

Aan

De gemeenteraden van De Bilt en Zeist
i.a.a. de colleges van Burgemeester en Wethouders van Zeist en De Bilt en het college van
Gedeputeerde Staten van Utrecht

Onderwerp:

Maatregelen fietspad USP De Uithof – Zeist
en
Behandeling Ontwikkelingsperspectief
Kromme Rijn Linie Landschap (KRL)

Zeist, 24 december 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

In raadsinformatiebrief RIB Zeist 24-136 “Stand van zaken fietsverbinding Zeist-West naar Utrecht Science Park” van 17 oktober 2024 informeert het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zeist de gemeenteraad van Zeist over een studie in het kader van het Kromme Rijn Linie Landschap naar een meer directe route voor deze fietsverbinding. In de brief wordt aangegeven dat de bestaande route via de Bisschopsweg niet zou kunnen worden verbeterd. De uitgevoerde variantenstudie naar verbetering van de bestaande route zou daartoe onvoldoende mogelijkheden voor verbetering bieden¹).

In de raadsinformatiebrief wordt melding gemaakt van een bestuurlijk overleg op 8 juli 2024 tussen de gedeputeerde Van Schie en de wethouders Catsburg (Zeist) en Van de Veerdonk (De Bilt) over dit onderwerp.

Bij de raadsinformatiebrief is een brief van gedeputeerde Van Schie gevoegd waarin wordt gesteld dat een structurele verbetering niet mogelijk wordt geacht zonder verbreding van de Bisschopsweg en daardoor ook kostbare en grote (ongewenste) ingrepen in de landschappelijke kwaliteit van de weg. Binnen de bestaande weg zou geen substantiële verbetering voor fietsers mogelijk zijn. Dat dit wel een voorwaarde voor de provincie is om financieel bij te dragen aan maatregelen op de Bisschopsweg. In de brief wordt verder gesteld dat naast de ondermaatse inrichting de route via de Bisschopsweg voor een deel van de fietsers een flinke omrijdbeweging is. De reistijdwinst van een directe verbinding zou kunnen oplopen tot 5 minuten.

In het bestuurlijk overleg van 8 juli 2024 zou daarom geconcludeerd zijn in te zetten op een aanpak voor een fietsverbinding door de Lage Grond en een betere toegankelijkheid van het gebied. Aangekondigd wordt een nadere studie in samenhang met het Ontwikkelingsperspectief Kromme Rijn Linie Landschap.

Wij zijn het er om te beginnen niet mee eens dat wij als bij het groen betrokken organisaties niet zijn betrokken bij de variantenstudie (van C2 Engineers) en de beoordeling van de varianten. Wij constateren dat de varianten maar beperkt zijn

¹) Wij gaan ervan uit dat het hierbij gaat om de bij de RIB 24-136 gevoegde variantenstudie: ‘Project Uitwerking Fietsroute Bisschopsweg’ door C2 Engineers van 14 november 2022 gaat.

uitgewerkt en beoordeeld. Wij missen nog een uitwerking en beoordeling van de effecten op de aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. Er zijn bovendien op sommige smalle delen van de route naar onze mening nog ontwerp-opties die niet zijn uitgewerkt en die ook meegewogen kunnen worden.

Wij betreuren het dat wij niet bij de studie zijn betrokken. Wij vinden verder de wijze waarop met de studie is omgegaan merkwaardig. Er zijn goede verbeteringen mogelijk. Bovendien is het aannemelijk dat het benutten van het bestaande tracé, ook met grotere inrepen, niet zo kostbaar is als een nieuw tracé.

De uitvoering van één van de verbeteringsvarianten zou ten opzichte van de huidige situatie al een zeer substantiële verbetering zijn. Dat de provincie niet zou willen meebetalen, ervaren wij als sturen op uitsluitend een nieuw tracé zonder recht te doen aan de bezwaren daartegen en de wensen uit de gemeenteraden. In dat verband brengen we onder uw aandacht dat de provincie nog steeds niet op onze inhoudelijke zienswijzen uit 2017 over een nieuw tracé heeft gereageerd.

