



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 de Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Zeist, 7 juli 2019

Uw Kenmerk: 201806342/A2
VvE Belleville Boulevard e.a. / B&W Zeist Verkeer

Betreft: Supplement Hoger beroep Stichting Beter Zeist tegen de uitspraak d.d. 28 juni 2018 (UTR 17/686 e.a., verzonden 3 juli 2018) van de Rechtbank Midden Nederland;
zaaknummers: UTR 17 / 837, 3421, 3422, 3425, 3436 GEMWT V93

Edelachtbare heer/vrouwe,

Hierbij ontvangt u het supplement op het Hoger beroep over de uitspraak van de rechtbank Midden Nederland over het bovengenoemde beroep tegen 5 verkeersbesluiten van het college van burgemeester en wethouders van Zeist. Bij schrijven van 9 augustus 2018 heeft Stichting Beter Zeist een pro forma Hoger beroep ingesteld tegen deze verkeersbesluiten. Op 12 oktober 2018 is het Hoger beroep aangevuld met de gronden van beroep. Onderstaand is het supplement op de aanvulling opgenomen met de doorgenummerde **bijlagen 15-21**.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E.P. Visscher', written in a cursive style.

Stichting Beter Zeist,
E.P. Visscher

Onderstaand: Supplement Hoger beroep, 5-07-2019

Inhoudsopgave

1. Gronden van beroep voor Rechtbank Midden Nederland / 2
 2. Nieuwe verkeersontwikkelingen / 3
 3. Gevolgen gedeeltelijke invoering verkeersmaatregelen / 4
 4. Verkeersbesluit 210535 afsluiting autodoorgang Voorheuvel / 5
 5. Uitleg GVVP over wegcategorisering en centrumplan / 6
 6. Het verkeersmodel /
 7. Conclusie / 7
 8. Aanvulling verzoek / 8
- Overzicht bijlagen / 8

1. Gronden van beroep voor Rechtbank Midden Nederland

(ad Grief 1 Hoger beroep, pag. 3 – 4 en bijlagen 10-12 Aanvulling Hoger beroep)

Onzes inziens is de rechtbank Midden Nederland op alle aangevoerde gronden maar heel summier en onvoldoende ingegaan. In de Aanvulling beroepschrift d.d. 12 oktober 2018 aan de RvS is dit voorbeeldsgewijze, maar niet uitputtend onderbouwd. Wij verzoeken de RvS de aangevoerde gronden in hun geheel te betrekken bij haar oordeelsvorming.

Het gaat dan om de onderbouwing van:

- *Grond 1: de procedureel en inhoudelijk tekort schietende voorlichting en communicatie over de verkeersbesluiten en de verwachte effecten daarvan; zie ook de casus Jacob van Lenneplaan (bijlagen 8 en 8a van Aanvulling beroepschrift RvS) en punt 5 van dit Supplement onder 'Wegcategorisering. Ook is steeds van gemeentewege c.q. de wethouder en ook in het verweerschrift van 28 juli 2017 gecommuniceerd dat het raadsbesluit van 3 maart 2015 over de centrumvisie en het verkeersamendement definitief was vastgesteld, onherroepelijk was en niet ter discussie stond. Maar daar werd niet bij vermeld dat dat wel zou gelden voor de nog benodigde verkeers- en omgevingsbesluiten. Daarmee werd een raadsbesluit *zonder* publiekrechtelijk rechtsgevolg door de bevolking opgevat als een besluit *met* een publieksrechtelijk rechtsgevolg. Zo werden de belanghebbenden op het verkeerde been gezet.*
- *Grond 2: de ontoereikende procesaanpak waardoor belanghebbenden buitenspel zijn gezet en bijgevolg geen beroepen konden indienen. Zo heeft het college bij voortdurende voordelen van de verkeersbesluiten breed uitgemeten en de nadelen zo goed mogelijk verstoep in verkeersberekeningen in 'achtergrondinformatie'. Die nadelen moesten door burgerorganisaties en appellanten zelf worden opgespoord. Het niet delen van informatie aan de direct belanghebbende aanwonenden van de Jacob van Lenneplaan is een duidelijk voorbeeld, zie verder idem ad Grond 1.*
- *Grond 3: de maatregelen Weeshuislaan en Voorheuvel e.d. (ad majeur verkeersbesluit 210535), zie voor de autodoorgang Voorheuvel ook punt 4 van dit Supplement.*

