



# WERKGROEP NATUURLIJK ZEIST - WEST

## Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid/West

Coördinatie: Mirjam van Kouwen  
p/a Couwenhoven 4612, 3703 EM Zeist. Telefoon 030-6958618;  
E-mail: werkgroep@natuurlijkzeist-west.nl

### **Nut, noodzaak én ongewenstheid van het nieuwe fietspad Zeist-West – Uithof**

28 september 2015

#### **1. Inleiding**

Het fietspad Zeist-West Uithof (door de Lage Grond, gelegen in de gemeente De Bilt) is weer opgedoken als wens vanuit de Provincie Utrecht en het Utrecht Science Park (USP). Dit fietspad was ook al opgenomen in het programma van de 'Landinrichtingsplan Groenraven-Oost (LIC, 1998)'. Indertijd waren de argumenten vooral het verbeteren van de bereikbaarheid per fiets van de Uithof vanuit Zeist. Gezien de effecten van het fietspad op de natuur en in het bijzonder op de hier gelegen ecologische verbinding hebben de gemeenteraden Zeist en De Bilt (per respectievelijk amendement en motie) toen afwijzend gereageerd op de aanleg van dit fietspad. Ook de Statencommissie van Utrecht heeft aan G.S. de uitdrukkelijke overweging meegegeven om dit fietspad niet aan te leggen.

Bij die uitspraken is zeker ook de betrekkelijke tijdswinst voor de fietser meegenomen. Ondanks deze unanieme afwijzingen is het fietspad in het kader van het programma: 'Beter benutten' toch weer op de agenda van de provincie geplaatst. Reden is nu vooral de realisatie een goede en korte fietsverbinding tussen Station Driebergen en de Uithof (Utrecht Science Park). Hierbij onze bijdrage in de nieuwe maatschappelijke discussie over nut, noodzaak én vooral ook de ongewenstheid van dit nieuwe initiatief.

Belang fietsmobiliteit en behoud goed functionerende ecologische verbindingzone  
Voor een objectieve afweging brengen we in dit document enkele nieuwe en oude achtergronddocumenten bij elkaar. Het betreft zowel de fietsmobiliteit als het belang en behoud van de ecologische functie van het gebied waar het fietstracé zal komen. U als betrokken provinciale en lokale bestuurder, Statenleden en gemeenteraadsleden willen we graag hierover informeren. Waarbij we zeker óók het belang van goede fietsverbindingen onderkennen.

#### **2. Belangrijke achtergronddocumenten voor deze notitie zijn:**

##### **Vanuit het fietsbelang bekeken: Nut-noodzaak van fietstracé Lage grond**

###### **1. *Inspraakreactie 13 april 2005 Commissie Ruimte Zeist (bijlage 1)***

Een analyse van de omrij-factor vanuit de verschillende wijken in Zeist, ingebracht door bewoners Brugakker straatje 63 en 65. Dit goed onderbouwde onderzoek over de verkorting van de fietsroutes m.b.t. de voordelen van het fietspadtracé Lage Grond toont aan dat feitelijk slechts één deel-wijk(je) van Zeist-West er een verkorte fietsroute door krijgt. Voor de overige wijken blijkt de winst op de omrij-factor voor fietsers verwaarloosbaar.

2. *Onderzoek fietsafstanden NS Station Driebergen naar de Uithof (bijlage 2)*  
Door Bert Ruiterkamp, september 2015. Dit onderzoek toont aan dat het fietstracé Lage Grond géén structurele verbetering is voor fietsers vanaf station Driebergen.
3. *Kwaliteitsanalyse en verbeterpunten van de fietsroutes tussen NS station Driebergen-Zeist en de Uithof (bijlage 3)*  
Door Bert Ruiterkamp, september 2015. Op basis van een kwaliteitsanalyse van de bestaande fietsroutes wordt duidelijk dat op de bestaande tracés nog een aanzienlijke kwaliteitsslag mogelijk is teneinde deze paden voor de fietsers te kunnen optimaliseren.

