



Rechtbank Midden-Nederland
sector Bestuursrecht
Postbus 16005
3500 DA UTRECHT

PER KOERIER

Dossiernummer:
HKF.5.17.004874

Telefoon: 020-6518888

Datum: 17 mei 2018

Behandeld door:
mr. S. (Sander) Westerhof

E-mail: dossiergroep@das.nl
vermeld ons dossiernummer in
de onderwerpregel

Fax: 020-6914737

**Betreft: het beroep van Vereniging Lyceumkwartier Zeist te Zeist / zaaknummers: UTR
17/744 WVV V93 e.v.**

Geachte mevrouw, heer,

Hierbij bericht ik u ter vervanging van de heer mr. E. van Kampen en mijn collega mr. S. Westerhof, de opgemelde cliënte tijdens de zitting van 29 mei a.s. bij te staan.

Na ontvangst van meetgegevens in december 2017 voerde cliënte aanvullende analyses uit. Dit leverde additionele inzichten op. Ter aanvulling van het gestelde voor en tijdens de zitting van 17 augustus jl. en ter verduidelijking van het beroep treft u hieronder een zo beknopt mogelijke uiteenzetting.

1) Hoofdconclusies

a) De stelling van de gemeente (verkeersbesluit 210529) dat de VRI aan weerszijden van de Korte Steynlaan onvoldoende restcapaciteit heeft is onjuist gebleken; zelfs in de situatie waarbij het busstation 'dicht' en de Korte Steynlaan 'open' zou blijven.

b) Afsluiting van de route via het ex-tunneltje over de Voorheuvel (**'Voorheuvelroute'**) leidt niet tot verandering van de verkeersdruk op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan. De stelling van de gemeente (verkeersbesluit 210529) dat er een sterke verkeerskundige relatie bestaat tussen deze verkeerskwesties is onjuist gebleken.

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

c) Het openstellen van het busstation en afsluiten van de Korte Steynlaan is door de gemeente gemotiveerd met meerdere cirkelredeneringen. Geen van de motiveringen blijkt deugdelijk, behoudens de motivering die stelt dat de verkeersintensiteit in de buurt rond het Wilhelminapark (**'WP-buurt'**) als gevolg van afsluiten van de Korte Steynlaan omlaag zal gaan. Mede door de daaruit voortvloeiende vervolgmaatregelen zal de verkeersdruk op verschillende lanen in het Lyceumkwartier nog verder boven GVVP-maxima stijgen, dan al het geval zou zijn bij afsluiten van de Voorheuveldroute alleen. Geen van de motiveringen in het verkeersbesluit 210529 blijkt deugdelijk.

2) Aanleiding

In het verkeersamendement van de gemeenteraad d.d. 3/3/2015 was de focus nog gericht op de vermeende toekomstige overbelasting van het kruispunt Antonlaan/Steynlaan als gevolg van de komst van een nieuwe supermarkt (Eneco-terrein /Antonlaan). Op busstation, Korte Steynlaan en Antonlaan zou daarom eenrichtingsverkeer (de zgn. 'superrotonde') ingesteld worden. De oorspronkelijke aanleiding om het busstation open te stellen ligt dus bij de veronderstelling dat het kruispunt Antonlaan / Steynlaan in de toekomst overbelast zal worden.

Het argument dat het nieuwe gebouw 'de Wending' (incl. supermarkt) te veel extra verkeer zou gaan genereren bleek later niet houdbaar. Daarna is dit argument vervaagd en doeken andere argumenten op om openstelling van het busstation en afsluiten Korte Steynlaan te rechtvaardigen. In de kern betrof dit laatste de assumptie dat het afsluiten van de Voorheuveldroute tot overbelasting van de VRI op Antonlaan/Korte Steynlaan/Slotlaan zou leiden. Ook deze motivering blijkt ondeugdelijk.

