



NOTA VAN ZIENSWIJZEN

Uitwerkingsplan Huis ter Heide Zuid

gemeente Zeist

Datum : juli 2021

Versie : v5

Auteur : gemeente Zeist

Vastgesteld d.d. : 22 februari 2022

Versiebeheer

Versie	Datum	Wijzigingen
1.0	29-04-2021	Concept versie
1.1	08-06-2021	Verwerken opmerkingen OdrU
2.0	11-06-2021	Verwerken opmerkingen EL JB
3.0	07-07-2021	Aanvullingen MB
4.0	16-07-2021	Aanvullingen MB (n.a.v. aanpassen verkeersbestemming op plankkaart)
5.0	30-07-2021	Aanvullingen MB (onderdelen ecologie en akoestisch onderzoek)

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	5
	Procedure ter inzage legging.....	5
	Anonimiseren.....	5
	Leeswijzer.....	5
2.	Algemene toelichting over het onderdeel 'verkeer'	6
	Aanleiding.....	6
	Proces.....	6
	Voorstel.....	6
	Huis ter Heide Zuid.....	7
3.	Gemeentelijke beantwoording zienswijzen	8
	Zienswijze 1	8
	Zienswijze 2.....	10
	Zienswijze 3.....	13
	Zienswijze 4.....	16
	Zienswijze 5 – Stichting Milieuzorg Zeist e.o.....	17
	Zienswijze 6.....	19
	Zienswijze 7.....	21
	Zienswijze 8 - Ex-leden van de interactieve Kopgroep Huis ter Heide West	23
	Zienswijze 9.....	31
	Zienswijze 10.....	34
	Zienswijze 11.....	40
	Zienswijze 12.....	43
	Zienswijze 13.....	51
	Zienswijze 14.....	55
	Zienswijze 15 – Comité Korte Poot Veilig	57
	Zienswijze 16 – Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide	63
	Zienswijze 17 – Reizigersvereniging Rover	73
4.	Aanpassingen ontwerp uitwerkingsplan.....	75
	Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen.....	75
	Ambtshalve aanpassingen	75
Bijlage 1	NAW-gegevens ingekomen zienswijzen (vertrouwelijk)	76
Bijlage 2	Kaarten luchtkwaliteit	77
Bijlage 3	Kaart boominspectie	79
Bijlage 4	Bijlagen van zienswijze 16	81
	Buurtenquête en uitslag.....	82
	Zienswijze over hogere waarde.....	84

1. Inleiding

Procedure ter inzage legging

Het ontwerp uitwerkingsplan 'Huis ter Heide Zuid' heeft op grond van artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 17 december 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon iedereen een zienswijze naar voren brengen bij de gemeenteraad. In totaal zijn zeventien (17) zienswijzen ontvangen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend.

Anonimiseren

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In deze nota van zienswijzen worden indieners van zienswijzen, indien het natuurlijke personen betreft, daarom niet bij naam genoemd, maar aangeduid met 'betrokkene'.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een algemene toelichting over het onderdeel 'verkeer'. In hoofdstuk 3 zijn de ingediende zienswijzen opgenomen en voorzien van de gemeentelijke beantwoording. Aan het einde van elke beantwoording volgt een conclusie, waarin is aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassingen in het ontwerp uitwerkingsplan. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de onderdelen die ten opzichte van het ontwerp zijn gewijzigd. Het betreft wijzigingen die voortkomen uit de ingebrachte zienswijzen en enkele ambtelijke wijzigingen.

2. Algemene toelichting over het onderdeel ‘verkeer’

Aanleiding

In Huis ter Heide ervaren bewoners overlast van doorgaand verkeer. Dit verkeer zonder bestemming in Huis ter Heide wordt ook wel sluipverkeer genoemd. Toen er plannen waren voor woningbouw in Huis ter Heide Zuid en West, was dan ook het bezwaar dat de overlast van extra verkeer zou toenemen. Daarom is als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van woningen in Huis ter Heide West vastgelegd dat er een nieuwe weg moet komen die Huis ter Heide aan de oostkant ontsluit. Deze weg verbindt de Huis ter Heideweg met de Blanckenhagenweg langs de autoboulevard en loopt door het plangebied van Huis ter Heide Zuid. In het bestemmingsplan Huis ter Heide is deze ook opgenomen: als hier wordt ontwikkeld, moet ook deze weg worden aangelegd als nieuwe verbinding.

In 2009 heeft een kopgroep van bewoners een Programma van Eisen opgesteld voor de ontwikkeling van Huis ter Heide West. Hierin is de weg die Huis ter Heide aan de oostkant ontsluit ook vastgelegd. Het PvE is een belangrijk document dat als basis dient voor de woningbouw in Huis ter Heide West. Over verkeer wordt voorgesteld om de nieuwe verbindingsweg aan te leggen, dat de Korte Bergweg in de bocht moet worden afgesloten en dat de Prins Alexanderweg (inclusief het huidige doodlopende deel) een 30 km weg wordt. Hier staat ook: *de diverse ontwikkelingen in het hele gebied mogen niet leiden tot een intensivering van het verkeer op de Prins Alexanderweg en de Korte Poot. Dit wordt gemeten voor en na de realisatie van de genoemde wegen die Huis ter Heide ontsluiten. Indien er toch sprake is van een verhoging van de verkeersintensiteit moet de gemeente aanvullende maatregelen nemen.*

In 2019 is gestart met de uitwerking van de plannen voor Zuid en West. Er is ook een verkeersanalyse gemaakt. Hieruit bleek dat het openstellen van de nieuwe weg leidt tot een aantrekkende werking: er komt meer sluipverkeer van en naar Zeist over de nieuwe weg richting de ovonde. Probleem hierbij is dat de ovonde al op z'n 'tax' zit en dit verkeer niet kan afwikkelen. Overleg met de Provincie Utrecht (eigenaar van de ovonde) heeft dit bevestigd. Het verkeer op de weg langs de autoboulevard loopt dan vast en zal een andere weg kiezen, namelijk over de Prins Alexanderweg wat tot een intensivering van het verkeer op de Prins Alexanderweg leidt. Daarbij zijn zowel de Prins Alexanderweg als de Blanckenhagenweg ter hoogte van de autoboulevard niet gericht op het verwerken van doorgaand verkeer.

Kortom, nu al is bekend dat niet kan worden voldaan aan de voorwaarde uit het Programma van Eisen van 2009 dat nieuwbouw van woningen in West (en Zuid) niet mag leiden tot intensivering van het verkeer op de Prins Alexanderweg en de Korte Poot. Een goede ruimtelijke ordening betekent dat hierop geanticipeerd moet worden. Daarom is in 2019 met bewoners gesproken over een alternatief.

Proces

In juni 2019 zijn twee informatieavonden en een thema avond georganiseerd om met bewoners en belanghebbenden te spreken over het verkeer in Huis ter Heide. Er is met elkaar nagedacht over het wensbeeld: een verkeerssluw, verkeersveilig en bereikbaar Huis ter Heide. Er zijn veel opties ingetekend, doorgesproken en gedeeld met elkaar. Tijdens de bewonersavonden is ook uitgelegd waarom de gemeente uiteindelijk een keuze maakt. Er spelen veel belangen en die kunnen elkaar ook bijten. Het bleek niet mogelijk om een oplossing te vinden die tot zin is van iedereen. Er is bewust niet gekozen voor het recht van ‘de meeste stemmen gelden’, omdat dit ertoe kan leiden dat de problemen van het verkeer op een klein deel van de bewoners worden afgewenteld. Bewoners die geen last ervaren van sluipverkeer zijn wellicht in de meerderheid, maar hun belang is daarom niet groter dan dat van anderen. Uiteindelijk heeft de gemeente een publiek belang af te wegen en daarin komen meerdere belangen samen.

Voorstel

Op basis van deze opbrengsten heeft de gemeente een voorkeursvariant vastgesteld: het viaduct over de A28 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat het huidige sluipverkeer door Huis ter Heide fors verminderd wordt, maar ook het toekomstig te verwachten sluipverkeer door het doortrekken van de

Blanckenhagenweg geen kans maakt. De nieuwe weg wordt aangelegd, maar heeft een lagere verkeersintensiteit, omdat het sluijverkeer wegvalt. De ovonde kan deze verkeerstroom grotendeels aan, alleen in de ochtendspits kan het in de toekomst vollopen. Dit vollopen tijdens de ochtendspits is overigens een gevolg van de autonome groei en komt niet specifiek door de woningbouw van Huis ter Heide West en Zuid. Wat betreft bereikbaarheid blijft Huis ter Heide via twee uitvalswegen bereikbaar. Aan de noordkant via de Prins Alexanderweg en aan de oostkant via de Blanckenhagenweg. Ook liggen er kansen om de verkeersveiligheid te vergroten, die vooral op de Korte Poot nu als onveilig wordt ervaren. De keuze is een ultiem compromis tussen een bereikbaar en verkeersluw Huis ter Heide.

Huis ter Heide Zuid

De voorkeursvariant dient als basis voor de planontwikkeling in Huis ter Heide Zuid en de inrichting van de wijk. De verbindingsweg hoeft niet te worden ingericht als een weg om zo snel mogelijk van A naar B te kunnen, maar kan vanwege lagere verkeerintensiteiten en het soort verkeer dat er rijdt, namelijk verkeer met een bestemming in Huis ter Heide, als woonstraat worden ingericht. Dit nodigt uit tot lagere snelheden, verminderd overlast voor omwonenden en vergroot de verkeersveiligheid. Het past in een verkeerstructuur die hoort in buurten zoals Huis ter Heide: een woongebied waar prettig wonen het uitgangspunt is en verkeer ondergeschikt.

De plannen in Zuid zijn eerst uitgewerkt op basis van het eerdere plan, met een ontsluitingsweg en een woonstraat die de woningen ontsluit. Dit zorgde voor relatief veel verharding, terwijl 2 wegen niet nodig bleken. Met 1 woonstraat kunnen zowel de aanliggende woningen in Zuid als de woningen in de nieuwe wijk Huis ter Heide West worden ontsloten. Hierdoor is er minder verharding nodig en komt er meer ruimte voor groen.

Toen bleek dat de ontwikkelaar niet tot overeenstemming kwam met één van de grondeigenaren, heeft de ontwikkelaar een aangepast plan voorgelegd aan de gemeente. De weg die Huis ter Heide aan de oostkant ontsluit is iets naar het noorden geschoven, maar de functie van de weg is onveranderd en verbindt nog steeds de Huis ter Heideweg met de Blanckenhagenweg. Daarmee ontstond ook de kans om een volwaardig kruispunt te realiseren ter hoogte van de sportvelden. Dit alternatief is dan ook als volwaardige optie positief beoordeeld door de gemeente en vormt de basis van het voorgestelde uitwerkingsplan Huis ter Heide Zuid.

3. Gemeentelijke beantwoording zienswijzen

Zienswijze 1

Zienswijze	<p><i>1.1 Nieuwe weg</i> Betrokkenen maken bezwaar tegen de positie van de nieuw aan te leggen weg. Deze zou langs Glaxo lopen, maar is nu verplaatst naast hun woning aan de Prins Alexanderweg. Hierdoor zullen betrokkenen nóg meer geluidshinder en nóg meer luchtvervuiling hebben, want deze weg zal, buiten de bewoners van de nieuwe wijk(en), voor zeker gebruikt gaan worden door de sporters, want het is de snelste route tussen de snelweg en de sportvelden.</p> <p>De voorkeur gaat uit naar het eerste ontwerp waar een grotere afstand tussen die weg en het huis van betrokkenen was. In het eerste ontwerp konden ook meerdere woningen gebouwd worden en men is niet tegen het plan om woningen te bouwen.</p>
Reactie gemeente	<p>In eerste instantie was het inderdaad de bedoeling om de nieuwe weg tussen het bestaande kantoorpand en de nieuwe woningen aan te leggen. Deze weg zou dan een functie als ontsluitingsweg hebben. Daarnaast zouden de nieuwe woningen worden ontsloten via een woonstraat.</p> <p>Het voorliggende plan voorziet in één nieuwe weg die noordelijker komt te liggen, door de woonwijk heen. De reden hiervan is gelegen in het feit dat de ontwikkelaar niet alle gronden in het plangebied van Huis ter Heide Zuid heeft kunnen verwerven. Bovendien bleek dat twee wegen niet nodig zijn. Met één woonstraat kunnen zowel de woningen in Zuid als West worden ontsloten. Er is daardoor minder verharding nodig en komt er meer ruimte voor groen.</p> <p>Het is de bedoeling dat de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid alleen gebruikt gaat worden door bestemmingsverkeer, dus verkeer dat als vertrekpunt of reisdoel Huis ter Heide heeft. Het doorgaande verkeer, verkeer dat snel van A naar B wil via Huis ter Heide, wordt op de nieuwe weg geweerd door het afsluiten van het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer. Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is een ontsluitingsweg met een verkeersfunctie niet nodig of zelfs ongewenst.</p> <p>De nieuwe weg kan vanwege de lagere intensiteiten (geen doorgaand verkeer) en het soort verkeer dat er rijdt (bestemmingsverkeer) worden ingericht als woonstraat. Daarmee krijgt de nieuwe weg een zogeheten 'verblijfsfunctie', zodat fietsers ook gebruik kunnen maken van de rijbaan en voetgangers overal kunnen oversteken. De weg wordt verkeersveilig ingericht volgens de landelijke richtlijnen. Door de verblijfsfunctie van de weg met bijbehorende vormgeving moet het gemotoriseerd verkeer zich aanpassen. De maximum snelheid op de nieuwe weg wordt 30 km/uur. Dit draagt bij aan de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in de buurt.</p> <p>De nieuwe weg kan ook gebruikt worden door bestemmingsverkeer van en naar het sportpark. De capaciteit van de nieuwe weg is ruim voldoende om de toekomstige hoeveelheid verkeer, inclusief het verkeer van en naar het sportpark, goed te kunnen verwerken.</p> <p><i>Geluidshinder</i></p>

	<p>De maximumsnelheid op de nieuwe weg wordt 30 km/uur. Ondanks dat voor dit type wegen officieel geen wettelijk kader geldt, is in het gemeentelijk beleid vastgelegd dat dit type wegen toch aan het wettelijk kader getoetst moet worden. Dit betekent dat de aanleg van de nieuwe weg moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Bovendien stelt het gemeentelijk beleid ook aanvullende voorwaarden voor een goed woon- en leefklimaat.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze zijn er aanvullende geluidsberekeningen gemaakt voor de bestaande woningen. Hiermee hebben wij inzicht gekregen in het effect van de nieuwe weg op de geluidsbelasting bij de bestaande woningen. Uit deze berekeningen blijkt dat, ten gevolge van de nieuwe weg, zonder maatregelen, de geluidbelasting op de woning van betrokkenen hoger is dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Om invulling te geven aan het gemeentelijk geluidbeleid wordt de nieuwe weg voorzien van stille klinkers. Hierdoor reduceert het geluid van deze weg zodanig dat de overschrijding van de voorkeurswaarde wordt opgeheven. Na het treffen van deze maatregel is voor het aspect geluid sprake van een goed woon- en leefklimaat.</p> <p><i>Luchtvervuiling</i></p> <p>Voor het uitwerkingsplan is onderzoek gedaan naar de toekomstige luchtkwaliteit ter plaatse van Huis ter Heide Zuid. Uit het onderzoek is gebleken dat de toekomstige luchtkwaliteit zeer ruim voldoet aan de wettelijke normen en zelfs voldoet aan de bovenwettelijke normen voor fijnstof van de Wereldgezondheidsorganisatie. Door de nieuwe woningen neemt het aantal verkeersbewegingen weliswaar toe en dit leidt tot uitstoot van fijnstof, maar voor de beoogde 72 woningen is deze toename echter zeer gering en wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen. Daarmee is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leef klimaat.</p>
Zienswijze	<p><i>1.2 recht van overpad</i></p> <p>In de plannen is geen rekening gehouden met het door betrokkenen verworven recht van overpad.</p>
Reactie gemeente	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze is aan de indiener van de zienswijze een nadere toelichting gevraagd, om zodoende de zienswijze goed te kunnen beantwoorden.</p> <p>Uit de nadere toelichting is gebleken dat er geen schriftelijke afspraken zijn vastgelegd over het recht van overpad, bijvoorbeeld via het vastleggen van de afspraken in een notariële akte en inschrijving bij het Kadaster. De indieners van de zienswijze mochten gedurende de afgelopen 22 jaar ongeveer 2 à 4 keer per jaar over het terrein van destijds Cementbouw (later BK-bouw), om een boot van en naar het achtererf van hun woning aan de Prins Alexanderweg te verplaatsen. Daarover bestond een mondeling akkoord. De eigenaren van het betreffende terrein stelden de sleutels van de toegangshekken beschikbaar.</p> <p>Uit het bovenstaande blijkt dat er geen sprake is van een officieel recht van overpad. Er zijn mondelinge afspraken gemaakt met de eigenaren over het gebruik van de grond. In die zin is sprake van een 'persoonlijk recht'. Beide partijen zijn gehouden aan de gemaakte afspraken. Op het moment dat er sprake is van een nieuwe eigenaar van de grond, zullen er met deze nieuwe eigenaar nieuwe afspraken moeten worden gemaakt over het gebruik van de grond. In dit geval is er geen sprake van het verkrijgen van het recht van overpad door verjaring, omdat de grond altijd is gebruikt met toestemming van de eigenaar.</p>

	<p>Wij zullen in ieder geval de huidige eigenaar danwel de ontwikkelaar van het gebied vragen om hierover in contact te treden met de indieners van de zienswijze.</p> <p>Uiteindelijk gaat het om een privaatrechtelijke kwestie en de vraag of de afspraken hierover worden geschonden, hoort thuis bij de burgerlijke rechter. De gemeenteraad kan zich hier niet in mengen bij de vaststelling van het uitwerkingsplan.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot een aanvulling van het akoestisch onderzoek. Het aangepaste onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen uitwerkingsplan.

Zienswijze 2

Zienswijze	<p><i>2.1 Overlast verkeer Korte Poot</i></p> <p>De reactie van betrokkene, wonende aan de Prins Alexanderweg, heeft betrekking op de geplande woningbouw in Huis ter Heide Zuid en West. De aanleg van de nieuwe weg door de nieuw geplande wijk in Huis ter Heide Zuid dient zo spoedig mogelijk te gebeuren. Op dit moment is de overlast in de Korte Poot (van de Korte Berweg) met maar liefst drie buslijnen en duizenden auto's niet meer te houden. Geluid, stank, gevaar ervaart betrokkene elke dag hier. Automobilisten rijden geen 30 km per uur, de bussen maken veel lawaai en rijden ook geen 30 km per uur. Volgens duurzaam veilig mogen er op een 30 km weg maximaal 2000 auto's rijden per etmaal (geen 6000 zoals in het onderzoek van de gemeente wordt gebruikt, dat is een 50 km weg, Korte Poot is 30 km weg).</p> <p>Daarnaast worden geluidsnormen overschreden doordat er klinkers liggen op de weg en het vele zware verkeer dat er overheen gaat. Op gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zullen vaak nog additionele maatregelen moeten worden getroffen om het gewenste gebruik/gedrag te bewerkstelligen en verkeershinder te voorkomen. Het betreft vooral maatregelen die een lagere snelheid moeten bevorderen en ongewenst gebruik (bijvoorbeeld sluipverkeer) van de betreffende weg moeten voorkomen. Deze maatregelen dient de gemeente zo spoedig mogelijk te gaan treffen.</p>
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Reactie gemeente</p>	<p>Wij erkennen dat de verkeersdruk door gebiedsvreemd (doorgaand) verkeer in Huis ter Heide, ten zuiden van de Amersfoortseweg, ongewenst is en dat dat zijn weerslag heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. We zien ook het belang in om het (doorgaande) verkeer over met name de Korte Poot van de Korte Bergweg en de Prins Alexanderweg te verminderen. Met de bouw van woningen in Huis ter Heide Zuid en West ontstaan er kansen om de verkeersstructuur in Huis ter Heide aan te pakken ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd moet er daarbij oog zijn voor de bereikbaarheid van Huis ter Heide en een goede doorstroming en afwikkeling van het verkeer.</p> <p>Met de gewijzigde verkeersstructuur willen we het huidige sluipverkeer over de Korte Poot en de Prins Alexanderweg door Huis ter Heide voorkomen.</p> <p>Naast de aanleg van de nieuwe weg wordt het viaduct over de A28 afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer'). Het college neemt hiervoor een apart verkeersbesluit, los van de planologische procedure voor dit uitwerkingsplan.</p> <p>De afsluiting van het viaduct, samen met de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid, moet ervoor zorgen dat er nagenoeg geen sprake meer is van ongewenst doorgaand verkeer over de Korte Poot en de Prins Alexanderweg. De verkeersintensiteit en daarmee ook het aandeel zwaar verkeer door het bestaande Huis ter Heide zal hierdoor afnemen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid.</p>
<p>Zienswijze</p>	<p><i>2.2 Aanleg en inrichting nieuwe weg</i></p> <p>De nieuwe weg dient ingericht te worden voor zwaar verkeer (bussen, vrachtwagens) en voor de vele auto's die hier langs rijden. Deze weg dient te worden aangelegd en ingericht voordat er wordt gestart met de bouw van de nieuwe woningen. De Korte Poot (van de Korte Bergweg) is niet geschikt voor het vele zware verkeer en dat zal bij de bouw van woningen alleen maar toenemen. Betrokkene ziet graag van de gemeente bevestigd dat de nieuwe weg geschikt wordt gemaakt voor zwaar verkeer (de buslijnen) en voor vrachtwagens en voor de vele auto's zodat de Korte Poot eindelijk autoluw en busvrij wordt. De aanleg van de nieuwe weg biedt een kans om te zorgen voor een goede verkeersafwikkeling.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Aanleg en inrichting nieuwe weg</i></p> <p>Zoals onder 2.1 aangegeven heeft de gewijzigde verkeersstructuur tot doel om het doorgaande (sluip)verkeer over de Korte Poot sterk te verminderen. Dit leidt tot een lagere verkeersintensiteit, inclusief een vermindering van het aandeel zwaar verkeer, op de Korte Poot.</p> <p>De nieuwe weg krijgt een zogeheten 'verblijfsfunctie' en wordt daarom verkeersveilig ingericht volgens de landelijke richtlijnen. De nieuwe weg is bedoeld voor het bestemmingsverkeer van en naar de nieuwe woningen in Zuid en West. Zoals op elke andere weg zal zwaar verkeer wel over de nieuwe weg moeten kunnen rijden.</p> <p>Bij de uitvoering volgen wij (globaal) de volgende tijdlijn van werkzaamheden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. realiseren woningbouw en weg in Huis ter Heide Zuid, bouwverkeer via het viaduct; 2. herinrichten Blanckenhagenweg ter hoogte van de autoboulevard (oplossing voor laden en lossen en parkeren); 3. openstellen ontsluiting Huis ter Heide Zuid via (doorgetrokken) Blanckenhagenweg/ autoboulevard;

	<p>4. afsluiten viaduct door aanleggen bussluis in Huis ter Heideweg; 5. realiseren woningbouw in Huis ter Heide West, bouwverkeer via het viaduct (busluis tijdelijk buiten bedrijf/open voor bouwverkeer); 6. herinrichten Huis ter Heideweg en Kort Poot van de Korte Bergweg.</p> <p>Het viaduct blijft beschikbaar voor het <u>tijdelijk bouwverkeer</u> van Zuid en West, zodat dit zware verkeer niet door Huis ter Heide hoeft.</p> <p><i>Busverkeer</i> Bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur gaan we onderzoeken, samen met het openbaar vervoersbedrijf en de provincie, of de nieuwe weg gebruikt kan gaan worden voor buslijnen in zuid-noord richting. Dit onderzoek en het eventueel wijzigen van de busroute zijn echter geen onderdeel van het voorliggende uitwerkingsplan. De verkeersbestemming op de plankaart van het uitwerkingsplan wordt wel aangepast, zodat er genoeg ruimte is om bochten met voldoende manoeuvreerruimte voor de bus te kunnen realiseren.</p>
Zienswijze	<p><i>2.3 Klacht</i> Betrokkene ziet ook graag een reactie op de klacht van oktober 2020 tegemoet, zodat betrokkene eindelijk woning en tuin kan isoleren zodat binnen en buiten rust kan worden ervaren.</p>
Reactie gemeente	<p>De betreffende klacht is in behandeling bij de afdeling die gaat over verkeersaspecten. Vanuit die afdeling is er contact met betrokkene over de klacht.</p>
Zienswijze	<p><i>2.4 Alternatief verkeersafwikkeling</i> Betrokkene wil graag een andere kijk op de verkeersafwikkeling toelichten. Het uitgangspunt dat de gemeente hanteert is dat het dorp Huis ter Heide per auto bereikbaar moet blijven voor de verschillende delen. Oftewel Huis ter Heide Zuid, West, Oost en Noord moeten met elkaar verbonden blijven via de 'auto'. Als de gemeente daar nou eens van maakt dat alle delen van Huis ter Heide via langzaam verkeer met elkaar verbonden zijn. Dan geeft dat veel meer mogelijkheden voor een goede verkeersafwikkeling van auto's. Ook past het goed in het autoluw maken van Zeist, meer bewegen, pak eens vaker de fiets.</p> <p>Als de gemeente bovenstaande uitgangspunt hanteert, kan de Prins Alexanderweg en de Korte Poot afgesloten worden voor autoverkeer en bussen in de bocht naar de Huis ter Heideweg. De Prins Alexanderweg trekt u door, dus geen paaltje meer dat het dood loopt. Vlak voor de nieuw te ontwikkelen wijk Huis ter Heide Zuid legt u de busluis neer. De projectontwikkelaar heeft al aangeboden in de nieuwe wijk een goede weg neer te leggen. Dus een weg waar ook busverkeer overheen kan. Dat kan nu NIET door de Korte Poot. De weg is daarvoor niet geschikt en zorgt voor lawaai, drukte en gevaarlijke situaties. De bus kan dus over de nieuwe weg, net als eventuele hulpdiensten. U heeft van de direct belanghebbenden in de Korte Poot minder weerstand.</p> <p>En nog beter, veel meer verkeer gaat buiten Huis ter Heide om en maakt gebruik van de wegen die er al liggen, nl. Panweg en Amersfoortseweg en de N238. Op deze wijze kan iedereen met de auto in Zeist komen. En is er alleen bestemmingsverkeer in de wijk Huis ter Heide Zuid. De wijken Huis ter Heide Zuid en West worden ontsloten via de brug over de A28. De wijk Huis ter Heide, Prins Alexanderweg en Korte Bergweg verlaten Huis ter Heide via de Amersfoortseweg.</p>

	<p>En de wijk Huis ter Heide aan de andere kant van de Amersfoortseweg, richting Bosch en Duin kan via de Amersfoortseweg naar Zeist.</p> <p>Voordelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Goedkopere oplossing en de projectontwikkelaar zorgt voor de weg. Langzaam verkeer is binnen heel Huis ter Heide mogelijk. Gaat sluijverkeer tegen. Er is maar 1 bussluis nodig ipv 2 en dus goedkoper. Woongenot gaat voor veel – zo niet alle - bewoners omhoog. De nieuwe bewoners van Huis ter Heide Zuid en West weten niet beter dan dat hun uitgang via de brug over de A28 is, dus daar komt geen weerstand van. Geen verkeer via de ovonde en via de autoboulevard. Snel te realiseren en gemeente komt snel zijn belofte na. Geen bezwaren te verwachten vanuit direct belanghebbenden Korte Poot. U hoeft de Korte Poot niet geschikt te maken voor busverkeer (dat moet nl. wel gedaan worden als u de bussen over de Korte Poot laat rijden). <p>Betrokkene vraagt deze optie te overwegen.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p>In 2019 zijn diverse varianten voor de toekomstige verkeersstructuur in Huis ter Heide verkend, samen met bewoners. Met als uiteindelijk doel een verkeersluw Huis ter Heide, waar het prettig wonen is met fors minder overlast van sluijverkeer. Maar ook een bereikbaar Huis ter Heide, met voorkeur voor een goede bereikbaarheid van voorzieningen in Zeist. De belangenafweging om te komen tot een voorkeursvariant is gemaakt op de punten woonkwaliteit/leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De uiteindelijke voorkeursvariant is een compromis tussen de belangen woonkwaliteit en bereikbaarheid én heeft vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur. Het college heeft in juli 2019 besloten om de voorkeursvariant verder uit te werken. De voorkeursvariant is uitgangspunt voor dit uitwerkingsplan. De verdere inrichting (met daarbij aandacht voor verkeersveiligheid en fietsers) zal in overleg met omwonenden gebeuren.</p> <p>Voor een kern als Huis ter Heide is het in ieder geval gewenst dat er voor iedereen twee auto ontsluitingen mogelijk blijven, bijvoorbeeld in het geval van calamiteiten. Het wijzigen van de route van de buslijnen is geen onderdeel van dit uitwerkingsplan. Hiervoor is nader onderzoek nodig in overleg met het openbaar vervoersbedrijf en de provincie Utrecht.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
<p>Conclusie</p>	<p>De zienswijze leidt tot aanpassing van de verkeersbestemming op de verbeelding (plankaart) van het uitwerkingsplan.</p>

Zienswijze 3

<p>Zienswijze</p>	<p>De zienswijze heeft betrekking op zowel het ontwerp uitwerkingsplan Huis ter Heide Zuid als het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder Huis ter Heide Zuid. Betrokkene woont aan de Korte Bergweg.</p>
-------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>3.1 Bouwen langs de snelweg</p> <p>Het bouwen langs de snelweg, zonder de nodige maatregelen, heeft negatieve effecten op de leefomgeving en gezondheid. Wegverkeer kan leiden tot luchtwegklachten, concentratievermogen en slaapverstoring. Uit eerdere onafhankelijke onderzoeken die gepresenteerd zijn in het Programma van eisen Huis ter Heide West is naar voren gekomen dat de waardes van geluids- en luchtkwaliteit boven de norm zijn vastgesteld.</p> <p>Het is aan te bevelen om de nodige maatregelen te nemen als geluidsschermen en een groenstructuur die als buffer kan fungeren om de luchtverontreiniging te reduceren. Zonder de nodige maatregelen is het niet verstandig om langs de snelweg te bouwen, zeker niet de hoogte in. Helaas heeft de laatste kap op het talud en in het gebied geen positief effect gehad voor het gebied en de wijk.</p> <p>De nieuwe situatie met de nieuwe weg is het onverstandig om een hogere geluidsnorm toe te staan. Dit geeft een extra belasting op de leefomgeving waarbij er bewust wordt gekozen dat er in de toekomst klachten ontstaan die te maken hebben met een slechte luchtkwaliteit.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p>Vanuit een brede belangenafweging is de keuze gemaakt voor het bouwen van woningen in Huis ter Heide Zuid. Bij die belangenafweging spelen punten als de huisvestingsopgave voor diverse doelgroepen, beschikbare locaties en effecten op leefomgeving en gezondheid allemaal een rol.</p> <p>In het geval van Huis ter Heide Zuid heeft de raad in het bestemmingsplan Oud Zandbergen e.o. deze locatie al aangewezen als zogeheten uitwerkingsgebied, waar o.a. woondoeleinden mogelijk zijn. Het plangebied ligt in bestaand bebouwd gebied, er is sprake van een herontwikkeling van bedrijvigheid naar wonen. Er komen woningen in diverse prijsclassen, waaronder ook sociale woningbouw, geschikt voor de huisvesting van diverse doelgroepen. Hiermee draagt dit plan een steentje bij aan het oplossen van het woningtekort, in lijn met het gemeentelijk woonbeleid. Voor de gemeente is dit een zwaarwegend belang.</p> <p><u>Luchtkwaliteit</u></p> <p>Voor het uitwerkingsplan is onderzoek gedaan naar de toekomstige luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuwe woningen. Daaruit is gebleken dat de luchtkwaliteit ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden van de Wet Milieubeheer blijft. In 2030 voldoet de luchtkwaliteit ook aan de strengere advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Ook het plan zelf leidt niet tot een (significante) verslechtering van de luchtkwaliteit.</p> <p>In principe is elke hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen niet goed voor de gezondheid. In het geval van Huis ter Heide Zuid is het echter belangrijk om te constateren dat de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie zeker niet zodanig is dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden. In de gehele achterliggende wijk heerst dezelfde luchtkwaliteit, evenals in een groot deel (>50%) van de gemeente Zeist. Voor het aspect luchtkwaliteit kan gesteld worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leef klimaat. Extra maatregelen zijn op dit punt niet noodzakelijk.</p> <p><u>Geluid</u></p> <p>In het kader van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening, is het effect van de A28 en andere wegen op de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (de woningen) onderzocht. Er is een onderzoek uitgevoerd naar het aspect 'geluid', waarbij de geluidsbelasting door het wegverkeer op de nieuwe woningen is berekend (met peiljaar 2030). Uit het onderzoek is</p>

