



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:
Griffensteijnseplein 22
3703 BG Zeist
T: 06-46082657
KvKnr.:30250364
NL98 INGB 0005 8035 12
E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl

Aan Provincie Utrecht
t.a.v. de secretaris van de Awb-adviescommissie
Postbus 80300
3508TH Utrecht
cc. E. van Dijk, vervoerkundig adviseur, Afd. OV

Zeist, 28 januari 2018

Betreft: reactie van Stichting Beter Zeist
op verweerschrift Provincie Utrecht
betreffende bezwaarschrift ten aanzien van
U-OV Vervoerplan 2018 d.d. 31-08-2017
(ingande 10-12-2017)

Geachte secretaris,

Op 10 januari 2018 ontvingen wij het verweer van GS op ons bezwaarschrift betreffende het door Gedeputeerde Staten vastgestelde U-OV Vervoerplan 2018 (hierna: "het Vervoerplan"). In het Vervoerplan staat onder meer het voornemen van de provincie Utrecht en vervoerder U-OV om een aantal wijzigingen aan te brengen in de dienstregeling van de bussen van Qbuzz die door Zeist rijden. Het gaat om de route van de buslijnen 58, 74 en 251. Die zou per begin 2018 worden aangepast als gevolg van de door de Gemeente vastgestelde 'Centrumvisie' (en de daaraan ontleende verkeersbesluiten).

De aanpassing heeft echter nog niet plaatsgevonden als gevolg van de lopende beroepsprocedures van Stichting Beter Zeist e.a. over 5 verkeersbesluiten en de bezwaarprocedure t.a.v. de herinrichting van de Slotlaan.

Onderstaand onze reactie op het verweerschrift van Gedeputeerde Staten

Belanghebbendheid en ontvankelijkheid van Stichting Beter Zeist

Onder punt 18 en 19 van het verweer wordt het volgende gesteld:

1. Het statutaire doel van de organisatie is zo omvattend en daarmee onvoldoende onderscheidend om rechtstreeks bij het besluit belanghebbend te zijn;
2. Het is niet gebleken dat de organisatie werkzaamheden verricht m.b.t. het te behartigen bijzondere belang.
3. Onduidelijk is of de organisatie opkomt voor een algemeen belang of een collectief belang.

Wat de punten 1 en 2 betreft verwijzen wij naar de door de Awb-adviescommissie gevraagde toelichting op de statuten en feitelijke werkzaamheden die wij op 21 november 2017 schriftelijk hebben verstrekt. Zie de **bijlage 1** hierna.

Daarin staat ook dat Stichting Beter Zeist in 2016 bij het afbreken van een verkeerstunnel in het kader van de Centrumvisie volgens uitspraak van de bestuursrechter ontvankelijk was gelet op haar feitelijke werkzaamheden.

Het verder onder punt 2 genoemde bijzondere belang komt onder meer tot uiting in het door Stichting Beter Zeist met de maatschappelijke organisaties besproken en de op basis daarvan betwiste verkeerscirculatie. De nieuwe busroute en de gevolgen ervan vormde daarvan een

essentieel en richtinggevend onderdeel dat volgens de gemeente de rest van de circulatie bepaalt. Een breed gesteund burgerinitiatief werd door ons in 2016 georganiseerd om de zonder inspraak besloten verkeersvariant alsnog met de inwoners te bespreken.

Eerder coördineerde Stichting Beter Zeist de inbreng van de buurt- en dorpsorganisaties en burgergroeperingen bij de ontwikkeling van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan 2014 - 2023. Ook zat een bestuurslid van Stichting Beter Zeist in 2014 als de vertegenwoordiger van de mening van de bewoners in de uit 4 leden bestaande Visietafel voor de ontwikkeling van de centrumvisie, zie als separate **bijlage 3** de brief van de Visietafel aan het college d.d. 30-12-2014. Verder was hij in dat kader voorzitter van de door het college ingestelde themagroep Bereikbaarheid. Dat alles veranderde toen de raad een eigen afwijkende amendementsvariant voor de verkeerscirculatie opstelde en vaststelde, zie verder **bijlage 1**.

