



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:
P.C. Hoofthooflaan 31
3705 AE Zeist
T: 030-6960141
KvKnr.: 30250364
ANBI sinds 1-1-2012
NL98 INGB 0005 8035 12
E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl (oud)
W: www.beterzeist.com

Aan: het college van B&W Zeist

Zeist, 9 mei 2022

Betref: Bezwaarschrift tegen Verkeersbesluit instellen fysieke afsluiting Huis ter Heideweg in Zeist, kenmerk: 0443302, publicatiedatum Gemeentebld Nr. 134094 d.d. 30-3-2022.

Geacht college,

Hierbij maakt Stichting Beter Zeist bezwaar tegen bovengenoemd verkeersbesluit, kenmerk 0443302 d.d. 30-3-2022, zie [Bijlagendocument pag. 1-5.](#)

VOORGESCHIEDENIS EN CONTEXT

Op 25 april 2006 heeft de gemeenteraad van Zeist het bestemmingsplan Oud-Zandbergen vastgesteld. Op de bestemmingsplankaart staat in bruine kleur een gebied aangegeven waarvoor nog een uitwerking van het BP zal volgen. Dat is uiteindelijk na 16 jaar gebeurd door het 22 februari 2022 vaststellen van het *Uitwerkingsplan Huis ter Heide Zuid*. In het Uitwerkingsplan wordt ook ingegaan op de invloed van de gekozen planontwikkeling op de directe omgeving. Bij de verkeersontwikkeling gaat het om de te verwachten doorstroming, veiligheid en bereikbaarheid van Huis ter Heide Zuid.

Volgens de in het Uitwerkingsplan gekozen verkeersvariant wordt de oorspronkelijk buiten het bouwproject bedoelde Glaxoweg naar het noorden verschoven en verbonden met het doodlopende deel van de Prins Alexanderweg, [zie kaart variant 4 Bijlagendocument pag. 9.](#) In het BP Oud-Zandbergen was deze verbinding niet opgenomen. De *nieuwe ontsluitingsweg* zal volgens deze variant door de nieuwe buurt gaan lopen i.p.v. ten zuiden daarvan. Verkeer dat vanuit Zeist naar de autoboulevard of de A 28 wil rijden kan dan via de Huis ter Heideweg en de nieuwe ontsluitingsweg door de nieuwe buurt gaan rijden. Dat betekent overlast voor de buurt, terwijl volgens de geprojecteerde zuidelijker ligging van het BP Oud-Zandbergen het verkeer *niet door maar zuidelijk langs de buurt* zou rijden. Dat zou in de buurt minder directe overlast geven, maar wel zorgen voor extra verkeer in Huis ter Heide Zuid dat nu via de Blanckenhagenweg gaat.

Een tweede nadeel is dat de verbinding van de Prins Alexanderweg met de autoboulevard ertoe zal leiden dat meer verkeer via deze weg van en naar deze bestemming zal rijden. Dat is helemaal niet nodig want de bedrijven zijn bereikbaar via de provinciale weg, de ovonde en de Blanckenhagenweg. Kennelijk is het college beducht dat de gekozen verkeersvariant te veel doorgaand verkeer aantrekt tussen de autoboulevard en het viaduct Huis ter Heideweg. Het heeft daarom besloten *het viaduct*

Huis ter Heideweg voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten, exclusief lijnbussen, (hulpdiensten) en bedrijfsmatig verkeer van en naar het bestaande LMS-gebouw (het vroegere Glaxo-gebouw) langs de A28.

Verder zal de voorgenomen verbinding van Huis ter Heide Zuid met de Blanckenhagenweg (met autoboulevard) ertoe leiden, dat volgens Antea Group¹⁾ door het autoverkeer over die weg *de verkeersdruk op de ovonde verder gaat toenemen* met als gevolg oplopende wachttijden, zie de ovonde in detail onderaan dit bezwaarschrift.

Het geheel laat zien dat het verkeersbesluit en de motivering en onderbouwing ervan moet worden beoordeeld in relatie tot de gemaakte keuzen en effecten van het Uitwerkingsplan. Het voorgenomen besluit is verwerkt in dat plan.

Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op de *gronden van bezwaar, de besluiten en de voorgenomen evaluatie een jaar na de invoering*. Afgesloten wordt met een *conclusie met aanbevelingen*.

