

Ir. H.J. Hoorn
Lommerlust 13
3702 BT Zeist

Aan het college van B&W van
de gemeente Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist

Betreft: Gecorrigeerde zienswijze zes ontwerp-verkeersbesluiten centrumvisie d.d. 30 maart,
gepubliceerd op 6 april 2016

Zeist, 18-05-2016

Geachte college,

Deze zienswijze betreft alle zes ontwerp-verkeersbesluiten; waar een bepaald ontwerpverkeersbesluit wordt bedoeld, wordt dat duidelijk aangegeven.

De verkeersmaatregelen hebben gevolgen voor de verkeersintensiteiten in vrijwel alle straten van Zeist, dus vrijwel alle bewoners van Zeist zijn belanghebbend. Bovendien zijn alle bewoners die als verkeersdeelnemer wel eens gebruik maken van de betreffende straten belanghebbend.

Ik ondersteun de zienswijze van Beter Zeist.

De integrale teksten van de volgende documenten maken deel uit van mijn zienswijze. Deze documenten heb ik geschreven en / of ik heb er aan bijgedragen:

- Ingevuld formulier Burgerinitiatief Centrumvisie d.d. 2 mei 2016, m.n. de toelichting
- Brief van een aantal insprekers aan de gemeenteraad d.d. 16 februari 2015
- Oproep tot steun aan Burgerinitiatief d.d. 2 mei 2016
- Mijn bezwaarschrift / klacht d.d. 13 april 2015

De raad heeft weliswaar de bevoegdheid om besluiten te nemen, zoals de vaststelling van de centrumvisie en de keuze voor de amendementvariant, maar het besluit van 3 maart 2015 en de keuze voor de amendementvariant kan alleen maar gekwalificeerd worden als ondemocratisch en onzorgvuldig. De raad noemt de verkeersvariant een 'amendement', alsof het alleen maar een wijziging is van variant 2a alternatief, die toen door het college werd voorgesteld. In werkelijkheid is het een totaal nieuwe verkeersvariant. Het verschil tussen deze nieuwe variant en variant 2a alternatief is veel groter dan tussen varianten 2a en 2a alternatief onderling, die wel beide apart zijn doorgerekend. Dit wordt beaamd door de verkeerskundige van de gemeente. Het grote verschil zit er in dat in varianten 2a en 2a alternatief autoverkeer in twee richtingen door het centrum kan rijden, en in de nieuwe variant nog slechts in één richting.

Na het debat op 12 februari 2015 heeft een aantal insprekers (waaronder de voormalige verkeerskundige van de gemeente en ik zelf) in een brief van 16 februari 2015 u gewaarschuwd dat

de nieuwe verkeersvariant daarom geen wijziging (amendement) van het raadsbesluit genoemd kan worden en er op aangedrongen om deze variant te laten doorrekenen en opnieuw aan de samenleving voor te leggen voordat definitief besloten wordt tot realisatie. Op die brief hebben wij geen reactie ontvangen. Ons verzoek is genegeerd.

De raad heeft deze variant voorafgaand aan de besluitvorming niet laten doorrekenen in het gemeentelijk verkeersmodel, deze variant niet ter inzage gelegd en de Zeister samenleving niet in de gelegenheid gesteld hierover gehoord te worden. Door de nieuwe variant een amendement te noemen, omzeilt de raad de democratie.

De samenleving heeft keer op keer haar voorkeur uitgesproken voor handhaving van de huidige situatie waarbij auto's en bussen beide richtingen door het centrum kunnen rijden.

In 2008 was er de 'Ideeëninventarisatie' en in 2009 de 'Nota van Uitgangspunten', vastgesteld in de raad in december 2009. Beide rapporten gaan in tekst en afbeeldingen uit van 'het waarborgen van een gedegen oost-west en west-oost verbinding' door het centrum, zowel voor auto's als voor bussen. Beide documenten prijken tot 2013 op de betreffende website van de gemeente, maar zijn sindsdien verdwenen. Op 17 augustus 2015 heb ik betrokkenen van de gemeente gevraagd deze documenten weer op de site te zetten. Daarop heb ik geen reactie ontvangen. Het verzoek is niet opgevolgd.

