

Nota van beantwoording

Zienswijzen ontwerp-verkeersbesluiten verkeersmaatregelen
centrumplan Zeist

Datum vastgesteld in collegevergadering: 6 december 2016

1. Inleiding

In de vergadering op 3 maart 2015 heeft de gemeenteraad van Zeist de centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' vastgesteld. Het centrum van Zeist, dat globaal wordt begrensd door de Slotlaan, 1e Hogeweg, Voorheuvel en Steynlaan, heeft sinds enkele decennia te kampen met een terugloop van het aantal bezoekers en bestedingen, een toenemende (winkel)leegstand en een onvoldoende kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Dit heeft een negatief effect op het lokale woon-en winkelplezier.

Om het tij in positieve zin te keren en de woon- en winkelkwaliteit substantieel te verbeteren, zijn aanpassingen en herinrichtingen in het centrumgebied noodzakelijk. Er wordt daarom vanuit de centrumvisie ingezet op het realiseren van een compact kernwinkelcentrumgebied. Dit kernwinkelgebied heeft het Emmaplein als hart en wordt begrensd door de 1^e Hogeweg, Voorheuvel, Weeshuislaan en de Slotlaan.

Voor het realiseren van deze visie is het onder meer nodig dat de huidige infrastructuur en openbare ruimte rondom dit gebied functioneel en visueel meer bij het kernwinkelcentrumgebied getrokken worden. Om dit te bewerkstelligen worden diverse herinrichtingen uitgevoerd en ondersteunende verkeersmaatregelen geïmplementeerd. Belangrijke uitgangspunten bij deze herinrichtingen zijn onder andere dat:

- in de nieuwe situatie sprake is van een aantrekkelijk winkel- en verblijfsgebied
- er een verkeerssituatie is waarbij de auto 'te gast' is en
- er een goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten in en rondom het kernwinkelcentrumgebied is.

Voor de verkeersmaatregelen zijn op 8 maart 2016 door het college van Zeist zes ontwerp-verkeersbesluiten genomen. Dit zijn:

- 1) Ontwerpverkeersbesluit, Weeshuislaan – Voorheuvel – Slotlaan – 1e Hogeweg, meerdere verkeersmaatregelen te Zeist (besluit 174183)
- 2) Ontwerpverkeersbesluit, Rozenstraat, afsluiten ter hoogte van Voorheuvel te Zeist (besluit 174181)
- 3) Ontwerpverkeersbesluit, Oude Arnhemseweg, opheffen eenrichtingsverkeer te Zeist (besluit 174179)
- 4) Ontwerpverkeersbesluit, Meester de Klerkstraat (tunnel), eenrichtingsverkeer instellen te Zeist (besluit 174178)
- 5) Ontwerpverkeersbesluit, Korte Steynlaan – Slotlaan (busstation) – Geiserlaan, meerdere maatregelen, te Zeist (besluit 174176)
- 6) Ontwerpverkeersbesluit, afsluiten Jagerlaan ter hoogte van de Slotlaan te Zeist (besluit 174170)

Bovenstaande ontwerp-verkeersbesluiten zijn op 6 april 2016 gepubliceerd op de gemeentepagina en in de Staatscourant. Na publicatie hebben de ontwerp-verkeersbesluiten zes weken ter inzage gelegen. Voor een ieder stond de mogelijkheid open om een zienswijze in te dienen.

Onderhavige Nota van Zienswijzen gaat in op de zienswijzen die zijn ingediend tegen alle zes de ontwerp-verkeersbesluiten die ter inzage hebben gelegen.

2. Zienswijzen

2.1 ingediende zienswijzen

In deze nota zijn de indieners geanonimiseerd. Dit is in lijn met de verwerking van zienswijzen bij andere besluiten die de gemeente heeft genomen. Daarbij vindt de gemeente het belangrijk de privacy van de indieners van de zienswijzen te waarborgen.

2.2 ontvankelijkheid

Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ontvangen. De ingediende zienswijzen zijn allen meegenomen in de heroverweging van de verkeersbesluiten. Hierbij is geen toets op ontvankelijkheid uitgevoerd.

2.3 De zienswijze van Stichting Beter Zeist

De Stichting Beter Zeist (SBZ) heeft een zienswijze van 25 pagina's ingediend op alle zes ontwerpverkeersbesluiten. Veel indieners van een zienswijze geven aan de zienswijze van SBZ te onderschrijven en de onderbouwing te beschouwen als een integraal onderdeel van hun eigen zienswijze waarbij ze nog een aantal punten willen benadrukken. Hierbij zijn ook vele punten gelijkloidend.

2.4 De verwerking van de ontvangen zienswijzen

Zoals hierboven aangegeven, verwijzen vele zienswijzen naar de zienswijze van Stichting Beter Zeist (SBZ). Bij de verwerking van de zienswijzen wordt daarom eerst de zienswijze van de SBZ behandeld. Bij de behandeling van de zienswijzen die de zienswijze van SBZ onderschrijven, wordt verwezen naar de behandeling van de zienswijze van SBZ. Bij de andere punten die in de zienswijzen worden benadrukt en eenzelfde strekking hebben, worden deze gezamenlijk behandeld en voorzien van een reactie.

3 Beantwoording van de zienswijzen

3.1 Zienswijze van Stichting Beter Zeist (SBZ)

Een groot aantal van de indieners van een zienswijze hebben aangegeven de zienswijze van SBZ te onderschrijven. Het overgrote deel van de indieners hebben hieraan toegevoegd dat de onderbouwing beschouwd moet worden als een integraal onderdeel van hun eigen zienswijze. Het gaat om de volgende indieners van een zienswijze:

1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 23, 24, 26, 28, 29, 31, 33, 38, 39, 40, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 58, 59, 60, 62, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 73, 76, 77, 83, 86, 87, 88, 89, 90, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 116, 121

De zienswijze van SBZ begint met een samenvatting en een inleiding waarin kort de loop van het proces en de motivatie van SBZ voor het indienen van een zienswijze wordt aangegeven. Het college neemt deze informatie ter kennisgeving aan en zal hier verder niet op ingaan.

Nr	Inhoud zienswijze	Reactie college
3.1	In het GVVP Zeist 2014-2023 wordt voor het centrum 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 GVVP Zeist voor wat betreft Zeist-centrum voldoet niet aan de eisen die ook wettelijk aan een dergelijk plan moeten worden gesteld. Het zal dan ook eerst moeten worden opgesteld. Daarna kunnen ontwerpbesluiten op basis daarvan ter visie worden gelegd.	Zoals opgenomen in de Planwet verkeer en vervoer is door de gemeenteraad van Zeist in 2013 de 'Actualisatie gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Zeist 2014-2023' (hierna GVVP) vastgesteld. De Planwet stelt geen eisen aan de vorm en inhoud van een GVVP en circulatieplannen voor wijken zoals het centrum.
3.2	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.	Vanaf oktober 2015 zijn talrijke gesprekken gevoerd die uiteindelijk hebben geleid tot een integraal verkeersbeeld. In april is dit integrale verkeersbeeld ook gepresenteerd aan de samenleving. Parallel aan de zienswijzefase voor de verkeersmaatregelen binnen het centrum zijn in de periode april – september 2016 gesprekken gevoerd met bewoners uit omliggende wijken om de negatieve verkeerseffecten zo veel als mogelijk teniet te doen.
3.3	Essentiele onderdelen en onderzoeken ontbreken, cijfers en prognoses zijn gebaseerd op verouderde tellingen. Hier en daar zijn deze tellingen vervolgens op een arbitraire wijze aangepast, de relatie met veiligheid en reistijd wordt niet gelegd c.q. onderbouwd.	De verkeersmaatregelen uit het centrumplan en de wijkverkeersplannen zijn doorgerekend met het Verkeersmodel Regio Utrecht voor het jaar 2025. De verkeersmodelresultaten zijn derhalve niet op arbitraire wijze aangepast.
3.4	Wat ook zorgwekkend is, is dat voor een aantal wegen de (maximale) normen voor het aantal motorvoertuigen per dag (GVVP Zeist) sterk zal worden overschreden. De straten waar het om gaat, zijn opgenomen in de bijlage van de zienswijze.	In de periode april tot en met september 2016 zijn wijkverkeersplannen opgesteld voor de wijken 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark'. Deze plannen zijn opgesteld om de effecten van de verkeersmaatregelen in het centrum in deze wijken te beperken. Deze wijkverkeersplannen zijn in

		<p>samenspraak met de klankbordgroepen van de verschillende wijken tot stand gekomen.</p> <p>In het kader van de wijkverkeersplannen zijn twee varianten integraal doorgerekend met de verkeersmaatregelen in het centrum, zoals opgenomen in de zes ontwerpverkeersbesluiten, en de te nemen verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen. De uitkomsten van deze berekeningen zijn gepubliceerd op de website centrumzeistvernieuwt.nl en gepresenteerd aan de klankbordgroepen.</p> <p>Voor een aantal wegen, zoals de Lindenlaan, wordt de maximale norm zoals opgenomen in het GVVP van Zeist inderdaad overschreden. Voor deze wegen worden aanvullende maatregelen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid getroffen</p>
3.5	De coalitiepartijen hebben aangegeven gebruik te willen maken van de kennis van inwoners en dat zij transparantie en burgerbetrokkenheid hoog in het vaandel hebben. Dit is in het coalitieakkoord 2014-2018 verankerd. Wij verwachten van een de gemeentelijke organisatie een transparante procedure voor een verkeersplan voor Zeist centrum.	Het college maakt inderdaad graag gebruik van de kennis van inwoners. Hier is transparantie en burgerbetrokkenheid nodig. Bij dit proces is dit gebeurd door het organiseren van verkeersdialogen waarbij alle bewoners, ondernemers en belanghebbenden welkom waren. Ook zijn de wijkverkeersplannen tot stand gekomen in samenspraak met de klankbordgroepen van de desbetreffende wijken.
3.6	Het is nooit aangetoond dat een andere verkeerscirculatie de krimp van het winkelcentrum kan voorkomen of vertragen, voor zover het gebruik van zo een middel in dit geval al wenselijk zou zijn.	Het doel van de centrumvisie is het creëren van een compact winkelgebied in het centrum van Zeist. Met het aanpassen en herinrichten van het centrum kan dit worden bewerkstelligd. Om een kwalitatief goed winkelgebied te realiseren, is het van belang dat doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Een van de maatregelen om het doorgaande verkeer uit het centrum te weren is het opheffen van t de noord-zuid verbinding door het centrum.
3.7	Een probleemomschrijving en –analyse van de verkeerssituatie voor Zeist centrum ontbreekt.	In paragraaf 1.3 van de centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' zijn de problemen in het centrum van Zeist beschreven. De verkeersstructuur in het centrum van Zeist zorgt voor een onduidelijke toegang tot het winkelgebied. Daarnaast doorkruisen verkeersaders winkelgebieden, waardoor de aansluiting op bepaalde scharnierpunten niet goed vormgegeven kan worden. Tunneltjes en lastige kruispunten zorgen voor ergernis bij bezoekers en bewoners.
3.8	Het tunneltje dat de verkeersstroom noord-zuid van auto's door Zeist mogelijk maakt, is geen	Het centrum van Zeist, dat globaal wordt begrensd door de Slotlaan, 1e Hogeweg,

	<p>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. 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 even zovele knelpunten die moeten worden opgelost.</p>	<p>Voorheuvel en Steynlaan, heeft sinds enkele decennia te kampen met een terugloop van het aantal bezoekers en bestedingen, een toenemende (winkel)leegstand en een onvoldoende kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Dit heeft een negatief effect op zowel het lokale woon- als winkelplezier.</p> <p>Het doel van de centrumvisie is het creëren van een compact winkelgebied in het centrum van Zeist. Met het aanpassen en herinrichten van het centrum kan dit worden bewerkstelligd. Om een kwalitatief goed winkelgebied te realiseren, is het van belang dat doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Een van de maatregelen om het doorgaande verkeer uit het centrum te weren, is het opheffen van de noord-zuid verbinding door het centrum. Dit wordt bewerkstelligd door onder andere het tunneltje af te breken en tevens de rijbaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd bussen. Ook de maatregelen (Korte) Weeshuislaan en het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bussen) dragen bij aan het weren van het doorgaande verkeer of sturen van het verkeer richting wegen die daarvoor geschikt zijn.</p> <p>De oproep in april 2014 betrof een oproep buiten de centrumvisie om. In dat verband konden mensen knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid melden.</p>
<p>3.9</p>	<p>Veel maatregelen om de winkelstraten aantrekkelijk te maken zijn ook nu mogelijk of met simpele aanpassingen uitvoerbaar.</p>	<p>Het centrum van Zeist, dat globaal wordt begrensd door de Slotlaan, 1e Hogeweg, Voorheuvel en Steynlaan, heeft sinds enkele decennia te kampen met een terugloop van het aantal bezoekers en bestedingen, een toenemende (winkel)leegstand en een onvoldoende kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Dit heeft een negatief effect op zowel het lokale woon- als winkelplezier.</p> <p>Het doel van de centrumvisie is het creëren van een compact winkelgebied in het centrum van Zeist. Met het aanpassen en herinrichten van het centrum kan dit worden bewerkstelligd. Om een kwalitatief goed winkelgebied is het van belang dat doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Een van de maatregelen om het doorgaande verkeer uit het centrum te weren is het opheffen van de noord-zuid verbinding door het</p>

		<p>centrum.</p> <p>Op 3 maart 2015 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de variant voor de verkeersmaatregelen. Voorafgaand aan dit besluit zijn binnen de verkeersdialogo verschillende verkeersvarianten besproken.</p>
<p>3.10</p>	<p>Een valide beoordeling van de meeste afzonderlijke besluiten is nu onmogelijk omdat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de door de gemeenteraad gevraagde en door het college toegezegde verkeersdialogo met de belanghebbende buurten nog moet worden gevoerd of afgerond. De resultaten van de dialogo 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 significant van elkaar verschillen. 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. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met bewoners uit de omliggende wijken de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de effecten van de verkeersmaatregelen in het centrum op de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken. De verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen zijn in het verkeersmodel integraal doorgerekend in combinatie met de verkeersmaatregelen uit de nu voorliggende ontwerp-verkeersbesluiten. De uitkomsten van deze doorrekening geven geen aanleiding om de verkeersmaatregelen uit de ontwerp-verkeersbesluiten terug te trekken, buiten de maatregelen op de Oude Arnhemseweg. 2. Zoals onder 1 gesteld zijn alle maatregelen uit zowel de ontwerp-verkeersbesluiten als uit de wijkverkeersplannen integraal doorgerekend met het verkeersmodel. De uitkomsten van deze berekeningen zijn gedeeld met de klankbordgroepen en via de website www.centrumzeistvernieuwt.nl gepubliceerd. 3. De basis van het model is inderdaad gebaseerd op verkeerstellingen. De verschillen tussen onderzoekresultaten zijn bij ons niet bekend. 4. De wijkverkeersplannen zijn inmiddels opgesteld en doorgerekend met de verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum. De wijkverkeersplannen zijn met de betrokken wijken doorgesproken.