3) Analyse gegevens uit VRI Antonlaan/Steynlaan

a) De motivering in verkeersbesluit 210529 dat de VRI aan weerszijden van de Korte Steynlaan onvoldoende restcapaciteit heeft is niet juist gebleken. De gemeente baseert zich hierbij onder meer op het validatierapport van Goudappel Coffeng (**Productie 8: Conceptrapport d.d. 3/12/2015 ; Productie 9: Definitief rapport d.d. 25/2/2016**); en tevens op cijfers en simulaties in het gemeentelijk verkeersmodel. De gebruikte inputcijfers (d.i. verkeersintensiteiten 'huidige situatie') voor het rapport zijn echter veel hoger dan de recente werkelijkheid laat zien. Dit blijkt uit een vergelijking met de huidige (2017) intensiteiten zoals die gemeten worden door de detectielussen van de VRI aan weerszijden van de Korte Steynlaan. Cliënte ontving deze data in december 2017 van de gemeente. Conclusies uit de analyse van de VRI-data zijn onder meer:

Het verkeersmodel stelt de totale verkeersaanvoer (4 armen) op het kruispunt Antonlaan /Steynlaan 60% hoger voor dan in werkelijkheid het geval is. (VRI-metingen : gemiddeld werkdag 9502 mvt/etmaal; Verkeersmodel: 15220 mvt/etmaal).

- Het rapport van Goudappel Coffeng schat de totale huidige aanvoer op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan voor de ochtendspits 41 % en voor de avondspits 28 % te hoog in.

- Cliënte calculeerde bovenstaande op basis van de drukste spitsuren uit de VRI-metingen. Mocht Goudappel Coffeng echter gemiddelde uurintensiteiten over een twee-uursspitsperiode hebben gebruikt (en we nemen vergelijkbare VRI-cijfers), dan worden de huidige verkeersintensiteiten op onderhavig kruispunt in de ochtendspits 81%, en in de avondspits 32% te hoog voorgesteld.

Het onafhankelijk bureau ‘de Verkeersdeskundige’ valideerde de berekeningen van cliënte en bevestigde dat de VRI-data correct verwerkt zijn. Bovenstaande conclusies zijn dus valide. (**Productie 10**). Voor verdere details over de analyses van de VRI-data zie **Productie 11**.

b) Goudappel Coffeng heeft na een schouw vastgesteld dat de bewuste VRI de huidige verkeersdruk goed aan kan. In punt 3a hierboven is vastgesteld dat het bureau echter met te hoge inputintensiteiten rekende om de zogenoemde ‘restcapaciteit’ te bepalen. Op basis van deze (te hoge) inputcijfers concludeert Goudappel dat de VRI in de toekomst in de avondspits mogelijk te weinig restcapaciteit zal hebben.

c) De restcapaciteit in de VRI is af te leiden uit een vergelijking van de huidige verkeersintensiteiten (zie punt 3a) met de maximumcapaciteit van de VRI zoals blijkt uit de Goudappel-rapporten (Tabel 3.1: ‘Scenario 3’). Als de totale huidige verkeersdruk (d.i. : de avondspits uit de VRI-cijfers) op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan vergeleken wordt met bedoelde maximumcapaciteit, dan resulteert een huidige restcapaciteit van 71 %. (**Productie 12: Berekening restcapaciteit VRI**). Omdat tevens geconstateerd is dat de totale verkeersdruk op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan niet wijzigt bij het afsluiten van de Voorheuveldroute (zie punt 4 hierna) is er dus voldoende restcapaciteit in de VRI om het verkeer bij afgesloten Voorheuveldroute probleemloos af te kunnen wikkelen. Hieruit volgt dat het verkeerstechnisch niet noodzakelijk is om het busstation open te stellen of de Korte Steynlaan af te sluiten als gevolg van het afsluiten van de Voorheuveldroute, of als gevolg van een gebrek aan restcapaciteit van de VRI. Hetgeen beide kernmotiveringen zijn voor de aangekondigde verkeersmaatregelen in verkeersbesluit 210529.