Ondanks dit uitgangspunt lag er begin 2013 het 'centrumplan' van VVKH in opdracht van de gemeente, waarin het centrum in beide richtingen zou worden afgesloten voor auto's en bussen. In september 2013 is een 'Dialoog met de samenleving' gehouden. Hierin hebben de deelnemers aan de themagroep Bereikbaarheid de geplande afsluiting van het centrum unaniem afgewezen, overeenkomstig de Ideeëninventarisatie en de Nota van Uitgangspunten. Er was zelfs een grote meerderheid onder hen voor een variant waarbij de doorstroming van het centrum verbeterd zou worden. De dialoog met de samenleving werd namens de gemeente begeleid door een 'Kerngroep'. Deze Kerngroep heeft deze voorkeur genegeerd in haar eindadvies.

De Kerngroep heeft in haar advies het uitgangspunt opgenomen dat het korte deel van de Weeshuislaan busvrij moet worden. De Kerngroep heeft de indruk gewekt dat dit uitgangspunt van de deelnemers aan de dialoog komt, van de samenleving dus. Dat is niet waar; het komt van hen zelf. In de Kerngroep worden de belangen van winkelcentrum Belcour behartigd door Norbert Jansen, eigenaar van vastgoedbedrijf Polarreal, met als klant: Belcour. Sindsdien noemen we de Kerngroep en de daaropvolgende 'Visietafel' en 'Regiegroep': de Belcour-lobby. De gemeenteraad heeft de regie uit handen gegeven aan de Belcour-lobby.

Er is geen verkeersprobleem in het centrum van Zeist. De centrumvisie hoeft dus ook geen verkeersprobleem op te lossen. Er zijn wel verbeteringen mogelijk, maar daar gaat het nu niet om. De verkeersproblemen worden veroorzaakt door de voorgenomen afsluitingen in de centrumvisie / de amendementvariant, vooral door de afsluiting van het tunneltje bij de Klinker. Daar reageren wij op.

De varianten 2a en 2a alternatief voldeden nog aan de Nota van Uitgangspunten, maar zijn om andere redenen (terecht) gesneuveld. In februari 2015 kwam een aantal raadsfracties met de amendementvariant, die in een achterkamertje tot stand was gekomen. Deze variant voldoet niet aan de Nota van Uitgangspunten en is een hopeloze noodgreep om het korte deel van de Weeshuislaan koste wat kost busvrij te krijgen. Er is niets visionairs aan dit inconsequente verkeersplan waarbij verkeer wel in noordoostelijke richting door het centrum kan rijden, maar niet in zuidwestelijke richting. De raad heeft het gepresteerd om de centrumvisie vast te stellen, waarin

o.a. 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', en in één adem te kiezen voor een verkeersvariant die daarmee in tegenspraak is.

Op <https://www.centrumzeistvernieuwt.nl/project/centrumvisie/> staat de tekst van de centrumvisie, maar de bijbehorende bijlagen zijn achterwege gelaten. De samenleving wordt daarmee informatie onthouden. Daarin is o.a. een verslag van een bewonersavond opgenomen. Daarin staat o.a.:

- 'De Korte Weeshuislaan zal nooit de kwaliteit krijgen die de visie beoogt (gezellige entree van het Emmamplein). Maar op die veronderstelling is wel het hele idee gebaseerd om bussen vanuit de Antonlaan via de Voorheuvel en de 1e Hogeweg naar de Slotlaan om te laten rijden richting Het Rond. Dit is een heel slecht idee.'
- 'De huidige verkeerssituatie is helemaal zo slecht nog niet. Hier en daar verbeteringen aanbrengen (luid applaus).'

Na het raadsbesluit van 3 maart 2015 heeft het college op de gemeentelijke website en in persberichten het beeld geschetst dat de kogel door de kerk was en dat de uitvoering van de plannen nog slechts een kwestie van tijd zou zijn. De samenleving is door de formulering van deze informatieverstrekking geïntimideerd. Alleen een jurist begrijpt nog dat door het raadsbesluit formeel niets verandert in de rechtstoestand. Deze intimidatie kan er toe leiden dat bij de verkeersbesluiten ten gevolge van dit raadsbesluit belanghebbenden deze verkeersvariant als wettelijk vastgesteld toetsingskader zullen beschouwen, en nog slechts binnen dat kader zienswijzen zullen formuleren en bezwaar zullen maken, c.q. ontmoedigd zullen afzien van het indienen van zienswijzen of bezwaarschriften.

Ik heb op 13 april 2015 bezwaar gemaakt tegen dit onzorgvuldige en ondemocratische raadsbesluit. Ik wist al van tevoren dat mijn bezwaarschrift niet-ontvankelijk verklaard zou worden. Ik heb dit gedaan omdat daarmee ondubbelzinnig uitgesproken zou worden dat de vaststelling van de centrumvisie door de gemeenteraad op 3 maart 2015 geen besluit is in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, omdat het niet op extern rechtsgevolg gericht is. Het draait om de verkeersbesluiten die nu in procedure gebracht zijn. Dat zijn wel besluiten in de zin van Awb. Dat het college de ondertekening van de concept-verkeersbesluiten nu overlaat aan een ambtenaar (teammanager Beheer en Openbare Ruimte) getuigt van minachting van de samenleving en zie ik als tactiek om de indruk te wekken dat de verkeersbesluiten niet meer zijn dan een ambtelijke afhandeling van eerder genomen besluiten.

Ik had mijn bezwaarschrift subsidiair als klacht over dit onzorgvuldige en ondemocratische besluit ingediend. Als klacht heb ik daar aan toegevoegd dat de publieke informatie over dit raadsbesluit, dat immers zonder rechtsgevolgen is, veel te stellig geformuleerd is en daarmee misleidend is.

Mijn klacht werd behandeld door een tijdelijke klachtadviescommissie die was samengesteld uit raadsleden uit de fracties die het betreffende besluit genomen hadden, maar zelf niet bij dit besluit betrokken waren. Deze commissie heeft de raad op 6 oktober 2015 geadviseerd om de klacht ongegrond te verklaren. In haar advies haalt de commissie er van alles bij wat ik niet gezegd heb, verdraait en negeert gedeeltelijk wat ik wel gezegd heb en onderbouwt vervolgens daarmee dat mijn klacht ongegrond zou zijn.

Op 8 december 2015 heeft de raad overeenkomstig het advies besloten mijn klacht ongegrond te verklaren. De slager keurt zijn eigen vlees. Alleen de fractie van de SP stemde hier niet mee in. Van belang is dat de SP op 3 maart de enige fractie was die tegen het betreffende besluit stemde. In haar stemverklaring komt de SP tot de conclusie dat mijn klacht niet ongegrond verklaard kán worden. Over deze ongegronde klacht had de raadsgriffier, de heer mr. Johan Janssen eerder gezegd dat hij onder de indruk van de grondigheid van mijn onderbouwing.

Met het onzorgvuldige en ondemocratische besluit van 3 maart 2015 heeft de raad verdeeldheid gezaaid in de Zeister samenleving. Die wordt versterkt door de salamtactiek van het college. Er zijn veel ingezonden brieven van bewonersverenigingen die zich opwinden over de dreigende verkeersconsequenties van de centrumvisie. De meeste van deze brieven spreken zich uit tegen de voorgenomen verkeersplannen.

Een dramatisch voorbeeld is de zienswijze van de buurtvereniging Rond het Wilhelminapark d.d. 29 april 2016, waarin zij een aanvullende maatregel toejuichen waardoor de verkeersproblemen verplaatst worden van de Stationslaan en de Prins Hendriklaan naar de omgeving van de Pauw van Wieldrechtlaan en Boslaan. Een aantal bewoners van die straten, waaronder leden van de buurtvereniging, waren daardoor genoodzaakt op 13 mei een brief te sturen aan het bestuur van de buurtvereniging om hen er op te wijzen dat zij niet gemachtigd zijn om deze zienswijze namens de leden in te dienen en te verlangen dat hun zienswijze in deze vorm wordt ingetrokken.

Op www.centrumzeistvernieuwt.nl, afronding verkeersdialoog 29-3-2016 staat: 'Vanaf oktober 2015 zijn we in gesprek geweest over deze verkeersmaatregelen binnen de zogenaamde 'verkeersdialoog'. In werkelijkheid hebben er alleen openbare bijeenkomsten plaatsgevonden op 5 oktober en 5, 9, 17 en 23 november 2015. Daarna werd het stil. Een geplande plenaire bijeenkomst op 7 december werd afgezegd. Een aangekondigde bijeenkomst in januari of februari is niet doorgegaan. Op 8 maart 2016 heeft het college besloten de ontwerp-verkeersbesluiten in procedure te brengen. Op 25 maart ontvingen de deelnemers aan de dialoog een uitnodiging voor een afrondende informatiebijeenkomst op 18 april. Gedurende bijna vijf maanden heeft er geen openbare dialoog plaatsgevonden.

