



Centrumvisie

Geactualiseerd 16 maart 2019

Zie ook de subrubrieken:

- [Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuvel](#)
- [Verkeersbesluiten 2017](#)
- [Hoger beroep Raad van State](#)
- [Tranformatie V&D en Voorheuvelgebied](#)

Zie ook de rubriek: [Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje](#)

INHOUDSOPGAVE

- [Raadsbesluit 2015](#)
- [Plannen en visies](#)
- [Masterplan Centrum Zeist 2009](#)
- [Inspraak over Centrumplan 2012](#)
- [Visie Centrum Zeist 2013 in raad](#)
- [Onderzoek en dialoog over visie](#)
- [Resultaten Centrumdialoog](#)
- [Nieuw raadsvoorstel 2014](#)
- [Uitvoering Centrumvisie](#)
- [Verkeersonderzoek Centrumvisie 2015](#)
- [Voorgenomen verkeersbesluiten 2016](#)
- [Vervolg procedure verkeersbesluiten](#)
- [Buurtverkeersplannen](#)
- [Verbetertraject Dorpsstraten](#)
- [Petitie Slotlaan voor Handhaving 30 km.](#)

 Zoeken

[Nieuws/Home](#)
[Canon](#)
[Nieuwsflitsen](#)
[Jaarstukken](#)
[Allegro tuin](#)
[SamenDuurzaamZeist](#)
[Milieuvisie en Energie](#)
[SMAL Zeist](#)
[Omgevingswet](#)
[Geopark-Heuvelrug](#)
[Stadslandbouw Zeist](#)
[Zeist en politiek](#)
[Raadsinformatie](#)
[Beleidsstukken Zeist](#)
[Attenderingservice](#)
[Oude archief Raad](#)
[Kieswijzer Plus Zeist](#)
[Vereniging Leefmilieu](#)
[Eikenprocessierups](#)

Nieuwsflits ontvangen?

stuur een e-mail
beterzeist@gmail.com

Word donateur

minimaal € 15 per jaar
NL98 INGB 000 580 3512
Stichting Beter Zeist en
mail uw gegevens naar
beterzeist@gmail.com

Contact? Meewerken?

Stuur een e-mail of bel
tel.: 06 – 460 826 57
Hanna van den Dool

KvKnr.: 302 503 64
RSIN.: 820 217 396
ANBInr: 8202 17 396

Privacy Verklaring SBZ

- [Herinrichting centrum niet 'in control'](#)
- Rol en stellingname Beter Zeist over centrum, lees verder in de rubriek [Zeist-Centrum](#)

RAADSBESLUIT 2015 CENTRUMVISIE EN VERKEERSVARIANTEN

De raad heeft op 3 maart 2015 de centrumvisie aangenomen inclusief de verkeerscirculatie zoals voorgesteld in het amendement. Wel hebben D66, SP, NDZ, en CU/SGP en SP een voorbehoud gemaakt over het onderdeel rondom het busstation. Alleen SP stemde om diverse redenen tegen het gehele raadsvoorstel.

In aansluiting daarop heeft de raad unaniem een motie aangenomen (stuk 03), waarbij de nieuwe variant(en) moet(en) worden doorgerekend naar verwachte intensiteit van het autoverkeer. De resultaten daarvan zullen dan in de raad worden besproken. De op 2 maart beschikbaar gekomen verkeerskundige toets plan De Wending, het [Vitence-rapport](#), gaf de raad toch te weinig houvast voor een onvoorwaardelijk besluit. Onderdeel van het aangenomen raadsvoorstel is volgens punt 8 "De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers)." Wat de laatste verkeersontwikkelingen bij De Wending en het busstation betreft zie [Nieuwsitem 5](#). Deze twee punten bij elkaar zouden belanghebbenden en de raad toch nog de mogelijkheid bieden de voorbereiding van de uitvoering bij te sturen, zie ook [Nieuwsitem 4](#).

Het College van B&W heeft op 2 oktober 2014 een Raadsvoorstel Centrumvisie-2 opgesteld op basis van de uitkomst van de Centrumdialoog ([14RV0069](#)). Kern van het voorstel is het realiseren van een compact, aantrekkelijk winkelcentrum en het daaraan aanpassen van het auto- en busverkeer. Zie verder bovenstaand 'Nieuw raadsvoorstel', zie ook www.centrumzeistvernieuwt.nl.

Op 13 november 2014 werd in de muziekschool een drukbezochte hoorzitting gehouden over het voorstel. Maar liefst 30 insprekers gaven hun reactie over vooral het verkeersaspect. Ondersteuning vanuit de centrubewoners was er niet voor de verkeersvoorstellen. Zie verder het commentaar van [Beter Zeist, de Initiatiefgroep Centrumvisie Zeist Nee](#) en een overzicht van de bezwaren door [Ir. H.J. Hoorn](#). Al eerder, in september 2013, had [Robert van der Gun](#) vanuit Beter Zeist zijn ideeën over het verkeer in het centrum ingebracht bij de visietafel en de kerngroep.

Naar aanleiding van de Ronde Tafel van 20 november 2014 zijn onder meer nog de volgende kritische reacties binnengekomen van [E.A. Sterkenburg](#) (Voorheuvel), van [H.J.Hoorn](#) en van [Peter Vermeulen](#) namens het Burgerinitiatief Centrumvisie Nee. [Stichting Beter Zeist](#) is vervolgens met suggesties gekomen voor verdere proces en de afweging van alternatieven.

Op 2 december 2014 kwam het College met een aanpassing van de verkeerscirculatie in de Centrumvisie. De [nieuwe variant](#) (2a alternatief) kan een aantal bezwaren wegnemen. Of dat voorstel het zal halen wordt wellicht duidelijk op 15 januari 2015. De raad zal dan opnieuw een hoorzitting / Ronde Tafel houden over de keuze tussen het huidige voorstel en de nieuwe variant. Voor de verkeerseffecten van het tweede voorstel wordt verwezen naar een aanvullend onderzoek van Oranjewoud, zie de [Opdeknotitie](#) daarover. Inmiddels wil het Burgerinitiatief de centrumvisie in de huidige vorm veranderd hebben. Dat blijkt uit de [toespraak bij de aanbieding van 1001 handtekeningen](#) over de visie en uit de [brief](#) d.d. 20 december 2014.

De reacties voor de hoorzitting van 15 januari 2015 laten zien dat er weinig steun is voor de nieuwe verkeersvariant. Zie onder meer de inspraakreacties van [Stichting Beter Zeist](#), [BIZinspraak](#), [BIZ-rapport 1](#), [H.J.Hoorn](#) en diverse bijdragen van groepen omwonenden rond de Korte Steynlaan: [Grande Belleville](#), [VVE SvM zienswijze](#) en [VVE SvM Ronde Tafel](#).

Ook hebben nog vier insprekers op persoonlijke titel een [brief](#) naar de raad gestuurd. Verder heeft Bewoners Initiatieven Zeist in januari 2015 een [enquête](#) gehouden over de busroute en het verkeer over het busstation. De resultaten en opmerkingen laten een duidelijke voorkeur zien van de respondenten.

Het raadsdebat vond plaats op donderdagavond 12 februari. Daar bleek dat een meerderheid van de raad tijdens een besloten vergadering op 29 januari een (concept) [amendement](#) met tekening heeft opgesteld voor de variant(en). En idem een [aangepast raadsvoorstel](#). In feite levert dat een volgende variant op, zie het [bericht](#). Verder dringen enkele insprekers aan op een nieuwe Ronde Tafel voor de bespreking van deze nieuwe variant, zie de [brief](#). Mede in dit verband kwamen er nog reacties vanuit de buurtvereniging [Rond het Wilhelminapark](#) en vanuit [Belleville](#) bij het Busstation. Zie verder plan [De Wending](#).

[terug naar top](#)

EERDERE PLANNEN EN VISIES

Al jaren is het duidelijk dat het winkelcentrum van Zeist achteruit gaat. Er is sprake van een toenemende leegstand. Dat heeft met algemene factoren te maken, zoals de opkomende internetverkoop, de vergrijzing van de bevolking en de economische stagnatie. Daarnaast zijn er ook factoren die specifiek Zeist raken, zoals de grotere concurrentie van uitbreidende winkelcentra in Utrecht en Amersfoort en de bereikbaarheid van (het centrum van) Zeist. Verder spelen ook een rol het gebrek aan een duidelijke eigen identiteit en een minder dan optimaal verblijfsklimaat.

Er zal dus iets moeten gebeuren maar wat?

Daarover zijn de meningen verdeeld. De gemeente, met ondersteuning van projectontwikkelaars, zag voor veel in verkeersmaatregelen en het compacter maken van het zogenaamde kernwinkelgebied met meer winkels en appartementen, zie <https://www.zeist.nl/inwoner/wonen-en-verbouwen/projecten/centrumgebied-van-zeist/>.

De winkeliersverenigingen waren daarover echter verdeeld en de bevolking zit niet te wachten op meer bouwen in het centrum. De burgerorganisaties prefereren vooral een heldere kwaliteitsvisie op het centrum en een voortvarend leegstandsbeleid. Inmiddels is er een centrumdialoog gehouden die resulteerde in een voor de burgerorganisaties en ondernemersverenigingen aanvaardbare aanpak.

[terug naar top](#)

MASTERPLAN CENTRUM ZEIST 2009

6 november 2009^[1]_{SEP}



In de herfst van 2009 nam de raad een zogenaamd “Masterplan” aan voor het centrum van Zeist. In deze nota staan de uitgangspunten, doelstellingen (en randvoorwaarden) voor structurele aanpassingen van het (winkel)centrum. Zo werd voorzien in alternatieve locaties voor de bibliotheek/muziekschool bij de markt, een andere verkeersstructuur,

waaronder de sluiting van het tunneltje en openbaar vervoer op de Voorheuvel. Wel was afgesproken ‘het waarborgen van een gedegen oost-west en west-oost verbinding door het centrum, zowel voor auto’s als voor bussen’). Wonen werd voorzien op de markt en verder zou op de Slotlaan een

Ramblas-achtige (Barcelona) sfeer moeten ontstaan.

