

Inspraakreactie IVN De Bilt e.o./Stichting Milieuzorg Zeist e.o. n.a.v. agenderingsverzoek VVD en SP t.a.v: ‘Concept-Antwoordbrief College aangaande fietsverbinding tussen USP-Uithof en Zeist’

Geachte raadsleden, wethouder, overige digitaal aanwezigen,

1. Bij schrijven van 06 november 2019 is door een drietal maatschappelijke organisaties in Zeist, te weten de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, de Stichting Beter Zeist en ook de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., een gezamenlijke brief aan de gemeente De Bilt gestuurd inzake de fietsverbinding USP/Uithof en Zeist. Dat n.a.v. de brief die de betreffende organisaties in die zin naar de gemeente Zeist hadden gestuurd en die als bijlage bij de betreffende brief naar de gemeente De Bilt was opgenomen.

De aanleiding voor de brief naar de gemeente Zeist was dat in het kader van het MIRT-Oost/U-NED een aantal ‘no-regret-maatregelen’ waren genomen, waaronder o.a. het verbeteren van de fietsinfrastructuur tussen het USP en Zeist(-West). Uit een daarbij gevoegd kaartje werd dan in ieder geval de indruk gewekt dat het daarbij om dan de aanleg van een nieuw tracé door de Lage Grond zou gaan, dat terwijl n.a.v. eerdere onderzoeken door TAUW en ook Bureau Waardenburg, evenals de reacties van de natuur- en milieuorganisaties daarop door de provincie Utrecht daarover nog geen besluit was genomen.

In de brief van 06 november 2019 doen dan de betreffende lokale organisaties van Zeist aan de gemeente De Bilt het verzoek om overeenkomstig haar eerder in die zin ingenomen standpunt in te zetten op een verbetering van de bestaande Bisschopsweg;

2. N.a.v. het: ‘Agenderingsverzoek’, dat dan gepland stond op 11 juni 2020, is dus eerder reeds namens de betreffende lokale organisaties een reactie naar uw gemeenteraad gestuurd (zie in deze dus ook de brief, d.d. 08 juni 2020), waarbij zij op basis van de daarbij gegeven argumentatie aangeven verheugd te zijn met het: ‘Agenderingsverzoek’ en met name ook het daarbij gegeven aanvulling, namelijk:

“De Raad houdt onverkort vast aan haar uitgangspunt dat de verbinding tussen USP De Uithof en Zeist het beste verbeterd wordt door een aanpassing van de Bisschopsweg; dit om de natuurlijke staat van de Lage Grond te behouden. Daarbij is het uitgangspunt geweest om de Bisschopsweg autoluw te maken en om te vormen tot een fietsstraat.”

3. Juist gezien het belang van het gegeven standpunt, dat zowel vanuit de waarden van natuur, als ook die vanuit het landschap en cultuurhistorie die met een eventueel aanleg van een geheel nieuw fietspad door de Lage Grond in het geding zijn, heeft het IVN-De Bilt e.o./Stichting Milieuzorg Zeist e.o. besloten alsnog in aanvulling op de eerdere brieven en stukken in te spreken.

Eerst zal nog even kort worden stilgestaan bij de historie van het fietspad, zij het niet uitputtend, waarna enkele belangrijke inhoudelijke overwegingen aan de orde worden gesteld om vóór het verbeteren van het tracé over de Bisschopsweg te kiezen, overigens ook niet uitputtend, dat ook gezien alle stukken die er in die zin reeds (in de loop van tijd) zijn verschenen;

Historische schets

4. Eigenlijk gaat het proces voor de aanleg van een nieuw fietspad door de Lage Grond, waarvoor overigens ook toen al diverse mogelijke tracés aan de orde waren, terug tot het: ‘Herinrichtingsplan Groenraven-Oost (DLG, 1998)’. Ook toen zijn al diverse nadere onderzoeken naar de effecten van een dergelijk fietspad uitgevoerd, niet alleen naar de effecten op waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, maar ook een variantenstudie;

