is geen aantoonbaar onderzoek gedaan naar de gevolgen die het verschuiven van de verkeersdruk naar de wijken heeft voor de verkeersveiligheid. Specifiek voor de Pauw van Wieldrechtlaan, het Bethanieplein en de Boslaan geldt hierbij het volgende:

- Er is beperkt ruimte voor verkeer; passeren van fiets – auto levert bijvoorbeeld nu al gevaarlijke situaties op.
- Fysieke ruimte voor (structureel) zwaar verkeer ontbreekt. Vrachtauto's kunnen bepaalde bochten niet maken en/of niet door straten heen zonder geparkeerde auto's te verwijderen.
- Zichtlijnen zijn niet optimaal (bijvoorbeeld de Boslaan tussen de Pauw van Wieldrechtlaan en de Prins Hendrik laan). Dit is een risico voor fietsers en (overstekende) voetgangers die niet of heel laat worden gezien door automobilisten.
- Busstation waar het normaal gebruik is om wegverkeer en bus te scheiden vanwege verkeersveiligheid; niet scheiden leidt tot halterende en stekende bussen en auto's die elkaar verdringen. Overstekende voetgangers (vaak kwetsbare groepen als ouderen en kinderen) worden hier de dupe van.
- Genoemde straten zijn doorgaande fiets en wandelroutes naar scholen (waar onder ZSV, Christelijk Lyceum, 't Spoor), het dorp en bos. Dit maakt deze straten 'hot spots' vanuit verkeersveiligheid. Te meer omdat jeugd in het verkeer kwetsbaar is.
- Wij beschouwen onze straten op dit moment als voldoende veilig gegeven de huidige verkeersdruk. Extra verkeer leidt tot onveiligheid op bovenstaande punten. De gemeente heeft hier een belangrijke verantwoordelijkheid; Elke andere verkeersaanpassing dan bronbestrijding (het niet sluiten van 'het tunneltje bij de Klinker'), achten wij niet ALARP (As Low as Reasonable Practicable) omdat het hier een (verondersteld) economisch belang betreft. Een ALARP aanpak is 'common practice' in veiligheidskunde.

Overige effecten

Naast verkeersveiligheid zijn ook nog relevant voor de Pauw van Wieldrechtlaan, de Boslaan en het Bethanië plein:

- De verwachte toename in uitstoot van CO2 door extra verkeer;
- De verwachte toename van verkeersgeluid door meer gemotoriseerd verkeer, wat nog wordt versterkt door contactgeluid tussen autoband en de toegepaste klinkers;
- De verwachte gevolgschade in een omgeving waarin huizen niet gefundeerd zijn maar direct op zandgrond zijn gebouwd.
- Het extra verkeer moet door een wijk met beschermd dorpsgezicht. Naast de bewoners heeft ook de gemeente een eigen verantwoordelijkheid in het beschermen van dit dorpsgezicht. Daarin past ons inziens geen extra verkeer, maar eerder een beleid gericht op het weren van ander dan bestemmingsverkeer.

Schending algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Ik ben van mening dat de gemeente Zeist een aantal beginselen van behoorlijk bestuur schendt met de voorliggende besluiten en het proces dat hiervoor is doorlopen. Ter illustratie een voorbeeld:

Tijdens de afsluitende bijeenkomst van de verkeersdialoog op maandag 18 april 2016 is door de gemeente aangegeven dat nog onduidelijk is welke maatregelen voor de Stationslaan getroffen gaan worden. De centrum visie gaat uit van tweerichtingsverkeer terwijl het wijkverkeersplan thans in eenrichtingverkeer als maatregel voorziet. Het voornemen om de Korte Steynlaan af te sluiten heeft een direct effect op de aanliggende woonwijk en daarmee en relatie met de nog vast te stellen maatregel voor de Stationslaan en de wijkverkeersplannen.

Minimaal de volgende beginselen zijn mijns inziens geschonden:

- Zorgvuldigheidsbeginsel: Het voorgenomen besluit is onvoldoende zorgvuldig voorbereid, burgers zijn niet goed meegenomen, er is geen of zeer beperkt onderzoek geweest naar feiten en belangen en de besluitvorming is niet transparant.
- Motiveringsbeginsel: De motivering voor de voorgenomen verkeersbesluiten ontbreekt. Daar waar de gemeente een poging doet is dit onbegrijpelijk en niet logisch.
- Rechtzekerheidsbeginsel: Omdat integraliteit ontbreekt weten burgers niet waar ze aan toe zijn. De gemeente is ook niet consequent; al er al sprake is van een dialoog worden wijken en straten tegenover elkaar uitgespeeld. Wat in één straat een oplossing biedt, veroorzaakt een probleem in een andere straat of wijk.
- Specialiteitsbeginsel: Welk directe belang heeft de bevolking van Zeist bij de sluiting van 'het tunneltje ter hoogte van de Klinker' voor verkeer en is hier wettelijk een grondslag voor?
- Fair Play beginsel: De gemeente doet voorkomen alsof er een onomkeerbaar besluit is voor het afsluiten van het tunneltje. De gemeente heeft hier kennelijk een belang, is hier niet transparant over en kan zich vanwege dit belang niet onpartijdig opstellen in deze.
- Evenredigheidsbeginsel: Integraliteit en proportionaliteit ontbreekt. Er is geen afweging sluiting tunnel en gevolg effect om omliggende wijken, onder andere op gebied van verkeersveiligheid.

Tot slot

De effecten van de verkeersvariant, zoals die naar voren komen in de 6 ontwerpbesluiten en in de voorlopige berekeningen, schaden mijn belangen. Ik vraag dan ook de procedure voor de besluitvorming op te schorten, zoals in de zienswijze van Stichting Beter Zeist is verwoord. Eerst zal in dialoog met de samenleving een degelijk onderbouwd deelplan voor centrum Zeist moeten worden ontwikkeld en vastgesteld. Pas daarna kunnen op basis van onderzoek zo nodig integraal beoordeelde en afgewogen verkeersbesluiten worden genomen.

Hoogachtend,

Was getekend groep buurtbewoners
Pauw van Wieldrechtlaan en omgeving

Naam
Adres
postcode en plaats
Handtekening

mede namens: