

## Nota van beantwoording

Zienswijzen ontwerp-verkeersbesluit 174176 Korte Steynlaan – Slotlaan  
(busstation) – Geiserlaan, meerdere maatregelen

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 vanuit de centrumvisie ingezet op het realiseren van een compact kernwinkelcentrumgebied met het Emmaplein als hart en dat begrensd wordt door de 1<sup>e</sup> 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 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';
- er een goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten in/rondom het kernwinkelcentrumgebied is.

Voor de verkeersmaatregelen zijn op 8 maart 2016 door het college van Zeist zes ontwerpverkeersbesluiten 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 heeft betrekking op ontwerpbesluit 174179 – Oude Arnhemseweg.

## 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 het verkeersbesluit. Hierbij is geen toets op ontvankelijkheid uitgevoerd.

## 3 Beantwoording van de zienswijzen

### 3.1 Beantwoording zienswijzen ontwerpbesluit

Een groot aantal van de indieners heeft een zienswijze ingediend die qua vorm en inhoud grotendeels overeenkomen. Een aantal indieners heeft naar eigen inzicht zaken weggelaten of toegevoegd.

Hieronder zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Aan het eind van iedere zienswijze wordt aangegeven in hoeverre aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

1.	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De gemeente erkent de ongewenste neveneffecten van de in de centrumvisie opgenomen verkeersmaatregelen. De aanvullende maatregelen hebben tot doel de ongewenste effecten op te vangen. De aanvullende verkeersmaatregelen als gevolg van o.a. de afsluiting Korte Steynlaan, zoals beschreven onder Wijkverkeersplan Wilhelminapark en Lyceumkwartier-Zuid, leiden tot een onevenredige verhoging van de verkeersbelasting van onder meer de Vijverlaan en de Bethaniëlaan met als resultaat verkeersdrukte vergelijkbaar met die in de Prins Hendriklaan.</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 de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat' 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 benodigde verkeersbesluitprocedure voor het instellen van de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen wordt gelijktijdig opgestart met de publicatie van de definitieve verkeersbesluiten voor het centrumgebied.</p> <p>De berekeningen met het verkeersmodel laten zien dat de verkeersmaatregelen in het centrum en de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen niet tot gevolg hebben dat de Bethaniëlaan en Vijverlaan zwaarder worden belast.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 20</p>	

2.	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Daar waar het nu veelal bestemmingsverkeer betreft, zal straks het overgrote deel van het verkeer de wijk gebruiken als doorgaande route naar een bestemming gelegen buiten de wijk. Daarmee ontstaat veel niet wijk-gerelateerd verkeer.</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 de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat' 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</p>

		inperken. De benodigde verkeersbesluitprocedure voor het instellen van de maatregelen uit de wijkverkeersplannen wordt opgestart op het moment waarop de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in centrumgebied worden gepubliceerd.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
	Ingediend door: 11, 13	

<b>3.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b> Op het busstation zal de verkeersintensiteit ineens van 0 naar 4000 mvt verhoogd worden. Hierbij wordt het busstation per direct als een buurtverzamelweg aangeduid. Deze wijziging heeft een grote invloed op ons woongenot.	<b>Reactie college</b> Met een verkeersmodel zijn de effecten van de verkeersmaatregelen in het centrumgebied en de wijkverkeersplannen inzichtelijk gemaakt. Op de Slotlaan ter hoogte van het busstation wordt in 2025 een intensiteit van circa 3.550 motorvoertuigen per etmaal voorspeld. Deze intensiteit ligt ruim onder de streefwaarde van 5.000 motorvoertuigen per etmaal zoals is vastgesteld in het GVVP van Zeist.  De Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) heeft onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de verkeersmaatregelen in het centrum en die van de wijkverkeersplannen. Uit dit onderzoek blijken geen knelpunten die betrekking hebben op geluid of uitstoot te zijn.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
	Ingediend door: 12, 15	

<b>4.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b> De Vijverlaan, en andere straten in de wijk Wilhelminapark, liggen dicht tegen de huizen aan waardoor bij toename van verkeersdrukke direct geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit ontstaat.	<b>Reactie college</b> Zie reactie onder punt 1. Hierin voegen wij het volgende aangaande de geluidsoverlast en luchtkwaliteit toe. De Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) heeft onderzoek gedaan naar de milieueffecten. Uit dit onderzoek blijken er geen knelpunten te zijn.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
	Ingediend door: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 20	

