

College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Zeist

Postbus 513

3700 AM Zeist

Huis ter Heide, 10 mei 2022

**Betreft: Bezwaarschrift m.b.t. Verkeersbesluit instellen fysieke afsluiting, Huis ter Heideweg
in Huis ter Heide - Kenmerk 0443302 d.d. 30-3-2022**

Geacht college,

Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen het verlenen van bovengenoemd verkeersbesluit met kenmerk 0443302. Onderstaand een aantal bezwaren met een toelichting. Er is door de Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide (hierna vermeld als BBVH) een WOB-verzoek om nadere informatie ingediend bij het college gemeente Zeist, maar hier is nog geen antwoord op gekomen. De aldus nog te ontvangen informatie kan aanleiding geven tot aanvulling van het bezwaar.

Het bezwaar van de BBVH tegen het Verkeersbesluit, dat is gebaseerd op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, richt zich op de in het Verkeersbesluit genoemde doelstellingen, te weten:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer; en
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Daarbij merken wij op dat de bezwaren tegen de in het Verkeersbesluit genoemde doelstellingen niet alleen afzonderlijk, maar ook in onderlinge samenhang moeten worden gezien. Met andere woorden: dat met het Verkeersbesluit niet de veiligheid op de weg is verzekerd, komt niet alleen in punt 1 ter sprake, maar ook in de andere punten. Hetzelfde geldt voor de overige doelstellingen van het Verkeersbesluit.

Aanvullend volgt nog een aantal punten inzake het gevolgde proces voorafgaand aan het tot stand komen van het Verkeersbesluit en Raadsbesluit inzake woningbouw te Huis ter Heide Zuid. Hoewel dit laatste punt ook op zichzelf staat ten aanzien van een mogelijk beroep, menen wij toch hier een aantal punten te moeten aanhalen gezien de verwevenheid van beide onderwerpen.

1. VEILIGHEID

De gemeente stelt in haar verkeersbesluit dat de zuidwestelijke uit- en ingang van Huis ter Heide verplaatst wordt van het viaduct over de A28 op de Huis ter Heideweg naar een uit- en ingang aan de oostkant van het dorp bij de Blanckenhagenweg en de ovonde op de Zandbergenlaan. Hiertoe wordt er dwars door de nieuwbouw in projectgebied Huis ter Heide-Zuid een verbindingsweg gerealiseerd tussen de Huis ter Heideweg en de Blanckenhagenweg (i.p.v. een bredere weg onder het buurtje langs, ook wel de Glaxoweg genoemd).

Deze oplossing van de gemeente om het plaatselijk verkeer aan de zuidzijde van Huis ter Heide van en naar Zeist via de oostelijk gelegen Blanckenhagenweg en de ovonde op de Zandbergenlaan af te wikkelen, zal naar onze mening en die van verkeerskundigen (zie bijlagen 1 en 2) juist leiden tot onveilige en zelfs gevaarlijke situaties voor het gemotoriseerd verkeer alsook een toename betekenen van de verkeersonveiligheid ten opzichte van de huidige verkeersstructuur.

Aan de Blanckenhagenweg zijn veel autobedrijven gesitueerd waar regelmatig opleggers staan om te laden en lossen. Ook staan er veel auto's geparkeerd langs de vrij smalle weg. De gemeente heeft aangegeven dat mogelijk het bestaande fietspad (vooral gebruikt door werknemers en bezoekers van de autobedrijven) vervangen zal worden door een laad- en losstrook. Dit moet echter eerst nog onderzocht worden op mogelijkheden en effecten. Als dit dus niet gebeurt, zal er de gevaarlijke situatie ontstaan dat langs deze smalle weg het laden en lossen van opleggers plaatsvindt. Los van het feit dat wij een entree van ons dorp via een bedrijventerrein, in plaats van de huidige groene entree op de Huis ter Heideweg, niet aantrekkelijk vinden, is de onveiligheid op de Blanckenhagenweg de belangrijkste reden voor ons om dit stukje bedrijventerrein niet tot entree voor Huis ter Heide te laten maken.

Ingeval het bestaande fietspad bedoeld voor werknemers en bezoekers van de autobedrijven, komt te verdwijnen, komt de veiligheid niet ten goede, terwijl het tevens strijd is met het landelijk beleid om het gebruik van de fiets en lopen te stimuleren (zie bijlage 1 Advies E. Bronzwaer).

Voorts merken wij opdat je voor het invoegen op de ovonde (een aaneenschakeling van 5 losse T-kruisingen) vanaf de Blanckenhagenweg direct de invoegstrook naar de A28 zal moeten oversteken naar de rijbaan richting Zeist om te voorkomen dat je meteen de snelweg opdraait. En tegelijk maar hopen dat er op beide stroken geen verkeer van links vanaf de kruising Amersfoortseweg/Zandbergenlaan op de ovonde aankomt dat voorrang heeft. Dit gevaarlijke invoegen zal mogelijk tot meer verkeerscongestie leiden. In Huis ter Heide wonen relatief veel ouderen, hetgeen de problematiek van het invoegen op de ovonde kan vergroten en dus mogelijk voor nog meer verkeerscongestie zal leiden.

Bovendien zorgt omrijden over meer verkeerspleinen en kruisingen voor meer onveiligheid, alleen al i.v.m. de toename van het aantal kilometers.

