

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Het college van burgemeester en wethouders van de
gemeente Zeist
Postbus 513
3700 AM ZEIST

Laan van Malkenschoten 20
Apeldoorn

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

<i>Datum</i>	<i>Ons zaaknummer</i>	<i>Behandeld door</i>
10 mei 2016	R212186449	Mw. Mr. D. Schilstra
<i>Onderwerp</i>	<i>Uw kenmerk</i>	Afwezig op woensdag
zienswijzen ontwerp verkeersbesluiten		

Geachte heer, mevrouw,

U hebt met ingang van 6 april 2016 voor een termijn van 6 weken een 6-tal ontwerp-verkeersbesluiten ter inzage gelegd. Deze ontwerpbesluiten hebben forse gevolgen voor de verkeerssituatie in Zeist. Cliënte, mevrouw C.G.C. van Denderen, Slotlaan 42-I, 3701 GM in ZEIST is het hier niet mee eens. Haar zienswijze licht ik toe in deze brief.

Ontwerpbesluiten

De ter inzage legging betreft een 6-tal ontwerpbesluiten. Het betreffen aparte ontwerpbesluiten maar aangezien er sprake is van enorme samenhang, behandel ik de ontwerpbesluiten in 1 brief.

De zienswijze heeft dan ook betrekking op de volgende ontwerpbesluiten:

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

De zienswijze zal zowel op het geheel zien als op ieder ontwerpverkeersbesluit afzonderlijk

Zienswijze

Procedureel

In alle 6 de ontwerpbesluiten is aangegeven dat er overleg is geweest met de politie. Een verslag hiervan is echter niet ter inzage gelegd. Daardoor is het onduidelijk of is voldaan aan het gestelde in artikel 24 BABW. In dit geval moet namelijk overleg plaatsvinden met de korpschef. De inhoud van het advies is ook niet te controleren.

Op grond van artikel 23 BABW dient het openbaar lichaam dan wel de eigenaar van de weg te worden gehoord. Onduidelijk is of hieraan is voldaan.

Motivering

Op grond van artikel 21 BABW dient een verkeersbesluit te worden voorzien van een goede motivering. Hierbij moet allereerst duidelijk zijn welke doelstelling wordt beoogd met het nemen van het verkeersbesluit. De belangen als verwoord in artikel 2 lid 1 en 2 van de Wegenverkeerswet 1994 moeten in kaart worden gebracht en indien er andere belangen meespelen, moet duidelijk zijn hoe deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Uit de ontwerpbesluiten volgt dat de verkeersbesluiten het gevolg zijn van het idee om het centrum van Zeist aantrekkelijker te maken. Het centrum wordt heringericht. Het gaat om een compact kernwinkelgebied dat begrensd wordt door de 1^e Hogeweg, Voorheuvel, Weeshuislaan en de Slotlaan (tussen de 1^e Hogeweg, de 2^e Hogeweg en Korte Steynlaan) met het Emmaplein als hart. Om dit te bewerkstelligen is een herinrichting nodig en in samenhang daarmee het implementeren van diverse ondersteunende verkeersmaatregelen, zo valt te lezen. De doelstelling voor het centrumgebied is daarmee duidelijk maar de doelstelling van de ontwerpverkeersbesluiten sec daarmee niet. Dit is gelet op artikel 21 BABW een vereiste.

Ten aanzien van het ontwerpbesluit Slotlaan (174170) wordt aangegeven wat de huidige situatie is, dat er sprake is van sluipverkeer en doorgaand verkeer terwijl dat niet de bedoeling is. Dit wordt overigens niet met cijfers onderbouwd.

Vervolgens wordt uitgebreid uiteengezet dat het ontwerpbesluit sluipverkeer wil tegengaan, wordt een belangenafweging gemaakt waarom voor een bepaalde groep bestuurders enige omrij-tijd als acceptabel wordt gezien met als eindconclusie dat met de maatregel een bijdrage wordt geleverd aan de centrumvisie, namelijk een gebied waarin de nadruk minder ligt op het verkeer.

