

Nota van beantwoording

Zienswijzen ontwerp-verkeersbesluit 210525 inzake het instellen van eenrichtingsverkeer op diverse straten in het kader van het wijkverkeersplan Lyceumkwartier(Zuid)/Wilhelminapark

Datum vastgesteld in collegevergadering: 4 juli 2017

1. Inleiding

De gemeenteraad heeft op 3 maart 2015 de centrumvisie 'Beleef Zeist Groen, Gezond en Gastvrij' vastgesteld. Het centrum van Zeist, dat globaal wordt begrensd door de Slotlaan, 1e Hogeweg, Voorheuvel en Steynlaan, heeft sinds enkele decennia te kampen met een terugloop van het aantal bezoekers en bestedingen, een toenemende (winkel)leegstand en een onvoldoende kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Dit heeft een negatief effect op het lokale woon-en winkelplezier.

Om het tij in positieve zin te keren en de woon- en winkelkwaliteit substantieel te verbeteren, zijn aanpassingen in het centrumgebied noodzakelijk. Er wordt daarom vanuit de centrumvisie ingezet op het realiseren van een compact kernwinkelcentrumgebied. Dit kernwinkelgebied heeft het Emmaplein als hart en wordt begrensd door de 1^e Hogeweg, Voorheuvel, Weeshuislaan en de Slotlaan.

Voor het realiseren van deze visie is het onder meer nodig dat de huidige infrastructuur en openbare ruimte rondom dit gebied functioneel en visueel meer bij het kernwinkelcentrumgebied getrokken worden. Om dit te bewerkstelligen worden diverse herinrichtingen uitgevoerd en ondersteunende verkeersmaatregelen geïmplementeerd. Belangrijke uitgangspunten bij deze herinrichtingen zijn onder andere dat:

- in de nieuwe situatie sprake is van een aantrekkelijk winkel- en verblijfsgebied;
- er een verkeerssituatie is waarbij de auto 'te gast' is;
- er een goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten in en rondom het kernwinkelcentrumgebied is.

Voor de verkeersmaatregelen zijn op 16 januari 2017 door het college van Zeist vijf verkeersbesluiten en twee ontwerp-verkeersbesluiten genomen.

Voor verkeersmaatregelen binnen het centrum zijn vijf verkeersbesluiten genomen. Dit zijn de volgende:

- 1) Verkeersbesluit 'Afsluiten Jagerlaan' (kenmerk 210527);
- 2) Verkeersbesluit 'Korte Steynlaan – Slotlaan (busstation) – Geiserlaan' - meerdere maatregelen (kenmerk 210529);
- 3) Verkeersbesluit 'Instellen van eenrichtingsverkeer in de Meester de Klerkstraat' (kenmerk 210533);
- 4) Verkeersbesluit 'Weeshuislaan – Voorheuvel – Slotlaan – 1e Hogeweg' – meerdere verkeersmaatregelen (kenmerk 210535);
- 5) Verkeersbesluit inzake het permanent afsluiten van de Rozenstraat ter hoogte van de aansluiting op de Voorheuvel (kenmerk 210534).

Tegen bovenstaande verkeersbesluiten konden belanghebbenden beroep instellen bij de rechtbank.

Verkeersmaatregelen opgenomen in bovenstaande vijf verkeersbesluiten leiden tot ongewenste verkeerseffecten in omliggende woonwijken. Voor het beperken van de ongewenste verkeerseffecten in de wijken 'Jagerlaan en omgeving' en 'Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark' zijn in de periode april tot en met september 2016 gesprekken gevoerd met deze wijken. In deze gesprekken is gekomen tot een pakket aan verkeerscirculatiemaatregelen die de ongewenste verkeerseffecten tegengaan. Deze verkeersmaatregelen zijn in twee ontwerp-verkeersbesluiten opgenomen:

- 1) Ontwerp-verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer op diverse straten in het kader van het wijkverkeersplan Lyceumkwartier-/Wilhelminapark (kenmerk 210525);
- 2) Ontwerp-verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer op diverse wegen in het kader van het wijkverkeersplan 'Jagerlaan en omgeving' (kenmerk 210519).

Bovenstaande ontwerp-verkeersbesluiten zijn op 16 januari 2017 gepubliceerd op de gemeentepagina en in de Staatscourant. Na publicatie hebben de ontwerp-verkeersbesluiten zes weken ter inzage gelegen. Voor een ieder stond binnen de inzagetermijn de mogelijkheid open om een zienswijze in te dienen.

Deze Nota van Zienswijzen gaat in op de zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerp-verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer op diverse straten in het kader van het wijkverkeersplan Lyceumkwartier/Wilhelminapark (kenmerk 210525) dat ter inzage heeft gelegen.

2. Zienswijzen

2.1 ingediende zienswijzen

In deze nota zijn de indieners geanonimiseerd. Dit is in lijn met de verwerking van zienswijzen bij andere besluiten die de gemeente heeft genomen. Daarbij vindt de gemeente het belangrijk de privacy van de indieners van de zienswijzen te waarborgen.

2.2 ontvankelijkheid

De zienswijzen opgenomen in hoofdstuk 3 zijn binnen de gestelde termijn ontvangen. Deze ingediende zienswijzen zijn meegenomen in de heroverweging van de verkeersbesluiten.

Een zienswijze (nummer xx) is buiten de termijn binnen gekomen. Deze is niet betrokken in de reacties.

3 Beantwoording van de zienswijzen

1	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De maatregel om eenrichtingsverkeer in de Stationslaan in te stellen ten behoeve van de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen van de school Het spoor leidt tot een grotere onveiligheid dan in de huidige situatie. Dit komt doordat de maatregel tot extra autoverkeer in de Bethaniëlaan en Wilhelminalaan leidt. De toename van het verkeer in de Bethaniëlaan is onwenselijk omdat deze straat op dit moment al eenrichtingsverkeer is voor gemotoriseerd verkeer, maar tweerichtingsverkeer voor (brom)fietsers. Deze straat wordt gebruikt als fietsroute naar school. Fietsers fietsen in de ochtend richting de school. Dat is in tegengestelde richting van het autoverkeer, waardoor fietsers nu al regelmatig uitwijken naar het trottoir.	Uit het onderzoek naar het effect van de verkeersmaatregelen op de verkeersintensiteiten valt op te maken dat met het instellen van eenrichtingsverkeer in de Stationslaan tussen de Prins Hendriklaan en Bethaniëlaan de hoeveelheid verkeer licht afneemt in de Bethaniëlaan. De verklaring hiervoor is dat de verschillende verkeersmaatregelen in Zeist invloed hebben op de routekeuze. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Stationslaan tussen de Prins Hendriklaan en Bethaniëlaan is niet noodzakelijk voor het tegengaan van de ongewenste verkeerseffecten van de verkeersmaatregelen in het centrum. In wijkverkeersplan fase 2 wordt nagegaan welke mogelijkheden er zijn om de verkeersveiligheid in de omgeving van de basisschool te vergroten. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Stationslaan ter hoogte van de school wordt hierin betrokken.
	<i>Conclusie</i> De zienswijzen geven aanleiding om het voornemen tot instelling van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan tussen de Prins Hendriklaan en Bethaniëlaan op te schorten.	
	Ingediend door: 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25	

2	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Voorgesteld wordt om een parkeerverbod met beperkte tijden (maandag t/m vrijdag van 7.00 uur tot 18:00 uur) op de Lyceumlaan tussen de kruispunt Fransen van de Puttelaan en de rotonde met de Boulevard in te stellen, zodat de doorgang voor het vrachtverkeer gewaarborgd blijft.	Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Lyceumlaan is het niet noodzakelijk om daarbij ook nog een parkeerverbod in te stellen. Er blijft voldoende ruimte over om (vracht)verkeer doorgang te bieden in één richting. Deze ruimte is nu ook beschikbaar, terwijl er op dit moment sprake is van verkeer in twee richtingen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
	Ingediend door: 2	

