

## **Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake: 'Rv Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord'**

Geachte raadsleden,

1. Thans ligt het: 'RV Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor. Gaarne maakt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van de geboden mogelijkheid gebruik nog een reactie op het voorliggende raadsvoorstel te geven. Eerst zal nog kort worden ingegaan op het planproces, waarna een aantal inhoudelijke aspecten aan de orde zal worden gesteld;

### **Planproces**

2. Zoals u ook uit het: 'Rv Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' heeft kunnen afleiden wordt met het voorliggende bestemmingsplan zowel beoogd een verbreding van de Utrechtseweg-Noord mogelijk te maken en wel tussen de kruispunten van de Utrechtseweg met de Dreef/Kromme Rijnlaan én die met de Jordanlaan, als ook de aanleg van een fietstunnel in het verlengde van De Dreef en De Kromme Rijnlaan;
3. Aan het: 'Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' is dan een relatief lange periode van voorbereidingsperiode vooraf gegaan, inclusief ook diverse participatietrajecten. Stond daarbij vanaf 2013 t/m 2015 eerst de verbreding van Utrechtseweg-Noord op de agenda, dat met name om in het kader van VERDER tot een betere doorstroming van het Openbaar Vervoer (OV) te komen, later is daar dus de aanleg van de fietstunnel bijgekomen;
4. In het kader van de participatiebijeenkomsten zoals deze vanaf 2013 tot en met 2015 t.a.v. van de verbreding van de Utrechtseweg-Noord zijn gehouden is toen in eerste instantie met name naar diverse mogelijke varianten van de op dat moment beoogde verbreding van 2x1 naar 2x2 rijstroken gekeken, evenals zijn dus de effecten van betreffende varianten doorgerekend (zie in deze o.a. het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord', Bijlage 3: 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar verkeersafwikkeling in diverse varianten (DTV Consultants, 2013)'<sup>1</sup>);
5. Mede n.a.v. de bijeenkomsten in 2015 is dan alsnog een zogenaamde: 'Voorkeursvariant' ontwikkeld en wel een verbreding van de Utrechtseweg-Noord van van 2 x 1 naar 1 + 2 rijstroken in de richting van De Bilt. Evenals is ook t.a.v. die variant gekeken wat de effecten daarvan dan op de doorstroming van het verkeer (en dus ook het OV) zijn (zie in deze ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord', Bijlage 4 : 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar nut en noodzaak (DTV Consultants, 2016)');
6. Aangezien er uiteindelijk voor de gekozen: 'Voorkeursvariant' evenwel onvoldoende financiën beschikbaar waren, althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat altijd zo begrepen, is de voor de uitvoering noodzakelijke bestemmingsplan-procedure kennelijk een aantal jaren uitgesteld;
7. In de tussentijd is dus ook de: 'Fietstunnel Dreef - Kromme Rijnlaan' op de agenda gezet. De betreffende fietstunnel die overigens eveneens deel uitmaakt van het programma VERDER was eerst op diverse andere plekken geprojecteerd, zoals o.a. ter hoogte van de 'kruising' van de Utrechtseweg met de Jordanlaan-Schorteldoeksesteeg,

---

<sup>1</sup> Overigens zouden n.a.v. participatiebijeenkomsten ook nog een aantal extra varianten zijn doorgerekend, maar deze doorrekeningen zijn dan kennelijk niet als bijlage bij de stukken gevoegd (zie voor het overzicht van de kennelijk extra doorgerekende varianten ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg-Noord', Bijlage 4: 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar nut en noodzaak (DTV Consultants, 2016)', Hoofdstuk 3.1: 'Overzicht eerdere studies').