Als argument werd o.a. verwezen naar de kwantitatieve capaciteit die in Zeist zou ontbreken voor landelijke winkelketens. Het is nu een omstreden vraag of een aanpak die gericht is op meer winkelruimte een oplossing is voor de huidige leegstand. Een geleidelijke kwaliteitsslag voor het winkelaanbod en voor (andere) voorzieningen, zoals groen, cultuur en recreatie, ligt wat Beter Zeist betreft eerder voor de hand. Dat is echter onaantrekkelijk voor (grote) architectenbureaus, projectontwikkelaars en bouwondernemers die allen immers graag willen bouwen.

De uitvoering van het Masterplan zou worden bekostigd door verdichting en door het bouwen van winkels en appartementen. Of dit financieel een haalbare kaart is zal moeten blijken. Ook zou de gemeente nog zelf geld uittrekken voor het aanpassen van de openbare ruimten en voorzieningen. Door een dergelijke grootschalige reconstructie het centrum gedurende lange tijd in een bouwput veranderen. Dat zal de aantrekkelijkheid van het winkelen in Zeist niet ten goede komen waardoor winkels juist kunnen verdwijnen. Bovendien bestaan er financiële risico's waardoor de uitvoering van plannen kan worden vertraagd of afgeblazen. Dat blijkt bij andere grootschalige projecten in stedelijke centra ook op te treden. Wat dan overblijft zijn bouwputten en lege plekken.

De inspraak over het masterplan vond begin 2010 plaats. Volgens het persbericht van de gemeente d.d. 7-10-2009 sloot de nota aan bij de wensen van de burgers van de gemeente Zeist. Het oorspronkelijke plan ging nog uit van hoogbouw op markante plekken in het centrum. ^[1]De stichting die strijdt tegen verhoging van de maximale bouwhoogte in het centrum van Zeist heeft een advocaat een inspraakreactie laten opstellen over de nota van uitgangspunten. Mr. M. Laanen heeft daarin een analyse gemaakt van het Zeister beleidsproces, die ook van belang is voor andere buurten. Daarin gaat het onder meer om de verhouding tussen de inspraak in Zeist en de vereisten die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) daaraan stelt. Voor de bijdrage van Mr. Laanen zie [Pleitnota Centrum, 5-11-2009.pdf](#). De hoogbouw in het centrum is inmiddels vervallen. Actie voeren kan dus uiteindelijk succes hebben.

[terug naar top](#)

INSPRAAK OVER CENTRUMPLAN 2012

14 december 2012

In de herfst van 2012 werd een volgend plan voor het Winkelcentrum openbaar gemaakt. Het was een aanpassing van het Masterplan waarbij het gebouw 'De Punt' toch bleef staan, maar werd ingebed in een verdicht centrum met extra winkels en appartementen.



Nog in 2012 heeft Beter Zeist met de gemeente gesproken over het plan voor de vernieuwing van het winkelcentrum bij de markt. Ook dit plan moet worden betaald uit de bouw van extra appartementen en winkels. Dat wordt lastig in deze tijd.

Het plan dat er nu ligt gaat echter uit van een rooskleurig scenario en is niet gebaseerd op een goed onderbouwde toekomstvisie. Zeist moet met het nieuwe centrum 'op de kaart worden gezet'. Wat betekent dit voor de bestaande detailhandel ook in de wijken wordt in het plan niet uitgewerkt. Concurrentie met grote ketens die worden aangetrokken zal vele kleine winkeliers de nekslag geven. Verder wordt geen rekening gehouden met de zuigkracht van grotere steden in de omgeving zoals Utrecht die hun winkelcapaciteit fors

uitbreiden.

Beter Zeist stelde daarover een voorlopig achtergronddocument, zie [SBZ Centrumplan 2012 12 14](#).

Inmiddels heeft het Centrummanagement een voorstel gemaakt voor het stimuleren en aantrekkelijker maken van het winkelcentrum. Het plan voor een verplichte bijdrage daarvoor van de ondernemers in het centrum heeft de raad in het voorjaar van 2012 goedgekeurd. Nu er dus structureel geld om de centrummanager voorzieningen te laten creëren ter verbetering van het verblijfsklimaat.

[terug naar top](#)

VISIE CENTRUM ZEIST 2013 IN RAAD

14 maart 2013

Veel insprekers gaven op 14 maart 2013 in de muziekschool hun Zienswijze over het raadsvoorstel Visie Centrum Zeist (13RV0019). Er waren vele bedenkingen tegen de bouw van extra winkelruimte en appartementen en op de voorgestelde verkeersmaatregelen. De vermindering van de doorgankelijkheid van het centrum vergroot de verkeersdruk in omgeving: het Wilhelminapark, de Oude Arnhemseweg e.o. (hoofd fietsroute) en het Lyceumkwartier. En wie zit te wachten op meer winkelruimte terwijl er eigenlijk een beleid zou moeten worden ingezet op het aanpakken van de winkelleegstand?

Voor de officiële Zienswijze van Beter Zeist zie [hier](#).

Ten behoeve van het raadsdebat heeft E.P. Visscher nog een brief over het plan gestuurd naar de raad, zie [Quick scan Winkelcentrum Zeist](#)

Tijdens het raadsdebat op 23 april onderschreven vrijwel alle partijen veel van de kritiek. Toch bleef wethouder Verbeek bij haar voorstel. Het wachten was op de amendementen tijdens de besluitvorming op 14 mei a.s.

[terug naar top](#)

ONDERZOEK EN DIALOOG OVER VISIE

14 mei 2013

De raad heeft op 14 mei 2013 in meerderheid een coalitie-amendement over de visie voor het winkelcentrum aangenomen. Dat houdt in dat:

- **er eerst nog een verkeersonderzoek wordt uitgevoerd;**
- **idem een onderzoek naar de beste locatie voor het houden van de weekmarkt(en);**
- **een leegstands- en verplaatsingsbeleid voor winkels wordt ontwikkeld;**
- **een uitvoeringsplan noodzakelijk is met een (gefaseerd) onderscheid tussen vastgoedontwikkeling en verkeersontwikkeling.**

Na de zomer van 2013 komt de gemeente met een aanvullend voorstel. In dat kader worden de resultaten van een aantal aanvullende onderzoeken gepresenteerd, zoals een second opinion naar het winkeloppervlak, de optimale route voor het busverkeer, de visie voor de culturele activiteiten en de nadere financiële onderbouwing. Daarover zal een dialoogronde met de voornaamste belanghebbenden en burgers worden gehouden. De bijgestelde visie geldt daarbij als uitgangspunt.

De gemeente komt hiermee tegemoet aan de kritiek van de tientallen insprekers. Vooralsnog staat het deel van het plan om extra winkels en appartementen op en rond het marktplein te bouwen nog wel in het plan. Beter Zeist vindt dat, zolang over de nieuwbouw nog zoveel verschil van opvatting bestaat, het weinig zin heeft nu over bouwkundige oplossingen te praten. De gemeente had echter

al eerder op 5 april 2006 een intentieovereenkomst afgesloten met de projectontwikkelaars Van Wijnen / Bouwfonds MAB.

Deze afspraak houdt in dat beide bedrijven deelnemen aan de planontwikkeling en daarvan een deel van de kosten betalen. Wanneer de raad de bouw afwijst en/of deze bedrijven niet bij de uitvoering worden ingeschakeld kan het de gemeente geld kosten. Medio 2013 is het echter duidelijk geworden, dat de Rabobank uiterlijk per 2016 de projectontwikkelaar MAB wil hebben afgebouwd. Dat MAB nog een rol zal spelen in de verdere ontwikkeling valt dan ook zeer te betwijfelen.

Verder zijn er beroepsprocedures te verwachten en is de voortgang van de reconstructie afhankelijk van de verkoop van de geplande appartementen. Uitvoeringsrisico's zijn dus te mogelijk. Vandaar dat de gemeenteraad heeft besloten dat er een sluitende begroting moet komen en dat inzicht moet worden gegeven in de kosten van het beheer van de openbare ruimte.

[terug naar top](#)

RESULTATEN CENTRUMDIALOOG

17 oktober 2013

Op 17 oktober 2013 bracht de Kerngroep Centrumdialoog haar advies uit aan het college van B&W en de raad. De aanbevelingen zijn in lijn met de inbreng van vele insprekers, waaronder Beter Zeist, tijdens de Ronde Tafel op 14 maart 2013. De groep adviseert voor het winkelcentrum van Zeist de kernwaarden duurzaamheid en groen te kiezen. Verder stelt zij voor de basisvoorwaarden schoon, heel en veilig te hanteren. De groep stemt in met de gedachte dat het centrum compacter zou moeten worden.

Wel geeft zij twee randvoorwaarden mee waaraan voldaan zou moeten worden:

- Er moet een leegstand- en verplaatsingsbeleid geformuleerd worden. (*Nota bene: in 2016 betref de leegstand inmiddels al al 20% van het aantal winkels in centrum Zeist – Koopstromenonderzoek Randstad 2016*).
- Winkelruimte mag alleen gebouwd worden als er aantoonbaar belangstelling is. Anders neemt de leegstand nog verder toe. (N.B.: in 2012 was de omzet van de winkelverkoop in Nederland met 6% gedaald als gewogen gemiddelde van een toename van 20% voor de online verkoop en een daling van 11% voor de verkoop op locatie).