<b>5.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b> Het heeft verregaande gevolgen voor de veiligheid van spelende kinderen, wandelaars (veelal bejaarden) en fietsverkeer (veelal scholieren) en uiteraard de woonbeleving en de waarde van de woningen.	<b>Reactie college</b> De verkeersmaatregelen uit de centrumvisie zorgen voor het weren van het doorgaande verkeer uit het centrum. Samen met de wijkverkeersplannen wordt het doorgaande verkeer geweerd uit de winkelgebieden en woonwijken, waardoor veel wegen in de wijken rustiger worden Dit heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid, aangezien de meeste erftoegangswegen minder belast worden en de daarvoor bestemde gebiedsontsluitingswegen het doorgaande verkeer verwerken.
-----------	---	---

	Met de directe omgeving wordt het gesprek aangegaan over de inrichting van het busstation en Korte Steynlaan. Een verkeersveilige inrichting heeft hierbij uiteraard onze volle aandacht.
<i>Conclusie</i>	
De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
Ingediend door: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 20	

<b>6.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	Het is mij niet duidelijk wat dit plan oplost en alleen zorgt voor disproportionele verkeersstromen in een wijk die hier niet voor gemaakt is.	<p>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 verkeersvrije Korte Weeshuislaan. In de ontwerp-verkeersbesluiten zijn verkeersmaatregelen opgenomen de uitgangspunten bewerkstelligen.</p> <p>De maatregelen opgenomen in dit ontwerpverkeersbesluit beogen de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren en het doorgaand verkeer uit het centrum te weren.</p> <p>In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat' 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 benodigde verkeersbesluitprocedure voor het instellen van de maatregelen uit de wijkverkeersplannen wordt opgestart op het moment waarop de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in centrumgebied worden gepubliceerd.</p>
<i>Conclusie</i>		
De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.		
Ingediend door: 3, 5, 16, 17, 18, 19, 20		

<b>7.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	De gevolgen van het openstellen van het busstation voor het verkeer zijn onacceptabel.	In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torenstraat' 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 benodigde verkeersbesluitprocedure voor het instellen van de maatregelen uit de wijkverkeersplannen wordt opgestart op het moment waarop de definitieve

	<p>verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in centrumgebied worden gepubliceerd.</p> <p>Op basis van lucht- en geluidsonderzoek uitgevoerd door de Omgevingsdienst Regio Utrecht zijn er geen knelpunten op het gebied van lucht en geluid te verwachten. Er is, samen met de verkeerseffecten, geen reden om aan te nemen dat de gevolgen onacceptabel zijn.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
<p>Ingediend door: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 20</p>	

<b>8.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	<p>Aanvullende maatregelen moeten heroverwogen worden om de negatieve effecten van de voorgestelde maatregel te beperken.</p>	<p>In de periode april 2016 tot en met september 2016 zijn in samenspraak met de omliggende wijken de wijkverkeersplannen 'Jagerlaan, Cronjélaan, Torestraat' 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 benodigde verkeersbesluitprocedure voor het instellen van de maatregelen uit de wijkverkeersplannen wordt opgestart op het moment waarop de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in centrumgebied worden gepubliceerd.</p> <p>Wij verwijzen u tevens ter beantwoording naar onze reactie onder 5.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 4,7, 8, 9, 10</p>		

<b>9.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	<p>Het ontbreekt aan een goed onderbouwde en heldere motivatie. Al in het raadsvoorstel van 17 december 2013 doet u zonder onderbouwing het voorstel om de busbaan voor autoverkeer open te stellen. Helaas zijn pas na dit besluit zoveel rapporten en wisselende gegevens opgeleverd dat daar geen eenduidig antwoord laat staan een rechtvaardiging in is te vinden.</p>	<p>Voor de verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen zijn met het verkeersmodel verschillende rekenexercities uitgevoerd om de effecten inzichtelijk te maken. De verkeersmaatregelen uit de wijkverkeersplannen en centrumvisie zijn integraal doorgerekend. De resultaten van deze modelberekeningen zijn gepubliceerd op de website <a href="http://www.centrumzeistvernieuwt.nl">www.centrumzeistvernieuwt.nl</a>. Er is geen reden om aan te nemen dat deze doorrekening met het verkeersmodel onvoldoende basis biedt voor de verkeersbesluiten.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 14, 15</p>		