5. In die zin heeft het fietspad in het verleden al meerdere malen op de agenda's gestaan van de gemeenteraden van De Bilt en ook Zeist gestaan, evenals dus ook bij de provincie. Was het niet in kader van (de uitvoering van) het: 'Landinrichtingsplan Groenraven-Oost (DLG, 1998)', dan wel in het kader van 'Verder' of bij voorbeeld in Zeist in het kader van de vaststelling van haar Structuurvisie;
6. Wat betreft de gemeente De Bilt is door de gemeenteraad dus al eerder in 2009 een motie tegen een nieuw fietspad door de Lage Grond aangenomen, voor zover bij ons bekend unaniem. Daarbij werd niet alleen de onwenselijkheid van een geheel nieuw tracé door de Lage Grond uitgesproken, dat dus mede vanwege de onevenredige ecologische effecten die dat met zich meebracht, maar eveneens het College opgeroepen tot een verbetering van het bestaande tracé over de Bisschopsweg te komen (zie in deze ook de bijgevoegde bijlage: 'Motie De Bilt Fietspad Zeist-West Uithof'). Om vergelijkbare redenen hebben indertijd ook Zeist en ook de Statencommissie Ruimte van de provincie dus per amendement of heroverweging hun betreffende Colleges opgeroepen van een dergelijk nieuw fietspad af te zien;
7. Over die mogelijke verbeteringen van de route over de Bisschopsweg hebben er indertijd ook meerdere gesprekken met diverse verkeerswethouders van zowel de gemeente De Bilt als Zeist plaatsgevonden, waaronder wethouder Van Heertum (gemeente De Bilt), zoals dus het autoluw maken van de Bisschopsweg. Uiteindelijk is dat daar toen om voor ons nog steeds toch niet geheel duidelijke redenen niet van gekomen, zij het er in de loop van tijd ter plaatse wel diverse maatregelen zijn uitgevoerd, zoals o.a. de aanleg van passeerstroken en ook grastegels in de berm;
8. Mede gezien de eerder aangenomen amendementen en ook moties was onze verbazing dan ook groot toen het fietspad begin 2015 door GS toch weer op de agenda werd gezet. Dat zou dan daarmee te maken dat het fietspad niet alleen deel uitmaakte van het programma's 'Verder' en 'Beter benutten', maar met name ook gezien de stormachtige ontwikkeling van het USP. Teneinde dan rondom dat USP in de toekomst een verkeersinfarct te voorkomen zou men dan maximaal willen inzetten op OV en de ook de fiets, met name ook vanuit een regionaal perspectief (denk wat betreft de fiets dan aan snelfietsverbindingen tussen het USP en de NS-stations van Driebergen-Zeist, Bunnik, Vaartse Rijn en dus ook Bilthoven);
9. Wat betreft die nieuwe agendering in 2015 van het fietspad is het wel zo dat daarbij door de provincie zowel de provinciale - als ook de lokale natuur- en milieuorganisaties, als ook diverse lokale afdelingen van de Fietsersbond, als ook het zogenaamde UFO vanaf het begin zijn betrokken.
 Daarbij hebben de provinciale - en met name ook de lokale natuur- en milieuorganisaties meteen vanaf het begin hun kritische kanttekeningen bij dit nieuwe initiatief aan de provincie kenbaar gemaakt en dat ook nader onderbouwd. Zo is o.a. door een van de leden van de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West een nader onderzoek uitgevoerd naar de nut en noodzaak van een geheel nieuw fietspad door de Lage Grond, juist dus ook vanuit de regionale context en dan in het bijzonder m.b.t. het Station Driebergen-Zeist (zie in deze o.a. ook de brief: 'Nut, Noodzaak en ongewenstheid van het nieuwe fietspad Zeist-West – Uithof (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2015)', inclusief bijbehorende bijlagen).
 Daarnaast is de provincie er ook op gewezen, dat als zij, ondanks de eerder door de gemeenten en ook Staten op basis van inhoudelijke afwegingen ingenomen standpunten, toch een nader onderzoek wil laten uitvoeren naar mogelijke varianten, waarin de voornoemde organisaties dus geen meerwaarde zien, een dergelijk onderzoek dan wel zo breed mogelijk zou moeten worden uitgevoerd. Dus naast de effecten op de natuur ook rekening houdend met de effecten op de cultuurhistorie, het