Wat de verkeerscirculatie betreft adviseert de kerngroep een beperkt aantal aanpassingen waaronder:

- Openstellen van het busstation voor autoverkeer;
- Verkeersvrij maken van de (korte) Weeshuislaan
- Verkeer moet gebruik kunnen blijven maken van het Voorheuveplein (eventueel afbreken van het tunneltje bij de bibliotheek).

De kerngroep stelt dus niet voor om de Slotlaan af te sluiten. Ook wil zij niet de Voorheuvel openstellen voor autoverkeer tussen de Rozenstraat en de Bergweg. Verder heeft de groep een lijst van concrete maatregelen aan het college van B&W aangereikt. Deze zijn als 'Quick Wins' ingebracht door deelnemers aan de dialoogavonden, zie [Centrumdialoog Advies Kerngroep, 17-10-2013](#).

In de Kerngroep zitten vertegenwoordigers van Zakelijk Zeist, Zeist Onderneemt!, Beter Zeist en het Centrummanagement.

Het College van B&W ondersteunt het advies van de kerngroep centrumdialoog. Dat advies is in lijn met de inbreng van de meeste insprekers, waaronder Beter Zeist, tijdens de Ronde Tafel op 14 maart 2013. Tijdens de Ronde tafel van 26 november 2013 werd het

raadsvoorstel van het College dan ook in grote lijnen ondersteund, zij het dat over de aanpassing van de verkeerscirculatie verschillend werd gedacht.

Nog voor het kerstreces van 2013 ging de raad akkoord met het raadsvoorstel. Wel wilde het CDA het in de toekomst 'naar bewezen behoefte' nog bebouwen van de marktplein voorkomen door een wijzigingsvoorstel. Dat werd alleen gesteund door Seyst.nu, SP en NDZ. Verder nam de raad moties aan over het (in overeenstemming met de Stuctuurvisie Zeist 2020) autoluw maken van de Slotlaan (PvdA en VVD) en het onderzoeken naar mogelijkheden voor een leegstandsheffing (GroenLinks).

Beleef Zeist

Uit de centrumdialoog zijn een aantal handvatten voortgekomen, waaronder de kernwaarden groen, gezond en gastvrij. Op basis daarvan is een werkgroep geformeerd van personen met een achtergrond van winkeliers, vastgoedondernemers en centrumbewoners. Deze 'visietafel' heeft een Centrum Visie opgesteld voor Zeist over 5, 10 en 20 jaar. Dat leidde eind 2013 tot de [Centrumvisie Zeist](#): Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij.

Over de visie zijn in september 2014 een drietal bijeenkomsten gehouden met centrumbewoners, winkeliers en ondernemers. Ook is er huis aan huis een enquête verspreid door het platform Bewonersinitiatieven Zeist.

Dat resulteerde 1 september 2014 in het [rapport](#) "Pretiger winkelen, wonen en werken in het centrum van Zeist". Het is de bedoeling dat de gemeenteraad nog in 2014 over de visie een besluit neemt. Inmiddels heeft de gemeente in haar begroting 2015 alvast twee miljoen euro (uit het RIOZ) gereserveerd voor realisering van de centrumvisie.

[terug naar top](#)

NIEUW RAADSVORSTEL

24 februari 2015

Het College van B&W heeft op 2 oktober 2014 een Raadsvoorstel Centrumvisie-2 opgesteld op basis van de uitkomst van de Centrumdialoog ([14RV0069](#)). Kern van het voorstel is het realiseren van een compact, aantrekkelijk winkelcentrum en het daaraan aanpassen van het auto- en busverkeer.

ook www.beleefzeist.nl

Op 2 december 2014 kwam het College met een aanpassing van de verkeerscirculatie in de Centrumvisie.

De [nieuwe variant](#) zou een aantal bezwaren moeten wegnemen.

Inmiddels ligt er weer een volgende variant op tafel via een [amendement](#) op de voorlaatste variant. En idem een daaraan [aangepast raadsvoorstel](#).



Inhoud voorstel Centrumvisie oktober 2014

1. De centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' vast te stellen;
2. In te stemmen met de uitvoering en ondersteuning door de gemeente van de voorstellen en maatregelen die opgenomen zijn in c.q. voortvloeien uit de centrumvisie;
3. De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers);
4. Een plan op te stellen met betrokkenen voor de ontwikkeling c.q. toekomst van de gebieden die buiten De centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' vallen en

dit plan eind 2015 voor te leggen aan de raad

5. De Visietafel om te vormen tot een Adviesgroep Centrum, die vanuit de aanwezige expertise en kennis van de gemeente en achterban adviseert bij de uitvoering van de plannen;
6. De voortgang van het proces in december 2015, 2016 en 2017 te bespreken met de raad;
7. In december 2017 het proces met de raad af te ronden en te evalueren en te komen met een plan ten aanzien van het structurele beheer van het centrum van Zeist.

Belangrijke punten

- Autoluw maken van de Slotlaan;
- Verkeersvrij maken van de Weeshuislaan tussen de Antonlaan en de Slotlaan;
- Afbreken van het tunneltje voor de Klinker;
- Omleiden van het verkeer vanuit de Weeshuislaan over de Voorheuvel om de Klinker heen (dat is later veranderd in afsluiting van de Weeshuislaan behalve voor bussen);
- Samenvoegen van de Markt en het Weeshuisplein zodat het geheel een onderdeel wordt van het kernwinkelgebied;
- Reconstructie van het kruispunt Antonlaan / (Korte) Steynlaan;
- Herinrichting van de 1e Hogeweg in samenhang met de visievorming over het Walkartpark.

De discussie over het raadsvoorstel ging vooral over de verkeersmaatregelen. De keuze van de raad om auto's niet meer van noord oost naar zuid west door het centrum te laten rijden (dus niet tussen de bibliotheek en AH door, al dan niet via een tunneltje) wijkt af van adviezen van:

- de deelnemers aan de dialoogavonden bereikbaarheid;
- het kerngroep advies;
- het advies van de visietafel.

Kosten uitvoering

De totale uitvoering van de centrumvisie is door de visietafel geraamd op € 5,7 miljoen incidenteel en jaarlijks € 60.000,- gedurende circa 4 jaar. Er is een dekking van € 4 miljoen beschikbaar. Het resterende deel – € 1,9 miljoen – zal gezocht worden in innovatie, bestaande budgetten voor onderhoud, subsidies, bijdragen *en financiering door vastgoedeigenaren en ondernemers. (Wordt de markt over enkele jaren dan toch bebouwd?)*. Mochten er onvoldoende middelen tijdig beschikbaar zijn, dan worden er keuzes gemaakt in het uitvoeringstempo of zal er een andere dekking worden voorgesteld.

Welk probleem wordt met de nieuwe verkeerscirculatie opgelost? En welke problemen ontstaan er juist daardoor?

Er functioneerden vier themagroepen in het kader van het betrekken van inwoners bij de centrumdialoog. De deelnemers aan de themagroep bereikbaarheid waren het volgende van mening.

- De bereikbaarheid van het centrum is vanuit alle richtingen goed;
- De verkeersafwikkeling in en door het centrum is nergens een probleem. Eerder had het parkeerpanel het volgende al vastgesteld.
- Er is ruim voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Zeist.

De kruising Hogeweg/Slotlaan werd door de themagroep als niet ideaal bestempeld. Genoemd werd dat zich soms een wachtrij op de Antonlaan richting centrum en op de Korte Steynlaan vormt. De af en toe resulterende extra wachttijden zijn misschien ergerlijk, maar volgens de themagroep niet problematisch. Dus vroeg deze zich af: welk probleem moet er eigenlijk worden opgelost?

Desondanks besloot de raad in maart 2015 tot een zeer ingrijpende wijziging in de verkeerscirculatie zoals:

1. Het afbreken van het tunneltje voor auto's;
2. Geen bus meer over het korte stuk van de Weeshuislaan;
3. Geen twee richting verkeer op de Slotlaan tussen de Hogeweg en de Korte Steynlaan;
4. Het verkeersluwer maken van de Slotlaan;
5. Het leiden van auto's over het busstation;
6. Het invoeren van eenrichtingverkeer op een deel van de Antonlaan.

Wat het eerste punt betreft is de logische vraag "waarom deze ingreep?" niet gesteld, laat staan beantwoord. Bij de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2014 kwam in de partijprogramma's van de coalitiepartijen de wens om de noord/zuid verbinding te verbreken ook niet voor.

Het eerste punt, het afbreken van het tunneltje, sluit de verkeersstroom van noordoost richting zuidwest door het centrum af. Dat leidt ertoe dat het verkeer zich door de rond het winkelcentrum heen liggende buurten moet 'wringen' om terug te gaan. Niet alleen zorgt dat tot extra autokilometers, maar het levert ook verkeersoverlast op in de buurten. In welke mate dat zal gebeuren en welke straten dat aangaat was tijdens de besluitvorming nog onvoldoende onderzocht. Worden door een dergelijke verkeerscirculatie automobilisten juist niet afgeschrikt om het Zeister centrum te bezoeken?

De punten 5 en 6, het 'rondje Belleville', zijn verweven met het afsluiten van de huidige route door het tunneltje en over het Voorheuvelplein voor NZ autoverkeer. Maar ook de uiteindelijke invulling van het Enecoterrein speelt een rol, evenals het verkeersluwer inrichten van de Slotlaan. Verder is het van belang eerst vast te stellen wat de meer eenvoudige verbetermogelijkheden zijn. Hierbij gaat het om het vervangen of beter afstellen van de stoplichten hoek Antonlaan/Steynlaan, het weglaten van de verkeerslichten hoek Slotlaan/Korte Steynlaan en het stoppen met transponder ingrepen door bussen. Met dit soort ingrepen kan de niet aangetoonde en door de themagroep ook niet als probleem ervaren situatie nog worden verbeterd.