Volgens de raadsinformatiebrief van de gemeente Zeist zou wethouder Van de Veerdonk hebben gesteld dat de conclusie van de variantenstudie is dat de Bisschopsweg niet voldoende te verbeteren zou zijn. En dat de gemeente De Bilt daarop zou hebben besloten hebben geen aanpassingen aan de Bisschopsweg te overwegen. Als aangegeven zijn wij van mening dat de variantenstudie juist vele verbeteropties geeft en dat de studie naar onze mening geen aanleiding geeft tot een dergelijke opstelling. Ook overwegingen over de sociale veiligheid kunnen bij een evaluatie worden betrokken.

Wij zijn van mening dat de nu gekozen aanpak ook niet voldoende recht doet aan de in de gemeenteraad van Zeist op 8 juli 2021 aangenomen motie: *'Verbeteren en fietsveiliger maken van de Bisschopsweg'* (210107081). Ook ontstaat er een spanning met het recent nog in de Omgevingsvisie vastgelegde besluit van de gemeenteraad van De Bilt dat *'een nieuwe fietsverbinding niet mogelijk is gezien de hoge landschappelijke en ecologische waarde van het gebied'*.

In de raadsinformatiebrief wordt er ook een koppeling gemaakt tussen een studie naar een nieuwe fietsroute door de Lage Grond en het proces voor het 'Ontwikkelingsperspectief Kromme Rijn Linie Landschap', (dat als een pilot in het kader van het Programma groen Groeit Mee wordt aangemerkt). Die koppeling achten wij in strijd met de ambities van het Ontwikkelingsperspectief, namelijk het verbeteren van de kwaliteiten van natuur, landschap en cultuurhistorie van het gebied en het (waar mogelijk) het verbeteren recreatieve medegebruik (zie wat betreft het verbeteren van de natuur- en ook waterdoelen overigens met name ook doelstellingen uit het: 'UPLG'). Zie ook verderop in deze brief de paragraaf over dit onderwerp.

Nieuwe fietsroutes door de Lage grond hebben aanzienlijke negatieve effecten op de hier

gelegen ecologische verbinding²⁾ tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied. In de brief van de gezamenlijke natuur- en milieuorganisaties van 30 november 2017 over de effectenstudie van Tauw die eerder is uitgevoerd over mogelijke varianten van het fietspad, waaronder diverse tracé-varianten door de Lage Grond, is dit toegelicht. Ook heeft een dergelijk tracé zeer negatieve effecten op de aanwezige hoge landschappelijke en cultuurhistorische en ook aardkundige waarden. ('). Tevens is in de brief naar voren gebracht dat de omrijdfactor voor vele (potentiële) gebruikers van het huidige fietspad over de Bisschopsweg relatief beperkt is. U vindt deze brief [hier](#) (onder kenmerk PR18.004a) in het raadsinformatiesysteem van Zeist. In de bijlage de brief van 6 november 2019 van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., de Stichting Beter Zeist en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West aan college en raad van Zeist is nog een samengevat wat de zorgen zijn, toen de provincie in het kader van het MIRT het fietspad opnieuw op de agenda zette zonder inhoudelijk gereageerd te hebben op de in 2017 ingediende zienswijzen.

Anders dan in het Coalitieakkoord 2022-2026 van de gemeente Zeist staat (zie de raadsinformatiebrief) heeft er naar onze mening geen transparante evaluatie van de mogelijke verbeteringen op basis van de variantenstudie plaatsgevonden. Althans de natuur- en milieuorganisaties op geen enkele wijze bij een dergelijke evaluatie betrokken geweest. Dat terwijl zij wel eerder, dat overigens tezamen met vertegenwoordigers van o.a. de Fietsersbond, de mogelijkheden hebben verkend om wel degelijk voor fietsers tot een aanzienlijke verbetering van de fietsroute te komen. Dat onder andere door van de Bisschopsweg ook echt een fietsstraat te maken, waarbij auto's ook echt alleen nog te gast zijn of alleen nog door bestemmingsverkeer te laten gebruiken. (Vergelijk ook eerdere voorstellen in kader van 'Plattelandswegen Autoluw (PAL)'). Mogelijk had juist wel een goede evaluatie van de aangedragen varianten en nadelen van een nieuw tracé ook bij de provincie kunnen zorgen voor draagvlak voor bijdragen in de bekostiging.