Volgens de brief van het college aan de raad d.d. 8-3-2016 is de website www.zeist.nl/verkeercentrum gedurende de verkeersdialoog steeds van een update voorzien. Dat klopt in zekere zin als je er van uitgaat dat die dialoog in december tot stilstand was gekomen. Er werd al maanden niets meer geactualiseerd. Tot in april 2016 was hier te lezen dat het college van B&W over aanvullende verkeersmaatregelen 'na de jaarwisseling' een besluit zou nemen.

In plaats van de openbare dialoog met de samenleving is de gemeente gesprekken gaan voeren met de verkeerscommissie van de buurtvereniging Wilhelminapark. De eerdergenoemde brief van de bewoners van de Pauw van Wieldrechtlaan maakt pijnlijk duidelijk dat de buurtvereniging geen mandaat heeft om deze gesprekken namens de leden te voeren, laat staan namens de bewoners die geen lid zijn. Voor de gemeente is het bestuur van de buurtvereniging een makkelijke gesprekspartner. Dit bestuur accepteert mijns inziens veel te makkelijk dat de afsluiting van het tunneltje bij de Klinker 'onafwendbaar' zou zijn. Ook in de brief van het college aan de raad van 8 maart 2016 verwijst het college naar de buurtvereniging als gesprekspartner. Overige belanghebbenden worden hiermee buiten spel gezet.

Op 18 maart was er na vijf maanden stilte een 'laatste bijeenkomst', bedoeld als afronding van de verkeersdialoog. De avond verliep chaotisch, er waren veel bewoners die hun onvrede kwijt wilden over de verkeersplannen, de gang van zaken en de afwezigheid van de politiek verantwoordelijken.

Deze discussie moet terug naar de plek waar hij thuis hoort: de gemeenteraad en het publieke debat.

De informatie over de verkeersplannen staat nu verdeeld op twee gemeentelijke websites: www.zeist.nl/inwoner/wonen-en-verbouwen/projecten/centrumgebied-van-zeist/verkeersmaatregelen-centrumvisie/ en www.centrumzeistvernieuwt.nl/project/verkeer/. Dit is onoverzichtelijk. En er ontbreekt informatie. Op 7 februari 2016 heb ik een Wob verzoek ingediend om aanvullende informatie te verkrijgen over verkeersberekeningen en rapportages van adviesbureaus. Een gedeelte van de informatie die ik daarmee verkregen heb, is nog steeds niet gepubliceerd, zoals een visualisatie van de doorgerekende verkeersvarianten. Het overzicht 'Intensiteiten en voertuigkilometers' dat als pdf op www.centrumzeistvernieuwt.nl staat, zal weinig bewoners iets zeggen. Ik heb dit overzicht op mijn verzoek in Excel ontvangen en uitgebreid met kolommen waarin de relatieve toe- en afnamen worden berekend en met regels met straten met grote verkeerstoename, die de gemeente achterwege had gelaten. Ik heb dit aangepaste overzicht gepubliceerd met e-mails en via de site van Beter Zeist. Dit heeft veel bewoners wakker geschud. Hiermee heb ik de informatie verstrekt die de gemeente had moeten verstrekken.

In mijn inspraken in 2013, 2014 en 2015 heb ik er keer op keer voor gewaarschuwd dat afsluiting van wegen in het centrum altijd leidt tot sluipverkeer door de omliggende wijken en per saldo tot meer verkeer in Zeist, en dat het onbegonnen werk is om door allerlei aanvullende verkeersmaatregelen er voor te zorgen dat het lokale sluipverkeer zich verplaatst naar de randwegen.

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.

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 Zeist hierdoor per saldo verder toeneemt.

