



Publiciteit Adviezen Burgerinitiatieven Wijken Overheid Beleid Zeist Dossiers RO Columns en brieven Achtergronden Over ons

Links Sitemap

## Verkeersbesluiten 2017

Geactualiseerd 16 maart 2019

## Gevolgen verkeersmaatregelen in beeld

OVERZICHTEN PROGNOSES EN PIJNPUNTEN IN EN ROND HET CENTRUM

### INHOUDSOPGAVE RUBRIEK

- [Inleiding](#)
- [Overzicht gevolgen](#)
- [Pijnpunten](#)
- [Beroepsprocedures](#)
- [Vervolg beroepsprocedures](#)
- [Hoger beroep Raad van State](#)
- [Aanvullende bezwaarprocedures](#)
- [Effecten verkeersmaatregelen](#)
- [De Zeister Muur](#)
- [Rubriek Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuvel](#)
- [Hoofdrubriek Centrumvisie](#)

### INLEIDING

Het college heeft op 6 december 2016 besluiten genomen over het (winkel)centrum en over de wijkverkeersplannen buiten het centrum. Zie het gemeentelijk [overzicht](#). Het college reageerde toen in [5 nota's van beantwoording](#) ook op de 156 ingediende zienswijzen over de zes ontwerpbesluiten, namelijk:

- Ad 1-6: [\(alle zes\) Verkeersmaatregelen](#) centrumplan Zeist.
- Ad 1: [174.170 Afsluiten Jagerlaan ter hoogte van de Slotlaan](#).
- Ad 2: [174.176 Korte Steynlaan – Slotlaan \(busstation\) – Geiserlaan, meerdere maatregelen](#).
- Ad 4: [174.179 Oude Arnhemseweg](#).
- Ad 6: [174.183 Weeshuislaan – Voorheuvel – Slotlaan – 1e Hogeweg – meerdere verkeersmaatregelen](#).

Het ontwerp-verkeersbesluit 174179 Oude Arnhemseweg werd door het college van B&W niet verder in procedure gebracht. Deze verkeersmaatregel wordt gezien in relatie tot de

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](#)  
[Attenderingsservice](#)  
[Oude archief Raad](#)  
[Kieswijzer Plus Zeist](#)  
[Vereniging Leefmilieu](#)  
[Eikenprocessierups](#)

### Nieuwsflits ontvangen?

stuur een e-mail  
[beterzeist@gmail.com](mailto: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](mailto: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

toekomstige herinrichting van de weg.

De zes eerder genomen ontwerpbesluiten voor het (*winkel*)centrum zijn omgezet in vijf besluiten. De [vijf vastgestelde verkeersbesluiten](#) werden 16 januari 2017 in procedure gebracht. Dat betekent dat degenen die in 2016 zienswijzen hebben ingediend *in beroep* kunnen gaan bij de rechtbank. Voor de activiteiten in 2016 zie de [rubriek](#).

Wat de aanvullende verkeersmaatregelen *buiten het (winkel)centrum* betreft gaat het nu om het Wilhelminapark, Lyceumkwartier-Zuid en Jagerlaan en omgeving. Deze *ontwerp*besluiten voor [Jagerlaan e.o.](#) en [Lyceumkwartier\(zuid\)-Wilhelminapark](#) liggen vanaf 16 januari voor zes weken ter inzage. Gedurende die periode kunnen belanghebbenden bij de gemeente *zienswijzen* indienen. Hierbij de zienswijze van [Stichting Beter Zeist](#).

Na een aantal maanden wachten werden op 14 februari 2017 de toegezegde resultaten van de verkeerstellingen in het bulletin raadsinformatie opgenomen. De gegevens zijn gedurende het najaar 2016 voor en tijdens de afsluiting van het tunneltje verzameld. Hierbij de [opmerkingen van ir. H.J. Hoorn](#) op het resultaat van de tellingen.  
[terug naar top](#)

## OVERZICHT GEVOLGEN VERKEERSMAATREGELEN

Ir. H. J. Hoorn heeft eind december 2016 een handzaam overzicht gemaakt met berekende verkeersintensiteiten per etmaal inclusief de integrale variant wijkverkeersplannen, zie [bijlage](#). Het is gebaseerd op de berekeningen die de gemeente door Antea heeft laten uitvoeren volgens haar eigen verkeersmodel. Het overzicht toont veel duidelijker waar de pijn zit dan het niet meer toegankelijke gemeentelijk overzicht (website opgegeven).

Het overzicht ziet er bijna hetzelfde uit als de vorige versie van 4 oktober 2016, maar dan met een kolom minder. De meeste getalletjes in de laatste kolom zijn ook net iets anders. Het scheelt overigens niet veel ten opzichte van variant 3a+. Wel wordt de Lindenlaan nog iets drukker. Het kaartje met rode lijnen waar veel toename van verkeer is te verwachten moest ook iets worden aangepast. Verder werd nog een plaatje toegevoegd met de omwegen die men straks moet maken om vanuit het noorden in het Wilhelminapark te komen. Ook kan worden doorgelinkt naar de vier doorrekeningen waarop het overzicht is gebaseerd.