landschap, de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen die een bepaalde variant met zich mee kan brengen, etc., etc.. Evenals dat in ieder geval dan ook mogelijke varianten voor de Bisschopsweg, dus van de thans bestaande route, zouden moeten worden meegenomen, zoals dus een variant met een breedte van 3.5 m. Dat dus ook vanuit het vereisten zoals deze vanuit de zogenaamde: 'Ladder van duurzame verstedelijking' (en ook de zogenaamde 'Ladder van Verdaas'¹) aan nieuwe ontwikkelingen worden gesteld (zie in deze overigens ook het standpunt van het College van de gemeente De Bilt zoals m.b.t. het fietspad aangegeven in haar: 'Mededelingenblad 2017/03');

10. Uiteindelijk heeft de provincie Utrecht dus Bureau Waardenburg uitgeselecteerd om een aantal nadere ecologisch onderzoeken uit te voeren, dus zowel naar de ecologische effecten van het tracé van het fietspad zoals dat al in Groenraven-Oost was opgenomen, als ook diverse andere varianten (in totaal 7 varianten). Daarbij zijn de natuur- en milieuorganisaties door de provincie ook in de gelegenheid gesteld een reactie op de concept-rapporten te geven, wat zij dus ook hebben gedaan (zie ook het rapport: 'Reactie natuurorganisaties op rapporten Bureau Waardenburg, d.d. 16 febr. 2017). In de betreffende reactie komen de gezamenlijke natuur- en milieuorganisaties dan op basis van de daarbij gegeven analyse tot de conclusie, daarbij ook rekening houdend met bijvoorbeeld de cumulatieve effecten die van nieuwe paden kunnen uitgaan, dat alleen de variant die uitgaat van een optimalisatie van de Bisschopsweg (dus de zogenaamde: 'Variant 3') er toe zal leiden dat er geen significante aantasting van het NNN zal plaatsvinden;

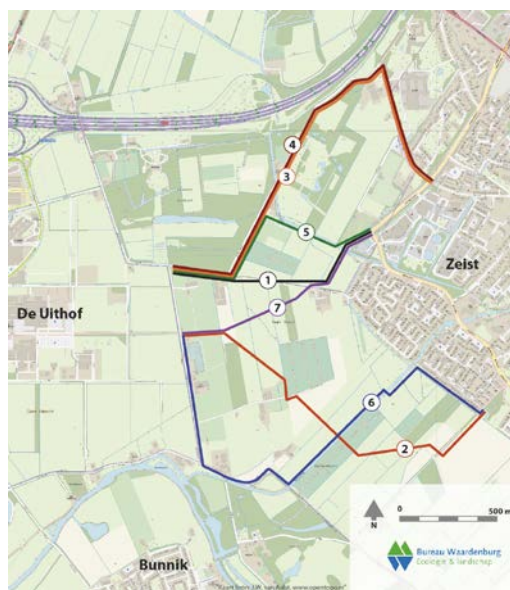


Fig.: Varianten uit studie Bureau Waardenburg

11. Mede op basis ecologische onderzoeken door Bureau Waardenburg heeft de provincie Utrecht dus door TAUW een variantenstudie laten uitvoeren, waarvan toen ook in zowel de Staten als de beide gemeenteraden een presentatie is gegeven. Daarna zijn de betrokken organisaties alsnog in de gelegenheid gesteld zowel op de rapporten van TAUW als ook onderliggende rapporten van Bureau Waardenburg een integrale reactie te geven, hetgeen zij bij schrijven van 30 november 2017 dus ook hebben gedaan (zie in deze dus ook de: Brief, d.d. 30 november 2017, inclusief bijbehorende bijlage);
12. Daarna is de van provincie Utrecht niets meer vernomen, althans tot vrij recentelijk, zij het dat indertijd nog wel door haar aan met name aan de fietsersbonden een