		5. Zie punt 4.
3.11	Het besluit over de Oude Arnhemseweg staat niet in de amendementsvariant van de centrumvisie. De uitvoering zorgt voor minder autoverkeer op het eerste gedeelte van de weg maar verderop neemt het verkeer volgens de amendementsvariant juist sterk toe. De inhoud van het ontwerpbesluit over de Oude Arnhemseweg zou in breder verband moeten worden beoordeeld. Pas dan heeft het zin het ontwerpbesluit eventueel als mogelijk onderdeel van een plan voor de straat en omgeving te behandelen.	Het college heeft besloten de procedure voor het instellen van tweerichtingsverkeer op de Oude Arnhemseweg op te schorten. In een later stadium, bij de herinrichting van de Oude Arnhemseweg, kan alsnog in een breder verband worden gekeken naar nut/ noodzaak van deze maatregel.
3.12	Het besluit over de afsluiting van de Rozenstraat bestaat in de huidige situatie al deels behalve voor bepaalde uren laad- en losverkeer. Het besluit staat niet in de amendementsvariant en zou in een breder verband bekeken moeten worden. Bovendien is het niet besproken met de belanghebbenden c.q. bewoners van de Bloemenbuurt.	In het amendement behorende bij het raadsbesluiten van 3 maart 2015 is de volledige afsluiting van de Rozenstraat opgenomen. Vanaf oktober 2015 is aan bewoners van de Bloemenbuurt de gelegenheid geboden om in gesprek te gaan over deze maatregel.
3.13	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.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
3.14	De inrichting van de Meester de Klerkstraat is inderdaad voor verbetering vatbaar. De maatregel kan in combinatie met het afsluiten van het tunneltje leiden tot kilometers omrijden voor omwonenden. Een groeimodel indien nodig lijkt eerder voor de hand te liggen dan het nu al instellen van het eenrichtingsverkeer. Er zou minimaal onderzoek nodig zijn om deze keuze te onderbouwen.	Het instellen van eenrichtingsverkeer in het tunnelgedeelte komt voort uit het besluit om de Slotlaan autoluw te maken. Hiermee moet verkeer van zuid naar noord zoveel als mogelijk ongehinderd door de tunnel kunnen rijden. Gelet op de wachtrijen richting parkeergarage Emmaplein is het dan niet mogelijk om ook nog een rijstrook vanuit parkeergarage Emmaplein richting de 1e Hogeweg te behouden. De tunnel is hiervoor te smal.
3.15	Onduidelijk is of bij de maatregel van de Meester de Klerkstraat er ook een knip voor het fietsverkeer komt in de richting van de Weeshuislaan.	Het in te stellen eenrichtingsverkeer in de Meester de Klerkstraat is, zoals is opgenomen in het ontwerpverkeersbesluit, ook van toepassing op het fietsverkeer.
3.16	Het afsluiten van de Geiserlaan levert alleen een probleem op voor de direct aanwonenden omdat zij enigszins zullen moeten omrijden.	Het afsluiten van de Geiserlaan is noodzakelijk vanwege de komst van De Wending, maar heeft invloed op de kruising Antonlaan – Steynlaan en vormt daarmee integraal onderdeel van de verkeersmaatregelen in het centrumgebied. Op dit moment wordt de Geiserlaan gebruikt om het kruispunt Antonlaan-Steynlaan te ontlopen. Met de komst van de Wending zal dit vaker gaan gebeuren. Met het fysiek afsluiten van de Geiserlaan voor gemotoriseerd verkeer wordt de mogelijkheid voor doorgaand verkeer om via de Geiserlaan te rijden ontnomen. Dit heeft een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid tot

		gevolg in deze straat, maar leidt wel tot beperkt omrijden voor bewoners van de Geiserlaan. De beperkte omrijdafstand weegt in dit geval niet op tegen de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.
3.17	De gevolgen van het afsluiten van de Korte Steynlaan en het openstellen van het busstation zijn niet expliciet gemaakt voor alle belanghebbenden. Hiermee is punt 8 de uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met directbetrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers) van het aangenomen raadsvoorstel, niet uitgevoerd.	<p>De gevolgen van de verkeersmaatregelen in de ontwerp-verkeersbesluiten zijn inzichtelijk gemaakt met berekeningen in het verkeersmodel. De resultaten van deze berekeningen zijn gepubliceerd op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl en tijdens de verkeersdialogen. Ook zijn de resultaten van de integrale berekeningen van de verkeersmaatregelen in het centrum en verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen gepubliceerd op deze website. In de verschillende berekeningen met het verkeersmodel is het openstellen van het busstation voor verkeer in één richting meegenomen.</p> <p>Dit is gepresenteerd tijdens de bijeenkomst op 18 april 2016. De afsluiting van de Korte Steynlaan is juist bedoeld om het busstation te ontlasten qua autoverkeer, waarmee we dus tegemoet zijn gekomen aan bezwaren.</p>
3.18	De gevolgen door openstellen busstation voor het Lyceumkwartier en Wilhelminapark zijn niet aantoonbaar bij de besluitvorming betrokken.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
3.19	Op de voorgestelde maatregelen voor het kruispunt Antonlaan - Steynlaan in het rapport van Goudappel Coffeng wordt in de ontwerpbesluiten niet ingegaan terwijl deze maatregelen wel eens afdoende zouden kunnen blijken. Nu staan de verkeerslichten regelmatig uit en verloopt de doorstroming naar wij merken vlekkeloos. Verder zijn niet meegenomen de verkeersgevolgen van andere voorgenomen of mogelijke maatregelen.	<p>Het afsluiten van de Korte Steynlaan in combinatie met het openstellen van het busstation is een goede oplossing om de verkeersafwikkeling op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan te verbeteren. Uit onderzoek van DTV Consultants BV (d.d. 24 augustus 2015) blijkt dat de huidige verkeerslichten op de kruising Antonlaan–Steynlaan oud zijn en ook niet optimaal functioneren. Installatie van nieuwe software en het aanbrengen van extra detectie voor het actuele verkeersaanbod zorgt voor een slimmere verkeersregeling en daarmee een betere verkeersafwikkeling. De verkeerslichten blijven echter weinig restcapaciteit hebben, waardoor dit effect heeft op de afwikkeling bij groei van het verkeer. In de second opinion van Goudappel Coffeng is tot dezelfde conclusie gekomen (datum 25 februari 2016).</p> <p>Het in één richting voor het gemotoriseerd verkeer openstellen van het busstation zorgt voor een ontlasting van het kruispunt Antonlaan-Steynlaan, waardoor de verkeerslichten hier kunnen</p>

		<p>worden verwijderd. In combinatie met het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer kan het kruispunt Antonlaan-Steynlaan simpeler worden vormgegeven.</p> <p>De effecten van het openstellen van het busstation in één richting voor het gemotoriseerd verkeer en het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer zijn berekend met het verkeersmodel. Uit deze berekening blijkt dat de gevolgen acceptabel zijn.</p>
3.20	<p>De argumentatie voor het afsluiten Korte Steynlaan en openstellen busstation is ontoereikend. Er is alleen gekeken hoe het kruispunt Korte Steynlaan – Antonlaan kon worden ontlast vanwege de veronderstelde toename van het verkeer als gevolg van het afsluiten van het tunneltje en de bouw van een nieuwe supermarkt. De effecten van het besluit zijn nog niet ten volle beschikbaar. Verder ontbreken er klachten over het kruispunt. Ook wordt er onvoldoende rekening gehouden met de verkeersgevolgen van andere maatregelen.</p>	<p>Wij verwijzen u ter beantwoording naar onze reactie onder 3.19.</p>
3.21	<p>Op grond van artikel 17 lid 1 sub f van het bestemmingsplan is het busstation specifiek bestemd voor openbaar vervoerstation alwaar doorgaand verkeer niet is toegestaan. Alleen een verkeersbesluit nemen volstaat niet om de situatie te veranderen.</p>	<p>Na raadpleging van alle relevante documenten blijken er geen privaatrechtelijke belemmeringen te zijn om het busstation open te stellen voor autoverkeer. De gemeenteraad is bevoegd het college op te dragen om een dergelijk besluit te nemen en van beperkingen is geen sprake.</p> <p>Van een doorkruising van de bevoegdheid van de gemeenteraad om op basis van de huidige inzichten een (nieuwe) centrumvisie vast te stellen lijkt dus geen sprake. Dat partijen de bedoeling hebben gehad contractueel vast te leggen dat de gemeente de (publiekrechtelijke) bevoegdheid wordt ontnomen om in de toekomst nieuwe (ruimtelijke) plannen te ontwikkelen voor de locatie van het busstation, is niet gebleken.</p> <p>Daarnaast hebben is de status van het bestemmingsplan beoordeeld. Het busstation heeft als aanduiding verkeer. Onder deze titel is het mogelijk om zowel auto's als openbaar vervoer ter plaatse toe te laten. Tevens is er op de bestemmingsplankaart een locatie met de aanduiding openbaar vervoer station. Wij zijn van mening dat de aanduiding 'openbaar vervoer station' niet uitsluit dat dit gedeelte (ook) wordt gebruikt voor autoverkeer. Anders gezegd,</p>

		publiekrechtelijk kan op grond van het bestemmingsplan niet worden afgedwongen dat dit gedeelte uitsluitend door verkeer ten behoeve van het openbaar vervoer mag worden gebruikt.
3.22	Met het openstellen van het busstation ontstaat er een derde aantrekkelijke verbinding vanaf het Rond door het centrum naar de S6/A28. Is dat juist de bedoeling of een onbedoeld effect?	Uit de resultaten van de verkeersmodelberekeningen blijkt niet dat er een aantrekkelijke route via het busstation ontstaat. De resultaten van het verkeersmodel laten zien dat de verkeersintensiteiten met de verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum en 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' op het eerste gedeelte (tussen 2 ^e Hogeweg en Jagerlaan) van de Slotlaan afnemen ten opzichte van de huidige situatie.
3.23	Waarom wordt er gekozen voor de ingrijpende variant van openstelling busstation in plaats van de effecten van minder ingrijpende en minder kostbare varianten af te wachten?	Wij verwijzen u ter beantwoording naar onze reactie onder 3.19.
3.24	Bij het besluit over de Korte Steynlaan, busstation en Geiserlaan heeft geen evenwichtige en goed onderbouwde afweging van relevante belangen plaats gevonden t.a.v. o.a. het bestemmingsplan, nadeelcompensatie, veiligheid, noodzaak voor ruimte voor extra autoverkeer, het cultuurhistorisch karakter van de buurt, de overlast voor omwonenden, de milieueffecten, de verkeersaanzuigende werking, de gevolgen voor omliggende buurten en alternatieven om de verkeerscapaciteit van het kruispunt Antonlaan – Korte Steynlaan te vergroten.	<p>In de besluitvorming van de Korte Steynlaan, opstellen van het busstation en Geiserlaan zijn de gevolgen van de verkeersmaatregelen met het verkeersmodel doorgerekend. Daarnaast zijn de milieu- en akoestische effecten inzichtelijk gemaakt door onderzoek uitgevoerd door ODRU. Ook is onderzoek gedaan naar het kruispunt Korte Steynlaan/Antonlaan (zie hiervoor 3.19).</p> <p>In samenspraak met de omgeving wordt een ontwerp voor de inrichting van de straten gemaakt. In het ontwerpproces wordt aandacht besteed aan het verkeersveilig ontwerp met aandacht voor de cultuurhistorie.</p> <p>Voor een reactie op de bestemmingsplanaspecten verwijzen wij u naar 3.19.</p>
3.25	De motivering van het ontwerpbesluit Korte Steynlaan, busstation en Geiserlaan dat <i>"genoemde deelmaatregelen in hun onderlinge samenhang leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid in een ruimer gebied"</i> wordt op geen enkele manier onderbouwd.	De besluiten voor het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd lijnbussen), het openstellen van de Slotlaan ter hoogte van het busstation in één richting alsmede het afsluiten van de Geiserlaan voor gemotoriseerd verkeer, zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid, omdat het verkeer gestuurd wordt naar wegen die hier geschikt voor zijn. Daarnaast verbetert de bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten in centrum.
3.26	Het busstation vormt in 2018 het sluitstuk van de centrumvisie zodat er geen reden is voor zoveel haast.	De verkeersmaatregelen in de zes ontwerp-verkeersbesluiten vormen een totaalpakket dat bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen in de