Het college heeft nu besloten om het pakket aan verkeersmaatregelen alsnog in tweeën te knippen. Op 6 april zijn ontwerp-verkeersbesluiten gepubliceerd die nodig zijn voor de realisatie van de centrumvisie met een paar kleine wijzigingen (Korte Steynlaan, Antonlaan). De overige aanvullende maatregelen zijn omgedoopt tot 'wijkverkeersplannen'. Zie www.centrumzeistvernieuwt.nl. Met deze salomitactiek is het de bedoeling van het college dat nu eerst de verkeersbesluiten definitief worden. Als er dan geen weg terug meer is (letterlijk en figuurlijk), zal een aantal aanvullende maatregelen onvermijdelijk zijn, waarbij de belangen van de genoemde straten en wijken tegengesteld zullen zijn. Met deze salomitactiek laat het college zien dat het is vastgelopen in de uitwerking van de verkeersmaatregelen.

In juni 2015 is door de gemeente een procesplan opgesteld en in opdracht van de gemeente door adviesbureau Tauw een faseringsplan. Ten opzichte van de globale planning in deze plannen is er op

dit moment een enorme vertraging ontstaan. Ook hieruit blijkt dat het college is vastgelopen in de uitwerking van de plannen.

Het college heeft er voor gekozen om alle elf verkeersmaatregelen in één keer door te rekenen. In dezelfde berekening is ook een poging gedaan om de gewenste autoluwheid op de Slotlaan te modelleren door hier een lagere snelheid in te stellen. Door deze gecombineerde doorrekening kunnen uit de resultaten van de berekening geen conclusies getrokken worden over het effect van de individuele verkeersmaatregelen en van de gewenste autoluwheid op de Slotlaan. Dit zou wel kunnen als de maatregelen apart worden doorgerekend. Dat is niet gebeurd. Alleen de superrotonde rond Belleville is apart doorgerekend, maar die is zelf ook weer een combinatie van drie verkeersmaatregelen.

Op 22 november 2015 heb ik vragen over de rapporten van Vitence en DTV gesteld aan de projectmanager van de gemeente, Wouter Das. Ik vermoedde dat de verkeersintensiteiten als gevolg van de Wending in de rapportage van Vitence veel te hoog waren en dat DTV in scenario 3 ('extra intensiteiten als gevolg van de Wending') vergeten was de oorspronkelijke verkeersproductie van het Eneco-terrein af te trekken. Ik begrijp nog steeds niet waarom die vragen toen niet aan DTV zelf gesteld zijn. DTV had die vragen zo kunnen beantwoorden en eventueel hun berekening kunnen aanpassen. In plaats daarvan zou Wouter mijn vragen doorspelen naar Goudappel Coffeng, maar in hun validatie zag ik daar niets van terug. N.a.v. mijn Wob-verzoek van 7 februari heb ik toestemming gekregen mijn vragen direct aan Goudappel te stellen. Ik heb mijn vragen eerst per e-mail aan de heer Oppedijk van Goudappel gestuurd en op 3 mei telefonisch contact met hem gehad.

Oppedijk beaamde dat DTV in scenario 3 vergeten is de oorspronkelijke verkeersproductie van het Eneco-terrein af te trekken, volgens Vitence (blz. 9) 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Hij noemde het rapport van Vitence 'slecht'. Hij was milder over het DTV-rapport. Hij wees er op dat je zonder het extra verkeer van de Wending al in een situatie komt dat het te druk is bij het kruispunt Antonlaan – Steynlaan. Hij beaamde dat de superrotonde tot meer verkeer leidt, maar dat het voordeel hiervan is dat het mogelijkheden biedt om extra opstelstroken te maken bij het kruispunt Antonlaan – Steynlaan. Verder kost de voorrangsregeling van de bussen capaciteit van het kruispunt.

Het woord 'slecht' (over het rapport van Vitence) heeft Oppedijk letterlijk gebruikt. Ik ben het daarmee eens. Vitence (blz. 9) heeft een verkeersgeneratie (= aankomsten + vertrekken) van 2.144 voertuigen per dag als gevolg van de Wending berekend en die aangeduid als verkeersproductie (= vertrekken). De werkelijke verkeersproductie zou dus de helft moeten zijn: 1.072. Maar die is ook nog veel te hoog.

Ik heb met mijn Wob-verzoek informatie van de gemeente ontvangen over aantallen verkeersbewegingen van de parkeergarages 1^e Hogeweg, Belcour en Steynlaan in 2015, en de aantallen parkeerplaatsen in die garages. De gemiddelde verkeersproductie van deze garages is ongeveer 1,5 voertuig per werkdag per plaats. Belcour is het drukst, met 2 voertuigen per werkdag per plaats. In de Wending worden 162 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dat zou neerkomen op een verkeersproductie van 6,6 voertuigen per dag per plaats (1.072 / 162), ofwel 5 x zo hoog als het gemiddelde van de parkeergarages in het centrum. Dat is onwaarschijnlijk.