	<p>gebleken dat de geluidsbelasting op de woningen vanwege de A28 hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 decibel en op een aantal woningen ook hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 53 decibel.</p> <p>Als niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde, en maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet afdoende zijn, kan met een zogeheten hogere waarde procedure een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. De Wet geluidhinder biedt deze ruimte bij nieuwe woningen. Aan het verlenen van hogere waarden zijn voorwaarden verbonden om op locaties met hoge geluidsniveaus toch een leefbare woonsituatie te bewerkstelligen. Deze voorwaarden hebben wij vastgelegd in onze beleidsregel voor hogere waarden Wet geluidhinder.</p> <p>In het uiterste geval, als de geluidsbelasting niet door maatregelen kan worden gereduceerd tot de maximale toelaatbare waarde van 53 decibel, kunnen vaak nog dove gevels worden toegepast, waardoor deze gevels niet meer hoeven te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.</p> <p>Gelet op de uitkomsten van het geluidsonderzoek, wordt voor de nieuwe woningen in Huis ter Heide Zuid een hogere waarde procedure doorlopen. In de beleidsregel hogere waarden is opgenomen dat de nieuwe woningen ten minste één geluidsluwe zijde moeten hebben. Daarom zijn maatregelen aan de appartementengebouwen nodig om te voldoen aan de eisen uit de beleidsregel. Met extra voorzieningen kan voor de woningen een geluidsluwe gevel worden gecreëerd. Voor de appartementengebouwen die het dichtst bij de A28 zijn gesitueerd zullen - daar waar nodig – ook dove gevels worden toegepast. De maatregelen zijn vastgelegd in de planregels.</p> <p>Hiermee is bij de toekomstige woningen sprake van een goed woon- en leefklimaat.</p> <p>Tot slot: locaties in de nabijheid van een snelweg hebben niet de eerste voorkeur als het gaat om bouwen van woningen. De werkelijkheid is echter dat de urgentie hoog is om de woningnood aan te pakken en daarbij worden diverse belangen afgewogen. Het woningbouwplan voor Huis ter Heide Zuid maakt het mogelijk dat voor 72 huishoudens een woning kan worden gebouwd. Gelet op de mogelijkheid voor het verlenen van hogere waarden voor de geluidsbelasting menen wij in redelijkheid te kunnen besluiten om woningen te bouwen op de locatie Huis ter Heide Zuid. Ook de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie is zeker niet zodanig dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden.</p>
Zienswijze	<p><i>3.2 Afwijkend ontwerp verkeerssituatie</i></p> <p>Het is onbegrijpelijk dat het ontwerp afwijkt op eerdere plannen/ontwerpen die via werksessies en participatiegroepen zijn besproken. Vooral de verkeerssituatie met betrekking tot de nieuwe weg en afsluiting viaduct wijkt hier sterk vanaf.</p>
Reactie gemeente	<p>Voor de woningbouwontwikkelingen in Huis ter Heide West en Zuid hebben wij verschillende verkeersonderzoeken laten uitvoeren. Op basis van die onderzoeken heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Op het gebied van verkeer is gekeken naar een goede balans in verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor heel Huis ter Heide (bestaand woongebied en de nieuwe woningen). Wij menen dat de nu voorliggende voorkeursvariant, met afsluiting van het viaduct, daar de beste invulling aan geeft.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de voorziene bussluis op de Huis ter Heideweg ten noorden van de inrit naar het kantoorpand aangelegd.</p>

	<p>Hierdoor moet het autoverkeer van en naar het kantoor via het viaduct over de A28 rijden en kan het niet meer door Huis ter Heide rijden.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Conclusie	De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 4

Zienswijze	<p><i>4.1 Afsluiting viaduct</i></p> <p>Betrokkene, wonend aan de Albert Plesmanring, is van mening dat het niet kan bestaan dat het viaduct over de A28 afgesloten wordt als ware dit gewenst door een meerderheid van de bewoners van Huis ter Heide. Er is een kleine groep die met een hard stemgeluid dit voorstel heeft behartigd. Momenteel gaat er een enquête rond waarvan de resultaten dit zullen bevestigen. Dit voorstel dient dan ook afgewezen te worden aangezien dit een grote impact heeft voor woon- en werkactiviteiten.</p>
Reactie gemeente	<p>Voor de woningbouwontwikkelingen in Huis ter Heide West en Zuid hebben wij verschillende verkeersonderzoeken laten uitvoeren. Op basis van die onderzoeken heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Op het gebied van verkeer is gekeken naar een goede balans in verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor heel Huis ter Heide (bestaand woongebied en de nieuwe woningen). Wij menen dat de nu voorliggende voorkeursvariant, met afsluiting van het viaduct, daar de beste invulling aan geeft.</p> <p>Verder blijven voor de kern Huis ter Heide twee auto ontsluitingen mogelijk. Dat is in de huidige situatie ook zo. De auto ontsluiting via het vaduct vervalt. Daarvoor in de plaats komt een ontsluiting via de (doorgetrokken) Blanckenhagenweg, richting de Zandbergenlaan. Voor het totaal aantal verkeersbewegingen van en naar Huis ter Heide zijn deze twee auto ontsluitingen voldoende om de verkeersintensiteiten te kunnen verwerken.</p> <p>Uitendelijk heeft de gemeente het algemeen belang af te wegen en dat vraagt om een afweging van meerdere punten. In die belangenafweging vinden wij een verkeerssluw en verkeersveilig Huis ter Heide een zwaarwegend belang. Het algemeen belang heeft daarbij niet per definitie betrekking op wat een meerderheid wil. Juist ook het belang van een minderheid moet worden betrokken in de afweging.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Conclusie	De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 5 – Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

Zienswijze	<p><i>5.1 Planproces</i></p> <p>De Stichting schetst eerst het planproces zoals dat is doorlopen voor Huis ter Heide Zuid. Reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan Oud Zandbergen e.o. was al sprake van het opnemen van een uitwerkingsmogelijkheid voor het gebied Huis ter Heide Zuid.</p> <p>Nadat het plangebied door RV&O was verworven, althans gedeelten, heeft er in een vroeg stadium overleg met (o.a.) de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. over mogelijke nadere invulling van het gebied plaatsgevonden, hetgeen ook is gewaardeerd. Ook is een algemene informatieavond gehouden.</p> <p>Uiteindelijk heeft dan een nadere uitwerking in een uitwerkingsplan plaatsgevonden, waarbij tevens een toetsing van het plan heeft plaatsgevonden aan de van toepassing zijnde wettelijke beleidskaders, evenals aan de voorwaarden die in het bestemmingsplan Oud Zandbergen e.o. aan de nadere uitwerking worden gesteld.</p> <p>Vervolgens is in het kader van het zogenaamde vooroverleg het plan aan o.a. de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voorgelegd. De Stichting heeft daar ook een reactie op gegeven.</p> <p>Uiteindelijk is het ontwerp uitwerkingsplan Huis ter Heide-Zuid voor het indienen van zienswijzen ter inzage gelegd.</p>
Reactie gemeente	Wij hebben kennis genomen van dit onderdeel van de zienswijze.
Zienswijze	<p><i>5.2 Verkeersaspecten</i></p> <p>Door de gemeente is een nadere keuze gemaakt voor de toekomstige verkeersafwikkeling in Huis ter Heide, namelijk het zogenaamde ‘scenario 4’. Door provincie Utrecht en Rijkswaterstaat is gevraagd wat de keuze voor een dergelijk scenario en dat ook in relatie tot de bouwplannen voor Zuid en West dan betekent voor de algehele verkeersafwikkeling, zoals o.a. de verkeersafwikkeling bij de ovonde ter hoogte van de Zandbergenlaan. Naar aanleiding hiervan heeft nader onderzoek plaatsgevonden, waaruit naar voren komt dat ten gevolge van de toekomstige plannen er behalve in de ochtendspits, toch ook in de avondspits met name ter plaatse van de ovonde sprake is van een bepaalde congestie. Althans automobilisten vanaf de Blanckenhagenweg moeilijk de ovonde op kunnen komen. Wel zou de verkeersafwikkeling tijdens de avondspits net binnen acceptabele grenzen blijven, hetgeen dan in de ochtendspits niet het geval is, maar daarvan zou ook al sprake zijn bij de autonome ontwikkeling.</p> <p>Wat betreft de verkeersafwikkeling van zowel de Zandbergenlaan als de oprit van de A28 zou deze dan vergelijkbaar zijn als in de autonome situatie. En alhoewel in het ontwerp uitwerkingsplan wordt aangegeven dat een bepaalde congestie op de Blanckenhagenweg vanuit verkeerskundige oogpunt kennelijk aanvaardbaar wordt geacht, is het wellicht toch goed te bezien hoe door bepaalde verkeersmaatregelen toch ook op de Blanckenhagenweg een bepaalde verkeersafwikkeling / doorstroming zou kunnen worden gewaarborgd.</p>
Reactie gemeente	Met de verdere uitwerking van de voorkeursvariant voor de verkeersafwikkeling (scenario 4) zal ook worden bekeken of voor het huidige gedeelte van de Blanckenhagenweg (ter hoogte van de autoboulevard) een aanvaardbare en verkeersveilige inrichting kan worden bereikt. Knelpunten

	<p>zijn nu met name het veelvuldig laden en lossen en parkeren op en naast de rijbaan, door autobedrijven. Aanvullende maatregelen zijn wenselijk zodat het goed mogelijk is en blijft om het verkeer af te wikkelen richting de ovonde. De gemeente start hiervoor een apart project op.</p>
Zienswijze	<p><i>5.3 Beschermde soorten</i></p> <p>Uit de quickscan Wet Natuurbescherming is gebleken dat nader onderzoek dient plaats te vinden naar verblijfplaatsen van vleermuizen en het voorkomen van hazelwormen. Door de gemeente is aangegeven dat zij uiteindelijk bij de vaststelling van het plan aannemelijk dient te maken dat de Wet Natuurbescherming op voorhand niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Maar uiteraard kan daarover pas zekerheid bestaan als de uitkomsten van het nadere ecologisch onderzoek bekend zijn. En voor zover de betreffende beschermde soorten worden aangetroffen kan worden aangetoond dat de vereiste 'gunstige staat van instandhouding' van die soorten door de voorgenomen planontwikkeling niet in gevaar komt.</p>
Reactie gemeente	<p>Op basis van de uitgevoerde quick scan ecologie is nader onderzoek nodig naar vleermuizen en de hazelworm. Dit onderzoek is in gang gezet, maar ten tijde van het opstellen van deze zienswijzennota was het nader onderzoek naar vleermuizen nog niet volledig afgerond. Dit komt omdat het onderzoek in de paarperiode plaatsvindt tussen half augustus en eind september 2021. In die periode worden nog twee onderzoeks rondes uitgevoerd.</p> <p>Op basis van de beschikbare gegevens uit het nader onderzoek is de voorlopige conclusie als volgt:</p> <p>Met de herontwikkeling van het plangebied is vooralsnog - onder voorbehoud van de onderzoeks rondes in de paarperiode - geen ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming. De hazelworm is niet aangetroffen in het plangebied. Ook zijn er geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen (in boomholtes) aanwezig en is er geen sprake van essentieel foerageergebied voor vleermuizen.</p> <p>Zodra de resultaten van de onderzoeks rondes naar vleermuizen in de paarperiode bekend zijn, worden deze toegevoegd aan het nader onderzoek. Het volledige onderzoek wordt toegevoegd aan de stukken voordat de raad een besluit neemt over de vaststelling van het uitwerkingsplan.</p> <p>In het geval van aanwezigheid van beschermde soorten (vleermuizen) zal het mogelijk zijn om een ontheffing aan te vragen. Aan een ontheffing zullen voorwaarden worden gesteld, maar het ligt in de lijn der verwachting dat voor de onderzochte soorten in principe een ontheffing verkregen kan worden.</p>
Zienswijze	<p><i>5.3 Bos / bomencompensatie</i></p> <p>De Stichting heeft er eerder voor gepleit om uit te gaan van natuurinclusief ontwerpen en daarbij niet alleen uit te gaan van het behoud van bestaande waardevolle groenstructuren, zoals langs de Huis ter Heideweg, maar er ook voor te zorgen dat door het gebied een doorgaande groene verbinding tussen het bosgebied Dijnselburg en dat van Oud Zandbergen wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld een doorgaande groene verbinding voor vleermuizen. Juist in die zien was het goed geweest als in het voorliggende plan een bepaald beeld wordt gegeven van de bomencompensatie.</p> <p>Verder zijn de groenstructuren op de verbeelding als 'groen' bestemd. De Stichting pleit voor het toekennen van de bestemming 'bos' aan de bosstrook langs de Huis ter Heideweg, inclusief bijbehorend</p>

	omgevingsvergunningenstelsel. Van een dergelijke bestemming gaat toch een betere bescherming van de bomen uit.
Reactie gemeente	<p>Met het voorliggende uitwerkingsplan willen wij eerst de planologische mogelijkheden van het plangebied vastleggen. Binnen het plangebied is er voldoende ruimte om de bomen die gekapt worden in de strook langs de Huis ter Heideweg, te compenseren.</p> <p>Om de compensatie juridisch te kunnen garanderen, wordt een regeling in het uitwerkingsplan opgenomen. De regeling houdt in dat de omgevingsvergunning voor het bouwen van de appartementengebouwen langs de Huis ter Heideweg, alleen kan worden verleend indien er een plan voor herplant van de te kappen bomen als voorschrift aan de omgevingsvergunning wordt verbonden.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van het plan wordt dus invulling gegeven aan de bomencompensatie. In de aan te vragen omgevingsvergunning wordt uiteindelijk exact bepaald welke bomen gekapt moeten worden. Tevens zal dan in een compensatieplan onder andere de positie en type bomen nader onderbouwd moeten worden.</p> <p>De gemeente onderschrijft het belang van de groenstrook langs de Huis ter Heideweg als beeldbepalende groenstructuur voor het gebied. Het levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Wij vinden het belangrijk dat er een groene uitstraling langs de Huis ter Heideweg behouden blijft. Daarom krijgt de betreffende groenstrook een groenbestemming met een extra aanduiding, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook. Binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning vereist voor diverse werken en werkzaamheden, ter bescherming van deze waarden.</p>
Conclusie	<p>De zienswijze leidt tot een aanpassing van het uitwerkingsplan. In de regels wordt een regeling opgenomen voor het compenseren van te kappen bomen.</p> <p>Voor de groenstrook langs de Huis ter Heideweg wordt een groenbestemming met een extra aanduiding opgenomen, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook.</p>

Zienswijze 6

Zienswijze	<p>De zienswijze heeft betrekking op zowel het ontwerp uitwerkingsplan Huis ter Heide Zuid als het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder Huis ter Heide Zuid.</p> <p><i>6.1 Snelheid toekomstige Blankenhagenweg</i> In het ontwerpbesluit is terug te vinden dat de toekomstige Blankenhagenweg in Huis ter Heide Zuid een mogelijke adviessnelheid heeft van 50 Km/h, in verband met de akoestische normen. Dit leidt tot een onveilige situatie voor de toekomstige bewoners, door o.a. het haal- en breng verkeer van de Sportverenigingen welke middels deze weg ontsloten moeten worden. Betrokkenen, wonende aan de Prins Alexanderweg, verzoeken om de snelheid in deze woonomgeving dan ook in zijn geheel terug te brengen naar 30 Km/h, in het gehele woongebied in Huis ter Heide.</p>
------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Reactie gemeente</p>	<p>De verlengde Blanckenhagenweg wordt onderdeel van het woongebied Huis ter Heide Zuid en krijgt een snelheidsregime van 30 km/uur.</p> <p>De nieuwe weg wordt aangesloten op de bestaande Blanckenhagenweg door middel van een uitritconstructie, zodat de overgang tussen woongebied en bedrijventerrein (autoboulevard) voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar is. Op dat punt is er namelijk sprake van een snelheidsovergang van 30 km/uur naar 50 km/uur.</p> <p>Ook de Huis ter Heideweg zal vanaf de aan te leggen bussluis 30 km/uur worden, zodat de aansluiting van de doorgetrokken Blanckenhagenweg op de Huis ter Heideweg ook binnen het verblijfsgebied komt te liggen.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is abusievelijk uitgegaan van een snelheid van 50 km/uur voor de nieuwe weg. Het akoestisch onderzoek, de geluidsberekeningen en het besluit hogere waarden zijn hierop aangepast, waarbij de juiste uitgangspunten zijn gehanteerd. Het aangepaste akoestisch onderzoek maakt deel uit van het vast te stellen uitwerkingsplan.</p>
<p>Zienswijze</p>	<p><i>6.2 Afsluiting viaduct A28</i></p> <p>Betrokkenen zijn bewoners van de Prins Alexanderweg en menen verder dat de geplande afsluiting voor gemotoriseerd verkeer (!) van de brug over de A28 noodzakelijk is voor de leefbaarheid in Huis ter Heide. Op basis van meerdere verkeerstellingen is er al gesteld dat een aanmerkelijke hoeveelheid van het verkeer door Huis ter Heide sluipverkeer / bestemmingsverkeer voor de Verzetswijk en het Handelscentrum is. Wanneer de Blanckenhagenweg (in welke vorm dan ook) wordt aangelegd, zonder dat deze sluiproute wordt afgesloten denken betrokkenen dat de verkeersdruk door de nieuwe wijk Huis ter Heide Zuid onnodig hoog zal worden. De nieuwe ligging van de Blanckenhagenweg, namelijk tussen de woningen door in plaats van tussen het kantoor en de woningen, leidt ook tot meer verkeersbewegingen in een wijk met bestemming 'Wonen'. Tevens lijkt het er op dat ook Huis ter Heide West vanaf de zuidkant wordt ontsloten. Hierbij wordt de volledige verkeersdruk voor Zuid en West via de aan te leggen zuidkant (Blanckenhageweg) geleid.</p> <p>Voor de bewoners aan de zuidzijde van Huis ter Heide is het duidelijk dat zonder de afsluiting van de brug over de A28 de verkeersdruk in Huis ter Heide Zuid eerder toe- dan af zal nemen. Dit standpunt wordt helaas onvoldoende behartigd door de Belangenvereniging. De huidige bewoners van Huis ter Heide zijn echter in een eerder stadium meerdere keren bij elkaar geweest, waarna er een voorkeursvariant, met afsluiting van de brug, gekozen is. Hiervoor heeft de gemeente meerdere avonden georganiseerd waarbij men met elkaar ook het verkeersplan kon bespreken. Alleen het feit dat de uitkomst achteraf niet door iedereen kan worden onderschreven, wil volgens betrokkenen niet zeggen dat deze onzorgvuldig tot stand is gekomen.</p> <p>Het verzoek van de Belangenvereniging Huis ter Heide voor het opnieuw beoordelen van de verkeersafwikkeling na de bouw van zowel HtH Zuid als West, waarbij de afsluiting van de brug over de A28 opnieuw ter discussie wordt gesteld, vinden betrokkenen dan ook volstrekt overbodig. Het bezwaar dat het 'contact' met Zeist minder wordt gevoeld, is alleen valide wanneer de auto het enige middel zou zijn om Zeist te bereiken. Het feit dat de verbinding slechts voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten zou eerder leiden tot een veiligere en gezondere binding met Zeist.</p>

Reactie gemeente	<p>Wij delen het standpunt dat de afsluiting van het viaduct nodig is om te voorkomen dat de ontwikkeling van woningbouw in Huis ter Heide Zuid en West en het doortrekken van de Blanckenhagenweg leidt tot een toename van (sluip)verkeer door het woongebied Huis ter Heide. En daarmee afbreuk doet aan de leefbaarheid in Huis ter Heide. Met de afsluiting van het viaduct blijven voor Huis ter Heide twee auto ontsluitingen mogelijk. Dat is in de huidige situatie ook zo. Het langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers, kan gewoon gebruik blijven maken van de route over het viaduct om van en naar Zeist te gaan. Dit geldt ook voor de bussen en het verkeer van en naar het kantoorpand.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Zienswijze	<p><i>6.3 Enquête Buurt- en belangenvereniging</i></p> <p>Overigens is de door de Buurt & Belangenvereniging uitgeschreven 'Enquête' van januari 2021 door betrokkenen niet ontvangen. Zij scharen zich wel achter het standpunt van het Comité 'Korte Poot Veilig' dat deze enquête geen eerlijk beeld kan geven van de reeds gedane inspanningen rondom een veilige afwikkeling van de verkeersstromen in Huis ter Heide (Zuid), maar slechts een beperkt aantal bewoners van Huis ter Heide dient.</p>
Reactie gemeente	<p>Wij hebben kennis genomen van deze opmerking over de enquête en het standpunt van betrokkenen daarover.</p>
Conclusie	<p>De zienswijze leidt tot een aanpassing van het akoestisch onderzoek en het besluit hogere waarden. Het aangepaste onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen uitwerkingsplan.</p>

Zienswijze 7

Zienswijze	<p><i>7.1 Ontsluitingsweg</i></p> <p>Het voorgelegde plan voorziet niet in een ontsluitingsweg. Een weg die begin jaren negentig, in aanloop naar de bouw van de wijk op het voormalige spoorweg tracé, al is toegezegd omdat de verkeersintensiteit behoorlijk zou toenemen. Niet alleen vanwege de nog te bouwen woningen maar ook door de in gebruik name van het zogenoemde Glaxo gebouw.</p> <p>Door de geplande woningbouw op het voormalige Hagens terrein zullen de verkeersbewegingen nog meer gaan toenemen. Zeker als ook in oegenschouw wordt genomen dat de sportterreinen door ontwikkeld gaan worden. Daar bovenop komen dan nog de bouwplannen op de overgebleven sportvelden en het terrein van het voormalig bisdom Dijnselburg. Bouwplannen die nu even op een laag pitje zijn gezet maar zeker nog niet van tafel zijn.</p> <p>Betrokkenen, wonende aan de Korte Bergweg, menen dat de weg in het voorgelegde plan de te verwachten verkeersdrukke niet aankan en uiteindelijk tot nog meer overlast zal leiden. De ontsluitingsweg dient buitenom de geplande bebouwing te worden geprojecteerd.</p>
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Een optie die in het verleden al eens is geopperd, maar werd afgeserveerd, is om een ontsluitingsweg aan de andere zijde van de A28 te ontwikkelen. Dus tussen de A28 en de Praxis tot aan het verlengde van de Boulevard ter hoogte van het Shell station met een rotonde daar als aansluiting. Dit zou alle verkeersproblemen nu en in de toekomst oplossen en dan is het niet nodig de Huis ter Heideweg ter hoogte van het viaduct af te sluiten.</p> <p>Zoals gebruikelijk is bij de gemeente wordt er eerst gebouwd en in een later stadium gekeken naar de dan niet meer op te lossen ontstane problemen. Daarbij worden dan ook nog tactieken gebruikt waarbij de bewoners, of op het verkeerde been worden gezet of op onsamenhangende manier worden voorgelicht. Zo als ook met de plannen van de bouw van begin jaren negentig gebeurde. De publicatie hiervan werd een summiere advertentie op een heel ongebruikelijke plek vlak voor de zomervakantie, zodat het maken van bezwaar (doordat velen op vakantie waren) nauwelijks mogelijk was in het korte tijdsbestek dat daarvoor resteerde. Dit was natuurlijk te doen om het aantal bezwaren tot een minimum te beperken maar dat gaat geheel voorbij aan de belangen van de huidige bewoners.</p> <p>Betrokkenen zijn dan ook van mening dat eerst die ontsluitingsweg gerealiseerd moet worden waarbij zij ook tegen een eventuele afsluiting van het viaduct over de A28 zijn. Hierdoor worden betrokkenen van Zeist afgesloten. Even met de auto boodschappen doen op het Vrijheidsplein of in het centrum betekent anderhalve kilometer omrijden. Erg goed voor het milieu!</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Ontsluitingsweg</i> Het plan voor Huis ter Heide Zuid voorziet in de aanleg van een nieuwe weg, die de verbinding gaat vormen tussen de Huis ter Heideweg en de Zandbergenlaan (via de Blanckenhagenweg). Voor de woningbouwplannen voor Huis ter Heide West en Zuid hebben wij verschillende verkeersonderzoeken laten uitvoeren. Hieruit is gebleken dat het aanleggen van deze weg in combinatie met het afsluiten van het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer, de meest gewenste toekomstige verkeersstructuur is.</p> <p>Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten is een ontsluitingsweg met een verkeersfunctie (<i>voornamelijk bedoeld voor de doorstroming van verkeer</i>) niet nodig of zelfs ongewenst door het nieuwe woongebied in Huis ter Heide Zuid. De nieuwe weg krijgt een zogeheten verblijfsfunctie (30 km/uur) en kan ook worden gebruikt door bestemmingsverkeer van en naar het sportpark. De capaciteit van de nieuwe weg is ruim voldoende om de toekomstige hoeveelheid verkeer, inclusief het verkeer van en naar het sportpark, goed te kunnen verwerken. De ontsluiting van Dijnseburg zal niet via de doorgetrokken Blanckenhagenweg gebeuren.</p> <p><i>Afwikkeling verkeer kantoorpand</i> Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de voorziene bussluis op de Huis ter Heideweg ten noorden van de inrit naar het kantoorpand aangelegd. Hierdoor moet het autoverkeer van en naar het kantoor via het viaduct over de A28 rijden en kan het niet meer door Huis ter Heide rijden. Deze aanpassing is opgenomen in het verkeersonderzoek dat onderdeel is van het voorliggende uitwerkingsplan.</p> <p><i>Alternatieven verkeersstructuur</i></p>

	<p>In 2019 zijn diverse varianten voor de toekomstige verkeersstructuur in Huis ter Heide verkend, samen met bewoners. Met als uiteindelijk doel een verkeersluw Huis ter Heide, waar het prettig wonen is met fors minder overlast van sluipverkeer. Maar ook een bereikbaar Huis ter Heide, met voorkeur voor een goede bereikbaarheid van voorzieningen in Zeist. De belangenafweging om te komen tot een voorkeursvariant is gemaakt op de punten woonkwaliteit/leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De uiteindelijke voorkeursvariant is een compromis tussen de belangen woonkwaliteit en bereikbaarheid én heeft vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur.</p> <p>Wij hebben begrip voor het individuele belang van betrokkenen als het gaat om de (snelle) bereikbaarheid van voorzieningen in Zeist per auto. Als gemeente hebben wij echter ook een publiek belang af te wegen en dat vraagt om een afweging van meerdere punten, zoals hierboven aangegeven. In die belangenafweging vinden wij een verkeersluw Huis ter Heide een zwaarwegend belang. Dat heeft geleid tot een keuze voor een toekomstige verkeersstructuur, inclusief afsluiting van het viaduct voor gemotoriseerd verkeer.</p>
Zienswijze	<p><i>7.2 Blanckenhagenweg bij autoboulevard</i></p> <p>Het argument dat de Blanckenhagenweg niet geschikt is vanwege de vele auto's die daar geparkeerd staan snijdt voor betrokkenen geen hout. Destijds werd ook gesteld dat de parkeerfactor voldoende moest zijn. In de praktijk leidt dit nu al regelmatig tot problemen als er iets te doen is of ergens een verjaardag wordt gevierd. Dat zal overigens met die vele bouwplannen alleen maar toenemen. De auto's bij de autoboulevard moeten gewoon op eigen terrein worden geparkeerd. En anders moeten ze maar betalen, net als betrokkenen in het dorp met forse parkeergelden worden geconfronteerd. Dat zal het parkeren langs de straat aanmerkelijk doen afnemen.</p>
Reactie gemeente	<p>De nieuwe weg wordt aangesloten op de bestaande Blanckenhagenweg. Daarmee krijgt de Blanckenhagenweg juist een functie voor de afwikkeling van het verkeer van en naar het woongebied Huis ter Heide.</p> <p>Met de verdere uitwerking van de verkeersstructuur wordt bekeken hoe voor het huidige gedeelte van de Blanckenhagenweg (ter hoogte van de autoboulevard) een aanvaardbare en verkeersveilige inrichting kan worden bereikt. Knelpunten zijn nu met name het veelvuldig laden en lossen en parkeren op en naast de rijbaan, door autobedrijven. Aanvullende maatregelen zijn wenselijk zodat het goed mogelijk is en blijft om het verkeer af te wikkelen richting de ovonde. De gemeente start hiervoor een apart project op.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Conclusie	<p>De zienswijze leidt tot een aanpassing van het verkeersonderzoek. Het aangepaste onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen uitwerkingsplan.</p>

