



de VERKEERSDESKUNDIGE

## Centrumvisie Zeist

analyse verkeersbesluiten

---

Rapport  
13 februari 2017



Deijperkamp 185  
3807 NK DUAANSEN  
telefoon: 0651 994 927  
e-mail: [info@verkeersdeskundige.nl](mailto:info@verkeersdeskundige.nl)  
site: [www.verkeersdeskundige.nl](http://www.verkeersdeskundige.nl)

BV0103 02 12 80  
IBAN: NL79 0040 0525 0020 51  
BIC: RABONL2H  
GTW: 003794.41.004.900

**Project** : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersbesluiten  
**Opdrachtgever** : DAS Rechtsbijstand  
**Status** : Definitief rapport  
**Datum** : 13 februari 2017

---

## Colofon

---

**Opdrachtgever** : DAS Rechtsbijstand  
Postbus 23000  
1100 DM AMSTERDAM  
**Contactpersonen** : De heer mr. E. van Kampen  
**Dossier** : 7.16.024028

---

**Project** : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersbesluiten  
**Rapportnummer** : Vkd170101  
**Status** : Definitief rapport  
**Versie** : 01  
**Projectmanager** : Max van Kelegom  
**Auteur(s)** : Max van Kelegom  
**Datum** : 13 februari 2017  
[info@verkeersdeskundige.nl](mailto:info@verkeersdeskundige.nl)

---

© de Verkeersdeskundige

Niets uit deze uitgave mag worden vernoemd, verspreid of openbaar gemaakt, in welke vorm dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en de Verkeersdeskundige  
Bron fotomateriaal: de Verkeersdeskundige, tenzij anders vermeld

**Project** : Centrumvisie Zeist; analyse verkeersbesluiten  
**Opdrachtgever** : DAS Rechtsbijstand  
**Status** : Definitief rapport  
**Datum** : 13 februari 2017

---

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1	Achtergrond .....	1
1.2	Vraagstelling .....	1
1.3	Onderzoeksmethodiek .....	2
<b>2</b>	<b>Analyse</b> .....	<b>3</b>
2.1	Projectachtergrond .....	3
2.2	Theoretische verkeersmodellen en complexe werkelijkheid .....	3
2.3	Verkeersbesluiten .....	4
2.3.1	<i>Is er een verkeersprobleem?</i> .....	5
2.3.2	<i>Heeft de gemeente Zeist de juiste analyse uitgevoerd?</i> .....	5
2.3.3	<i>Is de keuze voor de verkeersmaatregelen van het verkeersbesluit terecht?</i> .....	6
<b>3</b>	<b>Conclusies</b> .....	<b>8</b>
	<b>Geraadpleegde informatie</b> .....	<b>9</b>
Bijlage	Profiel Verkeersdeskundige .....	11

## **1 Inleiding**

### **1.1 Achtergrond**

DAS Rechtsbijstand behartigt de belangen van haar cliënt in Zeist (de Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan) in een beroepsprocedure tegen de gemeente Zeist. Onderwerp van bezwaar zijn de verkeersbesluiten van de gemeente Zeist [1, 2, 3, 4, 5] tot het nemen van verkeersmaatregelen in diverse straten in het kader van de Centrumvisie Zeist en tegen het nemen van ontwerpverkeersbesluiten [6, 7] tot het nemen van verkeersmaatregelen.

In het bijzonder richt de beroepsprocedure zich tegen het verkeersbesluit tot het nemen van verkeersmaatregelen in de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan [1], waarin is voorzien in het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer en het openstellen voor eenrichtingsverkeer van de Slotlaan tussen de Stationslaan en de rotonde Boulevard/Verlengde Slotlaan/Lyceumlaan/Slotlaan/Antonlaan (situatie busstation).

Deze maatregel is geen noodzakelijke ingreep voortvloeiend uit de uitvoering van de Centrumvisie, maar een keuze van de gemeente Zeist als uitwerking van de opdracht van de gemeenteraad: bezie de verkeersgevolgen voortvloeiend uit de Centrumvisie én uit de bouw van appartementen en een supermarkt aan de rand van het centrum in samenhang. Verkeersonderzoeken die hiervoor zijn uitgevoerd laten zien dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Antonlaan - Steynlaan, waar omheen de nieuwbouw komt, binnen een acceptabele verkeerslichtencyclus mogelijk is, ook in de avondspits. Toch stelt de gemeente ingrijpende (en kostbare) maatregelen voor, inclusief het leiden van auto's over het busstation.