### Verkeersberekeningen

De gemeente heeft in de afgelopen jaren allerlei verkeersvarianten laten doorrekenen in het gemeentelijk verkeersmodel. De uitkomst van zo'n berekening is een kaart van Zeist met per straat de verkeersintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal) in beide richtingen, voor zover deze straten in het model zijn meegenomen ('etmaalplots'). En een bijbehorend overzicht van de 'voertuigkilometers': het totaal aantal kilometers per etmaal, onderscheiden in 'centrum', 'buiten centrum' (maar wel binnen Zeist) en 'overig'. De berekeningen zijn gemaakt in referentiejaar 2025, zodat ook een aantal toekomstige ontwikkelingen daarin zijn meegenomen (woningbouw Kerckebosch en tunnel bij station). De berekeningen zijn destijds gepubliceerd op [centrumzeistvernieuwt.nl](#), maar zijn daar nu verwijderd.

De belangrijkste doorgerekende varianten zijn:

- [Referentie 2025 d.d. 3-2-2016](#). Dit is de situatie voordat begonnen werd met de uitvoering van de verkeersmaatregelen, met de berekende verkeersintensiteiten in 2025.
- [Integrale variant d.d. 10-12-2017](#), met alle uitgevoerde en nog uit te voeren verkeersmaatregelen van de centrumvisie, de aanvullende wijkverkeersplannen en de maatregelen rond de Bergweg in 2017. Hierin zijn ook de openstelling van het busstation en de afsluiting van de Korte Steynlaan in beide richtingen meegenomen, die nog moeten gebeuren. Met deze twee varianten kunnen per straat en per rijrichting de toe- en afnamen als gevolg van de centrumvisie berekend worden. Op basis hiervan hebben we onderstaand

kaartje gemaakt.



### Kanttekeningen

Het is en blijft een modelmatige benadering van een toekomstige werkelijkheid. Geen getal klopt exact. Er zitten vereenvoudigingen en misschien nog fouten in het model.

Sommige straten zijn niet meegenomen in het model. Het modelmatige verkeer wijkt dan uit naar naastgelegen straten. Bijvoorbeeld ontbreekt de Hortensialaan, waardoor verkeer uitwijkt naar de Leliestraat.

Gebleken is dat het model teveel kijkt naar kortste kronkelroutes, terwijl het verkeer in werkelijkheid meer doorgaande routes kiest, ook als die wat langer zijn. Zo zal de berekende toename via de bloemenbuurt in werkelijkheid waarschijnlijk lager zijn, en zal dit verkeer in plaats daarvan via de Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan rijden. Daar dan dus grotere toenames dan berekend. In de integrale variant is nog gerekend met de voorrangsbocht van de Bergweg naar de Jacob van Lenneplaan, die inmiddels weer verwijderd is.

De Slotlaan wordt in de integrale variant iets rustiger, maar dat wordt mede veroorzaakt doordat de verkeersintensiteit daar in de berekeningen kunstmatig gedrukt wordt door een maximumsnelheid van 15 km/u, bedoeld als simulatie van de beoogde autoluwheid.

Het kaartje is bedoeld om in één oogopslag te laten zien hoe het autoverkeer dat nu (tot 28 januari 2019) nog door het centrum rijdt, straks andere routes gaat kiezen. Daarom zijn alleen de toenames > 20 % getoond.

Door te rekenen met relatieve toenames (percentages) worden absolute fouten in de beide varianten 'tegen elkaar weggestreept'. Anderzijds heeft deze benadering als nadeel dat er geen verschil te zien is dus tussen routes met veel verkeer (bijv. Schaerweijdelaan) en met weinig verkeer (bijv. Schaermanlaan). Dat is wel te zien in de etmaalplots.

Verder zijn in deze presentatie de verkeersintensiteiten in beide richtingen van een straat of laan bij elkaar opgeteld. Daardoor lijkt het alsof er op de Antonlaan en de Steynlaan niet veel verandert, als gevolg van een afname van verkeer richting het centrum en een toename de andere kant op. Dat is wel te zien in de etmaalplots.

De grote toename van 985 % aan het eind van de Slotlaan wordt veroorzaakt doordat het verkeersmodel er van uitging dat auto's in de referentievariant massaal via de Jagerlaan

reden, om de verkeerslichten aan het eind van de Slotlaan te ontwijken. Deze toename is in werkelijkheid waarschijnlijk veel lager. Toch zijn er nu lange files ontstaan bij dat verkeerslicht, nu de Jagerlaan is afgesloten.

### Verkeerstellingen voor en tijdens sloop tunnel Voorheuvel

Pas op 14 februari 2017 heeft het college onder druk van burgers de (bewerkte) resultaten van deze verkeerstellingen gepubliceerd. Er zijn diverse afwijkingen te constateren in vergelijking met de prognoses van de integrale verkeerseffecten op basis van het gemeentelijk model. Deze prognoses zijn veelal gebaseerd op verouderde tellingen (2008) en op discutabele aannamen. Ook de jongste tellingen (herfst 2016) blijken maar deels bruikbaar om een overzicht van de effecten van de verkeersmaatregelen te krijgen. Zij hebben alleen betrekking op mogelijke gevolgen van 1 maatregel, het afsluiten van de tunneldoorgang. Het gebrek aan bruikbaarheid van de cijfers heeft ook te maken met het beperkt aantal meetpunten en met het inzetten van verkeersregelaars waardoor een autonome doorstroming werd belemmerd. Zie verder de [opmerkingen van Ir. H.J.Hoorn](#) over de telresultaten.