¹ Bij de Ladder van Verdaas' gaat het dus eerst om benutten bestaande mogelijkheden, etc., alvorens naar nieuwe mogelijkheden te kijken.

uiteenzetting is gegeven over het bij diverse varianten gebruikte verkeersmodellen, waarbij ook bepaalde vertegenwoordigers van de lokale natuur- en milieuorganisaties aanwezig waren;

13. Mede n.a.v. de brief zoals deze door een aantal maatschappelijke organisaties aan de gemeente Zeist is gestuurd m.b.t. de in het kader van het MIRT/U-Ned dan genomen 'No-regret-maatregelen', waaronder dus een verbetering van het fietspad USP Zeist(-West), evenals vergelijkbare brieven naar de gemeente De Bilt en de Staten, heeft de gedeputeerde A. Schaddelee dan aangegeven dat GS samen met de betrokken organisaties naar een integrale oplossing te willen zoeken, waarbij ruimtelijke kwaliteit dan voorop zou staan;
14. Zoals ook hiervoor al aangegeven zijn de organisaties dus verheugd dat op verzoek van diverse fracties in de gemeenteraad van De Bilt er alsnog een agenderingsverzoek is gedaan m.b.t. de: 'Concept-Antwoordbrief' van het College en waarbij zij dus voorstellen als gemeente onverkort vast te houden aan het verbeteren van de Bisschopsweg, teneinde dus de natuurlijke staat van de Lage Grond te behouden;

Inhoudelijke aspecten

15. Zoals ook in de brief van de natuur- en milieuorganisaties, d.d. 30 nov. 2017, nogmaals is benadrukt maakt het gebied waar het bij een eventueel nieuw fietspad om gaat deel uit van de ecologische verbindingszone tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark naar enerzijds de Heuvelrug en anderzijds het Kromme Rijngebied/Langbroekerwetering gebied (zie deze met name ook de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2009)'). Als zodanig maakt een aanzienlijk gedeelte van het gebied deel uit van de EHS, thans Natuur Netwerk Nederland (NNN). Met name in het kader van de 'Landinrichting Groenraven-Oost' is in de betreffende ecologische verbinding (inclusief bijbehorende 'rustgebieden' en 'stepping stones') al heel veel geïnvesteerd, mede dus ook door de positieve inzet van de gemeente De Bilt (denk o.a. ook aan de nog ter hoogte van de Biltse Rading reeds gerealiseerde en ook de thans ter hoogte van Griffenstein in aanbouw zijnde faunapassage), hetgeen ook al voor bepaalde soorten, zoals de das, tot een groot succes heeft geleid (zie in deze o.a. ook de folder: 'Groot succes - de das weer terug in onze natuurgebieden (Werkgroep Faunapassages, 2014)'). Ook heeft de gemeente De Bilt zich in het verleden samen met de lokale natuur- en milieuorganisaties tot aan de Raad van State ingezet om de eerder geplande aansluiting vanaf de A-28 op de Kromme Rijnlaan in Zeist, met dus grote consequenties voor het functioneren van de hier voorkomende ecologische verbinding, te voorkomen. Teneinde de bijzondere ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden zoals deze het buitengebied van De Bilt-Zuid voorkomen adequaat te kunnen beschermen en waar mogelijk verder te ontwikkelen zijn er voorts door de gemeente in de loop van de tijd diverse beleidsdocumenten opgesteld, met dus als laatste ook de: 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)', met dus ook bijzondere aandacht voor de alhier voorkomende ecologische verbindingszone;
16. Wat betreft de ecologische effecten gaat het dan niet alleen de versnippering van het gebied door de aanleg van het nieuwe pad en dat net op een punt waar de ecologische verbinding op zijn smalst is, maar dus ook om het gebruik. Bij dat gebruik gaat het dan dus niet alleen om de fietsers, maar dus ook om wandelaars (al dan niet met honden) vanuit Zeist-West, welke wijk (met 10.000 inwoners) dan zo naar het kwetsbare buitengebied zal worden ontsloten. Natuurlijk zijn er voor het nieuwe pad en ook de verstoring door het gebruik daarvan bepaalde mitigerende maatregelen te nemen, maar hoe dan ook zal een dergelijk pad