De oorspronkelijke verkeersproductie van het Enecoterrein bedraagt volgens Vitence 1.000 voertuigen per dag. Ook hier wordt bedoeld: verkeersgeneratie. Hoe dan ook is ook dit getal veel te hoog.

Per saldo komt Vitence op een extra verkeersproductie (moet zijn: - generatie) van 1.150 voertuigen per dag. De werkelijke extra verkeersproductie zou dan de helft zijn: 575. Dat komt aardig in de richting. De beide fouten compenseren elkaar.

Zelf denk ik dat die 575 nog te veel is. Als de 162 parkeerplaatsen van de Wending straks net zo veel verkeer produceren als parkeergarage Belcour (de drukste parkeergarage in het centrum) zou dat neerkomen op 324 voertuigen per dag en daar zou in de berekening van DTV (scenario 3) zelfs nog een realistische oorspronkelijke verkeersproductie van het Enecoterrein moeten worden afgetrokken.

De rapportage van DTV is ook niet goed. DTV heeft de door Goudappel gesignaleerde fout van Vitence niet gezien en daardoor in scenario 3 (extra verkeer door de Wending) om te beginnen met 2x te hoge waarden gerekend. Oppedijk heeft bovendien beaamd dat DTV in dat scenario vergeten is de oorspronkelijke verkeersproductie van het Eneco-terrein af te trekken.

Bij elkaar had DTV in scenario 3 met een extra verkeersproductie door de Wending van hooguit 575 voertuigen per dag moeten rekenen, i.p.v. 2.144. DTV heeft dus met bijna 4x te hoge waarden gerekend.

Bovendien heeft DTV veel te creatief allerlei getallen 'gecorrigeerd', zoals de correcties van tellingen van 2008 naar 2013, en correcties van berekeningen van Oranjewoud met referentiejaar 2025 naar 2013. En DTV heeft ongemotiveerde aannamen gedaan over percentages en verdelingen rond de Wending. Ik heb hierover op 16 november 2015 contact opgenomen met de auteur van het rapport van DTV, Marcel Kant. Ik heb geopperd dat het gevaarlijk is om uitkomsten van berekeningen op basis getallen uit totaal verschillende bronnen (m.n. tellingen en berekeningen) met elkaar te vergelijken. Hij beaamde dat het gevaarlijk is om te 'putten uit allerlei bronnen die niet met elkaar matchen', dat er inderdaad allerlei aannamen gedaan zijn en dat dit arbitrair is.

Goudappel heeft twee 'validaties' geleverd: een 'second opinion' over het onderzoek van Vitence (met kenmerk ZST036Abf0001.01 en datum 22 februari 2016) en een validatie van het onderzoek van DTV (met kenmerk ZST036/Opw/C1063 en datum 25 februari 2016).

In de validatie van het Vitence-rapport wordt op blz. 3 de hierboven genoemde fout vermeld: *'In de rapportage wordt 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.'* Goudappel had deze significante fout in koeienletters op bladzijde 1 van hun validatie moeten vermelden.

In de validatie van het DTV-rapport wordt deze fout überhaupt niet vermeld. Dit is een kapitale ommissie.

Goudappel heeft n.a.v. mijn vragen beaamd dat DTV in scenario 3 vergeten is de oorspronkelijke verkeersproductie van het Eneco-terrein af te trekken. Zelf heeft Goudappel deze significante fout niet ontdekt.

Met deze twee punten vind ik de kwaliteit van de validaties van Goudappel ook onder de maat. Als Goudappel aan de eerste de beste brutale burger van Zeist durft te vertellen dat de rapportage van Vitence 'slecht' is, waarom staat dat dan niet in de validatie, waar het college mee naar de raad gaat?

In de brief van het college aan de raad d.d. 8 maart 2016 (kenmerk 16uit00904) wordt over de verkeersonderzoeken naar de kruising Antonlaan – Steynlaan gezegd er 'geen significante fouten' in de uitgevoerde berekeningen ontdekt zijn en dat de effecten van de Wending in de berekeningen

'iets te hoog' zijn. Dat is dus onjuist. De berekeningen staan stijf van de significante fouten. 'iets te hoog' is misleidend voor 2x te hoog. Dat blijkt nu dus bijna 4x te hoog te zijn. De raad wordt door het college onjuist geïnformeerd.