Wat punt 3 betreft: Stichting Beter Zeist richt zich op het algemeen belang van inwoners van Zeist zoals dat collectief naar voren komt. De organisatie is een ANBI-organisatie die zich richt op het algemeen nut, dus niet op individuele belangen tenzij die een collectief belang dienen. Overigens reageert Stichting Beter Zeist niet op de vaststelling van het Vervoerplan als belanghebbende voor de gebruikers van het openbaar vervoer, maar als direct belanghebbende ten aanzien van de algehele verkeerscirculatie in Zeist.

Marginale toetsing van het Vervoerplan

In het verweer onder de punten 20 t/m/ 23 wordt ingegaan op de marginale toetsing door GS van het vervoerplan van de vervoerder. Onder punt III van de toetsing moet de vervoerder voldoende motiveren en onderbouwen dat er sprake is van een efficiencyverbetering of een verbetering voor reizigers.

In het verweer wordt gesteld dat zonder aanpassing van de route er sprake is van een toename van de reistijd van OV-reizigers. Dat is een halve waarheid. De langere reistijd ontstaat juist door de verandering van de busroute waardoor bussen extra lang moeten omrijden. Echter, met gebruik van een alternatieve omrijroute kan dat weer ongedaan worden gemaakt. Het gaat om de door de gemeente voorgestelde route langs de markt, maar dan *juist niet* verder omrijden over de 1^{ste} Hogeweg en de Slotlaan naar het Rond. In plaats daarvan vanaf de markt rechtdoor over de Montaubanstraat en vervolgens linksaf via de Utrechtseweg, Lageweg en een klein stukje Slotlaan naar het Rond. Die mogelijkheid komt ons inziens tegemoet aan alle wensen van de provincie, de vervoerder, de winkeliers en de inwoners van Zeist.

De gemeente heeft ons medegedeeld dat de provincie die mogelijkheid niet zou willen. Wij denken dat dat een misverstand is. In feite wijst GS naar de gemeente en de gemeente naar GS. Andere belangen zoals die van de burgers en winkeliers van Zeist komen daardoor onnodig in het gedrang. Als GS, gemeente, vervoerder, winkeliers en Stichting Beter Zeist gezamenlijk ook de alternatieve mogelijkheid zouden onderzoeken en overwegen kan dat bij een gunstig resultaat veel problemen voorkomen. Als onverhoopt het resultaat qua doorstroming en veiligheid ten opzichte van de bestaande omrijroute en de door de gemeente voorgestelde omrijroute negatief zou uitvallen, dan zal moeten worden afgewacht hoe de door de gemeente voorgestelde bussenloop in de praktijk werkt. Wij verwachten dat dat dan aanzienlijke problemen zal opleveren en dat dan toch weer *of* de bestaande *of* de alternatieve omrijroute moet worden gekozen. Vandaar dat de weginrichting niet zo moet worden aangepast dat de keuze voor andere busroutes onmogelijk wordt. Dat zal ook nodig zijn in verband met eventuele wegconstructies, festiviteiten en calamiteiten.

Er is voldoende tijd om alsnog dat onderzoek te doen gezien de procedures die voorlopig nog lopen. In dit verband geldt de toezegging van de gemeente Zeist om in het kader van de beroepsprocedure over de verkeerscirculatie in Zeist centrum geen onomkeerbare beslissingen te nemen over de weginrichting, zie **bijlage 2** van het bezwaarschrift van 27 oktober 2017.