De bedoeling is dat de Slotlaan autoluw wordt (tussen het kruispunt 1^e Hogeweg en 2^e Hogeweg/ Korte Steynlaan) De praktijk wijst helaas anders uit. Door het afsluiten van de Jagerlaan gaat het verkeer op de Antonlaan met 15% toenemen (tussen de Middellaan en Jagerlaan) en op de Slotlaan

(tussen Jagerlaan en Korte Steynlaan) zelfs met 768% (zie hiervoor: Burgerinitiatief en zienswijzen over centrumvisie van Stichting Beter Zeist d.d. 2 mei 2016). Dit noemt men dan autoluw. Hoewel dit niet is meegenomen in genoemd stuk gelden dezelfde aantallen voor het deel Slotlaan Forumgebied waar cliënte woonachtig is. Het verkeer (zowel in- als uitgaand) gaat daar overstromen.

Volkomen ongemotiveerd wordt vervolgens gesteld dat hiermee de doelstellingen uit artikel 2 lid 1 onder a tot en met d van de Wegenverkeerswet 1994 zijn beoogd. Op welke wijze de veiligheid op de weg wordt bevorderd is echter de vraag. De doelstelling is immers het aantrekkelijker maken van het winkelgebied. Hier moeten auto's voor wijken maar dat zegt niets over de veiligheid. De bescherming van de weggebruikers en passagiers blijft ook volstrekt onduidelijk. Op welke wijze deze door de maatregel worden beschermd is een raadsel. De weg wordt juist minder bruikbaar aangezien een groep mensen moet omrijden en de vrijheid van het verkeer is daardoor juist minder gewaarborgd. Door het afsluiten van de Jagerlaan heeft een grote groep bestuurders een probleem. De toename van het autoverkeer op de Antonlaan bedraagt 15%.

Concluderend moet dan ook worden opgemerkt dat de beoogde doelstellingen in het besluit ineens uit de lucht komen vallen. Daarbij geldt tevens de vraag of een nieuwe optie voor sluipverkeer niet in het verschiep ligt. Het verkeer gaat zich verplaatsen naar buiten het centrum om daar tot nieuwe problemen te leiden. Om een paar voorbeelden te noemen: de gemiddelde toename bedraagt 14%, de Verlengde Slotlaan krijgt een toename van 277% voor haar kiezen (bron: Burgerinitiatief en zienswijzen over centrumvisie van Stichting Beter Zeist d.d. 2 mei 2016).

Ten aanzien van het ontwerpbesluit Korte Steynlaan (174176) wordt gemotiveerd dat de maatregelen vooral zijn ingegeven nu er bijna geen sprake meer is van een restcapaciteit. Om ernstige doorstromingsproblemen te voorkomen moeten er maatregelen worden getroffen. Het gaat dan ook om een gesloten verklaring van de Korte Steynlaan. De auto's moeten een andere route kiezen maar onduidelijk blijft uit de gemeentelijke stukken of dit geen verschuiving van de problemen geeft. De huidige geslotenverklaring van de Slotlaan moet in ieder geval worden opgegeven om de verandering van de verkeersstromen op te kunnen vangen. Wat de gevolgen zijn voor de bewoners van de Slotlaan Forumgebied blijft geheel onduidelijk uit de gemeentelijke stukken. Er wordt slechts ongemotiveerd gesteld dat de nadelige effecten niet opwegen tegen de voordelen zonder dat dit nader is gemotiveerd. Een cijfermatige onderbouwing is niet duidelijk. Met name ook omdat de plannen los van elkaar worden gezien. De effecten werken echter wel degelijk door. In de cijfermatige onderbouwing is deze doorwerking van alle plannen samen echter niet meegenomen.

De Steynlaan wordt praktisch onbereikbaar vanaf de kant van cliënte. Het gaat een minimale omrij-tijd vergen (met de auto) van 10 minuten. Dit is niet te kwalificeren als 'enig ongemak' in een belangenafweging. Dit raakt direct de bruikbaarheid van de weg op een te zware wijze. Daarbij komt

nog dat op de kruising Antonlaan/Steynlaan een nieuwe supermarkt met appartementen is gepland. De supermarkt wordt van 1 kant onbereikbaar, de bewoners hebben daar ook een probleem. Ze kunnen slechts 1 kant oprijden met gevolgen voor cliënte.

Ook dit ontwerpbesluit sluit weer af met de conclusie dat de doelstelling als in artikel 2 lid 1 onder a tot en met d zijn beoogd. Een nadere motivering op de 4 punten ontbreekt helaas volledig.