GRONDEN VAN BEZWAAR

1. Onderschrijving gronden van bezwaar BBVH

Allereerst verwijzen wij naar het *bezwaarschrift van de Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide (BBVH)* die is aangesloten bij Stichting Beter Zeist. Wij onderschrijven de daarin opgenomen gronden van bezwaar en onderbouwing ervan en beschouwen deze als opgenomen in dit bezwaar.

2. Onvoldoende onderzoek uitgevoerd

Er is *onvoldoende onderzoek gedaan naar alle effecten van de gekozen verkeersvariant en van de positionering en aansluiting(en) van de Glaxoweg*. Dat geldt voor de volgende punten.

- De verplaatsing van de Glaxoweg naar het noorden waardoor de nieuwe ontsluitingsweg door de nieuwe buurt gaat lopen.
- De betwiste noodzaak van de aansluiting van Huis ter Heide Zuid met de Blanckenhagenweg met de autoboulevard.
- De betwiste aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op het doodlopende deel van de Prins Alexanderweg.
- De te verwachten aanpassingen van de Blanckenhagenweg (langs de Autoboulevard) en de ovonde om het verwachte verkeer veilig en snel te kunnen verwerken.
- De niet geraamde kosten van de ovonde die daarmee gemoeid zijn en wie welk deel dan zal moeten betalen (provincie en gemeente).
- De beperking van het kentekenonderzoek tot de buurt Huis ter Heide Zuid i.p.v. onderzoek voor het gehele dorp Huis ter Heide, dus ook het noordelijk deel.
- De beperking van het onderzoek Antea Group tot Huis ter Heide Zuid en directe omgeving i.p.v. breder de effecten in Zeist en de provinciale wegen bij Huis ter Heide te onderzoeken.

¹⁾ <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/11006122/1/06-22RV007+Bijlage+6+Quickscan+afwikkeling+ovonde>

- Het niet grondig door Antea Group e.a. laten onderzoeken van de varianten die de Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide heeft voorgesteld.

3 Ad motivering verkeersbesluit

Bij onze bezwaren volgen wij de motivering van het verkeersbesluit.

a. **Eerste alinea: ontsluiting toekomstige woonlocaties**

Er wordt gesteld dat om de ontwikkeling van 2 woningbouwlocaties te kunnen ontsluiten de Blanckenhagenweg via de Autoboulevard wordt doorgetrokken. Bedoeld worden de twee locaties in Zuid en West met in totaal ca.150 woningen. En verder wordt kennelijk bedoeld dat de Blanckenhagenweg wordt verbonden met Huis ter Heide Zuid.

Bezwaar

De Huis ter Heideweg met het viaduct over de A 28 is de kortste en meest eenvoudige ontsluiting voor de toekomstige nieuwe buurten naar en van Zeist. Dit om gebruik te maken van de benodigde voorzieningen die in Huis ter Heide vrijwel geheel ontbreken. De afweging om de ontsluiting via de nieuwe ontsluitingsweg door het te bouwen buurtje, de Blanckenhagenweg en vervolgens via de ovonde te gaan ontsluiten ontbreekt grotendeels voor de toekomstige buurten. De toekomstige inwoners ervan zullen veel moeten omrijden naar hun werk, scholen, winkels, zorg- en welzijnsvoorzieningen, bijeenkomsten etc.

b. **Tweede alinea: verblijfsgebied**

Gesteld wordt dat het gebied Huis ter Heide ligt tussen de Amersfoortseweg (N237), Zandbergenlaan en A28 en als één verblijfsgebied kan worden gezien.

Bezwaar

Het gebied van de Autoboulevard en de Blanckenhagenweg heeft echter geen verbinding met Huis ter Heide Zuid en is dus feitelijk niet eenzelfde verblijfsgebied.

c. **Derde alinea: doorgaand verkeer**

Volgens het kentekenonderzoek van Meetel uit januari 2019, zie Bijlage 6, is er sprake van ongewenst doorgaand verkeer in Huis ter Heide Zuid over de Prins Alexanderweg en de Huis ter Heideweg. Gesteld wordt dat als de Blanckenhagenweg verbonden wordt met Huis ter Heide Zuid er meer doorgaand verkeer door deze buurt komt. Dat moet volgens het college echter rijden via wegen met een verkeersfunctie zoals de Amersfoortseweg en de Zandburgerlaan. Ongewenst doorgaand verkeer heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Bezwaren

Het resultaat van het kentekenonderzoek wordt vooral ook bepaald door de afgrenzing van het gebied door de opdrachtgever, het college, zie Bijlagendocument pag.15 Antwoord op WOB-verzoek. Het dorp Huis ter Heide vormt echter als totaal een verblijfsgebied, zij het dat alleen via stoplichten de Amersfoortseweg moet worden overgestoken. Dat levert geen problemen op voor de verkeersveiligheid.