De alternatieve mogelijkheid is kennelijk niet onderzocht door de gemeente en de provincie maar wel door ons. Met enkele auto's achter elkaar is op verschillende dagen en momenten nagegaan hoe de reistijd van de alternatieve omrijroute zich verhoudt tot de huidige omrijroute en die van het vervoerplan. Er was gemiddeld gesproken geen significant verschil te ontdekken, ook niet qua moeilijkheidsgraad. Wel zijn er soms als gevolg van bevoorrading van winkels problemen bij de doorstroming van het verkeer op de 1^{ste} Hogeweg en op de Slotlaan door fietsverkeer. Dat maakt de door de gemeente voorgestelde omrijroute problematisch.

De alternatieve omrijroute vergt vrijwel geen ingrepen in de weginrichting van de wegen in tegenstelling tot de forse ingrepen die nu door de gemeente bedacht zijn. Ook blijkt de nieuwe 'shared space' inrichting van alleen al een deel van de Slotlaan tot grote problemen te leiden voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Dat belooft wat voor de rest van de routes waar de bus over zal moeten gaan rijden. Inmiddels hebben de bewoners en winkeliers van de Slotlaan tot tweemaal toe gezamenlijk de politiek gemaand om echt te komen tot een autoluwe Slotlaan, zie de **bijlage 2**.

Wat het deel van de Slotlaan betreft tussen de Dorpsstraten en de Hogewegen (de zgn. Donkere Laan) zou volgens de gemeente de bus over een smalle rijbaan moeten rijden. Dat is een veiligheidsrisico, omdat de lijnbussen de fietsers daar niet kunnen passeren. De totale breedte van de rijbaan is slechts 3,5 m. De aangegeven onofficiële fietsuggestiestrook is volgens de Fietsersbond een 'nepfietsstrook'. Door de bestaande met bomen beplante middenberm is er geen gelegenheid om fietsers voldoende ruim te passeren. Begin deze eeuw leidde dat ertoe dat de buschauffeurs voor de route naar en van het busstation weigerden de pas ingerichte route te rijden. Na enkele weken werd een huidige omrijroute (via de 2e Hogeweg, Laan van Beek en Royen, 2e Dorpsstraat en vice versa) afgesproken die tot nu toe functioneert.

Juist het gedeelte van de door de gemeente beoogde omrijroute over de Slotlaan (Donkere Laan) is daarom niet geschikt voor bussen. Dat erkent de gemeente ook. Nu wil het college ondanks de opgedane ervaringen toch weer het veiligheidsrisico nemen om het lijnbusverkeer aldaar ook tijdens spijtijden toe te staan. Dit voorlopig nog zonder een aanpassing van de betreffende laan opdat deze veiliger wordt. Over de veiligheid van fietsers aldaar wordt in het verkeersbesluit echter niet gesproken, terwijl dat juist het grote probleem is bij toelating van de (brede) bussen op deze route. Er is geen verkeerskundig onderzoeksrapport dienaangaande beschikbaar. De gemeente is echter als wegbeheerder verantwoordelijk voor een verkeersveilige inrichting van de weg.

Niet voor niets werd in 2015 door 98% van de bewoners van de Slotlaan (Donkere Laan) een petitie getekend tegen de komst van busverkeer over de Donkere Laan. Uit de petitie blijkt dat er bij de bewoners van dit gedeelte van de Slotlaan en de ondernemers die hier gevestigd zijn geen enkel draagvlak bestaat voor de komst van busverkeer. Bovendien zou als gevolg van de verbreding van de laan voor het busverkeer een groot percentage van de parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Die zijn juist van groot belang voor het winkelend publiek en dus voor de winkeliers van de Slotlaan.

Ladder van Verdaas

De besluitvorming volgens 'Ladder van Verdaas' geeft aan dat eerst een minder ingrijpende oplossing moet worden gevolgd, voordat een vergaand(er) voorstel wordt uitgevoerd. In dit geval wordt juist het omgekeerde gedaan. Ons inziens zou in deze situatie het volgende moeten gebeuren.