3	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door het voornemen van de verschillende eenrichtingsverkeersmaatregelen zal de Boslaan bijna onbereikbaar worden. Het gaat dan met name om verkeer dat via de Boulevard Zeist binnenkomt. Voorgesteld wordt om geen eenrichtingsverkeer in te stellen op de Professor Lorentzlaan.	De Boslaan blijft voor autoverkeer bereikbaar. In de huidige situatie kan dat via een kortere route als men via de Boulevard Zeist binnenkomt. Het doel van het centrumplan Zeist en de daarbij behorende verkeersmaatregelen is om de leefbaarheid te verbeteren en minder verkeer door het centrum te laten rijden. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Professor Lorentzlaan wordt door bewoners gezien en is een maatregel om sluipverkeer vanuit de Boulevard via de Professor Lorentzlaan richting de Woudenbergseweg te voorkomen en daarmee de leefbaarheid in de wijken Lyceumkwartier (zuid) en Wilhelminapark te borgen. Nadeel is wel dat bewoners in het noordelijke deel van het

	Wilhelminapark moeten omrijden via de Woudenbergseweg wanneer zij vanuit de Boulevard komen als er op de Professor Lorentzlaan tussen de Boslaan en Aristoteleslaan eenrichtingsverkeer wordt ingesteld.
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
Ingediend door: 2	

4	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Door de in te stellen verkeersmaatregelen in Lyceumkwartier-Zuid zal een ernstige toename van de verkeersoverlast in het Lyceumkwartier-noord ontstaan. In het bijzonder op de Prof. Lorentzlaan-Noord. Berekeningen laten een toename zien van de verkeersintensiteit met 100-130 % op prof. Lorentzlaan-noord en 50% op de Socrateslaan.</p> <p>De wijk Lyceumkwartier heeft een verblijfsfunctie en de wegen de bestemming van erftoegangsweg. Deze toename van verkeer is uit oogpunt van verkeersdruk, verkeersveiligheid, geluidoverlast en toename van fijnstof niet acceptabel.</p> <p>De in het verleden gerealiseerde afsluiting van de Lindenlaan naar de Platolaan en Aristoteleslaan heeft geleid tot meer verkeersdruk. Ook parkeren patiënten en personeel langs de Lorentzlaan en dat geeft nu al parkeeroverlast.</p> <p>Voorgesteld wordt om aanvullende maatregelen op de Prof. Lorentzlaan te realiseren om de verkeersoverlast te beperken.</p>	<p>De verkeersintensiteiten zullen naar verwachting inderdaad toenemen. Procentueel gezien komt dit uit op toenames van 100 – 130% op de Professor Lorentzlaan-Noord en 50% op de Socrateslaan. Als we kijken naar de absolute verkeersintensiteiten zal de hoeveelheid verkeer naar verwachting toenemen tot ongeveer 4.580 motorvoertuigen per etmaal op de Professor Lorentzlaan-Noord en tot ongeveer 1.570 motorvoertuigen per etmaal op de Socrateslaan. Deze verkeerssituatie op de Professor Lorentzlaan blijven we net zoals op de Lindenlaan monitoren en blijven in gesprek over eventuele maatregelen.</p> <p>De aanpassingen uit het verleden zijn meegenomen in de berekeningen van de te verwachten verkeersintensiteiten. Onze eindconclusie is daarin nog steeds dat de toename past binnen de functie van de weg.</p> <p>Het parkeren kan nog steeds langs de rijbaan, deze situatie verandert niet door de verkeersmaatregelen die wij voornemens zijn te nemen. Extra verkeer is niet synoniem aan extra parkeerdruk. Daarnaast hebben wij een aantal jaar geleden de parkeersituatie op de Professor Lorentzlaan al verbeterd om de toegankelijkheid te waarborgen.</p> <p>Vooralsnog zien wij geen noodzaak om infrastructurele aanpassingen te doen aan de Professor Lorentzlaan. We betrekken de Professor Lorentzlaan bij gesprekken over de Lindenlaan.</p>
<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.		
Ingediend door: 3		

5	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prof. Lorentzlaan moeten bewoners van de Lorentzlaan omrijden.	Het doel van het centrumplan Zeist en de daarbij behorende verkeersmaatregelen is om de leefbaarheid te verbeteren en minder doorgaand verkeer door het centrum te laten rijden. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Professor Lorentzlaan is een belangrijke maatregel om sluipverkeer vanuit de Boulevard via de Professor Lorentzlaan richting de Woudenbergseweg te voorkomen. Nadeel is wel dat bewoners in het noordelijke deel van het

		Wilhelminapark moeten omrijden via de Woudenbergseweg wanneer zij vanuit de Boulevard komen als er op de Professor Lorentzlaan tussen de Boslaan en Aristoteleslaan eenrichtingsverkeer wordt ingesteld.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
	Ingediend door: 4, 5	

6	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door over een gedeelte van iets meer dan 100 meter eenrichtingsverkeer in te stellen op de Prof. Lorentzlaan zal er burgerlijke ongehoorzaamheid ontstaan ondanks de verbodsborden met alle mogelijke gevaarlijke situaties van dien. De politie heeft geen prioriteit voor het handhaven.	Wij verwachten niet dat een grote hoeveelheid automobilisten deze maatregel zal negeren. Samen met de politie evalueren wij na 1 jaar het instellen van het eenrichtingsverkeer op de Professor Lorentzlaan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
	Ingediend door: 4, 5	

7	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het is niet de juiste manier om op basis van modelberekeningen waarin verwachtingen worden gepresenteerd, ge- en verbodsbepalingen in te voeren. Beter kan gewacht worden totdat de infrastructurele aanpassingen uitgevoerd zijn en na een jaar te bezien of maatregelen nodig zijn.	Het is gebruikelijk om verkeerscirculatiemaatregelen te nemen op basis van berekeningen met een verkeersmodel. Met het verkeersmodel worden namelijk de effecten van de verschillende maatregelen in beeld gebracht, zodat ongewenste gevolgen tijdig tegengegaan kunnen worden.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
	Ingediend door: 4, 5	

8	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De Lindenlaan wordt nog verder onaantrekkelijker gemaakt voor het doorgaande verkeer, daardoor ook minder aanvoer voor de Prof. Lorentzlaan.	De Lindenlaan is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan aangewezen als erftoegangsweg. Deze weg is bedoeld voor het bereikbaar maken van aanliggende percelen. Doorgaand verkeer proberen wij op erftoegangswegen zoveel als mogelijk te beperken. Om het doorgaande verkeer op de Lindenlaan te beperken worden vijf aanvullende maatregelen specifiek voor de Lindenlaan genomen. Deze zijn: 1. verwijzing parkeerroute centrum over Lindenlaan wordt verwijderd; 2. doseren instroom verkeer vanaf Geroplein door het aanpassen van de verkeerslichtenregeling op dit kruispunt; 3. aanbrenge dynamische routeinformatie op de Woudenbergseweg om verkeer richting de A28 te stimuleren via de Krakelingweg te rijden; 4. reconstructie van de Lindenlaan (aanleg overrijdbare middengeleider en het aanbrenge

	<p>versmallingen);</p> <p>5. reconstructie kruispunt Woudenbergseweg-Jagersingel, waarbij verkeersbewegingen naar Jagersingel/ Lindenlaan worden ontmoedigd.</p> <p>Bovenstaande maatregelen hebben naar verwachting niet alleen een positief effect op het aanbod van het verkeer op de Lindenlaan maar ook op de Professor Lorentzlaan.</p>
<p><i>Conclusie</i></p> <p>De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
<p>Ingediend door: 4</p>	

9	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De Professor Lorentzlaan is al onaantrekkelijk voor het doorgaande verkeer door 30 km/h zone en vele hoge drempels.</p>	<p>De Professor Lorentzlaan is inderdaad op en dusdanige wijze ingericht dat doorgaand verkeer zoveel als mogelijk wordt geweerd. Toch laten de onderzoeken met het verkeersmodel zien dat er een ongewenste verkeersstroom ontstaat. Met het treffen van aanvullende maatregelen in de vorm van het instellen van eenrichtingsverkeer wordt deze verkeersstroom tegengegaan.</p> <p>Een aantal bewoners vroegen zich af of de stijging op de Professor Lorentzlaan in de praktijk zo hoog wordt als het onderzoek met het verkeersmodel laat zien en of dit in verhouding staat tot het omrijden waarmee andere woonstaten in de wijk belast worden. In een bijeenkomst op 11 mei 2017 is dit besproken met mensen uit de o.a. Professor Lorentzlaan, Fransen van de Puttelaan en Aristoteleslaan. Hieruit bleek dat een deel van de aanwezigen het voorkomen van doorgaand verkeer door de woonwijken Lyceumkwartier (zuid) en Wilhelminapark belangrijk is om de woonwijken leefbaar te houden.</p>
<p><i>Conclusie</i></p> <p>De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 4</p>		