De willekeurige afgrenzing van Zuid t.o.v. Noord betekent dat veel motorvoertuigen in het onderzoek moeten zijn aangemerkt als doorgaand verkeer, terwijl het dan feitelijk zal gaan om herkomst- en verblijfsverkeer tussen Noord en Zuid, zie Bijlagendocument pag. 7 verkeerskundig advies pag. 7 E.

Bronzwaer.

Verder is het hele dorp voor de benodigde voorzieningen afhankelijk van aangrenzende verblijfsgebieden in Zeist. Dan moet je juist ter wille van de leefbaarheid en bereikbaarheid de kortste en meest eenvoudige autoverbinding via de Huis ter Heideweg intact laten. Het viaduct Huis ter Heide is niet voor niets 40 jaar geleden gebouwd toen de A28 aangelegd werd om het hele dorp verbonden te laten blijven met Zeist waar het van afhankelijk is voor alle voorzieningen. Daarnaast is het absolute aantal mvt/etmaal dat nu als deels als 'doorgaand verkeer in Huis ter Heide' beschouwd wordt sowieso laag en vanuit dien hoofde geen probleem anders dan de gemeente doet voorkomen.

Als de Blanckehagenweg niet wordt verbonden met Huis ter Heide Zuid is volgens de motivering het door het college gecreëerde probleem van doorgaand verkeer van en naar de Autoboulevard via de Huis ter Heideweg van tafel.

d. Vierde alinea: afsluiting viaduct Huis ter Heideweg en bussluis

Gesteld wordt dat om doorgaand verkeer door Huis ter Heide tegen te gaan het gewenst is om op de Huis ter Heideweg, ter hoogte van het viaduct over de A28 bij het LMS-gebouw (Huis ter Heideweg huisnummer 62), een fysieke afsluiting te realiseren voor gemotoriseerd verkeer. Wel wordt via een bussluis een uitzondering gemaakt voor toegang van lijnbussen en bedrijfsmatig verkeer voor het LMS-gebouw. Hulpdiensten worden niet in de motivering genoemd, maar dat zal toch wel de bedoeling (moeten) zijn.

Bezwaar

Onder punt c is al aangegeven dat de bepaling van omvang van het doorgaand verkeer in het gehouden kentekenonderzoek niet goed is onderbouwd. De omvang ervan ligt waarschijnlijk veel lager dan in het onderzoek wordt geconcludeerd. Overigens is het totaal gemeten mvt/etmaal veel lager dan de maxima die gelden voor herkomst- en bestemmingsverkeer in Zeist. Dus de omvang van het verkeer hoeft geen probleem te zijn, ook niet in 2030. Dat wordt erkend in de gemeentelijke onderzoeken.

Merkwaardig is overigens dat voor de medewerkers en bezoekers van het LMS-gebouw het viaduct Huis ter Heideweg open blijft maar voor de inwoners van Huis ter Heide niet. Dat is toch wel erg meten met twee maten.

e. Vijfde en zesde alinea: bereikbaarheid en bussluis

Volgens de motivering heeft de afsluiting geen significant effect op de reistijd voor autoverkeer (van en) naar Zeist. Daarnaast zou er geen significant negatieve invloed zijn op de verkeersafwikkeling op de ovonde Zandbergenlaan – Blanckehagenweg. De realisatie van de afsluiting d.m.v. een bussluis (ook voor zwaar bouwverkeer) heeft dus geen gevolgen voor de verkeersafwikkeling die opwegen tegen de voordelen voor de leefbaarheid en veiligheid in het verblijfsgebied van Huis ter Heide.