### **1.2 Vraagstelling**

Ter ondersteuning van de beroepsprocedure wil DAS onderzocht hebben of de verkeerskundige onderbouwing voor de verkeersbesluiten juist is. Hieraan ligt de onderbouwing van en de keuzen in de Centrumvisie Zeist ten grondslag. DAS heeft de Verkeersdeskundige gevraagd een analyse te verrichten naar:

- De verkeerskundige onderbouwing van de Centrumvisie Zeist;
- De verkeerskundige onderbouwing van de verkeersbesluiten en in het bijzonder van de maatregelen tot afsluiting van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer en de openstelling in één richting van de Slotlaan (busstation);
- De representativiteit van de hieraan ten grondslag liggende verkeersonderzoeken.

### **1.3 Onderzoeksmethodiek**

De Verkeersdeskundige heeft voor beantwoording van de vraagstelling als werkwijze gehanteerd:

1. Analyseren van relevante informatie, zoals documenten en websites; voor een overzicht zie "Geraadpleegde informatie" op bladzijden 9 en 10.
2. Een plaatselijke verkenning op 5 januari 2017. Hierbij is de situatie vastgelegd met het beoordelen van relevante weg- en omgevingsonderdelen en met foto's.
3. Analyse en verwerken van bevindingen informatie en plaatselijke verkenning.
4. Het opstellen van voorliggend rapport, waarin de resultaten van het onderzoek en de conclusies zijn beschreven.

## **2 Analyse**

### **2.1 Projectachtergrond**

De gemeente Zeist heeft geconstateerd dat in het centrum van Zeist het aantal bezoekers aan en de bestedingen in winkels afneemt, met als gevolg een toenemende {winkel}leegstand in het kernwinkelgebied. Dit heeft weer een negatief effect op het lokale woon- en winkelplezier. De gemeente ziet als aanleiding voor dit probleem een slechte woon- en winkelkwaliteit, zowel aan de gevels als aan de openbare ruimte. De oplossing zou moeten liggen in aanpassingen en herinrichtingen in het centrumgebied. Daartoe is door de gemeente een Masterplan opgesteld. Uit dit plan is op 3 maart 2015 door de gemeenteraad de 'Centrumvisie Zeist' [24] vastgesteld.

De gemeente stelt dat de uitvoering van de Centrumvisie Zeist effecten op de verkeersstructuur en de verkeersomvang heeft. Daarom zijn volgens de gemeente verkeersmaatregelen nodig. Voor de onderbouwing van deze maatregelen heeft de gemeente Zeist meerdere verkeersonderzoeken laten uitvoeren [16, 18, 19, 20, 21, 22, 23]. Basis voor deze verkeersonderzoeken is het eigen verkeersmodel van de gemeente Zeist.

De vraag voor de beroepsprocedure is nu of het door de gemeente Zeist uitgevoerde onderzoek, o.a. met behulp van de verkeersonderzoeken en het verkeersmodel, op de juiste manier is verricht en of ze de verkeersmaatregelen zoals auto's over het busstation volgens de algemeen geldende maatstaven voor verkeersafwikkeling rechtvaardigen.

## **2.2 Theoretische verkeersmodellen en complexe werkelijkheid**

Verkeersmodellen zijn hulpmiddelen en zijn in feite versimpelingen van de complexe werkelijkheid. Zolang dit besef bij de gebruikers van verkeersmodellen en bij besluitvormers aanwezig is, is het mogelijk om een beleidsmatige indruk te krijgen van verkeersbelastingen en verkeersstromen. Ook is het dan mogelijk berekeningen en analyses op geaggregeerd niveau uit te voeren. Maar resultaten uit verkeersmodellen zijn nog steeds versimpelingen van de werkelijkheid. En die werkelijkheid is zeer complex. Denk alleen maar aan de diversiteit in dagelijkse menselijke activiteiten {zowel in aard, tijd, aantal}, in diversiteit in verkeersbewegingen en verkeersdeelnemers, in diversiteit in inrichting van wegen en openbare ruimte, enz., enz..