### **Vanuit de ecologie bekeken: Ecologische betekenis gebied Lage grond**

4. De folder 'Natuur verbinden en behouden' geeft een beeld van de ecologische verbinding tussen De Bilt, Zeist, Bunnik, Odijk en Driebergen. Herdruk 2009, in 2013 geactualiseerd na aanleg faunapassage onder de A12. (wordt bezorgd)
5. EHS-kaart Provincie Utrecht en ligging nieuw Fietspadtracé Lage Grond. (in deze notitie onder 3.4 verwerkt).

## **3. Belangenafweging**

### **3.1 Voordelen voor de fietsers zijn (zeer) beperkt**

Zoals uit diverse documenten kan worden afgeleid, blijkt dat het nieuwe fietspadtracé over de Lage Grond slechts voor een beperkte groep fietsers een verkorting van de route is. Bovendien bestaat er al een goede fietsroute tussen Zeist en de Uithof, te weten de routes via de Schorteldoekse Steeg, respectievelijk de Noordweg en de Bisschopsweg.

### **3.2 Verbetering en optimalisering bestaande fietsroutes**

Het autoluw maken van deze en andere bestaande fietsroutes over de landelijke wegen tussen Station Driebergen/Zeist, Zeist en Bunnik kan een werkelijke bijdrage leveren aan een betere, snelle en veilige fietsroute tussen het Science Park – Station Driebergen/Zeist en naar de omliggende gemeenten en omgekeerd. Door deze wegen autoluw te maken (alleen bestemmingsverkeer) en in te richten als fietsstraat (zoals onlangs de Tolhuislaan in Bunnik) wordt ons inziens meer bereikt voor de fietsers dan het omstreden nieuwe fietspad door de Lage Grond aan te leggen (zie voor de verdere uitwerking het voorstel van maatregelen in bijlage 3 onderzoek Bert Ruiterkamp).

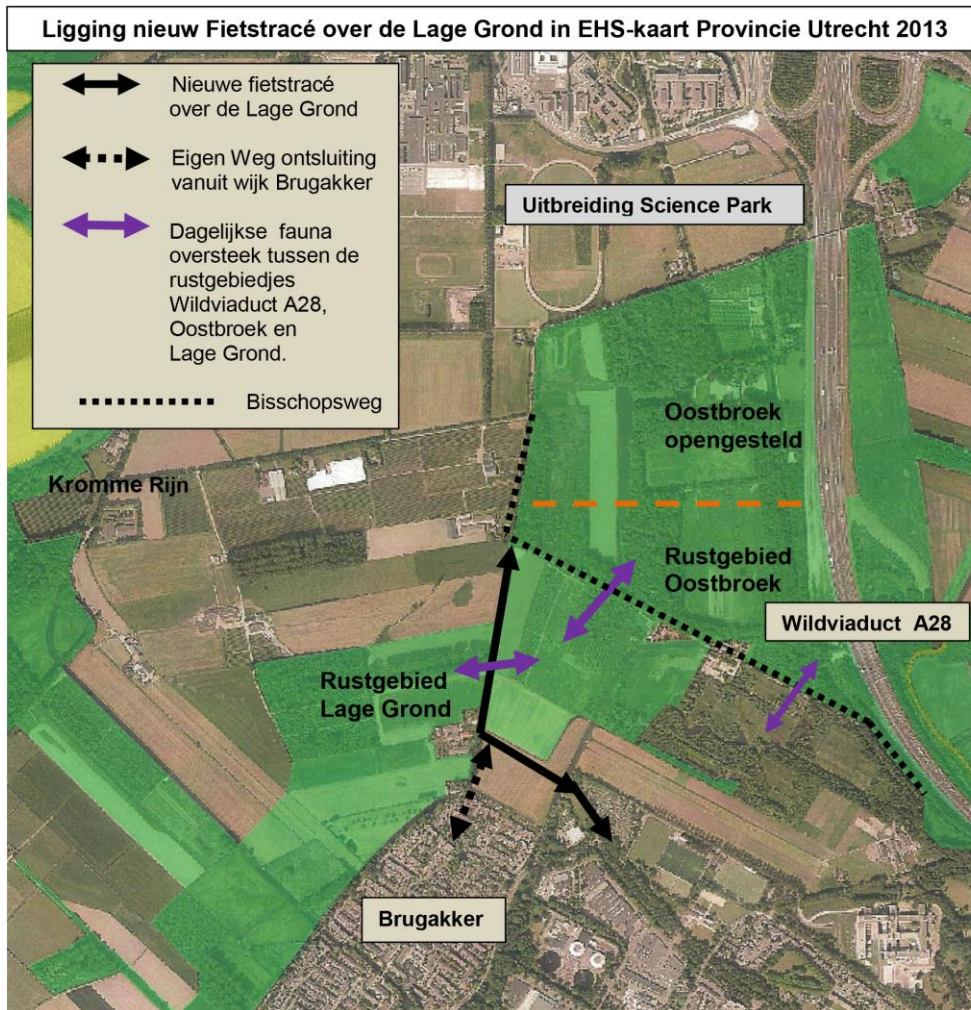
### **3.3. Ecologische nadelen zijn onaanvaardbaar groot**