[terug naar top](#)

### PIJNPUNTEN VERKEERSMAATREGELEN

- De centrumvisie van 3-3-2015 leidt door afsluiting van het tunneltje bij de Klinker in eerste instantie tot toenames van autoverkeer door de wijken rond het centrum in zuidwestelijke richting. Vooral door het Wilhelminapark (Stationslaan, Prins Hendriklaan, Huydecoperweg), de Bloemenbuurt en de route Dalweg, Berkenlaan, Van Lennepleaan, Schaerweijdelaan.
- Door de aanvullende afsluiting van de Korte Steynlaan in het pakket ontwerp-verkeersbesluiten van 30-3-2016 worden de verkeerstoenames op de Stationslaan, Prins Hendriklaan en Huydecoperweg verplaatst naar de Pauw van Wieldrechtlaan, Boslaan en Lorentzlaan.
- In de wijkverkeersplannen ('aanvullende maatregelen') worden de verkeerstoenames op de Pauw van Wieldrecht, Boslaan en Lorentzlaan d.m.v. eenrichtingsverkeer tegengegaan. Daarmee wordt de het Wilhelminapark voor verkeer vanuit het noorden compleet afgesloten. Het sluipverkeer door de straten wordt hiermee effectief tegengegaan. Deze oplossing komt grotendeels overeen met de eerdere integrale variant 3a+. Daardoor vanaf de Steynlaan en Boulevard grote omwegen naar het Wilhelminapark (o.a. school Het Spoor), via Lindenlaan en Woudenbergseweg. Zie afbeelding.

- Door al deze afsluitingen wordt het sluipverkeer door het Wilhelminapark effectief tegengegaan, maar verplaatst het bestemmingsverkeer Wilhelminapark zich naar de zuidelijke ingang via de Choisyweg en Woudenbergseweg. Daar toenames van meer dan 50 %.



- Door de centrumvisie (vooral de afsluiting van het tunneltje bij de Klinker) en de wijkverkeersplannen ontstaan verkeerstoenames op de Berkenlaan tussen de Dalweg en de Bergweg (+ 155 %), Choisyweg en Woudenbergseweg (+ 55 %), Dalweg (+ 120 %), Homeruslaan (+ 60 %), Van Lennepleaan (+ 25 %), Lindenlaan (+ 45 %), Lorentzlaan ten noorden van Lindenlaan (+ 100 tot 130 %), Oranje Nassaulaan (+ 35 %), Van Reenenweg (+ 90 %), Schaerweijdelaan (+ 30 %), Socrateslaan (+ 50 %), Bloemenbuurt (+ 175 %). Hiervoor zijn er geen oplossingen.

- De relatieve toenames (percentages) op de Lindenlaan, Oranje Nassaulaan, Van Lenneplaan en Schaerweijdelaan lijken mee te vallen, maar dat wordt mede veroorzaakt doordat er al (te) veel verkeer is. In absolute toenames (aantallen auto's per dag) zijn ze vergelijkbaar met de overige genoemde straten.
- Op een groot aantal van deze straten worden de maximale verkeersintensiteiten volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) overschreden, c.q. verder overschreden. Op de Lindenlaan wordt de GVVP-norm zelfs met meer dan 100 % overschreden. Zie verder voor de overschrijdingen de 2e kolom van de doorrekening van de "[integrale variant](#)".

[terug naar top](#)

## BEROEPSPROCEDURES

Zes personen en organisaties hebben bij afdeling Bestuursrecht (Bodemzaken) van de rechtbank Midden Nederland beroep aangetekend over de een of meer genomen verkeersbesluiten voor centrum Zeist. Stichting beter Zeist heeft dat voor alle 5 besluiten gedaan, zie het [beroepschrift](#). Belangrijke punten daaruit zijn:

1. Tekort schietende voorlichting en communicatie over de plannen en verkeerseffecten;
2. Ontoereikende procesaanpak waarbij belanghebbenden buitenspel worden gezet;
3. Ontoereikende onderbouwing maatregelen Weeshuislaan en Voorheuvel e.a. (ad majeur Verkeersbesluit 210535)
4. Alle vijf verkeersbesluiten: de verwachte effecten ervan zijn onvoldoende gemotiveerd en ook niet definitief vastgesteld;
5. Alle vijf verkeersbesluiten hebben effect op elkaar, maar het integrale beeld ontbreekt;
6. Ontoereikende onderbouwing met modelberekeningen en verkeersmetingen;
7. Verwachte directe (negatieve) effecten van de 2 ontwerp verkeersbesluiten;
8. Onderzoek second opinion van "de Verkeersdeskundige" en vergelijking met de aanpak in Den Dolder; zie o.a. het [rapport 1](#) (Productie 4 van een beroepschrift) en het [rapport 2](#), die in opdracht van de VvE Belleville Slotlaan zijn opgesteld;
9. De veiligheidsaspecten van de gevolgen van de besluiten zijn niet goed afgewogen en toezeggingen op dit vlak hebben geen juridische waarde.

### Beroepsprocedures

Ook vanuit diverse buurten zijn bij de rechtbank onderbouwde beroepen ingediend tegen vijf verkeersbesluiten van het college, zie o.a. de beroepen van [Vereniging Lyceumkwartier Zeist](#), [VvE belleville Slotlaan](#) en [VvE belleville Boulevard](#). Verder hebben meerdere personen beroep aangetekend.

De rechtbank heeft de behandeling van de beroepen in eenzelfde procedure ondergebracht. De zitting vindt plaats op donderdagochtend 17 augustus 2017. Of de rechtbank voor haar vonnis zal wachten op de afronding van de beroepsprocedures over de twee aanvullende verkeersbesluiten (Jagerlaan e.o. en Wilhelminapark en Lyceumkwartier zuid) is nog onbekend. Overigens is het niet waarschijnlijk dat er voor de raadsverkiezingen van maart 2018 helderheid is over de uitspraken in hoger beroep. Dat betekent dat de uitvoering van de plannen inzet wordt van deze verkiezingen.