		centrumvisie. Het is daarom noodzakelijk deze in totaliteit in procedure te brengen.
3.27	Het ontwerpbesluit over o.a. de Weeshuislaan is niet ingegeven door de verkeerskundige overwegingen maar is gebaseerd op een niet bewezen en irrationeel gunstig effect voor het Belcour. Vrijwel alle genoemde verkeerskundige varianten en wijzigingen komen in feite uit deze keuze voort. Uit een enquête blijkt dat belanghebbenden de keuze in meerderheid niet ondersteunen.	De visietafel heeft in het kader van het opstellen van de centrumvisie alle varianten tegen het licht gehouden. Gebleken is dat de voorkeursvariant uit de centrumdialoog (met een enkele aanpassing) prevaleert boven de andere varianten die nadelen hebben voor het creëren van een compacte kern. Ook brengen deze andere varianten ongewenste neveneffecten met zich mee, zoals sluipverkeer in omliggende woonwijken
3.28	Ondanks harde toezegging van het college is met de naastgelegen buurten nog niet of onvoldoende de afgesproken dialoog gevoerd over de verkeersgevolgen van het ontwerpbesluit Weeshuislaan, ook niet wat de (alternatieve) routes van lijnbussen betreft.	Deze dialoog is inmiddels gevoerd en afgerond. Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
3.29	De successief steeds wisselende voorstellen voor aanpassingen zorgen voor grote onduidelijkheid over welke verkeerscirculatie nu echt zal gaan gelden. Wat is het juiste beeld?	Op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl zijn de resultaten van de berekeningen met het verkeersmodel gepubliceerd. De definitieve variant, integraal variant 1, is hierop gepubliceerd.
3.30	Formeel gelden de ingediende ontwerpbesluiten met prognoses voor de effecten. Maar kennelijk worden er apart met slechts een buurt afspraken gemaakt met andere effecten, ook voor aangrenzende buurten. Dit zorgt voor de belanghebbenden voor een procedurele knoop en voor een gevoel van het onderling uitspelen van buurten en bewoners.	Zie beantwoording 3.10.
3.31	Ons inziens zou de gemeente zich tijdens de zienswijceprocedure 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 een aangepast ontwerpbesluit indienen.	Het college heeft in samenspraak met verschillende klankbordgroepen de effecten van de ontwerpverkeersbesluiten besproken. Daarop zijn in samenspraak met deze groepen verkeersmaatregelen in de wijken bedacht die de ongewenste effecten in de wijken moeten beperken. Zie hiervoor ook de beantwoording bij 3.10.
3.32	Het voldoet niet aan het 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.	Het college is van mening dat de ontwerpverkeersbesluiten zorgvuldig zijn voorbereid, waarbij burgers voldoende zijn geïnformeerd en betrokken. Ook zijn de effecten van de verkeersmaatregelen door verkeersmodelberekeningen en onderzoeken naar lucht en geluid uitgevoerd.
3.33	Het voldoet niet aan het vertrouwensbeginsel. De voorbereiding van de besluiten correspondeert niet met de toezegging(en) van het college aan de raad en de bevolking.	Het college heeft de verkeerscirculatiemaatregelen in procedure gebracht conform het amendement en de centrumvisie zoals vastgesteld door de gemeenteraad in haar vergadering van 8 maart 2016. Het nemen van de verkeersbesluiten is een gevolg van de vastgestelde centrumvisie.
3.34	Het voldoet niet aan het motiveringsbeginsel als	De ontwerpverkeersbesluiten komen

	<p>bedoeld in art. 21 BABW. De voorbereiding van de ontwerpbesluiten correspondeert niet met de toezegging(en) van het college aan de gemeenteraad 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.</p>	<p>voort uit de centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij'. De verkeersmaatregelen opgenomen in de ontwerpverkeersbesluiten zijn noodzakelijk voor het realiseren van de centrumvisie.</p> <p>De doelstellingen van de ontwerpverkeersbesluiten zijn verwoord in de motivering. De stukken ter onderbouwing van de ontwerpverkeersbesluiten zijn gepubliceerd op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl onder 'verkeer'. De stukken ter onderbouwing van de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum en ontwerpverkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' worden ook op deze website gepubliceerd.</p>
3.35	<p>Het voldoet niet aan het rechtzekerheidsbeginsel. De overheid moet haar besluiten zo 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. Het college mag geen zaken regelen die willekeur oproepen.</p>	<p>De verkeersmaatregelen uit de ontwerpverkeersbesluiten en de verkeersmaatregelen uit het wijkverkeersplan zijn integraal doorgerekend met het verkeersmodel. De resultaten van deze doorrekening zijn gepubliceerd op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl en ook gepresenteerd aan de samenleving. Voor burgers is de informatie toegankelijk en zijn de gevolgen van de verkeersmaatregelen inzichtelijk.</p> <p>Daarnaast hebben belanghebbenden de mogelijkheid om hun zienswijze kenbaar te maken via de doorlopen verkeersbesluitprocedure.</p> <p>Van het tegen elkaar uitspelen is absoluut geen sprake geweest. De typering willekeur is niet op feiten gebaseerd en daarom misplaatst.</p>
3.36	<p>Het voldoet niet aan het '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.</p>	<p>Op dit moment is er nog geen onherroepelijk verkeersbesluit voor het afsluiten van de Voorheuveldijk voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd lijnbussen. Deze verkeersmaatregel wordt geëffectueerd op het moment dat het verkeersbesluit onherroepelijk is. Tegen het definitieve verkeersbesluit staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open om beroep bij de rechtbank in te stellen.</p>
3.37	<p>Het voldoet niet aan het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in art. 3:4 lid 2 Awb en in art. 2 lid 1 (en 2) van de Wegenverkeerswet 1994. De</p>	<p>Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het</p>

	<p>integraliteit en proportionaliteit ontbreken. Zo is er geen afweging gemaakt van de (Korte) Weeshuislaan en de (af)sluiting van het tunneltje Voorheuveplein en anderzijds de gevolgen voor de omliggende buurten, onder andere op gebied van verkeersveiligheid. 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.</p>	<p>centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken.</p> <p>Met de wijkverkeersplannen zijn verkeersmaatregelen opgesteld die de belangen van de verschillende wijken behartigen.</p>
--	---	--

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.

3.2 Beantwoording zienswijzen zes ontwerpbesluiten zijn

Veel indieners hebben gebruik gemaakt van hetzelfde sjabloon en daar naar eigen inzicht dingen in weggelaten of toegevoegd. Veel punten in deze bezwaren zijn daardoor gelijklopend. De zienswijzen worden hieronder per punt behandeld. Per punt wordt daarbij aangegeven door welke indieners het desbetreffende punt is opgenomen in hun zienswijze.

In veel zienswijzen komen dezelfde onderwerpen terug. De onderwerpen van de zienswijzen zijn daarom geclusterd.

Inspraak en proces

3.38	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Gezien het verloop van de procedure tot heden, wordt de indruk gewekt dat er eerst een centrumplan is gemaakt dat 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.</p>	<p>Het centrum van Zeist heeft sinds enkele decennia te kampen met een terugloop van het aantal bezoekers en bestedingen, een toenemende (winkel)leegstand en een onvoldoende kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Dit heeft een negatief effect op het lokale woon- en winkelplezier. Om het tij in positieve zin te keren en de woon- en winkelkwaliteit substantieel te verbeteren, zijn aanpassingen en herinrichtingen in het centrumgebied noodzakelijk. Daarom wordt vanuit de centrumvisie ingezet op het realiseren van een compact kernwinkelcentrumgebied met het Emmaplein als hart en dat begrensd wordt door de 1^e Hogeweg, Voorheuve, Weeshuislaan en de Slotlaan. De ontwerpverkeersbesluiten dragen bij aan het tot stand komen van dit doel. Niets doen is op dit moment geen optie. Het in stand houden van de status quo leidt in ieder geval niet tot een oplossing van de geconstateerde problematiek.</p> <p>Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de</p>

	omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 1, 2, 10, 11, 12, 14, 20, 23, 28, 39, 40, 45, 58, 64, 65, 76, 77, 83, 88, 96, 110	

3.39	Inhoud zienswijze	Reactie college
	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 voorgenoemde verkeersbesluiten en dan pas, als dit gepasseerd is, verkeersbesluiten wil nemen met het oog op de gevolgen van de zes eerstgenoemde.	In het proces om te komen tot de centrumvisie hebben bewoners en ondernemers mee kunnen praten en denken. Ook is in de tussentijd in samenspraak met klankbordgroepen per wijk een wijkverkeersplan opgesteld met aanvullende maatregelen om de eventuele ongewenste verkeerseffecten in de wijken tegen te gaan. Het college heeft de 6 ontwerpverkeersbesluiten alvast genomen en ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. De benodigde ontwerp-verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in de wijkverkeersplannen worden tegelijk in procedure gebracht met de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie. In samenspraak met de wijken zijn deze plannen tot stand gekomen.
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 1, 2, 10, 11, 12, 14, 20, 23, 28, 39, 40, 58, 64, 65, 71, 73, 76, 77, 83, 85, 88, 96, 97, 102, 110		

3.40	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De verkeersvariant van de gemeenteraad d.d. 3 maart 2015 is nooit met de samenleving besproken en voor inspraak vrijgegeven, ondanks dringende vragen daartoe.	De visie op het centrum van Zeist is een onderwerp dat al vele jaren onderwerp van discussie is binnen de gemeenteraad van Zeist. Na het opstellen van diverse plannen is door de gemeenteraad in de loop van 2013 besloten om een centrumdialoog te houden. Daaraan hebben alle betrokkenen (inwoners en ondernemers) hun bijdrage geleverd. In de gemeenteraadsvergadering van 17 december 2013 zijn de uitkomsten van de centrumdialoog met breed draagvlak vastgesteld. Op basis van dit raadsbesluit is door een visietafel, bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners, vastgoedeigenaren en winkeliers, een visie ontwikkeld op het centrum van Zeist. Deze visietafel heeft zich laten ondersteunen en adviseren door een aantal onafhankelijke professionals. Dit heeft ertoe geleid dat een samenhangende visie op het centrum van Zeist is opgesteld die beoogt een compact en coherent Groen, Gezond en Gastvrij kloppend hart voor Zeist te zijn. In de vergadering op 3 maart 2015 heeft de gemeenteraad besloten een nieuw verkeersplan vast te stellen dat afweek van het plan van de visietafel. Reden voor het nieuwe plan was de commotie die eind 2014 ontstond over de opgestelde plannen. Vanaf oktober 2015 zijn de plannen met de samenleving van Zeist besproken. Voor de besluitvorming over de verkeersmaatregelen worden de wettelijke procedures gevolgd. Er is gekozen om de uniforme openbare voorbereidingsprocedure te doorlopen, zodat belanghebbenden in eerste instantie

		hun zienswijze tegen de ontwerpverkeersbesluiten kunnen indienen, waarna de mogelijkheid openstaat om beroep bij de rechtbank in te stellen en hoger beroep bij de Raad van State
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 1,2, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 100, 103, 105, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119, 120	

3.41	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Tijdens de informatiebijeenkomst op 18 april jl. bleek bij de aanwezige belanghebbenden weinig acceptatie voor de variant te bestaan.	Deze informatie neemt het college voor kennisgeving aan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 1, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 86, 88, 90, 91, 92, 94, 96, 98, 99, 100, 103, 105, 109, 110, 112, 113, 115	

3.42	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het benodigde deelplan voor centrum-Zeist van het GVVP ontbreekt. Het is daarom onmogelijk de ontwerpbesluiten in onderling verband te beoordelen in relatie tot een vastgesteld verkeersplan.	Voor beantwoording van dit punt verwijzen wij u naar het antwoord onder 3.1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 1, 2, 3, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 31, 33, 38, 39, 40, 41, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 76, 77, 83, 86, 88, 89, 90, 91, 94, 96, 98, 99, 100, 103, 109, 110, 112, 113, 115, 117	

3.43	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De onderbouwing van de doelmatigheid van de verkeersvariant is ontoereikend. Onduidelijk blijft voor welk probleem de voorgenomen verkeersbesluiten een oplossing zou zijn.	Het centrum van Zeist kent een afname van bezoekers, een toenemende leegstand van winkels en onvoldoende kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Om het tij te keren is het belangrijk een levendig centrum te creëren waar het fijn winkelen en wonen is. De belangrijkste uitgangspunten van de centrumvisie hierbij zijn: een aangesloten compact winkelgebied dat niet doorsneden wordt door verkeer, een autoluw centrumgebied en een autoverkeersvrije Korte Weeshuislaan. In de ontwerp-verkeersbesluiten zijn verkeersmaatregelen opgenomen die bijdragen aan het realiseren van de centrumvisie.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 96, 98, 99, 100, 103, 105, 109, 112, 113, 114, 115, 117, 122	

3.44	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wij zijn niet geïnformeerd door de gemeente over de verkeersgevolgen van de centrumvisie voor onze buurt. Over de centrumvisie of openstelling van het busstation hebben wij tot nu toe geen informatie ontvangen van de gemeente.	Vanaf oktober 2015 zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden binnen de verkeersdialoog. In deze gesprekken zijn de verkeersgevolgen van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie toegelicht. Daarna zijn gesprekken gevoerd met de wijken 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' om verkeersmaatregelen te bepalen die de nadelige gevolgen op het gebied van verkeer voor deze wijken beperken. De gemeente via de website centrumzeistvernieuwt.nl alle informatie en relevante stukken gepubliceerd.
	Conclusie De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 4, 26, 41, 45, 47, 48, 70, 71, 72, 84, 93, 99, 100, 107, 111, 116, 118, 119, 120,124, 125	

3.45	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het is voor de bewoners rond de Bethaniëplein niet mogelijk geweest om deel te nemen aan de verkeersdialoog over het busstation zoals afgesproken op 12 november 2015. Tijdens ons eerste gesprek lag de dialoog stil. Tijdens ons tweede gesprek meldt wethouder Fluitman dat hij de verkeersdialoog die dag eenzijdig heeft afgebroken omdat hij niet gelukkig was met uitingen op social media.	Met een afvaardiging van bewoners is meerdere malen gesproken, maar er bleek geen overeenstemming te zijn over de uitgangspunten uit het raadsbesluit van 3 maart 2015. Uiteindelijk is er binnen de verkeersdialoog Wilhelminapark een maatregel aangedragen (afsluiten Korte Steynlaan) die zorgde voor beperking van hoeveelheid autoverkeer over busstation. Hier is met de afvaardiging over gesproken voordat de ontwerp-verkeersbesluiten in procedure zijn gebracht.
	Conclusie De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116	