Het nieuwe utilitaire fietspad door de Lage Grond zal leiden tot een (verdere) versnippering en dagelijkse verstoring van deze nu nog goed functionerende schakel in de ecologische verbindingzone tussen De Bilt, Zeist, Bunnik en Driebergen. Een extra bezwaar is dat dit nieuwe pad ook gaat dienen als uitloop voor de bewoners van de Zeist-West (o.a. Brugakker). Het pad zal gebruikt worden als recreatie en (losse) hondenuitlaat route. Dit zal leiden tot een extra dagelijkse verstoring in het gebied en dus een ongewenst extra negatief effect voor de natuur.

### **3.4 Nadelen in groter verband: (zie de folder: 'Natuur Verbinden en Behouden')**

De ecologische nadelen van het fietstracé Zeist-West De Uithof zullen op het totale functioneren van de enige ecologische verbindingzone tussen Vechtplassengebied/Noorderpark en Langbroekerwetering/Kromme Rijngebied zeer groot zijn. Veel voorzieningen zijn de afgelopen jaren in deze zone getroffen om de migratie van dieren door dit (snel)wegenrijke gebied te herstellen en mogelijk te houden. En aan verdere optimalisering wordt nog steeds gewerkt. De verstedelijking en druk op het gebied gaat door en daarmee neemt de bedreiging van de ecologische functie van het gebied toe (o.a. de verbreding van de A27 met mogelijk als gevolg de extra verbreding van het Wildviaduct A28 met nog een rijbaan, de uitbreiding van de Uithof op het laatste groene gebied, fietspad Lage Grond)

## Ecologische nadelen in kleiner verband: zie kaart



Het beoogde fietstracé loopt dwars door een stukje EHS- gebied van de Lage Grond dat een cruciale betekenis heeft voor de ecologische verbindingzone in groter verband. De Lage Grond grenst nagenoeg aan het Wildviaduct A28 en is belangrijk als toeleidingsgebied van en naar Oostbroek en Wildviaduct A28. Het agrarisch gebied waar het fietspad Lage Grond is gepland, is juist vanwege deze belangrijke verbindende functie in de EHS-kaart van de provincie 2013 bestemd als EHS-gebied.

Uitwisseling van populaties en voldoende rustige leefgebied(jes) zijn voor het goed functioneren van de ecologische verbindingzone van levensbelang. De zonering van rustige gebieden is dan ook cruciaal: de dieren moeten er ook willen verblijven. Deze zonering van gebieden met een recreatieve/utilitaire functie en rustgebied voor dieren is nu goed in balans. Het is echter een heel kwetsbaar evenwicht dat hier voor de EHS bewaakt moet worden. De hele strook tussen snelwegen en de uitbreidende stad Utrecht/Science Park is hier namelijk nog geen kilometer breed.

