



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:  
Griffensteijnseplein 22  
3703 BG Zeist  
T: 06-46082657  
KvKnr.:30250364  
NL98 INGB 0005 8035 12  
E: [beterzeist@gmail.com](mailto:beterzeist@gmail.com)  
W: [www.beterzeist.nl](http://www.beterzeist.nl) (oud)  
W: [www.beterzeist.com](http://www.beterzeist.com)

Aan: Gemeenteraad Zeist

Zeist, 06 april 2021

**Betreft:** Inspraakreactie RT concept Mobiliteitsvisie en RV

Geachte raadsleden,

De mobiliteitsvisie geeft een overzicht van de uitgangspunten, ambities met speerpunten voor de door het college gewenste ontwikkeling van verkeer en vervoer in de gemeente Zeist.

In algemene zin *ontbreekt een evaluatie van het GVVP en van uitgevoerde projecten* op het gebied van verkeer en vervoer. Juist een evaluatie die breed besproken was had kunnen leiden tot een breed gedragen mobiliteitsplan. Verder is *de relatie tussen deze visie en de komende omgevingsvisie onduidelijk*. Zo weten we niet wat van de mobiliteitsvisie wordt opgenomen in de omgevingsvisie en waarom. Op basis van het schema op pagina 9 zou het dan gaan om het gepropageerde HOV USP - Zeist - Amersfoort. In dit verband ondersteunt de HOV-variant 'trambaan' de *groeiambitie van Zeist*. Dit gebeurt in het kader van de transformatie van de regio naar een metropool. Verder is het ons inziens nodig *de reikwijdte van de visie te verbreden en het ambitieniveau te verhogen*. Wat nog ontbreekt is wat de gemeente *primair wil en op welke termijn*.

T.a.v. verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid wil het college op basis van het principe 'voorkomen is beter dan genezen' inzetten op een preventieve risico-gestuurde aanpak (pag. 15). Daarbij gaat het o.i. niet alleen om de genoemde algemene voorwaarden voor de fysieke weginrichting, maar ook om de *specifieke omstandigheden* (afleiding, zichtbaarheid, attentiewaarde) en het *feitelijk weggebruik* (leeftijd, schoolgaand verkeer, zakelijk verkeer). Maatwerk blijft dus geboden.

Volgens speerpunt 3 (pag. 19) wordt de positie van de voetganger, fietser en OV-reiziger net zo belangrijk als die van de auto. Maar autoverkeer blijft leidend, ook op gebiedsontsluitingswegen en het hoeft zich alleen aan te passen in verblijfsgebieden. Een van de ambities is het fietsverkeer meer aandacht te geven in de komende jaren. Dat is gezien de geconstateerde tekorten op het gebied van kwetsbaarheid van de fietser, beleving, ondergrond, fietsnetwerk en infrastructuur een goede zaak. Daarbij zou ons inziens *het verbeteren van bestaande fietsroutes (voor o.m. schoolverkeer) prioriteit* moeten krijgen. Dat is belangrijker dan het voor veel geld aanleggen van nieuwe fietsroutes. Niet alles kan tegelijk en overal en trek lering uit de ervaringen in Zeist-centrum.

Wat het OV betreft wordt geconstateerd dat *bepaalde plekken buiten het verzorgingsgebied van het OV vallen* (hoofdstuk 4). Het gaat om Patijnpark, Lyceumkwartier, Griffensteyn, Den Dolder West, Bosch en Duin en Austerlitz. De vraag is hoe het OV voor deze en andere gebieden (Zeist-Oost) kan worden verbeterd. In speerpunt 15 (pag. 21) wordt wel gesproken over “slim aanvullend vervoer om aan de behoefte van bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld met een mobiliteitsbeperking) tegemoet te komen.” Dat zal moeten worden uitgewerkt in het Mobiliteitsplan.

### **Verbinding Zeist - USP**

Op pag. 9 wordt verwezen naar (boven)lokale visies en programma's van U10: Contour REP (thans ontwerp-IRP), MIRT, U NED en verder de provinciale Omgevingsvisie: POVI. Het gaat om 'richtlijnen, beleid en wetgeving' die volgens het college gezamenlijk de bewegingsruimte bepalen van de Mobiliteitsvisie.