Uiterlijk 4 augustus 2017 hebben de appellanten (de beroepsgangers) aanvullingen op hun beroepschriften ingediend. Vlak daarvoor kwam namelijk nog het [gemeentelijk verweerschrift op de beroepen](#). Daarin verklaarde het college alle beroepen niet ontvankelijk. Kennelijk hebben volgens de gemeente belanghebbenden in Zeist niets over hun omgeving en de verkeersbesluiten te zeggen. Ook hadden er nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden en was relevante informatie beschikbaar gekomen. Zo werden in opdracht van appellanten vier onderzoeken verricht naar de verkeersvoorstellen.

In de aanvullingen is uiteraard gereageerd op de vermeende niet-ontvankelijkheid en op de inhoud van het verweerschrift. Bijgaand de [aanvulling op het beroepschrift van Stichting Beter Zeist](#) en [Vereniging Lyceumkwartier Zeist](#).

Op donderdagochtend 17 augustus 2017 vond de zitting plaats van de meervoudige kamer van de Rechtbank Midden-Nederland. Alle zes beroepsgangers hebben hun punten gemaakt waarop de gemeente kon reageren. Ook gaf Stichting Beter Zeist een [presentatie](#) van de ontwikkeling en gevolgen van de diverse plannen en besluiten voor de verkeerscirculatie. Voor een mogelijk vergelijk tussen de beroepsgangers en de gemeente heeft Stichting Beter Zeist nog een [notitie](#) opgesteld en aan de aanwezige partijen (gemeente en appellanten) uitgedeeld.

Belangrijk was dat de voorzitter van de kamer aan de gemeente duidelijk maakte, dat de centrumvisie en de verkeersbesluiten niet onherroepelijk zijn. Anders zou namelijk beroepsprocedure zinloos zijn. Ook gaf de gemeente toe dat wanneer een appellant voor 1 verkeersbesluit ontvankelijk (belanghebbend) is, deze beroepsganger ook voor alle verkeersbesluiten ontvankelijk is. Dit omdat de gemeente zelf toegeeft dat alle besluiten met elkaar te maken hebben, ook naar de effecten ervan. Op deze 2 punten heeft de gemeente de bevolking dus onjuist voorgelicht door steeds weer het tegendeel te beweren.

Gezien de complexiteit van het dossier zou de rechtbank binnen 12 weken uitspraak doen in plaats van binnen 6 weken. Dat was dus uiterlijk 9 november 2017. Gedurende die tijd ging de gemeente door met het herinrichten van het winkelcentrum. Dat betekent niet dat er voor die datum al permanente wegafsluitingen plaatsvinden. Als dat wel het geval is kunnen de beroepsgangers een kort geding aanspannen. De voorzieningenrechter kan dan bepalen dat het werk gestaakt moet worden.

[terug naar top](#)

## **VERVOLG BEROEPSPROCEDURES**

Na herhaald uitstel door de rechtbank stuurde de rechtbank een brief waarin werd meegedeeld dat 2 van de 3 rechters van de meervoudige kamer waren vervangen. Ook werd de mogelijkheid geopend desgewenst een nieuwe zitting aan te vragen. Stichting Beter Zeist (en andere appellanten) hebben aangegeven inderdaad een nieuwe zitting te wensen, zie de brief van [Beter Zeist](#). De zitting werd op 29 mei 2018 gehouden. Drie appellanten hebben daarvoor een andere toelichting aan de rechtbank gestuurd, zie de bijdragen van [Stichting Beter Zeist](#), [Vereniging Lyceumkwartier Zeist](#) en [VvE Belleville Slotlaan](#). Op 28 juni 2018 heeft de rechtbank de beroepen ongegrond verklaard, zie de [uitspraak](#). De appellanten zien echter voldoende redenen om bij de Raad van State in hoger beroep te gaan.

Op 21 augustus 2017 zijn twee aanvullende verkeersbesluiten gepubliceerd. Deze zijn gebaseerd op de zgn. wijkverkeersplannen voor het [Lyceumkwartier Zuid – Wilhelminapark](#) en op de [Jagerlaan en omgeving](#). Vereniging Lyceumkwartier Zeist (VLZ) heeft tegen het eerstgenoemde besluit [beroep](#) ingesteld bij de rechtbank zie het commentaar op haar [websitepagina](#). Het beroep werd ook door de meervoudige kamer op 29 mei 2018 behandeld. In deze procedure heeft de rechtbank het beroep (deels) gegrond verklaard, zie de [uitspraak](#).

### **Afweging van belangen**

Uit de beroepschriften blijkt dat de afsluiting van wegen in het centrum grote invloed heeft op de omliggende woonbuurten. Dat betekent dat bij sommige wegen, zoals de Lindenlaan met duizenden fietsende scholieren, het maximum toegestaan aantal auto's nog verder zal worden overschreden. In dat verband helpen verkeersremmende maatregelen onvoldoende. De beschikbare ruimte is gewoonweg te beperkt voor de te verwachten toename van het verkeer. Op deze wijze ontstaan er extra verkeersproblemen in de buurten, terwijl er geen aantoonbaar urgente verkeersproblemen zijn in het centrum.

De appellanten vinden dat de ernstige gevolgen van de verkeersbesluiten voor vele inwoners onzorgvuldig en onevenwichtig zijn afgewogen. Dat geldt ook voor de winkeliers en de bewoners van het centrum en omliggende buurten en wijken die kilometers moeten

omrijden. Slechts enkelen zullen voordelen ondervinden van de verkeersbesluiten. Die zouden daarom vernietigd moeten worden.