1. Eerst nagaan of de huidige busroute voldoet qua doorstroming en verkeersveiligheid.
Toelichting: Dat is niet gebeurd. Er is alleen op basis van voorkeuren van een aantal winkeliers van een klein deel van de Slotlaan en door vastgoedeigenaren van het zieltoegende winkelgebied Belcour een extra omrijroute bedacht. De gevolgen daarvan elders in de omgeving werden echter niet onderzocht en deze zijn als het ware 'over de

schutting gegooïd'. Dat is juist de kern van het conflict tussen de inwoners en de gemeente en dus ook van de lopende beroepsprocedures.

2. Als na een adequaat verkeersonderzoek blijkt dat een alternatieve omrijroute nodig is dan alle varianten daarvoor onderzoeken en onderling evenwichtig afwegen. Eventueel kunnen nu de twee stappen worden gecombineerd.
3. Vervolgens de resultaten ervan breed communiceren en op basis daarvan een verkeersbesluit nemen.

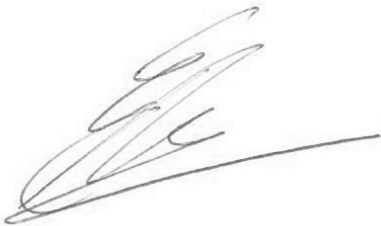
Lopende beroepsprocedure

GS is van mening dat de vervoerder belang heeft bij een tijdige besluitvorming. De vraag is in dit verband wat tijdig is en of en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is. Zoals hiervoor aangegeven ontbreekt het aan een voldoende motivering van het plan en voldoende draagvlak voor het plan. Bovendien is er grote zorg bij de bewoners van Zeist over de effecten op de doorstroming en over de verkeersveiligheid voor bussen en voor andere verkeersdeelnemers.

GS stelt dat het plan tussentijds (na een halfjaar) weer kan worden veranderd indien wijzigingen in de gemeentelijke infrastructuur daartoe nopen. Wat wij als specificering van ons verzoek aan GS vragen is:

- o Nader gezamenlijk onderzoek van GS, gemeente, vervoerder, winkeliers en Stichting Beter Zeist over de door ons aangereikte alternatieve route voor de buslijnen 58, 74 en 251. Dit in vergelijking met de bestaande omrijroute en de in het vervoerplan 2018 opgenomen omrijroute.
- o Bij een gunstig resultaat de alternatieve omrijroute vast te stellen als wijziging op het vervoerplan 2018. In geval de bestaande omrijroute beter 'scoort' deze als zodanig in het vervoerplan op te nemen.
- o Hangende het onderzoek en het vervolg daarop de uitspraken van de beroeps- en bezwaarprocedures af te wachten en in dat verband nog niet tot uitvoering van de bestreden maatregelen over te gaan.
- o De toezegging de betwiste maatregelen van het vervoerplan 2018 ook (nog) niet uit te voeren zolang de betreffende route(s) vooraf onvoldoende zijn aangepast voor lijnbusvervoer.
- o Deze punten vast te leggen in het vervoerplan 2018 of in een door GS vastgestelde toelichting op het plan dat daarvan ook onderdeel uitmaakt.

Hoogachtend,



Stichting Beter Zeist,
Namens het bestuur
Egbert Visscher, voorzitter

BIJLAGE 1: Ingediende Toelichting op bezwaarschrift / 21 november 2017

Toelichting op de statuten van Stichting Beter Zeist in het licht van ons bezwaarschrift d.d. 27 oktober over het provinciaal Vervoerplan 2018

Conform de doelstelling in artikel 2, lid 1 van de statuten d.d. 18-12-2008 richt de stichting zich op het handhaven en bevorderen van de kwaliteit van wonen, leven en werken. Daaronder wordt onder meer ook verstaan de relatie met vervoer, verkeer (1b), en gemeentelijke beleidsprocessen, burgerparticipatie en voorlichting (1c, d, e). Wat dit laatste betreft gaat het eveneens om zaken die direct te maken hebben met de bestreden verkeersbesluiten:

“c Het bevorderen van de eenheid van beleid in de gemeente ten behoeve van duidelijker, effectiever en efficiënter beleidsprocessen.

d. Het creëren van beleid met en door burgers door een effectieve participatie van betrokken en deskundige burgers van Zeist bij de beleidsprocessen in Zeist en aangrenzende gemeenten.

e. Het bevorderen dat de burgers van Zeist beschikken over objectieve en betrouwbare informatie over het beleid in hun gemeente. Daartoe streeft de stichting naar een open, tweezijdige communicatie tussen de overheid en de burgers.

f. Het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in de ruimste zin verband houden of daartoe bevorderlijk kunnen zijn.”

De wijze waarop Stichting Beter Zeist haar doel wil verwezenlijken staat in artikel 2, lid 1. Verder is onder meer in art. 2, lid 2 I ook opgenomen “Het waar nodig ondersteunen en voeren van bestuurlijke, juridische en andere procedures.” Dit punt is nader geconcretiseerd in het artikel.

Stichting met verenigingsstructuur

De stichting kent een adviesplatform dat wordt gevormd door bewonersgroepen, buurt-, wijk- en andere organisaties van Zeist en aangrenzende gemeenten, die tevens donateur van de stichting zijn volgens artikel 4, lid 1 en 2. (art. 3, lid 3). Het platform is bedoeld voor de uitwisseling van informatie, afstemming van werkzaamheden, taakverdeling, overleg en samenwerking. Het geeft ook voorafgaande aan de vaststelling van de begroting en de jaarstukken daarover advies aan het bestuur (art. 12, lid 2 en 3).

Donateurs van de stichting zijn personen (vooral inwoners van de gemeente Zeist) en buurt-, wijk- en andere organisaties, instellingen en bedrijven (art 4, lid 1 en 2). De statutaire relatie en de werkrelatie met het platform en met de vele donateurs legitimeert de activiteiten van de stichting. In de praktijk betekent dit dat het bestuur in haar beleid het adviesplatform volgt, omdat anders het feitelijk en statutair draagvlak van de Stichting vervalft.

Behalve de contacten met het platform ‘buurten en dorpen’ van Stichting Beter Zeist en met de donateurs organiseert de stichting vele activiteiten, waaronder het actualiseren van de website met informatie voor belanghebbenden, openbare bijeenkomsten, burgerenquêtes en ook het burgerinitiatief (namens burgers) over de verkeers-maatregelen centrumvisie. Dat is een andere manier om contact te houden met de bevolking. Verder fungeert Stichting Beter Zeist als expertisecentrum en verstrekt zij gevraagd en ongevraagd advies aan de aangesloten organisaties, groepen en personen en aan derden.

Het feit dat de stichting is erkend als ANBI-instelling laat zien dat zij het algemeen belang/nut vertegenwoordigd. Dit strekt zich uit - ook statutair - tot de burgerdonateurs (onder meer omwonenden en weggebruikers) en belanghebbende burgerorganisaties die donateur zijn van de stichting. Het collectieve belang blijkt uit de contacten die het bestuur onderhoudt met de eigen donateurs en met bewonersgroepen, buurt- en andere organisaties die de stichting op hun verzoek ondersteunt en bijstaat. Ook treedt zij in brieven, zienswijzen, inspraakreacties en procedures mede op als vertegenwoordigende instantie namens bij de stichting aangesloten belanghebbenden.

Uit de openbaar toegankelijke website www.beterzeist.nl, blijkt dat de diverse statutaire doelen daadwerkelijk sinds 2007/2008 worden uitgevoerd. Voor informatie over de verrichte werkzaamheden op het gebied van verkeer en vervoer in Zeist wordt verwezen naar de rubriek “Beleid Zeist”, de subrubrieken “Verkeer en vervoer” en “Centrumvisie”. En onder Centrumvisie de 2 subrubrieken “Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuvel” en “Verkeersbesluiten

2017". Specifiek staat het onderwerp bussenloop in de siterubriek http://beterzeist.nl/?page_id=9942#AANVULLENDE.