<b>10.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	<p>Het besluit is in strijd met gemaakte afspraken zoals afspraken in het Stedenbouwkundig basisplan van 1994, het raadsbesluit van 9 januari 1995, de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en projectontwikkelaar, de</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>exploitatieovereenkomst, de leveringsakte, de verkoopdocumentatie, artikel 17.1f van het bestemmingsplan Zeist Centrum en het raadsdebat over een motie in vergadering van 3 maart 2015.</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, 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.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 14, 15</p>		

11.	<p><b>Inhoud zienswijze</b></p> <p>De dialoog is op 5 oktober 2015 van start gegaan. Zoals uit het verslag van deze bijeenkomst blijkt is de busbaan daarbij bewust buiten beschouwing gebleven.</p>	<p><b>Reactie college</b></p> <p>Op 8 maart 2016 heeft het college kennisgenomen van de uitkomsten van de dialoog. Uit de verkeersdialoog is een aanvullende verkeersmaatregel naar voren gekomen die de verkeersdruk op het busstation vermindert, namelijk het volledig afsluiten van de Korte Steynlaan voor autoverkeer. Gevolg van deze verkeersmaatregel is dat de Antonlaan volledig open gehouden dient te worden voor het autoverkeer in tweerichtingen.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 15</p>		

12.	<p><b>Inhoud zienswijze</b></p> <p>De dialoog is door de gemeente eenzijdig opgezegd, waardoor een vervolgbespreking nooit plaats heeft gevonden. Helaas werd hiermee de kans om meer inzicht in uw afweging te krijgen teniet gedaan.</p>	<p><b>Reactie college</b></p> <p>Deze opmerking wordt door het college voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 14, 15</p>		

13.	<p><b>Inhoud zienswijze</b></p> <p>Op de informatieavond op 18 april 2016 bleek dat er inmiddels overleg is met het Wilhelminapark en toegezegd aan het</p>	<p><b>Reactie college</b></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</p>
-----	---	---

	<p>Lyceumkwartier wat tot aanpassingen heeft geleid van de voorliggende voorstellen. Uw fragmentarische aanpak roept bij ons een beeld op van voorkeursbehandeling en onevenwichtige belangenafweging. Het is een schoolvoorbeeld van onbehoorlijk bestuur.</p>	<p>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 effecten van de verkeersmaatregelen uit de centrumvisie in de omliggende woonwijken zoveel als mogelijk inperken. Deze gesprekken met de wijken hebben geen invloed gehad op de maatregelen zoals opgenomen in de zes ontwerpbesluiten.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 14, 15</p>		

14.	<p><b>Inhoud zienswijze</b></p> <p>In geen enkel plan, ook niet in het recentelijk GVVP, wordt de situatie ter hoogte van het busstation ter discussie gesteld. Hetgeen op zich te verklaren is omdat nog recentelijk bewust voor de huidige situatie is gekozen. Vanwege het autoluw maken van de Slotlaan is destijds al bewust gekozen voor geen autoverkeer over het busstation. Het is daarom ook zo tegenstrijdig om nu dit voorstel te doen.</p>	<p><b>Reactie college</b></p> <p>In het GVVP zijn uitgangspunten voor fiets, openbaar vervoer, slim werken slim reizen, duurzaam vervoer en de wegencategorisering opgenomen. De uitgangspunten zijn van toepassing op Zeist als geheel.</p> <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 op het kruispunt Slotlaan-Korte Steynlaan kunnen verdwijnen.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 15</p>		

15.	<p><b>Inhoud zienswijze</b></p> <p>Het autoluw maken van de Slotlaan is een belangrijk bestuurlijk uitgangspunt maar tot nu toe is er in geen enkel opzicht rekening mee gehouden. Ook niet in de toegepaste rekenmodellen. Waardoor ook aan de betrouwbaarheid van deze berekeningen getwijfeld kan worden.</p>	<p><b>Reactie college</b></p> <p>Op 8 maart 2016 heeft het college kennisgenomen van de uitkomsten van de dialoog. Uit de verkeersdialoog is een aanvullende verkeersmaatregel naar voren gekomen die de verkeersdruk op het busstation vermindert, namelijk het volledig afsluiten van de Korte Steynlaan voor autoverkeer. Gevolg van deze verkeersmaatregel is dat de Antonlaan volledig open gehouden dient te worden voor het autoverkeer in twee richtingen. In het verkeersmodel</p>
-----	--	---



	<p>is uitgegaan van een autoluwe Slotlaan, echter blijft het effect hiervan beperkt.</p> <p>Het college heeft op 4 oktober 2016 ingestemd met het ontwerp voor de Slotlaan. Dit ontwerp gaat uit van een autoluwe Slotlaan.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
<p>Ingediend door: 12, 14, 15</p>	