### **Aanvullende onderbouwing**

Een belangrijke conclusie van de appellanten is dat het kruispunt Steynlaan-Antonlaan aanzienlijk meer reservecapaciteit heeft dan waarmee de gemeente heeft gerekend. Zo leidde de tijdelijke sluiting van het ex-tunneltje in 2016 tot een veel lagere (ca. 72 % minder) stijging van het verkeer richting Wilhelminapark dan de gemeente indertijd aan de gemeenteraad had gerapporteerd.

Verder heeft een deskundige van Vereniging Lyceumkwartier Zeist (VLZ) een data-analyse uitgevoerd van de telgegevens van de gekoppelde verkeerslichten op de kruispunten Antonlaan/Korte Steynlaan/Slotlaan. Honderdzeventigduizend dataregels van verkeersregistraties uit de stoplichten werden daarvoor geanalyseerd. De uitkomsten werden bovendien vergeleken met de gemeentelijke verkeersstellingen in 2016 (ex-tunneltje tijdelijk afgesloten) en in 2017. Hieruit bleek onder andere dat de metingen uit 2016 op de Stationslaan grote aantallen dubbeltellingen bevatten.

Ook werd uit de analyse duidelijk dat het berekende aantal extra auto's voor de Stationslaan (als ingang van het Wilhelminapark) niet 1.700 bedraagt, maar een kleine 500. In samenhang met de geconstateerde voldoende restcapaciteit van de stoplichten vervalt daarmee de verkeerstechnische onderbouwing en (ondeugdelijke) motiveringen in het verkeersbesluit de Korte Steynlaan af te sluiten en het busstation open te stellen voor autoverkeer en andere motorvoertuigen.

Deze maatregelen zouden trouwens ook extra doorgaand verkeer opleveren voor de gehele Slotlaan. Deze cultuur-historische winkelstraat wordt dan nog meer een autoverbinding door het centrum en de woonbuurten naar de snelweg A28. Dat is in strijd met het allang vastgestelde beleid van de gemeente om de Slotlaan autoluw te maken en ook met het hoofdlijnenakkoord van de nieuwe coalitie. Daarnaast zorgen de wijkverkeersmaatregelen, die noodzakelijk worden door het afsluiten van de Korte Steynlaan en openstellen van het busstation, er nog voor dat het verkeer opeenvolgend toeneemt naar verderop gelegen wegen.

### **Andere belanghebbende partij**

Begin 2018 heeft de groep aanwonenden Jacob van Lennepaan de rechtbank Midden Nederland verzocht om alsnog als belanghebbende partij te worden toegelaten tot de behandeling van de beroepsprocedures over de 5 verkeersbesluiten centrumvisie. De reden is de aanwonenden niet wisten dat de laan een ontsluitingsweg voor het centrum zou worden. Daardoor konden zij niet op tijd een zienswijze indienen en beroep aantekenen. De rechtbank heeft echter op 9 maart 2018 besloten de groep niet alsnog toe te laten tot de procedure.

[terug naar top](#)

## **AANVULLENDE BEZWAREN PROCEDURES**

Verder zijn er omgevingsbesluiten gepubliceerd voor het herinrichten van de 1ste Hogeweg en de Slotlaan. Voor de Slotlaan heeft Beter Zeist bij de gemeente een [bezwaarschrift](#) ingediend in verband met de relatie met het door Beter Zeist bij de rechtbank betwiste circulatieplan voor auto- en busverkeer. Op 3 oktober 2017 was de hoorzitting. Beter Zeist is in principe bereid de aanpassing toe te staan wanneer die feitelijk zonder problemen *omkeerbaar* is. Inmiddels is het ingediende beroep van Beter Zeist bij de rechtbank ingetrokken. Dat gebeurde nadat er met het college overeenstemming was bereikt over de herinrichting van dat deel van de Slotlaan. Lijnbussen kunnen daar in principe in twee richtingen blijven rijden als dat nodig is.

Ook heeft Beter Zeist een [bezwaarschrift](#) ingediend tegen 3 verkeersbesluiten voor

(eenrichtingverkeer voor) de Berkenlaan en de kruispunten van de Bergweg/Dalweg en de Schaerweijdelaan/Jacob van Lenneplaan. En over het verkeersbesluit “Opheffen van de linksafbeweging voor autoverkeer Bergweg richting Schaerweijdelaan” hebben alle aanwonenden van de Jacob van Lenneplaan een [gezamenlijk bezwaarschrift](#) ingediend. De verkeersmaatregel was al geheel uitgevoerd voordat het besluit erover was genomen. Pas na protest over deze gang van zaken werd alsnog het verkeersbesluit gepubliceerd. Het is overigens meermalen voorgekomen dat vergunningplichtige maatregelen werden uitgevoerd zonder wettelijke grondslag c.q. verkeersbesluit of omgevingsbesluit. Het gaat vooral om het laten vervallen van fietspaden.

Over het feitelijk opheffen van de linksafslaan vanaf de Bergweg naar de Schaerweijdelaan is in de loop van 2018 een mediation georganiseerd tussen de gemeente en de aanwonenden van de Jacob van Lenneplaan. Daarvoor heeft de gemeente Stichting Beter Zeist bewust niet uitgenodigd, omdat het een ‘constructief overleg’ moest worden. In dit verband heeft Stichting Beter Zeist de gemeente in gebreke gesteld. Inmiddels hebben de de aanwonenden van de Jacob van Lenneplaan de gemeente een [brief](#) gestuurd over de verwachte gevolgen van de afsluiting van de Marktdoorgang voor auto’s voor de Jacob van Lenneplaan.