Het college beargumenteert haar oplossing door zonder onderbouwing te stellen dat de huidige verkeerssituatie in Huis ter Heide onveilig zou zijn. Dit is niet het geval. Er hebben afgelopen decennia nauwelijks ongelukken plaatsgevonden. In de periode 2014-2019 heeft er op de korte poot van de Korte Bergweg maar één ongeval plaatsgevonden en op de Prins Alexanderweg twee (geen ernstige); alle drie éénzijdige ongelukken. Huis ter Heide-Zuid is objectief gezien een veilige buurt. Zie het Advies van de Adviseur Stedelijke Mobiliteit en de daarin genoemde officiële bron ViaStat.nl (zie bijlage 1).

Aangezien er geen sprake van een onveilige situatie in Huis ter Heide is, is er geen reden de verkeersstructuur in Huis ter Heide aan te passen door het dorp aan te sluiten op de autoboulevard en vervolgens het viaduct af te sluiten. **In feite is dat een "oplossing" voor een niet bestaand probleem.**

Daarnaast is in de door de gemeente geïnitieerde onderzoeken (Antea Group) alleen gekeken naar

de effecten (hoeveelheid verkeer) in het zuidelijk deel van Huis ter Heide, maar niet naar de effecten in de wijdere omgeving daarvan, waar een toename van verkeer (en dus naar verwachting een toename in de verkeersonveiligheid) zal ontstaan op bijvoorbeeld de ovonde, Boulevard, Zandbergenlaan, Amersfoortseweg en Panweg. Het college heeft daarmee niet aangetoond dat het aansluiten van Huis ter Heide op de autoboulevard en ovonde en het afsluiten van het viaduct verkeersveilig is in de wijde omgeving dan de huidige verkeersstructuur.

Conclusie veiligheid: de gemeente creëert met haar verkeersbesluit een onveilige situatie voor de bewoners van Huis ter Heide op de nieuwe verbindingsweg, de Blanckenhagenweg en de ovonde. Een situatie die beduidend onveiliger is dan gebruik te maken van het viaduct over de A28. Bovendien is er door alleen te kijken naar het zuidelijk deel van Huis ter Heide als verblijfsgebied en niet geheel Huis ter Heide en omgeving een niet onderbouwde conclusie getrokken over de verkeersdruk en daarmee de verkeersveiligheid in de wijde omgeving van Huis ter Heide de hoeveelheid c.q. het percentage doorgaand verkeer. Het besluit is dus **niet goed onderbouwd, niet noodzakelijk, en niet effectief** en dient zodanig dus géén van de door het college aangegeven doeleinden van het verkeersbesluit, zijnde veiligheid.

2. BRUIKBAARHEID EN VRIJHEID VAN VERKEER

Ten aanzien van bereikbaarheid wordt geconstateerd dat alle huidige bewoners van Huis ter Heide (noordelijk en zuidelijk van de Amersfoortseweg), maar straks ook die van de voorgenomen nieuwbouw van de projecten Huis ter Heide-Zuid en Huis ter Heide-West moeten gaan omrijden om van de voorzieningen van Zeist gebruik te kunnen maken. Veel woningen in Huis ter Heide en zeker de nieuwe woningen (150) van de projecten Huis ter Heide-Zuid en Huis ter Heide-West liggen vlakbij het viaduct, de bestaande logische (en al tientallen jaren prima functionerende) zuidwestelijke in- en uitgang van Huis ter Heide. Het viaduct en de Huis ter Heideweg zijn bij de aanleg van de A28 gerealiseerd om de bewoners van het dorp Huis ter Heide te verbinden met Zeist. Dat was toen noodzakelijk omdat de verbinding van de Prins Alexanderweg via de Bergweg naar het centrum van Zeist door de aanleg van de snelweg geblokkeerd werd. Deze brug vormt de navelstreng met Zeist voor de bewoners van Huis ter Heide.

De gemeente stelt dat de Prins Alexanderweg een weg met een verblijfsfunctie is, maar feitelijk is het ook te beschouwen als een gebiedsontsluitingsweg 30km, met gescheiden fietspaden en aparte parkeervlakken.

Het omrijden via de ovonde naar Zeist zal al snel een verdubbeling van de reistijd met zich meebrengen (zie ook Advies van Adviseur Stedelijke Vernieuwing, bijlage 1). Voor de korte ritten van Huis ter Heide naar het Handelscentrum (voor het vervoer van grote en/of zware stukken) zal het zelfs meer dan verdubbelen (dus stijging reistijd van 100% of meer). Dit is dus geen geringe toename van de reistijd. In geval van congestie op de ovonde zal de toename aan reistijd nog groter zijn. Ook voor mensen in de zorg en huisartsen uit Zeist is een huisbezoek in Huis ter Heide via het viaduct goed te doen, maar wat als ze moeten omrijden? Is het dan nog te doen?

Bij zowel de autonome groei binnen de huidige verkeersstructuur als bij de drie scenario's blijkt

vanuit de Quicksan van Antea Group dat de verkeersafwikkeling van de ovonde (Zandbergenlaan – Blanckenhagenweg) tijdens de ochtendspits onvoldoende is om al het verkeer binnen de acceptabele grenzen te kunnen verwerken. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de verkeersintensiteiten op de Zandbergenlaan dusdanig hoog zijn dat het verkeer vanaf de Blanckenhagenweg onvoldoende ruimte heeft om de ovonde op te rijden.