3.46	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het is onbegrijpelijk dat een proces dat al meer dan twee jaar loopt, met veel professionele input hoor en wederhoor van burgers etc. door de eigen kijk van de gemeenteraad compleet anders kan worden ingevuld.	Na het opstellen van diverse plannen voor een centrumvisie heeft de gemeenteraad in 2013 besloten een centrumdialoog te houden waar alle betrokkenen (bewoners, ondernemers) hun bijdrage aan hebben geleverd. De breed gedragen uitkomsten van deze centrumdialoog zijn in december 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van dit besluit is door een visietafel gevormd van diverse betrokkenen (bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers) een visie ontwikkeld op het centrum van Zeist. De visietafel heeft zich hierbij laten ondersteunen door een aantal onafhankelijke professionals. De visietafel is gekomen met een samenhangende visie op het centrum van Zeist. In de vergadering op 3 maart 2015 heeft de gemeenteraad besloten een nieuw verkeersplan vast te

	stellen, dat afweek van de het plan van de visietafel. Reden voor het nieuwe plan was de commotie die eind 2014 ontstond over de opgestelde plannen.
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 25, 45	

3.47	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Onduidelijk is welk beleid ten grondslag ligt aan deze besluiten en welke uitgangspunten. Als uitgangspunt ontbreekt daarin naar mijn overtuiging wat de wens van de bewoners van Zeist is. Ik verzoek u daar rekening mee te houden.	Na het opstellen van diverse plannen voor een centrumvisie, heeft de gemeenteraad in 2013 besloten een centrumdialoog te houden waar alle betrokkenen (bewoners, ondernemers) hun bijdrage in hebben geleverd. De breed gedragen uitkomsten van deze centrumdialoog zijn in december 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van dit besluit is door een visietafel gevormd van diverse betrokkenen (bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers) een visie ontwikkeld op het centrum van Zeist. De visietafel heeft zich hierbij laten ondersteunen door een aantal onafhankelijke professionals. De visietafel is gekomen met een samenhangende visie op het centrum van Zeist. Het verkeerskundige voorstel in de visie heeft geleid tot zorgen over de leefbaarheid rondom De Klinker. Om aan deze zorgen tegemoet te komen, is er bij het raadsbesluit van maart 2015 een aanvullende verkeersvariant toegevoegd. In deze aanvullende variant zijn de belangrijkste uitgangspunten van de centrumvisie zoals een aangesloten compact winkelgebied dat niet doorsneden wordt door verkeer, een autoluw centrumgebied en een verkeersvrije Korte Weeshuislaan meegenomen. Na het raadsbesluit van 3 maart 2015 is het college verder gegaan met de gekozen variant van de gemeenteraad en zijn er verkeersdialogen georganiseerd. Het college is van mening dat in dit gehele proces bewoners voldoende gelegenheid hebben gehad hun inbreng te leveren en wensen kenbaar te maken.
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 25, 45, 117		

3.48	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De belangenafweging tussen onroerend goed-eigenaren, projectontwikkelaars, winkelverhuurders en de burgers neemt hier een verkeerde wending.	In een visietafel, die bestaat uit vertegenwoordigers van bewoners, vastgoedeigenaren en winkeliers, is een visie ontwikkeld op het centrum van Zeist. Deze visietafel heeft zich laten ondersteunen en adviseren door een aantal onafhankelijke professionals. Dit heeft er toe geleid dat een samenhangende visie op het centrum van Zeist is opgesteld die beoogt een compact en coherent Groen, Gezond en Gastvrij kloppend hart voor Zeist te zijn. Op 3 maart 2015 heeft de raad de centrumvisie vastgesteld.
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 25, 45, 52, 84		

3.49	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er is nooit overwogen alles bij	Voor beantwoording van dit punt verwijzen u naar het

	het oude te laten. Er kon alleen gesproken worden over meerdere varianten die allen veel geld kosten. Geld dat beter besteed kan worden aan andere zaken.	antwoord onder 3.38.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 44, 45, 84, 122		

3.50	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er is geen steun meer voor nieuwbouw van winkelruimte. Minister Kamp heeft afgekondigd gemeenten te ondersteunen bij het terugbrengen van het huidige winkeloppervlak met 20%.	Het college neemt deze opmerking voor kennisgeving aan. Hierbij merkt het college op dat het realiseren van nieuwbouw geen onderdeel uitmaakt van deze verkeersbesluiten.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 66		

Alternatieven verkeersmaatregelen ontwerpverkeersbesluiten

3.51	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Simpele aanpassingen en alternatieven zijn niet onderzocht.	Voor het tot stand komen van de centrumvisie waren eerst verschillende plannen opgesteld met verschillende ideeën. De gemeenteraad heeft in 2013 besloten een centrumdialoog te houden voor alle betrokkenen en na het vaststellen van de breed gedragen uitkomsten is er een visietafel ingesteld voor het komen tot een samenhangende visie. Na het raadsbesluit van 3 maart 2015 hebben er verkeersdialogen plaats gevonden voor verdere uitwerking van de centrumvisie. Tijdens deze sessies zijn er vele alternatieven naar voren gekomen en onderzocht.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 86, 88, 90, 91, 92, 94, 96, 98, 99, 100, 103, 105, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 118, 119, 120		

3.52	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wij hebben alternatieve busroutes aangedragen. Deze werden nagenoeg meteen als onuitvoerbaar bestempeld. Uitwerkingen en becijferingen bleven uit. Hierdoor is de gemeentead onvolledig geïnformeerd.	De wijze van routing van de bussen is geen onderdeel van de ontwerpverkeersbesluiten. Hieronder vindt u wel onze reactie op uw punt. Op 8 maart 2016 heeft het college een besluit genomen over de mogelijke busroutes door het centrum. De provincie heeft advies uitgebracht over de mogelijkheden voor de routing van de bussen in het centrumgebied. Er zijn destijds vier varianten bekeken, waaronder de variant waarin buslijnen 58, 74 en 251 niet langer door het kernwinkelgebied rijden, maar hun eindhalte krijgen bij de kruising 2e Hogeweg – Slotlaan. De huidige bediening van halte Het Rond blijft hetzelfde.
<i>Conclusie</i>		

De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.
Ingediend door: 48

Procedure ontwerpverkeersbesluiten

3.53	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De voorbereiding van de besluitvorming schiet procedureel en inhoudelijk te kort. Hetzelfde geldt voor de noodzakelijke voorlichting over de gevolgen.	<p>De visie op het centrum van Zeist is een onderwerp dat al vele jaren onderwerp van discussie is binnen de gemeenteraad van Zeist. Na het opstellen van diverse plannen heeft de gemeenteraad in 2013 besloten om een centrumdialoog te houden waaraan alle betrokkenen (inwoners en ondernemers) hun bijdrage konden leveren. In de raadsvergadering van 17 december 2013 zijn de uitkomsten van de centrumdialoog met breed draagvlak vastgesteld. Op basis van dit raadsbesluit is door een visietafel, die bestaat uit vertegenwoordigers van bewoners, vastgoedeigenaren en winkeliers, een visie ontwikkeld op het centrum van Zeist. Deze visietafel heeft zich laten ondersteunen en adviseren door een aantal onafhankelijke professionals. Dit heeft er toe geleid dat een samenhangende visie op het centrum van Zeist is opgesteld die beoogt een compact en coherent Groen, Gezond en Gastvrij kloppend hart voor Zeist te zijn. Op 3 maart 2015 heeft de raad de centrumvisie vastgesteld.</p> <p>Vanaf maart 2015 is er begonnen met het concretiseren van de centrumvisie. Dit is gedaan door de georganiseerde Verkeersdialogen. Vanaf oktober 2015 is hiermee gestart, waarin uitleg is gegeven over de plannen. Dit waren openbare bijeenkomsten. Alle informatie en achterliggende stukken hierover heeft de gemeente op de website centrumzeistvernieuwt.nl geplaatst. De ontwerp-verkeersbesluiten zijn eerst ter inzage gelegd, zodat belanghebbenden de mogelijkheid hebben een zienswijze in te dienen.</p> <p>In de periode april – september 2016 zijn gesprekken gevoerd met klankbordgroepen uit de omliggende wijken 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torestraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark'. Onderwerp van gesprek was het treffen van verkeersmaatregelen in de wijken om de ongewenste effecten veroorzaakt door de verkeersmaatregelen uit de ontwerp-verkeersbesluiten tegen te gaan. Deze gesprekken zijn gevoerd om de neveneffecten in de omliggende wijken te beperken.</p>
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 96, 98, 99, 100, 103, 105, 109, 110, 112, 113, 115, 118, 119, 120	

3.54	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De toegezegde dialoog met de directbetrokkenen over de inrichtingsplannen is nog steeds	De centrumvisie en het bijbehorende verkeersplan zijn op 3 maart 2015 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit besluit is het uitgangspunt voor de ontwerp-

	<p>niet afgerond en is in een aantal gevallen onlangs of zelfs nog niet eens begonnen. Hierover kan thans geen besluitvorming plaats vinden. Verder leidt het 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.</p>	<p>verkeersbesluiten voor de verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum. Samen met de klankbordgroepen van de verschillende wijken is tot een pakket van aanvullende verkeersmaatregelen gekomen in de wijken 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' om onbedoelde verkeerseffecten in deze wijken afkomstig van de verkeersmaatregelen opgenomen in de ontwerpverkeersbesluiten tegen te gaan. De ontwerp-verkeersbesluiten voor de wijken worden gelijktijdig in procedure gebracht met de verkeersbesluiten voor de verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum plaatsvindt.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 1, 2, 3, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 23, 24, 28, 29, 31, 33, 38, 39, 40, 41, 49, 50, 51, 53, 55, 58, 59, 60, 62, 64, 65, 68, 71, 72, 73, 76, 77, 84, 88, 89, 90, 96, 98, 100, 101, 103, 109, 110, 112, 113</p>	

3.55	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De uitwerking van diverse inrichtingsplannen is tot stand gekomen via een dialoog met direct betrokkenen. Voor de vervolg-uitwerking vinden we dat te beperkt en willen we graag betrokken zijn.</p>	<p>De verkeersdialogen zijn inmiddels afgerond. In de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' zijn, samen met klankbordgroepen uit de wijken die nadelige effecten ondervinden van de verkeersmaatregelen in het centrumgebied, verkeersmaatregelen uitgewerkt die de ongewenste effecten voor de wijken terugdringen. Deze maatregelen worden opgenomen/verwerkt in ontwerp-verkeersbesluiten voor de betreffende woongebieden.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 7</p>	

Onderbouwing ontwerpverkeersbesluiten

3.56	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>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.</p>	<p>Ter beantwoording, wordt verwezen naar de reacties 3.10</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 1, 2, 3, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 31, 33, 38, 39, 40, 41, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 76, 77, 86, 88, 89, 90, 91, 94, 96, 99, 100, 103, 109, 110, 112, 113, 115, 117, 118, 119, 120, 124, 125</p>	

3.65	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het omrijden van de bus via de markt is gedurende marktdagen een gevaarlijke situatie.	Bij de locatie van de markt wordt rekening gehouden met het busverkeer. De markt wordt op dusdanige wijze gesitueerd dat er geen gevaarlijke situatie met het busverkeer ontstaat.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 7, 108	

3.67	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door het afsluiten van het tunneltje wordt de verbinding tussen Belcour en Voorheuvel niet beter. Nu kan je oversteken via het viaduct. In de nieuwe situatie moet je de weg oversteken.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar onze reactie onder 3.65. Hierbij voegen wij eraan toe dat de verbinding straks uitsluitend door bussen gebruikt wordt, waarmee de intensiteiten vele malen lager liggen dan nu het geval is.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 7, 44	

3.53	Inhoud zienswijze	Reactie college
	In de onderzoeken naar de veiligheid en bruikbaarheid van de weg moet worden meegenomen dat er sprake is van busvervoer. Dit is nog niet gedaan.	Bij de ontwerpen van het centrum wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met bussen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 118, 119, 120	

3.54	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Ik mis inzet van fietsbemoedigingsbeleid in en naar het dorp en oplossingen voor makkelijke verplaatsing binnen het dorp.	Om de beoogde doelstellingen uit de centrumvisie te behalen wordt ingezet op het realiseren van een compact kernwinkelcentrumgebied met het Emmaplein als hart en dat begrensd wordt door de 1 ^e Hogeweg, Voorheuvel, Weeshuislaan en de Slotlaan.. De verkeersmaatregelen opgenomen in de verkeersbesluiten zorgen voor een ontlasting van de wegen binnen het winkelgebied en beperking van het doorgaand verkeer. Samen met de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen wordt het verkeer dat hier nu rijdt, gestuurd naar de gebiedsontsluitingswegen. Voor fietsers blijft het mogelijk het winkelgebied te doorkruisen en wordt bij de inrichting van wegen rekening gehouden met de inpassing van de ruimte voor de fietser. Daarbij worden in de herinrichtingsplannen voldoende fietsparkeergelegenheden meegenomen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 66, 84	

3.55	Inhoud zienswijze	Reactie college
-------------	--------------------------	------------------------

	Een oplossing voor reductie van de verkeersstroom is door een succes te maken van de woningbouw van plan De Wending zonder het bouwen van een supermarkt. Eventueel een alternatieve locatie aanbieden aan de supermarkt.	Het college neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen	
	Ingediend door: 66	