## Eindconclusie: Géén aanleg fietstracé Lage Grond

Onze conclusie is dat het nieuwe fietstracé Lage Grond niet aangelegd moet worden. Dit zowel in het belang van fietsers als in het belang van het goed kunnen blijven functioneren van de ecologische verbindingzone die hier ligt.

Inzetten op verbetering van álle landelijke wegen voor de fietser in het gebied tussen De Uithof (Science Park) en de omliggende gemeenten De Bilt Zuid, Bunnik, Zeist en Station Driebergen/Zeist is een meer structurele en grotere verbetering voor het utilitair en recreatief fietsverkeer. Daar zit de échte meerwaarde voor een betere fietsmobiliteit in deze regio.

De tekst bij de inspraakreactie Commissie Ruimte Zeist.  
13 april 2005 door de bewoners brugakker 63 en 65

## **De omrijfactor**

In de rapportage 'Nieuwe fietsverbinding Uithof - Zeist' staat op blz. 3 het volgende:

"De huidige fietsroute betekent voor een groot aantal fietsers tussen Zeist en De Uithof een flinke omrijafstand van ongeveer 1,5 km. De omrijfactor bedraagt 2,1, terwijl een aanvaardbare omrijfactor tot 1,3 is. Hemelsbreed bedraagt de afstand Uithof - Zeist 1 km. Ook fietsers vanuit andere bestemmingen in Utrecht kunnen, door te kiezen voor deze nieuwe verbinding, hun omrijafstand terugbrengen."

Het is maar zo'n klein stukje tekst, maar het vormt de basis waarop alle huidige plannen en beslissingen rond het voorgestelde fietspad genomen zijn of worden. Van zo'n basis mag je dus verwachten dat het een solide basis is en dat de getallen juist zijn.

Laten we die getallen dus maar eens op een rij zetten:

### ***De hemelsbreede afstand.***

De hemelsbreede afstand Uithof - Zeist is 1 km. Dat komt overeen met de afstand van het einde van de Yalelaan in de Uithof, naar het puntje van Brugakker, het begin van het weggetje naar de Lage Grond in Brugakker 65. Als langs de Lage Grond een fietspad zou liggen dan is de route over de weg trouwens 1267 meter. Hemelsbreed naar bijvoorbeeld de hoek Krommerijnlaan - Weteringlaan bij Akkerflora is 1280 mtr, terwijl de route over het voorgestelde nieuwe tracé 1747 mtr is. Hemelsbreed naar de hoek Krommerijnlaan - Noordweg is 1660 mtr terwijl de route via het voorgestelde nieuwe tracé 2152 mtr. is. Hemelsbreed zegt dus niet zoveel, het suggereert slechts. Het is van een plaats waar niet gewerkt wordt naar een plaats waar niet gewoond wordt.

### ***Begin- en eindpunten***

Om de routes te vergelijking kiezen wij twee beginpunten en één eindpunt.

1. BEGINPUNT I de hoek Krommerijnlaan - Noordweg.
2. BEGINPUNT II de hoek Krommerijnlaan - Weteringlaan.
3. EINDPUNT de scherpe bocht van de Bisschopsweg bij van Eekeren, oost van de Tolakkerlaan, waar beide routes weer samenkomen.

### ***De routes.***

- ROUTE I - van BEGINPUNT I via de Noordweg en Bisschopsweg naar het EINDPUNT. Dit is de bestaande route (in het Alterra rapport 304 de 0-optie). Deze route is 1990 mtr. lang.
- ROUTE II - van BEGINPUNT II via het nieuwe tracé naar het EINDPUNT. Deze route is 905 mtr lang (zie rapportage 'Nieuwe fietsverbinding Uithof - Zeist' blz. 10).

Voor de berekeningen die volgen is ook nog van belang de afstand tussen BEGINPUNT I en BEGINPUNT II. Deze is 405 mtr.