- Grond 4: de onvoldoende gemotiveerde en vastgestelde effecten van de 5 verkeersbesluiten. Er waren tegen de 5 verkeersbesluiten 156 zienswijzen ingediend die vrijwel allemaal door het college van tafel zijn geveegd met: “De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.” De afgelopen tijd werden allerlei besluiten niet uitgevoerd of teruggedraaid, waaruit op zijn minst aannemelijk is dat de onderbouwing c.q. de motivering niet klopte en de zienswijzen veelal wel.
- Gronden 5 en 7: het ontbreken van het integrale beeld van de onderlinge samenhang van alle 5 verkeersbesluiten, de wijkverkeersbesluiten en de daarop volgende verkeersbesluiten, zie ook punt 3 van dit Supplement.

2 Nieuwe verkeersontwikkelingen

Sinds de indiening van het Hoger Beroep zijn zowel sommige besluiten veranderd (“quick wins”) en andere (nog) niet uitgevoerd, zie voor het effect **bijlage 15** Kaart Omleidingen per 28 januari 2019. Het gaat om:

Besluit 210533 Eenrichtingverkeer Meester de Klerkstraat

Dit is deels weer veranderd in tweerichting autoverkeer.

Besluit 210529 Korte Steynlaan / Slotlaan (Busstation) / Geiserlaan e.a.

Het besluit is t.a.v. Korte Steynlaan en busstation (nog) niet uitgevoerd; de politieke verwachting is dat het ook niet meer zal gebeuren. Wel heeft het college een besluit genomen voor ‘tijdelijk’ eenrichtingsverkeer voor de Korte Steynlaan. Ook dat zal weer worden ingetrokken laten de meeste fracties van de gemeenteraad blijken. Hierover is door andere appellanten informatie toegestuurd. Daaruit blijkt dat het afsluiten van Korte Steynlaan zorgt voor veel extra drukte op de al overbelaste verkeersconcentratiepunten in het Lyceumkwartier, zoals rotondes van de Lindelaan. Dat komt door een stapeling van effecten van de maatregel Korte Steynlaan (tegen de toegang via de Stationsnaam van bestemmingsverkeer voor het Wilhelminapark) en die van andere afgesloten lanen en wegen.

Besluit 210534 Afsluiten Rozenstraat

Uitgevoerd.

Besluit 210527 Afsluiten Jagerlaan (tussen Slotlaan en Antonlaan)

Uitgevoerd, maar dat zorgt op de Slotlaan voor extra verkeer en stagnatie. De Slotlaanwinkeliers zijn tegen de afsluiting omdat de winkels zo minder bereikbaar worden door de stagnatie van het verkeer.

Besluit 210535 (korte) Weeshuislaan, Voorheuveel, Slotlaan, 1^{ste} Hogeweg e.a.

Uitgevoerd, zij het dat de lijnbussen in principe toch de oude route in de richting van de Hogeweg zouden kunnen volgen al of niet tijdens manifestaties op de markt.

Het college heeft aangekondigd in het najaar de centrumvisie te evalueren en dan zo nodig en indien wenselijk mede op basis van verkeersmetingen te komen met aanpassingen in de verkeerscirculatie. Tot de afronding van de evaluatie wil het college geen verdere aanpassingen doorvoeren. Het laat zien dat er beweging zit in de standpunten.

Dat maakt het op zijn minst merkwaardig dat de gemeente nog niet vraagt om uitstel van de afhandeling van het Hoger Beroep in afwachting van de aanpassingen. Wie is er gebaat bij procedures over besluiten die ingetrokken blijven of toch weer worden aangepast? Dat kan leiden tot een onontwarbare Gordiaanse knoop van bezwaar- en beroepsprocedures die het college dan over zich zelf afroept. Daardoor worden zowel

direct belanghebbenden als de rechtelijke macht onnodig belast en verdwijnt het oorspronkelijke doel van de centrumvisie achter de horizon. Dit nog los gezien van de maatschappelijke gevolgen inclusief kosten die dit met zich meebrengt.

Daar komt bij dat nu GroenLinks in de coalitie zit ineens een ander argument opduikt voor de verkeerscirculatie van de centrumvisie als zouden de maatregelen hun oorsprong vinden in meer ruimte voor fietsverkeer. Dat staat nergens in de centrumvisie; het ging om meer ruimte voor winkelend publiek (bij de ingangen van winkelcentrum Belcour) en een autoluwe Slotlaan. Zie ook Grief 3 van het Hoger beroep, reactie appelante pag. 5-7. Gezien de vele reacties van het publiek kan niet gesproken worden over een verbetering van de fietsvoorzieningen. De “shared space” inrichting zorgt bij alle categorieën verkeersdeelnemers juist voor gevoelens van onveiligheid en onzekerheid. Het valt te verwachten dat ook daarom bepaalde verkeersbesluiten moeten worden aangepast of ingetrokken.