10	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Het gedeelte Professor Lorentzlaan waar over een lengte van ongeveer 100 meter eenrichtingsverkeer ingesteld gaat worden, is niet ingericht als eenrichtingsweg. Gemeente heeft geen voornemen om de weg infrastructureel aan te passen.</p> <p>In het plan staat niet aangegeven dat het wegprofiel zou worden aangepast op de eenrichtingssituatie, wat ook zou uitnodigen om het verbod te negeren.</p>	<p>Infrastructurele aanpassingen staan nog niet gepland. In fase 2 van de verkeersmaatregelen centrumplan Zeist worden ook plannen gemaakt over de inrichting openbare ruimte. Dit punt zal daarin meegenomen worden.</p>
<p><i>Conclusie</i></p> <p>De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 4</p>		

11	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De Gemeente is van oordeel dat het gemeenschappelijke (vermeende) belang van een aantrekkelijker autoluw centrum zwaarder weegt dan het individuele belang.</p> <p>De meningen over wat een aantrekkelijk centrum is lopen sterk uiteen. Er zijn meerdere stedenbouwkundigen die een per auto goed bereikbaar centrum als succesfactor zien (vergelijk Veenendaal).</p> <p>De gemeente tracht zowel een haar mening aantrekkelijk centrum te creëren als bewoners(verenigingen) tevreden te stellen. Beide gaan niet optimaal samen. Wonen in of aan de rand van het centrum heeft voor- en nadelen.</p>	<p>Wij zijn van mening dat een aantrekkelijk centrum het gemeenschappelijk belang dient. Om een aantrekkelijk centrum te verkrijgen is het weren van het doorgaande verkeer noodzakelijk. Het weren van het doorgaand verkeer uit het centrum heeft effecten in de omliggende wijken. Met de voorgestelde verkeersmaatregelen in het ontwerp-verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer in diverse straten in het kader van het wijkverkeersplan Lyceumkwartier/Wilhelminapark beperken wij de ongewenste verkeerseffecten voor de wijken Wilhelminapark en Lyceumkwartier-Zuid tot een minimum.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 4</p>	

12	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De verwachte stijging van de verkeerstoename is slechts gering als de Professor Lorentzlaan tweerichtingsverkeer toegestaan zou blijven, de maatregel lijkt daarmee overbodig.</p>	<p>De verkeersmaatregelen in het centrum zorgen voor een toename van een stroom doorgaand verkeer door het Wilhelminapark. Met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Professor Lorentzlaan en de overige verkeersmaatregelen opgenomen in het ontwerp-verkeersbesluit wordt de hoeveelheid verkeer op de Professor Lorentzlaan drastisch beperkt (afname van 2.700 voertuigen per etmaal). Met deze afname van het verkeer rijdt een acceptabele hoeveelheid verkeer op de Professor Lorentzlaan die ruim onder de streefwaarde van 2.500 voertuigen per dag ligt.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 4, 5</p>	

13	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De kruising Woudenbergseweg/Jagersingel wordt infrastructuureel aangepast om het verkeer vanaf de Woudenbergseweg te ontmoedigen af te buigen. Derhalve is er minder mogelijke aanvoer naar de Lorentzlaan.</p>	<p>Het aanpassen van het kruispunt Woudenbergseweg/Jagersingel is met name bedoeld om de hoeveelheid doorgaand verkeer door de Lindenlaan te beperken. De impact op de Professor Lorentzlaan op het gedeelte tussen de Lindenlaan en Woudenbergseweg is beperkt, aangezien de verkeerscirculatiemaatregelen het doorgaande verkeer in deze straat beperken.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 4</p>	

14	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De aanleiding van dit verkeersbesluit, het autoluw maken van het centrum is discutabel. Er zijn verschillende alternatieven om verkeersstromen anders te leiden, waar te weinig aandacht voor is geweest.</p> <p>Er is geen overleg geweest met de directbetrokkenen over het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prof. Lorentzlaan. Gezien het beperkt aantal aanwonenden en de directe gevolgen voor hen, was dit zeker waardevol geweest in de besluitvorming.</p>	<p>Er zijn inderdaad verschillende alternatieven om verkeersstromen anders te leiden. Alles is in overleg met belanghebbenden tot stand gekomen waar meerdere varianten de revue gepasseerd zijn. Elke variant heeft echter voor- en nadelen. We zijn tot een samenhangend pakket aan maatregelen gekomen met de bijbehorende verkeersbesluiten.</p> <p>In het voortraject is meerdere malen gesproken met een vertegenwoordiging van de wijken Lyceumkwartier-Zuid en Wilhelminapark. En zijn alle adressen in het Wilhelminapark en Lyceumkwartier (zuid) uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst in juni 2016. Daarnaast geven we met dit ontwerpverkeersbesluit de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 5</p>	

15	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Voorgesteld wordt om de eenrichtingsverkeermaatregel niet in te voeren vanwege de negatieve gevolgen voor direct omwonenden van de Prof. Lorentzlaan. Wanneer er toch sprake is van een sterke verkeerstoename, dan kan deze maatregel alsnog worden ingevoerd. Wanneer deze maatregel nodig is, stel ik voor dat deze niet voor de direct aanwonenden geldt. Deze uitzondering kan kenbaar gemaakt worden d.m.v. een onderbord met daarop de tekst "uitgezonderd aanwonenden".</p>	<p>Een aantal bewoners vroegen zich af of de stijging op de Professor Lorentzlaan in de praktijk zo hoog wordt als het onderzoek met het verkeersmodel laat zien en of dit in verhouding staat tot het omrijden waarmee andere woonstaten in de wijk belast worden. In een bijeenkomst op 11 mei 2017 is dit besproken met mensen uit de o.a. Professor Lorentzlaan, Fransen van de Puttelaan en Aristoteleslaan. Hieruit bleek dat een groot deel van de aanwezigen het voorkomen van doorgaand verkeer door de woonwijken Lyceumkwartier (zuid) en Wilhelminapark belangrijk is om de woonwijken leefbaar te houden. Wel is aangegeven dat het eenrichtingsverkeer beter kan gelden van de Boslaan tot en met de Fransen van de Puttelaan in plaats van de Boslaan tot de Aristoteleslaan. Dit nemen wij over in het definitieve verkeersbesluit.</p> <p>Om de effecten van het eenrichtingsverkeer voor omwonenden te beperken wordt het eenrichtingsverkeer voorzien van een uitzondering voor bestemmingsverkeer.</p>
	<p><i>Conclusie</i> Het verkeersbesluit wordt op dit onderdeel aangepast. Ingediend door: 5</p>	

16	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Wij vinden het storend en onzorgvuldig dat de Gemeente Zeist aangeeft dat zij het niet nodig heeft gevonden om de betrokken bewoners van diverse wijken individueel aan te schrijven over de voorgenomen verkeersmaatregelen. Alhoewel wij zelf lid zijn van de Vereniging Lyceumkwartier Zeist en deze Vereniging natuurlijk door de Gemeente</p>	<p>Er is veel aandacht besteed aan de communicatie over het project centrumplan Zeist. Zo hebben we gecommuniceerd via een brief die huis-aan-huis is verspreid, hebben we advertenties geplaatst in het weekblad "De Nieuwsbode" en is de informatie over de verkeersmaatregelen beschikbaar gesteld op www.centrumzeistvernieuwt.nl.</p>

	<p>Zeist betrokken had moeten worden (hetgeen ook niet op de juiste wijze is gebeurd), is het geen plicht van inwoners om van een dergelijke vereniging lid te zijn. In een democratisch land behoort een gemeente haar inwoners op de juiste wijze te informeren en te betrekken. In dit geval is de Gemeente Zeist duidelijk te kort geschoten hierin.</p>	<p>Wij zijn van mening dat de visie en de uiteindelijke maatregelen op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen zijn.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 6</p>	

