

Gedeputeerde Staten van Utrecht
T.a.v. de heer C. Schreurs
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

onderwerp:
Fietsverbinding Zeist-USP De Uithof

datum:
30 november 2017

Geacht college,

U hebt ons uitstel gegeven om tot en met 4 december a.s. te reageren op de rapporten van Bureau Waardenburg en Tauw en de presentatie over de fietsverbinding Utrechts Science Park (USP) - Zeist. Graag maken wij als gezamenlijke natuur- en milieuorganisaties van deze gelegenheid gebruik om deze algemene reactie op de rapporten te geven. Daarnaast zal er door sommige organisaties nog een afzonderlijke reactie worden gegeven op de verschillende rapporten.

Fietsen is belangrijk. Het is gezond, draagt bij aan het oplossen van de klimaatproblematiek en aan een gezonde leefomgeving en dus aan een duurzame mobiliteit. Wij staan dan ook achter beleid dat de keuze voor fiets en openbaar vervoer stimuleert en het gebruik van de auto ontmoedigt. Bij dit beleid moet in het geval van nieuwe fietspaden wel een goede belangenafweging worden gemaakt.

Om USP ligt een groene contramal met daarin groen van hoge kwaliteit. Met recht is dit een contramal, omdat hier minder dynamiek heerst dan in het stedelijk gebied en het rust, ruimte en donkerte kent. Kwaliteiten waaraan veel waarde wordt toegekend door bewoners en gebruikers. In het oostelijke deel van de groene contramal gaat het om de overgang van de Utrechtse Heuvelrug naar het Kromme Rijngebied, om het kenmerkende slagenlandschap van de middeleeuwse ontginningen en de toevoegingen van latere ontwikkelingen, zoals de landgoederen van de Stichtse Lustwarande en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Er is een grote variatie in bodem en reliëf. Deze variatie is ontstaan door:

- Het stroomgebied van de Rijn met zijn meanders.
- De overgang naar de Utrechtse Heuvelrug.
- Het optreden van grondwaterkwel.
- De ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied.

Zo is er ten oosten van Utrecht een landschap ontstaan met hoge waarden van natuur en cultuurhistorie. Een landschap waar allerlei verhaallijnen samenkomen.

De groene omgeving met echte kwaliteit is niet alleen een woonbelang maar ook een economisch belang. Een werkelijk mooie omgeving vergroot de aantrekkelijkheid voor vestiging van hoogwaardige bedrijven en faciliteert de komst van kenniswerkers. Dit is belangrijk voor het USP. .

Tussen verstedelijking en natuur, tussen stad en landschap, moet een balans worden gezocht en worden gevonden. Wij vinden dat bij het aanlegplan voor een nieuw fietspad de balans ontbreekt. Enerzijds is er het mobiliteitsbelang en anderzijds het belang van natuur en een mooie omgeving

waarbij de bijzondere waarden van de Lage Grond gekoesterd moeten worden. In de bijlage bij deze brief vindt u daarvan voorbeelden.

Bij het fietspadplan wordt het belang van de aanleg van de nieuwe infrastructuur in onze ogen niet goed afgewogen tegen het belang van natuur en landschap. Wij willen dat toelichten aan de hand van een aantal onderwerpen.

Duurzame verstedelijking

De nieuwe fietsinfrastructuur zorgt voor verstedelijking van het gebied. Het USP en Zeist zuigen zich als het ware aan elkaar vast: het landschap wordt doorsneden door een nieuwe verbinding en krijgt daarmee een andere uitstraling. De verbinding creëert verder overhoekjes die aan verstedelijking ten prooi zouden kunnen vallen. Van het één komt het ander, zodat op termijn de groene contramal van USP zal verdwijnen en het gehele gebied een verstedelijkt karakter krijgt. De nieuwe verbinding zal ook meer mensen in het gebied brengen, waardoor de natuur wordt verstoord.