- maar uiteindelijk is er kennelijk toch voor gekozen om deze onder de Utrechtseweg ter hoogte van de Dreef en de Kromme Rijnlaan te realiseren;
8. Naar de nut en noodzaak van de fietstunnel heeft dan eveneens een nader onderzoek plaatsgevonden (zie hiertoe ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord', Bijlage 5: 'Onderbouwing nut en Noodzaak fietstunnel Utrechtseweg te Zeist (Rho, 2018)'), evenals naar de effecten van de aanleg van de fietstunnel op de verkeersafwikkeling (zie in deze het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 5: 'Onderbouwing nut en noodzaak fietstunnel Utrechtseweg te Zeist (Rho, 2018)' en dan de daarbij weer behorende Bijlage 3: 'Kruispunt Utrechtseweg Dreef Kromme Rijnlaan - Effecten fietstunnel' (DTV Consultants, 2017));
  9. Ook met betrekking tot de betreffende 'Fietstunnel' heeft er met enige regelmaat een overleg plaatsgevonden, ook met de groene groepen, zoals m.b.t. de compensatie van het groen dat daardoor verloren gaat;
  10. Van de plannen is dan tevens een 'animatie' gemaakt, die ook op de site van de gemeente is te bewonderen;
  11. Nadat de plannen na overleg met de aanwonenden, de direct aan de Utrechtseweg-Noord gelegen bedrijven en ook de groene groepen kennelijk voor de gemeente voldoende waren uitgekristalliseerd, is dan meteen een: 'Ontwerp-bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' ter inzage gelegd. Daarop is door o.a. de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. een zienswijze ingediend. Mede n.a.v. de door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en ook de Werkgroep Natuurlijk Zeist ingebrachte zienswijzen heeft er nog een nader overleg met de gemeente plaatsgevonden, waarna ook nog door de gemeente de aanvullende onderzoeken zoals zij deze n.a.v. bepaalde zienswijzen heeft laten uitvoeren aan hen ter beschikking zijn gesteld (zie wat betreft die nadere onderzoeken met name ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord', Bijlage 16: 'Memo effecten doorstroming Utrechtseweg-Noord (Vialis, 2019)');
  12. In de 'Nota van zienswijzen' is dan uiteindelijk op de op het: 'Ontwerp-bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' ingebrachte zienswijzen door de gemeente een reactie gegeven;

### **Inhoudelijke aspecten**

13. Alhoewel mede n.a.v. de op het: 'Ontwerpbestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' ingebrachte zienswijzen en ook het overleg zoals dat n.a.v. die zienswijzen nog heeft plaatsgevonden een aantal wijzigingen in het bestemmingsplan is doorgevoerd, zoals het opnemen van o.a. een 'voorwaardelijke verplichting' om de in het plan voorziene groencompensatie ook daadwerkelijk in planologische zin te waarborgen (zie in deze ook de: 'Planregels', Art. 4.2.1: 'Voorwaardelijke verplichting groene inpassing' en in het bijzonder de alsnog in die zin aan het bestemmingsplan toegevoegde Bijlage 1: 'Integraal ontwerp Utrechtseweg-Noord'), evenals andere wijzigingen, waarvoor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de gemeente ook zeer erkentelijk is, blijft er voor haar toch een aantal geschilpunten of zo men wil open einden staan die o.i. nog onvoldoende zijn uitgekristalliseerd. Deze zullen achtereenvolgens aan de orde worden gesteld;

#### *Nut noodzaak verbreding Utrechtseweg-Noord*

14. Zoals ook onder het hoofdje: 'Planproces' reeds aangegeven heeft de gemeente dan diverse verkeersonderzoeken laten uitvoeren naar de nut-noodzaak van de verbreding van de Utrechtseweg-Noord. Daarbij gaat het dan met name om de