Zienswijze 8 - Ex-leden van de interactieve Kopgroep Huis ter Heide West

Zienswijze	<p>Langs deze weg willen de voormalige leden van Kopgroep Huis ter Heide West hun visie c.q. bezwaren kenbaar maken op de woningbouwplannen van de gemeente in Huis ter Heide en de daarmee samenhangende verkeersplannen (verkeersbesluit) ten aanzien van Huis ter Heide. Afgelopen jaren hebben zij met een toenemend gevoel van zorg de plannen van de gemeente voor Huis ter Heide gevolgd. Het gaat dan over de plannen met betrekking tot Huis ter Heide Zuid, de uitwerking van Huis ter Heide West, het verkeer en de ontwikkelingen rondom het "sportpark" SV Zeist.</p> <p><i>8.1 SV Zeist</i> Hier wordt HSV Phoenix aan toegevoegd. Hoe is dat zo gekomen? Het moge duidelijk zijn dat de ligging van deze accommodatie niet echt rijmt met de overige sportaccommodaties in Zeist, die duidelijk in Zeist West zijn geconcentreerd. Maar omdat daar de grondaankopen niet zijn gelukt, werd Huis ter Heide als laatste alternatief gekozen. De vraag is of er voldoende leden overblijven om de levensvatbaarheid van beide clubs te onderbouwen. Want over het voortbestaan van SV Zeist zijn de afgelopen jaren al de nodige zorgen geuit.</p> <p>Om ruimte te scheppen voor HSV Phoenix komt er een nieuw tweede voetbalveld op het nu openbare grasveld, gelegen naast SV Zeist. Dit grasveld, dat al voor een groot deel ingevuld wordt door de woningbouw voor West en in het PvE van de Kopgroep bestempeld werd als openbaar veld, zien betrokkenen nu geheel verdwijnen, deels door de woningbouw van West en deels door het tweede voetbalveld voor SV Zeist met een hekwerk eromheen (semi openbaar). Wat is semi openbaar als je er alleen toegang hebt als SV Zeist het niet gebruikt? Prive clubjes willen er juist meestal voetballen als er ook door SV Zeist gevoetbald of getraind wordt (uitwijk is er niet meer). Er blijft geen openbaar grasveld over want de strook tussen het tweede voetbalveld en de woningbouw wordt gebruikt als oversteek en voor een zone richting de woningbouw van West (voor het opvangen van geluid en licht). Ook het rondje wandelen rondom SV Zeist wordt dus begrensd door hekwerk en bebouwing.</p>
Reactie gemeente	<p>De raad heeft in november 2020 ingestemd met de bijstelling van het masterplan voor de buitensportaccommodaties en daarmee de keuze gemaakt om twee softbalvelden voor HSV Phoenix te realiseren op sportpark Dijnseburg. Het sportpark maakt echter geen deel uit van het plangebied van het voorliggende plan voor woningbouw in Huis ter Heide Zuid. Realisering van de velden voor HSV Phoenix loopt via de procedure van een omgevingsvergunning. De benodigde omgevingsvergunningen zijn inmiddels verleend.</p>
Zienswijze	<p><i>8.2 Huis ter Heide Zuid</i> Na een aantal jaren zijn ook de woningbouwplannen voor Zuid weer opgepakt en heeft men RV&O bereid gevonden hiermee aan de slag te gaan. Intussen is er een plan ingediend bij de gemeente voor de bouw van 72 woningen in een mix van appartementen en vrijstaande woningen. Dit aantal, op een gebied voor lichte Industrie vlak langs de A28, staat in schril contrast met de 80 woningen in West. Uit de onderzoeken van de Kopgroep bleek dat er over een brede strook langs de A28 sprake is van ernstige geluidsoverlast en een (te) hoge mate van luchtverontreiniging waardoor woningbouw aldaar niet aan de orde was. Om die reden heeft de Kopgroep destijds besloten de woningbouw ver van de A28 te projecteren.</p>

	<p>In 2010 is er een plan voor 24 woningen gepresenteerd aan omwonenden, een aantal dat gezien de omstandigheden het maximaal haalbare was. Gezien de toename van geluid en luchtvervuiling veroorzaakt door de A28 (van 2x2 naar 2x3 rijbanen en toestaan hogere maximale snelheden) is er sprake van een nog steeds ongewenste situatie voor toekomstige bewoners en zal de bouw van een beperkt aantal van plusminus 24 woningen gepaard moeten gaan met adequate maatregelen voor groen en geluid.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Geluidsoverlast</i></p> <p>In het kader van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening, is het effect van de A28 en andere wegen op de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (de woningen) onderzocht. Er is een onderzoek uitgevoerd naar het aspect 'geluid', waarbij de geluidsbelasting door het wegverkeer op de nieuwe woningen is berekend (met peiljaar 2030). Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting op de woningen vanwege de A28 hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 decibel en op een aantal woningen ook hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 53 decibel.</p> <p>Als niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde, en maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet afdoende zijn, kan met een zogeheten hogere waarde procedure een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. Aan het verlenen van hogere waarden zijn voorwaarden verbonden om op locaties met hoge geluidsniveaus toch een leefbare woonsituatie te bewerkstelligen. Deze voorwaarden hebben wij vastgelegd in onze beleidsregel voor hogere waarden Wet geluidhinder.</p> <p>In het uiterste geval, als de geluidsbelasting niet door maatregelen kan worden gereduceerd tot de maximale toelaatbare waarde van 53 decibel, kunnen vaak nog dove gevels worden toegepast, waardoor deze gevels niet meer hoeven te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.</p> <p>Gelet op de uitkomsten van het geluidsonderzoek, wordt voor de nieuwe woningen in Huis ter Heide Zuid een hogere waarde procedure doorlopen. In de beleidsregel hogere waarden is opgenomen dat de nieuwe woningen ten minste één geluidsluwe zijde moeten hebben. Daarom zijn maatregelen aan de appartementengebouwen nodig om te voldoen aan de eisen uit de beleidsregel. Met extra voorzieningen kan voor de woningen een geluidluwe gevel worden gecreëerd.</p> <p>Voor de appartementengebouwen die het dichtst bij de A28 zijn gesitueerd zullen - daar waar nodig – ook dove gevels worden toegepast. De maatregelen zijn vastgelegd in de planregels.</p> <p>Hiermee is bij de toekomstige woningen sprake van een goed woon- en leefklimaat.</p> <p>Met het verlenen van hogere waarden vormt het aspect geluid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.</p> <p>Locaties in de nabijheid van een snelweg hebben niet de eerste voorkeur als het gaat om het bouwen van de woningen. De werkelijkheid is echter dat de urgentie hoog is om de woningnood aan te pakken en daarbij worden diverse belangen afgewogen. Gelet op de mogelijkheid voor het verlenen van hogere waarden voor de geluidsbelasting, en het verbinden van voorwaarden daaraan, menen wij in redelijkheid te kunnen besluiten om woningen te bouwen op de locatie Huis ter Heide Zuid.</p> <p><i>Luchtkwaliteit</i></p> <p>Ook het aspect luchtkwaliteit is meegewogen in de keuze voor woningbouw op deze locatie en daartoe is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.</p>

	<p>In de regelgeving over luchtkwaliteit zijn fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) de belangrijkste stoffen.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit op deze locatie zeer ruim voldoet aan de wettelijke eisen voor fijnstof en stikstofdioxide. Voor een goede ruimtelijke ordening is het van belang of in de toekomstige situatie kan worden voldaan aan de (strengere) advieswaarden voor fijnstof van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), of dat deze benaderd worden. Dit is geen wettelijke eis, maar wel een goede indicator voor een acceptabele luchtkwaliteit voor het realiseren van woningen.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat in 2030 wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM10 en nagenoeg wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM2,5.</p> <p>Daarmee is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leefklimaat.</p> <p>In principe is elke hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen niet goed voor de gezondheid. In het geval van Huis ter Heide Zuid is het echter belangrijk om te constateren dat de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie zeker niet zodanig is dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden. In de gehele achterliggende wijk geldt dezelfde luchtkwaliteit, evenals in een groot deel (>50%) van de gemeente Zeist.</p> <p>Ter verduidelijking zijn in bijlage 2 van deze zienswijzennota luchtkwaliteitskaarten voor het jaar 2030 opgenomen voor het gebied Huis ter Heide Zuid.</p> <p><i>Aantal woningen</i></p> <p>De situatie met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit op deze locatie vormt geen belemmering om meer dan 24 woningen te bouwen. Het plan voorziet in appartementengebouwen van drie bouwlagen en dat maakt dat er meer woningen in het plangebied gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>Stedenbouwkundig is er sprake van een aanvaardbare inrichting van het gebied. Er komen woningen in diverse prijsklassen, waaronder ook sociale woningbouw, geschikt voor de huisvesting van diverse doelgroepen. Hiermee draagt dit plan een steentje bij aan het verlichten van het woningtekort, in lijn met het gemeentelijk woonbeleid. Voor de gemeente is dit een zwaarwegend belang.</p>
Zienswijze	<p><i>8.3 Verkeer</i></p> <p>In het plan van Zuid is ook de ontsluitingsweg uit het PvE van de Kopgroep verwerkt. Deze ontsluitingsweg is voorwaardelijk voor de woningbouw in West. Helaas is deze teruggebracht tot een weg met slechts een verblijfsfunctie (dus 30 km zone). Het zorgelijke hiervan is dat projectontwikkelaar RV&O is uitgegaan van een afsluiting van de brug, iets wat hem goed uitkomt, maar wat ons vreemd in de oren klinkt, want de ontsluitingsweg zou buiten Huis ter Heide Zuid om het verkeer zodanig afwikkelen dat de nieuwe bewoners hier geen last van zouden ondervinden. Het bevreedt betrokkenen temeer daar de Huis ter Heideweg destijds is aangelegd om Huis ter Heide een directe verbinding met Zeist te geven, nadat de Prins Alexanderweg door de aanleg van de A28 was afgesloten. Er hebben zich verschillende verkeersdeskundigen over gebogen, die plannen hebben uitgewerkt.</p> <p>Na een drietal voorlichtingsavonden bij Vredenoord is de gemeente tot de conclusie gekomen dat ter bestrijding van het sluipverkeer de brug afgesloten moet worden. Inderdaad, het sluipverkeer is daarmee bestreden. Maar eveneens zijn alle gebruiksmogelijkheden voor de bewoners van Huis ter</p>

	<p>Heide afgesneden, die toch door de jaren heen vooral op Zeist gericht zijn gebleven.</p> <p>Ook het overige nieuwe autoverkeer van en naar SV Zeist, HSV Phoenix en de nieuwe wijkjes Zuid en West gaan nu door Huis ter Heide (de Korte Poot en de Prins Alexanderweg). De optie om via de autoboulevard te rijden is een slechte gezien de huidige verkeersproblematiek aldaar bij de ovonde en waarvan de Provincie zegt daar de komende jaren niets aan te willen doen. Dus per saldo veel intern verkeer binnen eigen gemeenschap die anders via de brug gemakkelijk zijn weg zou kunnen vinden. En daarenboven is er nu ook een nieuwe eigenaar van het Glaxogebouw, nl. de LMS (Landelijke Meldkamer Samenwerking), die daar een landelijk coördinatiepunt heeft ingericht en meer autoverkeer dan de voormalige Glaxo zal genereren.</p> <p>Daarnaast is het afsluiten van Huis ter Heide voor een directe verbinding met Zeist voor betrokkenen een kwalijke zaak, die haaks staat op hetgeen de Kopgroep destijds heeft onderzocht (90% was tegen afsluiting, net als het onderzoek uit 2003) en als randvoorwaarde voor verdere uitwerking heeft gesteld (zie artikel 5.1 en 5.2 uit PvE Kopgroep ten aanzien van ontsluiting en sluisverkeer). Ook geven we mee dat Zeist geen sterke reputatie heeft met het opstellen en doorvoeren van verkeersplannen, dus enige terughoudendheid (en kleine stapjes maken, want te veel verkeersplannen zijn na uitvoering weer teruggedraaid) lijkt ons verstandig.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Ontsluitingsweg Huis ter Heide Zuid</i> Uitgangspunt voor de toekomstige verkeersstructuur is dat heel Huis ter Heide (bestaand en nieuw) één verblijfsgebied is. De wegen binnen dat verblijfsgebied moeten als zodanig worden ingericht en uiteindelijk ook zo worden gebruikt (<i>door bestemmingsverkeer en dus niet door doorgaand verkeer</i>). Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten is een ontsluitingsweg met een verkeersfunctie (<i>voornamelijk bedoeld voor de doorstroming van verkeer</i>) niet nodig of zelfs ongewenst door het nieuwe woongebied in Huis ter Heide Zuid. De nieuwe weg krijgt daarom een zogeheten verblijfsfunctie (30 km/uur) en kan de toekomstige hoeveelheid verkeer goed verwerken.</p> <p><i>Afsluiten viaduct</i> Voor de woningbouwontwikkelingen in Huis ter Heide West en Zuid hebben wij verschillende verkeersonderzoeken laten uitvoeren. Op basis van die onderzoeken heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Op het gebied van verkeer is gekeken naar een goede balans in verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor heel Huis ter Heide (bestaand woongebied en de nieuwe woningen). Wij menen dat de nu voorliggende voorkeursvariant, met afsluiting van het viaduct, daar de beste invulling aan geeft.</p> <p>Verder blijven voor de kern Huis ter Heide twee auto ontsluitingen mogelijk. Dat is in de huidige situatie ook zo. De auto ontsluiting via het vaduct vervalt. Daarvoor in de plaats komt een ontsluiting via de (doorgetrokken) Blanckenhagenweg, richting de Zandbergenlaan. Voor het totaal aantal verkeersbewegingen van en naar Huis ter Heide zijn deze twee auto ontsluitingen voldoende om de verkeersintensiteiten te kunnen verwerken.</p> <p><i>Afwikkeling verkeer kantoorpand</i> Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de voorziene bussluis op de Huis ter Heideweg ten noorden van de inrit naar het kantoorpand aangelegd. Hierdoor moet het autoverkeer van en naar het kantoor via het viaduct over</p>

de A28 rijden en kan het niet meer door Huis ter Heide rijden. Deze aanpassing is opgenomen in het verkeersonderzoek dat onderdeel is van het voorliggende uitwerkingsplan.

Afwikkeling verkeer via ovonde

Naar aanleiding van het verkeerskundige onderzoek en de meest gewenste toekomstige verkeersstructuur is onderzocht of de ovonde Zandbergenlaan – Blanckenhagenweg de gewijzigde verkeersstromen kan verwerken. Dit onderzoek was als bijlage opgenomen bij het ter inzage gelegde ontwerp uitwerkingsplan.

Het onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de ovonde heeft inzichtelijk gemaakt dat de ovonde, ook zonder de gewijzigde verkeersstructuur en zonder de woningbouw van Huis ter Heide west en zuid, veel verkeer te verwerken krijgt. De toekomstige verkeersstructuur (voorkeursvariant) en de woningbouw in Zuid en West, hebben geen beduidende invloed op de verkeersafwikkeling van de ovonde. Op het drukste moment van de dag (namelijk in de ochtendspits) is en blijft het lastig om de ovonde op te rijden, met name vanaf de Blanckenhagenweg. 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. Maar voor de rest van de dag en dus ook tijdens de avondspits, blijft de verkeersafwikkeling van de ovonde acceptabel.

De conclusie is in ieder geval dat het niet door de toekomstige woningbouw in West en Zuid komt dat de ovonde het verkeer moeilijk kan verwerken. Daarbij is de voorkeursvariant waarbij de Blanckenhagenweg wordt doorgetrokken en het viaduct voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer') wordt afgesloten, gunstiger voor de afwikkeling van de rotonde, dan wanneer het viaduct wordt open gehouden voor al het verkeer.

Programma van Eisen

De raad heeft het Programma van Eisen Huis ter Heide West (PvE) in 2009 ter kennisname aangenomen. Doel daarbij was om het PvE als uitgangspunt te gebruiken voor het realiseren van woningbouw in Huis ter Heide West. In 2019 is samen met bewoners bekeken op welke onderdelen het PvE geactualiseerd zou moeten worden, 10 jaar na het opstellen daarvan. Een belangrijk onderwerp daarbij was de verkeersafwikkeling in heel Huis ter Heide (bestaande bebouwing en de geplande nieuwbouw). Hiervoor is in 2019 een aparte themabijeenkomst voor bewoners georganiseerd. Op basis van de uitkomsten van deze bijeenkomst is een voorkeursvariant opgesteld voor de toekomstige verkeersstructuur. Deze voorkeursvariant gaat uit van het afsluiten van het viaduct over de A28 voor autoverkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer') en het realiseren van een nieuwe aansluiting van Huis ter Heide op Zeist via de Blanckenhagenweg / autoboulevard op de Zandbergenlaan.

Uit de bewonersavond kwam naar voren dat er een grote behoefte is aan een verkeersluw Huis ter Heide, met fors minder sluipverkeer. Deze variant komt hierin tegemoet. Ook de bereikbaarheid van Huis ter Heide blijft in deze variant, met 2 ontsluitingen, gewaarborgd.

De uiteindelijke voorkeursvariant is een compromis tussen de belangen woonkwaliteit en bereikbaarheid én heeft vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur. Het college heeft in juli 2019 besloten om de voorkeursvariant verder uit te werken. De voorkeursvariant is uitgangspunt voor dit

	<p>uitwerkingsplan. Na vaststelling van het uitwerkingsplan en het verkeersbesluit, vindt een verdere uitwerking plaats in overleg met omwonenden.</p> <p>Dat de nu voorgestelde verkeersstructuur afwijkt van hetgeen destijds is opgenomen in het PvE, maakt niet dat deze oplossing onaanvaardbaar zou zijn. Op grond van nieuwe argumenten en voortschrijdend inzicht zijn wij tot een andere uitwerking van de verkeersstructuur gekomen, gericht op het uiteindelijke doel om enerzijds de nieuwe woningbouwlocaties in Zuid en West te kunnen ontsluiten en anderzijds een verkeersluw Huis ter Heide te bewerkstelligen.</p> <p>Tot slot hebben wij bij het plan voor Huis ter Heide Zuid rekening te houden met de voorwaarden zoals die destijds (2005) in het bestemmingsplan Oud Zandbergen eo zijn vastgelegd voor het uitwerkingsgebied Huis ter Heide Zuid.</p> <p>Over de ontsluiting van het gebied is toen het volgende vastgelegd:</p> <p><i>Het beleid is er op gericht om het op de plankaart aangewezen uitwerkingsgebied her in te richten teneinde een ontsluiting van de autoboulevard en Huis ter Heide-Zuid te bewerkstelligen die leidt tot een vermindering van het verkeer over de Korte Bergweg en de Prins Alexanderweg ten noorden van de aansluiting op de Korte Bergweg.</i></p> <p>De nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid en de beoogde afsluiting van het viaduct geven invulling aan deze voorwaarde.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Zienswijze	<p>8.4 Openbaar groen</p> <p>Door bovenstaande plannen wordt het openbaar groen in Huis ter Heide wederom verminderd. Dit begon al met de aanleg van de Autoboulevard (800 bomen sneuvelden) en nu worden er weer bomen gekapt voor HSV Phoenix, West gaat de groenstrook langs het Kerkepad aanspreken en Zuid pakt de strook groen langs de Huis ter Heideweg aan. Dit is een ongewenste ontwikkeling (zie artikel 4 uit het Programme van Eisen welke aangeeft dat er voor de beperkte bomenkap compensatie moet plaatsvinden). Ook de bomenkap door de LMS bij de voorkant en langs de snelweg was voor betrokkenen verrassend en ongewenst. Dit zal de geluids- en milieuoverlast alleen maar verhogen.</p>
Reactie gemeente	<p>Het voorliggende plan heeft enkel betrekking op de woningbouwontwikkeling in Huis ter Heide Zuid en het daarbinnen gelegen openbaar groen. Het gaat dan om de groenstrook langs de Huis ter Heideweg. Deze groenstrook heeft een beeldbepalend karakter en levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Het stedenbouwkundig plan is zo opgezet dat er een groenstrook met variable breedte behouden blijft tussen de Huis ter Heideweg en de appartementencomplexen.</p> <p>Wij vinden het belangrijk dat deze groene uitstraling langs de Huis ter Heideweg behouden blijft. Daarom krijgt de betreffende groenstrook een groenbestemming met een extra aanduiding, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook. Binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning vereist voor diverse werken en werkzaamheden, ter bescherming van deze waarden.</p>

	<p>Voor de bouw van de appartementencomplexen is het wel noodzakelijk dat een aantal bomen gekapt moet worden. Deze bomen moeten echter gecompenseerd worden op basis van de eerder vastgestelde uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Oud Zandbergen eo. In dat bestemmingsplan staat namelijk dat "indien er in de bosstrook langs de Huis ter Heideweg bomen worden gekapt dienen deze conform de daarvoor geldende, gemeentelijke regels te worden gecompenseerd".</p> <p>Binnen het plangebied is er voldoende ruimte om de bomen die gekapt worden in de strook langs de Huis ter Heideweg, te compenseren. Om de compensatie juridisch te kunnen garanderen, wordt een regeling in het uitwerkingsplan opgenomen.</p> <p>De regeling houdt in dat de omgevingsvergunning voor het bouwen van de appartementengebouwen langs de Huis ter Heideweg, alleen kan worden verleend indien er een plan voor herplant van de te kappen bomen als voorschrift aan de omgevingsvergunning wordt verbonden.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van het plan wordt dus invulling gegeven aan de bomencompensatie. In de aan te vragen omgevingsvergunning wordt uiteindelijk exact bepaald welke bomen gekapt moeten worden. Tevens zal dan in een compensatieplan onder andere de positie en type bomen nader onderbouwd moeten worden.</p>
Zienswijze	<p><i>8.5 Bijstellen plannen</i></p> <p>Resumerend dringen betrokkenen dan ook nadrukkelijk aan op het bijstellen van de plannen als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het toevoegen van HSV Phoenix naar SV Zeist geen doorgang laten vinden. Betrokkenen kunnen en willen hier niet van een "Sportpark" spreken, dat hoort thuis in Zeist-West. Er blijft nu slechts een beperkt deel van het openbaregrasveld semi openbaar toegankelijk voor iedereen (voor sport en recreatie). Dit is niet acceptabel. • Besluitvorming inzake het verkeersbesluit uitstellen tot nader order. Eerst een integrale aanpak van alle plannen in Huis ter Heide en het besluit baseren op het voorstel van de Kopgroep met een ontsluitingsweg achter Huis ter Heide Zuid om en het verkeer af te wikkelen via het viaduct naar Zeist. Vanaf de Amersfoortseweg gaat het verkeer via de Prins Alexanderweg naar de ontsluitingsweg en autoboulevard. Hiertoe wordt het nu nog doodlopende stukje in oude stijl heropend (zoals voor 1970). Samen met verkeersbelemmerende maatregelen op de Prins Alexanderweg kan het sluipverkeer om de kern heen geleid worden en wordt met name de ovonde en dus de Zandbergenlaan niet zwaarder belast als alle verkeer door Huis ter Heide geweerd gaat worden. • Het woningbouwplan Huis ter Heide Zuid moet aangehouden worden. Het vooruitlopen op plannen ten aanzien van verkeer (afsluiten viaduct) maakt het onmogelijk om alle alternatieven te onderzoeken en tegen elkaar af te wegen. Nu plaatst het plan voor Zuid ons voor een voldongen feit, dat na onderzoek niet eenvoudig valt terug te draaien of aan te passen. • Het woningbouwplan van Zuid van 72 woningen gezien de bezwaren ten aanzien van milieu en geluid (die niet zijn afgenomen) terugbrengen naar een acceptabel aantal van ca. 24 woningen, omringd met veel groen (aanplant extra groen is dan mogelijk). • Het te bebouwen gebied van West minimaliseren om het groen zo veel mogelijk te sparen (niet richting Kerkepad!).

	<ul style="list-style-type: none"> De verdere uitwerking van de woningbouw van West laat op zich wachten, betrokkenen gaan er van uit dat dit dicht blijft bij het PvE van de Kopgroep. <p>Tot slot: betrokkenen zijn van mening dat de huidige planvorming in Huis ter Heide ten aanzien van verkeer, flora, fauna, milieu en geluid voorbijgaat aan het door de raad geaccepteerde PvE van de interactieve Kopgroep uit 2009; onze resultaten en conclusies worden te gemakkelijk ter zijde geschoven. Betrokkenen dringen er dan ook op aan dat de voorgenomen plannen stevig worden aangepast en vragen de gemeente dan ook (bij onvoldoende invulling daarvan) goedkeuring uit te stellen dan wel daarvan af te zien.</p>
Reactie gemeente	<p>Voor zover de gevraagde bijstelling van de plannen de ontwikkeling van Huis ter Heide Zuid betreft, zijn wij van mening dat alle belangen zorgvuldig in beeld zijn gebracht en afgewogen. Het kunnen realiseren van woningen vinden wij een zwaarwegend belang. Daarbij vormen in dit geval milieuaspecten als geluid en luchtkwaliteit geen belemmering om een aanvaardbaar woon- en leef klimaat in Huis ter Heide Zuid te kunnen realiseren.</p> <p>Verder is het afsluiten van het viaduct voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer') en dus het nemen van een verkeersbesluit hiervoor, noodzakelijk voor de leefbaarheid in heel Huis ter Heide (bestaand en nieuw). De afsluiting van het viaduct is daarmee noodzakelijk voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan Huis ter Heide Zuid. Het verkeersbesluit voor de afsluiting is daarom onlosmakelijk verbonden met dit plan.</p> <p>Overigens is het college van burgemeester en wethouders bevoegd gezag als het gaat om het nemen van het verkeersbesluit. Het is de bedoeling dat ná de vaststelling van het uitwerkingsplan door de raad, het verkeersbesluit (in mandaat) wordt genomen.</p>
Conclusie	<p>De zienswijze leidt tot een aanpassing van het verkeersonderzoek. Het aangepaste onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen uitwerkingsplan.</p> <p>Verder wordt een regeling opgenomen voor het compenseren van te kappen bomen.</p> <p>Voor de groenstrook langs de Huis ter Heideweg wordt een groenbestemming met een extra aanduiding opgenomen, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook.</p>

Zienswijze 9

Zienswijze	<p>9.1 Na het dikke pakket van voorgenomen plannen te hebben doorgenomen wil betrokkene, wonende aan de Korte Bergweg, het volgende kwijt. Allereerst is er verbazing dat de gemeente alle moeite heeft gedaan om de autobedrijven uit de bebouwde kom te halen, om vervolgens een bebouwde kom om de auto bedrijven heen te bouwen.</p> <p>Betrokkenen begrijpt dat er woningbouw nodig is, maar om zoveel woningen in zo'n kleine gemeenschap neer te zetten is niet in verhouding. Hoe zit het met de duurzaamheid? Bouwen zoals in Kerckebosch zou hier toch ook moeten kunnen. Dan kunnen er wat minder woningen komen,</p>
------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>maar kan wel rekening worden gehouden met de bestaande bebouwing en het groen eromheen. Vooral het groen is erg belangrijk als buffer voor de twee drukke wegen waar tussen gewoond wordt. De bomen houden een hoop geluid en fijnstof tegen. Laat alle bomen daarom staan! En plant er zo mogelijk nog bij.</p> <p>Betrokkene zou ook graag zien dat een gedeelte van het groene grasveld behouden blijft voor recreatieve doeleinden. De gemeente wil bouwen voor lokale behoefte. Het lijkt betrokkene dat er meer sociale huurwoningen nodig zijn, vooral voor de jongeren want die kunnen huizen in het middensegment niet betalen.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Autobedrijven</i> Anders dan in de zienswijze wordt gesteld, leidt het bouwen van woningen in Huis ter Heide zuid (en west) er niet toe dat een nieuwe bebouwde kom om de autoboulevard heen wordt gebouwd. Tussen de autoboulevard en het woongebied Huis ter Heide ligt een groene buffer. De bouw van woningen in Huis ter Heide Zuid maakt die situatie niet anders. De autoboulevard aan de Blanckenhagenweg heeft een directe ontsluiting richting de Zandbergenlaan en de snelweg. Verkeer van en naar de autobedrijven hoeft niet door de woonwijk.</p> <p>Bovendien is er voldoende ruimte tussen de bestaande autobedrijven (milieubelastende functie) en de nieuwe woningen (milieugevoelige functie) in het kader van milieuzonering. Bedrijfsactiviteiten op de autoboulevard bevinden zich op een afstand groter dan een richtafstand die op grond van de systematiek van bedrijven en milieuzonering is toegestaan. Er wordt dus voldaan aan de geldende eisen. Behalve dat zijn er langs de Prins Alexanderweg al woningen aanwezig op kortere of vergelijkbare afstanden tot de autobedrijven dan de nieuwe woningen</p> <p><i>Aantal en soort woningen</i> Binnen het plangebied van Huis ter Heide Zuid kunnen maximaal 72 woningen worden gebouwd. Concreet gaat het om 67 appartementen, vier twee-onder-één-kapwoningen en één vrijstaande woning. Het plan voorziet in gestapelde woningbouw en dat maakt dat er meer woningen in het plangebied gerealiseerd kunnen worden dan wanneer er alleen niet-gestapelde woningen worden gebouwd. Er komen woningen in diverse prijsklassen, waaronder ook sociale woningbouw, geschikt voor de huisvesting van diverse doelgroepen. Hiermee draagt dit plan een steentje bij aan het verlichten van het woningtekort, in lijn met het gemeentelijk woonbeleid. Voor de gemeente is dit een zwaarwegend belang.</p> <p><i>Groen</i> Het voorliggende plan heeft enkel betrekking op de woningbouwontwikkeling in Huis ter Heide Zuid en het daarbinnen gelegen openbaar groen. Het gaat dan om de groenstrook langs de Huis ter Heideweg. Het grasveld in Huis ter Heide West is geen onderdeel van het plangebied De groenstrook heeft een beeldbepalend karakter en levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Het stedenbouwkundig plan is zo opgezet dat er een groenstrook met variabele breedte behouden blijft tussen de Huis ter Heideweg en de appartementencomplexen. De groenstrook langs de Huis ter Heideweg is ook als zodanig bestemd in het uitwerkingsplan en daarmee planologisch vastgelegd.</p>

	<p>Voor de bouw van de appartementencomplexen is het wel noodzakelijk dat een aantal bomen gekapt moet worden. Deze bomen moeten echter gecompenseerd worden op basis van de eerder vastgestelde uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Oud Zandbergen eo. In dat bestemmingsplan staat namelijk dat "indien er in de bosstrook langs de Huis ter Heideweg bomen worden gekapt dienen deze conform de daarvoor geldende, gemeentelijke regels te worden gecompenseerd".</p> <p>Binnen het plangebied is er voldoende ruimte om de bomen die gekapt worden in de strook langs de Huis ter Heideweg, te compenseren. Om de compensatie juridisch te kunnen garanderen, wordt een regeling in het uitwerkingsplan opgenomen. De regeling houdt in dat de omgevingsvergunning voor het bouwen van de appartementengebouwen langs de Huis ter Heideweg, alleen kan worden verleend indien er een plan voor herplant van de te kappen bomen als voorschrift aan de omgevingsvergunning wordt verbonden.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van het plan wordt dus invulling gegeven aan de bomencompensatie. In de aan te vragen omgevingsvergunning wordt uiteindelijk exact bepaald welke bomen gekapt moeten worden. Tevens zal dan in een compensatieplan onder andere de positie en type bomen nader onderbouwd moeten worden.</p>
Zienswijze	<p><i>9.2 Afsluiting viaduct</i></p> <p>Betrokkene is fel tegen een afsluiting van de wijk door middel van een bussluis. De plannen om op het viaduct een bussluis te leggen voelt alsof men afgesloten wordt van Zeist. Men is gericht op Zeist en wil dat graag zo houden. Het is van de gekke om kilometers om te rijden om in Zeist boodschappen te gaan doen. Verkeersremmende maatregelen zijn een eerste stap, voordat er zo'n ingrijpend besluit wordt genomen.</p>
Reactie gemeente	<p>Voor de woningbouwontwikkelingen in Huis ter Heide West en Zuid hebben wij verschillende verkeersonderzoeken laten uitvoeren. Op basis van die onderzoeken heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Op het gebied van verkeer is gekeken naar een goede balans in verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor heel Huis ter Heide (bestaand woongebied en de nieuwe woningen). Wij menen dat de nu voorliggende voorkeursvariant, met afsluiting van het viaduct, daar de beste invulling aan geeft.</p> <p>Verder blijven voor de kern Huis ter Heide twee auto ontsluitingen mogelijk. Dat is in de huidige situatie ook zo. De auto ontsluiting via het viaduct vervalt. Daarvoor in de plaats komt een ontsluiting via de (doorgetrokken) Blanckenhagenweg, richting de Zandbergenlaan. Voor het totaal aantal verkeersbewegingen van en naar Huis ter Heide zijn deze twee auto ontsluitingen voldoende om de verkeersintensiteiten te kunnen verwerken.</p> <p>Wij hebben begrip voor het individuele belang van betrokkenen als het gaat om de (snelle) bereikbaarheid van voorzieningen in Zeist per auto. Als gemeente hebben wij echter ook een publiek belang af te wegen en dat vraagt om een afweging van meerdere punten, zoals hierboven aangegeven. In die belangenafweging vinden wij een verkeersluw Huis ter Heide een zwaarwegend belang. Dat heeft geleid tot een keuze voor een toekomstige verkeersstructuur, inclusief afsluiting van het viaduct voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer').</p>

	In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.
Zienswijze	9.3 Betrokkene is benieuwd of een zienswijze enige invloed heeft. Zeist beweert altijd erg voor inspraak en meedenken/beslissen te zijn, maar daar heeft betrokkene in al die jaren nog weinig van gemerkt.
Reactie gemeente	In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van het plan voor Huis ter Heide Zuid hebben wij alle belangen goed af te wegen, inclusief datgene wat in de zienswijzen naar voren wordt gebracht. In die zin heeft elke zienswijze invloed op de besluitvorming over het plan. Dat wil echter niet zeggen dat wij altijd tegemoet kunnen komen aan de zienswijzen, omdat het gaat om een brede belangenafweging gericht op het publiek belang. Het ene belang telt daarbij zwaarder dan een ander belang.
Conclusie	De zienswijze leidt tot een aanpassing van het uitwerkingsplan. In de regels wordt een regeling opgenomen voor het compenseren van te kappen bomen. Voor de groenstrook langs de Huis ter Heideweg wordt een groenbestemming met een extra aanduiding opgenomen, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook.