Wij willen uw raden daarom het volgende vragen:

1. De colleges te vragen om de variantenstudie zoals deze door C2 Engineers is uitgevoerd met de groene organisaties en andere belanghebbenden te bespreken en evalueren, dat om samen mogelijke verdere optimalisatie in beeld te brengen. Daarbij uiteraard ook rekening houdend met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, zoals aanwezige (monumentale) bomen, etc. Daarvoor zijn wel degelijk bepaalde mogelijkheden.
2. Op basis van de gezamenlijke evaluatie alsnog maatregelen te nemen voor de verbetering van de Bisschopsweg zodat mogelijke knelpunten alsnog op relatief korte termijn worden opgelost, zoals bijvoorbeeld het verbreden van de brug ter hoogte van de Grift. De vraag naar maatregelen op het bestaande tracé ligt er al 20 jaar. Verder uitstel is naar onze mening niet passend.
3. De vaststelling van het Ontwikkelingsperspectief KRLL, inclusief dus mogelijk ook een keuze van een nieuwe fietsroute door de Lage Grond, niet alleen door de colleges van B&W te laten plaatsvinden. Maar ook behandeling met inspraak over de inhoud en

²⁾ zie de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2020).

keuzen in het ‘Ontwikkelingsperspectief’ in de gemeenteraden zelf te laten plaatsvinden. Zodat de gemeenteraden ook kennis kunnen nemen van ingebrachte reacties in een inspraakprocedure over de voorgenomen besluitvorming en de inhoud kunnen afstemmen op eerdere besluitvorming door de gemeenteraden.

Nadere toelichting beleid en koppeling Kromme Rijn Linie Landschap

Strijdigheid met beleid van de raden

De uitkomst van het overleg is naar onze mening strijdig met besluitvorming in de gemeenteraden. Ten eerste vanuit de optiek van de gemeente Zeist. De gemeenteraad van Zeist heeft in 2021 een motie aangenomen met als strekking sluipverkeer tegen te gaan en verlichting aan te brengen en hiervoor ook een financiële bijdrage vrij te maken en hierover overleg te voeren met de gemeente De Bilt. Zie de tekst van de motie uit 2021 opgenomen in de raadsinformatiebrief RIB Zeist 24 - 136. In het Coalitieakkoord van Zeist is verder sprake van een te houden evaluatie. Een evaluatie behoort naar onze mening breder te worden opgezet dan het trekken van conclusies in een bestuurlijk overleg.

Ten tweede vanuit de optiek van de gemeente De Bilt (die hierover eveneens in het verleden ook diverse moties heeft aangenomen. De varianten zoals deze uit de variantenstudie van C2 Engineers naar voren komen geven hieraan onzes inziens wel degelijk een goede invulling. Verder heeft de gemeenteraad van De Bilt de Omgevingsvisie vastgesteld waarin wordt aangegeven dat er vanwege de grote nadelen geen fietspad over een nieuw tracé komt:

“Tot slot ligt er nog een opgave in het creëren van veilige infrastructuur voor onder andere fietsers. De wegen in het Kromme Rijnlandschap zijn smal en er zijn weinig aparte fietspaden. Het toevoegen van een nieuwe fietsverbinding is niet mogelijk in verband met de hoge ecologische en landschappelijke waarden van dit gebied. Concreet betekent dit dat we de bestaande fietsroute over de Bisschopweg tussen het Utrecht Science Park (USP) en Zeist verbeteren” (pagina 75 van het op 5 november 2024 vastgestelde ontwerp).