Stichting Beter Zeist was en is in de gemeente Zeist bij allerlei verkeersprojecten betrokken als inspreker, adviseur etc. Zo coördineerde de stichting in 2012/2013 de inbreng van de buurtorganisaties voor het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2014 - 2023. Verder leverde Stichting Beter Zeist deelnemers aan de vier themagroepen centrumvisie. In 2014 was een van de toenmalige bestuursleden voorzitter van de door het college ingestelde Themagroep Bereikbaarheid die vanuit de Zeister samenleving adviseerde over het verkeer in centrum Zeist. Ook zat hij vanuit Stichting Beter Zeist ruim een jaar als enige vertegenwoordiger van de mening van de bewoners in de uit 4 leden bestaande Visietafel voor de ontwikkeling van de centrumvisie. Dat veranderde toen de raad een eigen, afwijkende amendementsvariant van de verkeerscirculatie opstelde en vaststelde.

Daarna heeft Stichting Beter Zeist de inwoners van Zeist en de gemeenteraad op basis van feiten en analyses steeds aanvullend geïnformeerd over de verkeersbesluiten en de gevolgen daarvan (zie siterubrieken). In dat kader heeft zij ook gezien haar expertisefunctie burgers en burgergroeperingen ondersteund bij het opstellen van zienswijzen en beroepschriften. Thans is de organisatie onder meer betrokken bij de advisering over de verbreding van de Utrechtseweg en de fietstunnel onder deze weg.

De uitspraak van de voorzieningenrechter d.d. 23 september 2016 over de ontvankelijkheid van Stichting Beter Zeist bij in het kader van de centrumvisie afbreken van de verkeerstunnel bij de Voorheuvel is hiermee in lijn: *"Gelet op de feitelijke werkzaamheden acht de voorzieningenrechter voor dit stadium aannemelijk dat verzoekster het rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang in het bijzonder behartigt in de zin van art. 1: 2., eerste en derde lid van de Awb."* (Uitspraak zaaknummer UTR 16 / 4369 WVV V53 d.d. 23 september 2016, punt 7.).

In dit verband wordt ook verwezen naar de uitspraak van de RvS 201604472/1/A1 d.d. 5 juli 2017 van de Raad van State in een zaak van Vereniging Leefmilieu. Daarin wordt voor de betreffende kwestie de relevante jarenlange en recente activiteiten van de organisatie als onderbouwing gezien voor de ontvankelijkheid dienaangaande.

Op basis van de doelstelling en taken zoals vastgelegd in de statuten en gezien de aantoonbaar uitgevoerde werkzaamheden is ons inziens Stichting Beter Zeist *belanghebbend c.q. ontvankelijk* t.a.v. het bezwaar. De wijziging van de bussenloop is namelijk direct afgeleid van de verkeersbesluiten die door de stichting bij de rechtbank Midden Nederland worden bestreden.

BIJLAGE 2: Petitie Slotlaanbewoners en winkeliers voor handhaving 30 km-snelheidslimiet

Van: BiZ <bizzeist@gmail.com>

Verzonden: dinsdag 14 november 2017 23:01

Onderwerp: Petitie voor handhaving 30 km-snelheidslimiet

Geachte raadslid,

Separaat ontvangt u via WeTransfer een e-mail met daarin een link voor het downloaden van de petitie van Slotlaanbewoners voor handhaving van de 30 km-snelheidslimiet.. De petitie is vorige week namens de bewoners door de initiatiefnemers Rob van der Plas, Ton Kok en Anne Meijer overhandigd aan wethouder Marcel Fluitman. **Wij vragen u om er binnen uw fractie aandacht aan te besteden en horen dan graag uw standpunt erover,** zo mogelijk voor het eind van het jaar.