De rapporten van Tauw gaan niet concreet in op het effect van de groei van de Uithof op het fietsverkeer tussen het USP en Zeist. De Ladder van Verdaas geeft aan dat er bij een groeiende mobiliteitsbehoefte eerst wordt gekeken naar benutting en verbetering van de bestaande infrastructuur. De Ladder van Duurzame Verstedelijking is formeel niet van toepassing op nieuwe infrastructuur. Maar deze Ladder geeft aan dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de behoefte aan de ontwikkeling moet worden aangetoond en dat moet worden nagegaan of ontwikkelingen niet binnen stedelijk gebied kunnen plaatsvinden. In dit geval kan de geest van deze regel zo worden begrepen dat allereerst bestaande infrastructuur moet worden benut. Dat is niet voor niets. Deze twee Ladders zijn juist gemaakt om te voorkomen dat er zonder duidelijke aantoonbare noodzaak tot nieuwe verstedelijking wordt besloten. Zowel in bewoond als in landelijk gebied kan er anders veel moois kapot worden gemaakt.

In het geval van het plan voor het fietspad is nut en noodzaak in de rapporten van Tauw niet goed aangetoond en zijn deze Ladders niet gevolgd. Dus geen nieuwe infrastructuur als de bestaande infrastructuur met aanpassingen kan voldoen.

Er is een duurzaam alternatief voor een nieuw fietspad

Het verbreden van de Bisschopsweg tot 3,5 m asfaltverharding is mogelijk zonder grote aantasting van natuurwaarden. Deels heeft de weg al bijna deze breedte vanwege de al aangebrachte (en nu in slechte staat verkerende) verharding in de bermen. Wij gaan ervan uit dat een Bisschopsweg van 3,5 m breed zonder doorgaand autoverkeer eventuele groei van de fietsmobiliteit in de toekomst voldoende goed kan opvangen.

Om de monumentale eiken te sparen die in het noordelijke gedeelte van de Bisschopsweg staan, is daar zo nodig een omleiding mogelijk.

De asfaltverharding op de huidige Bisschopsweg is ongeveer 2.80 m breed. Uit de in 2016 uitgevoerde fietsenquête bleek dat velen deze weg met plezier fietsen, maar wel graag de auto's eraf willen hebben. Dus autoluw maken door alleen bestemmingsverkeer toe te staan en nog deels de weg verbreden maakt de weg al veel aantrekkelijker voor fietsers.

Volgens de verkeerstellingen van auto's opgenomen in het rapport Tauw is er aanzienlijk sluipverkeer. Het autoluw maken, moet – wil dit te handhaven zijn – met een fysieke ingreep gebeuren. Dus met een paal of andere wegonderbreking. Door van de Bisschopsweg een fietsstraat te maken, moeten de auto's zich voegen naar het fietsverkeer en is inhalen van fietsen verboden (en

op de korte afstand van gecombineerd gebruik voor auto's ook niet nodig). Als de onderbreking op de juiste plek wordt aangebracht, is het meest smalle deel van de weg zelfs autovrij!

De bestaande bermen met ook op diverse plekken bomen en schuine taluds van de sloten blijven bij een verbreding 3,5 m in belangrijke mate behouden. Als lijnverbinding en schuilplaats voor kleine dieren is het behoud van deze bermen belangrijk.

Wij zien de beperkte verbreding van de Bisschopsweg als een win-win situatie voor zowel de fietser als voor de natuur en de landschappelijke beleving. Namelijk winst voor de fietser aangezien deze meer ruimte en comfort krijgt, mits de weg autoluw wordt. En winst voor de natuur omdat er geen doorsnijdende fietsverbinding op een zeer kwetsbare plek komt. En winst om deze oude historische route beter te benutten voor fietsers en daarmee een bijpassende functie te geven: een eeuwenoude, historische structuur benutten voor een hedendaagse, passende functie, waarmee de structuur behouden blijft. Één kans om winst voor de waardevolle natuur in de buurt van de Bisschopsweg te verzilveren door bij een verbreding naar 3,5 m deze voor de natuur te optimaliseren via maatwerk voor flora en fauna. De gemeenten en de provincie hebben of formuleren ook beleid op het gebied van het 'Natuurinclusief ontwerpen'. Daarin past deze benadering goed.

Wij vinden het dus onterecht dat het alternatief van verbreden tot 3,5 m met behoud van de bestaande bermen niet is meegenomen in de variantenvergelijking die door TAUW is uitgevoerd. Dit ook gezien vanuit het perspectief van de beide duurzaamheidsladders en het natuurinclusief ontwerpen. Voor wat betreft de verlichting: de innovatieve gedachten die voor de nieuwe varianten van een fietspad zijn verwoord, kunnen ook op de Bisschopsweg worden toegepast.