Hierdoor nemen de wachttijden op de Blanckenhagenweg toe. In het door het college gekozen scenario 4 wordt de verkeersafwikkeling ook tijdens de avondspits kritisch, in scenario 2 is er zelfs sprake van een zware overbelasting in zowel de ochtend- als de avondspits. De quickscan van Antea Group toont aan dat de verkeersopstopping op de Blanckenhagenweg en de kritische waarden op zowel de noordelijke als zuidelijke Zandbergenlaan tijdens de (maatgevende) ochtendspits worden veroorzaakt door de voorspelde autonome groei en niet door de gewijzigde infrastructuur in de planstudie.

Verkeerskundigen (zie bijlagen 1 en 2) hebben aangegeven dat dit zal leiden tot filevorming op de Blanckenhagenweg. Daarbij zal de gemiddelde wachttijd ver boven de 120 sec. uitkomen. De landelijke regel voor maximumwachttijden bij verkeerslichten is dat de individuele maximum wachttijd niet boven de 120 sec. mag uitkomen (zie bijlage 2 van verkeerskundige W. Mak). De verantwoordelijke voor de ovonde bij de Provincie, de heer A. Vijfhuizen, heeft aangegeven dat er voor de ovonde zelfs een gemiddelde wachttijd van 4 minuten in de spits ontstaat. Ook op de Zandbergenlaan zal vanuit beide richtingen het verkeersaanbod toenemen met het bestemmingsverkeer dat nu dagelijks over het viaduct rijdt richting Zeist.

Al deze wachttijden en vertragingen op de Blanckenhagenweg en bij de ovonde schaden de bereikbaarheid van Huis ter Heide ernstig.

In het Kentekenonderzoek van bureau Meetel (bijlage 3) wordt bestemmingsverkeer alleen onderzocht voor het zuidelijk deel van Huis ter Heide. Al het verkeer dat van en naar Zeist gaat en idem van en naar het noordelijk deel van Huis ter Heide wordt daarmee als doorgaand verkeer c.q. als sluipverkeer beschouwd. Dat is onjuist. Gezien de onderlinge verbondenheid van Zeist en *geheel* Huis ter Heide zal veel verkeer dat nu in het onderzoek als doorgaand verkeer wordt opgevat gewoon bestemmingsverkeer zijn. Ook inwoners van het noordelijk deel van Huis ter Heide zullen extra moeten omrijden om Zeist of Huis ter Heide te bereiken. Heel Huis ter Heide is afhankelijk van de voorzieningen in Zeist aangezien het vrijwel geen eigen voorzieningen heeft zoals winkels, scholen, bedrijven, gezondheidszorgvoorzieningen, sportverenigingen, cultuur etc. De bereikbaarheid van Zeist voor de inwoners uit Huis ter Heide is daarmee extra belangrijk en deze dient derhalve niet te verslechteren. De opvatting van het college dat door het beperken van verkeer in het zuidelijk deel van Huis ter Heide doorgaand verkeer wordt voorkomen is maar ten dele juist. Dat is niet onderzocht, noch door Meetel, noch door Antea Group. Het kan daarom ook geen onderbouwing zijn voor het verkeersbesluit.

Het afsluiten van het viaduct aan de zuidwestelijke kant van het dorp naar het zuidelijk gelegen Zeist veroorzaakt veel kilometers omrijden, doordat er nu gereden moet worden via de uit- en ingang aan de oostkant van Huis ter Heide. Dit is op basis van de cijfers van verkeersbewegingen in het verkeersonderzoek berekend op 267.000 *extra* kilometers per jaar door het omrijden (zie bijlage 4 BBVH omrijden). Daarbij is nog niet eens meegerekend dat ook de inwoners van het noordelijk deel

van Huis ter Heide nog eens veel extra kilometers zullen gaan rijden, omdat ook zij veel zullen moeten gaan omrijden.

Indien de route via de Blanckenhagenweg en ovonde te veel vastloopt, zullen mensen via de uitgang Amersfoortseweg gaan rijden met weer opstoppingen bij die uitgang uit de wijk (met stoplichten, dus nog sneller extra vertraging). Het zal ook nog meer extra kilometers zijn dan de genoemde 267.000 extra kilometers per jaar, vanwege de langere route door omrijden via Amersfoortseweg en Panweg, met zich meebrengen. De reistijd van de omrijdende mensen zal daarbij navenant toenemen, dus nog (veel) meer dan verdubbelen.

Bij deze berekening van het aantal *extra* kilometers door het omrijden is nog geen rekening gehouden met de grote hoeveelheid sporters en bezoekers (sportvelden zijn inmiddels uitgebreid met komst van de softbalclub Firebirds!) van de sportvelden. Ook zij zullen na afsluiting van het viaduct de hele buurt door moeten rijden om bij de sportvelden te komen, die niet toegankelijk zijn via het viaduct.

De ontsluiting via de Blanckenhagenweg wordt in de toekomst belemmerd door klanten en leveranciers (opleggers met auto's) die bij de bedrijven aan de smalle autoboulevard zijn gelegen. Deze vrachtauto's belemmeren bij het laden en lossen de verkeersdoorstroming en dit gaat ten koste van de bereikbaarheid (en veiligheid). De belemmeringen die door deze vrachtwagens worden veroorzaakt zijn niet meegenomen in de gebruikte verkeersmodellen.