17	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Wij vinden het onbegrijpelijk dat de Gemeente Zeist de gevolgen voor de verkeersveiligheid in haar onderzoeken niet heeft meegenomen. Er kan toch geen beslissing over een dergelijk onderwerp worden genomen zonder zelfs maar een poging te hebben gedaan de consequenties van de voorgestelde maatregelen met betrekking tot de veiligheid van bewoners en passanten in de verschillende straten in kaart te brengen? Hier is overduidelijk onvoldoende zorgvuldigheid betracht door de gemeente Zeist.</p>	<p>De verkeersveiligheid is integraal meegenomen in de verkeersstudies. Verkeersveiligheid is onder andere een afgeleide van de hoogte van de verkeersintensiteiten. Ook is rekening gehouden met de wegcategorisering binnen Zeist, waarbij zoveel mogelijk verkeer wordt toebedeeld op de erf- of gebiedsontsluitingswegen.</p> <p>Daar waar infrastructurele aanpassingen plaatsvinden, is een verkeersveilig ontwerp altijd een van de uitgangspunten. Op de Lindenlaan worden aanpassingen gedaan om de verkeersveiligheid te borgen, daarnaast wordt in het wijkverkeersplan fase 2 nagegaan of andere situatie binnen de wijken Lyceumkwartier-Zuid en Wilhelminapark verbeterd kunnen worden.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 6</p>	

18	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Het is onbegrijpelijk dat er op 18 april 2016 in eerste instantie door de Gemeente Zeist wordt aangegeven dat het Raadsbesluit van 3 maart 2015 niet ter discussie staat. Aan het einde van de avond blijkt echter dat dit besluit in 2015 slechts een 'richtinggevende' beslissing is geweest en moet worden aangemerkt als een besluit van algemene strekking. Een gemeente behoort duidelijk en ondubbelzinnig met haar inwoners te communiceren. Hier is geen sprake van, helaas. Het burgerinitiatief van de Stichting Beter Zeist is volledig genegeerd. Er is wat ons betreft géén sprake van democratische besluitvorming in Zeist.</p>	<p>Deze zienswijze nemen wij voor kennisgeving aan.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 6</p>	

19	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Ook de enorme toename van het verkeer op de Lindenlaan is om bovenstaande reden ongewenst: dit is een fietsroute van hele drommen kinderen en scholieren naar de ZSV, het CLZ maar ook vanuit het Lyceumkwartier en omringende wijken naar De Breul.</p> <p>Ter illustratie van beide voorgaande punten willen wij aangeven dat er, in het bijzonder bij slecht weer, en al helemaal in de donkere wintermaanden, reeds in de huidige situatie dagelijks diverse chaotische en gevaarlijke situaties voorkomen op de rotonde Verlengde Slotlaan – Lindenlaan, vanwege de enorme drukte met auto's, bussen en fietsers.</p>	<p>Om het doorgaande verkeer op de Lindenlaan te beperken worden vijf aanvullende maatregelen specifiek voor de Lindenlaan genomen. Deze zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verwijzing parkeerroute centrum over Lindenlaan wordt verwijderd; 2. doseren instroom verkeer vanaf Geroplein door het aanpassen van de verkeerslichtenregeling op dit kruispunt; 3. aanbrengen dynamische routeinformatie op de Woudenbergseweg om verkeer richting de A28 te stimuleren via de Krakelingweg te rijden; 4. reconstructie van de Lindenlaan (aanleg overrijdbare middengeleider en het aanbrengen van versmallingen); 5. reconstructie kruispunt Woudenbergseweg-Jagersingel, waarbij beweging naar Jagersingel/Lindenlaan wordt ontmoedigd. <p>Op de Lindenlaan zijn fietsvoorzieningen aangebracht in de vorm van vrijliggende fietspaden en fietssuggestiestroken. Deze fietsvoorzieningen dragen bij aan het verkeersveilig afwikkelen van het verkeer op de Lindenlaan.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 6</p>	

20	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>We willen eveneens wijzen en waarschuwen voor de verkeersveiligheid op de Lindenlaan in relatie tot de aanwezigheid van het ziekenhuis en de ambulancepost. De inrit van het ziekenhuis leidt nu al dagelijks tot chaotische en regelmatig gevaarlijke situaties; wanneer de verkeersdrukte nog meer toeneemt zal zowel de bereikbaarheid als de veiligheid ernstig geschaad worden.</p>	<p>De inrit van het ziekenhuis en de ambulancepost op de Lindenlaan wordt aangepast. Er wordt een korte linksafstrook naar de inrit op de Lindenlaan gerealiseerd, zodat het afslaande autoverkeer het doorgaande autoverkeer minder hindert. Dit voorkomt chaotische en verkeersonveilige situaties.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 6</p>	

21	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De voorbereiding van de besluitvorming schiet procedureel en inhoudelijk tekort; er is onvoldoende zorgvuldigheid betracht.</p> <p>Ook de noodzakelijke voorlichting over de gevolgen van de voorgenomen maatregelen schiet procedureel en inhoudelijk tekort, ook hier is onvoldoende zorgvuldigheid betracht.</p>	<p>De effecten van de verkeersmaatregelen in het centrum en uit de wijkverkeersplannen zijn zorgvuldig onderzocht met verkeersmodelberekeningen en door onderzoek te doen naar de milieueffecten. Er zijn verschillende varianten onderzocht om tot het meest effectieve pakket aan maatregelen te komen binnen en buiten het centrum.</p> <p>Op verschillende manieren is informatie gegeven over de voorgenomen maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bijeenkomsten met klankbordgroepen Lyceumkwartier-Zuid en Wilhelminapark; - Informatie via huis-aan-huis brief;

		<ul style="list-style-type: none"> - Informatie op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl; - Informatie in de Nieuwsbode via advertenties.
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26</p>	

22	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De gemeente motiveert dat de maatregel tot het instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan dient tot het vergroten van de veiligheid bij de school. Hierdoor zal de verkeersveiligheid in de omliggende straten drastisch afnemen.</p> <p>Een groot deel van de problematiek wordt veroorzaakt door halen en brengen van kinderen naar basisschool Het Spoor. Er wordt door de school onvoldoende actie ondernomen om de overlast te beperken. Ook is de school c.q. de rol van de school niet meegenomen in de besluitvorming.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel aanleiding om instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan op te schorten.</p>	
	<p>Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22</p>	

23	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Een belangrijk deel van het probleem is het achteruit rijden bij de parkeervakken bij basisschool Het Spoor en het keren op het Bethaniëplein. Kan dit anders worden ingericht?</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>	
	<p>Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22</p>	

24	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Eenrichtingsverkeer leidt tot meer ruimte op de Stationslaan. De kans dat hierdoor juist harder en minder oplettend wordt gereden is groot. Eenrichtingsverkeer zou dus ook een averechts effect kunnen hebben. Meer ruimte zorgt er ook voor dat minder rekening wordt gehouden met fietsers (bijvoorbeeld doordat auto's op de Bethaniëlaan hard tegen het verkeer in rijden om de overtreiding zo kort mogelijk te laten zijn), wat veiligheid niet ten goede komt. Ook nu komt het al voor dat fietsers het trottoir op moeten 'vluchten' om aanrijdingen met auto's te voorkomen.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.</p>
	<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel aanleiding om instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan op te schorten.</p>	
	<p>Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25</p>	

25	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Stationslaan wordt er meer verkeer verwacht dat onbekend is en zich dus minder aanpast aan de situatie, dus onvoorzichtiger door de bocht komt, minder rekening houdt met fietser etc. Nu is het al zo dat er in veel gevallen te hard gereden wordt. Bij een hoger verkeersaanbod zal dit alleen maar toenemen.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel aanleiding om instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan op te schorten.	
Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22		

26	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Stationslaan is een rechte en overzichtelijke weg die door zijn vorm geschikter is als wijkontsluitingsweg dan onze straatjes. De Bethaniëlaan en Wilhelminalaan zijn dat niet, maar dreigen door instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan wel een schoolrondje / parkeerrondje / wijkontsluitingsweg te worden.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel aanleiding om instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan op te schorten.	
Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25		

27	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Vrachtverkeer moet worden beperkt tot het verkeer dat echt in de straat moet zijn, zoals de vuilnisauto. Dit geldt ook voor de toenemende bezorging aan huis. Sowieso kan vrachtverkeer de bocht Bethaniëlaan/ Wilhelminalaan slecht maken door o.a. geparkeerde auto's en de vormgeving (extra scherpe bocht naar links)	Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel aanleiding om instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan op te schorten.	
Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22		