een blijvende verstoring van dit nu nog rustige gebied betekenen met dus een veel minder optimaal functioneren voor de er voorkomende en ook migrerende dieren. Welke variant men voor het nieuwe fietspad ook kiest, met uitzondering dus van een opwaardering van de bestaande route over de Bisschopsweg tot een breedte van maximaal 3.5 m, deze zal o.i. dus altijd tot een significante aantasting van de EHS, thans NNN leiden;

17. Naast effecten op de ecologische verbindingfunctie die het gebied vervult, zullen door het ruimtebeslag van een nieuw fietspad ook de potenties die het gebied heeft voor het ontwikkelen van natuurwaarden, dat mede ook door aanwezige bodemgradiënten, minder tot hun recht kunnen komen;
18. Verder zullen van een nieuw tracé eveneens effecten op het ter plaatse voorkomende Middeleeuwse landschap uitgaan, waarvan de oorspronkelijke slagenverkaveling nog duidelijk zichtbaar aanwezig is.
Eveneens zullen er van het nieuwe fietspad ook effecten optreden op de geologie van het gebied. Juist op de plek alwaar het fietspad is geprojecteerd loopt immers een oude arm van de Kromme Rijn die nog duidelijk herkenbaar in het veld aanwezig is. In die zin is het betreffende gebied door de provincie Utrecht ook aangewezen als: 'Aardkundig monument';
19. Daarbij komt dus dat aan een dergelijk nieuw fietspad dus vanuit het oogpunt van mobiliteit maar een (zeer) beperkte toegevoegde waarde kan worden toegekend. Natuurlijk betekent de aanleg van een tracé door de Lage Grond voor bepaalde bewoners uit Zeist-West een bepaalde verkorting van de route, maar voor mensen die van wat verder weg komen, is die verkorting maar zeer beperkt of nihil, zeker als je dat beschouwd vanuit wat dan als de zogenaamde 'omrij-factor' wordt aangeduid (zie in deze dus ook de notitie: 'Lengteverschil en afstandswinst (Ruitenkamp. B., 2017)')
20. Daar komt dan overigens recent nog bij de enorme vlucht die het gebruik van een elektrische fietsen heeft genomen, waardoor de (relatieve) tijdswinst die zo door het verkorten van de route zou kunnen worden verkregen nog verder wordt teruggebracht. In die zin verwachten wij dan ook dat de aanleg van een nieuw fietspad door de Lage Grond niet tot nauwelijks zal bijdragen aan de door iedereen op zich natuurlijk gewenste omslag van automobilititeit naar OV en fiets. Dat ook, althans zo hebben de lokale natuur- en milieuorganisaties dat begrepen, aangezien van de werknemers van het USP die binnen een straal van 7 km van het USP wonen (vanuit oogpunt van verkeers- en vervoersmanagement) sowieso worden geacht met de fiets te komen;
21. Natuurlijk er zal nu ook een nieuwe fietstunnel onder de Utrechtseweg ter hoogte van de kruising met de Kromme Rijnlaan en De Dreef worden aangelegd, maar door de gemeente Zeist is daarbij steeds aangegeven dat deze losstaat van een eventueel fietspad door de Lage Grond. Bovendien doet een dergelijke tunnel dus niets af aan de slechts beperkte afstandswinst, zo deze er dus al is, die voor bepaalde bewoners door de aanleg van een nieuw fietspad door de Lage Grond kan worden behaald, zoals dus hiervoor (onder aandachtspunt 19) al aan de orde is gesteld;
22. Gezien dus de ecologische effecten, etc., evenals de beperkte meerwaarde van een nieuw fietspad voor dus maar een beperkte groep fietsers, zou o.i. dan ook primair, ook vanuit de principes van de: 'Ladder duurzame verstedelijking'/'Ladder van Verdaas', naar de optimalisatiemogelijkheden van de bestaande route over Bisschopsweg moeten worden gekeken, zoals dus het autoluw maken van de Bisschopsweg, evenals het verbreden tot een breedte van maximaal 3.5 m, waarvoor door de eerder door de gemeente dienaangaande genomen maatregelen eigenlijk al de basis is gelegd. Daarnaast liggen er vele kansen voor een echt regionale aanpak van het bestaande fietsroutenetwerk naar het USP, waarvoor in het rapport:: 'Kwaliteitsanalyse en