Zienswijze 10

Zienswijze	<i>10.1 Voorgenomen verkeersbesluit</i> Betrokkenen, wonende aan de Korte Bergweg, zijn verbaasd dat in het kader van een uitwerkingsplan voor een klein gebied een verkeersbesluit wordt voorgesteld voor een hele wijk en er daarnaast nog niets bekend is over de ontsluiting van de voorgenomen wijk in Huis ter Heide west. Er is onvoldoende informatie om een deugdelijk verkeersbesluit te kunnen nemen. Het voorgestelde besluit is ingrijpend, terwijl minder ingrijpende mogelijkheden niet zijn onderzocht om niet bestemmingsverkeer om de wijk heen te leiden (o.a. bewegwijzering/verbod voor vrachtwagens/etc.).
Reactie gemeente	Voor de woningbouwontwikkelingen in Huis ter Heide West en Zuid hebben wij verschillende verkeersonderzoeken laten uitvoeren. Op basis van die onderzoeken was er voldoende informatie beschikbaar om een zorgvuldige belangenafweging te kunnen maken. Op het gebied van verkeer is gekeken naar een goede balans in verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor heel Huis ter Heide (bestaand woongebied en de nieuwe woningen). Wij menen dat de nu voorliggende verkeersvariant, met afsluiting van het viaduct, daar de beste invulling aan geeft. De afsluiting van het viaduct, samen met de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid, moet ervoor zorgen dat er nagenoeg geen sprake meer is van ongewenst doorgaand verkeer. Zachte maatregelen zoals bewegwijzering of het instellen van verboden, hebben onvoldoende effect op het weren van doorgaand verkeer. Overigens is het college van burgemeester en wethouders bevoegd gezag als het gaat om het nemen van het verkeersbesluit. Het is de bedoeling dat ná de vaststelling van het uitwerkingsplan door de raad, het verkeersbesluit in mandaat wordt genomen.

	<p>Verder blijven voor de kern Huis ter Heide twee auto ontsluitingen mogelijk. Dat is in de huidige situatie ook zo. De auto ontsluiting via het vaduct vervalt voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer'). Daarvoor in de plaats komt een ontsluiting via de (doorgetrokken) Blanckenhagenweg, richting de Zandbergenlaan. Voor het totaal aantal verkeersbewegingen van en naar Huis ter Heide zijn deze twee auto ontsluitingen voldoende om de verkeersintensiteiten te kunnen verwerken.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Zienswijze	<p><i>10.2 Glaxoweg niet conform Programma van Eisen</i></p> <p>In 2009 is besloten om een weg direct naast het voormalige GSK kantoor als ontsluitingsweg aan te leggen, als voorwaarde voor de woningbouw in Huis ter Heide West. In het uitwerkingsplan lijkt het erop dat dit nu anders wordt. Hoe is dit zo gekomen? Heeft het college hier wel de juiste voorwaarden aan de ontwikkelaar gesteld? Kent de raad de voorwaarden en afspraken met de ontwikkelaar?</p>
Reactie gemeente	<p>In eerste instantie was het inderdaad de bedoeling om de nieuwe weg tussen het bestaande kantoorpand en de nieuwe woningen aan te leggen. Deze weg zou dan een functie als ontsluitingsweg hebben. Daarnaast zouden de nieuwe woningen worden ontsloten via een woonstraat.</p> <p>Het voorliggende plan voorziet in één nieuwe weg die noordelijker komt te liggen, door de woonwijk heen. De reden hiervan is gelegen in het feit dat de ontwikkelaar niet alle gronden in het plangebied van Huis ter Heide Zuid heeft kunnen verwerven. Bovendien bleek dat twee wegen niet nodig zijn. Met één woonstraat kunnen zowel de woningen in Zuid als West worden ontsloten. Er is daardoor minder verharding nodig en komt er meer ruimte voor groen.</p> <p>Het college heeft in 2019 ingestemd met het principeverzoek voor woningbouw in Huis ter Heide Zuid en daarbij randvoorwaarden opgesteld voor de verdere planontwikkeling. Eén van de randvoorwaarden betrof het realiseren van de 'Glaxoweg', als verbinding tussen de Blanckenhagenweg langs de autoboulevard en het nog te realiseren Huis ter Heide West. Die verbinding wordt in het plan Huis ter Heide Zuid gerealiseerd, echter niet direct langs het kantoorpand.</p> <p>De raad is in 2019 via een raadsinformatiebrief geïnformeerd over de planontwikkeling voor Huis ter Heide Zuid en de voorwaarden daarbij.</p>
Zienswijze	<p><i>10.3 Groen</i></p> <p>Er verdwijnt binnen dit plangebied een aanzienlijke hoeveelheid groen. Onder andere de beeldbepalende bomenrij langs de Huis ter Heideweg (groene entree). Dit past niet in het beleid van de gemeente dat juist het groene karakter wil veilig stellen en versterken.</p> <p>Er is recent in dit gebied ook al een heel aantal bomen gekapt (voor het voormalige GSK kantoor) in strijd met dit beleid. Eerst was het daar groen en nu staat er nog maar een enkele boom. Betrokkene heeft tijdens de kap contact opgenomen met de gemeente met de vraag of hier een vergunning voor was, maar ben hierover niet geïnformeerd. De bomen zijn cruciaal voor het dempen van geluidsoverlast en het opvangen van fijnstof.</p> <p>Bij het ecologisch onderzoek is alleen gekeken naar de effecten van de woningbouw op het projectgebied. De natuur in onze hele directe omgeving</p>

	<p>echter wordt stelselmatig aangetast (autoboulevard, straks uitbreiding van het sportpark, de geplande woningbouw in West, plannen in Dijnseburg). Bij een goede beoordeling van nieuwbouwplannen dienen ook de effecten in dit hele gebied te worden meegewogen. Het onderzoek hiernaar schiet tekort.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Groenstrook Huis ter Heideweg</i> De gemeente onderschrijft het belang van de groenstrook langs de Huis ter Heideweg als beeldbepalende groenstructuur voor het gebied. Het levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Daar waar mogelijk wordt deze bestaande groenstructuur (de bomen) behouden in het plan. Het stedenbouwkundig plan is zo opgezet dat er een groenstrook behouden blijft tussen de Huis ter Heideweg en het appartementencomplex. De breedte van deze groenstrook varieert. Wij vinden het belangrijk dat er een groene uitstraling langs de Huis ter Heideweg behouden blijft. Daarom krijgt de betreffende groenstrook een groenbestemming met een extra aanduiding, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook. Binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning vereist voor diverse werken en werkzaamheden, ter bescherming van deze waarden.</p> <p>Voor de bouw van de appartementencomplexen is het wel noodzakelijk dat een aantal bomen gekapt moet worden. Deze bomen moeten echter gecompenseerd worden op basis van de eerder vastgestelde uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Oud Zandbergen eo. In dat bestemmingsplan staat namelijk dat "indien er in de bosstrook langs de Huis ter Heideweg bomen worden gekapt dienen deze conform de daarvoor geldende, gemeentelijke regels te worden gecompenseerd".</p> <p>Binnen het plangebied is voldoende ruimte om de bomen die gekapt worden in de strook langs de Huis ter Heideweg, te compenseren. Om de compensatie juridisch te kunnen garanderen, wordt een regeling in het uitwerkingsplan opgenomen. De regeling houdt in dat de omgevingsvergunning voor het bouwen van de appartementengebouwen langs de Huis ter Heideweg, alleen kan worden verleend indien er een plan voor herplant van de te kappen bomen als voorschrift aan de omgevingsvergunning wordt verbonden.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van het plan wordt dus invulling gegeven aan de bomencompensatie. In de aan te vragen omgevingsvergunning wordt uiteindelijk exact bepaald welke bomen gekapt moeten worden. Tevens zal dan in een compensatieplan onder andere de positie en type bomen nader onderbouwd moeten worden.</p> <p><i>Bomenkap bij kantoor</i> De bedoelde bomenkap valt buiten het plangebied van het voorliggende plan. Wij nemen deze opmerking over de bomenkap bij het kantoor van de Landelijke Meldkamer Samenwerking (LMS) mee in het overleg dat wij met LMS hebben.</p> <p><i>Ecologisch onderzoek</i> Ecologisch onderzoek richt zich op het onderzoeken van negatieve effecten op beschermde soorten en beschermde gebieden. Voor beschermde soorten is onderzocht of deze in het plangebied verwacht kunnen worden en welke maatregelen eventueel nodig zijn om effecten te voorkomen, verzachten of compenseren. Er wordt niet persé alleen gekeken naar soorten die binnen het plangebied leven, maar ook of het plangebied essentieel leefgebied is voor beschermde soorten in de bredere omgeving. Het onderzoek voldoet aan de eisen die hier aan worden gesteld. Voor beschermde gebieden – Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland (NNN) - geldt dat Natura 2000-gebieden op meer</p>

	<p>dan 10km afstand zijn gelegen en effecten op basis daarvan zijn uit te sluiten. Het plangebied ligt niet binnen de begrenzing van het NNN en hoeft daarom voor dat aspect niet onderzocht te worden.</p> <p>Voor andere plannen in de omgeving zal op vergelijkbare wijze onderzoek moeten worden gedaan. Deze plannen zijn echter niet in dezelfde fase van planvorming en kunnen zodanig ook nog niet worden onderzocht. Ook moet worden vermeld dat er inderdaad natuur wordt verwijderd / gewijzigd ten gevolge van de plannen, maar niet al het groen en niet alle dieren en planten zijn beschermd. De wetgeving richt zich op specifieke beschermde soorten en gebieden en deze zijn voldoende onderzocht.</p>
Zienswijze	<p><i>10.4 Aantal woningen</i></p> <p>Het aantal woningen is te groot gelet op de beperkte omvang van het plangebied en het dorpse karakter van Huis ter Heide. Eerder was er een plan voor een veel kleiner aantal grondgebonden woningen inclusief een geluidswal. Bij de bouw van minder woningen kan de eerder geplande ontsluitingsweg misschien alsnog wel vlak langs het LMS-kantoor worden aangelegd.</p>
Reactie gemeente	<p>Binnen het plangebied van Huis ter Heide Zuid kunnen maximaal 72 woningen worden gebouwd. Concreet gaat het om 67 appartementen, vier twee-onder-één-kapwoningen en één vrijstaande woning. De stedenbouwkundige opzet is zodanig dat dit aansluit op de bestaande bebouwing in Huis ter Heide. Het plan voorziet in gestapelde woningbouw en dat maakt dat er meer woningen in het plangebied gerealiseerd kunnen worden dan wanneer er alleen grondgebonden woningen worden gebouwd. Er komen woningen in diverse prijsklassen, waaronder ook sociale woningbouw, geschikt voor de huisvesting van diverse doelgroepen. Hiermee draagt dit plan een steentje bij aan het verlichten van het woningtekort, in lijn met het gemeentelijk woonbeleid. Voor de gemeente is dit een zwaarwegend belang.</p>
Zienswijze	<p><i>10.5 Geluidsoverlast en ongezone lucht</i></p> <p>In dit plangebied vlak naast de A28 en verdere omgeving is sprake van forse geluidhinder met negatieve gevolgen voor gezondheid en welzijn. Wettelijke waarden worden overschreden. Daarnaast kun je ook vragen stellen over de luchtkwaliteit. Hoe zit het met de ultra fijnstof en de effecten op de gezondheid van de mensen die straks in het plangebied moeten gaan wonen. Deze gezondheidsargumenten zouden reden genoeg moeten zijn om op deze plek geen woningbouw toe te staan.</p>
Reactie gemeente	<p><i>Geluidsoverlast</i></p> <p>In het kader van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening, is het effect van de A28 en andere wegen op de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (de woningen) onderzocht. Er is een onderzoek uitgevoerd naar het aspect 'geluid', waarbij de geluidsbelasting door het wegverkeer op de nieuwe woningen is berekend (met peiljaar 2030). Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting op de woningen vanwege de A28 hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 decibel en op een aantal woningen ook hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 53 decibel.</p> <p>Als niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde, en maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet afdoende zijn, kan met een zogeheten hogere waarde procedure een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. Aan het verlenen van hogere waarden zijn voorwaarden verbonden om op locaties met hoge geluidsniveaus toch een leefbare woonsituatie te bewerkstelligen.</p>

Deze voorwaarden hebben wij vastgelegd in onze beleidsregel voor hogere waarden Wet geluidhinder.

In het uiterste geval, als de geluidsbelasting niet door maatregelen kan worden gereduceerd tot de maximale toelaatbare waarde van 53 decibel, kunnen vaak nog dove gevels worden toegepast, waardoor deze gevels niet meer hoeven te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In de beleidsregel hogere waarden is hieraan een maximum gesteld per woning.

Gelet op de uitkomsten van het geluidsonderzoek, wordt voor de nieuwe woningen in Huis ter Heide Zuid een hogere waarde procedure doorlopen. In de beleidsregel hogere waarden is opgenomen dat de nieuwe woningen ten minste één geluidsluwe zijde moeten hebben. Daarom zijn maatregelen aan de appartementengebouwen nodig om te voldoen aan de eisen uit de beleidsregel. Met extra voorzieningen kan voor de woningen een geluidsluwe gevel worden gecreëerd. Voor de appartementengebouwen die het dichtst bij de A28 zijn gesitueerd zullen - daar waar nodig – ook dove gevels worden toegepast. Hiervoor zijn dwingende planregels opgesteld.

Met het verlenen van hogere waarden vormt het aspect geluid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Luchtkwaliteit

Ook het aspect luchtkwaliteit is meegewogen in de keuze voor woningbouw op deze locatie en daartoe is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In de regelgeving over luchtkwaliteit zijn fijnstof (PM10) en zeer fijnstof (PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) de belangrijkste stoffen. Hiervoor gelden wettelijke grenswaarden. Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit op deze locatie zeer ruim voldoet aan de wettelijke eisen voor (zeer) fijn stof en stikstofdioxide.

Voor een goede ruimtelijke ordening is het van belang of in de toekomstige situatie kan worden voldaan aan de (strengere) advieswaarden voor fijnstof van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), of dat deze benaderd worden. Uit het onderzoek blijkt dat in 2030 wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM10 en nagenoeg wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM2,5. Daarmee is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leef klimaat.

Voor ultra fijnstof zijn geen wettelijke grenswaarden vastgesteld. Dit komt omdat er nog niet voldoende informatie bekend is over de gevolgen van ultra fijnstof. Hierdoor kunnen er nog geen grenswaarden worden bepaald.

In principe is elke hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen niet goed voor de gezondheid. In het geval van Huis ter Heide Zuid is het echter belangrijk om te constateren dat de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie zeker niet zodanig is dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden. In de gehele achterliggende wijk geldt dezelfde luchtkwaliteit, evenals in een groot deel (>50%) van de gemeente Zeist.

Ter verduidelijking zijn in [bijlage 2](#) van deze zienswijzennota luchtkwaliteitskaarten voor het jaar 2030 opgenomen voor het gebied Huis ter Heide Zuid.

Tot slot: locaties in de nabijheid van een snelweg hebben niet de eerste voorkeur als het gaat om bouwen van woningen. De werkelijkheid is echter dat de urgentie hoog is om de woningnood aan te pakken en daarbij worden diverse belangen afgewogen. Het woningbouwplan voor Huis ter Heide Zuid maakt het mogelijk dat voor 72 huishoudens een (t)huis wordt gerealiseerd. Gelet op de

	<p>mogelijkheid voor het verlenen van hogere waarden voor de geluidsbelasting menen wij in redelijkheid te kunnen besluiten om woningen te bouwen op de locatie Huis ter Heide Zuid. Ook de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie is zeker niet zodanig dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden.</p>
Zienswijze	<p><i>10.6 Aanvulling zienswijze</i></p> <p>Hoe kan het dat mensen woningen langs drukke wegen willen bouwen of dit mogelijk willen maken terwijl men weet dat dit schadelijk is voor de volksgezondheid? Betrokkene stuurt een aantal informatiebronnen mee waarvan zij denkt dat alle betrokkenen op de hoogte moeten zijn en waarop zij een reactie verwacht van de mensen die de besluiten nemen, o.a. gemeenteraad. Het kan toch niet zo zijn dat mensen die straks in het projectgebied moeten wonen, hun huis alleen maar kunnen ventileren buiten de spits (en dan nog kun je je afvragen hoe het zit met de fijnstof in de lucht waarmee je je huisventileert), de ramen dicht moeten houden aan de kant van de snelweg etc. Bouwen langs de snelweg zou verboden moeten worden. Wees creatief en kijk naar leegstaande panden in de binnenstad voor de hoognodige woningvoorraad. Bouwen langs de snelweg of op open veld/natuurgebied is een makkelijke manier omdat de ontwikkeling relatief eenvoudig is. Wat nu makkelijke keuzes lijken, kunnen over 10 jaar echter zomaar de verkeerde keuzes blijken te zijn geweest. Dan realiseren we ons dat we onze gezondheid en waardevolle natuur hebben ingeleverd en dat dit helaas onomkeerbaar is.</p> <p>https://www.deingenieur.nl/artikel/negen-vragen-over-de-luchtkwaliteit-rond-snelwegen</p> <p>file:///C:/Users/n2241/Downloads/20130501_DH_Luchtkwaliteit_en_gezondheid.pdf.pdf</p> <p>https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/ggd-richtlijn-medische-milieukunde-luchtkwaliteit</p> <p>https://www.rug.nl/research/portal/files/14433155/311_Hermans1.pdf</p> <p>https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/863001005.pdf</p> <p>Briefrapport 863001005 Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan – RIVM.</p> <p>https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/stikken-langs-de-snelweg</p>
Reactie gemeente	<p>Aan de keuze voor woningbouw op de locatie Huis ter Heide Zuid ligt een brede belangenafweging ten grondslag. Verschillende belangen spelen een rol: het kunnen bouwen van woningen, rekening houden met milieuaspecten, de wens voor behoud van het groen, de relatie met toekomstige woningbouw in Huis ter Heide West en een goede afwikkeling van het verkeer. Alles afwegende komen wij tot de conclusie dat het niet onredelijk is om woningen te bouwen in Huis ter Heide Zuid. Wij verwijzen hiervoor naar onze inhoudelijke reactie bij de punten 10.1 tot en met 10.5.</p>
Conclusie	<p>De zienswijze leidt tot een aanpassing van het uitwerkingsplan. In de regels wordt een regeling opgenomen voor het compenseren van te kappen bomen.</p> <p>Voor de groenstrook langs de Huis ter Heideweg wordt een groenbestemming met een extra aanduiding opgenomen, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook.</p>

Zienswijze 11

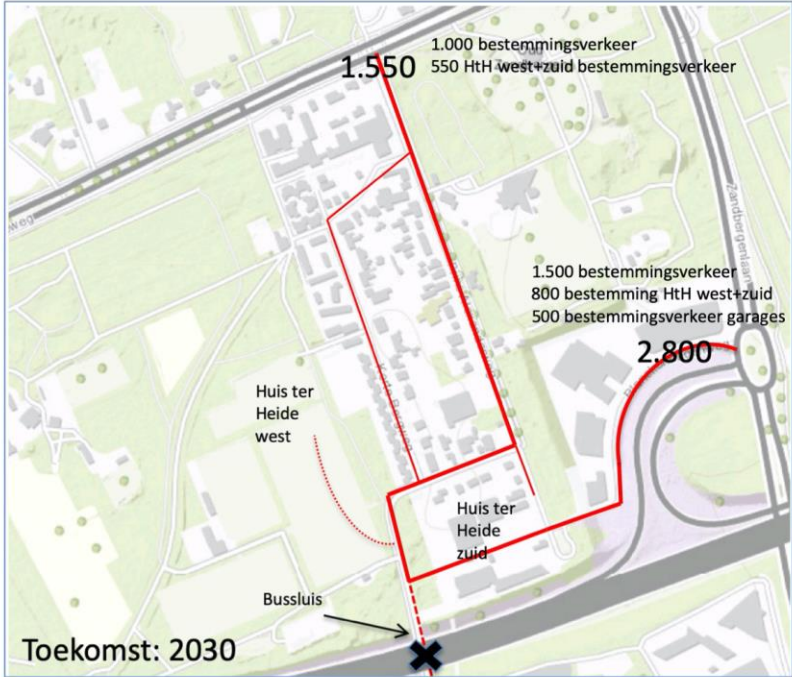
Zienswijze	<p><i>11.1 Realisatie nieuwe weg</i></p> <p>Tijdens de ontwikkeling van de autoboulevard is in 2004 reeds toegezegd dat bij realisatie hiervan er een nieuwe doorgaande weg gaat komen tussen de Huis ter Heideweg en de Zandbergenlaan. Een belangrijk doel hiervan was dat de Korte Poot van de Korte Bergweg zou worden ontlast van het vele auto-, bus- en vrachtverkeer, omdat dit kleine straatje hierop niet berekend is. Dit is helaas niet gebeurd.</p> <p>Vervolgens moest er eerst een (bouw)plan worden ontwikkeld voor het gebied Huis ter Heide Zuid. Een voorwaarde was dat de inmiddels gerealiseerde Blanckenhagenweg zou worden doorgetrokken naar de Huis ter Heideweg, zodat het doorgaande verkeer om de (woon)wijk heen geleid kon worden. Een andere absolute voorwaarde was dat de nieuwe doorgaande weg gerealiseerd moest zijn voordat met de bebouwing in Huis ter Heide West gestart zou worden, zodat er o.a. eindelijk een einde zou komen aan de jarenlange overlast en schade die de bewoners van de Korte Poot van de Korte Bergweg ondervinden.</p> <p>In het huidige uitwerkingsplan staat vermeld dat de bovengenoemde weg pas na het bouwen van de woningen in Huis ter Heide Zuid en West, planning 2025 - 2030 wordt gerealiseerd. Dit is onacceptabel en tegen de toezeggingen die reeds 16 jaar lang gedaan zijn. De verkeersproblematiek kan nu niet nog langer worden uitgesteld.</p> <p>Bewoners van o.a. de Albert Plesmanring, Kardinaal Alfrinkhof, Lange Poot van de Korte Bergweg, Willem Versteeghstraat, die het verkeersplan willen uitstellen / stopzetten, wonen aan een rustige weg of woonerf zonder verkeersoverlast. Zij hebben niet de problemen die de bewoners van de Korte Poot van de Korte Bergweg dagelijks ondervinden, zoals geluidsoverlast, trillingen en scheuren in de gevels / binnenmuren van hun woningen die door het vele doorgaande verkeer ontstaan.</p>
Reactie gemeente	<p>Wij onderschrijven het belang om het (doorgaande) verkeer over met name de Korte Poot van de Korte Bergweg en de Prins Alexanderweg te verminderen. Met de bouw van woningen in Huis ter Heide Zuid en West ontstaan er kansen om de verkeersstructuur in Huis ter Heide aan te pakken ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd moet er daarbij oog zijn voor de bereikbaarheid van Huis ter Heide en een goede doorstroming en afwikkeling van het verkeer.</p> <p>Het plan voor Huis ter Heide Zuid voorziet in een nieuwe weg, die de Blanckenhagenweg/Zandbergenlaan verbindt met de Huis ter Heideweg. De nieuwe weg ontsluit zowel de woningen in Huis ter Heide Zuid en West. Naast de aanleg van de nieuwe weg door Zuid wordt het viaduct over de A28 afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer'). Het college neemt hiervoor een apart verkeersbesluit, los van de planologische procedure voor dit uitwerkingsplan.</p> <p>De afsluiting van het viaduct, samen met de nieuwe weg, moet ervoor zorgen dat er nagenoeg geen sprake meer is van ongewenst doorgaand verkeer over de Korte Poot en de Prins Alexanderweg. De verkeersintensiteit en daarmee</p>

	<p>ook het aandeel zwaar verkeer door het bestaande Huis ter Heide zal hierdoor afnemen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid.</p> <p>Bij de uitvoering volgen wij (globaal) de volgende tijdlijn van werkzaamheden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realiseren woningbouw in Huis ter Heide Zuid, bouwverkeer via het viaduct. 2. Herinrichten Blanckenhagenweg ter hoogte van de autoboulevard (oplossing voor laden en lossen en parkeren). 3. Openstellen ontsluiting Huis ter Heide Zuid via (doorgetrokken) Blanckenhagenweg/ autoboulevard. 4. Afsluiten viaduct door aanleggen bussluis in Huis ter Heideweg. 5. Realiseren woningbouw in Huis ter Heide West, bouwverkeer via het viaduct (busluis tijdelijk buiten bedrijf/open voor bouwverkeer). 6. herinrichten Huis ter Heideweg en Kort Poot van de Korte Bergweg. <p>Kortom: het voorliggende uitwerkingsplan voorziet in het realiseren van een weg die zowel de nieuwe woningen in Zuid als West ontsluit. In combinatie met de afsluiting van het viaduct draagt de nieuwe weg bij aan het verbeteren van de verkeerssituatie in Huis ter Heide en minder verkeer over de Korte Poot van de Korte Bergweg.</p> <p>Er is een voorkeursvariant voor de toekomstige verkeersstructuur gemaakt en deze variant is uitgangspunt voor dit uitwerkingsplan.</p>
Zienswijze	<p><i>11.2 Toekomstige verkeersafwikkeling</i></p> <p>Naar de mening van betrokkene, wonende aan de Korte Poot van de Korte Bergweg, is de nieuwe doorgaande Glaxoweg in de huidige vorm totaal niet geschikt om het doorgaande verkeer om de (woon)wijk heen te leiden en de Korte Poot van de Korte Bergweg te ontlasten. Op dit moment is deze nog gemakkelijk aan te passen. Na de nieuwbouw is dit niet meer mogelijk.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. De ingetekende Glaxoweg is nog smaller dan de Korte Poot van de Korte Bergweg. Hoe kan deze nieuwe weg al het doorgaande verkeer verwerken? b. Bussen kunnen elkaar op de Korte Poot van de Korte Bergweg nauwelijks passeren, zodat deze vaak van het trottoir gebruik maken. Hoe moet dit op de nieuwe nog smallere Glaxoweg? c. Buschauffeurs ondervinden momenteel veel hinder in de bocht Huis ter Heideweg / Korte Bergweg. Hoe moeten zij de bocht Huis ter Heideweg / Glaxoweg in de nieuwe situatie nemen? d. Een soepele aansluiting van de nieuwe Glaxoweg op de bestaande Blanckenhagenweg is niet terug te vinden. Hoe worden deze wegen met elkaar verbonden? <p>Het kan toch niet zo zijn dat al het bestaande auto-, bus- en vrachtverkeer gewoon over de Korte Poot van de Korte Bergweg blijft rijden en deze weg ook nog eens gebruikt gaat worden als aan- en afvoerweg tijdens de bouwactiviteiten en daarna door de bewoners van de ruim 150 nieuwbouwwoningen.</p> <p>Beseft de gemeente alleen al hoeveel busverkeer er over de Korte Poot van de Korte Bergweg rijdt en hoeveel overlast dit geeft. Hieronder een korte opsomming:</p> <ol style="list-style-type: none"> e. Lijnbus 34 4x per uur = 56 stuks f. Lijnbus 56 4x per uur = 73 stuks g. Lijnbus 59 2x per uur = 26 stuks

	<p>h. Lege bussen naar garage / geen dienst = 15 stuks Totaal ca. 170 bussen per dag. Dit is ontoelaatbaar!</p> <p>Indien de gemeente eerst tot woningbouw overgaat, is er daarna geen ruimte meer om tot een goede verkeersstructuur te komen. Daarom verzoekt betrokkene een gedegen verkeersplan te presenteren dat leidt tot een goede verkeersafwikkeling en deze uit te voeren voordat er met de woningbouw gestart wordt.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Vormgeving nieuwe weg</i> Het is de bedoeling dat de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid alleen gebruikt gaat worden door bestemmingsverkeer, dus verkeer dat als vertrekpunt of reisdoel Huis ter Heide heeft. Het doorgaande verkeer wordt op de nieuwe weg geweerd door het afsluiten van het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer' dat alleen nog via het viaduct kan rijden).</p> <p>De nieuwe weg krijgt een zogeheten 'verblijfsfunctie', zodat fietsers ook gebruik kunnen maken van de rijbaan en voetgangers overal kunnen oversteken. De weg wordt daarom verkeersveilig ingericht volgens de landelijke richtlijnen.</p> <p>Door de verblijfsfunctie van de weg met bijbehorende vormgeving moet het gemotoriseerd verkeer zich aanpassen. De maximum snelheid op de nieuwe weg wordt 30 km/uur, dit draagt bij aan de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in de buurt. De nieuwe weg zal dus geen doorgaand verkeer verwerken en kan daardoor de toekomstige verkeersintensiteiten goed afwikkelen.</p> <p>De nieuwe weg wordt aangesloten op de Blanckenhagenweg door middel van een uitritconstructie, zodat de overgang tussen woongebied en bedrijventerrein (autoboulevard) voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar is. Op dat punt is er namelijk sprake van een snelheidsovergang van 30 km/uur naar 50 km/uur.</p> <p>Het viaduct zal beschikbaar blijven voor <u>tijdelijk</u> bouwverkeer van Zuid en West, zodat dit zware verkeer niet door Huis ter Heide hoeft.</p> <p><i>Busverkeer</i> Wij zijn ons ervan bewust dat het busverkeer door Huis ter Heide overlast geeft (geluid, trillingen) en dat er veel klachten zijn van bewoners hierover. Bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur gaan we onderzoeken, samen met het openbaar vervoersbedrijf en de provincie, of de nieuwe weg gebruikt kan gaan worden voor buslijnen in zuid-noord richting. Dit onderzoek en het eventueel wijzigen van de busroute zijn echter geen onderdeel van het voorliggende uitwerkingsplan. De verkeersbestemming op de plankaart van het uitwerkingsplan wordt wel aangepast, zodat er genoeg ruimte is om bochten met voldoende manoeuvreerruimte voor de bus te kunnen realiseren.</p> <p>Zoals gezegd heeft de nieuwe weg een verblijfsfunctie en is het niet de bedoeling dat verkeer ongehinderd kan doorstromen. Ook de bus zal zich moeten aanpassen, af en toe op elkaar wachten hoort daarbij.</p> <p>Zoals onder punt 11.1 aangegeven is er met het oog op de woningbouw onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeersstructuur. Deze verkeersstructuur is uitgangspunt voor dit uitwerkingsplan.</p>

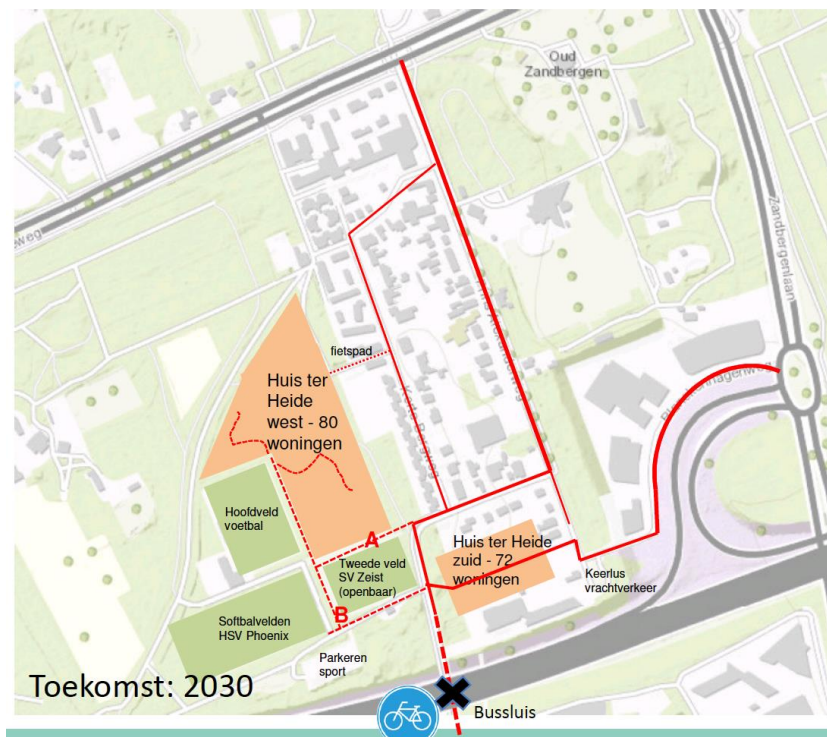
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van de verkeersbestemming op de verbeelding (plankaart) van het uitwerkingsplan.
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zienswijze 12

Zienswijze	<p>De zienswijze van betrokkene spitst zich hoofdzakelijk toe op het verkeersaspect. Aangegeven is dat het college van B&W in het najaar van 2021 een besluit neemt over de verkeersstructuur nadat het voorliggende uitwerkingsplan van Huis ter Heide Zuid is vastgesteld. Deze zienswijze betreft primair het uitwerkingsplan, maar heeft tevens betrekking op de verkeersstructuur.</p> <p>Betrokkene woont op de hoek van de Prins Alexanderweg en de Amersfoortseweg (N237) en ondervindt met zijn gezin al jaren overlast van de verkeerssituatie nabij dit kruispunt en m.n. op de Prins Alexanderweg omdat huis en achtertuin direct grenzen aan deze straat. Het is voor betrokkene van belang dat deze situatie beter en zeker niet slechter wordt.</p> <p>Als betrokken inwoner van Huis ter Heide enthousiast deelgenomen aan het participatietraject dat plaatsvond in 2019. Helaas moet betrokkene nu constateren dat een aantal zaken ineens anders zijn dan destijds besproken/voorgespiegeld en vraagt zich af of deze burgerparticipatie zin heeft!</p> <p>12.1 Verbindingsweg Huis ter Heide Zuid</p> <p>In het verkeerskundig onderzoek (Verkeerssituatie Huis ter Heide d.d. 10-06-2020) wordt bij 6.2 de volgende variant als “toekomstige verkeersstructuur Huis ter Heide” aangegeven:</p>  <p><i>Situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid, doortrekken Blanckenhagenweg, afsluiten viaduct A28 en handhaven afsluiting verlengde Prins Alexanderweg</i></p>
------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Dit is ook de variant die in 2019 gepresenteerd en besproken is; prima dus.