Eind 2017 hadden de hebben de omwonenden van de Jacob van Lenneplaan bezwaar gemaakt tegen de al uitgevoerde reconstructie van het kruispunt Jacob van Lenneplaan/Bergweg. Dat is in een bijeenkomst met de gemeente besproken, zie de [brief](#). In enkele bijeenkomsten met de gemeente is toen bezien hoe de problemen konden worden opgelost. De gekozen inrichting van de driesprong is vervolgens uitgevoerd.

[Petitie Slotlaan](#): bewoners en winkeliers van de laan hebben op 7 november 2017 een petitie aangeboden voor een werkelijk autoluwe winkelstraat met een handhaving van de maximumsnelheid van 30 kilometer en het daarom ook niet openstellen van het busstation voor autoverkeer. Deze is nu te gevaarlijk als gevolg van het aantal auto’s, het te hard rijden en de ‘shared space’ inrichting. Ook bewoners van de 2e Hogeweg klagen over de verkeerssituatie van hun straat. Het gaat om milieu-overlast en verkeersveiligheid inclusief de busbewegingen op de relatief smalle weg, zie [bijdrage werkgroep](#). Zij vragen de raad dat aan te pakken door een drietal maatregelen uit te voeren.

### **Provincie wil per januari 2018 de bussenloop veranderen**

Inmiddels heeft de provincie als opdrachtgever voor het regionale vervoer het plan om de [bussenloop van Qbuzz per januari 2018](#) te veranderen. Dat is gebeurd na overleg met U-OV en de gemeente Zeist. Dit betekent dat de bussen niet meer via de Weeshuislaan en de 2<sup>e</sup> Hogeweg rijden, maar gebruikmaken van de 1<sup>ste</sup> Hogeweg en de Slotlaan (Donkere laan). De lijnwijziging is een gevolg van de door de raad genomen (verkeers)besluiten. Tot en met 2 juli 2017 kan men via een enquête reageren op het plan. Vervolgens besluit het College van Gedeputeerde Staten. Het probleem is wel dat ondertussen de verkeersbesluiten, waarop de wijziging van de bussenloop is gebaseerd, nog bij de rechtbank worden betwist. Stichting Beter Zeist heeft over de besluitvorming een [brief naar Gedeputeerde Staten](#) gestuurd en een [reactie op de enquête](#) gegeven. Ook heeft zij op 27 oktober 2017 een [bezwaar](#) ingediend bij de provinciale Adviescommissie bezwaarschriften. Ten behoeve van de zitting op 6 februari 2018 is nog een [reactie op het verweer van GS](#) aangeleverd. De procedure is inmiddels afgerond omdat GS de Adviescommissie volgde in haar advies om het bezwaar af te wijzen.

### **Evaluatie verkeersinrichting centrum**

*Evaluatie medio 2018*: de gemeente wil de uitgevoerde verkeersmaatregelen evalueren ten einde dan eventueel aanpassingen voor te stellen. Het schijnt dat Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zeist de verkeersveiligheid zou moeten evalueren.

*Financiën en de procedures*: Beter Zeist zou daar nog eens naar moeten kijken i.v.m. rechtmatigheid en doelmatigheid.

[terug naar top](#)



## EFFECTEN VERKEERSMAATREGELLEN

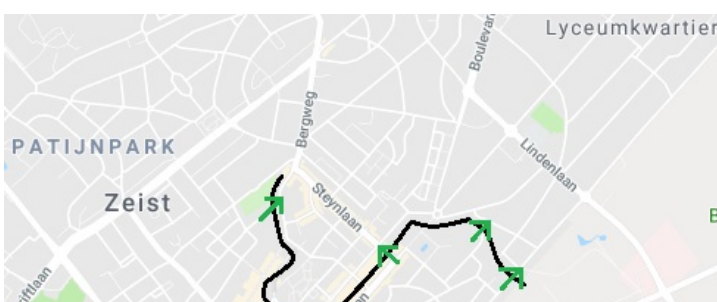
In november 2018 heeft het college van B&W al enkele verkeersmaatregelen in praktijk gebracht. De Rozenstraat is bij de Voorheuvel afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Auto's kunnen alleen de parkeergarage bij Belcour verlaten via de Weeshuislaan in de richting van de Antonlaan. Vanuit de Slotlaan zijn aan de kant van de Antonlaan de 3 zijwegen niet toegankelijk voor motorvoertuigen. Zo kunnen auto's aan het eind van deze laan niet meer de Jagerlaan inrijden om stoplichten te ontwijken. De lijnbussen rijden niet vanaf de Antonlaan via de (korte) Weeshuislaan naar de Slotlaan. Zij gaan nu via de Weeshuislaan, de markt en de 1ste Hogeweg en volgen voorlopig nog de oude route naar Het Rond.