In de motie van 3 maart 2015 heeft de raad het college verzocht 'de verschillende varianten rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation opnieuw door te rekenen'. Daarbij is niet gespecificeerd welke varianten moeten worden doorgerekend. 'De verschillende varianten' moet daarom opgevat worden als: 'alle redelijkerwijs mogelijke varianten'. Dat is niet gebeurd; de meest voor de hand liggende varianten zijn niet doorgerekend. Dit zijn de varianten waarbij het busstation in één- en tweerichtingsverkeer wordt opengesteld voor autoverkeer, overeenkomstig de amendementvariant, en al het overige ongewijzigd blijft (ceteris paribus), dus met tweerichtingsverkeer op de Antonlaan en de Korte Steynlaan.

In de brief van 6 oktober 2015 van het college aan de raad (kenmerk 15uit03623) doet het college voorkomen alsof de volgende drie verkeersmaatregelen ieder apart zijn doorgerekend: 1. openstelling van het busstation in noordoostelijke richting, 2. eenrichtingsverkeer op de Korte Steynlaan en 3. eenrichtingsverkeer op de Antonlaan. In werkelijkheid zijn deze maatregelen gecombineerd doorgerekend: amendementvariant eerst zonder en daarna met 'superrotonde'. Vervolgens wordt een aantal effecten van deze doorrekening opgesomd. Maar door de gecombineerde doorrekening is onbekend welke maatregel welk effect heeft. Bovendien wordt het belangrijkste effect van de superrotonde niet vermeld: de combinatie van deze drie maatregelen leidt tot meer verkeer (voertuigkilometers) in Zeist, vooral in de woonwijken buiten het centrum. Ongetwijfeld leidt openstelling van het busstation in noordoostelijke richting per saldo tot minder verkeer en een enorme ontlasting van het kruispunt Antonlaan – Steynlaan. Dit effect wordt nog groter bij tweerichtingsverkeer op het busstation. Het enige voordeel van de superrotonde / eenrichtingsverkeer op de Korte Steynlaan en de Antonlaan is dat er extra opstelstroken gemaakt kunnen worden bij het kruispunt Antonlaan – Steynlaan. Maar deze twee maatregelen leiden wel tot meer verkeer en een extra belasting van de rotonde bij de Boulevard. De kans is groot dat deze maatregelen niet meer nodig zijn als het busstation wordt opengesteld. Maar dat weten we niet, want deze maatregelen zijn niet apart doorgerekend.

Er is selectief voldaan aan de motie van de raad.

In de informatie van de gemeente wordt gepocheld met het begrip 'aanvullende verkeersmaatregelen'. In de brief van het college aan de raad d.d. 8 maart 2016 zijn dit de verkeersmaatregelen aanvullend op de centrumvisie / amendementvariant, die nu samen als ontwerp-verkeersbesluiten in procedure gebracht zijn, en wordt daarnaast gesproken over 'wijkverkeersplannen'. Maar in de varianten die zijn doorgerekend in het gemeentelijk verkeersmodel (zie <https://www.centrumzeistvernieuwt.nl/project/verkeer/gedetailleerdeinformatie-verkeersintensiteiten/>) is de variant 'met aanvullende maatregelen' inclusief de wijkverkeersplannen. Er zijn drie varianten doorgerekend: 1. referentievariant (huidige situatie) 2. centrumvisie / amendementvariant met superrotonde, 3. 'integrale variant': centrumvisie / amendementvariant met aanvullende maatregelen incl. 'wijkverkeersplannen'. De variant centrumvisie met aanvullende maatregelen die nu als pakket ontwerp-verkeersbesluiten in procedure is gebracht, maar excl. de wijkverkeersplannen, zit tussen 2 en 3 in. Deze tussenliggende variant is überhaupt niet doorgerekend in het gemeentelijk verkeersmodel. Dit is de variant met de Korte Steynlaan afgesloten in beide richtingen en in verband daarmee de Antonlaan open in beide richtingen (verkeersmaatregel 2b / ontwerp-verkeersbesluit). Deze variant is ook niet onderzocht

door DTV of Goudappel. Er is ook niet van uitgegaan in het milieuraapport van Mobycon d.d. 3 maart 2016 en het luchtkwaliteitsonderzoek van de Omgevingsdienst regio Utrecht van april 2016. We weten dus niet wat het effect is van de volledige afsluiting van de Korte Steynlaan. De gemeente heeft dit niet onderzocht.