<b>16.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	<p>Het openstellen van het busstation voor doorgaand verkeer is in strijd met het bestemmingsplan (zie art. 17.1 f.1) Zeker ook als de context van dit gebied in beschouwing wordt genomen. In strijd met alle regels heeft u het voor dit gebied tot 2013 geldende bestemmingsplan Boulevardterrein en bijbehorende stukken vernietigd. Dit is een kwalijke daad van onbehoorlijk bestuur. Zeker ook omdat het onderhavige bestemmingsplan Zeist Centrum e.o. ontstaan is uit het 'koud' overzetten van de toen geldende bestemmingsplannen. In het bijbehorende raadsvoorstel is ook opgenomen dat de bestaande rechten worden gehandhaafd. Dit vorige plan is daarmee een drager van het thans geldende bestemmingsplan en uit dien hoofde als had vernietiging nooit gemogen.</p>	<p>Zie reactie onder punt 9.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 14, 15</p>		

<b>17.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	<p>De betrokken inwoner die destijds dit onderdeel (busbaan) vanuit het kernteam begeleidde, zegt, dat het verkeer over de busbaan nooit een onderdeel van de dialoog in de themagroep bereikbaarheid is geweest. Dit onderdeel is toen zonder enige onderbouwing door de gemeentelijke deskundige in de visie opgenomen.</p>	<p>Binnen de dialoog die gevoerd is na 5 oktober 2015 is het openstellen van het busstation in één richting voor autoverkeer niet buiten beschouwing gelaten. Op 8 maart 2016 heeft het college kennisgenomen van de uitkomsten van de dialoog. Uit de verkeersdialoog is een aanvullende verkeersmaatregel naar voren gekomen die de verkeersdruk op het busstation vermindert, namelijk het volledig afsluiten van de Korte Steynlaan voor autoverkeer. Gevolg van deze verkeersmaatregel is dat de Antonlaan volledig open gehouden dient te worden voor het autoverkeer in twee richtingen. Het openstellen van het busstation is wel degelijk onderwerp van gesprek geweest in de dialoog.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 12, 15</p>		

<b>18.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie college</b>
	<p>Het openstellen van het busstation voor doorgaand verkeer is in strijd met het bestemmingsplan (zie art. 17.1 f.1) Zeker ook als de context van dit gebied in beschouwing</p>	<p>Zie reactie onder punt 9.</p>

<p>wordt genomen. In strijd met alle regels heeft u het voor dit gebied tot 2013 bestemmingsplan Boulevardterrein en bijbehorende stukken vernietigd. Dit is een kwalijke daad van onbehoorlijk bestuur. Zeker ook omdat het onderhavige bestemmingsplan Zeist Centrum e.o. ontstaan is uit het 'koud' overzetten van de toen geldende bestemmingsplannen. In het bijbehorende raadsvoorstel is ook opgenomen dat de bestaande rechten worden gehandhaafd. Dit vorige plan is daarmee een drager van het thans geldende bestemmingsplan en uit dien hoofde als had vernietiging nooit gemogen.</p>	
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
<p>Ingediend door: 12, 14, 15</p>	

<p><b>19.</b></p>	<p><b>Inhoud zienswijze</b></p>	<p><b>Reactie college</b></p>
	<p>Ik verzoek de gemeente dan ook met klem het (ontwerp) verkeersbesluit in te trekken dan wel aan te passen in die zin dat de (te verwachten) verkeerstoename in de Vijverlaan en de Bethaniëlaan en de route Prins Hendriklaan / Huydecoperweg wordt voorkomen.</p>	<p>In de periode april 2016 tot en met september 2016 is in samenspraak met klankbordgroepen het wijkverkeersplan 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' opgesteld. In dit wijkverkeersplan zijn maatregelen opgenomen die de effecten van de verkeersmaatregelen in het centrum op het Wilhelminapark en Lyceumkwartier-Zuid zoveel als mogelijk inperken. Deze maatregelen dragen ook bij aan het verminderen van het verkeer op de Vijverlaan, Bethaniëlaan en de route Prins Hendriklaan / Huydecoperweg. De benodigde verkeersbesluitprocedure voor het instellen van de maatregelen uit het wijkverkeersplan wordt opgestart op het moment waarop de definitieve verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in centrumgebied worden gepubliceerd.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 1, 2, 8, 11, 12, 13, 14, 15</p>		