Voorts worden de verkeersmodellen gevoed met kencijfers, die ook een versimpeling zijn van de werkelijkheid. Dus er moet voorzichtig worden omgesprongen met de resultaten van verkeersmodellen. Ze geven niet de uiteindelijke, objectieve, complexe werkelijkheid weer. Die resultaten kunnen worden gebruikt om een ontwikkelingsrichting inzichtelijk te maken of om scenario's/varianten te kunnen vergelijken. Maar voor het maken van detailberekeningen van wegvakken en kruispunten op gedisaggregeerd niveau is meer nodig, zoals gedetailleerde tellingen van verkeersstromen, winkelbezoek, huishoudenssamenstellingen, enz., enz..

Tot slot is de betrouwbaarheid van verkeersmodellen afhankelijk van de juiste input, actualiteit en kalibratie. Als de basis van verkeersmodellen al niet juist of betrouwbaar is, dan mag van de resultaten niet worden verwacht dat ze een kwaliteit hebben waarmee beleidsbeslissingen, laat staan politieke beslissingen, kunnen worden genomen. In onderhavige geval is deze basis niet juist: de gebruikte tellingen dateren uit 2008 met een enkele aanvulling uit latere jaren en zijn vervolgens arbitrair aangepast met behulp van grovere tellingen uit 2013.

Rond oktober 2016 zijn aanvullend lokale tellingen uitgevoerd die medio februari 2017 (nog steeds) niet beschikbaar zijn voor belanghebbenden. De vraag is nu of deze tellingen ook ten grondslag liggen aan de verkeersbesluiten? Zo ja, dan is voor belanghebbenden relevante informatie achter gehouden. Zo neen, wat is dan de functie van deze tellingen?

De gemeente Zeist heeft voor de analyse van het verkeerskundig aspect van de Centrumvisie gebruik gemaakt van haar eigen verkeersmodel. Hiervan constateert

Goudappel Coffeng [16, paragraaf 3.1] dat dit geen goedgekeurd en goed gekalibreerd verkeersmodel is: *"Het bestaande verkeersmodel is niet gedetailleerd genoeg om de effecten en ontwikkeling op een goede manier te benaderen. Als alleen zou worden uitgegaan van het bestaande model, zou sprake zijn van een schijnnaauwkeurigheid."* Verderop in het rapport [16, paragraaf 3.7] komt Goudappel Coffeng tot de vaststelling dat met allerlei mitsen en maren het vergelijken van scenario's met het verkeersmodel te verdedigen is. Maar voor het daadwerkelijk vaststellen van verkeersbelastingen op detailniveau (kruispunten en wegvakken) is het gemeentelijk verkeersmodel te onnauwkeurig.

Daarnaast beroept de gemeente Zeist zich op het Regionaal Verkeersmodel. Ook dit model is niet geactualiseerd en gekalibreerd voor de analyses van het verkeerskundige aspect van de Centrumvisie.

## **Conclusie**

De gemeente Zeist heeft voor het analyseren van het verkeerskundig aspect van de Centrumvisie gebruik gemaakt van een niet toereikend verkeersmodel: niet goedgekeurd, niet juist geactualiseerd en niet gekalibreerd. Bovendien zijn aan de resultaten van de berekeningen een kwaliteit toegekend die hebben geleid tot een schijnnaauwkeurigheid: verkeersbelastingen op wegvak- en kruispuntniveau op basis waarvan verkeersmaatregelen zijn genomen (zoals autoluwe weginrichting, afsluiting of juist openstelling van wegvakken, aanpassen van verkeerslichtenregelingen en de daarbij horende kruispuntinrichtingen).

## **2.3 Verkeersbesluiten**

Bij een beschouwing van het verkeerskundig aspect van de Centrumvisie Zeist kunnen de volgende vragen worden gesteld:

1. Is er sprake van een verkeersprobleem in het centrum/kernwinkelgebied van Zeist?
2. Heeft de gemeente Zeist de juiste analyse uitgevoerd om tot vaststelling van het verkeersprobleem te komen en, indien er sprake is van een verkeersprobleem, om tot de juiste oplossingen te komen, zoals besloten in de zes (ontwerp)verkeersbesluiten?
3. Is de keuze van de gemeente Zeist voor de verkeersmaatregelen zoals besloten in verkeersbesluit [1] juist, i.c. 'Korte Steyn/aan - Slot/aan (busstation) - Geiser/aan'?