Geen goede mobiliteitsonderbouwing voor een nieuwe verbinding

De noodzaak van nieuwe infrastructuur wordt onderbouwd met het zogenaamde VRU-model. Volgens het model zouden bij de aanleg van een nieuwe fietsverbinding dagelijks 350 fietsers meer van een nieuw fietspad gebruik maken dan van de Bisschopsweg. Dit komt doordat er bij het rekenmodel van wordt uitgegaan dat elke fietser die door de aanleg van die nieuwe verbinding ook maar één meter afstandswinst heeft, ook van dat nieuwe pad gebruik zal gaan maken. De winst van 350 fietsers betreft geen nieuwe fietsers. Het zijn bijvoorbeeld fietsers die nu over de Koelaan fietsen. Deze reizen dus al per fiets tussen de Uithof en Zeist. Verder zijn het vooral de fietsers uit Brugakker in Zeist-West die van de nieuwe verbinding een redelijk afstandsvoordeel hebben, maar deze fietsen ook al want zij krijgen op het USP geen parkeerplaats.

Verder houdt het VRU-model geen rekening met de aantrekkelijkheid (fietsen langs het landschap van Oostbroek en De Biltse Grift) en het fietscomfort van een bepaalde route.

Voor het doel dat meer mensen zullen gaan fietsen heeft een nieuwe verbinding dus maar een zeer beperkte betekenis omdat voor het grootste gedeelte van de inwoners van Zeist en ook van omliggende gemeenten een nieuwe verbinding niet of nauwelijks tot enige afstandswinst zal leiden. Bovendien leidt de opkomst van het elektrische fietsen ertoe dat het belang van afstandswinst afneemt.

De aanleg van een nieuw fietspad richt grote schade aan het landschap aan

In het door velen bewonderde halfopen landschap van de Lage Grond komt een dijk te liggen van 6,5 m breed (3,5 m fietspad en twee bermen van 1,5 m). Een zware kunstmatige structuur met dezelfde uitstraling als een weg voor auto's. De Lage Grond heeft een bijzonder reliëf, mede gevormd door de oude meanders van de Kromme Rijn en zodoende lagere en hogere gedeelten. Dit is kenmerkend voor het oeverwallenlandschap. De nieuwe structuur snijdt hier dwars doorheen. In de rapporten

van Tauw is deze aantasting van het landschapsreliëf ten onrechte niet in de criteria opgenomen. Het uitzicht op het open landschap vanaf Zeist-West en vooral vanaf de Bisschopsweg wordt hierdoor totaal bedorven.

Zichtlijnen, overigens niet compleet ingetekend door TAUW, worden doorsneden. De mooie verhouding tussen open weide en het meer besloten griendlandschap wordt zo uit balans gebracht. Het nieuwe fietspad heeft zo'n andere visuele uitstraling dat de herinnering aan het historische slagenlandschap verdwijnt.

Dit landschap is door de provincie vanwege de ligging van de oude Rijnmeander aangeduid als 'aardkundig waardevol'. Misschien niet direct leesbaar voor iedereen zonder uitleg, maar wel heel goed voelbaar voor wie op de hoek van de Lage Grond en de Bisschopsweg staat. En in Oostbroek zelf is deze oude meander zichtbaar gemaakt. Het gaat nu ook om de uitstraling van een landschap waarin rust, ruimte (en donkerte) heerst. Dat zal voor de meeste mensen het belangrijkste zijn: de contramal van de stedelijke, dynamische impact.

Het nieuwe fietspad tast natuur aan en doet investeringen in de ecologische verbindingzones te niet.

Er wordt door het fietspad een nieuw verstorend element toegevoegd aan de toch al onder druk staande natuur tussen Bunnik en Zeist. Voor dieren betekent dit dat een nu relatief rustig leefgebied versnipperd en verkleind wordt. De provincie focust vanuit het natuurbeleid sterk op biodiversiteitsdoelstellingen - mede omdat behoud en toename van biodiversiteit een duurzaamheidsdoelstelling is. Vanuit steeds meer onderzoeksgegevens wordt aandacht gevraagd voor behoud en verhoging van de biodiversiteit en deze krijgen steeds meer maatschappelijke impact: natuur kan niet meer het kind van de rekening zijn.