Echter wordt nu op de gemeentelijke website aangegeven dat het college op 16-07-2019 heeft ingestemd om de volgende voorkeursvariant uit werken:



Dit is zeer misleidend; in deze afbeelding is een -wat betrokkene betreft- essentieel onderdeel aangepast t.o.v. de variant die eerder tijdens de informatieavonden in 2019 is besproken en is opgenomen in bijlage 1 van het verkeerskundig onderzoek (zie bovenstaand):

- De Blanckenhageweg loopt niet rechtdoor achter het Glaxo-gebouw langs richting de Huis ter Heideweg, maar gaat via een dubbele bocht dwars door de nieuwe woonwijk (in het verkeerskundig onderzoek wordt aangegeven dat dit een 30km/uur weg is).

Ook kan het college in juli 2019 nooit ingestemd hebben met de nu getoonde variant omdat deze toen simpelweg niet bestond. Deze is ons in december 2019 pas gepresenteerd!

De nu getoonde situatie belemmert ernstig de verkeerafwikkeling richting de ovonde wat betekent dat dit verkeer de makkelijkste route kiest; nl. via de Alexanderweg naar de N237, waardoor de mvbewegingen op de Alexanderweg aanzienlijk zullen stijgen.

Dit kan en mag niet de bedoeling zijn, immers; de zgn. Glaxoweg, de ontsluitingsweg in het verlengde van de Blanckenhageweg was een belangrijke voorwaarde.

In uw brief d.d. 08-04-2019 (uitnodiging informatiebijeenkomst) staat letterlijk: *“Realisatie van de “Glaxoweg” is dan ook een belangrijke voorwaarde voor realisatie van beide woningbouwplannen (zie bijgaand kaartje). Aanleg van deze weg is onderdeel van het plan Huis ter Heide Zuid. De nieuwe weg moet de Blanckenhageweg gaan verbinden met de Huis ter Heideweg.*

Ook de woningen die gepland staan voor Huis ter Heide West kunnen zo ontsloten worden”

Het kaartje -waarnaar verwezen wordt- toont de volgende twee afbeeldingen:



De eerste afbeelding staat nu nog steeds op de gemeentelijke website!

Overigens wijkt het huidige plan fors af van het eerder gepresenteerde plan van ontwikkelaar RV&O en zijn de bouwblokken groter en met veel meer parkeerplaatsen, wat ten koste gaat van het groene karakter.

Betrokkene verzoekt om de “Glaxo-weg” buiten de nieuwe woonwijk om, in het verlengde van de Blanckenhageweg aan te leggen omdat dit een belangrijke voorwaarde is voor realisatie van de nieuwe wijken Zuid en West.

Tegelijk is de conclusie te trekken dat het eerder genoemde verkeerskundig onderzoek (Verkeerssituatie Huis ter Heide d.d. 10-06-2020) dat opgesteld is t.b.v. het uitwerkingsplan van Huis ter Heide Zuid onjuist is. De (verkeers)situatie waarop het onderzoek gebaseerd is, wijkt af van de situatie van het plan dat nu gepresenteerd wordt. Ook inzake het verkeersgeluid en geluidsbelasting op de gevels zullen deze berekeningen herzien moeten worden. Betrokkene verzoekt om de verkeers- en daarmee samenhangende geluidsberekeningen van het bouwplan Huis ter Heide Zuid te herzien op basis van de juiste informatie en situatie.

Reactie gemeente

Verkeersstructuur

De aangegeven verkeersstructuur in het verkeersonderzoek is bedoeld als een schematische weergave van de aansluitingen van Huis ter Heide op de omliggende ontsluitingswegen rond Huis ter Heide. Het geeft op hoofdlijnen het principe weer van de beoogde verkeersstructuur. Dat de nieuwe weg door

	<p>Huis ter Heide Zuid ‘verspringt’ ter hoogte van de keerlus bij de autoboulevard maakt niet dat de hoofdopzet van de verkeersstructuur daardoor anders wordt. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de gekozen verkeersstructuur, na realisering van de woningbouw in Zuid en West, zorgt voor de laagste verkeersintensiteiten op zowel de Prins Alexanderweg als de Blanckenhageweg. Dit komt omdat met deze verkeersstructuur (inclusief afsluiting van het viaduct voor gemotoriseerd verkeer) oneigenlijk doorgaand verkeer/sluijverkeer door Huis ter Heide wordt tegengegaan. De wegen zullen dan juist zo moeten worden ingericht (o.a. smal, dubbele bocht) dat het voor doorgaand verkeer niet aantrekkelijk is om die route te nemen. De Prins Alexanderweg krijgt naar verwachting in de toekomst bij de voorkeursvariant het minste verkeer te verwerken, maar ook minder verkeer dan in de huidige situatie.</p> <p><i>Nieuwe weg</i> In eerste instantie was het inderdaad de bedoeling om de nieuwe weg tussen het bestaande kantoorpand en de nieuwe woningen aan te leggen. Deze weg zou dan een functie als ontsluitingsweg hebben. Daarnaast zouden de nieuwe woningen worden ontsloten via een woonstraat. Het voorliggende plan voorziet in één nieuwe weg die noordelijker komt te liggen, door de woonwijk heen en sluit daardoor niet in een rechte lijn aan op de Blanckenhageweg.. De reden hiervan is gelegen in het feit dat de ontwikkelaar niet alle gronden in het plangebied van Huis ter Heide Zuid heeft kunnen verwerven. Bovendien bleek dat twee wegen niet nodig zijn. Met één woonstraat kunnen zowel de woningen in Zuid als West worden ontsloten. Er is daardoor minder verharding nodig en komt er meer ruimte voor groen. De nieuwe weg ontsluit zowel de woningen in Zuid als West. Daarmee wordt nog steeds voldaan aan de voorwaarde dat de nieuwe weg een verbinding vormt tussen de Blanckenhageweg en de Huis ter Heideweg en beide woningbouwplannen ontsluit.</p> <p><i>Verkeersafwikkeling richting ovonde</i> Met de verdere uitwerking van de gekozen verkeersstructuur wordt ook bekeken of voor het huidige gedeelte van de Blanckenhageweg (ter hoogte van de autoboulevard) een aanvaardbare en verkeersveilige inrichting kan worden bereikt. Knelpunten zijn nu met name het veelvuldig laden en lossen en parkeren op en naast de rijbaan, door autobedrijven. Aanvullende maatregelen zijn wenselijk zodat het goed mogelijk is en blijft om het verkeer af te wikkelen richting de ovonde. De gemeente start hiervoor een apart project op.</p> <p><i>Berekeningen geluidsbelasting wegverkeer</i> De berekeningen in het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op het stedenbouwkundig plan voor Huis ter Heide Zuid. In het stedenbouwkundig plan is de ligging van de nieuwe weg nader uitgewerkt en ‘verspringt’ deze ook ten opzichte van de bestaande Blanckenhageweg. Overigens is het in ieder geval nodig om de berekeningen te actualiseren, op basis van de juiste uitgangspunten (intensiteiten en snelheden). De gekozen verkeersstructuur is daarbij uitgangspunt. Het geactualiseerde akoestisch onderzoek wordt toegevoegd aan het vast te stellen uitwerkingsplan.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel ‘verkeer’.</p>
Zienswijze	12.2 Ovonde/autoboulevard

	<p>In bijlage 3, Quickscan verkeersafwikkeling ovonde Zandbergenlaan / Blanckenhageweg d.d. 11-11-2020, wordt bij punt 2, bij "Uitgangspunten" gesteld; "Omdat voor het steunpunt geen precieze verkeerscijfers bekend zijn en de verkeersintensiteiten op deze tak beperkt zijn, is de beoordeling van deze tak buiten beschouwing gelaten."</p> <p>Betrokkene vind dit bijzonder vreemd; dit is de aftakking waarvan ook al het verkeer en m.n. ook veel vrachtverkeer, van en naar het RMN-afvalstation gebruik maakt. Op bepaalde dagen/tijden ontstaat er zelfs een opstopping op de ovonde vanwege filevorming bij deze aftakking.</p> <p>In bijlage 1, Verkeerskundig onderzoek (Verkeerssituatie Huis ter Heide d.d. 10-06-2020), wordt bij 6.2 de keuze gemaakt voor variant 4, waarbij o.a. wordt gesteld dat er nog nader onderzoek gedaan moet worden naar aanvullende maatregelen om problemen vanwege het veelvuldig laden/lossen en parkeren op/naast de rijbaan te voorkomen t.p.v. de autobedrijven. Ook wordt gesteld dat "afwikkeling van het verkeer moet wel goed mogelijk zijn".</p> <p>In de uitwerking van de thema-avond verkeer d.d. 03-06-2019 is de volgende gemeenschappelijke zorg omschreven: <i>"Er wordt getwijfeld aan de grote verkeersafwikkeling op de ovonde. Bewoners geven aan dat dit in de praktijk niet gaat werken, omdat de ovonde erg druk is (vooral tijdens de spits). Daarbij is er ook risico op vertraging op de Blanckenhageweg vanwege laden en lossen aan de autoboulevard. Risico is dat verkeer dan alsnog via de Alexanderweg gaat rijden"</i></p> <p>In bijlage 3, Quickscan verkeersafwikkeling ovonde Zandbergenlaan/Blanckenhageweg d.d. 11-11-2020, wordt bij punt 4, in de "Conclusie", aangegeven dat de verkeersafwikkeling op de ovonde tijdens de (maatgevende) ochtendspits onvoldoende is en tijdens de avondspits kritisch! Hierdoor ontstaat filevorming op de Blanckenhageweg.</p> <p>Sterker nog: de gewijzigde infrastructuur uit de planstudie is hierin nog niet opgenomen (!); m.a.w. als hier 2800 mvt/etmaal bij komen, dan is het leed niet te overzien en kiest iedereen voor de ontsluiting via de Alexanderweg, waardoor de intensiteit nog hoger wordt dan deze nu is, met de gevolgen van dien.</p> <p>Betrokkenen verzoekt om:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. De verkeersintensiteit te onderzoeken van de aansluiting op de ovonde van het steunpunt provincie Utrecht en afvalstation RMN en de quickscan op basis hiervan te herzien. b. Aan te geven waarom de gewijzigde infrastructuur niet is opgenomen in de quickscan over de verkeersafwikkeling op de ovonde. c. Aan te tonen dat de verkeersafwikkeling vanuit en naar Huis ter Heide op de ovonde geen problemen oplevert (o.b.v. de berekende intensiteiten en op alle momenten). d. Aan te tonen dat de laad/los- en parkeerproblemen bij de autoboulevard worden opgelost zodat de doorstroming van en naar de ovonde geen problemen oplevert.
Reactie gemeente	<ol style="list-style-type: none"> a. Bij het onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de ovonde is de aftakking naar het RMN afvalstation/steunpunt van de provincie niet meegenomen, omdat deze niet bepalend is voor de afwikkeling van het ovonde op de maatgevende momenten (spits). Het is gebruikelijk om

	<p>alleen naar de maatgevende momenten te kijken. De afslag RMN is niet maatgevend en heeft beperkt verkeer.</p> <p>b. Anders dan in de zienswijze wordt gesteld, is de gewijzigde infrastructuur meegenomen in het onderzoek. Wij verwijzen naar punt 3.2 van de quick scan (zoals die was opgenomen bij het ontwerp uitwerkingsplan), waar de resultaten van de berekeningen voor de plansituatie zijn weergegeven. Verder is de quick scan inmiddels inhoudelijk aangevuld. Er zijn twee aanvullende varianten doorgerekend, namelijk de huidige verkeersstructuur (woningbouw in Zuid en West zonder aanpassingen in de infrastructuur) en de variant waarbij de Blanckenhagenweg is doorgetrokken zonder afsluiting van het viaduct. De aangevulde quick scan wordt toegevoegd aan het vast te stellen uitwerkingsplan.</p> <p>c. In de toelichting van het ontwerp uitwerkingsplan (de verkeersparagraaf) is het volgende beschreven:</p> <p><i>Het onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de ovonde Zandbergenlaan – Blanckenhagenweg heeft inzichtelijk gemaakt dat de ovonde, ook zonder de gewijzigde verkeersstructuur en zonder de woningbouw van Huis ter Heide west en zuid, veel verkeer te verwerken krijgt. De gewijzigde verkeersstructuur van scenario 4 en de woningbouw van Huis ter Heide west en zuid, heeft geen significante invloed op de verkeersafwikkeling van de ovonde. Op het drukste moment van de dag (namelijk in de ochtendspits) is en blijft het lastig om de ovonde op te rijden, met name vanaf de Blanckenhagenweg. Maar voor de rest van de dag en dus ook tijdens de avondspits, blijft de verkeersafwikkeling van de ovonde acceptabel. De verkeersafwikkeling blijft met uitzondering van het drukste ochtendspitsuur binnen de acceptabele grenzen.</i></p> <p>Vanuit een brede belangenafweging hebben wij de verkeersafwikkeling van de ovonde betrokken bij het uitwerkingsplan voor Huis ter Heide Zuid. De verkeersafwikkeling levert het grootste deel van de dag geen problemen op en daarmee is er geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>d. Met de verdere uitwerking van de gekozen verkeersstructuur bekijken wij welke maatregelen nodig zijn voor het huidige gedeelte van de Blanckenhagenweg (ter hoogte van de autoboulevard). Knelpunten zijn nu inderdaad het veelvuldig laden en lossen en parkeren op en naast de rijbaan, door autobedrijven. Aanvullende maatregelen zijn nodig zodat het goed mogelijk is en blijft om het verkeer af te wikkelen richting de ovonde. Daarbij kan gedacht worden aan parkeerhavens voor de voertuigen die nu op de weg staan. De gemeente start hiervoor een apart project op.</p>
Zienswijze	<p>12.3 Verkeersintensiteit/getallen</p> <p>In bijlage 3, Quickscan verkeersafwikkeling ovonde Zandbergenlaan/Blanckenhageweg d.d. 11-11-2020, wordt bij punt 2, bij “doorgaand verkeer Huis ter Heide” gesteld dat dit 1500 mvt per werkdag/etmaal is. In bijlage 1, bij 3.2 wordt vermeld dat uit onderzoek in 2019 bleek dat dit 1300 mvt per werkdag/etmaal is. Er is heeft kentekenregistratie plaatsgevonden, dus moet er een eenduidige uitkomst voorhanden zijn.</p> <p>Tijdens de verkeerstelling in januari 2019 is aangetoond dat er 156 busbewegingen/etmaal waren op de Alexanderweg, meer dan noodzakelijk gezien het aantal buslijnen en de frequentie hiervan per etmaal. In het verleden is afgesproken dat “buiten-dienst”bussen niet door Huis ter Heide rijden.</p>

	<p>Inmiddels is geconstateerd dat deze afspraak geschonden wordt, wat ook blijkt uit de telling. In de uitwerking van de thema-avond verkeer d.d. 03-06-2019 is aangegeven dat het busverkeer een belangrijk aandachtspunt is en het grootste deel van de inwoners deze zoveel mogelijk uit het dorp willen houden. Betrokkenen constateert dat er niets veranderd in de nieuwe situatie.</p> <p>Tijdens de verkeerstelling in januari 2019 is aangetoond dat er ca. 2600 mvt-bewegingen/etmaal waren op de Alexanderweg en 2100 mvt-bewegingen/etmaal op de Huis ter Heideweg waren, waarvan 1300 mvt doorgaand verkeer en 2100 mvt bestemmingsverkeer (excl. de nieuwe wijken Zuid en West).</p> <p>In het toekomstbeeld (zie afbeelding op pag. 1) wordt nu geschetst dat er 2500 mvt-bewegingen/etmaal bestemmingsverkeer is (excl. de nieuwe wijken Zuid en West). Waar komt het verschil van 400 mvt vandaan?</p> <p>Door de afsluiting t.p.v. het viaduct en de hierboven omschreven problemen t.p.v. de autoboulevard en ovlonde zal een flink deel van al het bestemmingsverkeer incl. de nieuwe wijken via de Alexanderweg afgewikkeld worden, waardoor er (worst-case) ruim 3000 mvt-bewegingen/etmaal plaatsvinden; veel meer dan de huidige situatie en absoluut onacceptabel.</p> <p>Gezien het bovenstaande pleiten betrokkene ervoor de variant te onderzoeken, waarin de Alexanderweg eenrichtingsverkeer wordt (richting Zuid). Deze variant had groot draagvlak tijdens de informatieavond vanwege de vele voordelen; zowel financieel, doorstroming, overlastbeperking als veiligheid. Zie hiervoor de uitwerking van de thema-avond verkeer d.d. 03-06-2019.</p> <p>Betrokkene verzoekt om:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Met de busvervoersbedrijven in gesprek te gaan over het minimaliseren en zo mogelijk verwijderen van het aantal busbewegingen over de Alexanderweg. b. De variant met eenrichtingsverkeer alsnog te onderzoeken als mogelijke oplossing voor meerdere problemen. c. Het verkeerskundig plan van geheel Huis ter Heide te herzien op basis van de juiste plannen, wegensituatie, verkeersintensiteiten, uitgangspunten en eerder besproken opties. d. De voorgenomen afsluiting t.p.v. het viaduct over de A28 uit te stellen totdat de hierboven genoemde zaken zijn uitgewerkt/opgelost.
<p>Reactie gemeente</p>	<p>De verschillen bij de intensiteiten zijn het gevolg van een autonome groei van het verkeer. De verkeerssituatie is voor de toekomstige situatie bepaald, waarbij rekening is gehouden met de groei van het autoverkeer en dus hogere verkeersintensiteiten.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. In het kader van de verdere uitwerking van de verkeersstructuur gaan we onderzoeken, samen met het openbaar vervoersbedrijf en de provincie, of de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid gebruikt kan gaan worden voor buslijnen in zuid-noord richting. Dit onderzoek en het eventueel wijzigen van de busroute zijn echter geen onderdeel van het voorliggende uitwerkingsplan. <p>b/c/d</p>

	<p>Zoals in de zienswijze gesteld, zijn in 2019 diverse varianten voor de toekomstige verkeersstructuur in Huis ter Heide verkend, samen met bewoners. Met als uiteindelijk doel een verkeersluw Huis ter Heide, waar het prettig wonen is met fors minder overlast van sluipverkeer. Maar ook een bereikbaar Huis ter Heide, met voorkeur voor een goede bereikbaarheid naar voorzieningen in Zeist. De belangenafweging om te komen tot een voorkeursvariant is gemaakt op de punten woonkwaliteit/leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De variant met éénrichtingsverkeer op de Prins Alexanderweg is meegenomen in die belangenafweging.</p> <p>De uiteindelijke voorkeursvariant is een compromis tussen de belangen woonkwaliteit en bereikbaarheid én heeft vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur. Als gemeente hebben wij een publiek belang af te wegen en dat vraagt om een afweging van meerdere punten. In die belangenafweging vinden wij een verkeersluw Huis ter Heide een zwaarwegend belang. Dat heeft geleid tot een keuze voor een toekomstige verkeersstructuur, inclusief afsluiting van het viaduct voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer').</p> <p>Tot slot menen wij dat de verkeersonderzoeken met de daaraan ten grondslag liggende onderzoeksgegevens en uitgangspunten zorgvuldig zijn opgesteld. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het verkeersaspect voldoende onderbouwd en kan hierover een besluit worden genomen.</p>
Zienswijze	<p>Tot slot wil betrokkene het volgende kwijt.</p> <p>Betrokkene merkt dat het overheersende gevoel is dat de gekozen variant onder het mom van "wat fijn dat we dit tijdens de informatieavonden met elkaar hebben kunnen bespreken" gewoon "door de strot geduwd is", terwijl de aannames, uitgangspunten en cijfers simpelweg niet correct zijn. We zijn nu ruim 1,5 jaar verder en er wordt opnieuw gegoocheld met afbeeldingen en cijfers, worden belangrijke uitgangspunten "vergeten" en belangrijke conclusies genegeerd.</p> <p>De gemeente vindt burgerparticipatie van belang bij dit soort processen, maar daar moet je dan wel zorgvuldig mee omgaan. Zo niet, dan ontstaat het gevoel dat burgers zich niet serieus genomen voelen en vervolgens afhaken. Erg jammer, betrokkene hoopt oprecht dat dit laatste niet de bedoeling is en ook niet gebeurt!</p>
Reactie gemeente	<p>De bewonersavonden in het voorjaar van 2019 zijn druk bezocht en er is tijdens de twee werkbijeenkomsten veel werk verzet. De opbrengsten zijn gebruikt om een goede belangenafweging te kunnen maken. Daarnaast hebben de avonden geleid tot het vaststellen van een gezamenlijke toekomstambitie en bleek er bij veel aanwezigen begrip voor het voorgestelde compromis. Ook hebben we de voorkeursvariant doorgerekend. De cijfers die voorliggen zijn altijd gebaseerd op aannames. We hebben op basis van die aannames een doorrekening laten maken door onze specialisten en voor de volledigheid ook een second opinion laten uitvoeren door een onafhankelijk adviesbureau.</p> <p>De zorgvuldigheid die betrokkene beschrijft, wordt erkend door de gemeente. Echter, ook in een zorgvuldig doorlopen proces kan het gebeuren dat niet iedereen het eens is met de uitkomsten. We hopen dat burgers ook in de toekomst betrokken willen blijven, want de opbrengsten van participatie zijn nodig om een goed onderbouwde keuze te kunnen maken.</p>

Conclusie	De zienswijze leidt tot een aanpassing van het akoestisch onderzoek. Het aangepaste onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen uitwerkingsplan.
-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zienswijze 13

Zienswijze	<p>Betrokkenen wonen aan de Korte Bergweg, direct naast het plangebied. Het uitwerkingsplan voorziet niet in een deugdelijke afweging c.q. motivering om te komen tot een goede ruimtelijke ordening m.b.t.:</p> <p><i>13.1 Verkeersaspecten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe ontsluiting door de woonwijk i.p.v. een ontsluiting óm de woonwijk (vervanging van de "oude" Glaxoweg); • Verkeersveiligheid (aantallen, doorstroming, etc.) van de nieuw te bouwen woonwijk nu en in de toekomst; • Parkeerafstemming/plaatsen in relatie tot de meest recente Crow-norm; • Verhoging van de 30 km zone naar 50 km in een woonwijk.
Reactie gemeente	<p><i>Verkeersaspecten</i></p> <p>In eerste instantie was het inderdaad de bedoeling om de nieuwe weg tussen het bestaande kantoorpand en de nieuwe woningen aan te leggen. Deze weg zou dan een functie als ontsluitingsweg hebben. Daarnaast zouden de nieuwe woningen worden ontsloten via een woonstraat.</p> <p>Het voorliggende plan voorziet in één nieuwe weg die noordelijker komt te liggen, door de woonwijk heen. De reden hiervan is gelegen in het feit dat de ontwikkelaar niet alle gronden in het plangebied van Huis ter Heide Zuid heeft kunnen verwerven. Bovendien bleek dat twee wegen niet nodig zijn. Met één woonstraat kunnen zowel de woningen in Zuid als West worden ontsloten. Er is daardoor minder verharding nodig en komt er meer ruimte voor groen.</p> <p>Het is de bedoeling dat de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid alleen gebruikt gaat worden door bestemmingsverkeer, dus verkeer dat als vertrekpunt of reisdoel Huis ter Heide heeft. Het doorgaande verkeer wordt op de nieuwe weg geweerd door het afsluiten van het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer'). Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is een ontsluitingsweg met een verkeersfunctie niet nodig of zelfs ongewenst.</p> <p>De nieuwe weg kan vanwege de lagere intensiteiten (geen doorgaand verkeer) en het soort verkeer dat er rijdt (bestemmingsverkeer) worden ingericht als woonstraat. Daarmee krijgt de nieuwe weg een zogeheten 'verblijfsfunctie', zodat fietsers ook gebruik kunnen maken van de rijbaan en voetgangers overal kunnen oversteken. De weg wordt verkeersveilig ingericht volgens de landelijke richtlijnen. Door de verblijfsfunctie van de weg met bijbehorende vormgeving moet het gemotoriseerd verkeer zich aanpassen. Anders dan in de zienswijze gesteld wordt de maximum snelheid op de nieuwe weg 30 km/uur. Dit draagt bij aan de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in de buurt. De nieuwe weg ontsluit zowel de woningen in Huis</p>

	<p>ter Heide Zuid als Huis ter Heide West en kan de prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten goed verwerken.</p> <p>Het plan is getoets aan het geldende parkeerbeleid van de gemeente Zeist, zoals vastgelegd in de Parkeerbeleidsnota Zeist. Het plan voldoet aan de geldende parkeernormen. In de toelichting (paragraaf over verkeer en parkeren) is dit inhoudelijk onderbouwd.</p> <p>In de verkeersparagraaf van de toelichting is de toekomstige verkeersstructuur en de toetsing aan de parkeernormen beschreven, met verwijzing naar onderliggende verkeersonderzoeken.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Zienswijze	<p>Het uitwerkingsplan voorziet niet in een deugdelijke afweging c.q. motivering om te komen tot een goede ruimtelijke ordening m.b.t.:</p> <p><i>13.2 Wegverkeerslawaaï</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zomaar weglaten van de geluidsschermen langs de autosnelweg; • Interpretatie van het wegverkeerslawaaï en daaraan gerelateerde planologische afwegingen en uitkomst hiervan; • Onnodige hinder door ambtshalve verhogen van hogere (geluids-)waarden.
Reactie gemeente	<p>In het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaaï, deel uitmakende van het ontwerp uitwerkingsplan, is beschreven welke maatregelen zijn onderzocht om de geluidsbelasting op de woningen te reduceren.</p> <p>Het plaatsen van geluidsschermen langs de snelweg en de Huis ter Heideweg is onderzocht en afgewogen. In het akoestisch onderzoek is nader toegelicht waarom de plaatsing van een geluidsscherm langs de A28 of de Huis ter Heideweg op bezwaren stuit. Het komt erop neer dat in dit geval een geluidsscherm de geluidsbelasting niet kan reduceren tot de voorkeerswaarde. Daardoor weegt de vermindering van het geluid niet op tegen de kosten van een scherm en is gekozen voor maatregelen in de gebouwen zelf.</p> <p>Als niet kan worden voldaan aan de voorkeerswaarde, en maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet afdoende zijn, kan met een zogeheten hogere waarde procedure een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. Aan het verlenen van hogere waarden zijn voorwaarden verbonden om op locaties met hoge geluidsniveaus toch een leefbare woonsituatie te bewerkstelligen. Deze voorwaarden hebben wij vastgelegd in onze beleidsregel voor hogere waarden Wet geluidhinder.</p> <p>In het uiterste geval, als de geluidsbelasting niet door maatregelen kan worden gereduceerd tot de maximale toelaatbare waarde van 53 decibel, kunnen vaak nog dove gevels worden toegepast, waardoor deze gevels niet meer hoeven te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.</p> <p>Gelet op de uitkomsten van het geluidsonderzoek, wordt voor de nieuwe woningen in Huis ter Heide Zuid een hogere waarde procedure doorlopen. In de beleidsregel hogere waarden is opgenomen dat de nieuwe woningen ten minste één geluidsluwe zijde moeten hebben. Daarom zijn maatregelen aan de appartementengebouwen nodig om te voldoen aan de eisen uit de beleidsregel. Met extra voorzieningen kan voor de woningen een geluidsuwe gevel worden gecreëerd. Voor de appartementengebouwen die het dichtst bij</p>

	<p>de A28 zijn gesitueerd zullen - daar waar nodig – ook dove gevels worden toegepast. De maatregelen zijn vastgelegd in de planregels. Hiermee is bij de toekomstige woningen sprake van een goed woon- en leefklimaat.</p> <p>Met het verlenen van hogere waarden vormt het aspect geluid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan</p> <p>Gelet op het uitgevoerde akoestisch onderzoek en de voorwaarden die wij verbinden aan het verlenen van hogere waarden voor de geluidsbelasting is wegverkeerslawaaai voldoende afgewogen in het besluit om woningen te bouwen op de locatie Huis ter Heide Zuid.</p>
Zienswijze	<p>Het uitwerkingsplan voorziet niet in een deugdelijke afweging c.q. motivering om te komen tot een goede ruimtelijke ordening m.b.t.:</p> <p><i>13.3 Toets duurzame ladder</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Interpretatie c.q. wettelijke vereisten van de zogenaamde duurzame ladder artikel 3.1.6 Bro en uitkomst hiervan.
Reactie gemeente	<p>De toelichting van het ontwerp uitwerkingsplan bevat een beschrijving van de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Zie hiervoor de paragraaf over het rijksbeleid (paragraaf 4.1).</p> <p>In de beschrijving is ingegaan op de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling, in dit geval de bouw van 72 woningen. Zowel de kwantitatieve als kwalitatieve behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling is onderbouwd.</p> <p>Het plangebied is onderdeel van bestaand stedelijk gebied, gelet op de definitie hiervan in het Besluit ruimtelijke ordening. Het plangebied betreft een bebouwd perceel waar sprake is van herstructurering c.q. inbreiding in bestaand stedelijk gebied.</p> <p>De conclusie is dat de woningbouwontwikkeling in Huis ter Heide Zuid voorziet in een behoefte en gepland is binnen bestaand stedelijk gebied. Het plan is in overeenstemming met de ladder voor duurzame verstedelijking. Overigens wordt in het vast te stellen uitwerkingsplan de toets aan dit beleidskader geactualiseerd op basis van recente onderzoeken.</p>
Zienswijze	<p>Het uitwerkingsplan voorziet niet in een deugdelijke afweging c.q. motivering om te komen tot een goede ruimtelijke ordening m.b.t.:</p> <p><i>13.4 Milieuaspecten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het goed in beeld brengen en beoordelen van de effecten van de stikstofuitstoot o.a. ten gevolge van de realisatie van de beoogde bouw, sloop en gebruiksfase na bouw; • Het goed in beeld brengen en beoordelen van de effecten van fijnstof etc. o.a. met of zonder geluidsscherm; • Gezondheidsrisico's t.a.v. uitstoot verkeer, fijnstof, etc.
Reactie gemeente	<p><i>Stikstof</i></p> <p>Voor het uitwerkingsplan zijn berekeningen gemaakt om inzicht te krijgen in de te verwachten effecten van stikstof op nabijgelegen Natura 2000-gebieden (het samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa). Het meest</p>

nabijgelegen Natura 2000-gebied is de Oostelijke Vechtplassen en dat is op >10km van dit plangebied gelegen.