Conclusie bereikbaarheid: In het besluit van de gemeente neemt de bereikbaarheid van Zeist en Huis ter Heide voor m.n. de bewoners in ernstige mate af. Dit is niet effectief. De gemeente zorgt met haar verkeersoplossing voor een slechte bereikbaarheid voor de huidige en nieuwe bewoners van Huis ter Heide en alle bezoekers (privé en zakelijk) van hen.

Bovendien is er door alleen te kijken naar het zuidelijk deel van Huis ter Heide als verblijfsgebied en niet geheel Huis ter Heide en omgeving een niet onderbouwde conclusie getrokken over de hoeveelheid c.q. het percentage doorgaand verkeer wat reden zou zijn om de verkeersdruk in het zuidelijk deel te moeten verlagen. Het besluit is dus **niet goed onderbouwd, niet noodzakelijk, en niet effectief** en dient zo dus niet de door het college aangegeven doeleinde van het verkeersbesluit, zijnde een goede bruikbaarheid alsook vrijheid van verkeer.

3. OVERLAST/HINDER/GEVOLGEN VOOR HET MILIEU (LEEFBAARHEID).

Ten aanzien van het begrip leefbaarheid, hetgeen wij omschrijven als "prettig wonen", onderkennen wij in elk geval de volgende criteria:

1. De resultante van veiligheid en bereikbaarheid
2. Acceptabele overlast

Ad 1. Resultante van veiligheid en bereikbaarheid.

Zoals hierboven aangegeven zijn veiligheid en bereikbaarheid van levensbelang voor de bewoners van Huis ter Heide en vormen samen de eerste voorwaarde voor "prettig wonen". Deze beide factoren waarmee de gemeente haar besluit onderbouwt vormen geen effectieve basis voor de aanpak van de geschetste verkeersproblematiek in het verkeersbesluit.

Ad 2. Overlast

Sinds vele jaren klaagt m.n. een kleine groep bewoners (vooral wonend aan de zgn. korte poot van de Korte Bergweg) over de hoeveelheid verkeer en vooral ook over de overlast van het grote (inmiddels al wel wat verminderde) aantal bussen. Begrijpelijk, ook omdat door de gemeente geen passende maatregelen genomen zijn (zoals bv asfalteren i.p.v. een klinkerweg met kuilen). De vraag is waarom de gemeente geen passend alternatief heeft bedacht om het aangevoerde probleem in Huis ter Heide te verhelpen in plaats van een drastische en naar onze mening ook **disproportionele** maatregel als het afsluiten van het viaduct. De BBVH heeft wel een alternatief ingebracht met een significante verkeersvermindering door de korte poot van de Korte Bergweg, maar dat werd afgewezen door de gemeente; daarover straks meer.

Zoals bekend heeft het ervaren van overlast naast objectieve aspecten ook een subjectieve kant en het is in elk geval meer dan het tellen van motorvoertuigen (dus ook de inrichting van de weg, de samenstelling van het verkeer en het rijgedrag). Naar het argument overlast is door de gemeente totaal **geen onderzoek** gedaan en het grootste deel van de dag is er sprake van een rustig verkeersbeeld. Het aantal auto's blijft (nu en in de toekomstscenario's) ver onder het maximum van 6000mvt. In het verkeersmemo van de verkeerskundige van de gemeente wordt gesteld dat het een belangrijke vraag is hoeveel "overlast" men accepteert, maar die vraag is helaas niet beantwoord.

Ook zal er mogelijk een aanzuigend effect ontstaan om via Huis ter Heide vanaf de Amersfoortseweg naar de A28 te rijden, vooral in de spits (vanwege drukte op de kruising Amersfoortseweg/Zandbergenlaan en op de Zandbergenlaan). Hierdoor kan de Blanckenhagenweg overvol raken. Hier is in de berekeningen geen rekening mee gehouden.¹ Dit zorgt voor extra overlast. Ook het openbaar vervoer (de bussen) blijven gebruik maken van de bestaande route door de korte poot van de Korte Bergweg. En daartegen is nu juist bezwaar gemaakt door de inwoners. Deze overlast blijft op deze manier bestaan.

Ook vindt de BBVH het onacceptabel dat de vanwege milieuhinder en overlast verplaatste garages uit Zeist nu als onoverzichtelijke, verkeersonveilige entree voor ons dorp gaan functioneren.

Het college stelt dat onderzoek aangetoond heeft dat er ongewenst doorgaand verkeer zou zijn op de Prins Alexanderweg en Huis ter Heideweg. Zoals eerder betoogd is onduidelijk of er wel degelijk sprake is van doorgaand verkeer gezien de mogelijke herkomst uit het noordelijk deel van Huis ter Heide. Daarnaast blijkt dat het absolute aantal verkeersbewegingen, ondanks het gebruik van het begrip 'doorgaand verkeer', nog steeds niet veel voor een buurt c.q. verblijfsgebied is (zie Advies van adviseur Stedelijke Mobiliteit, bijlage 1). Ook hier wordt door het college dus gesteld dat er een onwenselijke situatie met 'doorgaand' verkeer is, terwijl het 'doorgaande verkeer' in Huis ter Heide objectief gezien geen probleem is.

¹ Het is overigens de vraag of dit het geval is als de Prins Alexanderweg niet wordt doorgetrokken, want dan moeten automobilisten eerst de slinger van de Prins Alexanderweg naar de Huis ter Heideweg maken en dan richting de autoboulevard gaan; dat is minder aantrekkelijk.