28	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het kruispunt Bethaniëlaan/Wilhelminalaan is altijd buitenspeelplaats geweest, het 'voetbalpleintje' van de wijk. Dit wordt verstoord door meer verkeer. Met een verjongende wijk zal het spelen op straat alleen maar toenemen, en zal bij de gewijzigde verkeersplannen onherroepelijk gaan leiden tot verkeersgevaarlijke situaties.	Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel aanleiding om instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan op te schorten.	
Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22		

29	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De Slotlaan heeft straks tussen de 1 ^e Hogeweg en de Boulevard nog maar één zijweg, de Stationslaan. Door de verkeersmaatregelen zouden de effecten voor de Wilhelminalaan en de Bethaniëlaan veel groter kunnen zijn dan wat de gemeente nu inschat. De gemeente onderschat die impact nu.	Alle wijzigingen in de verkeersstructuur zijn doorgerekend in een verkeersmodel. De uitkomsten van deze modelstudie tonen aan dat met de verkeersmaatregelen in het Wilhelminapark en Lyceumkwartier-Zuid de ongewenste verkeerseffecten in de Bethaniëlaan en Wilhelminalaan tot een minimum worden beperkt. Voor onze reactie op het eenrichtingsverkeer op de Stationslaan verwijzen wij u naar punt 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel aanleiding om instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationslaan op te schorten.	
Ingediend door: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22		

30	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De besluitvormingsprocedure betreffende ontwerp-verkeersbesluit 210525 is in strijd met diverse algemeen beginselen van behoorlijk bestuur.	De effecten van de verkeersmaatregelen in het centrum en uit de wijkverkeersplannen zijn zorgvuldig onderzocht met verkeersmodelberekeningen en door onderzoek te doen naar de milieueffecten. Er zijn verschillende varianten onderzocht om tot het meest effectieve pakket aan maatregelen te komen binnen en buiten het centrum.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
Ingediend door: 23		

31	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De effecten van ontwerp-verkeersbesluit 210525 schaden de belangen van de bewoners van het Lyceumkwartier, waarvan de VLZ 540 huishoudens vertegenwoordigt.	De maatregelen uit het ontwerp-verkeersbesluit hebben inderdaad consequenties voor bewoners van het Lyceumkwartier. Door middel van deze ontwerp-procedure halen wij op welke belangen geschaad worden die wij niet voorzien hebben, of waarvan wij de impact anders ingeschat hebben. Op basis van de ingediende zienswijzen zien wij geen reden om de verkeersbesluiten aan te passen.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
Ingediend door: 23		

32	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De VLZ verzoekt het college van B&W om de procedure voor de besluitvorming van het ontwerp-verkeersbesluit 210525 op te schorten.	Wij zien op dit moment geen aanleiding om de procedure op te schorten, omdat met deze verkeersbesluiten de ongewenste verkeerseffecten van de verkeersmaatregelen in het centrum worden tegengegaan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.	
Ingediend door: 23		

33	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er wordt verzocht om een ordentelijke dialoog tussen de wijk, het college van B&W en de betrokken ambtenaren om te komen tot een degelijk onderbouwd verkeersplan voor het Lyceumkwartier.	Het centrumplan is op 3 maart 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. Door middel van informatieavonden is afgelopen jaar uitvoerig overleg gevoerd met bewoners van de diverse wijken. Eenieder heeft dus de mogelijkheid gehad tot inspraak, en op dit moment kan er nog gereageerd worden door een zienswijze in te dienen. Ons inziens volgen we daarmee een zorgvuldige procedure. Daarnaast blijven de verkeerssituatie in de Lindenlaan monitoren en in gesprek met een vertegenwoordiging van deze straat.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 23	

34	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er wordt verzocht om de zogenaamde 'centrum'-verkeersbesluiten (waaronder (ex-) tunneltracé en Korte Steijnlaan) niet ten uitvoer te brengen totdat de hoogste rechter zich daarover heeft uitgesproken. Mocht u dat wel doen, zonder andere voorzorgsmaatregelen te nemen, dan creëert u gevaarlijke verkeerssituaties in onze wijk. Vooral voor duizenden kwetsbare scholieren.	De verkeerscirculatiemaatregelen opgenomen in het ontwerp verkeersbesluit aangaande het wijkverkeersplan Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark zijn maatregelen die doorgaand verkeer in de wijk moeten voorkomen. Het nemen van deze maatregelen voorkomt dat gevaarlijke verkeerssituatie ontstaan door de toename van sluipverkeer in de wijken Lyceumkwartier (zuid)/Wilhelminapark.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 23	

35	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door de verkeersintensiteit op de Lindenlaan verder te laten oplopen, terwijl deze nu al zwaarder wordt belast dan de norm aangeeft, en de wegen daaromheen minder zwaar te belasten, worden burgers die langs verschillende wegen wonen ongelijk behandeld.	Om het doorgaande verkeer op de Lindenlaan te beperken worden vijf aanvullende maatregelen specifiek voor de Lindenlaan genomen. Dit betreffen de volgende maatregelen: <ol style="list-style-type: none"> 1. verwijzing parkeerroute centrum over Lindenlaan wordt verwijderd; 2. doseren instroom verkeer vanaf Geroplein door het aanpassen van de verkeerslichtenregeling op dit kruispunt; 3. aanbrengen dynamische routeinformatie op de Woudenbergseweg om verkeer richting de A28 te stimuleren via de Krakelingweg te rijden; 4. reconstructie van de Lindenlaan (aanleg overrijdbare middengeleider en het aanbrengen van versmallingen); 5. reconstructie kruispunt Woudenbergseweg-Jagersingel, waarbij beweging naar Jagersingel/Lindenlaan wordt ontmoedigd.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 24	

36	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het ontwerpbesluit is gebaseerd op een modelberekening van te verwachten verkeersstromen die niet uitgaat van daadwerkelijk telgetallen, en die aantoonbaar inconsistent en onbetrouwbaar is. Daarmee zijn de (voorgenomen) besluiten gestoeld op aantoonbare onjuistheden.	Dit is een algemeen geaccepteerde werkwijze om het toekomstige verkeersaanbod zo goed mogelijk te kunnen inschatten. Een betere methodiek is er niet. De stelling dat het gebruikte verkeersmodel inconsistent en onbetrouwbaar is weerspreken wij.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 24	

37	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het besluit is niet zorgvuldig genomen, noch gemotiveerd. Door de vele mogelijkheden die met de buurt zijn gedeeld zien wij door de bomen het bos niet meer. Er zijn foto's van borden getoond op de informatieavond waar de besloten variant is afgeschoten, maar waar later wel een besluit over is genomen. De buurt is niet goed geïnformeerd, op de informatieavond zijn ook geen andere punten voorgelegd dan degene die door de buurtvereniging zijn ingediend (welke niet was gemandateerd door indieners/andere bewoners). Het verband tussen informatiewijze en besluitvorming is zoek, terwijl de gevolgen dermate groot zijn. Tot slot zijn er alternatieven beschikbaar die nergens voorkomen, maar de afweging is niet zichtbaar.	Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie op punt 16.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 25	

38	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Basisschool Het Spoor lijkt niet betrokken te zijn in het actief bevorderen van de verkeersveiligheid in de buurt. Dit komt in ieder geval niet terug in de plannen.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 25	

39	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De buurt wordt steeds kindonvriendelijker, ze kunnen niet op straat spelen als het verkeer verder toeneemt, op het schoolplein mag ook niet en het park is onveilig door drugsgebruik.	Deze zienswijze nemen wij voor kennisgeving aan. Hierbij willen opmerken dat de openbare weg/rijbaan niet bedoeld is om op te spelen. Ook bij weinig autoverkeer is dit niet verantwoord.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 25	