Koppeling aan het Kromme Rijn Linie Landschap

In het bestuurlijk overleg is volgens de raadsinformatiebrief RIB Zeist 2024 – 136 gekozen voor een koppeling aan het ‘Ontwikkelingsperspectief en de uitvoeringsagenda Kromme Lijn Linie Landschap’. In de brief als volgt verwoord: *“Het KRLL zet in op het versterken van natuur en beleven van het landschap in combinatie met een verkenning naar extra recreatiemogelijkheden in het gebied tussen Zeist-West en USP. Een nieuwe, goed ingepaste, fiets- en voetgangersverbinding past goed in dit ontwikkelperspectief en geeft mede invulling aan deze doelen. In overleg met de Provincie Utrecht en de gemeenten De Bilt en Utrecht is afgesproken om de studie naar de fietsverbinding te integreren in de uitvoeringsagenda van het KRLL”*.

Wij vinden het onlogisch dat een utilitaire fietsverbinding als het versterken van de natuur en van de landschapsbeleving wordt gepresenteerd. Deze infrastructuur met een stevige uitstraling zal het mooie, halfopen en kleinschalige landschap tussen Zeist, Utrecht, Bunnik en De Bilt aantasten en versnipperen. Bovendien zal dat fietspad naar onze

mening in welke variant dan ook, ook al is dat d.m.v. een brug, een nieuwe inbreuk betekenen op de hier aanwezig robuuste ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied. Dat terwijl het nu juist een van belangrijkste doelstellingen van het Ontwikkelperspectief is om tot een versterking van de betreffende corridor te komen³⁾. Het opnemen van een dergelijke utilitaire verkeersverbinding past o.i. dan ook op geen enkele wijze in het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda van het Kromme Rijn Linie Landschap, hetgeen wij ook tijdens diverse participatiemomenten aan de projectleiding kenbaar hebben gemaakt.

Verder is ons nog niets bekend over de uitvoeringsmogelijkheden voor een fietsbrug t.a.v. de fundering in de sterk wisselende opbouw van de ondergrond van het betreffende vroegere rivierengebied. En hetzelfde geldt voor de verwachte effecten van de brug t.a.v. de aantasting van de ecologische verbinding zowel tijdens de bouw van de brug als na de ingebruikstelling. Dit terwijl er al veel energie en geld is besteed om de totale natuurverbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied tot stand te brengen.

Van dit mooie gebied valt ook goed te genieten vanaf de bestaande wegen, zeker als die verder autoluw gemaakt zijn. Beter toegankelijk maken als stedelijke uitloopzone van USP - De Uithof en Zeist-West leidt tot een verdere versnippering van het landschap en is een grote bedreiging voor de hier gelegen robuuste ecologische verbinding.

Wij vinden verder dat het Ontwikkelperspectief KRLI en de Uitvoeringsagenda KRLI transparant moeten worden vastgesteld. In elk geval dreigt strijdigheid met de Omgevingsvisie van De Bilt.

Wij hebben begrepen dat het Ontwikkelperspectief KRLI in januari 2025 door de colleges van B&W en GS zou worden vastgesteld. Dit kennelijk zonder openbare behandeling in de gemeenteraden van een sterk sturend regionaal vastgesteld ruimtelijk document voor het buitengebied (met een kennelijke aan de Omgevingsvisie van de gemeente De Bilt strijdige benadering van het fietspad). Ook hebben maatschappelijke organisaties en inwoners geen kans gekregen inbreng te leveren op de uiteindelijke teksten en voorstellen van het Ontwikkelperspectief KRLI. Er gaapt o.i. dan ook een grote kloof tussen deze gang van zaken en het met veel participatie vaststellen van ruimtelijk beleid in omgevingsvisies door direct gekozen bestuursorganen (zie in deze overigens ook hetgeen m.b.t. de participatie in de Omgevingswet is aangegeven).

Tot zover de toelichting. Graag lichten wij deze brief aan u toe.

Hoogachtend,

Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
Mede namens Stichting Beter Zeist

³⁾ Dat een dergelijke brug ook een bepaalde impact zal hebben op aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden, waarvan de ontginning teruggaat tot 1122, dus vanuit het Klooster dat indertijd gevestigd was op Oostbroek, zal ook voor iedereen duidelijk zijn.