Bezwaren

Het aantal auto's in geheel Huis ter Heide zal waarschijnlijk niet verminderen door de verkeersmaatregelen. De automobilisten zullen hun weg wel vinden door om te rijden, ook door Huis ter Heide Zuid. De verkeersveiligheid is daarmee niet gediend, zeker niet als er moet worden gereden over de Blanckehagenweg met de Autoboulevard en de ovonde en andere kruisingen op aangrenzende verkeerswegen. De verwachte omrijtijd wordt in de motivering onvoldoende

onderbouwd en wordt daarmee zeker voor de spitsperioden gebagatelliseerd. Voor de kortere ritten is (zeker) een verdubbeling voorzien. Dat zonder extra vertraging op de ovonde, die echter wel verwacht kan worden in spitsperioden, zie **bijlagendocument**

De Blanckenhagenweg en de ovonde zullen naar alle waarschijnlijkheid moeten worden aangepast om de verwachte toename van het verkeersaanbod te kunnen verwerken. Hoewel er wellicht in totaal minder autoverkeer door Huis ter Heide Zuid zal gaan weegt dat niet op tegen de vermindering van de leefbaarheid voor de huidige en toekomstige inwoners van het gehele dorp. Zij moeten er mee 'dealen' dat het dorp in feite grotendeels wordt afgesloten van de kortste, snelste en minst gevaarlijke weg van en naar Zeist waar zij vaak dagelijks op zijn aangewezen. Geen wonder dat 87% van de 40% respondenten van de BBVH-peiling in Huis ter Heide koos voor het openhouden van het viaduct. Slechts bewoners van 11 woningen (aan de korte poot van de Korte Bergweg) van de 265 woningen in Huis ter Heide (exclusief de verder weg liggende buurt Sterrenberg) zegt overlast te ervaren. Van een evenwichtige afweging van belangen is daarmee geen sprake.

Het niet verbinden van de Blanckenhagenweg met Huis ter Heide Zuid kan veel problemen van bereikbaarheid, leefbaarheid en onnodige kosten van herinrichting voorkomen.

In *Zeist centrum* heeft het college enkele jaren geleden op basis van de centrumvisie en daaruit volgende verkeersbesluiten onder meer een belangrijke verkeersdoorgang voor auto's afgesloten. Dat was ook om vermeend doorgaand verkeer te voorkomen. Goed onderbouwde cijfers daarover ontbraken. Na vele procedures en acties zijn de meeste besluiten weer teruggedraaid. Dat alles kostte volgens insiders ca. 13 miljoen euro en nog steeds moeten zaken worden hersteld. Dit moesten de inwoners van Zeist met zijn allen (voor niets) opbrengen. Dat was mede aanleiding voor een ingrijpende bezuinigingsoperatie die nu publicitair 'verkocht' wordt als een prachtige vorm van burgerparticipatie. Als ook het onderhavige verkeersbesluit in de praktijk onveilig en onleefbaar blijkt zal het uiteindelijk ook teruggedraaid moeten worden anders blijft men met een voor de bevolking ongewenste situatie zitten. Dan zijn de inmiddels uitgegeven gelden voor wegaanpassingen in en rond Huis ter Heide ook niet doelmatig c.q. onnodig besteed. Je kunt het geld maar een keer uitgeven.

Zevende alinea: doelstellingen verkeersbesluit

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

Bezwaren

- **Veiligheid waarborgen.** De verkeersveiligheid blijkt in de autoluwe buurt Huis ter Heide Zuid al te zijn gewaarborgd zoals blijkt uit de zeer lage ongelukkencijfers in ViaStad, zie Advies van Adviseur Stedelijke

Mobiliteit, bijlagendocument pag. 6. Volgens het interne gemeentelijke memo van 15 april 2021²⁾, pag. 4 onderaan worden er in 2030, dus na de bouw van de 150 woningen, maximaal 3.800 mvt/etmaal verwacht. Dat is ruim onder de landelijke richtlijnen (maximaal 6.000 mvt/etmaal) voor dergelijke verblijfsgebieden. Juist het omrijden over de Blanckenhagenweg en de ovonde zal gevaren gaan opleveren, zie bijlagendocument verkeerskundig advies W. Mak pag.12-13. Vergelijk het effect van het afsluiten van de Voorheuvel in 2019 toen er dat jaar veel ongelukken gebeurden op de Lindenlaan.