Ten aanzien van ontwerpbesluit Meester de Klerkstraat (174178) wordt uiteraard dezelfde hoofddoelstelling verwoord ten aanzien van de centrumvisie. Vervolgens wordt geconcludeerd dat de straat geldt als een soort servicestraat voor het centrumgebied en niet als winkelgebied. De maatregel heeft tot gevolg dat de beleving van de straat meer uitnodigend is voor het winkelpubliek, er is sprake van een rustiger uitstraling.

De beleving/het resultaat wordt echter tegengesteld. Het verkeer vanaf cliënte gaat of richting autoluwe Slotlaan (waar geen parkeermogelijkheden meer zijn) of op de kruising 1^e Hogeweg, 2^e Hogeweg en Slotlaan linksaf alwaar dan maar 1 parkeergarage beschikbaar is, onder het Belcour. Indien men niet hoeft te parkeren, is de enige optie richting Antonlaan. Dit strookt dan ook niet met de beoogde resultaten van de voorgenomen wijziging. Het wordt een verdikking van verkeer. Welke zeker geen rustiger uitstraling met zich mee brengt.

Zowel de Meester de Klerkstraat als de autoluwe Slotlaan (1^e Hogeweg, 2^e Hogeweg en Korte Steynlaan) zullen dus gebruikt worden als doorgaande route zuid-noord terwijl deze daarvoor niet geschikt is en niet op berekend is.

De vier doelstellingen worden wederom ongemotiveerd vermeld. Hoe kan worden bijgedragen aan de veiligheid op de weg als een fietspad verdwijnt en een voetpad terugkomt? Waar blijven de fietsers? Hoe wordt dit veiliger? De beslissing is niet deugdelijk gemotiveerd. Zeer duidelijk is dat de maatregel beoogt het centrumgebied aantrekkelijk te maken maar de doelstellingen op grond van de Wegenverkeerswet worden niet duidelijk gemotiveerd gehaald.

Ten aanzien van ontwerpbesluit Oude Arnhemseweg (174179) dient helaas hetzelfde te worden opgemerkt. De beoogde doelstelling voor het aantrekkelijker maken van het centrum komt in ieder besluit op exact dezelfde wijze terug. Vervolgens wordt zeer kort het besluit sec beschreven. Ondanks dat het ontwerp start met een verwijzing naar de centrumvisie blijkt bij betere lezing dat deze maatregelen juist gericht zijn op het verbeteren van de ontsluiting van de achtergelegen woonwijk. De lokale leefbaarheid moet worden verbeterd in de wijk. De beoogde doelstelling, het centrumplan heeft met deze maatregelen weinig te maken. Dat dit in de motivering is aangehaald, wekt dan ook bevreemding en de motivering is daarmee direct ondeugdelijk. Als de rotonde komt te vervallen en er

komt twee- in plaats van eenrichtingsverkeer dan is een rotonde ter verkeersregulering juist op zijn plaats in verband met de veiligheid.

Ten aanzien van het ontwerpverkeersbesluit Rozenstraat (174181) geldt dat deze geheel in het teken staat van het aantrekkelijker maken van het centrumgebied. Het gaat om een meer autoluw centrum wat het centrum ten goede komt. Hoe loffelijk dit streven ook is, de eindconclusie dat aan de 4 doelstellingen genoemd in artikel 2 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 is voldaan, is niet gemotiveerd. Op welke wijze wordt de bruikbaarheid van de weg gewaarborgd als deze wordt afgesloten. Op welke wijze worden de weggebruikers beschermd en wordt de veiligheid bevorderd. Er wordt geen keuze gemaakt in de motivering.

Cliënte merkt op dat de situatie zo autoluw wordt gemaakt dat winkels en bedrijven onbereikbaar worden. De voortgang wordt bedreigt wat een duurzame ontvruchting voor het gebied kan betekenen met negatief effect op de leefomgeving van cliënte. Dit is niet in onderzoeken meegenomen.

Tot slot nog ontwerpverkeersbesluit Weeshuislaan (174183). Dit ontwerpbesluit bestaat uit de meeste onderdelen.