Voor het grootste deel hebben het college en de raad zichzelf gebonden aan bepaalde keuzen d.m.v. de Propositie van Zeist, de Contour REP en het commentaar op de POVI. Denk bijvoorbeeld aan speerpunt 14 in de Propositie van Zeist (pag. 21):

*“De gemeente Zeist borgt een goede inpassing van het HOV tracé Zeist - Utrecht USP, zodanig dat het meerwaarde oplevert voor (de inwoners en bezoekers van) Zeist. Hiervoor wordt een afwegingskader gehanteerd dat deze meerwaarde kan duiden (bijvoorbeeld een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Ook de fietsroute naar USP en de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort worden hier meegenomen. De propositie van Zeist gaat uit van een route over De Dreef maar de lopende studies moeten nog definitief uitsluitsel over geven over het tracé.*

Stichting Beter Zeist heeft op 23 september 2020 in *haar inspraakreactie op de Propositie van Zeist (en de Contour REP)* commentaar gegeven op “Onderzoeksrichting 5: HOV USP-Amersfoort, bron van transformatie voor Vollenhove en Handelscentrum”.

Wij pleiten ervoor om in het “*afwegingskader voor de meerwaarde*” ook de effecten op te nemen op:

#### **Verkeers- en vervoerseffecten HOV-alternatieven:**

- de kwetsbaarheid en flexibiliteit van de diverse HOV-alternatieven;
- de slechtere bereikbaarheid OV van de stad Utrecht-centrum en -oost door het schrappen van lijnbussen daarheen;
- de effecten van de HOV-alternatieven op het overige verkeer en vervoer als gevolg van versmalling van wegen, wachttijden, aantasting van verkeersveiligheid (ongelukken);
- het minder fijnmazig OV-vervoer in de buurten en wijken en tijdsverlies door overstappen; in dit verband is een ketenbenadering van belang waarbij rekening wordt gehouden met een goed voor- en natransport.

#### **Kosten en lasten:**

- de verwachte netto-kosten voor investering-, onderhoud en exploitatie voor alle alternatieve keuzen <sup>1)</sup>);

---

1) *Rapport Arcadis 7 oktober 2020, pag. 37:*

Investeringskosten **exclusief BTW en exclusief +/- 40% marge.**

1 Kosten aanleg USP- Zeist-Handelscentrum: ca. **140 - 150 mln.**; onderhoud en beheer: **3 mln.**

2 Kosten aanleg Zeist – Amersfoort ca. **290 - 347 mln.**; onderhoud en beheer: **5.5 mln.**

- de risico's van overschrijding van de kosten en van de aanlegtijd; (denk aan de hoge extra kosten, de jarenlange vertraging van de aanleg en het gebruik van de tramvoorziening Utrecht CS - USP en aan de politieke consequenties ervan);
- de effecten op de lange termijn voor de gemeentebegroting;
- de kans op lastenverzwaringen voor de gemeente en dus voor de bevolking (dit punt wordt niet voorzien in het IAC-advies over 'Samen in Balans').

#### **Eventueel benodigde woningbouw:**

- de noodzaak van 5.000 extra woningen langs het tracé, zie U NED Arcadis rapport, pag. 32-33 (zie *bijlage* over verstedelijking langs tracé : 5.000 woningen bij Mooi Zeist en Dijnselburg) en ook de visie Utrecht Nabij, pag. 70;
- Volgens het rapport zorgt de verstedelijking langs het tracé voor meer passagiers tussen USP en Utrecht waardoor deze tramverbinding rendabeler wordt; moeten er 5.000 woningen gebouwd worden om de tram rendabeler te maken zoals in het rapport staat?