40	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De besluitvormingsprocedure is in strijd met de beginselen van zorgvuldigheid:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Belanghebbende is niet zorgvuldig en soms onjuist geïnformeerd. De VLZ is ook niet op zorgvuldige wijze geconsulteerd; 2. Er is geen integraal beeld van de gevolgen voor het gehele Lyceumkwartier; 3. Er is onvoldoende onderzoek geweest naar de gevolgen voor en de belangen van VLZ en haar leden in het Lyceumkwartier. Voor zover die gevolgen wel in beeld waren zijn deze achtergehouden; 4. Punt 2 en 11 zijn in het collegebesluit (dd. 8 maart 2016) zo ver uit elkaar gezet dat de relatie ertussen onduidelijk was; 5. Het geïsoleerde verkeerseffect van het afsluiten van de Korte Steynlaan is door doorrekeningen van potentiële verkeersmaatregelen, die later weer veranderd zijn, ernstig vertroebeld. 6. De motivering voor het afsluiten van de Korte Steynlaan is op verschillende beslismomenten gewijzigd. 7. Het uiteindelijke verkeersbesluit Korte Steynlaan is dus niet het resultaat van zorgvuldig onderzoek en het college heeft de gevolgen voor de belanghebbende niet zorgvuldig afgewogen, dan wel kunnen afwegen; 8. Omdat het verkeersbesluit 'Korte Steynlaan' grote gevolgen zal hebben voor het Lyceumkwartier had dit besluit opgenomen moeten worden in de procedure voor de (wijk-) ontwerpverkeersbesluiten 9. De integrale verkeerseffecten van alle maatregelen bij elkaar waren voor het Lyceumkwartier als geheel niet bekend toen het "Eindvoorstel wijkverkeersplan Wilhelminapark/ Lyceumkwartier-Zuid" werd gepubliceerd (16 september 2016). Hetgeen een onzorgvuldige 	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie op punt 16</p> <p>Op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl zijn de resultaten van de onderzoeken naar de verkeers- en milieueffecten integraal gepubliceerd. De variant centrumvisie betreft het onderzoek naar de verkeerseffecten waarin de verkeersmaatregelen binnen het centrum en wijken Jagerlaan en omgeving, Lyceumkwartier-Zuid en Wilhelminapark zijn opgenomen.</p> <p>Voor onze reactie verwijzen wij u naar voorgaand punt 2.</p> <p>Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.</p> <p>Voor onze reactie op punt 5 tot en met 10 verwijzen wij u naar punt 2 van deze beantwoording.</p>

	<p>besluitvormingsprocedure aantoont;</p> <p>10. De uiteindelijk benadeelden in het Lyceumkwartier zijn procedureel buiten spel gezet door de integrale effecten van alle verkeersmaatregelen in centrum en wijken zo lang achter te houden;</p> <p>11. De VLZ is pas betrokken geraakt nadat de gemeente afspraken had gemaakt met de WP-buurt. Deze gang van zaken is in strijd met het gelijkheidsbeginsel;</p> <p>12. De vaststelling van de centrumvisie door de raad op 3-3-2015 is geen besluit in de zin van Awb omdat het niet op extern rechtsgevolg is gericht en niet is aan te vechten bij de rechter. Belanghebbenden zijn hierdoor op het verkeerde been gezet waardoor hen feitelijk door de gemeente de geëigende rechtsgang is ontzegd.</p>	<p>De VLZ is ruimschoots betrokken bij het tot stand komen van het wijkverkeersplan. Daarbij is de inbreng van de VLZ waar mogelijk meegenomen in de voorgenomen maatregelen. Vooraf zijn geen afspraken gemaakt met de andere buurtvereniging. Wel zijn die eerder betrokken geweest omdat toen alleen in die wijk effecten zichtbaar waren en nog niet in Lyceumkwartier (zuid). Toen die effecten wel zichtbaar werden is die wijk ook betrokken door de gemeente.</p> <p>Belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen om zienswijzen in te dienen tegen de ontwerpverkeersbesluiten. Tegen de definitieve verkeersbesluiten kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de rechtbank, waarmee de rechtsgang wordt geborgd.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 26, 27, 32, 33, 34, 35</p>		

41	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De besluitvorming geschiedt in strijd met de beginselen van gelijkheid tussen burgers en overheid:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bewoners van het centrum van Zeist en de WP-buurt worden onevenredig bevoordeeld t.o.v. bewoners van het Lyceumkwartier, door de verkeersdruk te laten dalen met 26% resp. te laten stijgen met 10% (en daarbij geconcentreerd op een aantal punten). 2. Bewoners van een aantal lanen (Wilhelminapark, Jagerlaan, Torenlaan, Cronjelaan) is de mogelijkheid geboden tot extra inspraak op de plannen terwijl dat voor de bewoners van het Lyceumkwartier niet mogelijk was. 3. Een aantal wijken wordt bevoordeeld ten opzichte van het Lyceumkwartier. 	<p>Onduidelijk is waarom het Wilhelminapark wordt bevoordeeld ten opzichte van de bewoners van het Lyceumkwartier. Straten in de Lyceumkwartier als de Verlengde Slotlaan, Lyceumlaan, Aristoteleslaan, Professor Lorentzlaan en Frans van de Puttelaan ondervinden voordelen met betrekking tot de verkeerseffecten door de voorgenomen verkeersmaatregelen.</p> <p>Voor onze reactie op dit punt verwijzen wij u naar 40 nummer 11 van deze beantwoording.</p> <p>Uit uw zienswijze blijkt niet welke wijken worden bevoordeeld (en in welke zin) ten opzichte van het Lyceumkwartier en waarom dit onaanvaardbaar zou zijn.</p>

	<p>4. Er is geen belangenafweging gemaakt tussen enerzijds: sluiting tunneltracé; andere centrumbesluiten; en wijkverkeersbesluiten; en anderzijds: de uiteindelijke gevolgen voor het Lyceumkwartier. Dit ook op het gebied van verkeersveiligheid van scholieren;</p> <p>5. Er is geen belangenafweging gemaakt tussen de daling van verkeersintensiteit bij basisschool Het Spoor en de verwachte stijging bij het Christelijk Lyceum, alsook van en naar scholen/gymnastiekterreinen buiten het Lyceumkwartier</p>	<p>Er is een belangenafweging gemaakt tussen de verschillende besluiten en de gevolgen voor de wijken, waaronder de wijk Lyceumkwartier. De maatregelen zijn integraal in een verkeersmodelstudie onderzocht. Op basis van de verwachte effecten hebben we gerichte maatregelen opgesteld die de negatieve effecten zo veel mogelijk moeten beperken.</p> <p>Naar onze mening is er geen relatie tussen de verkeersmaatregelen genomen in de Stationslaan en de verwachte stijging op de Lindenlaan.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 26, 27, 32, 33, 34, 35</p>		

42	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>Rechtszekerheid door de besluitvormingsprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Door het inhoudelijk en volgtijdelijk splitsen van consultatie en besluitvormingsprocedures (tussen centrumplan en wijkplannen) heeft u het belanghebbenden onmogelijk gemaakt zich afdoende te verweren tegen de oorzaken van de verkeersellende in het Lyceumkwartier. Deze gang van zaken is in strijd met het verbod op "détournement de procedure"; 2. Er is niet specifiek aangehaald dat rechtszekerheid wordt geboden ten aanzien van ongewenste neveneffecten voor het Lyceumkwartier (terwijl dit wel expliciet is gedaan voor de WP-buurt bijv.); 3. Tijdens de besluitvorming is nooit een integraal overzicht gegeven van de effecten op het gehele Lyceumkwartier. Burgers wisten niet waar ze aan toe waren, noch konden burgers afwegen of zij misschien wel bereid waren om honderden c.q. duizenden auto's extra door hun straat te accepteren in ruil voor een Groen, Gezond en Gastvrij centrum; 4. De gemeente is niet consequent: als 	<p>Voor alle belanghebbenden heeft de mogelijkheid opengestaan om zienswijzen in te dienen op de ontwerp-verkeersbesluiten. Ook staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open om beroep in te stellen tegen de verkeersbesluiten, waarmee voor belanghebbenden het benutten van rechtsmiddelen tegen de verkeersbesluiten is geborgd.</p> <p>De verkeersmaatregelen opgenomen in de definitieve verkeersbesluiten zijn de verkeersmaatregelen die genomen worden in het Lyceumkwartier-Zuid en Wilhelminapark. Daarnaast heeft het college op 6 december 2016 besloten aanvullende maatregelen op de Lindenlaan te treffen. Voor deze laatste maatregelen is wettelijk gezien geen verkeersbesluitprocedure noodzakelijk. Zie daarnaast onze reactie onder punt 40.</p> <p>Op de website www.centrumzeistvernieuwt.nl zijn de resultaten van de onderzoeken naar de verkeers- en milieueffecten integraal gepubliceerd. De variant centrumvisie betreft het onderzoek naar de verkeerseffecten waarin de verkeersmaatregelen binnen het centrum en wijken Jagerlaan en omgeving, Lyceumkwartier-Zuid en Wilhelminapark zijn opgenomen. In de communicatie richting bewoners is steeds verwezen naar informatie op deze website.</p> <p>Met de voorgenomen maatregelen is getracht een</p>