- **Bruikbaarheid waarborgen.** Het verkeersbesluit kan niet bedoeld zijn om de bruikbaarheid van de Huis ter Heideweg (waar het viaduct deel van uitmaakt) te waarborgen. Er is al een vrijliggend fietspad, dus dat geldt ook voor fietsers. Dit punt is dus niet van toepassing voor het verkeersbesluit.
- **Vrijheid van verkeer waarborgen.** Weliswaar blijft het viaduct open voor lijnbussen, fietsers, bedrijfsmatig verkeer voor het LMS-gebouw, maar voor andere autoverkeer wordt de vrijheid van verkeer juist beperkt. Het geboden alternatief is slechter gezien veiligheid weginrichting en rijduur.
- **Overlast, hinder, schade en milieugevolgen voorkomen of beperken.** De beperking van zgn. doorgaand verkeer door de buurt is onnodig gezien de autoluwe situatie (zie eerste punt: veiligheid). De verkeersmaatregel zorgt voor weggegebruikers gezien de alternatieve route(s) juist voor meer overlast, hinder en mogelijke schade. Het voorkomen of beperken van milieubelasting kan ook niet de bedoeling zijn van het verkeersbesluit. Dat geldt zeker niet voor de extra belasting van het milieu door de uitstoot van CO2 en NOx als gevolg van het omrijden dat het verkeersbesluit met zich meebrengt; 276.000 km/jaar, zie bijlagendocument bijlage 4 pag. 14 -15.

Wij constateren dat de onderbouwing van de doelmatigheid en de wettelijke grondslag van het verkeersbesluit ontoereikend is.

AD BESLUITEN

Afsluiting motorvoertuigen. Alleen een uitzondering voor lijnbussen.

Bezwaar en alternatieven

Dat is opmerkelijk. Hulpdiensten, bedrijfsverkeer LMS-pand en eventueel bouwverkeer worden niet genoemd. Als het verkeersbesluit in stand zou blijven dan zal het op dit punt (waarschijnlijk) moeten worden aangevuld.

Een (verdergaand) alternatief is de Huis ter Heideweg alleen toegankelijk te laten zijn voor bestemmingsverkeer in 2 richtingen (Huis ter Heide en Zeist) en daarvoor de betreffende bebording (en markering) aan te brengen. Dat kan aangevuld worden met een ander besluit de Blanckenhagenweg niet aan te sluiten op Huis ter Heide Zuid, dus op dat punt de huidige situatie te handhaven.

EVALUATIE

²⁾ Zie: <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/11006114/1/05-22RV007+Bijlage+5+second+opinion+verkeer>

Bij de vaststelling van het Uitwerkingsplan heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen 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 raad.*” Het college heeft echter een slecht record met evalueren van uitgevoerde verkeersbesluiten, zie bijvoorbeeld die in Centrum Zeist. De eerder afgesproken evaluaties werden en worden om politieke overwegingen maar heel ten dele en vaak niet uitgevoerd. We zien dit dan ook als een doekje voor het bloeden voor wie dan leeft, wie dan zorgt.

Waarom zouden inwoners en bezoekers van Huis ter Heide *een jaar na invoering* moeten wachten op een eventuele heroverweging van een niet goed onderbouwd besluit? Het omgekeerde is beter. *Als blijkt dat na de nieuwbouw van 150 woningen er verkeersproblemen gaan ontstaan dan kunnen alsnog verkeersmaatregelen worden genomen.* Volgens het uitgevoerde onderzoek van Antea Group worden er echter geen verkeersproblemen verwacht. Volgens het memo van 5 juni 2020 staat als laatste zin³⁾: “*De uitkomsten van zowel deze memo als die van de Gemeente Zeist geven aan dat de intensiteiten op de aansluitingswegen onder het maximum blijven en dus voldoen aan het DV (Duurzaam Veilig) principe.*”

CONCLUSIES

Op basis van bovenstaand bezwaarschrift en de onderbouwing van het bezwaarschrift van de buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide (BBVH) die Stichting Beter Zeist als integraal onderdeel van dit bezwaar beschouwt concluderen wij het volgende.

- Er bestaat al ca. 40 jaar een goed functionerende directe verbinding tussen Huis ter Heide en Zeist via de Huis ter Heideweg. Die is van essentieel belang omdat het dorp voor zijn voorzieningen is aangewezen op de kern Zeist.
- Er is geen sprake van een verkeersprobleem in Huis ter Heide dat een ingrijpen door middel van het verkeersbesluit met afsluiting van het viaduct nodig maakt. Onduidelijk blijft voor welk probleem de nieuwe verkeerscirculatie een oplossing zou zijn.
- Verkeersonderzoeken en cijfers over ongevallen onderbouwen het besluit niet.
- Ook is er onvoldoende onderzoek gedaan naar *alle* effecten van de gekozen verkeersvariant 4 en het besloten verkeersbesluit voor Huis ter Heide e.o.
- Er is geen onderbouwing van nut en noodzaak van een ontsluiting van Huis ter Heide Zuid via de Blanckenhagenweg (autoboulevard) met de ovonde.
- Er is geen onderzoek gedaan naar de kosten voor aanpassing van de autoboulevard en ovonde, door de gemeente (en dus inwoners) te betalen noch naar de extra (brandstof)kosten per huishouden in verband met het omrijden.