### **2.3.1 Is er een verkeersprobleem?**

De Centrumvisie Zeist heeft betrekking op het gebied dat grofweg begrensd wordt door Slotlaan - 1e Hogeweg - Voorheuveld - Steynlaan. Dit is een afgebakend gebied, waarbinnen zich de activiteiten afspelen die betrekking hebben op de toenemende (winkel)leegstand in het kernwinkelgebied. Binnen het centrum wordt het kernwinkelgebied gevormd door 1e Hogeweg - Weeshuislaan - Slotlaan - Voorheuveld.

In de centrumvisie staat dat *"de verkeersstructuur in het centrum voor een onduidelijke toegang tot het winkelgebied zorgt. Daarnaast doorkruisen verkeersaders winkelgebieden, waardoor de aansluiting op bepaalde scharnierpunten niet goed vormgegeven kan worden. Tunneltjes en lastige kruispunten zorgen voor ergernis<sup>1</sup> bij bezoekers en bewoners."*

Deze constatering betekent dat het verkeersprobleem op wegvakniveau is gedefinieerd. De oplossing wordt middels de verkeersmaatregelen ook op dat niveau gevonden. De vraag is echter of dit terecht is. In de probleemdefinitie wordt verwezen naar "scharnierpunten", naar het centrum als een specifiek verblijfsgebied en naar het in de Centrumvisie gewenste

---

<sup>1</sup> In 2014 en 2015 zijn van burgers zo'n 700 meldingen ergernissen over verkeer bij de gemeente geregistreerd. Geen enkele daarvan ging over het kruispunt Antonlaan/Steynlaan. De gemeente komt niet met een concretisering van kruispunten waar die zorgen voor ergernis betrekking op hebben. De keuze voor het verkeersbesluit [1] voor aanpassing van het kruispunt Antonlaan - Korte Steynlaan - Slotlaan berust op subjectieve, gemeentelijke gronden.

karakter van de verkeersstructuur als autoluw, Slotlaan verblijfsgebied, auto te gast, enz..

Veeleer ligt het verkeersprobleem in de constatering dat in het centrumgebied nog teveel verkeer voorkomt dat er niet hoort te zijn, o.a. mede als gevolg van een onlogische structuur in en naar het centrum. Het verkeersprobleem moet dus gedefinieerd worden buiten het centrum op netwerkniveau om het centrum heen. Dan gaat het om het ontbreken van een logische netwerkstructuur om het centrum heen.

### **Conclusie**

Voor zover er al sprake is van een verkeersprobleem ligt dit niet zozeer op wegvakniveau in het centrum en kernwinkelgebied, als wel op het ontbreken van een logisch netwerkniveau om het centrum heen. De oplossing (en de te nemen maatregelen) moet dan ook eerst op netwerkniveau worden gevonden. Dit ligt ook in de lijn van de opdracht van de gemeenteraad: richt de hoofdwinkelstraat (Slotlaan) autoluw in om het huidige doorgaande verkeer zo veel mogelijk te weren, wat dus tot vermindering van het verkeersaanbod leidt. Alle verkeersonderzoeken zijn echter steeds uitgegaan van hetzelfde verkeersaanbod of van slechts een beperkte afname.

### **2.3.2 Heeft de gemeente Zeist de juiste analyse uitgevoerd?**

In paragraaf 2.1 is opgemerkt dat de gemeente Zeist gebruik heeft gemaakt van haar eigen verkeersmodel, weliswaar op een niet juiste manier (niet goedgekeurd, geactualiseerd en gekalibreerd model) maar wel met de kennis en inzichten dat er sprake is van een samenhangende verkeersstructuur voor heel Zeist. Werken met een verkeersmodel betekent ook iteratief werken, i.c. van netwerkniveau naar detailniveau en vice versa om op deze manier inzicht te krijgen in de invloeden op de onderscheiden niveaus van maatregelen op netwerkniveau en detailniveau (wegvakken en kruispunten).