	<p>er al sprake is van een dialoog werden wijken en lanen tegen elkaar uitgespeeld. Een oplossing op een plek is een probleem op een andere plek.</p> <p>5. De normen uit het GVVP zullen ruimschoots overschreden worden: o.a. Lindenlaan (+36%) en Lorentzlaan (84%). Voor een woonwijk zou het streven moeten zijn onder de GVVP-norm uit te komen.</p> <p>6. Er is geen mogelijkheid tot nadeelcompensatie geboden aan belanghebbenden die onevenredig zwaar worden getroffen zullen worden als gevolg van de verkeersmaatregelen. Op korte termijn moet een procedure voor nadeelcompensatie in het leven worden geroepen.</p>	<p>evenredige verdeling van het verkeer over de verschillende straten te bewerkstelligen dan wel het verkeer te verplaatsen naar straten die beter geschikt zijn voor het verwerken van extra verkeer.</p> <p>De streefwaarde uit het GVVP voor de Lindenlaan wordt inderdaad overschreden. Hiervoor worden aanvullende maatregelen getroffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verwijzing parkeerroute centrum over Lindenlaan wordt verwijderd; 2. doseren instroom verkeer vanaf Geroplein door het aanpassen van de verkeerslichtenregeling op dit kruispunt; 3. aanbrengen dynamische routeinformatie op de Woudenbergseweg om verkeer richting de A28 te stimuleren via de Krakelingweg te rijden; 4. reconstructie van de Lindenlaan (aanleg overrijdbare middengeleider en het aanbrengen van versmallingen); 5. reconstructie kruispunt Woudenbergseweg-Jagersingel, waarbij beweging naar Jagersingel/ Lindenlaan wordt ontmoedigd. <p>Bovenstaande maatregelen hebben naar verwachting niet alleen een positief effect op het aanbod van het verkeer op de Lindenlaan maar ook op de Professor Lorentzlaan. De verkeerssituatie op de Professor Lorentzlaan blijven we daarom net zoals op de Lindenlaan monitoren en blijven in gesprek over eventuele maatregelen.</p> <p>Belanghebbenden staat het vrij om een procedure voor nadeelcompensatie te starten als zij van mening zijn dat zij onevenredig zwaar worden getroffen als gevolg van de verkeersmaatregelen.</p>
<p><i>Conclusie</i></p>		
<p>De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.</p>		
<p>Ingediend door: 26, 27, 32, 33, 34, 35</p>		

43	Inhoud zienswijze	Reactie college
	<p>De besluitvormingsprocedure voldoet niet aan het motiveringsbeginsel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De motivering voor het onderhavige verkeersbesluit vermeldt oorzaken en gevolgen niet correct. Er wordt niet vermeld dat een groot deel van de verkeerstoename in het Lyceumkwartier wordt veroorzaakt door maatregelen in de Korte Steynlaan en in de WP-buurt; 2. Een brief aan de raad (dd. 6 oktober 	<p>In de motivering van het ontwerp-verkeersbesluit is opgenomen dat er sprake is van mogelijke uitstralingseffecten op straten in wijken als gevolg van de onlangs genomen verkeersbesluiten in het centrum van Zeist waaronder de Korte Steynlaan. De twee omliggende wijken zijn het Lyceumkwartier-Zuid/Wilhelminapark en de omgeving Jagerlaan – Torenlaan – Cronjélaan e.o. Dit is ons inziens een correcte weergave van de oorzaken.</p> <p>Uit de verkeersdialoog van eind 2015 kwam naar</p>

	<p>2015) en het verkeersbesluit inzake het nemen van verkeersmaatregelen in de Korte Steynlaan van 6 maanden later zijn tegenstrijdig.</p>	<p>voren dat het afsluiten van de Korte Steynlaan een effectieve maatregel blijkt tegen de ongewenste verkeerseffecten in de wijk Wilhelminapark. Een gevolg van het afsluiten van de Korte Steynlaan is dat de Antonlaan open moest blijven. Deze aanpassingen zijn meegenomen in het verkeersplan van de centrumvisie.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 26, 27, 32, 33, 34, 35</p>		

<p>44</p>	<p>Inhoud zienswijze</p> <p>De besluitvorming is in strijd met beginselen van Fair Play:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. B&W en ambtenaren hebben tijdens klankbordgroepen consequent doen voorkomen alsof er een onomkeerbaar besluit lag voor de centrummaatregelen. Dit is onjuist (..) 2. Het verkeersamendement op de centrumvisie blijft in feite beperkt tot het winkelcentrum; er is dus geen visie en integraal beleid opgesteld voor de buurten die (uiteindelijk) het slachtoffer worden van de verkeersgevolgen van een besluit in het centrum; 3. Tijdens de hele procedure sinds april 2016 is onduidelijk geweest bij wie en tegen welke voorgenomen besluiten wij (..) in overleg konden gaan. B&W claimt democratisch genomen besluiten te moeten uitvoeren. Maar het college is verantwoordelijk t.a.v. (de gevolgen van) verkeersbesluiten en moet de betrokken belangen zorgvuldig afwegen. 	<p>Reactie college</p> <p>Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.</p> <p>Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.</p> <p>Voor het nemen van de verkeersmaatregelen wordt een verkeersbesluit-procedure doorlopen. In de (ontwerp)verkeersbesluiten is de belangenafweging opgenomen. Tegen de ontwerp-verkeersbesluiten heeft iedere belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen. Op deze manier bieden wij belanghebbenden de mogelijkheid om een reactie te geven op onze belangenafweging en motivering van de voorgenomen verkeersmaatregelen en verkeersmaatregelen.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 26, 27, 32, 33, 34, 35</p>		

<p>45</p>	<p>Inhoud zienswijze</p> <p>Als gevolg van de gecombineerde doorrekening van verkeerseffecten kunnen geen conclusies worden getrokken over de effecten van individuele maatregelen. Het was geen grote moeite geweest de maatregelen ieder apart (ceterus paribus) door te rekenen. Wij beschouwen dit als onzorgvuldig en laakbaar.</p>	<p>Reactie college</p> <p>Vanwege de schaalgrootte van de centrum- en wijkplannen bestaat een nauwe samenhang tussen de individuele maatregelen. Het doorrekenen van een enkele maatregel zou geen recht doen aan de effecten die in een veel groter gebied optreden. Dat is de reden dat wij ervoor kiezen maatregelen integraal te beschouwen.</p>
<p><i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29</p>		

46	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door afsluiten van het tunneltje en openstelling van het busstation wordt de Slotlaan aantrekkelijker als doorgaande route, wat tegen eigen gemeentelijk beleid (centrumvisie) is om de Slotlaan autoluw te maken.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op de voorgenomen verkeersmaatregelen in het ontwerp-verkeersbesluit, maar op de reeds genomen verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum. Wij betrekken deze zienswijze derhalve niet binnen deze procedure. Daarnaast hebben de voorgenomen verkeersmaatregelen uit het ontwerp-verkeersbesluit geen effect op de Slotlaan.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29	

47	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door het openstellen van het busstation wordt bewust een veiligheidsrisico genomen voor overstekende buspassagiers, schoolkinderen en bezoeker van horecagelegenheden en de supermarkt. Effecten voor het fietsverkeer zijn helemaal niet onderzocht, noch naar prognoses, noch naar maatregelen.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op de voorgenomen verkeersmaatregelen in het ontwerp-verkeersbesluit, maar tegen de reeds genomen verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum. Wij betrekken deze zienswijze derhalve niet binnen deze procedure. Een reactie op deze zienswijze is gegeven in de Nota van Beantwoording aangaande het opstellen van het busstation.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29	