3.56	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er komen nu meer wegen bij met meer autoverkeer en de wegen die binnen het winkelgebied nodig zijn als verblijfsgebied worden te veel belast. Maak dan voor de afwikkeling van het verkeer ook gebruik van de daarvoor bestaande wegen zoals Montaubanstraat, 1 ^e Hogeweg, Dorpsstraten, Antonlaan, Boulevard, Dalweg, Bergweg en Schaerweijdelaan.	Om de beoogde doelstellingen voor het centrum te realiseren wordt vanuit de centrumvisie ingezet op het realiseren van een compact kernwinkelcentrumgebied met het Emmaplein als hart en dat begrensd wordt door de 1 ^e Hogeweg, Voorheuvel, Weeshuislaan en de Slotlaan.. De verkeersmaatregelen opgenomen in de verkeersbesluiten zorgen voor een ontlasting van de wegen binnen het winkelgebied. Samen met de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen wordt het verkeer dat hier nu rijdt gestuurd naar de gebiedsontsluitingswegen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 66	

3.57	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Durf in de toe- en afvoer straten naar en van het centrum te kiezen voor nog meer eenrichtingsverkeer. De smalle wegen zijn nu al te zwaar belast en onoverzichtelijk.	In samenwerking met de omliggende wijken zijn wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn verkeersmaatregelen opgenomen die het doorgaande verkeer zoveel als mogelijk uit de woongebieden moet weren en daarmee de straten in deze gebieden ontlasten. De benodigde ontwerpverkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen worden gelijktijdig in procedure gebracht met de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum De verkeersmaatregelen in centrum dragen bij aan een aantrekkelijk winkel- en verblijfsgebied, een verkeerssituatie waarbij de auto 'te gast' is en een goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten in/rondom het kernwinkelcentrumgebied. Hierbij geldt dat het doorgaande autoverkeer uit het centrum geweerd wordt. Het is echter wel noodzakelijk dat het centrum en haar parkeerfaciliteiten vanuit alle windrichtingen bereikbaar zijn. Met het instellen van eenrichtingsverkeer op de aan- en afvoerstraten richting het centrum komt de bereikbaarheid onder druk te staan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 66	

3.58	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Durf te kiezen voor een autovrij	In de centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en

	verblijfsgebied.	Gastvrij' is gekozen om het kernwinkelgebied autoluw te maken. Grotere delen worden nu autovrij. De auto kan alleen nog maar komen op plaatsen waar dit noodzakelijk is. Dit is in lijn met besluitvorming van de gemeenteraad in haar vergadering van 3 maart 2015.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 66	

3.59	Inhoud zienswijze	Reactie college
	In en rondom het centrum van Zeist wordt een aanzienlijke toename van het verkeer verwacht en er zullen sterk verlengde rijtijden optreden.	De verkeersmaatregelen uit de centrumvisie hebben geen toename van het verkeer tot gevolg. Wel leiden deze maatregelen tot een wijziging van de verkeerscirculatie in en rondom het centrum. De aanvullende maatregelen uit de wijkverkeersplannen in combinatie met enkele infrastructurele maatregelen buiten het centrum zorgen voor een goede/veilige afwikkeling van het verkeer buiten het centrum zonder aantasting van de leefbaarheid.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 94, 121	

3.60	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het argument dat bezoekers niet met de auto naar Zeist hoeven te komen, gaat niet op voor iedereen (slecht ter been, grote aankopen, slecht weer etc.).	In het kader van de centrumvisie wordt niet ingezet op het minder bereikbaar maken van het centrum voor de auto. Het centrum blijft vanuit alle windrichtingen bereikbaar. De verkeersmaatregelen dragen bij aan een aantrekkelijk winkel- en verblijfsgebied, een verkeerssituatie waarbij de auto 'te gast' is en een goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten in/rondom het kernwinkelcentrumgebied. Hierbij geldt dat alleen het doorgaande autoverkeer uit het centrum geweerd wordt.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 108	

3.61	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er is geen enkel bewijs dat afbreken van het tunneltje zal leiden tot meer bezoekers aan het Zeister winkelcentrum of specifiek het Belcourtplein. De leegstand heeft te maken met de hoge huurprijzen en de opkomst van webwinkels.	Het centrum van Zeist heeft te maken met leegstand van winkels, een afnemend aantal bezoekers en onvoldoende kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Het college wil dit aanpakken. Dit kan door het verbeteren van de kwaliteit van het gebied voor zowel bewoners als bezoekers van de winkels. Verkeersaders, zoals het voormalige tunneltje, doorkruisen nu het winkelgebied waardoor de aansluiting op essentiële scharnierpunten niet goed verloopt. Door het afbreken van het tunneltje wordt een compacter winkelgebied gecreëerd waar het gezellig vertoeven is voor zowel winkelend publiek als bewoners.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 121, 122	

3.62	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Alleen zaterdagmiddag lijkt door het tunneltje onnodig veel auto's	Het college vermoedt dat achter de zin nog toegevoegd moest worden "opgelost kunnen worden". Uitgaande

	te rijden maar dat zou met een zaterdagsluiting	van dit vermoeden stelt het college dat het alleen sluiten van het voormalige tunneltje op zaterdag niet tot de gewenste kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte leidt, omdat uit de verkeersmodellen blijkt dat een groot deel van het verkeer dat gebruik maakt van de route via de voormalige tunnel geen bestemming in het centrum heeft en daarmee betiteld kan worden als doorgaand verkeer. Juist dit doorgaande verkeer heeft een forse impact op de kwaliteit van het winkelgebied. Met het weren van het doorgaand verkeer kan een prettiger verblijfsklimaat gecreëerd worden.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 121		

3.63	Inhoud zienswijze	Reactie college
Als het plan toch doorgezet wordt, zou het eerst een experiment moeten doen door het tunneltje tijdelijk af te sluiten en de effecten te meten. Zonder een degelijk experiment zouden de kosten voor eventuele verbouwing van het tunneltje onverantwoord zijn.		Na het effectueren van alle verkeersmaatregelen worden er metingen uitgevoerd. De sloop van de tunnel is noodzakelijk voor het herinrichten van de Markt en Emmaplein en is inmiddels uitgevoerd.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 121		

3.64	Inhoud zienswijze	Reactie college
Ik protesteer tegen het omleiden van de busroute via de Weeshuislaan, Voorheuvel en Hogeweg. Het centrum zou een onprettig winkelgebied worden als daar grote bussen door te smalle wegen worden geperst. Ook fietsen over de Voorheuvel zou gevaarlijk worden. Tenslotte zou de rotonde bij Duetz een knelpunt worden voor alle verkeer, ook voor de buschauffeurs.		De impact van het omleggen van het busverkeer op het winkelgebied is zeer beperkt. In veel steden rijden stads- en streekbussen door winkelgebieden. Hierbij geldt dat in Zeist de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer met de maatregelen drastisch afneemt, waardoor per saldo sprake is van een rustiger verkeerbeeld in de Weeshuislaan, Voorheuvel en Hogeweg. De rotonde wordt aangepast aan komst van de bus.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 121		

3.65	Inhoud zienswijze	Reactie college
De knip van de markt, als gevolg van het sluiten van het tunneltje, heeft meer negatieve consequenties tweemaal in de week dan de positieve effecten van het weghalen van het busverkeer op de Weeshuislaan.		Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken. Met de wijkverkeersplannen zijn verkeersmaatregelen

		opgesteld die de belangen van de verschillende wijken behartigen.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 25		

3.66	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Een combinatie van bus en autoverkeer door het voormalig tunneltje is blijkbaar niet mogelijk door de beperkte doorstroming daar. Die doorstroming is een gevolg van de uitrit van de parkeergarage bij de AH/voormalig V&D. Als die verplaatst wordt naar de ingang aan de Hogeweg dan is de huidige onoverzichtelijke situatie weg en kan er een gestage doorstroom zijn.	Een van de uitgangspunten van de centrumvisie is het creëren van een autoluw centrum. Met het aanpassen en herinrichten van het centrum kan dit worden bewerkstelligd. Om een kwalitatief goed winkelgebied te creëren, is het van belang dat doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Een van de maatregelen om het doorgaande verkeer uit het centrum te weren, gaat om het opheffen van de noord-zuid verbinding door het centrum.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 25		

3.67	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het argument dat de verbinding met de Voorheuvel moet verbeteren, is in strijd met de ideeën van de gemeente om de Voorheuvel niet meer bij het winkelgebied te willen betrekken.	Om een aaneengesloten kernwinkelgebied te realiseren, is het nodig om het doorgaand gemotoriseerd verkeer hier omheen te leiden. Het eerste deel van Voorheuvel behoort bij het kernwinkelgebied. Het deel tussen de Rozenstraat en Jagerlaan niet. Het gebied rondom De Klinker kan hiermee gelijkvloers worden gemaakt op maaiveldniveau. Het Voorheuvelplein en de Markt vormen zodoende een nieuw plein met daarop De Klinker. Er wordt een fraaie terrasgewijze aansluiting gemaakt tussen het Emmaplein en dit nieuwe plein. Het verbeteren van dit gebied maakt dus onderdeel uit van de centrumvisie.
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 44		

3.68	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Aanvullende oplossing is om de bussen in twee richtingen over de Slotlaan te laten rijden. Dit is goed mogelijk. Vanwege de voorrangsregeling vormt dat ook een ontlasting van het kruispunt Antonlaan / Steynlaan. Bovendien kan het korte deel van de Weeshuislaan dan als verbindend winkelgebied ingericht worden zonder dat het tunneltje hoeft te verdwijnen.	De gemeenteraad heeft op 3 maart 2015 de centrumvisie met een verkeersplan vastgesteld. In het tijdens de raadsvergadering aangenomen amendement is opgenomen: <ul style="list-style-type: none"> • Geen busverkeer in twee richtingen over de Slotlaan. • De bus in zuidelijke richting via de Antonlaan, Weeshuislaan, voor de Klinker langs (over het huidige tunneltracé) via de Voorheuvel en 1 e Hogeweg naar de Slotlaan richting het Rond en/of ze Hogeweg te laten rijden. Hierdoor is het mogelijk dat de Korte Weeshuislaan auto- en busvrij wordt (met uitzondering van laden en lossen Hema) en op de Slotlaan tussen Korte Weeshuislaan en 1 e Hogeweg

		<p>éénrichtingsverkeer wordt ingesteld. Hiermee ontstaan nog meer mogelijkheden om verblijfskwaliteit toe te voegen aan dit deel van de Slotlaan. De bus is voor de Klinker nadrukkelijk 'te gast'.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 45</p>		

3.69	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De afsluiting van het korte gedeelte van de Weeshuislaan en de verkeersverandering van het tunneltje is de oorzaak van het creëren van een probleem dat voor ons gedeelte van de Slotlaan desastreuze ongewenste neveneffecten kan hebben. Ondernemers en inwoners hebben nooit gevraagd om afsluiting.</p>	<p>Op het gedeelte van de Slotlaan tussen de 2^e Hogeweg tot de Jagerlaan komt met de verkeersmaatregelen in het centrum minder verkeer te rijden ten opzichte van de referentiesituatie in 2025. Daarnaast blijft de Slotlaan prima bereikbaar via Utrechtseweg of Laan van Beek en Royen.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 48</p>		

3.70	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Met de constatering dat het gedeelte van de Slotlaan tussen het Rond en de Hogeweg nergens op de kaart staat, kunnen we niet anders dan grote vraagtekens zetten bij de plannen die oorzaak zijn van de toename en intensiteit van verkeer in het algemeen en de bussenloop in het bijzonder op ons gedeelte van de Slotlaan.</p>	<p>Het college neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 48</p>		

3.71	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Het is onwenselijk dat het tunneltje voor autoverkeer wordt gesloten en dat de bus niet langer over de Weeshuislaan kan rijden.</p>	<p>Het college neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 52</p>		

3.72	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De beide tunneltjes onder het Emmaplein door zijn een onding voor fietsers en creëren onoverzichtelijkheid in het verkeer bij het verlaten van de</p>	<p>Het college neemt deze zienswijze voor kennisgeving aan. Door het afbreken van het tunneltje is deze niet meer begaanbaar voor fietsers. Ook wordt de verbinding tussen het Emmaplein en de Voorheuvel vergroot door het verdwijnen van het tunneltje. Hierdoor</p>

	<p>onderdoorgangen. Bovendien onderbreekt het tunneltje bij de Klinker te veel het doorzicht voor winkelend publiek over Emmaplein / Voorheuvel en Belcour.</p>	<p>kan er een compacter en gezelliger winkelgebied ontstaan. Dat is iets waar het college naar streeft.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 66</p>	

3.73	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Fietsverkeer moet veilig en apart van het autoverkeer en wandelaars kunnen bewegen door het hele centrum. Het veranderen van de Slotlaan neemt de huidige fietsroute deels weg. Voor wandelaars is het beter als deze route naar een veilige aparte fietsweg langs de Antonlaan wordt verplaatst. Deze laan is daar ook voor ontworpen zoals we in het ontwerp van 2009 al zagen.</p>	<p>Fietsers en voetgangers kunnen zich in de nieuwe inrichting van de wegen veilig bewegen door het centrum.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 66</p>	

3.74	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Zowel de Slotlaan richting het Rond, als de Hogeweg, als de Jagerlaan, als de Antonlaan enz. worden hierdoor dermate minder toegankelijk voor autoverkeer, dat mensen die naar Zeist-West willen via Zeist-Noord of -Oost moeten rijden en dat betekent dat al dit verkeer via de Slotlaan / Steynlaan en Antonlaan – kruising wordt afgehandeld. Juist deze plekken zijn nu al overbelast. En daar komt de toename na bouw de Wending nog bij!</p>	<p>De centrumvisie zet in op het verbeteren van het winkelgebied. Een van de uitgangspunten van de visie is het weren van het doorgaand verkeer. Voor mensen die van oost naar west (en v.v.) en van noord naar zuid (en v.v.) willen, betekent dit dat zij om het centrum heen moeten rijden. Uit de berekeningen met het verkeersmodel blijkt niet dat er sprake is van een overbelasting van de wegen waarover het verkeer gestuurd zal worden.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 66</p>	

3.75	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Het is de plank misslaan om geen gebruik te maken van de meerdere zijstraatjes van de Slotlaan en de Korte Steynlaan zodat mensen daar kortdurend kunnen parkeren om op de Slotlaan te kunnen winkelen zonder daar overheen te hoeven rijden.</p>	<p>De zijstraten zijn hinderlijke onderbrekingen van de winkelstraten. De parkeergarages blijven goed bereikbaar via Meester de Klerkstraat – Antonlaan.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	