De verschillende door verkeersadviesbureaus uitgevoerde verkeersonderzoeken [16, 18, 19, 20, 21, 22] hebben ook voornamelijk betrekking op wegvak- en kruispuntniveau.

Zoals hiervoor onder 2.3.1. betoogd ligt het verkeersprobleem veeleer op netwerkniveau. De indruk ontstaat dat de gemeente Zeist verzuimd heeft om iteratief te werken en in feite "bevooroordeeld" was om direct op wegvak- en kruispuntniveau in het centrum naar oplossingen te zoeken. Analyse naar netwerkniveau had zeer waarschijnlijk tot andere oplossingen op wegvak- en kruispuntniveau in het centrum geleid.

### **Conclusie**

De gemeente Zeist heeft de analyse van de verkeersproblemen in het centrum direct op wegvak- en kruispuntniveau gelegd en verzuimd iteratief te werk te gaan. Daardoor is ook de oplossing direct op wegvak- en kruispuntniveau gezocht, terwijl het probleem in feite op netwerkniveau ligt.<sup>2</sup>

### **2.3.3 Is de keuze voor de verkeersmaatregelen van het verkeersbesluit terecht?**

Het verkeersbesluit waar het beroep van de cliënt van DAS betrekking op heeft is het besluit met verkeersmaatregelen op de Korte Steynlaan - Slotlaan (busstation) - Geiserlaan [1]. Belangrijkste onderdelen van deze maatregelen zijn:

- Geslotenverklaring van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer, met

---

<sup>2</sup> Waar er al op kruispuntniveau een oplossing gezocht wordt moeten ook eventueel minder ingrijpende mogelijkheden onderzocht worden. Zo is de verkeerslichtinstallatie op het gewraakte kruispunt Antonlaan – Steynlaan eind 2016 vervangen maar is dit niet merkbaar gepaard gegaan met een betere afwikkeling van het verkeersaanbod, wat met een nieuwe verkeerslichtinstallatie mogelijk moet zijn. Zo'n resultaat is echter bij herhaling door het College van B&W aan de raad toegezegd (bijvoorbeeld in 01.14RV0066\_begroting 2015 boek 1 biz. 24).

- uitzondering van busverkeer C.q. openbaar vervoer;
- Het openstellen van de Slotlaan tussen Stationslaan en de rotonde Boulevard / Verlengde Slotlaan / Lyceumlaan / Slotlaan / Antonlaan voor gemotoriseerd eenrichtingsverkeer vanuit zuidelijke richting (in feite openstellen van het busstation voor gemotoriseerd verkeer);
- Nemen van een fysieke maatregel op de kruising Geiserlaan - Steynlaan.

Het belangrijkste onderdeel van het verkeersbesluit [1] waar het beroep zich op richt is het in één richting openstellen van de Slotlaan ter hoogte van het busstation voor gemotoriseerd verkeer. Argument voor deze maatregel is dat de kruisingen Slotlaan - Korte Steynlaan en Korte Steynlaan - Antonlaan - Steynlaan zodanig overbelast zijn dat moet worden gekozen voor een ander verloop van de verkeersstromen en prioritering van de busroutes.

Hier doet zich de eerder in dit rapport geconstateerde omissie van de gemeente Zeist voor dat vrijwel direct naar problemen op wegvak- en kruispuntniveau is gekeken om daar ook de oplossingen te vinden. Als geconstateerd wordt dat de kruispunten overbelast zijn, dan is het in de verkeerskunde een gebruikelijke werkwijze om vast te stellen waar de verkeersstromen vandaan komen die de overlast veroorzaken. Dat betekent dat op een hoger niveau naar de verkeersstromen moet worden gekeken, dus op netwerkniveau. In dit geval heeft de gemeente Zeist dit verzuimd en is daarmee voorbarig geweest in het voorstellen en vaststellen van de onderhavige verkeersmaatregelen.

Indien maatregelen op netwerkniveau waren voorgesteld dan had het verkeersaanbod op de bedoelde kruisingen veel minder kunnen zijn en hadden de rigoureuze ingrepen zoals nu in het verkeersbesluit voorgesteld niet genomen hoeven worden.