Het zou de investering van honderdduizenden euro's in het omstreden rondje Belleville kunnen voorkomen. Het is ook in lijn met de wens van de raad om de Slotlaanverkeer autoluwer te maken zie plan [De Wending](#).

Voor de discussie en inspraak over het raadsvoorstel van februari 2015 wordt verwezen naar [Nieuwsitem 4](#) en naar [Raadsbesluit 2015](#).

[terug naar top](#)

UITVOERING CENTRUMVISIE

juni 2015 e.v.

De gemeente heeft op 15 juni 2015 het [Procesplan uitvoering Centrumvisie](#) vastgesteld. De uitvoering van de visie moet leiden tot een aangenamer en rustiger centrum, waar mensen graag komen en langer blijven. Het plan schetst de werkwijze, de gewenste resultaten en sluit af met een planning op hoofdlijnen voor 2015. De gemeente wil daarbij via een interactief proces de gebruikers van het centrum betrekken zie [de oproep](#) daartoe. De oorspronkelijke opzet van het proces is dat de samenleving de inhoud levert, de gemeenteraad het proces volgt en het college verantwoordelijk is voor de uitvoering. Of de gesprekken wat zullen opleveren is maar de vraag, omdat het binnen het kader van de Centrumvisie is en beperkt is tot genoemde straten.

Inmiddels vindt op straatniveau overleg plaats met de bewoners en wordt nagegaan hoe een toename van (sluip)verkeer door woonwijken zo veel mogelijk is te beperken. De petitie van BIZ en anderen kunnen bijdragen aan het vinden van oplossingen. Niet iedereen neemt namelijk deel aan inspraakavonden, hoorzittingen of discussies op internet. Eénrichtingsverkeer biedt een mogelijkheid om doorgaand verkeer zo veel mogelijk gebruik te laten maken van (rond)wegen. Die zijn daarvoor geschikter dan

woonstraten, terwijl de bereikbaarheid voor privé- en zakelijk bestemmingsverkeer gewaarborgd wordt. Het gaat daarbij om het zoeken naar een breedgedragen mix waarbij voor- en nadelen zo goed mogelijk zijn afgewogen.

De vastgoedbezitters zijn nu als eerste aan de slag gegaan, althans hebben de vergunningen aangevraagd, maar daar hoefde in feite dat Centrumplan niet voor worden aangenomen. Het dichtbouwen van de arcades van “mauvais Cour” lijkt echter de doodklap voor dat windgat. De markt gaat een hele doorloop missen: een koopman vertrekt al naar elders. De winkels van Belcour worden ongetwijfeld opgezaald met huurverhogingen vanwege uitbreiding in meters. Daar zit Zeist niet op zit te wachten. Bij winkeliers zonder vast huurcontract, zoals Stuifie bij de achteringang van V&D, is inmiddels de huur opgezegd. Lange leve de leegstand of gaat het om een strategische heroverweging van de bewinkeling? Ook twee andere winkels aldaar (Vivant en Jippiejurk) sluiten als gevolg van het werk aan de weg en de verbouwing van de puien. In Zeist en elders was het probleem bij de winkelcentra het gebrek aan concentratie van winkels en de te hoge huren. Wat wordt daar aan gedaan in Zeist?

Voor de kritiek van burgerorganisaties over het ‘rondje Belleville’ wordt verwezen naar [Nieuwsitem 5](#). Het opwerpen van barrières voor het doorgaand verkeer door het centrum zorgt voor extra verkeer door de omliggende buurten zoals de Torenlaan-Jagerlaan en het Wilhelminapark. In het aangenomen Masterplan van 2009 was daarentegen juist besloten tot *‘het waarborgen van een gedegen oost-west en west-oost verbinding door het centrum, zowel voor auto’s als voor bussen’*. In combinatie met het belemmeren van het oost-west verkeer door het centrum zorgt het inrichten voor eenrichtingsverkeer van de Antonlaan vanaf de Steynlaan tot het Lyceumkwartier voor grote problemen voor de omliggende buurten. Het zal leiden tot autoverkeer over het busstation en globaal een verdubbeling van het autoverkeer door het Wilhelminapark: zie de [korte enquête](#) van augustus 2015 met aanvullend een [historische toelichting](#) door H.J. Hoorn.

Tot 11 september heeft hij 41 reacties ontvangen van aanwonenden langs de betreffende routes. De meeste bewoners (90 %) waren er niet van op de hoogte dat realisatie van de centrumvisie zou leiden tot verdubbeling van verkeer in het Wilhelminapark. De meeste bewoners (98 %) zijn hier tegen. Niemand is voor. Nadien zijn nog ca. 70 reacties binnengekomen die ook afwijzend waren en waarin handhaving van het tunneltje wordt bepleit. Op 2 oktober 2015 stuurde de Bewoners Vereniging Rond het Wilhelminapark een [brief](#) naar de gemeente. Daarin geeft deze aan dat de mogelijkheden voor een verkeerscirculatie zonder een toename van verkeer door het Wilhelminapark verder moeten worden onderzocht. Inmiddels overlegt de vereniging met de gemeente over het instellen van eenrichtingsverkeer op wegen van het Wilhelminapark. Dat was een lang gekoesterde wens en die kan nu worden vervuld om sluipverkeer door de buurt te voorkomen. Dat betekent wel een toename van autoverkeer op doorgaande wegen in onder meer het aangrenzende Lyceumkwartier zoals de Lindelaan en de Lyceumlaan (zie hierna).

Er is overigens nog steeds geen recente berekening beschikbaar over de effecten van de verkeersmaatregelen rondom Antonlaan – Korte Steynlaan – busstation. Dit ondanks de vele verzoeken daarover van de kant van belanghebbenden. Daarin wordt nu voorzien in overleg met de belanghebbenden. dat is van belang bij het vinden van oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten autoluwe Slotlaan, ontlasten kruispunt Antonlaan-Steynlaan en eventuele noodzaak tot openstelling van het busstation.

Voor de Torenlaan – Jagerlaan is al een concrete circulatiemaatregel bedacht. Voor de Torenlaan wordt nu het omdraaien van de rijrichting voorgesteld. Overigens heeft Bewoners Initiatieven Zeist de bewoners van de Jagerlaan/Bergweg gevraagd een peiling/petitie georganiseerd vanwege de voorspelde toename van het verkeer. Als via de Antonlaan en Steynlaan het centrum uitgereden wordt, is het namelijk aantrekkelijk ter vermijding van het stoplicht vanaf de Antonlaan binnendoor via de Jagerlaan richting

Bergweg te rijden. Eénrichtingsverkeer op de Jagerlaan in de richting van de Antonlaan gaat dit tegen. De petitie voor de Jagerlaan e.o. is door de meeste bewoners getekend. Ook basis- en kleuterschool De Hoeksteen en kinderopvang Kiekeboe steunen de actie.

Verder is op de Dwarsweg en de Jacob van Lenneplaan meer verkeer te verwachten (binnendoor naar de Schaerweijdelaan). Vooral de Dwarsweg is een smalle straat en nu al rijden de vrachtwagens van en naar de Lidl regelmatig de spiegels van geparkeerde auto's. Bewoners hebben daarom 1,5 jaar geleden al bij de gemeente gevraagd om éénrichtingsverkeer (richting van Reenenweg), maar dat is toen afgewezen. Ook voor deze straat organiseert BIZ een peiling/petitie.

Voor de omgeving van het Wilhelminapark suggereert de gemeente omleidingen. Eenrichtingsverkeer op een deel van Huydecoperweg (in de richting van de Prins Hendriklaan) zorgt ervoor dat de verkeersintensiteit niet verdubbelt, maar halveert. Het is mogelijk om op meer wegen eenrichtingsverkeer in te voeren en/of de rijrichting om te draaien. Op deze manier kan sluipverkeer worden tegengegaan en er voor worden gezorgd dat verkeer wordt afgewikkeld langs (rond)wegen die daar geschikt(er) voor zijn, zoals de Utrechtseweg, Laan van Beek & Royen, Antonlaan, Boulevard. Het zal waarschijnlijk ook drukker worden op de Schaerweijdelaan, Steynlaan, Bergweg, Jacob van Lenneplaan, Lindenlaan en Lyceumlaan, maar deze straten zijn daar beter op berekend. Het zijn oplossingen die in principe een goede bereikbaarheid niet in de weg staan en zorgen voor minder geluidsoverlast en meer veiligheid. Wel leidt het omrijden voor meer autokilometers en extra autoverkeer op de betreffende rijroutes.

Voor de bewoners in de buurt Wilhelminapark e.o. organiseerde BIZ een [peiling/petitie](#). Deze is ook geplaatst op Facebook en is bezorgd in de buurt. De petitie werd bezorgd bij 175 huishoudens. 21% van hen reageerde en 91% van de respondenten tekende de petitie. Zie verder de samenvatting van de [uitkomsten](#). BIZ stelt op basis daarvan voor de invoering van eenrichtingsverkeer op de Huydecoperweg en de Boslaan door te rekenen op sluipverkeer door de Stationslaan en de Boslaan. In plaats van de verwachte verdubbeling van het verkeer op de Prins Hendriklaan lijkt dan een halvering mogelijk. Daarbij kunnen de voorgestelde maatregelen worden gecombineerd met de invoering van vergunningen en betaald parkeren tijdens winkel/kantoortijden. Overigens zijn de voorgestelde maatregelen in de petitie alleen gericht op het sluipverkeer in zuidwestelijke richting en niet op die in noord-oostelijke richting. Deze laatste verkeersstroom kan ook extra verkeer verwachten als gevolg van het verdwijnen van het tunneltje op het Voorheuvelplein en een meer autoluwe Slotlaan.