De nieuwe fietsinfrastructuur opent de mogelijkheid van een wandeltochtje of rondje vanuit Brugakker. Dit zal wandelaars met honden aantrekken, ook in de vroege ochtend en in de late avond. Een extra nadeel speelt in de lente- en zomerperiode als dieren, zoals o.a. de das, als gevolg van de korte nachten ook buiten de donkere uren moeten foerageren.

Het nieuwe fietspad maakt betreding van 'stepping stones' vanaf het fietspad, die bedoeld zijn voor dieren in de natuur, door mens en hond makkelijker. Effectieve handhaving zal er in de praktijk niet zijn, want het is onmogelijk om op een dergelijke manier toezicht te houden. Een nieuwe doorsnijding vergroot het handhavingsprobleem.

Een nieuwe doorsnijding roept tevens dilemma's op. Komen er bijvoorbeeld schermen voor amfibieën en rasters voor de das om deze naar de in de rapporten van Bureau Waardenburg aangegeven (padden)tunnels te leiden? En misschien rasters of sloten om honden effectief te weren? Hoe zit het dan met de passeerbaarheid voor andere dieren? Ontstaan er dan geen nieuwe barrières? Wat betekent dit voor het landschapsbeeld? Zie ook de bijlage met de foto van een amfibieënscherm. De aanleg van nieuwe afschermende sloten, genoemd door Bureau Waardenburg, kan tot een extra drainage van het gebied leiden, met dus nadeel voor nog te ontwikkelen natte natuur.

In de rapporten van Tauw is er in de effectenscores geen rekening mee gehouden, dat het gebied van de Lage Grond deel uitmaakt van de doorlopende ecologische verbindingzone tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langbroekerwetering (zie o.a. de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassage Zeist-Zuid-West, 2009)'). Een verbindingzone die een integraal deel uitmaakt van het Nationaal Natuur Netwerk Nederland (NNN). Zie ook pagina 16 en 17 van het rapport van Waardenburg "Fietspad USP Zeist,

Toetsing in het kader van het Natuurnet werk Nederland”.

De verbinding tussen Wildviaducten onder de A28 bij Vollenhoven en de A12 bij het station Driebergen-Zeist is van groot belang als verbinding door Nederland. Het is een belangrijke (en de enige) ecologische zone die verbinding legt tussen het Langbroekerweteringgebied, de landgoederen en natuurkernen bij Zeist, Bunnik en De Bilt en de noordkant van de A28. Door de aanleg van een nieuw fietspad is er het risico van een blokkade of van te weinig effectief zijn. Het nieuwe fietspad zal hoe dan ook een versnippering van die Ecologische Verbindingszone met zich meebrengen, niet alleen als extra fysieke barrière, maar ook door de verstoring. In het verleden is er veel geïnvesteerd in deze verbinding, bijvoorbeeld in het kader van het 'Landinrichtingsplan Groenraven-Oost'. Ook zal in de nabije toekomst wordt nog veel geïnvesteerd, zoals door de aanleg van faunapassages bij de Utrechtseweg ter hoogte van de Werken van Griftenstein en ook bij de Biltse Rading, evenals door de aanleg van nieuwe natuur bij het Landgoed de Niënhof (als compensatie voor aantasting van natuur bij de voorgenomen plannen voor de Ring Utrecht).

Bij de toetsing door Waardenburg en Tauw wordt ervan uitgegaan dat de nieuwe fietsinfrastructuur komt te liggen in landbouwgebied dat op het moment intensief wordt gebruikt. Grote delen daarvan hebben evenwel een hoge natuurpotentie en maken dan ook deel van uit van het Nationale Natuurnetwerk (NNN). Daarnaast heeft het gebied thans wel degelijk ook waarde als trek-, leef-, vlucht- en foerageergebied voor verschillende dieren. Dit komt te weinig tot uitdrukking in de effectenscores in de rapporten van Waardenburg en Tauw. Het uitstralingseffect van de nieuwe infrastructuur is veel groter dan het beslag op vierkante meters weiland.

De afwegingen in de rapporten zijn onvolledig.