### **Conclusie**

De gemeente Zeist heeft verzuimd maatregelen op netwerkniveau in ogenschouw te nemen, waardoor de problemen op de kruisingen Antonlaan - Steynlaan - Korte Steynlaan en Korte Steynlaan - Slotlaan minder groot waren en tot minder ingrijpende maatregelen zouden hebben geleid.

### **3 Conclusies**

DAS Rechtsbijstand behartigt de belangen van haar cliënt in Zeist (de Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan) in een bezwaarprocedure tegen de gemeente Zeist. In het bijzonder richt de bezwaarprocedure zich tegen het verkeersbesluit tot het nemen van verkeersmaatregelen in de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan [1], waarin is voorzien in het afsluiten van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer en het openstellen voor eenrichtingsverkeer van de Slotlaan tussen de Stationslaan en de rotonde Boulevard / Verlengde Slotlaan / Lyceumlaan / Slotlaan / Antonlaan. Het verkeersbesluit is genomen in het kader van de Centrumvisie Zeist, die op 3 maart 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Ter ondersteuning van de bezwaarprocedure heeft DAS de Verkeersdeskundige gevraagd een analyse te verrichten naar:

- De verkeerskundige onderbouwing van de Centrumvisie Zeist;
- De verkeerskundige onderbouwing van de verkeersbesluiten en in het bijzonder van de maatregelen tot afsluiting van de Korte Steynlaan voor gemotoriseerd verkeer en de openstelling in één richting van de Slotlaan (busstation);
- De representativiteit van de hieraan ten grondslag liggende verkeersonderzoeken.

De Verkeersdeskundige heeft de situatie beoordeeld en komt aan de hand van een analyse tot de volgende bevindingen:

1. De gemeente Zeist heeft voor het analyseren van het verkeerskundig aspect van de



Centrumvisie gebruik gemaakt van een niet toereikend verkeersmodel: niet goedgekeurd, niet juist geactualiseerd en niet gekalibreerd. Ook hebben de resultaten van de berekeningen een schijnnaauwkeurigheid: verkeersbelastingen op wegvak- en kruispuntniveau op basis waarvan verkeersmaatregelen zijn genomen (zoals autoluwe weginrichting, afsluiting of juist openstelling van wegvakken, aanpassen van verkeerslichtenregelingen en de daarbij horende kruispuntinrichtingen).

2. Het verkeersprobleem ligt niet op wegvakniveau in het centrum en kernwinkelgebied, maar in het ontbreken van een logisch netwerkniveau om het centrum heen. De oplossing (en de te nemen maatregelen) moet dan ook op netwerkniveau worden gevonden. Dit ligt in lijn met de opdracht van de gemeenteraad: richt de hoofdwinkelstraat (Slotlaan) autoluw in om het huidige doorgaande verkeer zo veel mogelijk te weren ter vermindering van het verkeersaanbod. Alle verkeersonderzoeken zijn echter steeds uitgegaan van hetzelfde verkeersaanbod of van slechts een beperkte afname.
3. De gemeente Zeist heeft de analyse van de verkeersproblemen in het centrum direct op wegvak- en kruispuntniveau gelegd en verzuimd iteratief te werk te gaan. Daardoor is ook de oplossing direct op wegvak- en kruispuntniveau gezocht, terwijl het probleem in feite op netwerkniveau ligt.
4. De gemeente Zeist heeft verzuimd maatregelen op netwerkniveau in ogenschouw te nemen, waardoor de problemen op de kruisingen Antonlaan - Steynlaan - Korte Steynlaan en Korte Steynlaan - Slotlaan minder groot waren en tot minder ingrijpende maatregelen zouden hebben geleid.