- verkeersonderzoeken die door DTV in 2013, 2016 en 2017 zijn uitgevoerd, evenals ook het onderzoek van Vialis in 2019;
15. Nu is het inderdaad zo dat op basis van met name de verkeersonderzoeken van DTV uit 2016 wordt aangetoond dat de verbreding van de Utrechtseweg-Noord van 2x1 naar 1 + 2 rijstroken die het voorliggende: 'Ontwerp-bestemmingsplan doorstroming Utrechtse-Noord' dus beoogt mogelijk te maken ook echt noodzakelijk is om een bepaalde doorstroming te waarborgen, zeker als daarbij rekening wordt gehouden met de verkeersproductie van de Zeister Warande, thans Mijnhardt Wonen. Waar het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in haar zienswijze evenwel om ging is of dat ook nog het geval is als de fietstunnel wordt aangelegd. Het onderzoek van DTV uit 2017 toont dat o.i. nu onvoldoende aan. Zoals met name ook het onderzoek van Vialis (uit 2019) in die zin aantoonde, zal door met name de aanleg van de fietstunnel, als ook de inmiddels uitgevoerde aanpassing de verkeersafwikkeling te hoogte van de Jordaanlaan, immers een aanzienlijke versnelling van de kruispunafwikkeling plaats kunnen vinden, met dus ook een aanzienlijke reistijdwinst en ook verkleining wachtrijen. Hetgeen ook nog op basis van iVRI, dus door introductie zogenaamde 'slimme stoplichten' die met elkaar kunnen communiceren, kan worden versneld;
16. Uit met name de COCON-berekeningen zoals deze dus door DTV in 2017 zijn uitgevoerd komt dan voren dat indien de fietstunnel wordt aangelegd men dan ruim onder de daartoe vastgestelde kritische waarden voor de kruispunafwikkeling komt, dus zowel onder de kritische 'I/C verhouding', dus de zogenaamde: 'conflictbelasting', namelijk 0.56/0.61 (i.p.v. maximaal 0.75), als ook de kritische cyclustijd, namelijk 70/85 sec. (i.p.v. maximaal 120 seconden voor een vierarmige kruising en 90 seconden voor een T-splitsing)<sup>2</sup>. In die zin was het o.i. dus goed geweest als toch ook de: 'Referentiesituatie', dus de huidige situatie, maar dan mét de fietstunnel was doorgerekend, ook al aangezien van de beoogde verbreding toch een bepaalde impact uitgaat. Dat dus nog afgezien van het gegeven dat de Stichting van de aanleg van een de fietstunnel dus niet zondermeer een voorstander is (zie ook hierna onder het hoofdje: '*Nut Noodzaak aanleg fietstunnel*'). Aangezien een dergelijke berekening dus niet heeft plaatsgevonden blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich op basis beschikbare onderzoeken in die zin dus afvragen of de noodzaak van de verbreding van de Utrechtseweg-Noord zoals het voorliggende: 'Ontwerp-bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' deze mogelijk wil maken wel voldoende is onderbouwd;

#### *Nut noodzaak aanleg fietstunnel*

17. Wat betreft de noodzaak tot de aanleg van de fietstunnel wordt daar met name in de beantwoording van de in die zin ingebrachte zienswijzen uitgebreid bij stilgestaan, waarbij ook wordt verwezen naar de besluiten die in die zin door GS in 2016 zijn genomen;
18. Natuurlijk zal de aanleg van de fietstunnel er toe leiden dat op de kruising van de Utrechtseweg met de Dreef en Kromme Rijnlaan de verkeersafwikkeling voor alle verkeersdeelnemers sneller zal verlopen, aangezien er dan met het oversteken van fietsers vanaf de Dreef naar de Kromme Rijnlaan (en vice versa) in de cyclustijd geen rekening meer behoeft te worden gehouden (zie in deze dus met name ook het rapport

<sup>2</sup> Zie in deze het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 5: 'Onderbouwing nut en Noodzaak fietstunnel Utrechtseweg te Zeist (Rho, 2018)' en dan de daarbij weer behorende Bijlage 3: 'Kruispunt Utrechtseweg – De Dreef - Kromme Rijnlaan - Effecten fietstunnel' (DTV Consultants, 2017), de betreffende tabel 1: 'Overzicht resultaten kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme Rijnlaan', pag. 4.

van 'Vialis' uit 2019), maar daarmee is dus o.i. nog niet gezegd dat de fietstunnel op de betreffende plek bezien vanuit het gehele fietsnetwerk ook het meest effectief moet worden geacht.