48	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door te rekenen met een snelheid van 15 km/h wordt het aantal autobewegingen op de Slotlaan kunstmatig gedrukt. En de Slotlaan wordt niet ingericht als shared space, zoals beoogd in de centrumvisie.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op de voorgenomen verkeersmaatregelen in het ontwerp-verkeersbesluit, maar tegen de reeds genomen verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum. Wij betrekken deze zienswijze derhalve niet binnen deze procedure.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29	

49	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Personen en groepen die buiten het gebied van een wijkverkeersplan wonen worden niet goed geïnformeerd over de concrete gevolgen voor de eigen situatie, laat staan dat zij daarover mogen meespreken. Daarmee worden de omliggende buurten feitelijk en juridisch buitenspel gezet.	In het kader van de 'verkeersdialoog' zijn in 2015 en 2016 op diverse momenten inwoners uitgenodigd te komen praten over de voorgenomen maatregelen. De verschillende bijeenkomsten zijn gecommuniceerd waarbij wij gebruik hebben gemaakt van www.centrumzeistvernieuwt.nl , De Nieuwsbode en huis-aan-huisbrieven, waardoor ook bewoners die net buiten de wijken wonen waar de maatregelen worden geëffectueerd inbreng konden leveren. Hiermee menen wij in voldoende mate recht te hebben gedaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29	

50	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Door steeds nieuwe verkeersplannen toe te voegen ontbreekt inzicht in de totale verkeerseffecten. Hetzelfde geldt voor het simultaan opdelen van de plannen in aparte besluiten.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie op 40 punt 2.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29	

51	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Er is nog geen duidelijkheid over toekomstige routes van de lijnbussen, een verandering daarin kan grote gevolgen hebben voor de nut en noodzaak van de nu voorgenomen maatregelen.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op de voorgenomen verkeersmaatregelen in het ontwerp-verkeersbesluit, maar tegen de reeds genomen verkeersbesluiten voor de verkeersmaatregelen in het centrum. Daarnaast hebben de voorgenomen verkeersmaatregelen in het ontwerp-verkeersbesluit geen relatie met de routes van de lijnbussen. Wij betrekken deze zienswijze derhalve niet binnen deze procedure.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29, 36	

52	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De integrale verkeerseffecten zijn niet gebaseerd op tellingen. (..) Ook de jongste tellingen (..) blijken maar deels bruikbaar omdat ze betrekking hebben op 1 maatregel (afsluiten tunnel). Dit komt ook doordat een beperkt aantal meetpunten is gebruikt en door inzet van verkeersregelaars de autonome doorstroming werd belemmerd.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie onder 7.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29, 30, 31, 36	

53	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De effecten van de wijkverkeersplannen en verkeersbesluiten zijn niet onderzocht, noch naar prognoses, noch naar maatregelen. Fietsverkeer is kennelijk niet interessant. Dit strookt niet met de verantwoordelijkheid van de gemeentelijke overheid voor een veilige inrichting van de openbare (verkeers)ruimte.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie onder 7. In de inrichting van de wegen in het centrum en de maatregelen voor de Bergweg en Lindenlaan dragen we zorg voor een verkeersveilige inrichting van de wegen, hierbij hebben we ook aandacht voor de fiets.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29, 30, 31, 36	

54	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De wijkverkeersplannen zijn niet afgeleid van de voorgestelde verkeerscirculatie in de amendementsvariant centrumvisie dd. 3 maart 2015. Dit betekent dat er geen beleidsgrondslag is voor het plan. Voor sommige wegen zullen daardoor de verkeersnormen worden overschreden.	De wijkverkeersplannen zijn opgesteld om de ongewenste verkeerseffecten veroorzaakt door de verkeersmaatregelen in het centrum tegen te gaan. De grondslag voor de nu voorgestelde verkeersmaatregelen ligt in het beperken van negatieve effecten voor de woonwijken rondom het centrum als gevolg van de verkeersbesluiten in het centrum, daarmee vormt de amendementsvariant van het verkeerplan voor het centrum (d.d. 3 maart 2015) de grondslag voor deze ontwerpverkeersbesluiten.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 28, 29, 32	

55	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De verkeersveiligheid van fietsende en brommer rijdende scholieren staat onder druk: <ol style="list-style-type: none"> 1. Er wordt een te groot risico genomen met de veiligheid van scholieren die zich, vanaf het moment van effecturen van de maatregelen, door het Lyceumkwartier moeten bewegen. De Lindenlaan wordt onevenredig zwaar benadeeld. 2. Dit uit zich ook in het ontbreken van voldoende afweging tussen de sluiting van het tunneltracé, centrumbesluiten en wijkbesluiten. 3. Ook is er in dit kader kennelijk geen afweging gemaakt tussen de daling van de verkeersintensiteit bij BS Het Spoor en de exorbitante stijging van het verkeer bij het veel grotere Christelijk Lyceum of van en naar de scholen c.q. gymnastiekterreinen buiten het Lyceumkwartier. 	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie onder 8.</p> <p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie onder 40.</p> <p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie onder 41 punt 5.</p>
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 37	

56	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het voorliggende ontwerp-verkeersbesluit is gebaseerd op incorrecte aannamen (naar aanleiding van foutieve berekeningen in het verkeersmodel: tellingen naar aanleiding van afsluiten van de tunnel komen niet overeen met cijfers in het model) over te verwachten verkeersbelastingen van diverse straten en lanen in Zeist. Hiermee is niet voldaan aan artikel 3:11.1 van de Awb.	Dit wetsartikel beschrijft het volgende: <i>Het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.</i> Bovenstaande is gebeurd, alle documenten zijn online gepubliceerd. Daarnaast is juist de zienswijze procedure gestart om burgers de mogelijkheid te geven te reageren op het voorgenomen besluit.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 30, 31	

57	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het ontwerp-verkeersbesluit is in strijd met het principe van evenredigheid, zoals geformuleerd in artikel 3:4.2 van de Awb. Het leidt tot een flinke toename van verkeer op diverse straten en lanen ter voorkoming van toename op andere straten en lanen.	Ontegenzeggelijk hebben maatregelen op locatie A gevolgen voor het verkeer op locatie B. Door extra maatregelen in de wijken rondom het centrum te nemen hebben wij juist getracht de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden. Hierbij is getracht het verkeer over de wegen op een evenredige wijze over de wegen te verdelen, waarbij ook is gekeken naar straten die vanuit de huidige of aangepaste inrichting al extra verkeer kunnen verwerken. De gemeente onderkent overigens de gevolgen voor de Lindenlaan. Daarom zijn er vijf aanvullende maatregelen specifiek voor de Lindenlaan genomen, zoals beschreven onder punt 8.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 30, 31, 36	

58	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Het ontwerp-verkeersbesluit leidt tot verhoogde verkeers- en gezondheidsrisico's. Dit is in tegenspraak met de in het ontwerpbesluit expliciet geformuleerde doelstellingen.	De verkeers- en milieueffecten zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat de normen en richtlijnen niet worden overschreden.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 30, 31, 36	

59	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Uw voorgenomen besluiten zijn onzorgvuldig voorbereid, onjuist gemotiveerd en behandelen mij onredelijk ten opzichte van andere inwoners van Zeist, door de intensiteit op de rotonde Slotlaan/Lindenlaan te laten toenemen met 3500 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit ligt al boven de GVVP-norm en stijgt alleen maar verder. Mochten bovengenoemde maatregelen ondanks deze bezwaren toch worden doorgevoerd dan stel ik u bij deze aansprakelijk voor de door mij te lijden materiele en immateriële schade.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie onder 40.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 32	

60	Inhoud zienswijze	Reactie college
	Veel kinderen die op de fiets komen maken gebruik van de Bethaniëlaan, zeker in de ochtenduren is dit extra gevaarlijk omdat ze dan meer auto's als tegenligger tegenkomen.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij u naar onze reactie onder 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 19	

61	Inhoud zienswijze	Reactie college
	De straten rondom BS Het Spoor worden veel door fietsers gebruikt (hele dag). De verbinding met de Slotlaan maakt het voor fietsers een belangrijke route naar o.a. Kerkebosch. Op geen enkele wijze besteed de gemeente aandacht aan de veiligheid van fietsverkeer.	Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij u naar onze reactie op punt 1.
	<i>Conclusie</i> De zienswijze geeft op dit onderdeel geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen. Ingediend door: 19	