3. Gevolgen gedeeltelijke invoering verkeersmaatregelen van de verkeersbesluiten (ad Grief 2 Hoger beroep, pag. 4 en 5)

Op 1 november 2018 is een deel van de verkeersmaatregelen uitgevoerd, zoals genoemd in de raadsinformatiebrief ‘Fasering verkeersmaatregelen herinrichting’ van 11 september 2018, m.n. de afsluiting van de Jagerlaan ter hoogte van de Slotlaan, zie **bijlage 16**. Dit heeft geleid tot files op de Slotlaan die volgens de Centrumvisie juist autoluw had moeten worden.

Begin januari zouden nog enige andere verkeersmaatregelen worden ingevoerd. Dat werd later uitgesteld tot eind januari 2019. Volgens de raadsinformatiebrief zullen de belangrijkste verkeersmaatregelen op 1 januari 2019 (werd daarna 28 januari) worden uitgevoerd: de afsluiting van het centrum voor doorgaand autoverkeer ter hoogte van de Markt (tussen het gebouw De Klinker en het Emmaplein), de aanvullende afsluiting van de Korte Steynlaan richting Slotlaan¹ en de gehandhaafde verkeersbesluiten van beide wijkverkeersplannen. Maar het openstellen van het busstation voor autoverkeer en het afsluiten van de Korte Steynlaan richting de Antonlaan worden pas uitgevoerd als het busstation heringericht is. Onduidelijk is wanneer dit zou gaan gebeuren. Ir. H.J. Hoorn heeft geanalyseerd wat de mogelijke effecten ervan zijn voor verkeersintensiteiten en bereikbaarheid van buurten, zie **bijlage 17**.

Als gevolg van een gedeeltelijke uitvoering van de verkeersbesluiten en het daaraan toevoegen van andere, gewijzigde of fictieve verkeersbesluiten ontstaat een nieuwe verkeerscirculatie, een half uitgevoerd samenhangend pakket maatregelen dat deels (tijdelijk?) weer wordt veranderd. Het nieuwe pakket is vooraf en achteraf niet doorgerekend, ook al werd daar herhaalde malen om gevraagd. Daardoor kon er ook geen sprake zijn van een evenwichtige belangenafweging ten aanzien van de wijzigingen.

Het was voor de gemeente een kleine moeite geweest de doorrekening binnen een of enkele dagen te laten uitvoeren. Een telefoontje naar de uitvoerende instantie was

¹ De eenzijdige afsluiting van de Steynlaan staat niet opgenomen in de 5 bestreden verkeersbesluiten en daar was tot 30 april 2019 ook geen verkeersbesluit over genomen.

genoeg geweest. Hier is duidelijk sprake van onwil om welke reden dan ook. Overigens is de reden wel van belang omdat daarmee ook het doel van de weigering helder wordt. Om kosten en tijd kan het niet gaan. Dacht de gemeente al voldoende te weten over de mogelijke effecten? En op basis waarvan? Vond ze het niet nodig omdat het ging om een besluit van gefaseerd invoeren, terwijl inmiddels voldoende duidelijk is dat dat niet klopt met de politieke werkelijkheid. Wilde het college juist geen helderheid over de verwachte effecten? Hoe dan ook, er werd en wordt nog steeds niet voldaan aan bedoeling van de Awb om helderheid te krijgen over de gevolgen van besluiten².

Hetzelfde geldt voor de nulmetingen voorafgaande aan de invoering van de maatregelen. Daar hebben de appellanten diverse malen om gevraagd. Wel worden er achteraf metingen uitgevoerd, maar zelfs over de ruwe cijfers van de eerste serie van medio april kunnen zij nog niet beschikken. Verder weet je zonder nulmetingen voor Zeist centrum e.o. dan nog niet wat de effecten van de maatregelen zijn. Tenslotte hangen in het centrum en omgeving de verkeersbewegingen met elkaar samen als water in een waterbed.

Op 16 februari 2019, enkele weken na de invoering van de maatregelen, hebben Zeistenaren een demonstratie gehouden om de verkeersbesluiten te heroverwegen. Die werd ondersteund door een petitie met 2.800 handtekeningen. Veel Zeistenaren waren voordien niet op de hoogte van de veranderingen en wilden deze duidelijk niet. Ook zo'n 200 Zeister ondernemers vroegen hierom gezien de dreiging van omzetsdaling en het voortbestaan van hun winkels en bedrijven.