### ***De fietsers.***

Als we praten over de fietsers van Zeist naar de Uithof, moeten wij eigenlijk drie groepen onderscheiden:

1. GROEP I - de fietsers die nu via de Schorteldoeksesteeg naar de Bisschopsweg rijden. Deze fietsers kunnen we nagenoeg uitsluiten van de berekeningen, omdat het nieuwe tracé voor hen niet korter maar langer is. Zij zullen gewoon hun oude route blijven fietsen. Een klein deel kan misschien toch naar GROEP II verhuizen als voor hen het nieuwe tracé toch iets korter is.
2. GROEP II - alle mensen die uit Zeist-Noord, Zeist-Oost, Zeist-Centrum en Zeist-West via de Utrechtseweg, Griffensteinselaan of Noordweg (Oostzijde) naar de Krommerijnlaan rijden. Zij komen uit bij BEGINPUNT I op de hoek Krommerijnlaan - Noordweg.
3. GROEP III - het restant fietsers uit Zeist-West dat via de Weteringlaan naar de Krommerijnlaan rijdt en uitkomt bij BEGINPUNT II, de hoek Krommerijnlaan - Weteringlaan.

Om iets te kunnen zeggen over de verdeling van de aantallen fietsers over deze groepen, heb ik wat getallen uit het Statistisch Zakboek 2002-2003 van de gemeente Zeist gehaald. Zie hiervoor <http://www.zeist.nl/otf/content.jsp?objectid=1308>. Op blz 24 vinden wij de bevolkings-aantallen per wijk. Hieruit heb ik de totalen genomen van alle personen van 15 - 64 jaar.

Leeftijd	Centrum	Noord	West	Oost	Den Dolder	Totaal
15-19	768	993	1.012	295	495	3.563
20-24	737	1.478	804	365	341	3.725
25-29	857	1.346	778	390	300	3.671
30-34	1.067	1.324	930	444	349	4.114
35-39	1.061	1.334	998	486	504	4.383
40-44	934	1.160	1.106	500	606	4.306
45-49	967	1.091	1.160	443	579	4.240
50-54	1.066	979	1.272	528	702	4.547
55-59	919	779	999	464	595	3.756
60-64	711	647	730	413	481	2.982
Totaal	9.087	11.131	9.789	4.328	4.952	39.287

Tabel 1

De verhouding van het aantal inwoners van Zeist-West t.o.v. de rest van de bevolking is:

$$\frac{\text{Zeist-West } 9789}{\text{Rest van Zeist } 29498} = 0,33$$

Dit betekent voor de groepen dat slechts maximaal één kwart van de fietsers tot GROEP III hoort en minstens drie kwart tot GROEP I of GROEP II.

**Kanttekening:** Daarbij is aangenomen dat alle bewoners van Zeist-West via de Weteringlaan rijden, en geen één via de Griffensteinselaan of Noordweg (Oostzijde) wat niet waar is. Bewoners van Crosestein, Vogelbuurt en Neijenheim rijden via Krommerijnlaan, Noordweg en Griffensteinselaan.

### **De omrijfactor**

Nu de groepen en de routes vastgelegd zijn, zullen we eens opnieuw kijken naar getallen die ons gepresenteerd worden. We beginnen met voor de verschillende groepen de afstanden en de omrijfactoren op een rijtje te zetten.

### **De omrijfactor voor GROEP II**

Voor ROUTE I is de afstand 1990 mtr en voor ROUTE II 405 + 905 = 1310 mtr. Hun omrij-factor is 1990/1310 = 1,51. Hun omrijafstand is 1990 - 1310 = 680 mtr.

### **De omrijfactor voor GROEP III**

Voor ROUTE I is de afstand 1990 + 405 = 2395 mtr en voor ROUTE II 905 mtr. Hun omrij-factor is 2395/905 = 2,64. Hun omrijafstand is 2395 - 905 = 1490 mtr.

### **Wat zegt het college en wat vinden wij daarvan**

- Kijken we eerst naar het collegevoorstel ter bepaling van hun standpunt ten behoeve van bestuurlijk overleg 23 feb 2005.