Inmiddels heeft de vertegenwoordiging van de [bewoners van de Slotlaan 2-108](#) een brief naar de gemeente gestuurd over de voorgenomen aanpassing van de laan langs het Walkartpark. Dat in verband met het voornemen aldaar weer lijnbussen te laten rijden. Inmiddels blijkt uit reacties vanuit de gemeente dat de verandering van de laan betrekking heeft op een betere zichtbaarheid van het park, de parkeerplaatsen en de inrichting van het straatprofiel. De aanpassing zal in de tweede helft van 2015 of in 2016 worden voorbereid. Over de verkeersafwikkeling van het centrumgebied heeft de Monumentencommissie op 29 juni 2015 een briefadvies gegeven over de [cultuurhistorische kaders](#).
[terug naar top](#)

VERKEERSONDERZOEK CENTRUMVISIE 2015

Voor meer informatie functioneert vanaf vrijdag 13 november 2015 een informatiecentrum. Dat is tegenover de Allegro Tuin gevestigd in een naaiatelier, Weeshuislaan 5. De site is www.centrumzeistvernieuwt.nl. Daarop zullen ook sfeerbeelden staan van het vernieuwde centrum in 2018. Via www.zeist.nl/verkeercentrum (niet meer werkend!) kon men zich aanmelden voor de gesprekken over de voorgestelde verkeersmaatregelen. Er stonden onder deze knop van de

site ook bijlagen waarin de verkeersmaatregelen zijn doorgerekend. Zo was in de (onduidelijke) bijlage 2 onder 'Effecten verkeersmaatregelen' te zien dat de verkeersintensiteiten op de Prins Hendriklaan zullen verdubbelen of zelf meer (150% volgens de laatste simulatie vanwege de gemeente).

Wat het verkeer over de Slotlaan betreft wordt het volgende verwacht.

Bijlage 2b: Verkeersintensiteit avondspits (gemiddelde uur van 16.00-18.00 uur): Slotlaan (tussen 2e Hogeweg en Weeshuislaan) 2007: 300, ongewijzigd beleid: 300; amendementsvariant: 250, een teruggang van ruim 16%.

Bijlage 2a: Verkeersintensiteit ochtendspits (gemiddelde uur van 7.00-9.00 uur): Slotlaan (tussen 2e Hogeweg en Weeshuislaan) 2007: 150, ongewijzigd beleid: 200; amendementsvariant: 150, een teruggang van 25%.

Mogelijk kan de inrichting (klinkers, shared space, horecapleintjes en het meanderen) nog zorgen voor vermindering van het autoverkeer over de Slotlaan tussen de Hogewegen en de Weeshuislaan.

Nog dramatischer is het op het gedeelte tussen Jagerlaan en de Korte Steynlaan. Daar is sprake van een verdubbeling (toename), omdat de sluiproute via de Jagerlaan vervalt.

Idem avondspits: Slotlaan (tussen Jagerlaan en Korte Steynlaan) 2007: 150, ongewijzigd beleid: 150, amendementsvariant: 300, een toename van 100 %.

en ochtendspits: Slotlaan (tussen Jagerlaan en Korte Steynlaan) 2007: 70, ongewijzigd beleid: 80, amendementsvariant: 150, ook ongeveer een verdubbeling.

Verwacht mag worden dat ook de raadsleden en de winkeliers van deze cijfers zullen schrikken. Hoe slecht onderbouwd de keuze van de raad is blijkt uit de doorrekeningen. Op 6 oktober kreeg de raad een [toelichting van het college](#) op nieuwe verkeersberekeningen. Het gaat om een [Kruispuntanalyse Antonlaan – Steynlaan – Slotlaan](#) en een [Quick scan analyse varianten Centrumvisie](#). Op basis daarvan concludeert het college het volgende. *“Algemeen beeld is dat de huidige verkeerscirculatie nauwelijks meer restcapaciteit kent in de avondspits. Het openstellen van het busstation zorgt voor een robuuste verkeersoplossing. Wanneer De Wending gerealiseerd wordt dan leidt dat tot grote afwikkelingsproblemen. Door het openstellen van het busstation kan de kruising de verkeerstoename goed verwerken.”*

Autoluwe Slotlaan?

Wel maakt het college de volgende kanttekeningen: *“De Slotlaan wordt drukker en wordt ongeveer weer net zo druk als in de huidige situatie. Het verkeersaanbod op de Slotlaan verdient de volle aandacht in de nog te houden ontwerpdialoog, ook zonder openstelling van het busstation. Met een goed autoluw ontwerp is het verkeersaanbod terug te dringen, dit is echter nauwelijks te modelleren.”... “De combinatie autoverkeer en een busstation zorgt ook voor een ontwerpuitdaging op het busstation. Daarbij is wel voldoende fysieke ruimte om dit verkeersveilig te kunnen organiseren.”*

In alle berekeningen en getallen zit nog niet het effect van het autoluw maken van de Slotlaan. In het gemeentelijk verkeersmodel kan dit namelijk niet worden berekend. Het model kent alleen open of dicht, niet autoluw. Voor een autoluwe laan is geen verkeersbesluit nodig. Het wordt gerealiseerd door een 'shared space' inrichting van de rijbaan. Daarbij rijden fietsers als een schild voor de auto's en bussen uit. Overigens schijnt dat bij meer dan 100 auto's per uur niet te werken. Fietsers zullen dan toch uitwijken en/of over de stoep gaan rijden. Dat levert weer andere risico's voor aanrijdingen op.

In de mate waarin een autoluwe inrichting van de Slotlaan lukt, zal dit tot extra sluiptverkeer leiden in andere buurten, zoals het Wilhelminapark. Deze buurt krijgt dan niet alleen het sluiptverkeer in zuidwestelijke richting, maar ook in noordoostelijke richting, de huidige rijrichting op de Slotlaan, zie het [memo van de Antea'group](#) van 23 december 2015. Waarschijnlijk zal de + 20 % auto's door het Wilhelminapark in praktijk

hoger zijn, doordat de Meester de Klerkstraat de berekende + 40 % niet aankan. Als de Pauw van Wieldrechtlaan vervolgens eenrichtingsverkeer krijgt in noordoostelijke richting, ontstaat daar het risico van sluipverkeer.

In de mate waarin het lukt de Slotlaan autovrij te maken zal het verkeer van de Slotlaan (in noordoostelijke richting) andere routes gaan kiezen. Daarvan neemt 40 % de Meester de Klerkstraat. Volgens de berekeningen rijden er nu 3.950 auto's per dag door de Slotlaan. Als het bijvoorbeeld lukt om dat met 90 % terug te brengen, leidt dat volgens de berekeningen tot een toename van 1.422 auto's per dag door de Meester de Klerkstraat ($3.950 \times 90 \% \times 40 \%$). Die toename is nog niet meegeteld in de verkeersintensiteiten die nu door de gemeente gepubliceerd zijn. Dit hangt er mee samen dat voor het autoluw maken van de Slotlaan geen verkeersbesluit nodig is.

Aan de voorwaarde van de Centrumvisie om de Slotlaan (in een bepaalde mate) autoluw te maken is volgens het gemeentelijk verkeersmodel niet te berekenen. De effecten zijn dan ook lastig te doorgronden. De discussie over de plannen zal dus nog wel doorgaan. Overigens maakt het nogal wat uit of het gaat om een beperkte reductie van het autoverkeer of het weren van doorgaand verkeer (bijvoorbeeld voor inwoners van de buitenwijken), laat staan het gedurende bepaalde tijden afsluiten van de laan.

Mogelijke verkeersmaatregelen

Op 5 oktober 2015 werd met belanghebbende bewoners een bijeenkomst gehouden over de voorgestelde en mogelijke verkeersmaatregelen. De bijeenkomst was een voorbereiding op een uitwerking van de voorstellen per deelgebied, zie het [verslag](#).

Dagelijks rijden er 6000 auto's vanaf de Boulevard (A28) via de Antonlaan en het tunneltje richting Utrechtseweg en Laan van Beek & Royen. De vrees dat het doorbreken van deze noord-zuidverbinding zou leiden tot een verdubbeling van het sluipverkeer in het Wilhelminapark, de Torenlaan, Jagerlaan en Cronjélaan bleek ongegrond. Wel pleit BIZ in een [brief d.d. 23 februari 2016](#) voor eenrichtingsverkeer op een deel van de Jagerlaan en op de Cronjélaan. Daarover is in oktober 2015 een enquête gehouden. Op initiatief van de gemeente zijn, in nauw overleg met bewoners(verenigingen), aanvullende verkeersvarianten ontwikkeld die extra sluip-verkeer voorkomen. Volgens de berekeningen zorgen ze zelfs voor een sterke afname ervan ten opzichte van de huidige situatie. Ook blijkt dat sluiting van het tunneltje niet leidt tot meer verkeer op de Steynlaan. De verwachting is namelijk dat doorgaand verkeer in toenemende mate gebruik maakt van rondwegen. Het gaat om de zogenaamde buitenruit, zoals de Dijnseburgerlaan en Krakelingweg.

Beeldkwaliteitsplan

Medio september 2015 is ook een [beeldkwaliteitsplan](#) opgeleverd. Daarin is de mogelijke inrichting van de diverse straten in het winkelcentrum uitgebeeld. Het plan bevat inspiratiebeelden van hoe het centrum van Zeist er straks uit kan zien en geeft richtlijnen voor de gewenste uitstraling. De regiegroep hoort graag van inwoners en ondernemers in Zeist wat zij van deze beelden vinden en of er andere ideeën zijn voor de uitstraling, passend bij de centrumvisie. Met alle reacties gaat de regiegroep aan de slag om een definitief beeldkwaliteitsplan te maken.