In de ecologische toetsing wordt voor de beschermde soorten naast de Bisschopsweg een te weinig genuanceerd beeld gegeven. De beschermde soorten zijn zeker aanwezig, maar op specifieke plekken. Door een aanpak die zich richt op maatwerk bij de verbreding, is mogelijke aantasting goed op te lossen.

De rapporten van Tauw gaan uit van een verbreding van de Bisschopsweg met 4,5 m met bermen van 2 x 1,5 m. Dit is een structuur met een breedte van 7,5 m. Iets dergelijks zal op weinig plaatsen in Nederland realiseerbaar zijn en wij vinden deze vergelijkingsvariant disproportioneel. Want uiteraard brengt zo'n variant veel kosten en landschapsschade met zich mee.

De varianten Lage Grond van Tauw zelf maken daarentegen gebruik van delen van de Bisschopsweg die in die varianten alleen maar wordt verbreed tot 3,5 m zonder verbrede bermen. Wij hebben de indruk dat hier geen eerlijke vergelijking wordt gemaakt maar dat in de rapporten wordt toegeschreven naar een conclusie.

Er zijn verder vragen naar de kosten van faunavoorzieningen, compensatiegronden en van voorzieningen om betreding tegen te gaan. Deze onderwerpen zijn in de rapporten van Tauw te onduidelijk uitgewerkt, waardoor de effectscores niet goed kunnen worden getoetst. En de kosten niet goed worden vergeleken.

Er ontbreekt een effectief handavingsplan en een bereidverklaring - eigenlijk zelfs een garantie - van de verantwoordelijke overheid om effectieve handhaving waar te maken. Deze wordt in de effectenscores als vanzelfsprekend verondersteld, maar moet wel worden georganiseerd en betaald. Handhaving is nodig. Want toen er in 2016 een noodbrug lag voor de sloop van de boerderij de Lage Grond, trok die ondanks hekken en verbodsborden direct veel wandelaars, ook met loslopende honden.

Het verleggen van leidingen is volgens Tauw nodig bij de variant Bisschopsweg. Daardoor wordt deze extra duur. De variant Lage Grond komt deels op een hoge-drukgasleiding te liggen die gezien de kostenraming niet verlegd lijkt te worden.

Vanuit ervaringen op andere locaties is bekend dat er gemakkelijk schade ontstaat aan faunavoorzieningen. Wie zorgt ervoor dat deze steeds worden hersteld? En wie betaalt de kosten daarvan? Bij de kostenvergelijkingen zijn alleen de aanlegkosten meegenomen en niet de kosten van beheer, handhaving en onderhoud. De kosten van jaar tot jaar (inclusief aanleg) zijn naar onze mening een meer relevante wegingsfactor dan alleen de aanlegkosten zelf.

De Bisschopsweg zou in de 4,5 m + 3 m berm brede variant moeten worden verlicht. Dit is verder niet gemotiveerd en uitgewerkt.

Op onze vragen over voorgaande onderwerpen in onze reactie op de rapporten van Bureau Waardenburg van 16 februari 2017 hebt u – tot onze bevreemding overigens – niet gereageerd. Ook in de rapporten van Tauw blijven antwoorden op onze vragen gesteld in 2017 uit. Graag horen wij nog waarom u de door ons genomen moeite niet hebt gehonoreerd met tenminste beantwoording van de gestelde vragen en een vervolgoverleg.

Wij herhalen nog eens ons pleidooi voor het structureel verbeteren van alle bestaande fietsroutes, waarvoor eerder al een voorzet is gedaan. Niet uitsluitend kijken naar het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Verbeteren van de bestaande fietsroutes vraagt om een integrale aanpak van betrokken gemeenten: De Bilt, Zeist, Bunnik en Utrecht. De provincie kan hierin het initiatief nemen om zo daadwerkelijk voor het gehele gebied ten oosten van het USP tot een kwaliteitsverbetering voor de fietser te komen. Voor de recreatieve en voor de utilitaire fietser.