De te verwachten stikstofemissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling en de eventuele gevolgen zijn daarbij in beeld gebracht. Er zijn berekeningen gemaakt voor de aanlegfase en de gebruiksfase van het project.

Uit de berekeningen volgt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden.

De stikstof berekeningen zijn onderdeel van zowel het ontwerp uitwerkingsplan als het vast te stellen uitwerkingsplan.

Medio 2021 treedt naar verwachting ook de nieuwe stikstofwet in werking, en in deze wet wordt de realisatiefase van projecten en activiteiten vrijgesteld van de vergunningplicht.

Luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit is meegewogen in de keuze voor woningbouw in Huis ter Heide Zuid en daartoe is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is onderdeel van zowel het (ontwerp) uitwerkingsplan als het vast te stellen uitwerkingsplan.

In de regelgeving over luchtkwaliteit zijn fijnstof (PM10) en zeer fijnstof (PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) de belangrijkste stoffen. Hiervoor gelden wettelijke grenswaarden. Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit op deze locatie zeer ruim voldoet aan de wettelijke eisen voor (zeer) fijnstof en stikstofdioxide.

Naast toetsing aan de wettelijke grenswaarden is het voor een goede ruimtelijke ordening van belang of in de toekomstige situatie kan worden voldaan aan de (strengere) advieswaarden voor fijnstof van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), of dat deze benaderd worden. Uit het onderzoek blijkt dat in 2030 wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM10 en nagenoeg wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM2,5. Daarmee is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leef klimaat.

In principe is elke hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen niet goed voor de gezondheid. In het geval van Huis ter Heide Zuid is het echter belangrijk om te constateren dat de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie zeker niet zodanig is dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden. In de gehele achterliggende wijk geldt dezelfde luchtkwaliteit, evenals in een groot deel (>50%) van de gemeente Zeist.

Ter verduidelijking zijn in [bijlage 2](#) van deze zienswijzennota luchtkwaliteitskaarten voor het jaar 2030 opgenomen voor het gebied Huis ter Heide Zuid.

Tot slot: locaties in de nabijheid van een snelweg hebben niet de eerste voorkeur als het gaat om bouwen van woningen. De werkelijkheid is echter dat de urgentie hoog is om de woningnood aan te pakken en daarbij worden diverse belangen afgewogen. Het woningbouwplan voor Huis ter Heide Zuid maakt het mogelijk dat voor 72 huishoudens een huis wordt gerealiseerd. Gelet op de (huidige en toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie menen wij in redelijkheid te kunnen besluiten om woningen te bouwen in Huis ter Heide Zuid.

Zienswijze	<p>Het uitwerkingsplan voorziet niet in een deugdelijke afweging c.q. motivering om te komen tot een goede ruimtelijke ordening m.b.t.:</p> <p><i>13.5 Belangen van bewoners Huis ter Heide</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Wensen en gedachtegang van belanghebbenden en bewoners van Huis ter Heide. <p>Alom het uitwerkingsplan is niet zorgvuldig tot stand gekomen om te komen tot een goede ruimtelijke ordening, gegeven de wettelijke kaders die daarvoor staan en bedoeld zijn. Betrokkenen vernemen graag op welke wijze de gemeente hierin kan en wil voorzien.</p>
Reactie gemeente	<p>Hoofdstuk 8 van de toelichting bevat een beschrijving van het vooroverleg en de inspraak die heeft plaatsgevonden over het plan Huis ter Heide Zuid. Daarnaast is in voorliggende zienswijzennota beschreven hoe de diverse belangen zijn beoordeeld en afgewogen door de gemeente.</p> <p>Samenvattend voldoet het uitwerkingsplan Huis ter Heide Zuid aan een goede ruimtelijke ordening. Het uitwerkingsplan is zorgvuldig tot stand gekomen en vormt het planologisch-juridisch kader voor de woningbouwontwikkeling. Alle belangen zijn zorgvuldig in beeld gebracht en afgewogen. De toelichting op het uitwerkingsplan beschrijft de verschillende milieuaspecten en de relevante beleidskaders. Hieruit blijkt dat het plan in zowel planologisch als beleidsmatig aanvaardbaar is. De milieuaspecten vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan en er kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gerealiseerd.</p>
Conclusie	De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 14

Zienswijze	<p><i>14.1 Bezwaar tegen aanleg nieuwe weg</i></p> <p>Betrokkene, wonende aan de Korte Bergweg, direct naast het plangebied, maakt bezwaar tegen het besluit van aanleg van een nieuwe weg die de Huis ter Heideweg verbindt met de Blanckenhagenweg.</p> <p>Betrokkene is het niet eens met het besluit omdat er niet wordt gedaan of de burgers hebben ingestemd met deze alternatieve ontsluiting. De nieuwe aan te leggen verbindingsweg komt 6 meter van de rustige tuin en huis waardoor betrokkene geluidsoverlast zal ervaren. Flora en fauna achter het huis moet wijken voor de nieuwe weg. Ook bestaat er bezwaar tegen het feit dat in de nieuwe woonwijk de 30 km weg verhoogd wordt naar een 50 km weg waarbij een verhoogde grenswaarde voor geluid moet worden aangevraagd omdat de wettelijke norm niet gehaald wordt. Veiligheid kun je niet compenseren met een bredere straat door een woonwijk omdat de verkeerssituatie te onveilig wordt. Op basis van deze argumenten verzoekt betrokkene om de weg niet aan te leggen.</p> <p>Betrokkene wil de bezwaren graag mondeling toelichten in een hoorzitting. Om het verhoor goed te kunnen voorbereiden ontvang betrokkene graag zo spoedig mogelijk alle documenten die betrekking hebben op het besluit en dit bezwaarschrift. Daarnaast wil betrokkene in aanmerking komen voor vergoeding van de kosten die gemaakt worden voor deze bezwaarprocedure.</p>
------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Nieuwe weg</i> In eerste instantie was het de bedoeling om de nieuwe weg tussen het bestaande kantoorpand en de nieuwe woningen aan te leggen. De nieuwe weg zoals nu opgenomen in het plan komt noordelijker te liggen, door de nieuwe woonwijk heen. De reden hiervan is gelegen in het feit dat de ontwikkelaar niet alle gronden in het plangebied van Huis ter Heide Zuid heeft kunnen verwerven.</p> <p>Het is de bedoeling dat de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid alleen gebruikt gaat worden door bestemmingsverkeer, dus verkeer dat als vertrekpunt of reisdoel Huis ter Heide heeft. Het doorgaande verkeer wordt op de nieuwe weg geweerd door het afsluiten van het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer' dat alleen nog via het viaduct kan rijden).</p> <p>De nieuwe weg krijgt een zogeheten 'verblijfsfunctie', zodat fietsers ook gebruik kunnen maken van de rijbaan en voetgangers overal kunnen oversteken. De weg wordt daarom verkeersveilig ingericht volgens de landelijke richtlijnen. Door de verblijfsfunctie van de weg met bijbehorende vormgeving moet het gemotoriseerd verkeer zich aanpassen. De maximum snelheid op de nieuwe weg wordt 30 km/uur. Dit draagt bij aan de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in de buurt.</p> <p><i>Geluidsoverlast van de nieuwe weg</i> De maximum snelheid op de nieuwe weg wordt 30 km/uur. Ondanks dat voor dit type wegen officieel geen wettelijk kader geldt, is in het gemeentelijk beleid vastgelegd dat dit type wegen toch aan het wettelijk kader getoetst moet worden. Dit betekent dat de aanleg van de nieuwe weg moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Bovendien stelt het gemeentelijk beleid ook aanvullende voorwaarden voor een goed woon- en leefklimaat. Naar aanleiding van deze zienswijze zijn er aanvullende geluidsberekeningen gemaakt voor de bestaande woningen. Hiermee hebben wij inzicht gekregen in het effect van de nieuwe weg op de geluidsbelasting van de bestaande woningen. Uit deze berekeningen blijkt dat, ten gevolge van de nieuwe weg, zonder maatregelen, de geluidbelasting bij de woning van de indiener van de zienswijze hoger is dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Om invulling te geven aan het gemeentelijk geluidbeleid wordt de nieuwe weg voorzien van stille klinkers. Hiermee wordt (op de begane grond) een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte gerealiseerd. Dit zijn twee belangrijke pijlers uit het geluidbeleid. Aanvullend zal worden onderzocht of het noodzakelijk is de gevel van de woning te isoleren tegen het geluid van de nieuwe weg. Met deze maatregelen wordt er een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd bij de woning.</p> <p><i>Flora en fauna</i> Door de bouw van de woningen en de aanleg van de nieuwe weg zal er groen (bomen) verdwijnen. Er komt echter ook weer 'nieuw groen' terug in het plan. De bomen die gekapt worden, moeten worden gecompenseerd. Uitgangspunt is dat er nieuwe bomen terugkomen in het gebied zelf en daarvoor is ook ruimte. Langs de nieuwe weg zijn groenstroken gepland en deze zijn in het uitwerkingsplan vastgelegd via een groenbestemming.</p> <p><i>Mogelijkheid voor mondelinge toelichting</i> Op het moment dat het uitwerkingsplan en de voorliggende nota van zienswijzen worden behandeld in de raad, kan betrokkene hierover inspreken tijdens de 'Ronde Tafel'. Het doel van de Ronde Tafel is informatie verzamelen</p>

	<p>door de raadsleden, waaronder de inbreng van insprekers. Als het uitwerkingsplan zover is dat het kan worden aangeboden aan de raad, informeren wij betrokkene over de praktische kanten van de Ronde Tafel (datum, tijdstip, wijze van aanmelden) en sturen wij de relevante documenten toe.</p> <p><i>Vergoeding kosten</i> De Algemene wet bestuursrecht voorziet in een regeling voor de vergoeding van kosten die een belanghebbende vanwege een bezwaarprocedure heeft moeten maken. Er moet daarbij wel sprake zijn van een besluit van een bestuursorgaan. Er is nu nog geen sprake van een besluit van de raad, maar van een ontwerpbesluit ; het ontwerp uitwerkingsplan Huis ter Heide Zuid. Tegen het ontwerpbesluit heeft betrokkene een zienswijze ingediend.</p> <p>De Algemene wet bestuursrecht voorziet echter niet in een regeling voor vergoeding van kosten die gemaakt zijn in het kader van zienswijzen over een ontwerpbesluit. In deze fase van de besluitvorming is er dus geen wettelijke grondslag voor een kostenvergoeding. De gemaakte kosten komen dan ook niet voor vergoeding in aanmerking.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot een aanvulling van het akoestisch onderzoek. Het aangepaste onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen uitwerkingsplan.

Zienswijze 15 – Comité Korte Poot Veilig

Zienswijze	<p>Het Comité zet zich al zeker 20 jaar in voor een grotere verkeersveiligheid en tegen de geluids-, verkeers- en milieu overlast van het doorgaand personen- en vrachtverkeer. Ook het te hard rijdend busverkeer is een doorn in het oog. Het Comité zet zich hierbij uiteraard in voor heel Huis ter Heide maar heeft daarnaast speciale aandacht voor al deze ‘overlasten’ in het meest belaste stukje Huis ter Heide namelijk de zogenaamde ‘Korte Poot’ van de Korte Bergweg. Het is dan ook logisch dat de reactie gericht zal zijn op de verkeerskant van het uitwerkingsplan.</p> <p>Vooraf echter wil het Comité aangeven dat het idee van de gemeente om (hoe tegenstrijdig dit ook moge klinken) ondanks deze uitbreidingen de verkeersdruk te verminderen en het doorgaand/ sluipverkeer te ontmoedigen door ons wordt toegejuicht. Ook al zijn we het zoals hieronder zal blijken op z’n minst niet blij met een aantal voornemens, dit dient nadrukkelijk vooraf gezegd te worden. Dan nu de punten van aandacht.</p> <p><i>15.1 Samenhang</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ons dringende advies is om bij de uitwerking van dit plan de twee andere op stapel staande ‘ontwikkelingen’ in Huis ter Heide te betrekken en deze in het plan voor verkeersafwikkeling mee te nemen. Het gaat hier dan om de in de nabije toekomst geplande bouw van 84 woningen in Huis ter Heide West en de herschikking en uitbreiding van Sportpark Dijnselburg. Het spreekt vanzelf dat beide projecten gevolgen zullen hebben voor verkeerstoename en onzes inziens ook dat deze op hun beurt niet mogen leiden tot meer verkeersdruk. Hierdoor zou immers afbreuk gedaan worden aan het hierboven gemelde uitgangspunt.
------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>- Het comité dringt er met kracht op aan de verkeersafwikkeling samenhangend met deze 2 projecten via de Blackenhageweg te laten plaatsvinden en daar met de inrichting nu al rekening te houden.</p>
Reactie gemeente	<p>De geplande woningbouw in Huis ter Heide West is meegenomen in de verkeersonderzoeken die ten grondslag liggen aan dit uitwerkingsplan. In de onderzoeken zijn de verkeerseffecten van de woningbouw in zowel Zuid als West in kaart gebracht. Op basis van alle onderzoeken en analyses is een keuze gemaakt voor een voorkeursscenario voor de gewenste toekomstige verkeersstructuur voor Huis ter Heide. Het voorliggende plan voorziet in de aanleg van een nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid (doortrekken Blanckenhagenweg). Deze weg is ook bedoeld voor de verkeersontsluiting van de woningen in Huis ter Heide West. Bestemmingsverkeer van en naar Huis ter Heide West is hierdoor enerzijds mogelijk via de route Huis ter Heideweg – (doorgetrokken) Blanckenhagenweg – Zandbergenlaan en anderzijds via de route Korte Poot van de Korte Bergweg – Prins Alexanderlaan – Amersfoortseweg.</p> <p>Het voorkeursscenario voorziet echter ook in afsluiting van het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer, waardoor er nagenoeg geen sprake meer is van ongewenst doorgaand verkeer over de Korte Poot van de Korte Bergweg en de Prins Alexanderweg. De verkeersintensiteit en daarmee ook het aandeel zwaar verkeer door het bestaande Huis ter Heide zal hierdoor afnemen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur hoort ook het herinrichten van de Huis ter Heideweg en de Korte Poot. De inrichting moet aansluiten bij de functie van deze wegen, namelijk wegen met een verblijfsfunctie binnen het verblijfsgebied Huis ter Heide en bedoeld voor bestemmingsverkeer.</p> <p>De doorgetrokken Blanckenhagenweg kan ook gebruikt worden door bestemmingsverkeer van en naar het sportpark. De nieuwe weg wordt via een gelijkwaardig kruispunt aangesloten op de bestaande ontsluiting naar het sportpark. De aanleg van extra sportvelden is passend binnen de geldende sportbestemming; de verkeersintensiteiten van het sportpark zijn indirect meegenomen in de autonome groei van het autoverkeer. In de verkeersonderzoeken is nadrukkelijk rekening gehouden met deze autonome groei. De capaciteit van de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid is ruim voldoende om de toekomstige hoeveelheid verkeer, inclusief het verkeer van en naar het sportpark, goed te kunnen verwerken.</p>
Zienswijze	<p><i>15.2 Verkeerssnelheid</i></p> <p>Het komt enigszins merkwaardig over dat er enerzijds gesproken wordt over bestemmingsgebied waarbij een bepaalde verkeerssnelheid hoort, maar dat in de voorziene uitwerking juist een onderscheid gemaakt wordt in 2 snelheden voor hetzelfde gebied. Er is nadrukkelijk verzekerd dat ook de nieuw aan te leggen Blanckenhageweg een ‘bestemmingsweg’ zou moeten worden met de daaraan gekoppelde inrichting. Mocht deze door ons wenselijk geziene inrichting uiteindelijk geen realiteit worden dan kan en moet dat wat ons betreft gevolgen hebben voor de afwikkeling van het busverkeer.</p>
Reactie gemeente	<p>Het uitgangspunt is inderdaad dat we heel Huis ter Heide beschouwen als een verblijfsgebied, waar de verkeersfunctie in principe ondergeschikt is aan de woonfunctie. Alle wegen binnen de bebouwde kom van Huis ter Heide maken onderdeel uit van een verblijfsgebied en zijn daarmee ingedeeld als wegen met een verblijfsfunctie (30 km/uur).</p>

	<p>De twee woningbouwlocaties worden onderdeel van het grotere verblijfsgebied en de inrichting van de wegen is gericht op deze verblijfsfunctie. De nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid wordt een woonstraat met een maximum snelheid van 30 km/uur. De weg wordt verkeersveilig ingericht volgens de landelijke richtlijnen. Door de verblijfsfunctie van de weg met bijbehorende vormgeving moet het gemotoriseerd verkeer zich aanpassen en dit heeft een positief effect op de de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de buurt.</p>
Zienswijze	<p><i>15.3 De nieuwe weg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Het is jammer dat in het huidige uitwerkingsplan de oorspronkelijke gedachte van zogenaamde Glaxoweg is komen te vervallen. De ligging, de afwikkeling van het verkeer, de belemmering van het doorgaand verkeer zouden onzes inziens hiermee soepeler geweest zijn. Een ander aspect is dat het huidige traject een scheiding der geesten tot gevolg heeft gehad en tot tweespalt heeft geleid in de wijk. De kans dat deze zou zijn voorkomen was met de aanleg van de gedachte Glaxoweg een stuk groter geweest. - Als zoals het zich nu laat aanzien de Blanckenhageweg wordt doorgetrokken, moet deze wat ons betreft onderdeel zijn van een totaalpakket aan verkeersuitwerkingen die allen tot ontmoediging van doorgaand verkeer moeten leiden. - Tevens biedt de aanleg van deze weg kans om de bus- en vrachtverkeer overlast op z'n minst te beperken en het liefst weg te nemen. -
Reactie gemeente	<p>In eerste instantie was het inderdaad de bedoeling om de nieuwe weg tussen het bestaande kantoorpand en de nieuwe woningen aan te leggen. Deze weg zou dan een functie als ontsluitingsweg hebben. Daarnaast zouden de nieuwe woningen worden ontsloten via een woonstraat.</p> <p>Het voorliggende plan voorziet in één nieuwe weg die noordelijker komt te liggen, door de woonwijk heen. De reden hiervan is gelegen in het feit dat de ontwikkelaar niet alle gronden in het plangebied van Huis ter Heide Zuid heeft kunnen verwerven. Bovendien bleek dat twee wegen niet nodig zijn. Met één woonstraat kunnen zowel de woningen in Zuid als West worden ontsloten. Er is daardoor minder verharding nodig en komt er meer ruimte voor groen.</p> <p>Met de aanleg van de nieuwe weg komt er een verbinding tot stand tussen de Huis ter Heideweg en de Blanckenhageweg/Zandbergenlaan. Zonder verdere maatregelen zou dit een aantrekkelijke sluiproute zijn tussen Zeist en de Zandbergenlaan en leiden tot een enorme toename van verkeer op de (doorgetrokken) Blanckenhageweg. Daarom is in de gewenste toekomstige verkeersstructuur ook afsluiting van het viaduct over de A28 voorzien. Het college neemt hiervoor een apart verkeersbesluit, los van de planologische procedure voor dit uitwerkingsplan.</p> <p>Door de beoogde afsluiting is er nagenoeg geen sprake meer van doorgaand verkeer door heel Huis ter Heide. De verkeersintensiteit en daarmee ook het aandeel zwaar verkeer door het bestaande Huis ter Heide neemt hierdoor af. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur gaan we onderzoeken, samen met het openbaar vervoersbedrijf en de provincie, of de nieuwe weg gebruikt kan gaan worden voor buslijnen in zuid-noord richting. Dit onderzoek en het eventueel wijzigen van de busroute zijn echter geen onderdeel van het voorliggende uitwerkingsplan. De verkeersbestemming op de plankaart van het uitwerkingsplan wordt wel aangepast, zodat er genoeg ruimte is om bochten met voldoende manoeuvreerruimte voor de bus te kunnen realiseren.</p>
Zienswijze	<p><i>15.4 Afsluiting viaduct voor gemotoriseerd verkeer</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Zoals hierboven aangegeven is in het ontwikkelde verkeersplan de Blanckenhageweg onderdeel van een bepaalde verkeersvariant (variant 4). Onze voorkeursvariant is nadrukkelijk variant 5 waarbij er een knip komt aan het eind van de Korte Poot. Deze knip zou eventueel nog gebruikt kunnen worden voor de aanleg van een aantal nieuwe woningen. De in het plan opgenomen variant is echter vooralsnog 4 geworden. - Een ander onderdeel van deze variant is de afsluiting van het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer. Wij gaan ervanuit dat deze afsluiting doorgang gaat vinden. Er is immers een verkeersberekening gemaakt (leidende tot afname van het doorgaand verkeer) waar de afsluiting mede en een medebepalend uitgangspunt was/is. - De voorgenomen verkeerssnelheid van 50 km per uur moet zoals eerder aangegeven wat het comité betreft verlaagd worden naar 30 km per uur. Er is hier immers sprake van een woongebied met een weg voor bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer zoals overigens ook aangegeven door de verkeersdeskundige van de gemeente zelf. Alles moet er immers op gericht zijn de eventueel aanzuigende werking op doorgaand verkeer zoveel mogelijk te beperken. Hierbij is snelheid een factor van belang.
<p>Reactie gemeente</p>	<p>In tegenstelling tot het comité Korte Poot Veilig zien wij scenario 5 niet als meest ideaal. Bij scenario 5 zal de (doorgetrokken) Blanckenhageweg voor een groot deel gebruikt worden door doorgaand verkeer en zal daarmee een verkeersfunctie moeten krijgen, en géén verblijfsfunctie. Dit past niet in het uitgangspunt dat heel Huis ter Heide één verblijfsgebied is, waar de verkeersfunctie in principe ondergeschikt is aan de woonfunctie. Bij scenario 4 kan de (doorgetrokken) Blanckenhageweg wel de functie van verblijfsweg krijgen, omdat alleen bestemmingsverkeer er gebruik van maakt. Hierdoor kan de nieuwe weg ingericht worden als woonstraat.</p> <p>Verder heeft scenario 5 als gevolg dat er in feite een fysieke knip komt te liggen tussen het bestaande Huis ter Heide en de toekomstige woningbouw, terwijl we Huis ter Heide als één verblijfsgebied willen beschouwen. Scenario 4 doet recht aan de woonfunctie van geheel Huis ter Heide (bestaand én nieuw). En zoals eerder aangegeven heeft scenario 4 tot gevolg dat er minder verkeer over de Korte Poot zal rijden dan nu het geval is, omdat er nagenoeg geen sprake meer is van doorgaand verkeer. Alleen bestemmingsverkeer maakt dan nog gebruik van de wegen in Huis ter Heide.</p> <p>Voor ons antwoord over de verkeerssnelheid op de nieuwe weg en de afsluiting van het viaduct verwijzen naar de punten 15.2 en 15.3 Kort gezegd gaat voor de nieuwe weg een maximum snelheid van 30 km/uur gelden en is afsluiting van het viaduct een onlosmakelijk onderdeel van de totale toekomstige verkeersstructuur. Na de besluitvorming door de raad over het uitwerkingsplan, neemt het college een verkeersbesluit over het afsluiten van het viaduct.</p>
<p>Zienswijze</p>	<p><i>15.5 Busverkeer</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Een al jaren voortdurend probleem is dat van te hard rijdende bussen over een weg die daar niet geschikt voor is namelijk de Korte Poot. Na klachten van busmaatschappij over de te smalle weg, zijn de aanvankelijk juist voor dit doel geplaatste maatregelen zodanig aangepast dat het voor de bussen weer mogelijk is geworden (te) hard te rijden. Voor het 'gewone' autoverkeer is er nu feitelijk helemaal geen beperking meer om te hard over de Korte Poot van de Korte Bergweg te rijden. De nieuw aan te leggen weg biedt onzes inziens mogelijkheden de last van te hard rijdend verkeer op

	<p>z'n minst te verminderen. Extra voorzieningen m.b.t. Korte Bergweg zullen hierbij kunnen helpen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projectontwikkelaar RVO heeft laten uitrekenen of de nieuw aan te leggen weg geschikt gemaakt kan worden voor bussen en dat bleek mogelijk. RVO bleek hiertoe ook bereid te zijn. Hier ligt onzes inziens een mogelijkheid de overlast op de Korte Bergweg op z'n minst te verminderen en wellicht weg te nemen. - De gemeente heeft aangegeven te willen kijken naar de mogelijkheden om de bus belasting (gedeeltelijk) weg te nemen. Het liefst zouden wij deze bussen over de nieuwe weg (hiervoor beter geschikt te maken) willen laten rijden. Indien dat niet kan, stelt het comité voor bijvoorbeeld het busverkeer richting Zeist via de Blanckenhageweg af te wikkelen en dat richting Amersfoort over de Korte Poot te laten rijden. Wanneer dan zoals voorheen weer aan de kant van de Korte Poot geparkeerd kan gaan worden (de breedte is niet meer nodig want bussen hoeven elkaar niet te passeren) is er zonder kosten voor de gemeente een snelheid beperkende mogelijkheid die voor de gemeente geen kosten met zich meebrengt. Beter echter zou nog zijn verkeersbeperkende maatregelen te nemen.
Reactie gemeente	<p>Onder punt 15.3 is aangegeven dat wij bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur gaan onderzoeken, in samenspraak met het openbaar vervoersbedrijf en de provincie, of de nieuwe weg gebruikt kan gaan worden voor buslijnen in zuid-noord richting. Dit onderzoek en het eventueel wijzigen van de busroute zijn echter geen onderdeel van het voorliggende uitwerkingsplan. De verkeersbestemming op de plankaart van het uitwerkingsplan wordt wel aangepast, zodat er genoeg ruimte is om bochten met voldoende manoeuvreerruimte voor de bus te kunnen realiseren.</p> <p>Verder is bij punt 15.1 aangegeven dat bij de uitwerking van de verkeersstructuur ook het herinrichten van de Huis ter Heideweg en de Korte Poot van de Korte Bergweg wordt betrokken. De inrichting moet aansluiten bij de functie van deze wegen, namelijk wegen met een verblijfsfunctie binnen het verblijfsgebied Huis ter Heide en bedoeld voor bestemmingsverkeer. Bij de plannen voor de herinrichting van de Huis ter Heideweg en de Korte poot van de Korte Bergweg worden omwonenden betrokken, bijvoorbeeld over parkeren, fietsroutes en een verkeersveilige inrichting.</p>
Zienswijze	<p><i>15.6 Algemeen belang versus individueel ongemak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Het door de gemeente georganiseerde en door het comité gewaardeerde inspraaktraject is er één geweest waarbij alle bewoners van Huis ter Heide mogelijkheden gehad hebben tot inspraak. Er golden een aantal spelregels waarbij 'Algemeen Belang' een zeer bepalende factor en één van de leidende principes zou zijn. Hiertoe is gezamenlijk besloten omdat door niet alle bewoners van Huis ter Heide de verkeersonveiligheid en de verkeersoverlast hetzelfde wordt ervaren. - Samen met de Buurt & Belangenvereniging Huis ter Heide (BBV) heeft Comité Korte Poot Veilig zich ingespannen dit Algemeen Belang mee te nemen in de gesprekken met de gemeente. Tijdens het uitgebreide traject, in gesprekken met één van de projectontwikkelaars en gedurende gesprekken met de gemeente is er veel gesproken over wensen, over gemaakte afspraken in het verleden en wat al niet. Hieruit is een verkeersscenario gerold dat noch voor de BBV noch voor het Comité ideaal was. Het Comité heeft de uitkomst geduid als niet optimaal maar wel maximaal vanuit de gemeente en is bereid hierin met de gemeente samen te werken waarbij we onder meer willen kijken hoe er met slimme

	<p>maatregelen nog verbeteringen in de bestaande kunnen worden aangebracht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tot onze verbijstering heeft de BBV zeer recent een zogenaamde enquête rond doen gaan zowel bij bewoners van Huis ter Heide aan deze kant van de Amersfoortseweg als aan de andere kant en of het document nog verder verspreid is, is niet duidelijk. Duidelijk is wel dat deze enquête op tal van punten niet voldoet aan de basis eisen die hieraan gesteld dienen te worden. - Het doel van de enquête is het viaduct open te houden en pas verkeersmaatregelen te nemen indien na de afronding van alle bouwtrajecten is gebleken dat er sprake is van verkeersoverlast. Voor het comité is dit uitgangspunt absoluut onaanvaardbaar. Er is al jaren (ook door de gemeente erkend) sprake van overlast door doorgaand verkeer en het kan niet zo zijn dat er willens en wetens besloten wordt tot uitbreiding van deze overlast. De oplossing van reeds bestaande verkeersoverlast en het voorkomen van verdere overlast is immers mede de reden dat de hele inspraaktraject doorlopen is. <p>Jammer is dat er wederom ruzie in de wijk is evenals jaren geleden en over dezelfde problematiek. Jammer is ook dat men het 'individuele ongemak' laat prevaleren boven het algemeen belang.</p> <p>Het is merkwaardig ook dat er (terecht overigens) enerzijds te hoop gelopen wordt tegen aantasting van de omgeving waarin we wonen maar men anderzijds het benaderen van Zeist met de auto via een andere weg onoverkomelijk vindt.</p> <p>Het comité hoopt dat de gemeente haar belofte nakomt en de bouwactiviteiten koppelt aan het oplossen van de verkeers- en geluidsoverlast en tevens de verkeersveiligheid zal bevorderen.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p>Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij de verkeerseffecten van de nieuwe woningen in Zuid (en West) in beeld gebracht en beoordeeld welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om een aanvaardbare verkeersstructuur voor Huis ter Heide te realiseren. De bestaande verkeerssituatie is daarbij betrokken, beide belangenverenigingen in Huis ter Heide en inwoners zijn betrokken en uiteindelijk is daar een voorkeursvariant voor de toekomstige verkeersstructuur voor Huis ter Heide uitgekomen.</p> <p>Wij hebben begrip voor het individuele belang van bewoners van Huis ter Heide als het gaat om de (snelle) bereikbaarheid van Zeist per auto. Zoals door het Comité aangegeven, hebben wij als gemeente echter ook een publiek belang af te wegen en dat vraagt om een afweging van meerdere punten. In die belangenafweging vinden wij een verkeerssluw en verkeersveilig Huis ter Heide een zwaarwegend belang.</p> <p>Dit maakt dat wij de bouw van de woningen en de ingrepen in de verkeersstructuur niet los van elkaar kunnen zien, zowel in de planvorming als in de daadwerkelijke uitvoering.</p> <p>Bij de uitvoering volgen wij (globaal) de volgende tijdlijn van werkzaamheden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realiseren woningbouw in Huis ter Heide Zuid, bouwverkeer via het viaduct. 2. Herinrichten Blanckenhagenweg ter hoogte van de autoboulevard (oplossing voor laden en lossen en parkeren). 3. Openstellen ontsluiting Huis ter Heide Zuid via (doorgetrokken) Blanckenhagenweg/ autoboulevard.