Juist hiermee wordt volstrekt duidelijk waarom de verschillende ontwerpbesluiten niet los van elkaar gezien mogen worden omdat de onderdelen rechtsreeks gevolgen hebben voor de overige besluiten. Het grote bezwaar is dat op de Slotlaan de kruising 1e Hogeweg/Slotlaan Forumgebied gelegen is. Het is voor cliënte cruciaal om ter plaatse een rotonde te realiseren die ertoe zal leiden dat de aanrijroute voor de bussen niet over de Slotlaan Forumgebied ligt maar in de tegenovergestelde richting 2e Hogeweg-retour via de rotonde. De verkeerssituatie die wijzigt op de Slotlaan Forumgebied is het directe gevolg van het afsluiten van de Weeshuislaan voor busverkeer

Het afsluiten van de route voor autoverkeer via het tunneltje bij de Klinker, is voor cliënte het meeste cruciaal. Dit is de noord-zuid verbinding die in zijn geheel wegvalt. Hierbij komt nog het openstellen van deze route voor het busverkeer en het komen te vervallen van broodnodige rotondes ook voor het busverkeer. Dit leidt ertoe dat dit de slechtste maatregel is omdat de gevolgen voor cliënte het grootst zijn. Het centrum wordt ronduit slecht bereikbaar. Het verkeer hoopt zich op en de Slotlaan Forumgebied wordt het gebied waar alles naartoe wordt geleid. Vanaf Het Rond zal tevens, voor het inkomende en doorgaande verkeer naar bijvoorbeeld de A28 gelegen aan het einde van de Boulevard, het gedeelte Slotlaan Forumgebied en het gedeelte Slotlaan vanaf 1ste Hogeweg tot aan de Korte Steynlaan als een directe toegangsweg worden gebruikt waardoor de toename van verkeer nog aanzienlijker zal worden en er van autoluwte totaal geen sprake zal zijn. Het wordt een afvalputje waar een groot verkeersinfarct te verwachten is. Juist doordat de plannen in afzonderlijke delen zijn opgeknipt, is dit totale gevolg niet meegenomen in de plannen en derhalve ook onvoldoende onderzocht.

Het verdwijnen van het tunneltje bij de Klinker leidt tot een verdubbeling van het autoverkeer door het Wilhelminapark en diverse andere omliggende wijken.

De huidige rotonde Montaubanstraat / 1^o Hogeweg is het beste alternatief om de bus te laten rijden. Dit is een veilige optie, een reeds bestaande rotonde en een weg om binnen en buiten het centrum van Zeist te komen. De huidige Montaubanstraat is klaar voor het nieuwe centrum verkeersplan maar wordt om onduidelijke redenen niet gebruikt. Het voorgestelde besluit betekent dat de rotonde komt te vervallen. Door de afsluiting van het tunneltje Klinker voor autoverkeer is de Montaubanstraat (een zogenaamde weg van de 2e orde, tot 15.000 auto's) buiten schot. De Meester de Klerkstraat wordt eenrichtingverkeer vanaf de 1e Hogeweg. Aan het einde van de Meester de Klerkstraat is het niet meer mogelijk linksaf te gaan door de Tunnel. Deze afsluiting is uitsluitend ten gunste van de Montaubanstraat. Tevens kan men niet meer, nadat men linksaf is gegaan komende uit de Meester de Klerkstraat, door de openbare parkeergarage Voorheuvel naar de Jagerlaan rijden aangezien deze alleen nog via de Jagerlaan binnen te rijden is en afgesloten gaat worden voor doorgaand verkeer. Een complete afsluiting van de kern van het centrum, zowel in- als uitgaand, is hiermee bewerkstelligd waardoor het verkeer geen kant meer op kan. De directe overlast op de Weeshuislaan en Antonlaan zal aanzienlijk zijn. Waarna het verkeer zich verder een weg zal voegen door de aangrenzende woonwijken. De belangenafweging is niet gemotiveerd.

Concluderend dient te worden opgemerkt dat ten aanzien van de ontwerpbesluiten geldt dat deze niet van een deugdelijke motivering zijn voorzien. De hoofddoelstelling die is gesteld, het aantrekkelijker maken van het centrum, is een duidelijk gegeven. De ontwerpbesluiten zijn hier naartoe geredeneerd maar de motivering is niet sluitend. Er worden stellingen gedeponereerd die niet nader zijn onderbouwd. De eindconclusie, dat telkens aan alle vier de doelstellingen als in artikel 2 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 is voldaan, wordt niet gemotiveerd.