Milieu-effecten bij omrijden:

Het afsluiten van het viaduct veroorzaakt veel extra kilometers door het omrijden en daardoor enorm veel extra uitstoot van o.a. CO₂, NO_x en fijnstof, terwijl het beleid van de gemeente juist gericht is op meer duurzaamheid (Brede Milieuvisie en Samen Duurzaam Zeist). Bij een globale schatting is dat minstens **267.000 extra kilometers per jaar** (zie bijlage 4, Omrijden). Indien de route via de Blanckenhagenweg en ovonde te veel vastloopt zullen mensen via de uitgang Amersfoortseweg gaan rijden met weer opstoppingen bij die uitgang en nog meer extra kilometers dan de genoemde 267.000 per jaar, vanwege het nog meer omrijden via Amersfoortseweg en Panweg, wat een langere route naar Zeist is. Bij deze schatting van de 267.000 extra kilometers per jaar vanwege het omrijden is nog geen rekening gehouden met de mensen uit het noordelijk deel van Huis ter Heide die ook veel extra kilometers zullen moeten rijden vanwege het afsluiten van het viaduct. Bij deze schatting van het aantal extra kilometers door het omrijden is ook nog geen rekening gehouden met de sporters en bezoekers van de sportvelden (inmiddels uitgebreid met komst van de softbalclub Firebirds), die na afsluiting van het viaduct door de buurt moeten rijden om bij de sportvelden te komen.

Het afsluiten van het viaduct zal nadelige financiële gevolgen voor de inwoners van Huis ter Heide met zich meebrengen. Zonder rekening te houden met alle *extra* omrijdkilometers zoals hierboven genoemd die niet zijn meegeteld en uitgaande van de genoemde 267.000 extra kilometers per jaar, leiden de extra kilometers ook tot extra brandstofkosten voor de inwoners. Een grove schatting laat zien dat voor de huishoudens in het zuidelijk deel van Huis ter Heide met 1 of meer auto's het omrijden per huishouden gemiddeld jaarlijks 118 Euro extra met zich mee zal brengen. Dit cadeautje krijgen de inwoners naast alle overige overlast ook nog van de gemeente in de schoot geworpen (voor berekening en bron zie bijlage 4 Omrijden). Zonder rekening te houden met alle *extra* omrijdkilometers zoals hierboven genoemd die niet zijn meegeteld en uitgaande van de genoemde 267.000 extra kilometers per jaar, komt 53,4 ton CO₂ vrij (voor berekening en bron zie bijlage 4 Omrijden).

Als je 1 ton CO₂ uitstoot door bomen wil laten opnemen heb je daar 50 bomen voor nodig. In dit geval moet de gemeente door het afsluiten van het viaduct dan $53,4 \times 50 = 2.670$ **bomen ter compensatie aanplanten** om de extra uitstoot van CO₂ op te nemen. Aangezien Zeist nastreeft klimaatneutraal en CO₂-neutraal te worden, zullen deze bomen in de gemeente Zeist geplant moeten worden en daar dan ook, zolang het viaduct afgesloten is, moeten blijven staan om de jaarlijkse uitstoot te compenseren (voor berekening en bron zie bijlage 4 Omrijden).

Conclusie Overlast/Hinder/Gevolgen voor het Milieu (Leefbaarheid): Door het afsluiten van het viaduct en het aansluiten op de Blanckenhagenweg en daarmee de autoboulevard, creëert de gemeente voor de bewoners van Huis ter Heide geen verbetering voor de leefbaarheid in Huis ter Heide (vooral in het zuidelijk deel), maar een verslechtering en is daarom niet effectief. De milieueffecten zijn daarnaast een enorme verslechtering voor heel Zeist.

Onze conclusie m.b.t. het RO-beleid van de gemeente ten aanzien van veiligheid, bruikbaarheid, vrijheid van verkeer en overlast/ hinder/gevolgen voor het milieu (leefbaarheid):

In het licht van een goed RO-beleid heeft het college met haar verkeersbesluit op bovenstaand drietal kritische punten de bewoners van Huis ter Heide en Zeist ernstig benadeeld.

PROCEDURELE BEZWAREN

Onderstaand onze bezwaren ten aanzien van het door de gemeente gevolgde proces als voorbereiding op het tot stand komen van het Verkeersbesluit annex het raadsvoorstel voor de nieuwbouw binnen projectgebied Huis ter Heide-Zuid.

1. Niet-openbaar gehouden vergadering

Naast de gezamenlijk verzonden brief aan de Gemeenteraad van Zeist over de niet-openbaar gehouden vergadering op 17 februari jl., die aan de orde is geweest bij het zogenaamde Vragenuur in de Gemeenteraad van 12 april

(Zie: <https://zeist.raadsinformatie.nl/vergadering/909425/Vragenuur%20Lijst%20ingekomen%20stukken%3B%20aansluitend%20fractieberaad%2012-04-2022> en voor het videoverslag: <https://www.youtube.com/watch?v=jlkrRgp2MMs>) is er een separaat verzoek ingediend bij het Interbestuurlijk Toezicht (IBT) van de Provincie Utrecht, dat geacht wordt toezicht te houden op bepaalde facetten van het werk van de gemeentebesturen. Onderstaand de daarover gevoerde correspondentie.