	<p>4. Afsluiten viaduct door aanleggen bussluis in Huis ter Heideweg. 5. Realiseren woningbouw in Huis ter Heide West, bouwverkeer via het viaduct (busluis tijdelijk buiten bedrijf/open voor bouwverkeer). 6. Herinrichten Huis ter Heideweg en Kort Poot van de Korte Bergweg.</p> <p>Hiermee geven wij invulling aan de samenhang tussen woningbouw en verkeersmaatregelen.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van de verkeersbestemming op de verbeelding (plankaart) van het uitwerkingsplan.

Zienswijze 16 – Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide

Zienswijze	<p><i>Inleiding</i></p> <p>Binnen het kleine gebied in en rondom de buurtschap Huis ter Heide worden door de Gemeente Zeist diverse plannen parallel ontwikkeld zonder in het openbaar over de onderlinge samenhang en uiteindelijke totaal-impact te communiceren. Steeds opnieuw worden de inwoners van Huis ter Heide ondanks herhaalde verzoeken om informatie pas vlak voor besluitvorming geconfronteerd met reeds ver uitgewerkte deelplannen die wel afgestemd blijken te zijn met andere belanghebbenden (zie het besluit rond HSV Phoenix en het semi-openbare grasveld bij SV Zeist en de zg. Glaxoweg).</p> <p>Nadat het ene deelplan is vastgesteld, wordt het volgende deelplan gepresenteerd, en blijken vervolgens juist de door de inwoners van Huis ter Heide gewenste onderdelen niet meer mogelijk als consequentie van het zojuist vastgestelde plan. De term 'salami-tactiek' wordt genoemd.</p> <p>Wij missen een integrale aanpak waarbij omwonenden vooral ook in de belangrijke beginfase van plannen echt invloed kunnen hebben. Zo gaven we in onze zienswijze bij het ontwerp bestemmingsplan voor HtH West (juni 2015) al de voorkeur aan een bredere aanpak, maar verdween dat BP ergens in een la. Zo ook konden we helaas niet meewerken aan een toegezegde, in de bestuurlijke planning steeds uitgestelde en vervolgens geschrapte gebiedsvisie voor HtH Zuid.</p> <p>Het voorliggende plan voor de bouw van woningen in Huis ter Heide Zuid heeft onuitgewerkte consequenties voor andere onderdelen van Huis ter Heide. Met name het niet onderbouwde voorschot op de toekomstige verkeerssituatie in de gehele wijk valt hierbij op.</p> <p>Het voornemen om het viaduct over de A28 af te sluiten voor autoverkeer, na een informatiebijeenkomst met uiteenlopende opvattingen en vervolgens eenzijdig afgerond door de gemeente, heeft grote impact op de feitelijke en gevoelde aansluiting bij de rest van Zeist.</p> <p><i>16.1 Verzoek om uitstellen verkeersbesluit</i></p> <p>Hoe de verkeerssituatie in Huis ter Heide er straks uit komt te zien is onduidelijk nu de oorspronkelijk via de toegangsweg naar SV Zeist geplande ontsluitingsweg vanuit HtH West waarschijnlijk onmogelijk is geworden. Dit door het in het PvE geplande recreatieterrein te wijzigen in een met hekken omheind semi-openbaar terrein. Pas op</p>
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>22 januari jl zagen we een eerste schets over de invulling van HtH West; omdat een eerste overleg daarover met ons pas begin februari gepland is komen we binnen 14 dagen mogelijk nog met een aanvullende reactie. Daarnaast is in het voorliggende plan voor Zuid de zg. Glaxoweg ook anders gesitueerd en smaller geprojecteerd dan in diverse bijeenkomsten in het verleden steeds vermeld.</p> <p>We vragen ons daarom af in hoeverre het acceptabel is binnen het kader van een uitwerkingsplan voor een klein gebied (Zuid) een verkeersbesluit voor een hele wijk vast te stellen, voorafgaand of parallel (= gelijktijdig?) aan en als dwingende voorwaarde voor een te nemen besluit over nieuwbouw in HtH Zuid.</p> <p>We verzoeken de gemeente daarom nadrukkelijk om een voorgenomen verkeersbesluit uit te stellen tot er een volledig overzicht is van alle implicaties en alternatieven van de nieuwe verkeerssituatie(s) in geheel Huis ter Heide (op basis van de dan actuele verkeersinfrastructuur met bijbehorende maatregelen). Dus pas een verkeersbesluit nemen op basis van alle relevante gegevens NADAT alle bouwplannen in Huis ter Heide definitief zijn vastgesteld.</p> <p>Wat de verkeerssituatie betreft ontbreekt er om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen nog heel veel informatie, o.a.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Op een aantal plaatsen in de wijk is er sprake van verkeersoverlast. Naast het feitelijke aantal verkeersbewegingen (inclusief zg. sluipverkeer m.n. in de ochtendspits) is dat vooral een kwantitatieve beoordeling, maar er is nog nooit breed en goed nagegaan hoe de situatie in de wijk door een representatieve afspiegeling van de bewoners beleefd wordt (meer kwalitatief). 2. Onduidelijk is ook in hoeverre maatregelen zoals het afsluiten van het viaduct over de A28 proportioneel en ook echt noodzakelijk zijn. Bij een vorige week gehouden huis-aan-huis buurtenquête blijkt dat 87% van de 151 reagerende huishoudens (40% response) tegen afsluiting is en slechts 13% voor afsluiting van het viaduct zijn. De opvattingen van de nieuwe bewoners in Zuid en West kennen we nu nog niet, maar zijn ook van belang. 3. Onbekend is hoe de komst van de nieuwe wijken Huis ter Heide Zuid en West, de Softbalclub Phoenix en de Landelijke Meldkamer Samenwerking in het voormalige GSK-kantoor zal uitpakken qua verkeersstromen. Waarom nu besluiten op basis van aannames in plaats van de werkelijke situatie straks? 4. Onduidelijk is of uitputtend en voldoende creatief is nagegaan wat er aan (al dan niet fysieke) verkeersremmende maatregelen nog mogelijk is om het verkeer verder te beperken. Mogelijke risico's m.b.t. de verkeersveiligheid in de wijk zijn wellicht nog verder terug te brengen, zeker als de snelheidsbeperking van 30 km beter gehandhaafd zou worden. 5. Onduidelijk is ook welke maatregelen in de directe omgeving eventueel nog mogelijk zijn (o.a. door bewegwijzering/verbod voor vrachtwagens/etc.) om niet bestemmingsverkeer om de wijk heen te leiden. 6. Problematisch is ook de aansluiting op de zg. ovonde. Het (snel en met zeer beperkte ruimte) moeten invoegen vanaf de Blanckenhagenweg richting Zeist is heel gevaarlijk, mede vanwege het vele afslaande verkeer naar de A28 richting Utrecht. Wat gaat de provincie daar aan doen? Verder is het de vraag of de verwerkingscapaciteit (nu en op termijn) van de ovonde, zeker tijdens de spitsuren, wel voldoende is.
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Algemeen</i> Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij de verkeerseffecten van de nieuwe woningen in Zuid (en West) in beeld gebracht en beoordeeld welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om een aanvaardbare verkeersstructuur voor Huis ter Heide te realiseren. De bestaande verkeerssituatie is daarbij betrokken, beide</p>

belangenverenigingen en inwoners van Huis ter Heide zijn betrokken en uiteindelijk is daar een voorkeursvariant voor de toekomstige verkeersstructuur voor Huis ter Heide uitgekomen.

Het aanleggen van een nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid, als verbinding tussen de Zandbergenlaan en de Huis ter Heideweg, heeft gevolgen voor de verkeersstromen op bestaande wegen in Huis ter Heide. Daarnaast is er al sprake van verkeersoverlast (o.a. door sluipverkeer) op de Prins Alexanderweg en de Korte Poot van de Korte Bergweg. Daarom hebben wij bij de planvorming van Huis ter Heide Zuid integraal naar de verkeerssituatie in Huis ter Heide gekeken. Indien eerst woningen in Zuid (en West) worden gerealiseerd en pas daarna besluiten worden genomen over benodigde verkeersmaatregelen, vinden wij dat in strijd met een goede ruimtelijke ordening. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de woningbouwplannen kan dan in twijfel worden getrokken. Dit maakt dat wij de bouw van de woningen en de ingrepen in de verkeersstructuur niet los van elkaar kunnen zien. Dit geldt voor zowel de planvorming als de uitvoering van de maatregelen.

De voorkeursvariant van de toekomstige verkeersstructuur is uitgangspunt voor het voorliggende uitwerkingsplan. De raad neemt eerst een besluit over het uitwerkingsplan. Voor het verkeersbesluit is het college van burgemeester en wethouders bevoegd gezag. Na het besluit van de raad over het uitwerkingsplan, wordt het verkeersbesluit (in mandaat) genomen. Tegen het verkeersbesluit kan, los van de procedure van het uitwerkingsplan, bezwaar en beroep worden ingesteld.

Specifiek benoemde punten

1. Tijdens de bewonersavonden in 2019 is er met bewoners en andere belanghebbenden veel gesproken over de verkeerssituatie in Huis ter Heide. Dit heeft een beeld gegeven van hoe de verkeerssituatie wordt beleefd, welke knelpunten er zijn en hoe de toekomstige situatie er uit zou kunnen zien. Dit heeft voldoende input opgeleverd om een brede belangenafweging te kunnen maken over een voorkeursscenario voor het verkeer.
2. Wij hebben kennis genomen van de uitkomsten van de enquête ([zie bijlage 4 van deze zienswijzennota](#)), die is uitgezet door de Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide. Via de enquête is aan huishoudens enerzijds de vraag gesteld of men vóór of tegen het afsluiten van het viaduct over de A28 voor autoverkeer is. Anderzijds is gevraagd of men vóór of tegen het uitstellen van het besluit over de afsluiting is, tot alle verkeersconsequenties na realisering van de woningbouw duidelijk zijn. De enquête is uitgezet in zowel het noordelijk als het zuidelijk deel van Huis ter Heide. De uitkomst van de enquête geeft aan dat de respons in het zuidelijk deel het grootst is in de straten Willem Versteeghstraat, Korte Bergweg (zonder Korte Poot) en Albert Plesmanring. Meer dan de helft van de huishoudens in deze straten vulde de enquête in en de meerderheid daarvan is tegen afsluiting van het viaduct. Ook van de bewoners van het noordelijk deel die de enquête invulden, is de meerderheid tegen de afsluiting. Vanuit deze bewoners bezien is het begrijpelijk dat men tegen afsluiting van het viaduct is omdat in deze straten minder sprake is van hinder vanwege doorgaand sluipverkeer. Vanuit de straten waar sprake is van overlast door sluipverkeer, zoals de Prins Alexanderweg en de Korte Poot van de Korte Bergweg is de respons op de enquête echter beduidend minder.

Uiteindelijk heeft de gemeente het algemeen belang af te wegen en dat vraagt om een afweging van meerdere punten. In die belangenafweging is een verkeerssluw en verkeersveilig Huis ter Heide een zwaarwegend belang en in dat kader dient juist ook het belang van een minderheid te worden betrokken. De gemeente wil door de afsluiting voorkomen dat de verkeersproblemen op een klein deel van de bewoners worden afgewenteld.

	<p>3. Het verkeerskundig onderzoek, onderdeel van het ontwerp uitwerkingsplan, geeft inzicht in de toekomstige verkeersstromen. In het onderzoek is nadrukkelijk rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer. De aanleg van extra sportvelden is onderdeel van de autonome groei.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijzen is de ontsluiting van het voormalige GSK-kantoor nader onderzocht. Dit heeft ertoe geleid dat de bussluis (ter afsluiting van het viaduct) ten noorden van de inrit naar het kantoor van LMS komt te liggen. Hierdoor blijft alleen het kantoorpand voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar via het viaduct en kan dit verkeer niet via de Prins Alexanderweg en de Korte Poot van de Korte Bergweg. Het verkeersonderzoek is hierop aangepast en wordt toegevoegd aan het vast te stellen uitwerkingsplan.</p> <p>4. Er is voldoende nagegaan wat de verkeerseffecten van verschillende scenario's zullen zijn. Het op een juiste manier inrichten van een weg is hierbij al meegenomen. Met het openhouden van het viaduct ontstaat er een onlogische verkeersstructuur met kortere verbindingen die voor verkeer aantrekkelijker blijven ook al neem je snelheidsbeperkende maatregelen. Het gebruik van de weg (doorgaand verkeer) komt dan niet meer overeen met de functie (verblijfsfunctie) die de weg heeft.</p> <p>5. Zachte maatregelen zoals bewegwijzering of het instellen van verboden, hebben onvoldoende effect op het weren van doorgaand verkeer. Verkeer laat zich niet sturen door borden, zeker plaatselijk bekend verkeer niet.</p> <p>6. In het voortraject van het uitwerkingsplan is met de provincie gesproken over de afwikkeling van het verkeer op de ovonde. Naar aanleiding daarvan is een quickscan uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling van de ovonde. Deze scan was als bijlage opgenomen bij het ter inzage gelegde ontwerp uitwerkingsplan.</p> <p>De quickscan heeft inzichtelijk gemaakt dat de ovonde, ook zonder de gewijzigde verkeersstructuur en zonder de woningbouw in West en Zuid, veel verkeer te verwerken krijgt. De toekomstige verkeersstructuur (voorkeursvariant) en de woningbouw van West en Zuid, hebben geen beduidende invloed op de verkeersafwikkeling van de ovonde. Op het drukste moment van de dag (namelijk in de ochtendspits) is en blijft het lastig om de ovonde op te rijden, met name vanaf de Blanckenhagenweg. 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. Maar voor de rest van de dag en dus ook tijdens de avondspits, blijft de verkeersafwikkeling van de ovonde acceptabel.</p> <p>De conclusie is in ieder geval dat het niet door de toekomstige woningbouw in West en Zuid komt dat de ovonde het verkeer moeilijk kan verwerken. Daarbij is de voorkeursvariant waarbij de Blanckenhagenweg wordt doorgetrokken en het viaduct wordt afgesloten, gunstiger voor de afwikkeling van de ovonde, dan wanneer het viaduct wordt open gehouden voor al het verkeer.</p> <p>In aanvulling op onze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota, waarin een algemene toelichting is opgenomen over het onderdeel 'verkeer'.</p>
Zienswijze	<p>16.2 De zg. Glaxoweg niet conform interactieve planvorming Programma van Eisen (2009)</p> <p>In 2009 is besloten om de Glaxoweg als ontsluitingsweg aan te leggen, als voorwaarde voor de woningbouw in HtH West. Deze weg zou het verkeer rondom Huis ter Heide Zuid leiden en er voor zorgen dat het sluipverkeer niet langer door de Korte Poot van de</p>

	<p>Korte Bergweg zou gaan. Hiertoe zou tevens het nu doodlopende stukje van de Prins Alexanderweg weer ontsloten worden (zoals in het verleden het geval was).</p> <p>Tot onze verbijstering werd ons door de projectontwikkelaar (later bevestigd door de projectleider van de gemeente) meegedeeld dat dit nu een smalle weg wordt, dwars door het nieuwe wijkje en niet zoals voorheen gepland langs de zuidelijke rand parallel aan het voormalige GSK-kantoor, zoals iedereen verwacht had (zie de interactieve planvorming in 2009). Bij de eerste presentatie van de plannen aan de buurt eind 2018 ging de projectontwikkelaar nog wel uit van een weg parallel aan en vlak langs het voormalige GSK (nu LMS) kantoor (zie de toen in Abrona getoonde schetsen).</p> <p>Voor de BBV is deze nieuwe situering van een smal weggetje door het plangebied van Huis ter Heide Zuid onacceptabel. De keuze voor deze smalle woonstraat lijkt gebaseerd op voornemens van de gemeente om het viaduct af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.</p> <p>Deze besluitvorming dient o.i. gebaseerd te zijn op resultaten uit interactief overleg tussen alle partijen bij de verschillende projecten (de nieuwe sportaccommodatie en de woningbouw in West en Zuid). Een projectontwikkelaar kan alleen in breed overleg plannen maken voor ontsluiting van zijn (deel)plangebied i.c. Huis ter Heide Zuid.</p> <p>Ook vragen wij ons af of het nu voorliggende voorstel van de projectontwikkelaar/gemeente wel optimaal is. De smalle weg komt uit op een T-splitsing op de hier nu nog doodlopende Prins Alexanderweg. Er is hier sprake van een lastige splitsing: voor afremmen van verkeer positief, voor een vlotte doorstroming negatief. Ook gelet op de nog onduidelijke gevolgen van de naastgelegen keerlus (voor opladers met nieuwe auto's voor de bedrijven langs de autoboulevard).</p> <p>Belangrijke vraag is hier ook nog wat voor voorwaarden de gemeente op voorhand (in de anterieure overeenkomst met RV&O) of tijdens de planontwikkeling m.b.t. deze aan te leggen weg gesteld heeft. Die voorwaarden zijn ons onbekend.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p>Voor onze reactie verwijzen wij naar de algemene toelichting in hoofdstuk 2. In aanvulling daarop: het tegengaan van doorgaand verkeer door Huis ter Heide is een belangrijke doelstelling. De wegen zullen dan juist zo moeten worden ingericht (o.a. smal, dubbele bocht) dat het voor doorgaand verkeer niet aantrekkelijk is om via de nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid te rijden. Een vlotte doorstroming voor verkeer in Huis ter Heide is juist niet het doel. De snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer zijn dan te groot en dat is verkeersonveilig. De wegen in Huis ter Heide maken allemaal onderdeel uit van het verblijfsgebied. Het doel is juist dat gemotoriseerd verkeer zich met gepaste snelheid in Huis ter Heide voortbeweegt waar ook fietsers op de rijbaan rijden en voetgangers oversteken. Dit betekent onder andere smalle rijbanen en compacte en gelijkwaardige kruispunten</p> <p><i>Voorwaarden nieuwe weg</i></p> <p>Het college heeft in 2019 ingestemd met het principeverzoek voor woningbouw in Huis ter Heide Zuid en daarbij randvoorwaarden opgesteld voor de verdere planontwikkeling. Eén van de randvoorwaarden betrof het realiseren van de 'Glaxoweg', als verbinding tussen de Blanckenhagenweg langs de autoboulevard en het nog te realiseren Huis ter Heide West.</p> <p>Daarbij hebben wij bij het plan voor Huis ter Heide Zuid rekening te houden met de voorwaarden zoals die destijds (2005) in het bestemmingsplan Oud Zandbergen eo zijn vastgelegd voor het uitwerkingsgebied Huis ter Heide Zuid.</p> <p>Over de ontsluiting van het gebied is toen het volgende vastgelegd:</p>

	<p><i>Het beleid is er op gericht om het op de plankaart aangewezen uitwerkingsgebied her in te richten teneinde een ontsluiting van de autoboulevard en Huis ter Heide-Zuid te bewerkstelligen die leidt tot een vermindering van het verkeer over de Korte Bergweg en de Prins Alexanderweg ten noorden van de aansluiting op de Korte Bergweg.</i></p> <p>De nieuwe weg door Huis ter Heide Zuid in combinatie met de beoogde afsluiting van het viaduct (met uitzondering van bussen en het 'Glaxo verkeer') geven invulling aan deze voorwaarde.</p>
Zienswijze	<p><i>16.3 Ecologie en groen onvoldoende gewaardeerd</i></p> <p>Er verdwijnt binnen dit plangebied een aanzienlijke hoeveelheid groen (graag hadden we het precieze percentage gezien). Onduidelijk is waar en hoe het weg te halen niet aangegeven percentage groen gecompenseerd gaat worden. Graag zagen we dat nader toegelicht.</p> <p>De bomenrij langs de Huis ter Heideweg als entree van de wijk is beeldbepalend maar wordt aanzienlijk smaller en daarmee verdwijnt de groene entree van de wijk en dat betekent een aantasting van het groene karakter (een veelbesproken kernwaarde van de gemeente). Net zoals eerder de mooie groene entree langs de A28 verdween toen op het landgoed Oud Zandbergen 800 bomen gekapt werden (met marginale compensatie) om plaats te maken voor een autoboulevard.</p> <p>We vrezen dat er te veel bomen gekapt gaan worden. De strook langs de HtH-weg moet voldoende breed blijven in lijn met de bescherming van het groen, conform de Structuurvisie 2020 en het beleid van de gemeente ("die inzet op het veilig stellen, koesteren en versterken van het groene karakter van Zeist"). De Propositie van Zeist (oktober 2020, pg. 66) gaat uit van verdere vergroening (zie het citaat onder aan deze brief) en het voorliggende plan voor Huis ter Heide Zuid staat daar haaks op en reduceert de groene entree van Huis ter Heide tot een rijtje bomen voor appartementsgebouwen aan de ene kant en een rijtje bomen voor een sportcomplex aan de andere kant van de weg. Dit alles terwijl er om klimaatredenen alleen maar bomen bij moeten komen. Waarom geen bredere groenstrook en de woningen wat meer naar het oosten opgeschoven, precies in het verlengde van de rij tweekappers langs de Korte Bergweg?</p> <p>We wijzen hier op een herhaling van de (al dan niet met verleende vergunning plaatsgevonden) kaalslag voor het voormalige GSK- en nu LMS-kantoor. Eerst was het daar flink groen en nu staat daar nog maar een enkele boom.</p> <p>Van extra belang is hier dat het verdwijnen van de bomen op deze plek een negatief effect heeft m.b.t. het verminderen van de geluidsoverlast van de A28 en het afvangen van fijnstof.</p> <p>Wat de fauna betreft zijn er ook nog diverse vragen. Zo begrijpen we niet dat er geen verder onderzoek vermeld is naar o.a. de hazelworm en de in de omgeving eerder wél waargenomen das. Wat het effect (o.a. voor fourageren) van nog meer verdwijnend groen is voor de vleermuizen, maar ook voor roofvogels is ook nog niet duidelijk. De onderzoeksgegevens vinden we te beperkt. Van groot belang is het dat er bij het ecologisch onderzoek naar de verschillende effecten iets verder gekeken moet worden dan alleen maar naar het directe kleine projectgebied. Beetje bij beetje en daardoor vaak onopgemerkt wordt de natuur in onze directe omgeving aangetast (zie de uitbreiding van het sportpark, de geplande woningbouw in West, plannen in Dijnseburg). Bij een goede beoordeling van nieuwbouwplannen dienen ook wat verder weg liggende effecten meegewogen te worden (zie bv ook het verdwijnen van over de Alexanderweg overspringende eekhoorns vanuit Oud Zandbergen).</p>

	<p>Naar onze mening worden ook bij dit project de effecten op natuur en milieu te weinig meegewogen.</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Groen en bomen</i> De gemeente onderschrijft het belang van de groenstrook langs de Huis ter Heideweg als beeldbepalende groenstructuur voor het gebied. Het levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Daar waar mogelijk wordt deze bestaande groenstructuur (de bomen) behouden in het plan. Het stedenbouwkundig plan is zo opgezet dat er een groenstrook behouden blijft tussen de Huis ter Heideweg en het appartementencomplex. De breedte van deze groenstrook varieert. Wij vinden het belangrijk dat er een groene uitstraling langs de Huis ter Heideweg behouden blijft. Daarom krijgt de betreffende groenstrook een groenbestemming met een extra aanduiding, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook. Binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning vereist voor diverse werken en werkzaamheden, ter bescherming van deze waarden.</p> <p>Bij de situering van de appartementen is rekening gehouden met de roolijnen van de woningen aan de Korte Bergweg 1 tot en met 11. Om een aantrekkelijke voorkant te creëren aan de Korte Bergweg (in het plangebied) is ervoor gekozen om de appartementen niet in het verlengde te plaatsen van de woningen aan de Korte Bergweg 23 en verder. Daarnaast is er gekozen voor een ondergrondse parkeerkelder en dat geeft kwaliteit aan het gebied rondom de appartementengebouwen aan de Huis ter Heideweg (minder 'blik' op straat). Een ondergrondse parkeerkelder heeft echter een bepaalde breedte en toerit nodig, waardoor de gebouwen iets naar het westen zijn gesitueerd.</p> <p>Voor de bouw van de appartementencomplexen is het wel noodzakelijk dat een aantal bomen gekapt moet worden. Deze bomen moeten echter gecompenseerd worden op basis van de eerder vastgestelde uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Oud Zandbergen eo. In dat bestemmingsplan staat namelijk dat "<i>indien er in de bosstrook langs de Huis ter Heideweg bomen worden gekapt dienen deze conform de daarvoor geldende, gemeentelijke regels te worden gecompenseerd</i>".</p> <p>Binnen het plangebied is voldoende ruimte om de bomen die gekapt worden in de strook langs de Huis ter Heideweg, te compenseren. Om de compensatie juridisch te kunnen garanderen, wordt een regeling in het uitwerkingsplan opgenomen. De regeling houdt in dat de omgevingsvergunning voor het bouwen van de appartementengebouwen langs de Huis ter Heideweg, alleen kan worden verleend indien er een plan voor herplant van de te kappen bomen als voorschrift aan de omgevingsvergunning wordt verbonden.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van het plan wordt dus invulling gegeven aan de bomencompensatie. In de aan te vragen omgevingsvergunning wordt uiteindelijk exact bepaald welke bomen gekapt moeten worden. Tevens zal dan in een compensatieplan onder andere de positie en type bomen nader onderbouwd moeten worden.</p> <p>In 2019 is door een boomtechnisch ingenieursbureau een boominspectie uitgevoerd in het plangebied. Daarbij zijn de bomen gekwalificeerd op type en afmeting en is de kwaliteit van de bomen beoordeeld. De afbeelding in bijlage 3 geeft alle bomen weer die in kaart zijn gebracht en de toekomstige bebouwing.</p> <p><i>Fauna</i> Ecologisch onderzoek richt zich op het onderzoeken van negatieve effecten op beschermde soorten en beschermde gebieden. Voor beschermde soorten is onderzocht of deze in het plangebied verwacht kunnen worden en welke maatregelen eventueel nodig zijn om effecten te voorkomen, verzachten of compenseren. Er wordt niet persé</p>

	<p>alleen gekeken naar soorten die binnen het plangebied leven, maar ook of het plangebied essentieel leefgebied is voor beschermde soorten in de ruimere omgeving. Dat een soort op een bepaalde plaats is gezien, betekent niet automatisch dat deze plek essentieel leefgebied of een vaste rust- of verblijfplaats is. De wet beschermt deze essentiële functies voor beschermde soorten, en er moet worden onderzocht of deze in het plangebied aanwezig zijn. In het onderzoek zijn bomen geïnspecteerd op nesten van eekhoorns en roofvogels en deze zijn niet aangetroffen. De das komt in de omgeving voor, maar in het plangebied is geen essentieel leefgebied omdat er teveel menselijke activiteit is. Het onderzoek voldoet aan de eisen die hier aan worden gesteld.</p> <p>Op basis van de uitgevoerde quick scan ecologie is nader onderzoek gedaan naar vleermuizen en de hazelworm. Dit onderzoek is in gang gezet, maar ten tijde van het opstellen van deze zienswijzennota was het nader onderzoek naar vleermuizen nog niet volledig afgerond. Dit komt omdat het onderzoek in de paarperiode plaatsvindt tussen half augustus en eind september 2021. In die periode worden nog twee onderzoeks rondes uitgevoerd.</p> <p>Op basis van de beschikbare gegevens uit het nader onderzoek is de voorlopige conclusie als volgt: Met de herontwikkeling van het plangebied is vooralsnog - onder voorbehoud van de onderzoeks rondes in de paarperiode - geen ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming. De hazelworm is niet aangetroffen in het plangebied. Ook zijn er geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen (in boomholtes) aanwezig en is er geen sprake van essentieel foerageergebied voor vleermuizen. Zodra de resultaten van de onderzoeks rondes naar vleermuizen in de paarperiode bekend zijn, worden deze toegevoegd aan het nader onderzoek. Het volledige onderzoek wordt toegevoegd aan de stukken voordat de raad een besluit neemt over de vaststelling van het uitwerkingsplan.</p> <p>In het geval van aanwezigheid van beschermde soorten (vleermuizen) zal het mogelijk zijn om een ontheffing aan te vragen. Aan een ontheffing zullen voorwaarden worden gesteld, maar het ligt in de lijn der verwachting dat voor de onderzochte soorten in principe een ontheffing verkregen kan worden.</p> <p>Voor beschermde gebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland (NNN)) geldt dat Natura 2000-gebieden op meer dan 10km afstand zijn gelegen en effecten zijn op basis daarvan uit te sluiten. Het plangebied ligt niet binnen de begrenzing van het NNN en hoeft daarom voor dat aspect niet onderzocht te worden.</p> <p>Voor andere plannen in de omgeving zal op vergelijkbare wijze ecologisch onderzoek moeten worden gedaan. Deze plannen zijn echter niet in dezelfde fase van planvorming en kunnen zodanig ook nog niet worden onderzocht. Ook moet worden vermeld dat er inderdaad natuur wordt verwijderd / gewijzigd ten gevolge van de plannen, maar niet al het groen en niet alle dieren en planten zijn beschermd. De wetgeving richt zich op specifieke beschermde soorten en gebieden en deze zijn voldoende onderzocht.</p>
Zienswijze	<p><i>16.4 Aantal woningen</i> Bij de presentatie door RV&O eind 2018 in Abrona is vanuit de buurt direct al aangegeven dat het aantal woningen (m.n. ook in appartementsbouw) voor dat gebied nogal groot was, gelet op de beperkte omvang van het plangebied en het dorpse karakter van de rest van Huis ter Heide. Eerder was er een plan voor een veel kleiner aantal grondgebonden woningen inclusief een geluidswal. Bij de bouw van minder woningen kan de in het verleden geplande ontsluitingsweg misschien alsnog wel vlak langs het LMS-kantoor worden aangelegd. Voor de goede orde, op zich zijn we als BBV nooit tegen het belang van beperkte woningbouw als zodanig in dit gebied geweest.</p>