19. Zoals ook uit de diverse in die zin uitgevoerde onderzoeken naar voren komt, maakt veruit de grootste stroom aan fietsers gebruik van de oversteek bij de Jordanlaan, namelijk om naar/van de Uithof/het USP te gaan (zie ook onderstaande tabel). O.i. zal dat niet (snel) veranderen, ook niet als de fietstunnel er komt, aangezien fietsers dan echt een aanzienlijk stuk moeten gaan omfietsen, namelijk via de Noordweg. Uiteraard zal dat mogelijk anders liggen als er op het einde van de Kromme Rijnlaan een nieuw fietspad naar de Uithof/USP komt, maar zoals u bekend zijn daartegen door de gezamenlijke natuur en milieuorganisaties overwegende bezwaren tegen de in die zin uitgevoerde nadere natuuronderzoeken ingebracht (zie in deze ook de: 'Zienswijze natuur- en milieuorganisaties onderzoeken fietsverbinding USP – Uithof (Gezamenlijke natuur- en milieuorganisaties, 2017)'). Niet alleen vanwege de aantasting van ter plaatse aanwezige landschappelijke waarden, maar met name ook vanwege de effecten op de ecologische verbinding die door het gebied loopt (zie in deze dus ook de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2009)'). Ook heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. (en ook andere organisaties) eerder al bij de in die zin met BRUTUS uitgevoerde berekeningen van aantallen fietsers die dan van dat nieuwe fietspad gebruik zullen gaan maken haar kritische kanttekeningen geplaatst. Dus blijft zij in die zin een tegenstander van de gegeven fietstunnel, zelfs als het verlies aan bomen/groen dat daarmee gepaard gaat zal worden gecompenseerd;
20. Meer in het bijzonder steken ter plaatse van de kruising Utrechtseweg – Dreef - Kromme Rijnlaan dus (eveneens) veel meer fietsers over in de lengterichting van de Utrechtseweg dan haaks daarop (zie eveneens onderstaande tabel), dus ook in die zin komt de aanleg van een tunnel in de richting dwars daarop niet logisch voor, alhoewel er ook voor deze fietsers vanwege de verkorting van de algehele cyclustijd die met aanleg van de betreffende tunnel gepaard gaat wel een bepaald voordeel is (zie in deze dus ook het onderzoek van Vialis uit 2019);

Oversteek Utrechtseweg bij Jordanlaan	Langs de Utrechtseweg over Dreef Noordzijde	Langs de Utrechtseweg over Kromme Rijnlaan zuidzijde	Oversteek Utrechtseweg bij Dreef- Kromme Rijnlaan
880	545	411	293

*Tabel: Fietsoversteken op diverse plaatsen langs de Utrechtseweg (zie in deze ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Utrechtseweg-Noord', Bijlage 4 : 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar nut en noodzaak (DTV Consultants, 2016)' en dan de daarbij weer behorende bijlage 2: 'Intensiteiten 2016', de figuren op de pag. 23 – 26. Het gaat in de tabel om het aantal oversteken bij elkaar opgeteld ten tijde van de ochtend- en avondspits, dus de werkelijke aantallen zullen hoger zijn.*

#### *Ontwikkelingen U-NED/MIRT-Oost*

21. Dan staat de gemeente kennelijk een verdere ontwikkeling van het: 'OV-Knooppunt Mooi Zeist' voor, evenals ook het doortrekken van de tram vanuit de Uithof-USP via Zeist/Vollenhove naar Amersfoort. Althans wordt (in een keer) in tal van plannen aan de gegeven ontwikkelingen gerefereerd en in het bijzonder ook die in het kader van U-Ned/MIRT-Oost, Vollenhove Vooruit én in een van de (in houtskool) geschetste:

'Ontwikkelingsperspectieven' voor de zogenaamde 'Propositie' van Zeist in het kader van de REP/U-16;

22. Door de gemeente wordt dan in de: 'Nota van zienswijzen' aangegeven dat de ontwikkelingen die het voorliggende bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken daarmee niet strijdig zijn, althans met de realisatie van een zogenaamde 'F(iets) en R(eis)' ter hoogte van Mooi Zeist, maar als je dan voor Mooi Zeist als gemeente een bepaalde knooppuntontwikkeling voorstaat, althans dat kennelijk promoot, dan zou het toch o.i. goed zijn, daar dan in ieder geval in ruimtelijke zin rekening mee te houden, aangezien dat anders toch in de toekomst tot een bepaalde kapitaalvernietiging kan leiden;
23. Overigens kan hierbij al wel worden aangetekend dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus kritisch staat tegenover een bepaalde knooppunt-ontwikkeling van Mooi-Zeist, dat uiteraard mede afhankelijk van de wijze waarop een en ander dan gezien de ligging aan de as van de Stichtse Lustwarande (SLW) wordt vormgegeven. Dat geldt dan in versterkte mate ook voor het doortrekken van de tram vanuit de Uithof/het USP in de richting van Zeist, althans t.a.v. van een tracé langs de A-28, gezien de ecologische en landschappelijke effecten die dat met zich meebrengt. Dat terwijl er tussen Zeist en het USP dus al vrije busbanen ter hoogte van de Universiteitsweg en de N-237/N225 liggen tot (vrijwel) aan de kruising van de Utrechtseweg met de Jordanlaan;