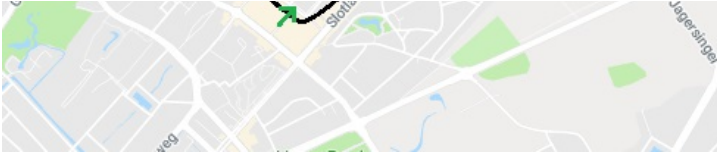
De afsluiting van de Jagerlaan zorgt nu al voor files op de Slotlaan. Dat zal erger worden als het busstation zou worden opengesteld voor motorvoertuigen. Je krijgt dan een directe autoverbinding van het centrum naar de A-28. Dat heeft een aanzuigende werking voor het autoverkeer op de Slotlaan. Verder heeft het college van B&W aangekondigd op 28 januari 2019 de meeste overige maatregelen door te voeren, zie de [brief](#). Het gaat daarbij om het afsluiten van de doorgang langs de markt voor motorvoertuigen (exclusief de lijnbussen) en het afsluiten van de Korte Steynlaan in de richting van de Slotlaan. Nog niet bepaald is de datum voor de openstelling van het busstation en het afsluiten van de Korte Steynlaan in de richting van de Antonlaan. Zie de [kaart met de wegafsluitingen](#) in Zeist centrum.

Zodra de maatregelen op 28 januari zijn doorgevoerd zal het verkeer na een bezoek aan het winkelcentrum in noordelijke richting moeten terugrijden. Dat geldt ook voor bewoners van het noordelijk deel van het centrum die naar het andere deel willen. En dat terwijl er hooguit enige drukte is op marktdagen, vooral op de zaterdag. Een tijdelijke afsluiting op die dag ligt dan ook meer voor de hand, dan het permanent afsluiten. Het verkeer vanuit het centrum heeft twee mogelijkheden. Of het rijdt het via de Steynlaan, Bergweg en Jacob van Lenneplaan het centrum uit, of via de Steynlaan en de Antonlaan richting Lyceumkwartier. Dat leidt tot overbelasting van de Jacob van Lenneplaan en van de Lindenlaan e.o. Die lanen zijn niet berekend op de verwachte toename, ook nu niet na de deels aangepaste weginrichting.

Het valt dan ook te verwachten dat er ingrijpende problemen gaan optreden als gevolg van het permanent afsluiten van de autodoorgang langs de markt en het afsluiten van de Korte Steynlaan. Deze problemen op het gebied van wegcapaciteit en verkeersveiligheid zijn moeilijk oplosbaar zonder de wegen drastisch te verbreden. Zo'n voorstel zal op grote weerstanden leiden mede gezien het feit dat de effecten van de genomen verkeersmaatregelen onvoldoende zijn meegewogen bij de besluitvorming in 2015 en 2017.

Over de [verwachte gevolgen](#) van de verkeersmaatregelen heeft burgerdeskundige Hendrik Jan Hoorn voor de gemeenteraad een overzicht gemaakt. Een [motie van de lokale partijen](#) om een [voorstel van de Vereniging Lyceumkwartier Zeist](#) (met plattegronden voor het omrijden) te volgen werd verder alleen ondersteund door de SP. In de motie werd het college verzocht de veranderingen successief uit te voeren, de gevolgen ervan te meten en op basis daarvan samen met de inwoners van Zeist tot een gefundeerd plan te komen.





## DE ZEISTER MUUR

Op 28 januari 2019 is de 'Zeister Muur' opgetrokken. Dat is een aaneenschakeling van afsluitingen en straten met eenrichtingsverkeer. Daardoor kan autoverkeer het centrum niet meer direct in zuidwestelijke richting bereiken of verlaten, maar moet het ver omrijden. Dat kost tijd mede als gevolg van het wachten voor stoplichten.

Omgekeerd kunnen auto's alleen nog via bestaande en aangepaste eenrichtingsverkeerstraten naar de noordoostkant van het centrum rijden. Dat kan door de Hortensialaan, Meester de Klerkstraat, Korte Steynlaan, Pauw van Wieldrechtlaan en Lorentzlaan, zie de [groene pijlen](#) op de kaart.

In zuidwestelijke richting moeten auto's omrijden via de Steynlaan – Bergweg – Jacob van Lenneplaan – Schaerweijdelaan (aanbevolen route met 2 stoplichten) of een iets kortere kronkelroute met 1 stoplicht via de Van Reenenweg en de bloemenbuurt.

In de richting van Zeist Oost en Driebergen/Bunnik moeten auto's in oostelijke richting omrijden door de al overbelaste Lindenlaan.

Verder werd bij de beantwoording door het college van [raadsvragen van de VVD](#) om de verkeerseffecten te meten en te monitoren alleen verwezen naar een veel later te houden verkeersevaluatie. Een eerste effectmeting daarvoor zou pas in het voorjaar gaan plaatsvinden. Een nulmeting en directe effectmetingen werden afgewezen. De winterperiode zou dan geen representatief verkeersbeeld geven. Het voorjaar kennelijk wel? Inmiddels heeft een besloten bijeenkomst de afsluiting van het project plaatsgevonden.

Ook het [Centrum Management](#) in januari heeft zijn zorg uitgesproken over de bereikbaarheid voor auto's van het centrum. En de beschikbaarheid van een plan B als de verkeersafsluitingen in het centrum eind januari 2019 problemen gaan opleveren. Inmiddels is op 26 januari 2019 een [petitie](#) aan de raad aangeboden door ca. 200 ondernemers in het centrum. Zij willen een heroverweging van het verkeersbesluit. Ook willen ze meehelpen om te komen tot een (alternatieve) visie waarbij de bereikbaarheid als belangrijk punt wordt meegenomen. Zij maken zich zorgen over omzetting met op langere termijn het risico op meer leegstand en daarmee een minder levendig centrum.