Van belang daarbij voor de BBVH is de volgende zinsnede uit de reactie van de Provincie Utrecht: **'Het uitwerkingsplan ligt met ingang van 31 maart 2022 gedurende 6 weken ter inzage. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State. Bij het instellen van beroep kan ook worden aangevoerd dat volgens u de besluitvorming niet op de juiste wijze heeft plaatsgevonden.'**

Wij onderschrijven deze zinsnede ten volle en zullen hiervan gebruik maken.

2. Afwijkingen van het originele bestemmingsplan Oud-Zandbergen van 2005 en overige voorwaarden:

- a. Niet aanleggen oorspronkelijke ontsluitingsweg zoals verwoord in het Raadsbesluit 2010 m.b.t. Programma van Eisen² (PvE) Huis ter Heide West. In plaats van een weg **langs** het nieuwe buurtje komt er nu een smalle straat dwars **door** het nieuwe buurtje in projectgebied Huis ter Heide-Zuid; een significante wijziging dus op het oorspronkelijke plan. Dat leidt er ook toe dat er meer voorzieningen en ontheffingen nodig zijn i.v.m. overschrijdingen van de vigerende geluidsnormen gezien de nabijheid van de A 28. Dergelijke overschrijdingen waren in Huis ter Heide-West reden voor het verder van de A28 positioneren van de nieuwe buurt.
- b. Niet aansluiten ontsluitingsweg op de Prins Alexanderweg (conform PvE pg. 32).
- c. Aanpassen (d.w.z. verkleinen) van het plangebied als gevolg van het niet aankopen van het pand van de familie van Essen (Korte Bergweg 19) door de projectontwikkelaar (voorwaarde voor het bouwen van het project Huis ter Heide-Zuid was het eerst verwerven van **alle** gronden in het uitwerkingsgebied).
- d. Opschuiven verbindingsweg in het plan naar boven in het bouwplan is geen kleine wijziging maar betekent een significante verandering!
- e. De (door RV&O geopperde) mogelijkheid om later alsnog het pand van de familie van Essen aan te kopen voor aanvullende woningbouw (nu de weg langs het buurtje niet aangelegd wordt) is strijdig met een goede ruimtelijke ordening en niet conform de afspraak.

3. Complicerende koppeling Verkeersbesluit en Raadsvoorstel (als een soort package deal)

De Raad heeft de woningbouw in plan Huis ter Heide-Zuid met daarin opgenomen een voorgenomen verkeersbesluit geaccordeerd. De woningbouw in plan Huis ter Heide-Zuid is afhankelijk gemaakt van het afsluiten van het viaduct (wat door het college tot voorwaarde gemaakt is voor het kunnen bouwen van de woningen van project Huis ter Heide-Zuid). Het is de vraag of deze constructie wel juist is en toelaatbaar (het nemen van verkeersbesluiten is immers een bevoegdheid van het college) en of het verkeersbesluit niet uit dit raadsvoorstel gehaald had moeten worden, conform ons verzoek bij onze zienswijze. Dit moet juridisch getoetst worden.

4. Procedurele onvolledigheid/onzorgvuldigheid

² Het gaat om het vigerende bestemmingsplan Oud Zandbergen e.o. vastgesteld 20 september 2005. Het BP is onherroepelijk geworden op 10 juni 2008. Er is een extra raadsbesluit over genomen op 19 januari 2010. Het Uitwerkingsplan dat de raad in februari 2022 heeft vastgesteld is conform Art. 11 WRO een nadere invulling en wijziging van dit bestemmingsplan voor het in het BP aangegeven deelgebied van Huis ter Heide Zuid. Het BP Oud Zandbergen behelst 3 gebieden: het landgoed Oud Zandbergen zelf, de autoboulevard en het uitwerkingsgebied Huis ter Heide Zuid. Volgens de plankaart van het BP wordt het doodlopende korte deel van de Prins Alexanderweg niet aangesloten op de ontsluitingsweg.

- a. De verkeerseffecten van het Verkeersbesluit voor een bredere omgeving dan alleen het zuidelijk deel van Huis ter Heide zijn onvoldoende berekend met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel. Dat had gemakkelijk gekund door daartoe een vraag te stellen aan Antea Group.
- b. Het Verkeersbesluit is genomen op basis van gemodelleerde verkeersstromen (aannames/verwachtingen) terwijl er voldoende tijd is om te wachten op de toekomstige feitelijke verkeersstromen.
- c. Impact van aansluiting ontsluitingsweg op de provinciale ovonde is vooraf niet in beeld gebracht (onderzoek naar noodzakelijke/mogelijke aanpassingen van de Blanckenhagenweg langs de autobedrijven is ook niet verricht). Er is geen correcte afstemming geweest met de Provincie (als eigenaar van de N238 en de daarop gelegen ovonde). De Provincie, verantwoordelijk voor de ovonde, heeft zelf aangegeven dat ze niet goed geïnformeerd is en vraagt achteraf om informatie bij de gemeente hoe dit zit. Overigens is het helemaal niet zeker dat de Provincie noodzakelijke wegaanpassingen zal aanbrengen bij of aan de ovonde. Voor de wegaanpassingen is geen financieel kader of paragraaf opgenomen in het raadsbesluit, ook niet voor het eventuele deel dat de gemeente dan zou moeten bijdragen. Dat is een ernstige omissie en het maakt het raadsbesluit erg vrijblijvend, onzorgvuldig en onzeker qua uitvoering.