Op 19 februari werd het verzoek echter vrijwel direct na de aanbidding van de petitie aan de burgemeester door de verantwoordelijke wethouder van tafel geveegd. Volgens het college zou alles wel worden behandeld na de zomervakantie bij de evaluatie van de centrumvisie (ergens in de herfst). Als tegemoetkoming ontvangt het centrummanagement de beschikking over een incidenteel budget van 360.000 euro voor initiatieven om het imago van het winkelcentrum van Zeist te versterken.

Overigens kreeg Beter Zeist ondanks verzoeken daartoe aan de gemeente nog steeds geen inzicht in de tellingen van het aantal passanten in het winkelcentrum om deze te kunnen vergelijken met vorige jaren. Desgevraagd geven winkeliers in de non food sector een achteruitgang in omzet aan van circa 15 procent ten opzichte van gelijke perioden vorig jaar.

4. Verkeersbesluit 210535 afsluiting autodoorgang Voorheuvel

(ad Grief 3 Hoger beroep, pag. 5-7)

Woonbestemming Belcour (Emmaplein)

Het college heeft op 27 september 2018, dus ten tijde van het indienen van de beroepen bij uw raad, een 'uitvraag' voor een offerte verzonden voor transformatie van het al jaren leegstaande V&D-pand. Uit de via een WOB-verzoek opgevraagde Offerte uitvraag (vandaar de zwart gemaakte delen in de tekst) staat onder meer het volgende (zie ook **bijlage 18**):

² Awb 3:4 lid 2 De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

- “De Retail kansen voor het vastgoed op het Emmaplein / Belcour zijn zeer beperkt.”
- “... bijna al het vastgoed op het Emmaplein (circa 8.900 m2) staat nu ‘actief’ te koop. De verwachting is echter dat Sectie 5 dit vastgoed niet zonder extreme afboekingen verkocht krijgt vanwege de structurele leegstand in deze portefeuille en de slechte Retail aantrekkelijkheid.”
- “Ruimtelijke uitwerkingen specifiek voor het Emmaplein, de Markt, de Voorheuvel en de 1^{ste} Hogeweg (gebied 1, fase 1), uitgaande van de verandering van voornamelijk winkelgebied, naar voornamelijk woongebied, aangevuld met extra functies, ...”
- “Capaciteitsstudie van het aantal mogelijke woningen Emmaplein e.o., t.b.v. haalbaarheidsonderzoek.”

Verkleining kernwinkelgebied

Kortom, het college heeft de kansen voor Retail van het Emmaplein afgeschreven, althans voor het deel waar ook V&D zich bevindt en wat grenst aan de toegang naar de Markt en de Voorheuvel. De ingediende offerte van Stedenbouwkundig bureau SVP sluit daar op aan.

Op 5 februari 2019 heeft het college besloten tot de volgende stappen en daarvoor budget vrij te maken. Vervolgens werd op 28 maart een presentatie van de plannen gegeven, zie persbericht **bijlage 19**. Verder is de verandering van het kernwinkelgebied nog eens bevestigd in de Nota Retailperspectief Zeist van 1 juli 2019 op basis van het Retailadvies centrum Zeist (BRO).

Het vrijhouden van deze toegang tot Belcour voor langsrijdend autoverkeer was juist de onderbouwing voor de verkeersmaatregel voor de afsluiting van de Voorheuveldoorgang, de NO-ZW gerichte doorgang voor auto's bij de Markt. Nu het aangrenzende deel van het autovrije winkelcentrum Belcour (Emmaplein) niet meer behoort tot het kernwinkelgebied zal het worden omgebouwd tot woningen. Hiermee vervalt de argumentatie voor de verkeersmaatregel (Voorheuvelderdeel van **Besluit 210535**). Bovendien trad op deze locatie geen stagnatie op in de verkeersafwikkeling tijdens de afgelopen winterperiode van 1 november 2018 tot 28 januari 2019. Toen was de voorheuveldoorgang nog open en tegelijkertijd reden de lijnbussen ook over dit traject. Daarmee vervalt des te meer de verantwoording van de afsluiting, zie verder het Hoger Beroep, pagina 6 bovenaan.