Ingediend door: 66

3.76	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De Korte Steynlaan wordt praktisch onbereikbaar van mijn kant. Het gaat om een minimale omrijtijd van 10 minuten (met de auto). Dit is niet te kwalificeren als 'enig ongemak' in een belangenafweging.	In de Korte Steynlaan is het op dit moment niet toegestaan om te parkeren. Dit betekent dat de Korte Steynlaan uitsluitend gebruikt kan worden voor het bereiken van de Slotlaan en het kruispunt Antonlaan/Korte Steynlaan. Met het afsluiten van de Korte Steynlaan wijzigt deze route. De omrijafstand van deze routewijziging is beperkt, namelijk via de Slotlaan (Busstation) en Antonlaan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 118, 119, 120	

3.77	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wat betreft het besluit voor de Weeshuislaan is het van belang dat er een rotonde wordt gerealiseerd op de kruising 1 ^e Hogeweg – Slotlaan. Dit leidt ertoe dat de aanrijroute voor de bussen niet over de Slotlaan Forumgebied ligt maar in de tegenovergestelde richting 2 ^e Hogeweg retour via de rotonde.	Uit onderzoek is gebleken dat een rotonde op de kruising 1 ^e Hogeweg – Slotlaan niet inpasbaar is.
	<i>Conclusie</i>	
	Ingediend door: 118, 119, 120	

3.78	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Aan de Slotlaan Forumgebied geldt thans al een groot parkeerprobleem. Dit wordt vergroot als parkeerplaatsen worden verwijderd. Hiermee is niet duidelijk dat aan de geldende parkeernormen wordt voldaan. Parkeernormen en cijfers ontbreken waardoor niet gesteld kan worden dat zorgvuldig is onderzocht of deze parkeerplaatsen zonder verdere problemen kunnen verdwijnen.	Het aanleggen of verwijderen van parkeerplaatsen maakt geen onderdeel uit van de verkeersbesluiten. Dit zijn onderwerpen die aan de orde komen met de herinrichtingsplannen van de verschillende wegen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 118, 119, 120	

3.79	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Bij het besluit van de Rozenstraat is onduidelijk op welke wijze de doelstellingen van art 2 WVV 1994 worden voldaan.	Het afsluiten van de Rozenstraat draagt bij aan het realiseren van een aantrekkelijk en autoluw centrumgebied, waarin een nadrukkelijke keuze is gemaakt voor het langzame verkeer. Met het realiseren van een aantrekkelijk en autoluw centrumgebied worden de volgende doelstellingen uit art 2 WVV 1994 beoogd: <ul style="list-style-type: none"> • het verzekeren van de veiligheid op de weg; • het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van

	<p>het verkeer;</p> <ul style="list-style-type: none"> • het beschermen van weggebruikers en passagiers; • het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
<p>Ingediend door: 118, 119, 120</p>	

Kwaliteit van lucht en geluid

3.80	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De huidige lijnbussen zijn ongezond vanwege de schadelijke uitlaatgassen. Als het een gezond centrum moet worden dan is deze buslijn de smet op het plan. We maken bezwaar tegen deze keuze en het ontbreken van een gemotiveerde onderbouwing. Slechts bij ontbreken van lijnbussen ter plekke of als sprake is van elektrisch vervoer past deze maatregel binnen het kader van groen, gezond en gastvrij centrum. Zet desnoods elektrische karretjes in om mensen naar de bushaltes aan het einde van de Slotlaan te brengen.</p>	<p>Op basis van het milieuonderzoek van de ODRU is geconstateerd dat er met het nemen van de verkeersmaatregelen in het centrum en de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' geen knelpunten bestaan met de luchtkwaliteit. Er is dus geen reden om aan te nemen dat de lijnbussen een onacceptabele uitstoot veroorzaken.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 7</p>		

3.81	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Wij maken bezwaar tegen de zeer beperkte onderbouwing ten aanzien van de lucht- en geluidskwaliteit zoals benoemd in het rapport van Mobycon/Concordis van 3 maart 2016.</p>	<p>De Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) heeft onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de verkeersmaatregelen in het centrum en uit de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark'. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen knelpunten met de luchtkwaliteit ontstaan door de verkeersmaatregelen.</p> <p>Ook op het gebied van akoestiek is er per saldo sprake van een verbetering met het doorvoeren van de verkeersmaatregelen.</p> <p>De effecten van verkeersmaatregelen in het centrum en de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen hebben ten grondslag gelegen aan de onderzoeken van de ODRU.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 7</p>		

3.82	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Door aanzienlijke toename van</p>	<p>Voor de beantwoording verwijzen wij u naar 3.81.</p>

	<p>het verkeer op de Lindenlaan en de Verlengde Slotlaan zal de geluidsoverlast en de CO₂-uitstoot toenemen, wat uiteraard gevolgen heeft voor de schoolkinderen in de gebouwen maar vooral op het schoolterrein en bij de buitensportlessen.</p>	<p>Uit onderzoek naar de effecten van de verkeersmaatregelen in het centrum en uit de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' van de ODRU blijkt dat er op de Lindenlaan en Verlengde Slotlaan geen sprake van een onacceptabele toename van de geluidsbelasting of negatief effect op de luchtkwaliteit.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 17</p>	

3.83	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Wij zijn bezorgd om de gevolgen voor de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidshinder die veroorzaakt wordt door het verkeer dat uitwijkt naar de straten in het Wilhelminapark en andere woonstraten in het centrum.</p>	<p>De wijkverkeersplannen zijn samen met de wijken opgesteld ter voorkoming van de mogelijke nadelige effecten van de maatregelen uit het verkeersplan van de centrumvisie (de 6 onderhavige ontwerp-verkeersbesluiten). De verkeersplannen in onderhavige ontwerp-verkeersbesluiten en de aanvullende maatregelen uit de wijkverkeersplannen zijn doorgerekend op geluid- en luchtkwaliteit. Zie hiervoor de beantwoording onder 3.81.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 52</p>	

3.84	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De maatregelen leiden tot extra kilometers en luchtverontreiniging. Voor het vinden van een parkeerplaats. Maar ook het afsluiten van de straten die op de Slotlaan uitkomen. Men is dan verplicht door te rijden tot de rotonde aan het begin van de Boulevard. Tevens worden veel mensen ziek van slechte luchtkwaliteit.</p>	<p>Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.81</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 66, 84, 108, 121</p>	

3.85	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Verwachting is dat het openstellen van het busstation leidt tot overlast in de vorm van geur, geluid en stof. Feit is dat er geen onderzoek is gedaan naar de te verwachten milieugevolgen van onderhavige verkeersbesluiten.</p>	<p>Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.81</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 117</p>	

3.86	Inhoud zienswijze	Reactie college
	In de belangenafweging dient mee te spelen dat de leefomgeving op zeer extreme wijze wordt verminderd als gevolg van de wijzigingen. Forse toename van uitlaatgassen maar ook trillingen als gevolg van meer en zwaarder verkeer. De geluidsbelasting aan de gevel is niet berekend als gevolg van alle maatregelen samen. Niet met nadere argumenten is onderbouwd dat de bomen thans geen enkel gevaar lopen. Ten aanzien van de leefbaarheid en de bijbehorende belangenafweging zijn niet alle aspecten in kaart gebracht waardoor de voorgenomen besluiten niet op zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.81
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 118, 119, 120	

Effecten op wijken rondom centrum

3.87	Inhoud zienswijze	Reactie college
	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, wat het aantal verkeersbewegingen en daarmee de totale verkeersdruk onnodig zal verhogen.	Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 1, 2, 3, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 23, 24, 28, 29, 31, 33, 34, 38, 39, 40, 46, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 73, 75, 76, 77, 81, 82, 86, 88, 90, 92, 96, 98, 103, 109, 110, 112, 113	

3.88	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Specifiek voor de Pauw van Wieldrechtlaan, het Bethaniëplein en de Boslaan geldt hierbij het volgende: <ul style="list-style-type: none"> • er is beperkt ruimte voor verkeer. • fysieke ruimte voor (structureel) zwaar verkeer ontbreekt. 	Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de

	<ul style="list-style-type: none"> • Zichtlijnen zijn niet optimaal. • Busstation waar het normaal gebruik is om wegverkeer en bus te scheiden vanwege verkeersveiligheid. • Genoemde straten zijn doorgaande fiets en wandelroutes naar scholen, 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 verkeeraanpassing dan bronbestrijding (het niet sluiten van het tunneltje) 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. 	<p>omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken.</p> <p>In het wijkverkeersplan Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark zijn maatregelen opgenomen die de verkeersdruk in de Boslaan en Pauw van Wieldrechtlaan beperken tot een situatie zonder verkeersmaatregelen in het centrumgebied. Dit zijn maatregelen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer in de Pauw van Wieldrechtlaan tussen de Boslaan en Fransen van de Puttelaan en eenrichtingsverkeer op de Professor Lorentzlaan tussen de Boslaan en de Aristoteleslaan.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 1, 2, 10, 11, 12, 14, 20, 23, 28, 39, 40, 58, 64, 65, 71, 76, 77, 88, 96, 104, 110</p>		

3.89	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er is geen aantoonbaar onderzoek gedaan naar de gevolgen die het verschuiven van de verkeersdruk naar de wijken heeft voor de verkeersveiligheid.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.3.
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 1, 2, 10, 11, 12, 14, 20, 23, 28, 39, 40, 58, 64, 65, 73, 76, 77, 88, 96, 110</p>		

3.90	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wij maken ons zorgen om het groene en monumentale Bethaniëpark. Het karakter van de ruimte verandert totaal als er een drukke weg langs komt.	De Slotlaan ter hoogte van het busstation en het Bethaniëpark krijgt een intensiteit van circa 3.550 mvt/etmaal. Dit is een intensiteit van een weg die bij een verblijfsgebied past. De impact van het opstellen van het busstation is niet zodanig dat het karakter van het Bethaniëpark wordt aangetast. Daarnaast zijn er geen aanpassingen in het Bethaniëpark voorzien die de ruimte beïnvloeden.
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		

Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116
--

3.91	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Als bewoners van het Bethaniëplein zijn wij lid van de buurtvereniging Rond het Wilhelminapark. Met de gemeente heeft de vereniging 'lapmiddelen' geformuleerd voor de nadelige gevolgen van de besluiten. Deze zijn geheel buiten ons tot stand gekomen. Wij distantiëren ons daarom van deze deeloplossingen.	De wijk Wilhelminapark is een van de wijken die effect ondervindt van de plannen voor het centrum. De gemeente heeft in samenspraak met bewoners uit de wijken Lyceumkwartier-Zuid en Wilhelminapark en de buurtverenigingen het wijkverkeersplan Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark opgesteld. Bewoners zijn in de gelegenheid gesteld om deel te nemen aan de klankbordgroep.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116		

3.92	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Een belangrijke reden voor openstelling van het busstation is veronderstelde drukte op kruispunt Antonlaan/Steynlaan. Er zijn sterke twijfels over het onderzoek rond de verkeersdrukke op dit kruispunt.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.19.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116		

3.93	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Voor Prins Hendriklaan wordt een aanzienlijke verhoging van het verkeer verwacht, wat ten koste gaat van het woongenot en de veiligheid voor de bewoners en met name de jonge kinderen.	In het wijkverkeersplan Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark zijn maatregelen opgenomen die de verkeersdruk in de Prins Hendriklaan beperken. Dit zijn maatregelen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer in op de Professor Lorentzlaan tussen de Boslaan en Aristoteleslaan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 5, 35, 36, 37, 42, 43, 61, 67, 74, 78, 79, 80, 105		

3.94	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De gevolgen die de verkeersbesluiten op een wijk als het Lyceumkwartier hebben, staan niet in verhouding tot hetgeen beoogd lijkt te worden met de voorliggende maatregelen.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 8		

3.95	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Zolang er geen duidelijkheid is gegeven over de aanvullende verkeersmaatregelen, kunnen	De definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum worden gelijktijdig in procedure gebracht met de

	ook de verkeersbesluiten in het centrum niet beoordeeld worden.	ontwerpverkeersbesluiten benodigd voor de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark'.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 8, 101	

3.96	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Voor wat betreft de Verlengde Slotlaan en de Lindenlaan wordt een forse toename van het verkeer voorzien. Ter plaatse ontstaan nu al vaak hachelijke situaties met (bijna) ongelukken, laat staan hoe dit zal zijn na invoering van de betreffende verkeersbesluiten in het centrum.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 8, 17, 54, 70, 73	

3.97	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Namens de gemeente wordt dus met sommige wijkverenigingen en lanen wel overleg gevoerd, maar met andere wijkverenigingen en lanen niet. Dit terwijl maatregelen in de ene wijk of laan gevolgen kunnen hebben voor een andere wijk of laan.	Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen in het centrum in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk beperken.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 8, 84, 118, 119, 120	

3.98	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Voor de Jagerssingel wordt een forse toename voorzien terwijl daar nu al de in- en uitrit van het ziekenhuis al dagelijks voor chaos zorgt. Tevens verhuist de RAVU naar de Jagerssingel.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.104.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 8, 41, 69, 70, 72, 73, 100	

3.99	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er is niet/onvoldoende gedacht aan de gevolgen van op de verkeersveiligheid bv <ul style="list-style-type: none"> van de vele scholen in o.a. het Lyceumkwartier. 	Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de

	<ul style="list-style-type: none"> fietsroutes. spelende kinderen in de wijk. wandelaars (veelal bejaarden). 	<p>omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken. Met een vertegenwoordiging van de Lindenlaan gaan we in gesprek over aanvullende maatregelen in de Lindenlaan.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 8, 17, 18, 19, 52, 85, 97, 102, 114</p>		