#### **Aantasting groene omgeving en leefbaarheid:**

- de daarvoor benodigde aantasting van het binnenstedelijke groen (denk aan Sanatoriumbos, landgoed Dijnselburg, Wegh der Weegen);
- de aantasting van de groene buitenruimte (inclusief hekken langs het tracé) tussen USP en Zeist met de ecologische verbindingzone tussen Kromme Rijngebied en het Vechtplassengebied en met het provinciaal aardkundig monument (verlende lopen van de vroegere Kromme Rijn);
- het toepassen van de doelstellingen en principes van Healthy Urban Living zoals opgenomen als centraal thema van de regio Utrecht; denk aan de geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke gassen en fijnstof (WHO-advieswaarden en Schone Lucht Akkoord);
- het natuur-inclusief ontwerpen van de mobiliteitsvoorziening(en) ook rekening houdend met de biodiversiteit.

#### **Duurzame vormen van mobiliteit:**

- het gebruiken van de lader van Verdaas om de toepassing van alternatieve vormen van mobiliteit af te wegen en te beïnvloeden;
- het daarbij rekening houden met nieuwe technologische ontwikkelingen zoals elektrisch fietsen over grotere afstanden en thuiswerken: dienstverlening en productie op afstand.

Ons inziens volstaat een HOV d.m.v. een (elektrische) gelede snelbus via bestaande wegen. Nu al is er een snelle busverbinding tussen Zeist-centrum en het USP. Die is uit te breiden met een snelle busverbinding vanuit Dijnselburg via de Dijnselburgerlaan - Dreef naar Mooi Zeist en verder via De Bilt naar USP. Met een dergelijke verbetering van de verbindingen kunnen allerlei negatieve effecten worden vermeden.

Wat de *snelfietsroute* betreft tussen Zeist en USP volstaat het verbeteren van de Bisschopsweg voor fietsverkeer. Het aanleggen van een tweede verbindingsweg over de Lage Grond voorziet voor een deel van Zeist voor enige tijdwinst. Maar het tast wel de groene corridor tussen USP en Zeist aan en creëert daar een precedent voor verdere verstedelijking.

#### **Verzoeken**

In aansluiting op bovengenoemde opmerkingen en vragen verzoeken wij de raad het volgende:

- het t.a.v. het fietsvervoer prioriteit geven aan het verbeteren van bestaande fietsroutes;
- het handhaven en verbeteren van fijnmazig OV-vervoer;

- het afwegingskader voor het HOV tussen USP - Zeist (- Amersfoort) nader invullen met:

- de verkeers- en vervoerseffecten van de HOV-alternatieven,
- de verwachte kosten en lasten voor de lange termijn,
- de eventueel benodigde woningbouw,
- de aantasting groene omgeving en leefbaarheid,
- het gebruik van meer duurzame vormen van mobiliteit: toepassing van de 'Ladder van Verdaas' en rekening houden met nieuwe technologische ontwikkelingen: dienstverlening en productie op afstand.

### **Reikwijdte, ambitieniveau en concretisering**

Op een aantal punten is het nodig de *reikwijdte van de visie te verbreden en het ambitieniveau te verhogen*. Voorbeeldmatig is dit in deze reactie aangegeven voor het afwegingskader voor het HOV USP - Zeist - Amersfoort.

Tegelijkertijd vragen wij ons af of het aantal van 20 speerpunten binnen de 5 ambities niet te veel van het goede is. De financiële middelen zullen ook in de toekomst beperkt zijn. Ons inziens is *concretisering in de vorm van aanvulling, prioritering, fasering en bepaling van de haalbaarheid van de speerpunten nodig*, ook in deze visie. Anders wordt het mobiliteitsplan een soort grabbelton van mogelijkheden, tenzij daarvoor een *lijst met criteria* wordt ontwikkeld.

### **Participatie**

Gezien de bovenstaande fundamentele opmerkingen is het een gemiste kans de visie *niet als ontwerp te bespreken met de bevolking*, maar te volstaan met een eenmalige inspraak tijdens de Ronde Tafel. Dat niet alleen ten behoeve van het benodigde maatschappelijk draagvlak, maar ook om de visie te verrijken met hedendaagse inzichten in een brede kader.

Graag vragen wij uw aandacht voor deze opmerkingen en verzoeken in de verwachting dat deze helder worden beantwoord.

Vriendelijke groet,



Egbert Visscher,  
Stichting Beter Zeist

Bijlage: pdf HOV USP-Zeist-Amersfoort, Arcadisrapport, 2020 10 07, pag. 32-33