5. Uitleg GVVP over wegcategorisering en centrumplan

(Ad Grief 3 Hoger beroep, pagina 6-7)

Uitleg GVVP-maxima

Op pagina 32 van paragraaf 4.7.2 van het GVVP 2014-2023 staat:

“De genoemde maximum intensiteiten zijn geen streefwaarden. Als deze intensiteiten worden overschreden dient er na te worden gegaan of aanvullende maatregelen om de intensiteit om laag te brengen noodzakelijk en gewenst zijn.”

Aangezien het GVVP een plan is waaraan de gemeenteraad c.q. het college zichzelf bindt, geldt dit document volgens het bestuursrecht als grondslag voor bezwaar en beroep door inwoners en andere belanghebbenden.

Naar ons weten bestaat er geen wettelijke regeling voor de maxima of streefwaarden voor wegcategorisering. Er is wel een onafhankelijke stichting CROW (kenniscentrum) en de SWOV, maar daar zijn ook geen wettelijke regelingen te vinden voor maxima of streefnormen wegcategorisering.

Wegcategorisering

Wat de wegcategory van de Jacob van Lenneplaan betreft wordt in **bijlage 20** onderbouwd dat deze laan een buurtverzamelweg (maximumintensiteit 5.000 mvt'n per etmaal) is. Dus geen tweede orde weg (10.000-15.000 mvt'n) zoals nu plotseling van gemeentewege wordt gesuggereerd. Dat is van belang omdat het college in verband met de afsluiting van de tunneldoorgang deze weg als alternatieve toegangsrouten ziet van het centrum. De eerst *zonder verkeersbesluiten* uitgevoerde wegaanpassingen zijn echter grotendeels teruggedraaid na hevige protesten van de omwonenden. De gemeente wil echter op dit moment niet duidelijk maken dat zij de weg ziet als buurtverzamelweg. *Dan "dient er na te worden nagegaan of aanvullende maatregelen om de intensiteit om laag te brengen noodzakelijk en gewenst zijn."* Zie verder **bijlage 21**.

Zie ook de 'casus' Jacob van Lenneplaan, beroepschrift pag. 5 bovenaan, **bijlagen 8 en 8a**. *Daaruit wordt duidelijk dat de omwonenden overvallen werden door de herinrichting en pas anderhalf jaar later werden geïnformeerd over de allang bestaande plannen. Daardoor konden zij geen zienswijzen meer indienen en beroep aantekenen. Ook blijkt dat het college de omwonenden van de Jacob van Lenneplaan nog steeds, net als afgelopen jaren, geen duidelijkheid geeft over haar beleid. Dit is een duidelijk voorbeeld hoe het college informatie heeft achtergehouden of onvoldoende toegankelijk gemaakt, voor omwonenden die direct belanghebbend waren.*

6. Het verkeersmodel en de input daarvan

(Ad Grief 5 en 6 Hoger beroep, pag. 8-11)

Ten behoeve van de (aanvulling van het) beroepschrift d.d.12 oktober 2019 heeft Prof. Dr. H. van Beijeren de bijlage 9 'Evaluatie verkeersmodel Zeist' aangeleverd. In deze bijdrage wordt verwezen onderbouwende stukken zoals databestanden, technische rapportages, modelberekeningen en analyses, die vermeld staan als producties 1-7. Deze producties, waaronder Excel bestanden, zijn separaat digitaal toegezonden samen met een op 1 punt gecorrigeerde **bijlage 9a gecorrigeerd**.

7. Conclusie

Zoals uit de opsomming van wijzigingen en aanpassingen van verkeersmaatregelen blijkt is de verkeerscirculatie in centrum Zeist nog niet uitgekristalliseerd.

- Sommige bestreden maatregelen worden 'voorlopig' c.q. zeer waarschijnlijk niet uitgevoerd (Busstation en Korte Steynlaan) of zijn aangepast (Meester de Klerkstraat);
- Ook werden er formele en fictieve nieuwe verkeersbesluiten genomen (Bergweg e.o. Korte Steynlaan), werden deze uitgevoerd en soms weer (deels) terug gedraaid.

Het gevolg van dit alles is dat er in feite een nieuwe situatie is ontstaan van een half uitgevoerd pakket maatregelen dat deels (tijdelijk?) weer wordt veranderd.

Geconstateerd wordt het volgende.

- Het nieuwe pakket is vooraf en achteraf niet doorgerekend ook al werd daar herhaalde malen om gevraagd.
- Er werden geen nulmetingen uitgevoerd, zodat niet kan worden bepaald wat de effecten van de maatregelen in de praktijk zijn;
- Er zijn afgelopen half jaar aanzienlijke omzetzalingen van winkeliers in de non food

sector opgetreden, terwijl het juist het kernpunt van de centrumvisie was het winkelcentrum te revitaliseren.