Belangrijk in deze is dat, hoewel het 6 afzonderlijke ontwerpbesluiten zijn, er sprake is van een enorme samenhang. Het ene besluit heeft direct gevolgen voor de situatie op andere punten maar deze samenhang wordt niet beoordeeld en daardoor is dit ook niet in de motivering meegenomen. Hiermee is het grote gevaar aanwezig dat spelende belangen over het hoofd worden gezien. De Slotlaan Forumgebied waar cliënte woonachtig is wordt dubbel geraakt, zonder dat is onderzocht of de Slotlaan Forumgebied dit ook op een veilige, gezonde en leefbare wijze kan opvangen. Dit is ook de reden dat de 6 ontwerpbesluiten in 1 brief worden behandeld.

Overigens is de Slotlaan Forumgebied een buurtverzamelweg, met een maximale belasting van 5.000 auto's per etmaal. Waarbij opgemerkt dient te worden dat volgens het GVVP dit dan ook een verblijfsgebied is en derhalve een 30 km zone. De op 18 april jl. aangekondigde 30 km zone Het Rond, waar direct na deze datum een verkeersbord zonder wet- en regelgeving procedure te zijn gevolgd is neergezet, terwijl dat het al is?

Het Walkartpark, direct gelegen aan de Slotlaan Forumgebied, is doordat de Slotlaan Forumgebied een 30 km zone is nu verschoont van nadelige zaken als milieuschade. Het moge duidelijk zijn dat de 30 km zone die de Slotlaan Forumgebied is, GVVP, derhalve als zodanig zal blijven.

Inspraak

Cliënte vindt het ronduit storend en onzorgvuldig dat zij (haar laan) niet of nauwelijks bij de plannen betrokken is. Met andere wijkverenigingen is wel en al sedert 2013 contact geweest. Dat sommige plannen niet direct voor de woning van cliënte worden uitgevoerd, betekent in dit geval niet dat er geen belang is. Door een verlegging van routes worden de gevolgen immers op andere locaties gevoeld. Helaas in dit geval vol in de laan van cliënte.

Door de versnippering is de besluitvorming niet transparant, zijn de gevolgen niet voldoende onderzocht en ook lastiger inzichtelijk te krijgen.

Cliënte krijgt nu wel de mogelijkheid mee te praten maar dit betreft slechts ondergeschikte zaken. De daadwerkelijke problematiek is niet bespreekbaar gemaakt. Op haar brief van 22 januari 2016 heeft zij nimmer, buiten een ontvangstbevestiging, een reactie ontvangen.

Alternatief

Al meerdere malen is door cliënte gewezen op een goed alternatief. De kruising 1e Hogeweg, 2^e Hogeweg /Slotlaan is nu een racebaan. Het betreft een gevaarlijke kruising waar nu al een rotonde de veiligheid zeer zal vergroten. Dit geldt eens te meer als straks de bus ook van deze route gebruik zal moeten gaan maken. Cliënte heeft nu te kennen gekregen dat er geen plek is voor een rotonde maar zij acht dit onbegrijpelijk. Onderzoek zou zijn gedaan maar de resultaten worden niet openbaar gemaakt.

Er zijn overigens meerdere alternatieven denkbaar:

- de huidige situatie
- de bussen 251, 58 en 74 gaan via de 2e Dorpsstraat, 1e Dorppstraat, rechtsaf Montaubanstraat in, halte mogelijk bij Markt/Belcour, retour rotonde Montaubanstraat richting Utrecht met halte aan de Montaubanstraat (200 meter van gemeentehuis Zeist).
- de bussen 251, 58 en 74 gaan via de 2e Hogeweg de 2e Hogeweg op, deze dient dan geheel tweerichtingsverkeer te worden, gaan via de rotonde Montaubanstraat weer via de 1e Hogeweg naar de 2e Hogeweg naar de Laan van Beek en Royen en vervolgen de route
- de bussen 251, 58 en 74 gaan na de Montaubanstraat (via de 2e Hogeweg en 1^e Hogeweg) linksaf naar de Lageweg, dan linksaf naar Het Rond en vanaf daar linksaf de 1e Dorpsstraat. Dit alternatief is tot op heden niet goed doorgerekend en dient derhalve nog te worden doorgerekend.
- de bussen 251, 58 en 74 worden via het zuiden van Zeist omgeleid via de Laan van Beek en Royen en de Woudenbergseweg waarbij de op het busstation eindigende lijnen uit het westen van Zeist

ingekort worden tot Het Rond, aan de andere kant van het centrum. Dit is een variant die al in 2013 is opgekomen door de vervoerder zelf.