3.100	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>In bepaalde varianten moet rekening worden gehouden met een toename van het verkeer op de Verlengde Slotlaan ter hoogte van de school, wat de veiligheid van de leerlingen direct in gevaar brengt.</p>	<p>In het wijkverkeersplan Lyceumkwartier / Wilhelminapark wordt het huidige eenrichtingsverkeer van 8 tot 9 uur uitgebreid naar eenrichtingsverkeer voor 24 uur per dag en zeven dagen in de week. Deze maatregel zorgt voor een afname van het verkeer ten opzichte van de autonome situatie. Deze maatregel is opgenomen in een ontwerpverkeersbesluit, dat gelijktijdig met de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum in procedure wordt gebracht.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 17, 54, 69</p>		

3.101	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Het gevolg van de afsluiting in het centrum is een toename in de verkeersstroom in de periferie van het centrum. Een woonwijk die niet geschikt is voor zwaar en veel verkeer. Buurten: Lyceumkwartier, Wilhelminalaan, Bethaniëlaan.</p>	<p>Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 19, 84, 85, 97, 102</p>		

3.102	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De maatregelen leiden in onze straat (Verlengde Slotlaan) tot 8 x zo veel verkeer. Dit is in een straat waar ook een school is gevestigd.</p>	<p>Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.100</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 21, 22, 30, 70, 91, 115</p>		

3.103	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Omdat in de aanvullende plannen alle zijwegen worden afgesloten zal een groot deel van al dit verkeer de eerst mogelijke afslag nemen de wijk in: de Verlengde Slotlaan. Dit levert een enorme trechter richting de A28 en achterliggende wijken.</p>	<p>Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.100</p>

	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 21, 22, 30, 70, 91, 99, 115
--	---

3.104	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het verkeersaanbod op de Lindenlaan, met scholen, kinderopvang, ziekenhuis en ambulance vergroten is niet gepast.	De verkeersmaatregelen uit de centrumvisie en wijkverkeersplannen hebben als gevolg dat de verkeersintensiteit op de Lindenlaan toeneemt. Hierbij moet opgemerkt worden dat in de autonome situatie de druk op de Lindenlaan al boven het wensbeeld ligt. In overleg met vertegenwoordigers van de Lindenlaan wordt gezocht naar aanvullende maatregelen om de intensiteit van het verkeer op de Lindenlaan te beperken. Het college zet met de volgende maatregelen in op het verlagen van de verkeersintensiteit op de Lindenlaan: <ul style="list-style-type: none"> • verwijzing parkeerroute over Lindenlaan verwijderen • doseren instroom vanaf Geroplein • dynamische routeinformatie op Woudenbergseweg • reconstructie Lindenlaan • reconstructie kruispunt Woudenbergseweg - Jagersingel Het college monitort de verkeersintensiteit op de Lindenlaan periodiek. Ook na het effectueren van de verkeersmaatregelen in het centrum en uit de wijkverkeersplannen. In overleg met de vertegenwoordigers uit Lindenlaan wordt op basis van de monitoring nagegaan of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 25, 69, 70, 73	

3.105	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De verkeersdruk zal de nu nog rustige buurt rond het Bethaniëplein gaan teisteren.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 32	

3.106	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Toename van de verkeersintensiteit gaat ten koste van de veiligheid van de honderden kinderen die dagelijks de Oranje Nassaulaan oversteken op hun schoolroute.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 50	

3.107	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Doordat de impact van het autoluw maken van de Slotlaan niet goed in het verkeersmodel is te krijgen, komt er uit het model	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10. Met de herinrichting van de Slotlaan wordt een ontwerp gemaakt waarin de autoluwe straat centraal staat.

	niet naar voren dat maatregelen op de Slotlaan een enorme toename van verkeer op de Prins Hendriklaan en Stationslaan zal geven. Omdat het verkeer alleen op die manier de wijk uit kan. Het zou onze voorkeur hebben als het Wilhelminapark werd aangewezen als woonerf of enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer.	
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 52	

3.108	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De problemen met de stoplichten Korte Steynlaan / Antonlaan kunnen door een andere instelling van de lichten worden opgelost.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.19.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 44, 122	

3.109	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De stoplichten bij de kruising Slotlaan / Korte Steynlaan zijn niet meer nodig omdat alle auto's op de Slotlaan rechtdoor gaan. Maar fietsers en voetgangers en dat zijn veelal ook schoolgaande kinderen, moeten wel veilig over kunnen steken.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.19. Een verkeersveilige inrichting heeft volop de aandacht bij de ontwerpessies voor dit deelgebied.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 52	

3.110	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Om de Slotlaan echt autovrij/luw te maken en de verkeersstroom door de Korte Steynlaan/busstation ook te verminderen/stoppen moeten we gebruik maken van de Antonlaan en het kruispunt Antonlaan en de doorstroom daar verbeteren.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.22.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 66	

3.111	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De effecten van de verkeersvarianten zoals die naar voren komen in de 6 ontwerpbesluiten en in de aanvullende maatregelen, en in	Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de

	de voorlopige berekeningen, schaden onze belangen.	omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken De effecten van de verkeersmaatregelen opgenomen in de ontwerpverkeersbesluiten en wijkverkeersplannen zijn integraal doorgerekend.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 87	

3.112	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Uw voornemen de Verlengde Slotlaan te degraderen tot hoofdverkeersader van noordelijk Zeist is in strijd met de eerdere afspraken die bewoners en Zeister Schoolvereniging maakten met de gemeente in het kader van de herinrichting het 1 ^{ste} gedeelte Slotlaan.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.100.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 87	

3.113	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het afsluiten van de Korte Steynlaan leidt tot verplaatsing van het sluipverkeer van de Stationslaan naar de Pauw van Wieldrechtlaan, welke dan als trechter gaat fungeren.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 101	

3.114	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De Pauw van Wieldrechtlaan is niet geëquipeerd voor de berekende toename van verkeer, mede gezien het groot aantal fietsers.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 101	

3.115	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Stationslaan kan gezien worden als alternatief voor het sluiten van de Korte Steynlaan. Het is dus niet logisch hierover nu besluitvorming plaats te laten	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.

	vinden zolang niet alle varianten zijn beschouwd en doorgerekend.	
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 101	

3.116	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De centrumvisie ontkent de unieke classicistische aanleg en plattegrond van Zeist. Door het afsluiten van het tunneltje en alle zijwegen van de Slotlaan, verplaatst u enorme verkeersstromen richting de mooiste woonwijken van Nederland. In de plannen openbaart zich kortom een ernstig gebrek aan historisch besef en gebrek aan overzicht.	Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken. Met de wijkbewoners zijn verkeersmaatregelen opgesteld die de belangen van de verschillende wijken behartigen.
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 106	

3.117	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De bedoeling is dat de Slotlaan autoluw wordt. De praktijk wijst helaas anders uit. Door het afsluiten van de Jagerlaan gaat het verkeer op de Antonlaan met 15% toenemen (tussen de Middellaan en Jagerlaan) en op de Slotlaan (tussen Jagerlaan en Korte Steynlaan) zelfs met 768%. Dit noemt men dan autoluw. Vervolgens wordt ongemotiveerd gesteld dat hiermee de doelstellingen uit artikel 2 lid 1 onder a t/m d van de WVV 1994 zijn beoogd.	De Jagerlaan vormt op dit moment een onderbreking van het winkelgebied (Slotlaan). Het afsluiten van de Jagerlaan zorgt ervoor dat het winkelgebied niet meer wordt onderbroken.
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 118, 119, 120	

3.118	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De huidige geslotenverklaring van de Slotlaan moet worden opgeheven om de veranderingen van de verkeersstromen op te vangen. Wat de gevolgen zijn voor de bewoners blijft geheel onduidelijk. Er wordt slechts gesteld dat de nadelige effecten niet opwegen tegen de voordelen zonder dit nader te motiveren.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.

<i>Conclusie</i>	
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 118, 119, 120	

3.119	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Op de hoek Antonlaan – Steynlaan komt een nieuwe supermarkt met appartementen. De supermarkt wordt van 1 kant onbereikbaar, de bewoners hebben daar ook een probleem. Ze kunnen slechts 1 kant op rijden.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.25 en 3.76.
	<i>Conclusie</i>	
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 118, 119, 120		

3.120	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Naast verkeersveiligheid zijn ook nog relevant voor de Pauw van Wieldrechtlaan, de Boslaan en het Bethaniëplein: <ul style="list-style-type: none"> • 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 waar 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 veren van andere dan bestemmingsverkeer. 	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10 en 3.81.
	<i>Conclusie</i>	
De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.		
Ingediend door: 1, 2, 10, 11, 12, 14, 20, 23, 28, 39, 40, 58, 64, 65, 76, 77, 88, 96, 104, 110, 124, 125		

3.121	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De bereikbaarheid van ons huis verslechtert door de verkeersbesluiten en de aanvullende maatregelen die waarschijnlijk genomen gaan worden. Door alle eenrichtingswegen moeten we veel omrijden om van en naar ons huis te komen.	Op verschillende wegen in de wijken 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' wordt conform de wijkverkeersplannen eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit leidt tot omrijdbewegingen voor bewoners en tegelijkertijd is er sprake van een afname van de verkeersintensiteiten. In veel straten is er zelfs sprake van een afname van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de autonome situatie (zonder verkeersmaatregelen uit de centrumvisie) in het jaar 2025.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116	

Openstellen busstation

3.122	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Alternatieven waarbij er geen autoverkeer over het busstation zou hoeven gaan, zijn niet of niet goed doorgerekend. Terwijl er goede alternatieven zijn die goedkoper en veiliger zijn.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.19.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116	

3.123	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Nergens in Nederland bevindt zich een busstation dat tegelijkertijd een doorgaande drukke weg is. Wij hebben zorgen over de veiligheid van ons en onze kinderen en voor de buspassagiers. De gemeente heeft geen concrete voorstellen om de veiligheid van overstekende voetgangers en fietsers te waarborgen.	In december 2016 wordt gestart met ontwerpessies voor dit gebied. Zorgen voor een verkeersveilige inrichting van voetgangers en fietsers is hierbij een voorwaarde.
	<i>Conclusie</i> Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116	

3.124	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De maatregelen leiden tot circa 700% meer verkeer voor het einde van de Slotlaan tot aan het busstation.	De prognose in 2025 is dat met de centrumvisie en de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen een verkeersintensiteit op de Slotlaan ter hoogte van het busstation van 3.550 mvt/etmaal zal zijn. Deze intensiteit past bij een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur, zoals de Slotlaan.
<i>Conclusie</i>		

De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.
Ingediend door: 21, 22, 30, 70, 91, 99, 115

3.125	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De gewijzigde verkeersstromen rond het busstation, het winkelstraatachtige gedeelte van de Verlengde Slotlaan en de horeca-activiteiten zullen te lijden hebben onder het zeer ondoordachte plan tot verandering van de verkeersstromen rond het busstation.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10.
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 32	

3.126	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het openstellen van het busstation voor verkeer vanuit de Stationslaan zal tot veel extra verkeer in o.a. de Wilhelminalaan leiden, tegen het eenrichtingsverkeer in. Aan dit aspect is geen aandacht besteed.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10. De Wilhelminalaan zal iets drukker worden. Dat wordt veroorzaakt door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Stationslaan, die nodig is voor het optimaliseren van de verkeersveiligheid aldaar. Deze verkeersmaatregel is een wens vanuit de wijk en heeft een zeer lokaal effect.
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 44	

3.127	Inhoud zienswijze	Reactie college
	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.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.19.
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 45	

3.128	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wij zijn niet blij met het openstellen van het busstation. Het busstation grenst namelijk aan de uitgang van een school. Het mag duidelijk zijn dat het intensieve autoverkeer leidt tot geluidshinder en risico's voor de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.10. In het ontwerpproces wordt aandacht besteed aan het verkeersveilig ontwerp voor de herinrichting.
	<i>Conclusie</i>	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 52	

3.129	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De Dalweg en Bergweg / Jagerlaan tot aan de Antonlaan gebruiken om de bus, die nu over de Steynlaan rijdt, over te laten - in beide richtingen is hiervoor de verplaatsing van 1 halte nodig en die ruimte is er. Er is hierbij geen tijdsverlies voor de bussen.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.68.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 66	

3.130	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Doordat parkeren, doorrijden en laden en lossen in de Meester de Klerkstraat zijn gecombineerd en voor een infarct zorgen, moeten deze functies losgekoppeld worden. Dit kan door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de parkeergarages onder de Emmaplein alleen via de Weeshuislaan toegankelijk te maken voor auto's met bestemming parkeren. • de huidige ingang onder de Meester de Klerkstraat via de Hogewegzijde af te sluiten. • de Meester de Klerkstraat op maaiveldniveau te plaatsen enigszins oplopend Belcour op voor auto en busverkeer. <p>Dit koppelt de winkelgebieden door beter overzicht vanaf Hogeweg richting Emmaplein en van Weeshuislaan naar Emmaplein. Dit is uit te voeren door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de huidige ingang naar Belcour vanaf de Antonlaan te verplaatsen naar rechts gezien vanaf de Weeshuislaan: uitwisseling met de plek waar nu de lange zitbank is gepland. • Vanaf deze ingang aan de Antonlaan het autoverkeer te gast te laten zijn en zo af te wikkelen via de nieuwe Meester de Klerkstraat naar de Hogewegen. • Hiertoe dient men het Belcour wandelgebied enigszins te verlagen voor het deel waar het verkeer 	<p>Het college heeft een inrichtingsvoorstel voor de tunnel in Meester de Klerkstraat vastgesteld (4 oktober 2016). In dit voorstel is een laad-los/parkeerstrook opgenomen. Dat zorgt ervoor dat de chaos op de weg bij laden en lossen wordt voorkomen. Hiermee wordt ten dele tegemoetgekomen aan uw voorstellen.</p>