#### *Wet natuurbescherming*

24. Wat betreft de Wet Natuurbescherming wordt dan door de gemeente aangegeven dat van de ruimtelijke ontwikkelingen die het: 'Ontwerp-bestemmingsplan doorstroming Utrechtseweg-Noord' beoogt mogelijk te maken er geen effecten op beschermde soorten zijn te verwachten. Zo zouden er binnen het plangebied geen sprake zijn van foerageer- en migratieroutes van vleermuizen. Mede op basis van de onderzoeken zoals deze in die zin in het kader van de planontwikkeling van de Zeister Warande hebben plaatsgevonden, durft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat evenwel te betwijfelen (zie in deze ook onderstaande figuur)

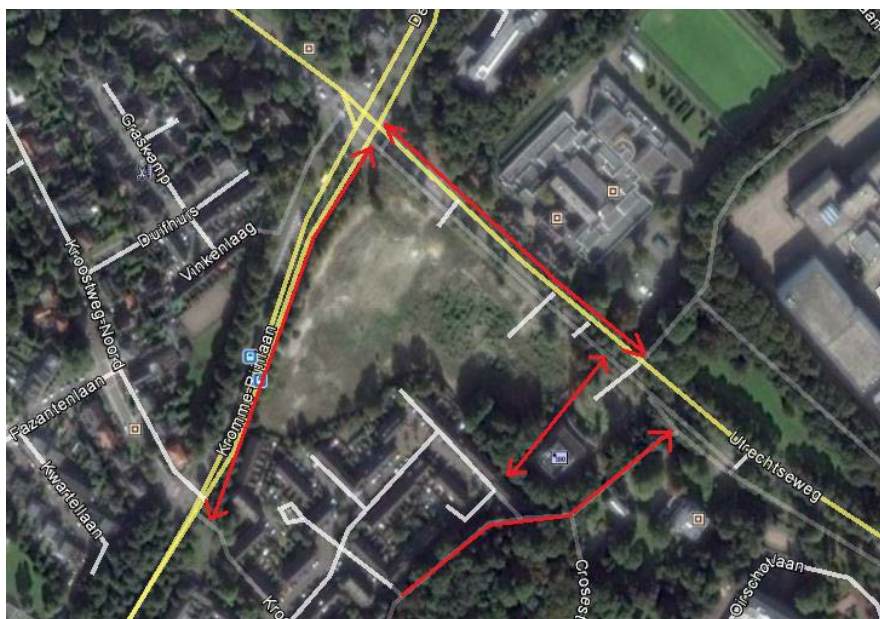


Fig.: Ter hoogte van de Zeister Warande aangetroffen vliegroutes van de gewone dwergvleermuis en/of laatvlieger (rode pijl) (uit: 'Notitie aanvullend veldonderzoek vleermuizen en zandhagedis Warande Zeist (Tuitert Natuuronderzoek, 2016)').

### *Stikstof*

25. Gelukkig heeft men dus toch t.b.v. gegeven ontwikkelingen m.b.v. Aerius bepaalde stikstofberekeningen laten uitvoeren (zie in deze dus de: 'Toelichting', Hoofdstuk 4.8: 'Ecologie'), waaruit dan op basis van een ingeschatte 'worst-case-benadering' naar voren komt, dat op dichtst bijzijnde Natura 2000 gebied Oostelijk Vechtplassen geen stikstofdepositie is te verwachten;

### **Conclusie**

26. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is verheugd dat n.a.v. de door diverse partijen en organisaties op het: 'Ontwerp-bestemmingsplan Utrechtseweg-Noord' ingebrachte zienswijzen het bestemmingsplan op bepaalde punten is aangevuld/gewijzigd en dan in het bijzonder dat alsnog in het bestemmingsplan een 'voorwaardelijke verplichting' is opgenomen teneinde de met het plan samenhangende groencompensatie ook in planologische zin te waarborgen;
27. Wel blijft zij op basis van daartoe in bovenstaande gegeven uiteenzetting(en) kritisch ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen die het voorliggende 'Ontwerp bestemmingsplan Utrechtse-Noord' beoogt mogelijk te maken, dus zowel de verbreding van de Utrechtseweg-Noord van 2x1 naar 1 +2 rijstroken, evenals dus de aanleg van de fietstunnel. Dat toch ook gezien de effecten die daarvan op het groen/bomen uitgaan, ook al vindt daarvoor dan compensatie plaats;

*Patrick Greeven*