Conclusie en pleidooi: “Prachtig Utrecht langs de Bisschopsweg”

De Bisschopsweg is de "Pracht van Utrecht". De weg voert langs aardkundige/geologische waarden van de Rijn naar de zandgronden van de Heuvelrug en langs 900 jaar ontginningsgeschiedenis. Fietzers waarderen dit. De weg is sociaal veiliger dan een verbinding door de Lage Grond. De bijzondere aardkundige waarden van de Lage Grond en daarmee de potenties voor natuurontwikkeling blijven behouden als verrijkende Parel in het gebied van de Uithof bij de keuze voor de Bisschopsweg. De aanleg van een fietspad door de Lage Grond met zijn brede structuur doet te veel afbreuk aan het bijzondere landschap en aan de natuurbelangen.

Wij pleiten daarom voor het uitwerken van de volgende variant.

1. Het beperken van autoverkeer op de Bisschopsweg tot bestemmingsverkeer mede door het aanbrengen van een knip. Het aanhouden van een breedte van 3,5 m is dan gezien het beperkte autoverkeer aanvaardbaar. Een deel van de weg – het smallere deel – kan zelfs helemaal autovrij worden.
2. De Bisschopsweg kan zonder veel problemen op het bestaande talud een effectieve breedte krijgen van 3,5 m. Verleggen van leidingen en aankopen van gronden is dan niet of nauwelijks nodig.
3. Bermen en slootkanten blijven zacht. Bij cultuurhistorische bomen in de bocht kan een omleiding plaatsvinden.
4. Er wordt maatwerk geleverd voor de natuur over en langs de Bisschopsweg (reptielen, amfibieën, das, boommarter) en voor het in goede ecologische staat brengen en houden van de bermen en slootkanten.
5. Er wordt maatwerkverlichting aangebracht voor sociale veiligheid en natuur. Zie bijvoorbeeld de voorstellen voor het fietspad door de Lage Grond.

Vervolg

Wij zijn ervan overtuigd dat een verbeterde Bisschopsweg als hiervoor beschreven het fietsaanbod op het traject Zeist-USP de Uithof goed aankan. En de fietsers ook nog eens groot fietsplezier geeft vanwege de fraaie uitzichten en het ervaren van eeuwen landschaps- en ontginningsgeschiedenis.

Wij pleiten voor dit alternatief, met aandacht voor maatwerk voor natuur, en sociale veiligheid. Dit is een alternatief van bottom up! Wij verzoeken u dit serieus te onderzoeken, in overleg met ons.

Wij hopen dat onze bijdrage voor u aanleiding is om gemeenten, natuurorganisaties en fietsersbonden bij elkaar te brengen om het voorgaande uit te werken. Zo kan de energie die velen in deze fietsverbinding steken tot een positieve verbinding met elkaar leiden. Zodat de gezamenlijke inzet leidt tot een goede en mooie fietsverbinding tussen Zeist en de Uithof rekening houdend met de hoge kwaliteiten van de omgeving.

Tot slot bieden wij u aan om een veldbezoek per fiets te organiseren zodat u de situatie zelf in ogenschouw kunt nemen. Het blijkt regelmatig dat een veldbezoek per fiets een goed beeld geeft van onze overwegingen.

Correspondentie over deze brief verzoeken wij u te richten aan elk van de ondergetekende organisaties afzonderlijk.

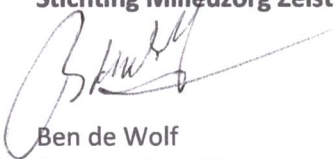
Hoogachtend,

IVN De Bilt



Christ-Jan Nederlof
Berlagelaan 119
3723 AC Bilhoven

Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken



Ben de Wolf
Kometenlaan 70
3721 JV Bilthoven

Natuur en Milieufederatie Utrecht



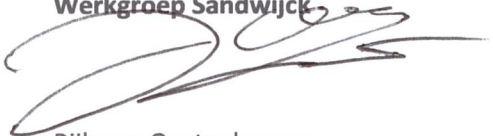
Joris Hogenboom
Directeur
Arthur van Schendelstraat 600
3511 MJ Utrecht

Het Utrechts Landschap



Saskia van Dockum
Directeur
Postbus 121
3730 AC De Bilt

Werkgroep Sandwich



Rijk van Oostenbrugge
Looydijk 54
3732 VG De Bilt

Werkgroep Natuurlijk Zeist-West



Mirjam van Kouwen
Couwenhoven 4612
3703 EM Zeist