[terug naar top](#)

VOORGENOMEN VERKEERSBESLUITEN 2016

21 MAART 2016

Hendrik Jan Hoorn ontving met een beroep op de WOB Wet Openbaarheid Bestuur) de doorrekening van de verkeersmaatregelen van de centrumvisie (amendementvariant 3 maart 2015). Het zijn de huidige situatie (referentie 2025), de centrumvisie (amendementsvariant met busstation open) en idem met aanvullende maatregelen om sluipverkeer als gevolg van de centrumvisie tegen te gaan. De laatste is van belang om zo

nodig ongewenste neveneffecten tegen te gaan, voornamelijk in het Wilhelminapark. Deze maatregelen worden beschreven in de [brief d.d. 8 maart 2016](#) van B&W aan de gemeenteraad, blz. 4 onderaan.

Varianten verkeerscirculatie

De diverse varianten zoals die worden voorgesteld staan in de [visualisatie](#) van begin 2016. Bijgaand een selectie (etmaalplots; er zijn ook nog ochtend- en avondspitsplots). Dit zijn kaartjes van Zeist met per straat en per rijrichting aangegeven hoeveel voertuigen (auto's) er per dag rijden.

- [Variant 1](#), *Referentie 2025, huidige situatie / uitgangspunt.*
- [Variant 2](#), *Centrumvisie 2025 / amendementsvariant met busstation open, zonder aanvullende maatregelen.* Dit is dezelfde variant die afgelopen zomer was doorgerekend, maar in het rekenmodel zijn een paar fouten verbeterd. Volgens dit model met een open Korte Steynlaan gaan er ruim 3.900 auto's per etmaal over het busstation.
- [Variant 3](#), *Integrale variant 2025. Centrumvisie 2025 plus aanvullende maatregelen,* waar de burgers nu al een half jaar op wachten. Conform dit model met een voor auto's afgesloten Korte Steynlaan gaan er per etmaal ruim 3.700 auto's uitrijden over het busstation.

Doordat in de centrumvisie het tunneltje bij de Klinker dicht gaat, kunnen auto's niet meer in zuidwestelijke richting door het centrum rijden. Eerder zagen we dat ze dan een sluiproute door het Wilhelminapark kiezen, voornamelijk via de Stationslaan en de Prins Hendriklaan (variant 2).

Door de aanvullende maatregelen wordt deze route tegengegaan (variant 3). Het verkeer moet dan komend van de Steynlaan via de Antonlaan, Verlengde Slotlaan, rechtsaf stukje Lindenlaan, rechtsaf Lyceumlaan, linksaf Fransen van de Puttelaan, rechtsaf Pauw van Wieldrechtlaan, linksaf Boslaan en verder het Wilhelminapark in. Doordat ook eenrichtingsverkeer wordt ingesteld op de Lorentzlaan tussen de Boslaan en de Aristoteleslaan in de richting van de Aristoteleslaan, wordt de Pauw van Wieldrechtlaan de enige noordelijke ingang van het Wilhelminapark.

Deze maatregelen zijn deels effectief om sluijverkeer door het wilhelminapark tegen te gaan; de Stationslaan en Prins Hendriklaan worden veel rustiger. Er zijn echter ook nadelen verbonden aan de maatregelen:

- Deze route vormt ook voor bewoners en bezoekers van de wijk dag in dag uit een grote omweg.
- De hierboven genoemde straten zoals de Pauw van Wieldrechtlaan, de Boslaan en Prof. Lorentzlaan worden veel drukker (37-48%). De reden voor deze stijging is dat deze route de noordelijke toegang tot de wijk gaat vormen. Maar de stijging blijft beperkt tot deze percentages omdat het sluijverkeer hiermee effectief wordt tegengegaan.
- Doordat de noordelijke ingang van het Wilhelminapark minder aantrekkelijk wordt, verschuift het bestemmingsverkeer gedeeltelijk naar de zuidwestelijke ingang: Choisyweg, Woudenbergseweg, enz. Daar wordt het ook veel drukker.
- Door de omkering van de rijrichting op de Bethaniëlaan wordt de uitgaande route via de Vijverlaan en de Bethaniëlaan veel drukker.
- De problemen worden door de centrumvisie plus aanvullende maatregelen nog veel groter op de Verlengde Slotlaan (+ 277 %), de Bethaniëlaan (+ 230 %) en de Vijverlaan (+ 257 %) en vele andere straten in Zeist. Zie het hiervoor genoemde excel bestand "Verschil variant 3 t.o.v. variant 1", blad 'etmaal', kolom J.
- Op allerlei andere plekken in Zeist wordt het ook drukker zoals in Centrum-west, Valckenbosch, het Lyceumkwartier, Kerckebosch en de Dichtersbuurt (op de route J. van Lennepplein, J. Catslaan, Oude Arnhemseweg en Sanatoriumlaan).

Verkeersbesluit tunneltje bij de Klinker

Uit de brief van 6 maart (blz. 4 en 5) blijkt dat het college nu wel een verkeersbesluit wil nemen over afsluiting van het tunneltje bij de Klinker (verkeersmaatregel 1), maar nog niet over het pakket met aanvullende maatregelen. Salamitactiek dus. Als verkeersmaatregel 1

van de baan is, blijft de oude situatie bestaan.

Op de site van de buurtvereniging Wilhelminapark Zeist staat onder Centrumplan, Update 2 in een verslag van een gesprek met Wouter Das: *'Geen discussie over de tunnel bij de Klinker of Mr de Klerkstraat over nut en noodzaak want het zijn al raadsbesluiten die alleen juridisch kunnen worden aangevochten.'* Dit is onjuist. De vaststelling van de centrumvisie door de gemeenteraad op 3 maart 2015 is geen besluit in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht, omdat het niet op extern rechtsgevolg gericht is. Het is niet meer dan de vaststelling van de visie van de gemeenteraad ('zo zien we het'). Dat besluit over de centrumvisie kunnen burgers en belangengroepen juist NIET juridisch aanvechten, omdat er niets besloten is wat (direct) gevolgen heeft voor burgers. De verkeersbesluiten die nu in procedure gebracht worden, zullen wel besluiten zijn in de zin van de AWB. Dat betekent dat er wel bezwaar bij de gemeente (via zienswijzen?) en zo nodig vervolgens beroep op de rechter mogelijk wordt.

Busstation en Slotlaan

Na het besluit over het tunnetje bij de klinker zullen de andere besluiten aan de orde komen. In dit verband is het door de organisaties gevraagde verkeerskundig validatierapport van Goudappel & Coffeng van belang. In het [concept-rapport](#) van 25 december 2015 worden de resultaten van het DTV-rapport gekwalificeerd als als onjuist, niet compleet enz. In het [definitieve rapport van Goudappel en Coffeng](#) is het iets minder expliciet. Rechtvaardiging voor het ingrijpen in de verkeersstromen geeft het rapport niet, integendeel zelfs. Redelijk simpele aanpassingen moeten volstaan. Dat opent nieuwe mogelijkheden om na te gaan of de 'super rotonde' om Grande Belleville nodig is. Het busstation kan dan gespaard blijven van (onnodig) autoverkeer dat een gevaar oplevert voor de buspassagiers en fietsers. Het verkeer vormt bovendien een aantasting van het beschermde dorpsgezicht Bethaniëplein. Ondanks de validatie wil de gemeente toch de verkeersaanpassingen doorzetten, zie de [mededeling](#) op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl. De noodzaak daarvan zal ongetwijfeld worden betwist.

Voor de Slotlaan tussen de Hogewegen en het busstation wordt een autoluwe inrichting voor bestemmingsverkeer voorgesteld. Wat de burgerorganisaties betreft zou dat bij voorkeur niet meer dan 15 % moeten zijn van het huidige aanbod. Wanneer die echt gerealiseerd zou worden, dan zal in vergelijking met de huidige variant 3 het autoverkeer over het busstation ook aanzienlijk verminderen. In dit verband wijst Beter Zeist op de mogelijkheid van elektronische registratie van de verblijfsduur en/of de koppeling aan het gebruik van de parkeerplaatsen voor kort parkeren. En mogelijk in combinatie met een ontheffing voor de bewoners van de buurten rondom het centrum, maar niet voor die uit de buitenwijken.

BiZ stelde al eerder voor om in de toekomst bussen en (bestemmings)vrachtverkeer op het busstation toe te laten. Bezoekers die per auto naar de Slotlaan komen zouden dan de mogelijkheid moeten krijgen om aan het eind van de Slotlaan te keren en terug te rijden. De toekomstige inrichting als shared space-gebied (gedeelte ruimte) biedt daartoe de mogelijkheid. Doorgaand verkeer (de overige 85%) kan dan gebruik maken van rondwegen zoals de Laan van Beek en Roijen. In de toekomst is natuurlijk ook te onderzoeken of er onder winkeliers en bewoners voldoende draagvlak bestaat voor een autovrije Slotlaan.

'Donkere Laan'

Begin 2016 is er onder de aanwonenden, winkeliers en bedrijven op de Donkere Laan (Slotlaan vanaf het Rond tot de Hogeweg) onrust ontstaan over de aanpassing van deze laan, zie de [brief d.d. 16 februari](#) op basis van een petitie van 9 februari. De wijziging heeft vooral te maken met lijnbussen die waarschijnlijk gebruik zullen gaan maken van de laan in de richting van het Rond. Dat is een uitwerking van de Centrumvisie. De aanwonenden hoopten dat ook een alternatief bespreekbaar zou zijn van een bussenloop via de Motaubanstraat of via de 2e Hogeweg. De provincie adviseert hierover in verband met de

gevolgen voor de exploitatie, zoals kosten, reistijden en noodzakelijke aansluitingen.