4) Afsluiten Voorheuveld leidt niet tot overbelasting (kruispunten) Korte Steynlaan

Verweerder stelt in verkeersbesluit 210529 dat afsluiten van de Voorheuveldroute noodzaakt tot afsluiten van de Korte Steynlaan (en daarmee openstellen busstation). Citaat : *“De maatregel op de Korte Steynlaan heeft een sterke relatie met de geslotenverklaring van de route via de inmiddels afgebroken tunnel aan Voorheuveld.”*

In het ontwerpverkeersbesluit 174176 heette dit zelfs nog een ‘onlosmakelijke’ relatie.

a) Binnen de context van de vijf verkeersbesluiten in het centrum van Zeist zijn twee, oorspronkelijk ongerelateerde, verkeerskwesties te onderscheiden. Het betreft enerzijds: de politieke wens van minder verkeer in ‘het centrum’ en het daaruit volgende idee dat de Voorheuveldroute afgesloten moet worden; en anderzijds: de vermeende toekomstige problematiek op kruispunt Antonlaan/Steynlaan als gevolg van de komst van ‘De Wending’ (incl. supermarkt). In de motiveringen van de gemeente zijn beide verkeerskwesties in de loop der tijd (onterecht) met elkaar verweven geraakt.

b) De gemeente rapporteerde over de verkeerseffecten die zijn opgetreden tijdens de tijdelijke afsluiting van de Voorheuveldroute in najaar 2016 (**Productie 13 : ‘Memo Monitoring Sloop Tunnel Markt’ d.d. 7/2/2017**). Prof. Dr. H. van Beijeren analyseerde de onderliggende gegevens. Ook hieruit (0-meting) blijkt dat de totale verkeersdruk op onderhavig kruispunt ca 9500 mv per etmaal draagt. Hetgeen overeenkomt met de bovengemelde metingen in 2017 door de VRI.

c) Het college had ten tijde van het nemen van verkeersbesluit 210529 d.d. 11/1/2017 beschikking over deze meetgegevens uit najaar 2016. De informatie over deze recente verkeersintensiteiten is kennelijk niet betrokken bij de besluitvorming.

d) Ook de gemeente concludeert in bovengenoemd memo dat tussen de twee bovenstaande kernkwesties ('Voorheuveel' en 'Antonlaan/Steynlaan') verkeerstechnisch geen direct oorzakelijk verband bestaat: Op pagina 8 in het memo wordt gemeld dat het kruispunt Antonlaan/Steynlaan bij afsluiting van de Voorheuveelroute "vrijwel evenveel verkeer" te verwerken krijgt. Hieruit volgt dat het afsluiten van de Korte Steynlaan in de richting van de Slotlaan op zich geen noodzakelijke verkeerstechnische consequentie is van het afsluiten van de Voorheuveelroute.

5) Verlichten verkeersdruk op busstation en in WP-buurt

a) De enige correcte motivering in verkeersbesluit 210529 stelt dat het afsluiten van de Korte Steynlaan in de richting van de Slotlaan zal leiden tot een daling van verkeer in de WP-buurt. In **Productie 3** Bijlage 2 (bij beroepschrift VLZ) werd gecalculeerd dat die daling 26 % ten opzichte van de huidige situatie zal bedragen.

b) In afwijking van het verkeersamendement van de raad d.d. 3/3/2015 is op 8/3/2016 door het college onder andere besloten de Korte Steynlaan af te sluiten in de richting van de Slotlaan. Voor het Lyceumkwartier ligt de onevenredigheid in de afwegingen van het college grotendeels in deze wijziging. De gevolgen hiervan zijn dat de verkeersintensiteit in de WP-buurt aanzienlijk zal dalen, terwijl die in het Lyceumkwartier tot onaanvaardbare hoogte zal stijgen.