Inmiddels is wel duidelijk dat de oorspronkelijke redenen om de doorgang bij de markt af te sluiten voor autoverkeer niet meer gelden, namelijk:

- Het betreffende deel van het winkelcentrum Belcour (Emmaplein) zal worden omgezet in woningen met nog minder passanten in en langs dit deel;
 - De markt is ingekrompen en wordt niet meer doorsneden door de doorgang;
 - De lijnbussen kunnen gemakkelijk samen met het autoverkeer gebruik maken van de doorgang. Dat bleek tijdens de periode 1 november 2018 – 28 januari 2019.
- Dat komt overeen met het gestelde in het beroepschrift aan de rechtbank, dat de verkeersmaatregel afsluiting autodoorgang bij de markt niet nodig was en bovendien ongewenst gezien de effecten ervan op de omgeving. Het verweer van het college blijkt - ook achteraf - niet gefundeerd.

Verder is het nieuwe, nog steeds veranderende pakket nog niet goed onderbouwd wegens het ontbreken van voldoende valide en betrouwbare gegevens. Ook wordt geconstateerd dat het college onvoldoende duidelijkheid geeft over haar beleid en de uitleg ervan. Daardoor wordt direct belanghebbenden de kans ontnomen bezwaar en beroep aan te tekenen, zie punt 5 onder 'Wegcategorisering' de casus Jacob van Lenneplan.

8. Aanvulling verzoek

REDENEN WAAROM:

Appellante verzoekt het Hoger beroep aan te houden totdat de conclusies van de evaluatie van de verkeersbesluiten beschikbaar zijn en dan alsnog de appellanten te vragen of zij hun beroep willen handhaven (of gedeeltelijk) intrekken.

Overzicht bijlagen hoger beroep

Pro Forma beroep, 09-08-2018

1. Beroepsprocedure over de 5 Verkeersbesluiten centrumvisie d.d. 16 januari 2017
2. Uitspraak van de meervoudige kamer van 28 juni 2018 van de Rechtbank Midden Nederland, afdeling bestuursrecht in de zaken tussen 6 partijen en het college van B&W van de gemeente Zeist
3. Uittreksel uit het Handelsregister met de bestuurssamenstelling d.d. 4-06-2018
4. Machtiging van de vertegenwoordiging van het bestuur

Bijlagen Aanvulling beroepschrift, 12-10 2018

5. Ontvankelijkheid Stichting Beter Zeist
6. Statuten Stichting Beter Zeist, 18-12-2008
7. Beslissing college op bezwaar Stichting Beter Zeist inrichting Slotlaan, 19-04-2018
8. Casus Jacob van Lenneplan, Ir. H.J. Hoorn, 08-10-2018
 - 8a. Brief rechtbank aan aanwonenden Jacob van Lenneplan. 9-03-2018
9. Evaluatie verkeersmodel Zeist, Prof. Dr. H. van Beijeren, 11-10-2018
9a gecorrigeerde versie Bijlage 9 is op 7 juli 2019 separaat toegezonden
10. Beroepschrift Stichting Beter Zeist, 03-04-2017

11. Aanvulling beroepschrift Stichting Beter Zeist, 04-08-2017
12. Toelichting beroep Stichting Beter Zeist, 17-05-2018
13. Amendement centrumvisie met kaart, aangenomen door raad op 03-03-2015
14. Kaart met verkeerstoename door verkeersbesluiten, januari 2018

Bijlagen Supplement, 5-07-2019

15. Kaart omleidingen per 28 januari 2019, gemeente Zeist
16. Raadsinformatiebrief Fasering verkeersmaatregelen herinrichting, college B&W, 11-09-2018
17. Brief Effecten verkeersplan centrumvisie, Ir H.J. Hoorn, 02-12-2018
18. Offerte uitvraag V&D pand Gemeente Zeist, college B&W, 27-09-2018
19. Persbericht Inloopbijeenkomst V&D-pand e.o. en start gebiedsvisie, college B&W, 28-03-2019
20. Uitleg GVVP over wegcategorisering en centrumplan, drs. E.P. Visscher en Ir. H.J. Hoorn, 2019-07-05
21. Presentatie verkeersmaatregelen Bergweg e.o. Ir. H.J. Hoorn 14-05-2019