Wat Donkere Laan betreft wil de gemeente het [advies van de provincie](#) over de busseloop volgen. Dat betekent dat bussen vanuit de 1^{ste} Hogeweg gaan rijden in de richting van het Rond. Ook zullen bussen die op de 2e Hogeweg aankomen niet meer via de Slotlaan naar het busstation rijden maar direct naar het Rond rijden. In totaal tijdens de ochtendspits en overdag 5 bussen per uur, en in de avondspits 9 bussen. De haaks op de laan gerichte parkeerplaatsen komen in de lengterichting langs de weg. Het aantal parkeerplaatsen zal zeker met de helft afnemen, maar als uitwijkmogelijkheid fungeert de parkeergarage onder het gemeentehuis. Het fietspad wordt verplaatst en komt achter de laanbomen te liggen.

[terug naar top](#)

VERVOLG PROCEDURE VERKEERSBESLUITEN

Op 8 maart 2016 heeft het college kennis genomen van de uitkomsten van de verkeersdialog. Daarnaast worden een aantal aanvullende verkeersmaatregelen genomen en neemt het college kennis van de bijbehorende effecten. Ook werd besloten de op 3 maart 2015 gekozen verkeersmaatregelen en een aantal aanvullende verkeersmaatregelen in procedure te brengen. Dat gebeurt door middel van benodigde ontwerpverkeersbesluiten. Deze liggen vanaf 6 april tot en met 18 mei ter visie voor informatie en voor het indienen van zienswijzen door belanghebbenden. Het gaat om de volgende ontwerp verkeersbesluiten.

1. 174.170 [afsluiten Jagerlaan](#).
2. 174.176 [Korte Steynlaan – Slotlaan \(busstation\) – Geiserlaan](#), meerdere maatregelen.
3. 174.178 [instellen eenrichtingsverkeer Meester de Klerkstraat](#).
4. 174.179 [opheffen eenrichtingsverkeer Oude Arnhemseweg](#).
5. 174.181 [permanent afsluiten van de Rozenstraat](#) ter hoogte van de aansluiting op de Voorheuvel.
6. 174.183 [Weeshuislaan – Voorheuvel – Slotlaan – 1ste Hogeweg](#) meerdere verkeersmaatregelen.

Verder worden voor twee omliggende woonwijken, Wilhelminapark en de omgeving Jagerlaan – Torenlaan – Cronjélaan, een wijkverkeersplan opgesteld. Zie voor deze besluiten en de onderbouwing ervan de [brief van 8 maart 2016](#) aan de raad en [Centrum Zeist Vernieuwt](#). Bewoners Initiatieven Zeist heeft hierover ook nog een [informatieve brief](#) gestuurd. Hierbij nog een kort overzicht van de verandering van de [verkeersintensiteit per weg](#). En verder ook [plattegronden](#) van de oude en voorgestelde verkeerscirculatie.

Opmerkelijk is dat in de brief niet gesproken wordt over andere buurten zoals Centrum-west, Valckenbosch, Lyceumkwartier, de Dichtersbuurt en Kerckebosch. Die zullen ook te maken krijgen met aanzienlijk meer doorgaand autoverkeer als gevolg van de voorgestelde verkeersmaatregelen (sluiting tunneltje Emmaplein). Op 18 april is van 19.30-21.00 uur is de laatste verkeersdialog gepland. Gezien het verleden is het de vraag wat de bijeenkomst kan opleveren. Wat is namelijk de situatie?

- De uiteindelijke verkeersparagraaf van de Centrumvisie is zonder betrokkenheid van burgers door de raad ontwikkeld.
- Het college heeft steeds gezegd dat het om vaststaande besluiten gaat, terwijl de verkeersbesluiten nog moesten worden genomen.
- De onderbouwing van de besluiten door middel van tellingen en verkeerssimulaties ontbrak deels. Bovendien werden de resultaten van verkeersonderzoeken onnodig lang achtergehouden. Naar nu blijkt bieden deze onvoldoende basis voor de besluiten.
- Voor veel buurten rondom het centrum van Zeist wordt voor bepaalde wegen een aanzienlijke toename van het doorgaand verkeer verwacht.

- De verkeersdialoog voor de uitwerking van de besluiten is voor belangrijke elementen, zoals auto's over het busstation, eenzijdig door de gemeente afgebroken. Op 18 april 2016 sloot de gemeente de dialoog formeel af met een informatiebijeenkomst. Wel wordt nog voor enkele situaties (Wilhelminapark en paar centrumstraten) een uitzondering gemaakt.

Inmiddels is een burgerinitiatief gehouden met per 18 mei 2016 een aantal van 569 adhesiebetuigers. De bedoeling was om de verkeersproblematiek van de centrumvisie op de agenda van de Raad te krijgen en een Ronde Tafel met de samenleving te houden. Ook zijn er massaal zienswijzen ingediend over de 6 ontwerp-verkeersbesluiten die het College op 6 april 2016 heeft gepubliceerd. Zie verder de rubriek [Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuveel](#), de [columns van Janus](#) en die van [Warrie Schuurman](#).
[terug naar top](#)

BUURTVERKEERSPLANNEN

In 2016 heeft de gemeente diverse bijeenkomsten gehouden met de buurten Wilhelminapark en (later) ook met Lyceumkwartier-zuid. In dat kader heeft zij diverse mogelijke [buurtverkeersplannen](#) opgesteld. Daarover zal het college nog in september een besluit nemen.

Op 24 oktober 2016 hebben verontruste bewoners, aanwonenden en vele andere belanghebbenden van de Lindenlaan en omgeving een [petitie met onderbouwing](#) opgesteld. Zij verzoeken het college:

- **Géén** (ontwerp-)verkeersbesluiten te nemen, dan wel in procedure te brengen, die de verkeersdruk op de Lindenlaan verder zullen gaan verhogen. Dat betekent dus alle 11!
- De **verkeersveiligheid** van het bijzonder drukke scooter-/fiets-/voetgangersverkeer van vele honderden scholieren van o.a. CLZ, ZSV, Vrije Scholen nadrukkelijk in uw afwegingen te betrekken.
- **Alternatieven** te produceren voor het (vermeende) knelpunt Slotlaan/Antonlaan/Steijnlaan;
- Te **stoppen** met per buurt/laan opeenvolgende deelmaatregelen te nemen die alle **bestemmingsverkeer** slechts verschuiven naar een paar concentratiepunten.
- Een **integrale aanpak** voor heel Zeist te ontwerpen met **slimmere** maatregelen om doorgaand verkeer te weren uit lanen, maar (de middenstand in) het centrum goed bereikbaar te houden.

Voor het korte antwoord van de gemeente en de daarop volgende reactie van de Lindenlaan lees [verder](#).

Bijgaand een deel van de onderbouwing van de petitie en enkele andere stukken:

- [Presentatie Bijeenkomst 31-08-2016 Wilhelminapark Lyceumkwartier zuid](#)
- [Verslag bijeenkomst 31-08-2016](#)
- [Overzicht varianten verkeersintensiteiten Lyceumkwartier Zuid](#);
- [Voorgestelde extra maatregelen gemeente in wijkverkeersplan](#);
- [Voorstel Wijkverkeersplan 16-09-2016](#)
- [Referentie situatie 2025 bij invoering verkeersmaatregelen](#).

[terug naar top](#)

VERBETERTRAJECT DORPSSTRATEN

De Zeister Dorpsstraten kampen met allerlei problemen zoals geluids- en verkeersoverlast, diefstal, vandalisme en een cultuurhistorische waarde die te wensen overlaat. De klankbordgroep van omwonenden en horecaondernemers wil verbetering van de

verkeersveiligheid, maar niet door het tijdens uitgaansuren afsluiten van de 2e Dorpsstraat. Dat zou voor de omliggende straten veel extra verkeersoverlast betekenen. Ze is voorstander van meer handhaving en dan niet zozeer gekoppeld aan een pilot flexibele sluitingstijden. Dat zou ook leiden tot een ongelijk speelveld voor horecaondernemers elders in Zeist. Andere wensen zijn het opknappen van de gevels en het zorgen voor veel meer capaciteit voor het stallen van fietsen. Zie het [verslag van de inspraak](#).

[terug naar top](#)

PETITIE SLOTLAAN VOOR HANDHAVING 30 KM

Op dinsdag 7 november 2017 heeft wethouder Marcel Fluitman een petitie in ontvangst genomen van bewoners, omwonenden en winkeliers van de Slotlaan in Zeist. De initiatiefnemers hebben recent alle bewoners en winkeliers van de Slotlaan benaderd. De steun voor de petitie was overweldigend. De betrokkenen hebben al jarenlang last van verkeersdeelnemers die met hoge snelheid en veel lawaai de Slotlaan onveilig maken. De ondertekenaars voelen zich door de Gemeente Zeist in de steek gelaten en verzoeken om effectieve maatregelen in de vorm van regelmatige snelheidscontroles en verdere verkeersremmende 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. zie verder de [samenvatting](#) en de volledige [petitie](#) met de onderbouwing.

Inmiddels heeft het college hierover raadvragen van de fracties van [GroenLinks](#) en [NDZ](#) eind november beantwoord. B&W wijzigt haar standpunt echter niet en verwijst naar de toegezegde evaluatie van de centrummaatregelen medio 2018.