c) Prof. Van Beijeren toonde in bovengenoemde analyses van de metingen uit 2016 aan dat in de presentatie van de meetresultaten op de Stationslaan de rijrichtingen moeten zijn omgedraaid. Dit is door de gemeente erkend. Bovendien zijn de meetresultaten in de zgn, 1-meting in de richting zuidoost op deze laan aantoonbaar veel te hoog. Hieruit volgt dat de verkeersintensiteit op de Stationslaan als gevolg van het afsluiten van de Voorheuveelroute aanzienlijk minder zal stijgen (geclaimd: ca 1700 mvt/etmaal), dan de gemeente in het memo op pagina 9 (**Productie 13**) stelt.

d) Op pagina 9 in bovengenoemd memo (**Productie 13**) wordt tevens aangegeven dat op de Stationslaan de geldende GVVP-normen overschreden worden als de Voorheuveelroute afgesloten is. Op geen van de andere straten in de WP-buurt werden verder GVVP-overschrijdingen gemeten, behoudens een beperkte overschrijding op de Woudenbergseweg. De overschrijding op de Stationslaan is echter niet van dien aard (zie ook punt 5c) dat die voorkomen moet worden met een rigoureuze maatregel als het afsluiten van de Korte Steynlaan. Beperkte ingrepen –bijvoorbeeld instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan met rijrichting naar Prins Hendriklaan – zouden dan volstaan om ook de Stationslaan binnen de normen te houden. En daarmee sterk onevenredige effecten op andere lanen en woonwijken te voorkomen.

e) Cliënte attendeert er nogmaals op dat de effecten van het afsluiten van de Korte Steynlaan in beide richtingen pas op 26/6/2016 zijn doorgerekend in het gemeentelijk verkeersmodel. Dat is na het sluiten van de zienswijzentermijn op 12/5/2016 voor ontwerpverkeersbesluit 174176. Hierdoor werden vele (uiteindelijk) belanghebbenden in o.a. het Lyceumkwartier procedureel buitenspel gezet.

f) In **Productie 14** wordt verder puntsgewijs behandeld waarom de motiveringen om de Korte Steynlaan af te sluiten en het busstation open te stellen ondeugdelijk zijn.

g) De gemeente stelt in haar verweerschrift d.d. 1/8/ 2017: "Het college heeft alles afwegend een zwaarder belang toegekend aan beperking van het autoverkeer door het centrum dan aan toename

van het verkeer op de Lindenlaan.” Het woord ‘centrum’ heeft betrekking op afsluiten van de Voorheuvelroute, niet op afsluiting van de Korte Steynlaan in de richting van de Slotlaan. De afweging die feitelijk gemaakt werd is niet die tussen beperking van autoverkeer door het centrum en toename van verkeer op de Lindenlaan, maar tussen beperking van verkeer op de Stationslaan en (verdere) verkeerstoename in het Lyceumkwartier (w.o. Lindenlaan). Anders gesteld: Bovenbedoelde afweging is op onjuiste (causaliteits-)veronderstellingen gebaseerd.

5) Aanvullende conclusies

- a) Er zijn geen moverende verkeerstechnische redenen die rigoureuze maatregelen als openstelling van het busstation en/of afsluiten van Korte Steynlaan zouden kunnen rechtvaardigen. Het college heeft het onderzoek onvoldoende zorgvuldig uitgevoerd;
- b) Verkeersbesluit 210529 is ondeugdelijk gemotiveerd;
- c) De gevolgen van de maatregelen ‘Busstation’ en ‘Korte Steynlaan’ zijn voor vele belanghebbenden niet evenredig afgewogen;
- d) Procedureel gegoochel door de gemeente heeft (uiteindelijk) benadeelden in het Lyceumkwartier voor een fait accompli gesteld. Hen is een eerlijke rechtsgang ontnomen;
- e) Voor vele belanghebbenden (incl. cliënte) zijn de nadelige gevolgen onevenredig in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Dit laatste mede omdat het afsluiten van de Korte Steynlaan en openstellen busstation geen verkeerstechnische bijdrage leveren aan het bereiken van de hoofdoelen (verkeerssluw en compact centrum rond Emmaplein) die de gemeente in haar motiveringen geeft.

Hoogachtend,

DAS



Mw. mr. A. Barada