Verder is er bij de vaststelling van het Uitwerkingsplan een (vaag geformuleerd) amendement aangenomen (zonder duidelijk doel en methodiek) om *“een jaar na de feitelijke afsluiting van het viaduct over de verkeerssituatie in Huis ter Heide een evaluatie te houden en deze - met een advies - te delen met de gemeenteraad.”* De gemeente heeft echter een slecht track-record met evalueren van uitgevoerde verkeersbesluiten, zie bijvoorbeeld die in Centrum Zeist. De eerder afgesproken evaluaties worden om politieke overwegingen maar ten dele en vaak niet uitgevoerd. We zien dit dan ook als een doekje voor het bloeden voor wie dan leeft, dan zorgt.

- d. De participatie met de bewoners/BBVH in juni 2019 is niet met hen afgerond. In dit overleg was overigens nog sprake van een verbindingsweg onderlangs het project Zuid en met openblijven van het viaduct over de A28! Het college nam alle opvattingen mee en bepaalde vervolgens zijn **eigen voorkeursvariant** zonder dit verder nog voor te leggen aan de bewoners/BBVH en maatschappelijke organisaties (incl. alle hulpdiensten). Dit gaat in tegen het betrekken van de buurt over maatwerk bij verkeersaanpassingen (zie Nota Mobiliteitsvisie Zeist) en dit kan niet anders dan een onzorgvuldig proces en gebrekkige participatie genoemd worden.
- e. De gemeente gaat bewust voorbij aan de peiling onder *alle* bewoners van Huis ter Heide, waarbij 87% koos voor het openhouden van het viaduct (zie bijlage 5 Enquête BBVH), waarbij slechts 11 van de 265 woningen in Huis ter Heide (excl. Sterrenberg) gelegen zijn aan de korte poot die zegt overlast te ervaren. Van een evenwichtige afweging van belangen is daarmee geen sprake. Dat er (terecht!) ook aan het

probleem van die kleine groep iets gedaan moet worden is een andere zaak. Waar ook binnen de alternatieven van de BBVH ruimte voor is.

- f. Het is niet duidelijk uit de stukken of alle nood- en hulpdiensten en de OV-concessiehouder/-beheerder geïnformeerd zijn en instemmen met de afsluiting van het viaduct op de Huis ter Heideweg via een bussluis. De Adviseur Stedelijke Mobiliteit stelt dat dergelijke instemming noodzakelijk is voor het nemen van het raadsbesluit (zie bijlage 1).

5. Afwijzen van voorstellen BBVH

Startpunt van de verkeersdiscussie in Huis ter Heide is m.n. de al jaren bestaande klacht van een kleine groep bewoners over de ervaren overlast van de hoeveelheid verkeer (vooral de vele bussen) door de korte poot van de Korte Bergweg (zie onder 3.2 Overlast). De BBVH heeft alternatieve voorstellen gedaan om voor heel Huis ter Heide een acceptabele verkeersoplossing te bereiken, waarbij het viaduct dus gewoon open zou blijven. Dit middels het instellen van éénrichtingsverkeer waardoor een significante verbetering mogelijk wordt. Deze voorstellen zijn telkens terzijde geschoven door de verkeerskundige van de gemeente, omdat deze niet tegemoet komen aan de eenzijdig door de gemeente gestelde eisen ten aanzien van verkeersveiligheid en vermindering van verkeersdruk op de Prins Alexanderweg, terwijl vaststaat dat de verkeersdruk op de Prins Alexanderweg ver onder de norm van 6000mvt/etmaal blijft en daar dus feitelijk geen verkeerskundig probleem is (Zie bijlage 1 van Adviseur Stedelijke Mobiliteit).

Op een brief van de BBVH (d.d. 8 november 2021) naar het college met daarin het commentaar op dat negatieve advies van de verkeersdeskundige van de gemeente, is nooit gereageerd. De gemeenteraad vond de verkeerssituatie te complex om daarover te kunnen besluiten en stelde (op advies van D66) voor om de twee partijen (BBVH en het Comité Korte Poot Veilig) in een overleg tot consensus te laten komen. Het comité KPV wilde op dat moment niet tot consensus komen met de BBVH; bij dat gesprek op 31-1-2022 heeft de gemeente helaas ook niets ingebracht om tot consensus te komen. Het Comité KPV gaf overigens wel aan, dat als het raadsvoorstel niet zou worden aangenomen, ze dan wel met de BBVH naar een oplossing wilde zoeken, waarbij het viaduct open zou blijven.

In overleg met bewoners is de Prins Alexanderweg in de afgelopen jaren aangepast (met wegversmallingen en parkeerplekken naast de weg). In feite is dit een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30km, met een gescheiden fietspad. Aan de zijde van het landgoed Oud-Zandbergen liggen slechts 4 woningen en bij de toegangsweg naar de school is een zone van 15km met een zebrapad; aan de overzijde van de weg liggen veel woningen niet dicht tegen de weg. Een onderzoek naar veronderstelde overlast heeft daar nooit plaatsgevonden. De Prins Alexanderweg is van oudsher de verbindingsweg naar Zeist en is ruimschoots berekend op een maximale verkeersdruk van 6000mvt/etmaal, terwijl er in de berekeningen van bureau Antea niet meer dan maximaal 3800mvt/etmaal worden verwacht in 2030 na de nieuwbouw van de projecten Huis ter Heide-Zuid en Huis ter Heide-West. Ook uit het Kentekenonderzoek (januari 2019) van Bureau Meetel blijkt dat er in Huis ter Heide Zuid geen te hoge verkeersdruk is op de

Prins Alexanderweg en op de korte poot van de Korte Bergweg en de Huis ter Heideweg. Mede op basis daarvan wordt in het rapport d.d. 25 april 2022 van de Adviseur Stedelijke Mobiliteit geconstateerd dat het zuidelijk deel van Huis ter Heide een *verkeersluwe* buurt is en overigens ook een verkeersveilige buurt (zie bijlage 1).