Bij Meetbaar effect staat onder verkeerskundige onderbouwing (Grontmij) dat er via de verkorte route een groei van het fietsverkeer verwacht mag worden van 90%. Er wordt tevens gesteld dat "een verkorting van de fietsafstand tussen Zeist en de Uithof met circa 2 kilometer substantieel kan bijdragen in de stimulering van het fietsverkeer".

**Onze reactie:** Uit ons bovenstaande betoog blijkt dat 3/4 van de fietsers geen bekorting van de fietsafstand hebben of slechts 680 meter. Het getal van 2 km komt uit de rapportage van de

Grontmij, die blijkbaar 1,5 km nog eens naar boven heeft afgerond. De bekorting wordt aan alle kanten gebruikt om het bestuurlijk besluit zo aantrekkelijk mogelijk neer te zetten, maar helaas is het waarheidsgehalte nog al laag. Maximaal 1/4 van de fietsers heeft een bekorting van ong. 1,5 km. Deze getallen maken een aanwas van het aantal fietsers met 90% uitermate onwaarschijnlijk. Die 90% lijkt gebaseerd op de tabel op pagina 4 van de rapportage 'Nieuwe fietsverbinding Uithof - Zeist'. Daar staat dat als de afstand woonwerk afneemt van 5-7,5 km naar 2,5 - 5 km dat het aandeel van de fiets dat toeneemt van 15 naar 27 voor woon-werk verkeer en van 18 naar 25 voor school/studie verkeer. Maar die bekorting hebben wij net aangetoond is er helemaal niet.

Kijken we dan naar de rapportage 'Nieuwe fietsverbinding Uithof - Zeist'. Op blz. 3 staat dat bij een recente telling 1530 fietsers werden geteld. Verder wordt gesteld dat 'De huidige fietsroute betekent voor een groot aantal fietsers tussen Zeist en De Uithof een flinke omrijafstand van ongeveer 1,5 km. De omrijfactor bedraagt 2,1, terwijl een aanvaardbare omrijfactor 1,3 is. Hemelsbreed bedraagt de afstand Uithof - Zeist 1 km.

**Onze reactie:** Bovenstaand hebben wij aangetoond dat slechts maximaal 1/4 van alle fietsers met een omrijafstand van 1,5 km heeft te maken. Uitgaande van de getallen die wij hebben gegeven en van een aantal fietsers van 1800 (Verkeersmodel 1998) kun je stellen dat ongeveer  $1800 / 4 =$  ong. 450 fietsers met een substantiële bekorting te maken zouden krijgen. Zelfs een toename van 100% van het aantal fietsers uit Zeist-West rechtvaardigd op geen enkele wijze de prognose van een groei van 1800 naar 3300 fietsers. In de rapportage op blz. 8 wordt aangegeven dat een deel van deze groei zal bestaan uit fietsers die nu nog de Utrechtseweg nemen. Dat is dus geen *groei* van het aantal fietsers, maar het *verleggen van de route* van die fietsers. Een verplaatsing van de Utrechtseweg, waarvan de natuurwaarde ons duidelijk lijkt, naar het kwetsbare gebied van de Lage Grond. Vervolgens rollen er dus zelf gegenereerde spectaculaire groeicijfers voor het gebruik van dit nieuwe fietspad uit, en deze getallen moeten dan weer aantonen hoe nodig dit fietspad is. Een duidelijk geval van cirkelredenering.

Ook een vermelding dat de hemelsbrede afstand slechts 1 km is, lijkt op verwerpelijke beïnvloeding van de opinie, om de kans van slagen van het plan te verhogen.

**NB:** Er wordt in alle rapporten gesproken over aantallen fietsers en wij doen dat daarom hier ook. Dit kan de suggestie wekken dat het om personen gaat. Maar het zijn *fiets-bewegingen*. Zeker voor het woon-werk verkeer en het school verkeer betekent dit dat het slechts om de helft van de getallen gaat als je het naar personen vertaalt. Dus 1800 fietsers zijn ongeveer 900 personen.