	<p>rijdt en wordt de verdiepte weg van de Meester de Klerkstraat weer een weg op maaiveldniveau met enige verhoging richting plein.</p> <p>Deze verlaging en verhoging zijn ook in het huidige plan al voorzien voor een groot waterelement, waardoor wandelaars langs de randen van het plein moeten gaan bewegen. Ik stel voor deze elementen ietwat te verplaatsen binnen het huidige gebied van het plein. De uitbreiding van de fontein kan ook met een kleiner waterelement plaats hebben.</p>	
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 66</p>	

3.131	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Het openstellen van het busstation brengt met zich mee dat er een doorgaande weg komt direct bij de appartementen en woningen. De eigenaren van de woningen in de directe nabijheid van het busstation worden dan dag en nacht geconfronteerd met gemotoriseerd verkeer nabij hun woning.</p>	<p>Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.81</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 117</p>	

3.132	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Op grond van artikel 17 lid 1 sub f van het bestemmingsplan is het busstation specifiek bestemd voor een 'openbaar vervoerstation' alwaar doorgaand verkeer niet is toegestaan.</p>	<p>Voor de beantwoording zie 3.21.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 117</p>	

3.133	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Zowel de Meester de Klerkstraat als de autoluwe Slotlaan zullen dus gebruikt gaan worden als doorgaande route zuid-noord terwijl deze daarvoor niet geschikt is en niet op berekend is.</p>	<p>Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.22.</p> <p>Verkeer rijdt nu ook al over deze routes. Wel vindt een verschuiving plaats in de zuid-noord route van Slotlaan naar Meester de Klerkstraat. Om die reden passen we de inrichting van de Meester de Klerkstraat aan en is het niet meer toegestaan om vanuit parkeergarage Emmaplein linksaf te slaan.</p>
	<p><i>Conclusie</i></p>	

	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 118, 119, 120
--	---

3.134	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Hoe kan worden bijgedragen aan de veiligheid op de weg als een fietspad verdwijnt en een voetpad terugkomt? Waar blijven de fietsers. Zeer duidelijk is dat de maatregel beoogt het centrumgebied aantrekkelijker te maken maar de doelstellingen op grond van de WVV worden niet duidelijk gemotiveerd gehaald.	Er wordt een strook waarvan fietsers en voetgangers gebruik kunnen maken.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 118, 119, 120	

3.135	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het afsluiten van het tunneltje zorgt voor een ophoping van het verkeer en wordt alles geleid richting Slotlaan. Het wordt een afvalputje waar een groot verkeersinfarct te verwachten is.	De afsluiting van de route via het voormalige tunneltje heeft volgens ons nihil effect op de verkeersintensiteiten op de Slotlaan. De resultaten van het verkeersmodel laten zien dat de verkeersintensiteiten met de verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum en 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' op het eerste gedeelte (tussen 2e Hogeweg en Jagerlaan) van de Slotlaan afnemen ten opzichte van de huidige situatie.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 118, 119, 120	

3.136	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De besluiten leiden tot een complete afsluiting van de kern van het centrum, zowel in- als uitgaand, waardoor het verkeer geen kant meer op kan. De directe overlast op de Weeshuislaan en Antonlaan zal aanzienlijk zijn. Waarna het verkeer zich verder een weg zal voegen door de aangrenzende woonwijken. De belangenafweging is niet gemotiveerd.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.8 en 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 118, 119, 120	

3.137	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wij zullen met minder plezier wonen op deze plek. Tevens zien wij ons woongenot in Zeist als geheel drastisch verminderen door de sterke toename van het aantal autokilometers als gevolg van de besluiten.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.81.

	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 4, 26, 93, 107, 111, 116
--	--

3.138	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De besluiten hebben aanzienlijke gevolgen voor de waarde van de woningen. Uit uw besluit blijkt 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 planschade (i.v.m. strijdigheid bestemmingsplan) en nadeelcompensatie zullen worden ingediend).	In onze ogen is het verkeersplan niet strijdig met de bestemmingsplannen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 117	

Oude Arnhemseweg

3.139	Inhoud zienswijze	Reactie college
	In de wijk en langs de Arnhemse Bovenweg wonen veel senioren die de laan moeten oversteken naar het winkelcentrum of multifunctioneel centrum. Voor hen leidt de forse toename van verkeersintensiteit tot meer onveiligheid, zeker in de spits.	De Arnhemse Bovenweg ondervindt naar onze mening geen nadelige effecten van de plannen voor het centrum. Deze opmerking valt wat betreft het college dan ook buiten de scope van de ontwerpverkeersbesluiten.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen. Ingediend door: 50	

3.140	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wat betreft de Oude Arnhemseweg; ondanks dat het ontwerp start met een verwijzing naar de centrumvisie blijkt bij betere lezing dat deze maatregel juist gericht is op het verbeteren van de ontsluiting van de achtergelegen woonwijk. De beoogde doelstelling, het centrumplan, heeft met deze maatregelen weinig te maken. De motivering is daarmee direct ondeugdelijk.	Het in twee richtingen openstellen van de Oude Arnhemseweg tussen de Montaubanstraat en Lommerlust volgt indirect uit de centrumvisie en is voornamelijk gericht op het verbeteren van de ontsluiting van de Lommerlust en ter ontlasting van de Oude Arnhemseweg tussen Lommerlust en Schaerweijdelaan. In het kader van de werkzaamheden in de centrumvisie en in het bijzonder op de rotonde Montaubanstraat was het mogelijk om werk-met-werk te maken door op dat moment ook de ontsluiting van de Lommerlust te verbeteren. Inmiddels is besloten de rotonde te handhaven. Daarnaast is op 8 november 2016 door de gemeenteraad budget beschikbaar gesteld om de Oude Arnhemseweg tussen Montaubanstraat en Schaerweijdelaan binnen 5 jaar herin te richten. In het kader van deze herinrichting en het te doorlopen proces wordt de noodzaak om de Oude Arnhemseweg tussen de Lommerlust en Montaubanstraat open te stellen in twee richtingen heroverwogen.

	<p><i>Conclusie</i> De verkeersprocedure voor het instellen van het tweerichtingsverkeer op een gedeelte van de Oude Arnhemseweg tussen de Lommerlust en Montaubanstraat wordt niet doorgezet. Ingediend door: 118, 119, 120</p>
--	--

3.141	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het instellen van tweerichtingsverkeer op de Oude Arnhemseweg heeft niets te maken met de centrumvisie. De maatregel leidt tot minder verkeer in Zeist, dus minder hinder, vervuiling en minder kans op ongelukken. De gemeente had dit allang moeten uitvoeren.	Het college dankt u voor de positieve reactie op dit ontwerpbesluit. Echter: het college heeft besloten de verkeersprocedure voor het instellen van het tweerichtingsverkeer op een gedeelte van de Oude Arnhemseweg niet door te zetten. Zie hiervoor beantwoording op 3.140
	<p><i>Conclusie</i> De verkeersprocedure voor het instellen van het tweerichtingsverkeer op een gedeelte van de Oude Arnhemseweg tussen de Lommerlust en Montaubanstraat wordt niet doorgezet. Ingediend door: 45</p>	

3.142	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het wegprofiel van de Oude Arnhemseweg is te smal voor tweerichtingsverkeer. Er ontstaat een onduidelijke en onveilige verkeerssituatie voor met name fietsers.	Voor beantwoording verwijzen wij u naar 3.140.
	<p><i>Conclusie</i> De verkeersprocedure voor het instellen van het tweerichtingsverkeer op een gedeelte van de Oude Arnhemseweg tussen de Lommerlust en Montaubanstraat wordt niet doorgezet. Ingediend door: 47</p>	

Wettelijke bepalingen

3.143	Inhoud zienswijze	Reactie college
	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. Minimaal de volgende beginselen zijn mijns inziens geschonden: <ul style="list-style-type: none"> • Zorgvuldigheidsbeginsel • Motiveringsbeginsel • Rechtzekerheidsbeginsel • Specialiteitsbeginsel • 'Fair Play'-beginsel • evenredigheidsbeginsel 	Het college is van mening dat het specialiteitsbeginsel niet is geschonden, aangezien de ontwerpverkeersbesluiten hun grondslag hebben in de Wegenverkeerwet en het RVV 1990. Ter beantwoording wordt verwezen naar de reacties 3.11, 3.13, 3.14, 3.15 en 3.16.
	<p><i>Conclusie</i> Ingediend door: 1, 2, 10, 11, 12, 14, 20, 23, 28, 39, 40, 58, 64, 65, 76, 77, 88, 96, 104, 110</p>	

3.144	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Ik ben van mening dat de gemeente Zeist een aantal beginselen van behoorlijk bestuur schendt met de	Ter beantwoording wordt verwezen naar de reacties 3.143

	<p>voorliggende besluiten en het proces dat hiervoor is doorlopen. Minimaal de volgende beginselen zijn mijns inziens geschonden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zorgvuldigheidsbeginsel • Motiveringsbeginsel • Rechtzekerheidsbeginsel • Specialiteitsbeginsel • Fair Play beginsel • evenredigheidsbeginsel 	
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 1, 2, 10, 11, 12, 14, 20, 21, 22, 23, 28, 30, 39, 40, 58, 64, 65, 70, 76, 77, 87, 88, 91, 96, 99, 101, 110, 114, 115, 117</p>	

3.145	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De door u ter inzage gelegde ontwerpbesluiten voldoen niet aan artikel 21 BABW in relatie tot artikel 2 lid 1 van de WVV 1994.	Het college verwijst naar de reactie bij 3.13.
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 117, 118, 119, 120</p>	

3.146	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De door u ter inzage gelegde ontwerpbesluiten voldoen niet aan artikel 23 BABW.	De gemeente heeft het beheer van de in ontwerpverkeersbesluiten genoemde wegen en weggedeelte. Hiermee wordt voldaan aan artikel 23 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 118, 119, 120</p>	

3.147	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De door u ter inzage gelegde ontwerpbesluiten voldoen niet aan artikel 24 BABW.	Er heeft overleg plaats gevonden met de politie.
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 118, 119, 120</p>	

3.148	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het is niet mogelijk de verschillende ontwerpverkeersbesluiten in onderling verband te beoordelen.	Het college is van mening dat dit wel mogelijk is. De centrumvisie kan als overkoepelende visie worden gebruikt bij de beoordeling. Daarnaast hebben we de 6 ontwerpverkeersbesluiten gelijktijdig ter inzage gelegd voor zienswijzen.
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 5, 16, 27, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 43, 46, 54, 56, 57, 61, 63, 66, 67, 72, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 88, 92, 100, 114, 117, 118, 119, 120</p>	

3.149	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Mochten de verkeersbesluiten genomen worden dan hopen wij zeker dat de aanvullende maatregelen uit de plannen van	De definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum en de ontwerpverkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen

de gemeente en de buurtvereniging doorgang vinden.	'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' worden gelijktijdig in procedure gebracht.
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
Ingediend door: 52	

3.150	Inhoud zienswijze	Reactie college
	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.	Ter beantwoording wordt verwezen naar de reacties 3.10.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 110, 111, 114, 115, 116, 117	

3.3 Beantwoording zienswijzen die voor de zes ontwerpbesluiten zijn

De gemeente heeft 1 zienswijze ontvangen die positief tegenover de voorgestelde plannen staat.

3.151	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Sluiting van het tunneltje zou zorgen voor meer verkeer in de buitenwijken. Die angst is terecht maar misschien niet terecht.	Het college is zich er van bewust dat de beoogde verkeersmaatregelen gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in het centrum van Zeist en de omliggende wijken. In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken wijkverkeersplannen opgesteld. In deze wijkverkeersplannen zijn maatregelen opgenomen die de ongewenste effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken. Met de wijkverkeersplannen zijn verkeersmaatregelen opgesteld die de belangen van de verschillende wijken behartigen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	

	Ingediend door: 9	
3.152	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De centrumvisie met het verkeersplan is een eerste en belangrijke stap op weg naar een aantrekkelijker centrum met minder doorgaand verkeer.	Het college dankt u voor de reactie op de centrumvisie.
	Conclusie	
	Ingediend door: 9	
3.153	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Wij vragen u de centrumvisie niet opnieuw ter discussie te stellen en Zeist op de kaart te zetten als groene en duurzame gemeente met een aangenaam verblijfsklimaat, waar het prettig winkelen, wonen en werken is.	Het college dankt u voor de reactie op de centrumvisie.
	Conclusie	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 9	
3.154	Inhoud zienswijze	Reactie college
	In 2014 werd door de gemeente een online-enquête aan de inwoners van Zeist de vraag gesteld of men de sluiting van het tunneltje een goed idee zou vinden. 70% van de respondenten beantwoordde deze vraag met 'ja'.	Deze enquête is niet uitgevoerd door de gemeente Zeist. De resultaten van deze enquête zijn daarom niet betrokken in de besluitvorming.
	Conclusie	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 123	
3.155	Inhoud zienswijze	Reactie college
	In de huidige situatie ondervonden bewoners van de appartementen bij het tunneltje onaanvaardbaar veel overlast van het door het tunneltje rijdend verkeer. Sommige hebben gezondheidsproblemen opgelopen. Daarnaast hebben meerdere appartementen aan de zijden van de tunnel van ons complex scheuren in de moren door het verkeer wat door het tunneltje dendert en grondtrillingen veroorzaakt.	Inzet van de centrumvisie is het autoluw maken van het centrum van Zeist. Op deze manier kan er een compact winkelgebied ontwikkeld worden waar verblijven centraal staat.
	Conclusie	
	De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.	
	Ingediend door: 123	
3.156	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het woongenot wordt door het	Het college dankt u voor uw reactie op de centrumvisie

<p>huidige tunneltje nu al in zeer grote mate aangetast. Dit zal door het eventueel geheel of gedeeltelijk terugdraaien van het verkeersbesluit m.b.t. het verkeer door het tunneltje alleen maar meer worden aangetast. Meer lawaai, meer verontreiniging en daardoor meer ernstigere gezondheidsklachten bij onze bewoners en meer en grotere schade aan ons complex. Hoezo groen, gezond en gastvrij?</p>	<p>en het voorgenomen verkeersbesluit.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten aan te passen.</p>	
<p>Ingediend door: 123</p>	