³⁾ <https://zeist.raadsinformatie.nl/document/11006114/1/05-22RV007+Bijlage+5+second+opinion+verkeer>

- Het uitvoeren van het verkeersbesluit leidt tot meer overbelasting van de ovonde, tijdverlies, kans op verkeersongelukken en meer belasting van het milieu (meer dan 267.000 *extra* kilometers *per jaar* door het omrijden, 53,4 ton CO2-uitstoot *per jaar*, waarvoor er 2670 bomen bij moeten komen ter compensatie).
- Uit de gehouden BBVH-enquête blijkt een overweldigende meerderheid voor het openhouden van het viaduct i.p.v. het afsluiten daarvan: 87% van de 40% respondenten. Slechts bewoners van ca. 11 woningen ervaren verkeersoverlast, zie bijlage 7.
- De onderbouwing van de doelmatigheid en de wettelijke grondslag van het verkeersbesluit is ontoereikend.
- Simpele aanpassingen en alternatieven werden niet onderzocht.
- De voorbereiding van de besluitvorming schoot procedureel en inhoudelijk tekort (zie onderbouwing BBVH).
- Hetzelfde geldt voor de noodzakelijke voorlichting over de gevolgen. Zelfs de relevante raadsvergadering over het voorstel waren - digitaal i.v.m. coronamaatregelen - niet goed te volgen (zie onderbouwing BBVH).
- De toegezegde dialoog met de direct betrokkenen over het Uitwerkingsplan is feitelijk nog steeds niet afgerond terwijl er al wel een raadsbesluit is genomen. De vraag is waarom de ontwikkelaar het onroerend goed van de fam. Van Essen niet wil aankopen om het woningbouwproject zoals eerst bedoeld af te ronden (zie onderbouwing BBVH).

AANBEVELINGEN

1. Wij vragen het college het verkeersbesluit in te trekken i.v.m. onvoldoende onderbouwing, motivering en wettelijke grondslag.

De gegeven onderbouwing en motivering van het verkeersbesluit en het Uitwerkingsplan leidt niet tot de conclusie dat de afsluiting van het viaduct op de Huis ter Heideweg nodig en gewenst is. Daarbij is de onderbouwing van de doelmatigheid, doeltreffendheid en de wettelijke grondslag van het verkeersbesluit ontoereikend. Wij vragen dan ook dringend het besluit in te trekken. Na het echeq van de afsluiting van het centrum Zeist ligt een volgend verkeersdrama op de loer. Daar zit niemand op te wachten en kan nu worden voorkomen.

Eventueel kan nog worden overwogen de Huis ter Heideweg alleen open te laten voor bestemmingsverkeer in 2 richtingen (Huis ter Heide en Zeist). Een extra alternatief zou zijn om de verkeersdruk op de korte poot van de Korte Bergweg te verlagen door 1-richtingsverkeer in te stellen zoals voorgesteld in de variant van de BBVH.

2. In verband hiermee vragen wij het college ook te bevorderen dat de voorgenomen verbinding tussen de Blanckenhagenweg (met de autoboulevard) en Huis ter Heide Zuid wordt teruggedraaid.

Dit gezien de verkeer aantrekkende werking van deze onnodige verbinding, terwijl de huidige verkeerssituatie in Huis ter Heide een dergelijke verbinding niet nodig maakt. Die verbinding tussen Huis ter Heide Zuid en de Blanckenhagenweg/autoboulevard was immers de aanleiding om het viaduct

voor autoverkeer af te sluiten. Het bestemmingsplan Oud-Zandbergen laat ruimte om in het daarin opgenomen uitwerkingsgebied wijzigingen aan te brengen. De autobedrijven zullen er niet minder van worden en de bewoners van Huis ter Heide zullen straks minder overlast ervaren. En degenen die over de Ovonde rijden, ook van buiten Zeist, zullen minder verkeersdruk en vertraging ondergaan.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in dark purple ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Egbert Visscher, voorzitter
Stichting Beter Zeist