#### **Geraadpleegde informatie**

1. Verkeersbesluit inzake het nemen van verkeersmaatregelen in de Korte Steynlaan, Slotlaan (busstation) en Geiserlaan. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 210529. Staatscourant nr. 2672 d.d. 16 januari 2017.
2. Verkeersbesluit inzake het fysiek afsluiten van de Jagerlaan ter hoogte van de aansluiting op de Slotlaan. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 210527. Staatscourant nr. 2706 d.d. 16 januari 2017.
3. Verkeersbesluit inzake het nemen van verkeersmaatregelen in de Slotlaan. Weeshuislaan en Voorheuvel. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 210535. Staatscourant nr. 2684 d.d. 16 januari 2017.
4. Verkeersbesluit inzake het permanent afsluiten van de Rozenstraat ter hoogte van de aansluiting op de Voorheuvel. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 201534. Staatscourant nr. 2866 d.d. 16 januari 2017.
5. Verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer in de Meester de Klerkstraat in de tunnel. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 210533. Staatscourant nr. 2867 d.d. 16 januari 2017.
6. Ontwerpverkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer op diverse wegen in het kader van het wijkverkeersplan 'Jagerlaan en omgeving'. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 210519. Staatscourant nr. 2659 d.d. 16 januari 2017.
7. Ontwerpverkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer op diverse straten in het kader van het wijkverkeersplan Lyceumkwartier / Wilhelminapark. Gemeente Zeist; 11 januari 2017, kenmerk 210525. Staatscourant nr. 2699 d.d. 16 januari 2017.
8. Nota van beantwoording; zienswijzen ontwerp-verkeersbesluiten verkeersmaatregelen centrumplan Zeist. College van Burgemeester en Wethouders, 6 december 2016.
9. Nota van beantwoording; zienswijzen ontwerp-verkeersbesluit 174176 Korte Steynlaan - Slotlaan (busstation) - Geiserlaan diverse maatregelen. College van Burgemeester en Wethouders, 6 december 2016.
10. Reactie op zienswijzen ontwerp-verkeersbesluiten verkeersmaatregelen

- centrumvisie. Gemeente Zeist, 13 december 2016.
11. Zienswijze tegen ontwerp-verkeersbesluiten d.d. 6 april 2016. DAS namens Vereniging van Eigenaren Belleville Slotlaan, 17 mei 2016.
  12. Motie busstation uitgevoerd. College van Burgemeester en Wethouders, 1 december 2015.
  13. Raadsbesluit Centrumvisie (gewijzigd). Gemeente Zeist, 3 maart 2015.
  14. Verkeersmaatregelen binnen centrum. Gemeente Zeist, zonder datum.
  15. Verkeersmaatregelen binnen centrum; routes gemotoriseerd verkeer. Gemeente Zeist, zonder datum.
  16. Kruispunt Slotlaan - Korte Steynlaan - Antonlaan te Zeist; validatie. Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Zeist, 25 februari 2016.
  17. Memo Validatie verkeersonderzoek busstation; input voor opdracht aan Goudappel Coffeng. W. Das, Gemeente Zeist, 4 november 2015.
  18. Antonlaan - Steynlaan - Slotlaan; kruispuntanalyse diverse varianten (versie 2.0). DTV Consultants in opdracht van de gemeente Zeist, 24 augustus 2015.
  19. Antonlaan - Steynlaan - Slotlaan; kruispuntanalyse diverse varianten. DTV Consultants in opdracht van de gemeente Zeist, 18 augustus 2014.
  20. Centrumplan 2025; aanvullende modelberekeningen varianten 5 en 6. Oranjewoud in opdracht van de gemeente Zeist, 18 april 2013.
  21. Verkeersafwikkeling Centrum Zeist; bepaling verkeerseffecten Centrumplan 2012. Oranjewoud in opdracht van de gemeente Zeist, 20 februari 2013.
  22. Verkeerskundige toets Plan De Wending; ontwikkeling Enecoterrein Zeist. Vitence Mobiliteit in opdracht van Seyster Veste, 17 oktober 2013.
  23. Quick-scan analyse varianten verkeerscirculatie centrumvisie, 2 juni 2015.
  24. Centrumvisie Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij. Gemeente Zeist, vastgesteld 3 maart 2015.
  25. Beeldkwaliteitsplan Centrum Zeist. De Regiegroep Centrum, maart 2016.
  26. Concept actualisatie gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zeist 2014 – 2023 gemeente Zeist, maart 2013.
  27. Bijlagenrapport concept actualisatie gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zeist 2014 - 2023, maart 2013.
  28. <https://www.centrumzeistvernieuwt.nl/>
  29. <https://www.zeist.nl/>