Volgens DTV en Goudappel heeft het kruispunt Antonlaan - Steynlaan in de huidige situatie in de spitsen nauwelijks nog restcapaciteit. Opmerkelijk is dat volgens Antea op basis van de intensiteitsberekeningen dit kruispunt nauwelijks problemen kent. Zie https://www.centrumzeistvernieuwt.nl/fileadmin/bestanden/CentrumVernieuwt/Documenten/Verkeer/Bijlage_4_Intensiteiten_en_voertuigkilometers.pdf, blz.4. Dat komt doordat het gemeentelijk verkeersmodel (Antea) niet kijkt naar de verkeersregeling met stoplichten (VRI) en de voorrangregeling voor bussen. Volgens Goudappel is de VRI verouderd, werkt deze verre van optimaal en is er winst te behalen op het gebied van afwikkeling en verkeersveiligheid. Tel hierbij op dat DTV gerekend heeft met een veel te hoge verkeersproductie als gevolg van de Wending, dan ligt het voor de hand om eerst te kijken of de huidige capaciteitsproblemen en de geringe toename als gevolg van de Wending kunnen worden opgevangen door vervanging en optimalisering van de VRI. Goudappel onderschrijft dit.

Een aanvullende oplossing is om de bussen in twee richtingen over de Slotlaan te laten rijden. Dit is goed mogelijk. Vanwege de voorrangregeling vormt ook dat een ontlasting van het kruispunt. Bovendien kan het korte deel van de Weeshuislaan dan als verbindend winkelgebied ingericht worden, zonder dat het tunneltje hoeft te verdwijnen.

Een groter probleem voor het kruispunt Antonlaan - Steynlaan is dat als gevolg van de centrumvisie het verkeer dat het gebied tussen de Antonlaan (incl. parkeergarages Slotlaan en Belcour) en de Voorheuvel wil verlaten haast geen kant meer op kan: tunneltje bij de Klinker afgesloten, route via parkeergarage Voorheuvel afgesloten, Rozenstraat afgesloten en Meester de Klerkstraat eenrichtingsverkeer. Daardoor ontstaan in de centrumvisie grote verkeerstoename op de Torenlaan, de Cronjélaan en de Jagerlaan (zie overzicht verkeersintensiteiten). Dat maakt daar aanvullende maatregelen (wijkverkeersplannen) onvermijdelijk. Ook daar salomitactiek dus. Maar die maatregelen plus de voorgenomen afsluiting van de Geiserlaan maken de kruising Antonlaan - Steynlaan weer bijna net zo druk als eerst, ondanks de ontlasting door de openstelling van het busstation. Zonder die openstelling wordt het kruispunt waarschijnlijk zelfs veel drukker dan nu, maar dat is nooit doorgerekend.

Conclusie: niet zozeer de Wending, maar vooral de afsluiting van het tunneltje bij de Klinker maakt openstelling van het busstation noodzakelijk.

Ook de voorgenomen afsluiting van de Jagerlaan draagt hieraan bij. Verkeer vanaf de Slotlaan met bestemming rond de Jagerlaan / Torenlaan, moet hierdoor omrijden via het busstation en terug via het kruispunt. Dat wordt daardoor ook drukker.

Ontwerp-verkeersbesluit 4, tweerichtingsverkeer Oude Arnhemseweg tussen de Montaubanstraat en Lommerlust heeft niets te maken met de centrumvisie. Deze maatregel leidt tot minder verkeer in Zeist, dus minder hinder, minder vervuiling en minder kans op ongelukken. De gemeente had dit allang moeten uitvoeren, n.a.v. het unanieme verzoek van de bewoners van Lommerlust en een aantal huizen langs de Utrechtseweg d.d. 9 mei 2012.

In ontwerp-verkeersbesluit 6 wordt gesproken over het 'Voorheuvelplein'. Er bestaat in Zeist geen plein met deze naam.

Met vriendelijke groet,

Hendrik Jan Hoorn