Overigens, dat de concessie voor het OV (de bus route) buiten het bestek van deze voorgenomen verkeersbesluiten valt, betekent niet dat met de bus routes geen rekening moet worden gehouden. In de onderzoeken naar de veiligheid en bruikbaarheid van de weg moet worden meegenomen dat er sprake is van busvervoer. Dit is nog niet gedaan.

Parkeerproblematiek

Aan de Slotlaan Forumgebied geldt thans al een groot parkeerprobleem. Dit probleem wordt vergroot als parkeerplaatsen worden verwijderd. Deze verwijdering is het directe gevolg van het in werking moeten stellen van de Slotlaan Forumgebied, eenrichting te weten die van de kruising 1e Hogeweg, 2e Hogeweg weg, Slotlaan en Slotlaan Forumgebied naar Het Rond, als aanrijroute van het openbaar vervoer. Het betreft 9 bussen per uur. Daarnaast dient het een commercieel belang namelijk het laten renderen van openbare parkeergarages welke nu niet ten volle worden benut door bezoekers, bewoners en ondernemers. Hierop is gemakkelijk gereageerd door te stellen dat bij het gemeentehuis geparkeerd kan worden. Dit is een openbare parkeergarage waar echter door veel meer mensen, onder andere vergunninghouders en gemeentepersoneel, gebruik van wordt gemaakt. Wat van het voorgaande ook zij, hiermee is niet duidelijk dat aan de geldende parkeernormen wordt voldaan. Dit is niet onderzocht. Parkeernormen en cijfers ontbreken waardoor niet gesteld kan worden dat zorgvuldig is onderzocht of deze parkeerplaatsen zonder verdere problemen kunnen verdwijnen.

De leefbaarheid

Cliënte vraagt speciale aandacht voor de leefbaarheid. Alle wijzigingen zijn ingegeven door het idee het centrum aantrekkelijker te maken. In de belangenafweging dient zeker mee te spelen dat de leefomgeving van cliënt op zeer extreme wijze wordt verminderd als gevolg van de wijzigingen. Niet alleen is er een forse toename van uitlaatgassen in de laan van cliënte maar zeker trillingen als gevolg van meer en zwaarder verkeer door de laan heeft zijn weerslag op de woning van cliënte. Een weg heeft als het gaat om het aspect geluid een behoorlijke invloed op de leefomgevingskwaliteit van zijn omgeving. Dit geldt zeker indien deze, zoals in dit geval, ineens veel zwaarder wordt belast. De geluidsbelasting aan de gevel is niet berekend als gevolg van alle maatregelen tezamen. Met betrekking tot de bomen in de laan is altijd verkondigd dat de wortels kwetsbaar zijn. Deze zijn belangrijk voor het voortbestaan van de bomen. Desondanks schijnt het nu ineens geen enkel probleem te zijn dat er zware bussen over gaan rijden. De leefbaarheid van cliënte is gebaad bij voldoende groen in de wijk, de bomen maken de laan tot wat het nu is. Niet met nadere argumenten is onderbouwd dat de bomen thans geen enkel gevaar lopen.

Vervolg op de brief van
10 mei 2016

Bestemd voor

Bladnummer
9

Ook ten aanzien van de leefbaarheid en de bijbehorende belangenafweging zijn niet alle aspecten in kaart gebracht waardoor de voorgenomen besluiten niet op zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen.

Verzoek

Op grond van het voorgaande verzoek ik u, namens cliënt, de voorgenomen besluiten in te trekken of te herzien waarbij tegemoet wordt gekomen aan de zienswijze van cliënte.

Hebt u nog vragen?

Belt u dan gerust. U kunt mij bereiken via onze Klantenservice op telefoonnummer 088 462 3700. Mailen kan natuurlijk ook: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Ik wil u vragen altijd ons zaaknummer R212186449 te vermelden.

Met vriendelijke groet,



Mw. Mr. D. Schilstra
jurist