Na de invoering van de verkeersmaatregelen op 29 januari is op sociale media en dagbladen een storm van protest ontstaan over de ervaren gevolgen van het omrijden en het wachten voor stoplichten. Zie bijvoorbeeld een kenmerkende [brief van een bewoner](#) en een [petitie tegen de verkeersmaatregelen van 28 januari](#) die al op 8 februari gesteund werd door meer dan 2.800 inwoners. Ook werd zaterdag 16 februari van 11-12 uur een demonstratie gehouden in het centrum.





Het college heeft inmiddels naar de raad gereageerd op de onrust die is ontstaan, zie de [informatiebrief](#). Daarin wordt vooral gewezen op gewenning aan de verandering, informatievoorziening, beter cameratoezicht (inclusief bekeuringen), handhaven van de afsluitingen, beter afstellen van de stoplichten bij de Antonlaan-Steynlaan en verwijzen naar de effectmetingen (evaluatie). Daarvan zijn de resultaten echter pas in het laatste kwartaal van 2019 te verwachten. Dat laat ook de beantwoording van de [vragen van de VVD-fractie](#) zien.

Nieuw democratisch Zeist wilde niet verder afwachten en vroeg via een [motie](#) voor de raadsvergadering van dinsdagavond 12 februari om gezamenlijk met alle groeperingen te komen tot een oplossing van de ontstane problemen, nadat de verkeersmaatregelen zijn ingetrokken of opgeschort. Dit is tot 5 maal toe ook al gevraagd door de appellanten in de beroepsprocedures, maar het college is daar nooit op ingegaan.

De aangepaste [motie](#) werd later ook ondersteund door de andere lokale partij, Seyst.nu. Verder hebben andere fracties in totaal 4 moties ingediend, maar die gaan minder ver, zeker die van de coalitie.

In aansluiting op de raadvragen van de VVD, de petitie van de ondernemers en de motie van NDZ hebben organisatoren van het burgerinitiatief 2016 een [brief naar de raad](#) gestuurd. Over de bewering dat er voldoende maatschappelijk draagvlak bestond voor de verkeersvisie heeft Robert van der Gun, die toen betrokken was bij de VisieTafel, een [reactie naar de raad](#) verzonden. En verder heeft [Vereniging Lyceumkwartier Zeist](#) nog een brief aan de raad gestuurd over de afsluiting van de Korte Steynlaan.

Tijdens de raadsvergaderingen van 12 en 19 februari 2019 is uitgebreid gesproken over de motie van de lokale partijen en die van de coalitie en van andere combinaties van partijen. Tot nu toe geeft de coalitie weinig krimp en gebruikt zij achteraf een andere motivering van de maatregelen dan tijdens de besluitvorming in 2015. Zo zou de bevolking vooraf over de gekozen verkeerscirculatie zijn geraadpleegd (onjuist) en zou in de raad zijn afgesproken dat het centrum autoluw zou zijn (geldt alleen voor de Slotlaan). Verder zou het nu verkeersveiliger zijn dan vroeger (nooit onderzocht).

De aangepaste motie van de lokale partijen en SP om de oude situatie te herstellen haalde het niet. Verschillende andere moties kregen wel de steun van een meerderheid van de raad. Zo werd het college opgeroepen zo veel mogelijk [knelpunten](#) in overleg met ondernemers en bewoners snel op te lossen. Verder is een coalitiemotie aangenomen om extra geld vrij te maken om samen met de ondernemers de [aantrekkelijkheid van het centrum](#) te versterken. Deze motie heeft geleid tot enkele kleine [aanpassingen](#) van de verkeerssituatie en het reserveren van 360.000 euro voor concrete maatregelen om het imago van het centrum te verbeteren.

Een motie van D66 om (niet 2) maar 1 wethouder de verkeerszaken te laten behartigen strandde. Een motie van Seyst.nu om in verband met de verkeersmaatregelen CO2 en fijnstof te meten in en om het centrum werd aangehouden.

Over [de al geconstateerde effecten](#) van de verkeersmaatregelen heeft Vereniging Lyceumkwartier Zeist op 10 maart 2019 een brief naar de raad gestuurd met als samenvatting, zie ook de brief:

1. Verkeersintensiteiten in het Lyceumkwartier zijn na 28 januari jl. fors gestegen.
2. Binnen de huidige set van verkeersmaatregelen kan en mag het eenrichtingsverkeer op de Prof. Lo-rentzlaan niet gewijzigd worden.
3. Een eerste analyse van stoplichtmetingen geeft aan dat het centrumbezoek per auto verder zal dalen.
4. Onder verwijzing naar onze eerdere voorstellen doen wij nogmaals een suggestie voor verdere aanpak.

### **Procedures bij Raad van State**

De appellanten in de lopende procedure van hoger beroep bij de Raad van State wachten de verkeersgevolgen af. Zij gaan na welke problemen zich zullen voordoen en wanneer en in welke mate die optreden. U kunt ons daarbij helpen door uw ervaringen per e-mail aan de gemeenteraad (raadsgriffie@zeist.nl) en aan ons door te geven. Daarbij zeggen beelden met vermelding van dag en tijd vaak meer dan woorden. Overigens weet het college op basis van het gemeentelijk verkeersmodel wel waar de knelpunten zullen ontstaan.

De appellanten zullen de in de praktijk gebleken verkeerseffecten in de lopende procedure inbrengen. Daarbij zullen zij aangeven dat het college geen een nulmeting uitvoert, niet van plan is de directe verkeerseffecten te meten en ook niet op korte termijn een evaluatie wil uitvoeren. Dit is echter wel nodig om te komen tot een verantwoorde uitvoering of het teruggedraaien van verkeersmaatregelen.

[terug naar top](#)