<p>Reactie gemeente</p>	<p>Binnen het plangebied van Huis ter Heide Zuid kunnen maximaal 72 woningen worden gebouwd. Concreet gaat het om 67 appartementen, vier twee-onder-één-kapwoningen en één vrijstaande woning. Het plan voorziet in gestapelde woningbouw en dat maakt dat er meer woningen in het plangebied gerealiseerd kunnen worden dan wanneer er alleen grondgebonden woningen worden gebouwd. Daarnaast dragen de twee appartementengebouwen aan de zuidzijde bij aan het weren van geluid van de snelweg. De stedenbouwkundige opzet is zodanig dat dit aansluit op de bestaande bebouwing in Huis ter Heide.</p> <p>Er komen woningen in diverse prijsklassen, waaronder ook sociale woningbouw, geschikt voor de huisvesting van diverse doelgroepen. Hiermee draagt dit plan een steentje bij aan het verlichten van het woningtekort, in lijn met het gemeentelijk woonbeleid. Voor de gemeente is dit een zwaarwegend belang.</p>
<p>Zienswijze</p>	<p><i>16.5 Geluidsoverlast en luchtkwaliteit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geluidsoverlast In het plangebied en verdere omgeving is sprake van forse geluidhinder, met negatieve gevolgen voor gezondheid en welzijn. Wettelijke waarden worden overschreden, waardoor het woongenot wordt aangetast. We vragen ons af waarom er behalve een dove gevel geen andere geluidswerende maatregelen genomen kunnen worden. Geen verdere maatregelen nemen vanwege "kosteneffectiviteit" en daarom maar een hogere geluidsnorm vaststellen vinden we een erg goedkope en weinig oplossende maatregel. Zie verder onze bezwaren in de (bijgevoegde) zienswijze m.b.t. Ontwerpbesluit 'hogere waarden'. Waarom de geluidsoverlast niet serieuzer genomen? <p>Tevens wijzen wij nogmaals nadrukkelijk op het PvE van de Kopgroep uit 2009, waaruit helder blijkt dat woningbouw in een strook van tenminste 500 meter vanaf de A28 vanwege geluidsoverlast onverantwoord is. Dit was ook de reden dat de plannen voor West zich duidelijk noordwaarts hebben verschoven in de richting van het voormalig sportveld van de korfbalvereniging de Tovers.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luchtkwaliteit Ongezonde lucht grijpt op korte en langere termijn op een vaak sluipende wijze in op allerlei aspecten van ons lichaam en vormt als zodanig dan ook een belangrijke rol bij de beoordeling van onze leefomgeving. Dat de verschillende luchtkwaliteitswaarden kennelijk ook onder de normen/advieswaarden van de WHO zouden vallen en wat dat impliceert wordt in de nota onvoldoende duidelijk gemaakt. Nieuwe bewoners willen weten waar ze aan toe zijn. Graag zagen we dat nader toegelicht. In het bijzonder zagen we vooral ook nader aangegeven in hoeverre er rekening gehouden wordt met de effecten van ultrafijnstof, van grote invloed op de gezondheid (hart/longen/hersenen). <p>Ook hier wijzen wij nogmaals nadrukkelijk op het PvE van de Kopgroep uit 2009, waaruit helder blijkt dat woningbouw in een strook van tenminste 500 meter vanaf de A28 vanwege de luchtkwaliteit onverantwoord is. Dit was ook een reden waarom de plannen voor West zich duidelijk hebben verschoven naar het voormalig sportveld van de korfbalvereniging de Tovers.</p> <p>Kortom: wat is het beleid van de gemeente inzake geluidsoverlast en de luchtkwaliteit, het toestaan van maximale normen of het werken met een veilige marge conform WHO-advies?</p>
<p>Reactie gemeente</p>	<p><i>Geluidsoverlast</i> In het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaaï, deel uitmakende van het ontwerp uitwerkingsplan, is beschreven welke maatregelen zijn onderzocht om de geluidsbelasting op de woningen te reduceren.</p>

Het plaatsen van geluidsschermen langs de snelweg en de Huis ter Heideweg is onderzocht en afgewogen. In het akoestisch onderzoek is nader toegelicht waarom de plaatsing van een geluidsscherm langs de A28 of de Huis ter Heideweg op bezwaren stuit. Het komt erop neer dat in dit geval een geluidsscherm de geluidsbelasting niet kan reduceren tot de voorkeurswaarde. Daardoor weegt de vermindering van het geluid niet op tegen de kosten van een scherm en is gekozen voor maatregelen in de gebouwen zelf.

Als niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde, en maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet afdoende zijn, kan met een zogeheten hogere waarde procedure een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. Aan het verlenen van hogere waarden zijn voorwaarden verbonden om op locaties met hoge geluidsniveaus toch een leefbare woonsituatie te bewerkstelligen. Deze voorwaarden hebben wij vastgelegd in onze beleidsregel voor hogere waarden Wet geluidhinder.

In het uiterste geval, als de geluidsbelasting niet door maatregelen kan worden gereduceerd tot de maximale toelaatbare waarde van 53 decibel, kunnen vaak nog dove gevels worden toegepast, waardoor deze gevels niet meer hoeven te worden getoetst aan de Wet geluidhinder

Gelet op de uitkomsten van het geluidsonderzoek, wordt voor de nieuwe woningen in Huis ter Heide Zuid een hogere waarde procedure doorlopen.

In de beleidsregel hogere waarden is opgenomen dat de nieuwe woningen ten minste één geluidsluwe zijde moeten hebben. Daarom zijn maatregelen aan de appartementengebouwen nodig om te voldoen aan de eisen uit de beleidsregel. Met extra voorzieningen kan voor de woningen een geluidsluwe gevel worden gecreëerd. Voor de appartementengebouwen die het dichtst bij de A28 zijn gesitueerd worden - daar waar nodig – ook dove gevels toegepast. De maatregelen zijn vastgelegd in de planregels.

Hiermee is bij de toekomstige woningen sprake van een goed woon- en leefklimaat.

De Omgevingsdienst stelt het besluit tot vaststelling van hogere waarden vast voordat de raad een besluit neemt over het uitwerkingsplan. In het besluit tot vaststelling van hogere waarden wordt de zienswijze van de Buurt- en Belangenvereniging ([zie bijlage 4 van deze zienswijzennota](#)) op het ontwerpbesluit meegewogen.

Met het verlenen van hogere waarden vormt het aspect geluid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Luchtkwaliteit

Ook het aspect luchtkwaliteit is meegewogen in de keuze voor woningbouw op deze locatie en daartoe is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

In de regelgeving over luchtkwaliteit zijn fijnstof (PM10) en zeer fijnstof (PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) de belangrijkste stoffen. Hiervoor gelden wettelijke grenswaarden. Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit op deze locatie zeer ruim voldoet aan de wettelijke eisen voor (zeer) fijnstof en stikstofdioxide.

Voor een goede ruimtelijke ordening is het van belang of in de toekomstige situatie kan worden voldaan aan de (strengere) advieswaarden voor fijnstof van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), of dat deze benaderd worden.

Uit het onderzoek blijkt dat in 2030 wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM10 en nagenoeg wordt voldaan aan de adviesnorm voor PM2,5.

Daarmee is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leef klimaat.

Voor ultra fijnstof zijn geen wettelijke grenswaarden vastgesteld. Dit komt omdat er nog niet voldoende informatie bekend is over de gevolgen van ultra fijnstof. Hierdoor kunnen er nog geen grenswaarden worden bepaald.

	<p>In principe is elke hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen niet goed voor de gezondheid. In het geval van Huis ter Heide Zuid is het echter belangrijk om te constateren dat de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie zeker niet zodanig is dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden. In de gehele achterliggende wijk geldt dezelfde luchtkwaliteit, evenals in een groot deel (>50%) van de gemeente Zeist. Ter verduidelijking zijn in bijlage 2 van deze zienswijzennota luchtkwaliteitskaarten voor het jaar 2030 opgenomen voor het gebied Huis ter Heide Zuid.</p> <p>Tot slot: locaties in de nabijheid van een snelweg hebben niet de eerste voorkeur als het gaat om bouwen van woningen. De werkelijkheid is echter dat de urgentie hoog is om de woningnood aan te pakken en daarbij worden diverse belangen afgewogen. Het woningbouwplan voor Huis ter Heide Zuid maakt het mogelijk dat voor 72 huishoudens een (t)huis wordt gerealiseerd. Gelet op de mogelijkheid voor het verlenen van hogere waarden voor de geluidsbelasting menen wij in redelijkheid te kunnen besluiten om woningen te bouwen op de locatie Huis ter Heide Zuid. Ook de (toekomstige) luchtkwaliteit op deze locatie is zeker niet zodanig dat hier geen woningbouw zou kunnen plaatsvinden.</p>
Zienswijze	We zijn van mening dat het voorgenomen plan bijstelling behoeft en vragen u daarom (bij onvoldoende invulling daarvan) uw goedkeuring uit te stellen of daarvan af te zien.
Reactie gemeente	Het uitwerkingsplan is zorgvuldig tot stand gekomen, waarbij alle belangen goed in beeld zijn gebracht en afgewogen. De toelichting op het uitwerkingsplan beschrijft de verschillende milieuaspecten en de relevante beleidkaders. Hieruit blijkt dat het plan in zowel planologisch als beleidsmatig aanvaardbaar is. De milieuaspecten vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan en er kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. Met verkeerskundig onderzoek is de keuze voor de beoogde verkeersstructuur onderbouwd. Samenvattend voldoet het uitwerkingsplan aan een goede ruimtelijke ordening en kan het plan aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd.
Conclusie	De zienswijze leidt tot een aanpassing van het verkeersonderzoek voor wat betreft de ontsluiting van kantoorpand (voormalig Glaxo kantoor). Het aangepaste onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen uitwerkingsplan. Verder wordt in de regels een regeling opgenomen voor het compenseren van te kappen bomen. Voor de groenstrook langs de Huis ter Heideweg wordt een groenbestemming met een extra aanduiding opgenomen, als waarborg voor het behoud van het groene en natuurlijke karakter van deze strook.

Zienswijze 17 – Reizigersvereniging Rover

Zienswijze	Reizigersvereniging Rover dringt erop aan dat de route Prins Alexanderweg - Huis ter Heideweg voor openbaar vervoer beschikbaar blijft, ook als het viaduct A28 wordt afgesloten (om sluipverkeer tegen te gaan). Zonder deze route zou de OV-bereikbaarheid van Huis ter Heide (Prins Alexanderweg en daar gevestigde instellingen) ernstig afnemen.
Reactie gemeente	Het viaduct over de A28 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer door middel van een bussluis in de Huis ter Heideweg. Dat betekent dat fietsers, voetgangers, lijnbussen en het verkeer van en naar het kantoorpand gebruik kunnen blijven maken van deze verbinding. De bereikbaarheid van Huis ter Heide met het openbaar vervoer komt hierdoor niet in gevaar.

Conclusie	De zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.
-----------	---------------------------------------------------------------------------

4. Aanpassingen ontwerp uitwerkingsplan

Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de volgende aanpassingen in de toelichting, op de verbeelding en in de regels van het uitwerkingsplan doorgevoerd

Toelichting

- Het geactualiseerde akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai d.d. 23 juli 2021 is toegevoegd aan de bijlagen (ter vervanging van de versie van 16 januari 2020) en de geluidsparagraaf is hierop aangepast
- De aangepaste versie van het verkeersonderzoek d.d. 15 april 2021 is toegevoegd aan de bijlagen (ter vervanging van de versie van 10 juni 2020) en de verkeersparagraaf is hierop aangepast.
- Het nader onderzoek naar hazelworm en vleermuizen is toegevoegd aan de bijlagen en de paragraaf over ecologie is hierop aangevuld.

Verbeelding

- De begrenzing van de verkeersbestemming is aangepast zodat er voldoende manoeuvreerruimte is voor een bus.
- Ter plaatse van de te behouden groenstrook langs de Huis ter Heideweg is een aanduiding 'landschapswaarden' opgenomen.
- Ter plaatse van de appartementengebouwen langs de Huis ter Heideweg is een aanduiding 'specifieke vorm van wonen – herplant bomen' opgenomen.

Regels

- De bijlagen van de regels, die betrekking hebben op de dove gevels, zijn aangepast op basis van het geactualiseerde akoestisch onderzoek.
- Artikel 6.2.2. onder j. is aangepast op basis van het geactualiseerde akoestisch onderzoek.
- Voor de aanduiding 'landschapswaarden' zijn regels toegevoegd, met waarborg voor behoud van het groene en natuurlijke karakter van de te behouden groenstrook langs de Huis ter Heideweg.
- Voor de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – herplant bomen' zijn regels toegevoegd, zodat compensatie van te kappen bomen, in verband met de bouw van de appartementengebouwen langs de Huis ter Heideweg, juridisch is gewaarborgd.

Ambtshalve aanpassingen

Toelichting

- De actuele versie van het stedenbouwkundig plan is opgenomen.
- De aangevulde versie van de quickscan verkeersafwikkeling ovonde d.d. 26 januari 2021 is toegevoegd aan de bijlagen (ter vervanging van de versie van 11 november 2020).
- De tekst over het onderdeel 'ladder voor duurzame verstedelijking' is geactualiseerd.
- De tekst over het onderdeel 'Toetsing van het initiatief aan het 'Bestemmingsplan Oud Zandbergen e.o.' is aangevuld.

Verbeelding

- Ten oosten van het woongebouw aan de noordkant is een verkeersbestemming opgenomen, ten behoeve van een 'vluchtpad' richting de Korte Bergweg.
- De begrenzing van de verkeersbestemming is aangepast zodat er voldoende ruimte is voor de aanleg van parkeerplaatsen en een voldoende brede rijbaan.

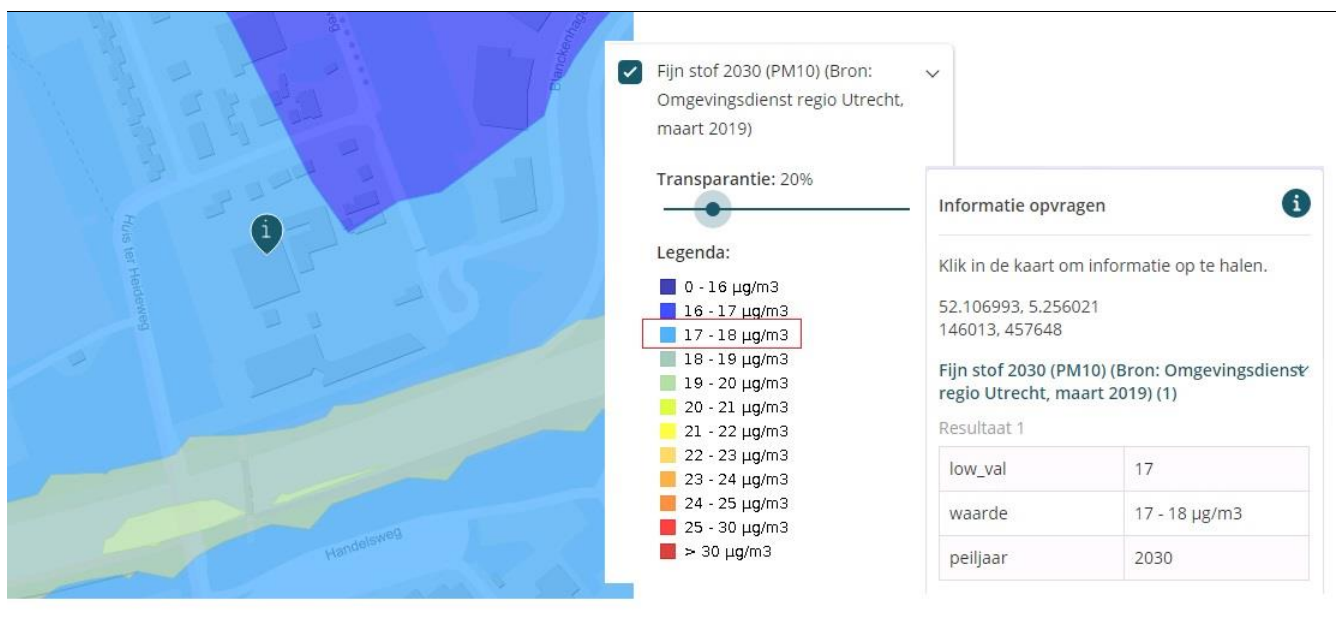
Regels

- Het begrip 'huishouden' is toegevoegd aan de begripsbepalingen.
- Redactionele aanpassing van artikel 9.1 lid b.

Bijlage 1 NAW-gegevens ingekomen zienswijzen (vertrouwelijk)

Bijlage 2 Kaarten luchtkwaliteit

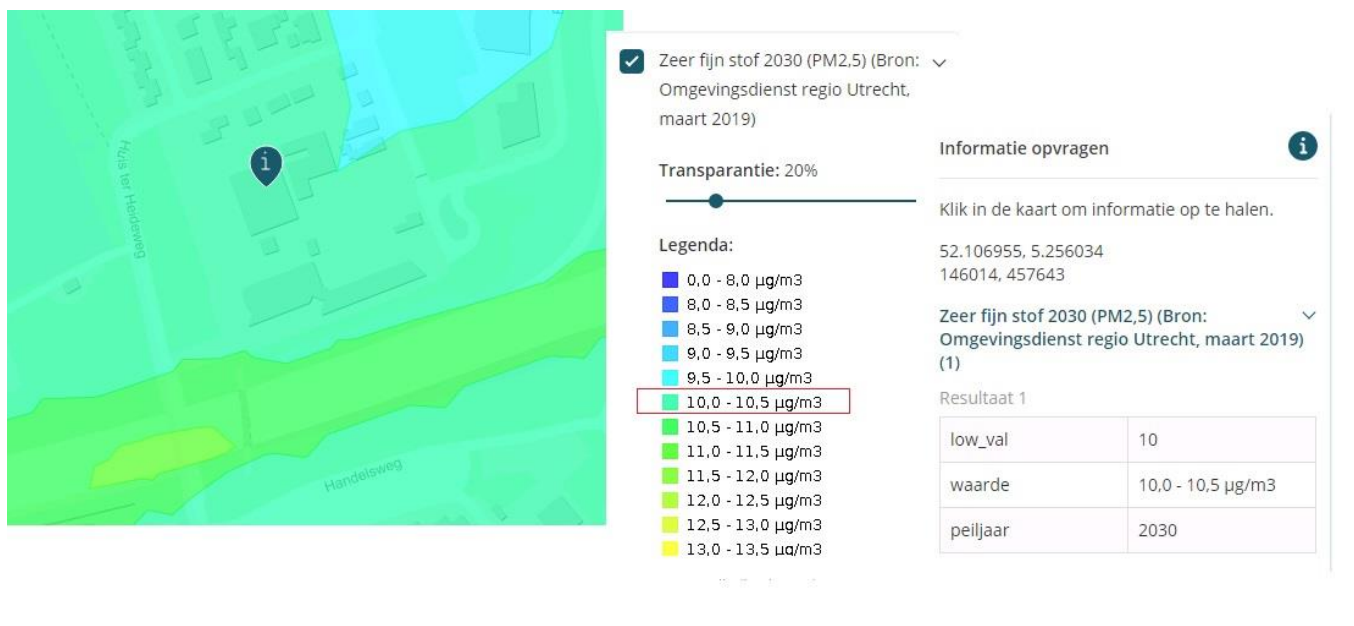
Concentraties fijnstof (PM10) in het jaar 2030



Dit kaartje laat de concentraties fijnstof (PM10) zien voor het jaar 2030, ter plaatse van Huis ter Heide Zuid. De concentratie fijnstof bedraagt 17 tot 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2030. De WHO heeft een gezondheidskundige advieswaarde opgesteld voor PM10 van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Bron: Geoportaal van de Omgevingsdienst regio Utrecht.

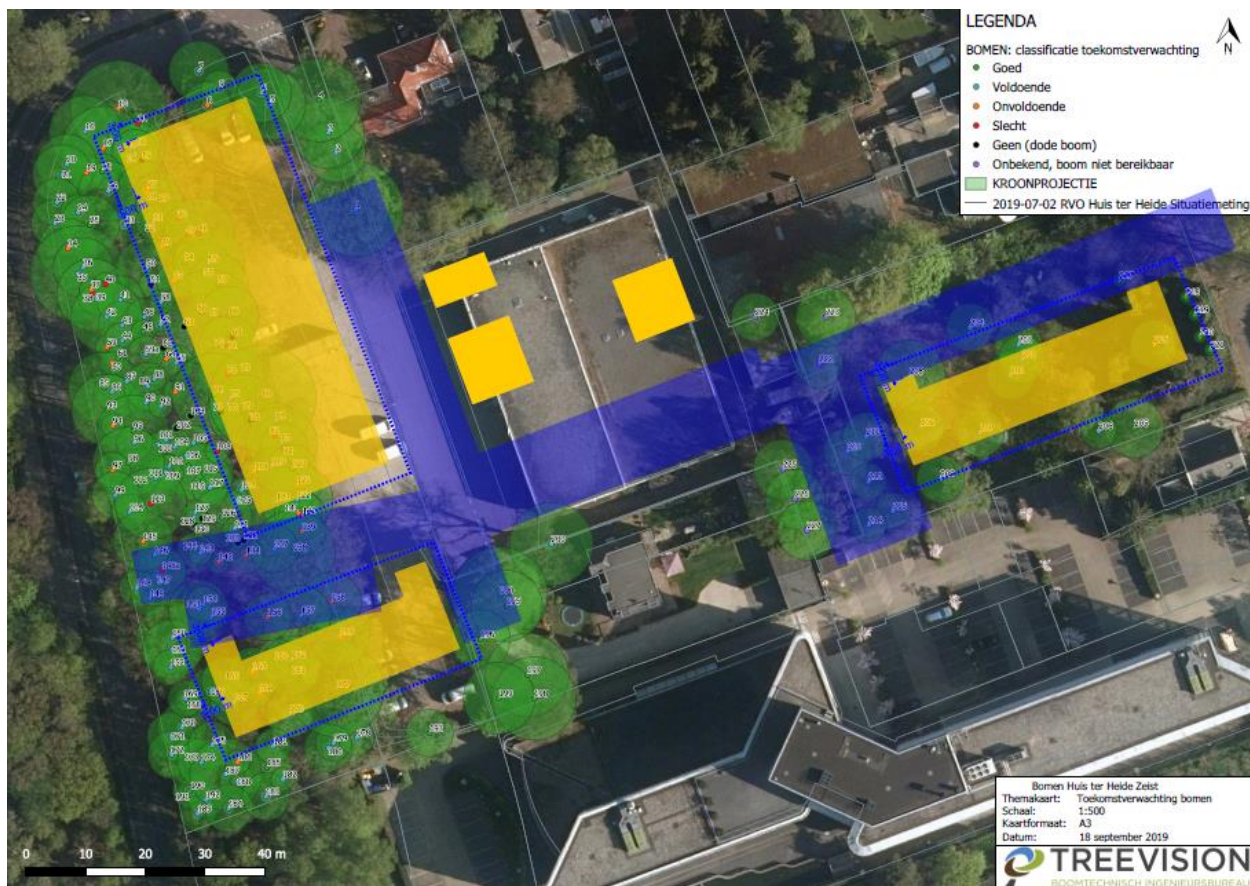
Concentraties zeer fijnstof (PM2,5) in het jaar 2030



Dit kaartje laat de concentraties zeer fijnstof zien (PM_{2,5}) voor het jaar 2030, ter plaatse van Huis ter Heide Zuid. De concentratie zeer fijnstof bedraagt 10 tot 10,5µg/m³ in 2030. De WHO heeft een gezondheidskundige advieswaarde opgesteld voor PM_{2,5} van 10 µg/m³.
Bron: Geoportaal van de Omgevingsdienst regio Utrecht.

Bijlage 3 Kaart boominspectie

Kaart boominspectie Huis ter Heide Zuid met toekomstige bebouwing



Geel = bebouwing
 Blauw = verharding

Bijlage 4 Bijlagen van zienswijze 16

Uitkomsten buurtenquête afsluiting A28 viaduct en verkeersplan

Gehouden van 15 tot 25 januari 2021 onder alle huishoudens in Huis ter Heide

Straat	Afsluiting viaduct	
	Voor	Tegen
Zuidelijk deel HtH		
Willem Versteeghstraat	0	9
Prins Alexanderweg (zonder doodlopend deel)	3	14
Prins Alexander doodlopend deel	3	3
Korte Bergweg (zonder Korte Poot)	3	37
Korte Poot (Korte Bergweg zuid)	1	0
Albert Plesmanring	2	9
Kardinaal Alfrinkhof	2	7
Noordelijk deel HtH		
Ruysdaellaan	2	21
Dolderse weg	2	8
Potterlaan	0	1
Jan Steenlaan	0	1
van Ostadelaan	1	3
van der Helstlaan	0	2
Rembrandtlaan	0	6
Frans van Mierislaan	0	5
Amersfoortseweg	0	2
Totaal	19	128
	<i>Voor</i>	<i>Tegen</i>
Percentage voor of tegen per vraag	13%	87%

Uitstel verkeersplan	
Voor	Tegen
9	0
16	0
0	3
36	4
1	0
8	2
9	2
20	3
8	2
1	0
1	0
4	0
2	0
5	0
5	0
2	0
127	16
<i>Voor</i>	<i>Tegen</i>
89%	11%

Huishoudens in gebied en respons		
Totaal huishoudens	Ontvangen formulieren	Percentage
12	9	75%
54	17	31%
7	3	43%
69	42	61%
11	1	9%
16	11	69%
25	11	44%
55	25	45%
50	11	22%
4	1	25%
7	1	14%
12	4	33%
9	2	22%
28	6	21%
10	5	50%
10	2	20%
379	151	40%

26-1-2021 09:56

Totaal zuidelijk deel HtH	14	79
Percentage van alleen HtH zuidelijk deel	15%	85%

79	11
88%	12%

Totaal noordelijk deel HtH	5	49
Percentage van alleen HtH noordelijk deel	9%	91%

48	5
91%	9%

Een aantal respondenten hebben slechts 1 van de twee vragen beantwoord.
Alleen beantwoorde enquêtevragen zijn meegenomen: vandaar mogelijke totaalverschillen.
1 formulier per huishouden is meegerekend.
Bij instellingen en bedrijven is niet geënquêteerd.

Zienswijze over hogere waarde

College van B&W van de gemeente Zeist

(verzonden per email en gewone post)

p/a Omgevingsdienst Regio Utrecht

Postbus 13101

3507 LC Utrecht

Betreft: Ontwerpbesluit 'hogere waarden'

Huis ter Heide, 24 januari 2021

Geacht college,

Hierbij de zienswijze van de Buurt- en Belangen Vereniging Huis ter Heide m.b.t. het willen vaststellen van hogere geluidswaarden voor het woningbouwplan in Huis ter Heide Zuid.

Wij zijn van mening dat het geluidsniveau in het betreffende gebied vlak bij de A28 de kwaliteit van de leefomgeving en daarmee de gezondheid van de bewoners negatief beïnvloedt, en dat er onvoldoende reducerende maatregelen genomen worden en zodoende de locatie minder geschikt is voor het huidige bouwplan. De hoogst gecumuleerde waarde in het plangebied is 62 dB (kwalificatie: tamelijk slecht). De vraag is dus of hier sprake is van een aanvaardbare waarde.

Alleen maar wijzen op berekende dan wel gemeten waarden (getallen) m.b.t. geluid (zo ook wat betreft luchtkwaliteit) geeft onvoldoende inzicht in de omgevingswaarde. We zagen daarom graag een nadere toelichting: wat zijn de implicaties van langdurige blootstelling aan te hoge geluidswaarden voor mensen die gaan wonen in dit plangebied?

De berekende geluidbelasting (vanwege de A28) is hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB (of de berekende waarden overeenkomen met al dan niet gemeten waarden is onduidelijk). Omdat afdoende geluidsmaatregelen kennelijk op bezwaren stuiten kiest de gemeente voor de goedkope "oplossing" van het vaststellen van hogere waarden. Bij 2 gebouwen (C en D) is de geluidbelasting op diverse punten zelfs hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 53 dB (tabel 3, pg 14 geluidsrapport DGMR). Waarom daar niet een etage minder gebouwd?

Onze vraag bij het vaststellen van hogere waarden is of daarbij wel aan de geldende voorwaarden is voldaan.

1. Geluidsluwe gevels hebben beperkt effect, ze reduceren wel de binnenwaarde, maar zittend op balkon of in de tuin of met geopend raam blijft er geluidhinder (zowel berekend als objectief gemeten als door de bewoners subjectief ervaren, zie ook bij noordelijk gelegen bestaande woningen aan de Korte Bergweg).
2. Waarom zijn er bij het rijk geen **bronmaatregelen** bepleit? Zoals: a) **80 km snelheid overdag**, zoals eerder door ons bepleit bij verbreding van de A28, nu wordt er feitelijk door heel veel auto's harder gereden dan 100 km (geen handhaving) en b) een **verbeterd stiller wegdek** (door slijtage dubbellaags ZOAB neemt geluid weer toe).

3. Wat **overdrachtsmaatregelen** betreft heeft een hoog en lang geluidsscherm te weinig effect, zeker bij de bovenste bouwlaag van de appartementen, maar bij wat minder woningen, dus 1 etage minder bouwen is de situatie beter. Bij een vorig plan met alleen grondgebonden woningen en een lage geluidswal was de geluidhinder duidelijk minder.
4. De bezwaren tegen het nemen van bovengenoemde mogelijk te nemen maatregelen worden onvoldoende gemotiveerd.
5. Gevraagd naar niet-akoestische compenserende maatregelen (W22, pg 8) wordt gesteld dat er veel groen in de nabije omgeving is. Dat is niet correct: a) bijna alle bomen voor het LMS-kantoor zijn inmiddels gekapt, b) het groen langs de Huis ter Heideweg bij de gebouwen A, B en C zal verminderen en c) de toestroom van het geluid vanaf de A28 zal daardoor toenemen.
6. Dat de appartementen bij zouden dragen (W23) aan het weren van geluid afkomstig van de A28 en zodoende ten goede zouden komen aan de geluidsbelasting op de bestaande noordelijk daarvan gelegen woningen is maar zeer de vraag. Het geluid gaat als een golf over de gebouwen heen en iets verder weg zie je een geluidstoename.

Concluderend:

Naar onze mening voldoet het voorliggende plan onvoldoende qua vermindering van geluidhinder en zijn er onvoldoende geluidreducerende maatregelen getroffen; en is onvoldoende aan de geldende voorwaarden voldaan of zijn die onvoldoende toegelicht.

Wij verzoeken u daarom van de voorgestelde vaststelling van hogere waarden af te zien.

Tot verdere toelichting bereid en in afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,

Bestuur en werkgroep RO van de Buurt- en belangen Vereniging Huis ter Heide