Ons inziens is de Prins Alexanderweg niet het onderwerp van discussie maar veel meer de Blanckenhagenweg en de ovonde op de Zandbergenlaan alwaar het plaatselijk en doorgaand verkeer bij elkaar komen.

Resumerend komen er ten aanzien van het verkeer twee vragen naar voren:

1. **Waarom sluit je een autoboulevard aan op een dorp als Huis ter Heide?**
2. **Kan de ovonde van Rijkswaterstaat wel het aantal extra verkeersbewegingen aan?**

Ad 1. De autoboulevard is in 2008 aangelegd om de garagebedrijven met hun overlast uit Zeist te weren. De overlast bestaat uit de bedrijvigheid, laden en lossen, alsmede verkeer van bezoekers van de garagebedrijven. Deze overlast wilde men in Zeist niet. Kan dat wel in Huis ter Heide neergelegd worden? Nee, is het antwoord; een autoboulevard behoort niet aangesloten te worden op een dorp. Niet in Zeist maar ook niet in Huis ter Heide!

Ad 2. De ovonde is een drukke “dubbele” rotonde met 5 in- en uitgangen. Het is een complexe ovonde met dubbele en zelfs deels driedubbele banen, waarbij het zelfs voor ervaren automobilisten ingewikkeld is om van baan op de ovonde te wisselen. De verkeersdruk is hoog, de gehele dag rijden er veel auto’s over de ovonde. De aansluiting van de autoboulevard zal naar verwachting van de Antea Group qua verkeersdruk toenemen van 500 tot meer dan 2000mvt/etmaal en zal door de reeds bestaande drukte op de ovonde (zie bijlage 2) tot filevorming leiden in de spits, waarbij wachttijden om de ovonde op te kunnen rijden vanaf de Blanckenhagenweg gemiddeld tot 4 minuten kunnen oplopen.

Wij verzoeken u derhalve het door ons bestreden verkeersbesluit met betrekking tot het afsluiten van het viaduct in te trekken; in navolging hierop verzoeken wij u hierbij:

1. De autoboulevard niet aan te sluiten op Huis ter Heide.
De Glaxoweg was oorspronkelijk bedoeld als ontsluitingsweg voor Huis ter Heide-West (zie PvE Kopgroep); de argumentatie voor deze weg was gebaseerd op de kennis van toen mede om de korte poot van de Korte Bergweg verkeersluw te maken. Deze oplossing wordt achterhaald door het feit dat ook bij een gesloten viaduct in combinatie met een aansluiting op de autoboulevard er teveel verkeersdruk richting de ovonde en op de ovonde zal ontstaan (zie bijlage 2).
De gemeente stelt in haar verkeersbesluit dat het afsluiten van het viaduct de oplossing is. De BBVH bestrijdt dit en kiest voor het afsluiten van de autoboulevard om de eerder genoemde redenen hierboven vermeld onder Ad 1.
2. Het viaduct niet af te sluiten, in het belang van alle inwoners van geheel Huis ter Heide. Ook voor de nieuwe bewoners van de projecten Huis ter Heide-Zuid en Huis ter Heide-West; hun woningen zullen de facto aan het viaduct grenzen en het is meer dan logisch het verkeer uit deze buurten via het viaduct af te wikkelen. In het vigerende bestemmingsplan en het

Mobiliteitsplan Zeist 2022 en of het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2014-2023 (GVVP) staat niet dat het viaduct Huis ter Heideweg voor autoverkeer wordt afgesloten.

3. De originele ontsluitingsweg direct langs het voormalige Glaxo-pand aan te leggen met een aansluiting op de Prins Alexanderweg richting de Amersfoortseweg. Dit zorgt voor een veilige en qua geluidsbelasting leefbare woonsituatie in het nieuwe buurtproject Huis ter Heide-Zuid zonder doorgaand verkeer via de Blanckenhagenweg en de Zandbergenlaan (want de autoboulevard blijft afgesloten van Huis ter Heide).
4. De optionele aansluiting op het doodlopende stukje van de Prins Alexanderweg te onderzoeken teneinde het door de BBVH aangedragen alternatief met eenrichtingsverkeer over de korte poot van de Korte Bergweg mogelijk te maken. Dit is door de BBVH als onderdeel van haar alternatieven aangedragen (dit is niet onderzocht, ons inziens onderwerp voor nader onderzoek).

Hoogachtend,

Bestuur en werkgroep RO van
Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide

Adri Odding, voorzitter

Willem Goris, secretaris a.i.

Bijlagen:

- 1) Advies van adviseur Stedelijke Mobiliteit Enzo Bronzwaer
- 2) Advies Verkeerskundige Willem Mak
- 3) Kentekenonderzoek Bureau Meetel
- 4) Advies BBVH inzake omrijden
- 5) Enquête BBVH Resultaat peiling onder inwoners Huis ter Heide