In de pdf treft u de brief aan die is voorgelezen tijdens het aanbieden van de petitie, een verantwoording, een lijst van respondenten, alle door bewoners en winkeliers ondertekende petitie, reacties op de internetfora, en een bijlage met achtergrondartikelen (pagina 122 en volgende), waaronder een bericht over de gemeente Soest, waar in samenwerking met het O.M. Utrecht met succes permanente snelheidscontrole is ingevoerd in het hele 30 km-gebied, een advies van het Ministerie van Veiligheid en Justitie over handhaving in deze zones, een oproep van de ANWB aan gemeenten om werk te maken van 30 km-gebieden vanwege het sterk stijgend aantal verkeersdoden in deze zones, en een verslag van een enquête onder Slotlaanbewoners over snelheidsbeperkende maatregelen (98% vindt dat wenselijk), het weren van doorgaand verkeer (77% is voor) en het permanent afsluiten van de Slotlaan voor snelverkeer, uitgezonderd van invaliden, vergunninghouders en bestemmingsvrachtverkeer (70% is voor).

Petitie van Slotlaanbewoners in Zeist voor handhaving 30 km-snelheidslimiet

Op dinsdag 7 november j.l. heeft wethouder Marcel Fluitman een petitie in ontvangst genomen van bewoners en omwonenden van de Slotlaan in Zeist. De betrokkenen hebben al jarenlang last van verkeersdeelnemers die met hoge snelheid en veel lawaai de Slotlaan onveilig maken. Vanaf de eerste dag na de herstructurering van de Slotlaan was dit opnieuw merkbaar. Verkeerscontroles worden nauwelijks uitgevoerd. De wegbeheerder dient zelf te zorgen dat er op een 30 km-wegdeel niet harder gereden kan worden, wat nu helaas wel het geval is. Bovendien zijn zelfs de formele zebra's na de herinrichting van de Slotlaan verwijderd. De bewoners voelen zich door de Gemeente Zeist in de steek gelaten en verzoeken om effectieve maatregelen in de vorm van regelmatige snelheidscontroles en verdere verkeer remmende maatregelen om ongelukken te voorkomen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen met behulp van z.g. verplaatsbare wegkantraders, die niet alleen op de Slotlaan, maar ook op andere locaties in Zeist gebruikt kunnen worden waar de bewoners dezelfde overlast ervaren.

De initiatiefnemers Ton Kok, Anne Meijer en Rob van der Plas hebben recent alle bewoners en winkeliers van de Slotlaan benaderd. **De steun voor de petitie was overweldigend: 90% van de bewoners en winkeliers heeft eraan meegewerkt en 98% van hen liet weten er volledig achter te staan.**

Iedere bewoner van de Slotlaan weet dat er dagelijks verkeersdeelnemers zijn die onverantwoord over de laan rijden. Zorgwekkend is het gegeven dat de Slotlaan, door de geplande openstelling van het busstation, nog aantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer, waardoor de verkeersintensiteit alleen nog maar zal toenemen. Omdat verkeer remmende maatregelen volledig ontbreken, terwijl het toch een 30 km-gebied is, gaan overtreders er blijkbaar van uit dat ze hun eigen gang kunnen gaan, omdat er toch geen sancties volgen. De bewoners vinden het onaanvaardbaar dat dergelijk gedrag door de gemeente getolereerd wordt vanuit een houding dat het blijkbaar niet anders kan. Een houding die leidt tot voortdurende overlast, gevaarlijke verkeerssituaties en verslechtering van de luchtkwaliteit. De initiatiefnemers vragen het College daarom preventieve maatregelen te nemen en te zorgen voor 30 km-handhaving in het centrum.

Namens de bewoners en winkeliers van de Slotlaan,

Rob van der Plas, Ton Kok, Anne Meijer