[terug naar top](#)

HERINRICHTING NIET 'IN CONTROL'

De gemeenteraad had tijdens de Ronde Tafel van 14 juni veel kritiek op de na de verkiezingen gebleken grote overschrijdingen van het project centrum. De financiële commissie voor het project gaat de touwtjes nu stakker aantrekken om de ontwikkeling van de kosten te beteugelen. Dat kan nog wel eens lastig zijn, want er is ook nogal wat voorgenomen in om het centrum gelegen buurten, zoals het busstation, Wilhelminapark, Lyceumkwartier, Jagerlaan e.o., Jacob van Lennepaan e.o. en Donkerelaan (Slotlaan langs het Walkartpark). Kortom: wat wordt straks het integrale kostenplaatje? De burgers krijgen waarschijnlijk geen goed inzicht in de projectrisico's en de kostenontwikkeling. De belangrijkste stukken zullen wel geheim blijven. De openbaarheid daarvan zou de uitvoerende aannemers in de kaart kunnen spelen. Alsof die niet eerder al extra kosten konden berekenen. Zie de [bijdrage](#) van Stichting Beter Zeist voor de Ronde Tafel en het in juli gewijzigd (in geel) aangenomen [raadsvoorstel financiën project centrum](#). In verband hiermee en gezien de pilot met een autovrije Slotlaan is de planning van de uitvoering aangepast, zie [bericht](#). De aanpassing van de (korte) Weeshuislaan en het busstation wordt uitgesteld.

[terug naar top](#)

Zie verder ook de subrubrieken:

- [Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuveld](#)
- [Verkeersbesluiten 2017](#)

9 reacties op *Centrumvisie*



F. van Dam schreef:

september 5, 2014 om 8:17 am

Graag ook aandacht besteden aan de (toegestane) geluidsbelasting van de gevels !

[Beantwoorden](#)



drs R.L. Bak schreef:

november 21, 2014 om 9:33 pm

Volkomen waardeloos plan waarin elke planologische onderbouwing ontbreekt. Een schande voor het vakgebied en pure geldverspilling, want de voorgestelde maatregelen zullen niet leiden tot een verbetering van het kernwinkelapparaat. Zeist zal moeten accepteren dat in het verleden foute keuzes zijn gemaakt, die alleen tegen zeer hoge kosten kunnen worden gerepareerd. Graag verwijs ik ook naar de haarscherpe analyse van prof dr L. Bak.

[Beantwoorden](#)



Hanna van den Dool schreef:

november 27, 2014 om 6:26 am

Mooi dat u, samen met veel inwoners van Zeist, zo betrokken bent bij de toekomst van het (winkel)centrum. Wij zijn benieuwd naar de analyse van prof. dr. L. Bak, kunt u ons die toesturen?

Vriendelijke groet, Hanna

[Beantwoorden](#)



[martien schwencke](#) schreef:

december 13, 2014 om 3:18 pm

Ook ik ben zeer nieuwsgierig naar de bijdrage van Prof. L. Bak.

Kan die via internet tot ieders beschikking komen?

Ook ben ik benieuwd wat de inspreker R.L. Bak inhoudelijk vindt, want blijktbaar is er bij onze inwoners genoeg degelijke kennis aanwezig.

Zie daarvoor ook de bijdrage van ir. Hoorn.

[Beantwoorden](#)



[m. schwencke](#) schreef:

maart 4, 2015 om 7:49 am

3 maar 12 uur schreef ik:

Ach Raad, hoe kan het keren

Noch luider klinkt uw hoge noot.

Klok en tijd en zal u leren

is uw invloed wel zo groot ?

Kan het lot uwer plaats u deren

na wat u heden saam besloot ?

Ach wie zijn toch al die heren

Wie is uw vriend? Wie uw tafelmanoot?

[Beantwoorden](#)



Racefiets schreef:

februari 17, 2016 om 11:57 am

Maak binnenspeelplaatsen voor kinderen die in het centrum wonen of naar centrum gaan. Trekt meteen ouders die willen winkelen op regenachtige dagen. Tot het pand weer verhuurd kan worden. Dan verplaats je de spullen naar een

ander leegstaand pand.

[Beantwoorden](#)



Egbert Visscher schreef:

februari 18, 2016 om 11:04 pm

De inzender kan de boodschap ook naar Z-battle sturen. Kan hij nog een prijs winnen. Zie het blad RondZeist of kijk op <http://www.zeist.nl/battle>.

[Beantwoorden](#)



Marieke Lammers schreef:

maart 22, 2016 om 4:12 pm

Autoluwheid, Prettige Verblijfs& recreatieruimten door het hele centrum waren de oorspronkelijke insteek. Minder autobewegingen door het centrum, minder sluiptverkeer ook. Door juiste informatie en vragen van de inwoners van Zeist komen we nu tot de cijfers op basis waarvan er duidelijk beeld over het verkeer kan ontstaan in diverse scenario's.

Centrumvisie moet echter geen Verkeersvisie worden! Detailhandel staat voor een opgave waarbij internetverkoop en hoge huren van winkels hen teveel belasten nu. Daartoe was ook de centrumvisie gewenst! Over de OV-busroutes is te weinig kennis bij de autorijdende raadsleden: Gebruik maken van bestaande aanvoerwegen als Boulevard, Dalweg, Jagerlaan, Antonlaan, Montaubanstraat en het Doortrekken van de Meester de Klerkstraat als rijweg over het Belcoer in plaats van eronderdoor voor zowel bussen als auto's is noodzaak. Hiermee ontsluit je Belcoer. Mensen komen daar aan met de bus en lopen er automatisch overheen, parkeergarage is dan alleen nog in te rijden van de kant Weeshuislaan wat overlast voor bewoners vermindert. Het Tunneltje Emmaplein is dan niet meer nodig, de parkeergarage Hogeweg is toegankelijk, er hoeft dus geen nieuwe weg aangelegd te worden over de markt en het Emmapleindeel. Autoverkeer kan over de Antonlaan en de Hogeweg via Montauban of Hogeweg het dorp uitrijden in 2 richtingen. Bussen hoeven niet over de Slotlaan perse. Het Rond heeft een flink aantal bussen die daar stoppen. Dus 1 bus 74 die de halte overslaat is niet erg: de halte direct na het Rond blijft namelijk bestaan op de Utrechtseweg. Er kan dan ook eenrichting autoverkeer van het kruispunt Antonlaan over de Steynlaan rijden naar Zeist-Noord en andere delen, de bussen kunnen via de Dalweg naar de Bergweg/halte Steynlaan en dan Panweg of Schaerweijdelaan. En via de Bergweg/Jagerlaan kan de bus 53 die nu op de Steynlaan stopt naar de Antonlaan rijden. Zo spreiden we de verkeersstroom en de bushaltes over het centrum en wordt de Steynlaan veiliger voor met name fietsers. Er is nu maar 1 halte op de Steynlaan voor de bussen in beide richtingen. Die haltes kunnen op de Bergweg gesitueerd worden.

Denk aan het geratel van de klinkers en de uitstoot van de vaak stilstaande bussen en koppel hier de eis aan voor elektrisch rijdende/hybride bussen door het hele centrum! Is dat de 200.000 Euro van de provincie waard? Kan de ene bus over de Lageweg, Woudenbergseweg /Hogeweg rijden en de andere kant op dan alleen via de Donkerelaan? Probeer verkeer te spreiden als dat de belasting voor huizenbewoners verlaagt! Alleen door de huidige toegangspunten van de wijk Wilhelminpark open te houden kunnen bewoners daar voldoende komen. Bezoekers, sluiptverkeer en teveel omgeleid verkeer kun je alleen voorkomen/weren door heel duidelijk betere alternatieven te bieden. Zeist moet wat moediger zijn en het wandelgebied in het centrum duidelijker durven kiezen! En zoveel mogelijk uitbreiden al is het maar met kleine stukjes, dat geeft wel degelijk grote effecten.

Doe iets met de stoplichten want verkeer staat iedere minuut voor weer meer dan een minuut stil te dampen voor de huizen aan het einde van de Slotlaan.

Er zullen inderdaad enkele fikse ingrepen moeten komen om het centrum te verbeteren. De doorloop van het Bethaniepleintje/Hogeweg naar het Walkartpark moet duidelijker worden en liefst groener. Ik zou willen dat ik iets kon lezen over meer waterdrinkpunten in het centrum, meer zitjes en groene stukken, wc's, een bieb die ook op zondag open is en een museum-huisvesting a la CODA Apeldoorn, en waar meer voorstellingen zijn in hun toneelruimte. Mensen trekken, auto's parkeeroptie bieden en liefst opties bieden om die thuis te laten.

[Beantwoorden](#)



Klumpenaar schreef:

mei 9, 2016 om 12:20 pm

Bij alle raadsvergaderingen over het Visie plan aanwezig geweest. Vanaf het begin het een onzinnig plan gevonden. Het tunneltje laten verdwijnen om de bus tussen A.H en het muziek centrum te laten rijden bizar. Nu kunnen alle mensen veilig naar Belcour lopen. Nu kan er auto verkeer plaats vinden. Straks gaat bij dit plan de parkeergarage Jagerlaan eenzijdig dicht. Als je zoals ik in het centrum woont en je wil naar Driebergen rijden met de auto, dan moet ik 10 minuten omrijden. En dat voor een bus die prima 70 meter over de Slotlaan rijdt. Nee dat geweldig sfeerloze Belcour waar de huurprijzen de pan uit reizen. Dat volgens Fluitman alleen beter wordt als de bus over het tunneltje gaat rijden. De Zeistenaren zijn altijd met de auto naar het centrum gereden. Toen de grote parkeerplaats achter V&D er nog was stond deze helemaal vol. Deze automobilisten zoeken het maar uit waar ze heen gaan denkt Zeist. Het wordt een drama dit verkeerscirculatieplan. Het gaat heel stil worden in het centrum van Zeist.

[Beantwoorden](#)

Geef een reactie

Het e-mailadres wordt niet gepubliceerd. Vereiste velden zijn gemarkeerd met *

Reactie

Naam *

E-mail *

Site

Reactie plaatsen