verbeterpunten fietsroutes Station Driebergen-Zeist USP (Ruiterkamp, B., 2015)' een groot aantal voorstellen worden gedaan. Duidelijk zal in die zin ook zijn dat het voor werknemers die uit het oosten komen voor de hand ligt dat zij dan eerder vanaf het Station Bunnik de fiets pakken dan vanaf het Station Driebergen-Zeist, aangezien dat in die zin veel gunstiger is gelegen t.o.v. het USP;

23. Het zou te ver voeren thans op alle rapporten die in de loop van de tijd zijn verschenen nader in te gaan, maar de kern is dat het hier om een in ecologische, landschappelijk en cultuurhistorische opzicht heel bijzonder gebied gaat, waar nota bene de oorsprong van de gemeente De Bilt ligt en dat men dus eigenlijk zou moeten koesteren, niet alleen om als mens van de schoonheid van dit gebied op gepaste wijze te kunnen genieten (zie in deze wederom de balans zoals deze daartoe in de: 'Gebiedsvisie Buitengebied De Bilt-Zuid (gemeente De Bilt, 2015)' wordt voorgestaan, maar dus ook om binnen alle stedelijke druk die er ook is een plek te geven aan planten en dieren (zie in deze o.a. ook het artikel: 'Groene wegen in het gedrang - Natuur onder de rook van de stad Utrecht' in Mijn Landschap, Lente 2016);

24. Meer in het bijzonder wordt ook het USP zich overigens steeds meer bewust van de bijzondere betekenis van het groen voor een duurzame ontwikkeling van de campus, zoals dat ook nog eens door o.a. de vice-voorzitter van het College van Bestuur van de UU prof. Dr. A. Pijpers indertijd werd benadrukt op het Raadinformatiebijeenkomst (in het RIVM) over de 'Gebiedsverkenning Utrecht-Oost'.

Zo heeft men nog niet zo heel lang geleden door 'Terra Incognita' een: 'Groenvisie' laten opstellen, met dus nadrukkelijk ook aandacht voor de ecologische verbindingzones zoals deze in het gebied voorkomen (zie ook onderstaande figuur). In die zin zou het dus voor de hand liggen, ook gezien het gegeven dat het USP duurzaamheid hoog in het vaandel zegt te hebben (vergelijk o.a. ook het: 'Utrecht Sustainability Institute'), dat ook zij naar oplossingen van de (te verwachten) verkeersproblematiek zoekt die natuurinclusief zijn, dus met respect aanwezige waarden natuur, landschap en cultuurhistorie. Tijdens de interactieve sessies zoals deze vanuit de stad Utrecht hebben plaatsgevonden met betrekking tot de: 'Omgevingsvisie USP' is daar vanuit de aanwezige natuur- en milieuorganisaties ook de bijzondere aandacht voor gevraagd;



Fig. Kansenkaart groen USP

Conclusie

25. De waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie in het gebied zijn gelukkig nog steeds bijzonder hoog en zullen in de toekomst door te nemen maatregelen, zoals o.a. in kader van het voltooiën van de EHS, thans NNN, naar verwachting nog hoger worden. Een nieuwe doorsnijding zal een grote inbreuk op de waarden betekenen en in het bijzonder ook van de hier voorkomende ecologische verbinding.

Ook al aangezien er goede alternatieven zijn, namelijk een optimalisatie voor fietsers van de Bisschopsweg, die bovendien wordt ondersteund door landelijke regeling, namelijk de 'Ladder voor duurzame verstedelijking', verzoekt het IVN-De Bilt e.o./de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. u dus, net als in het verleden, hier dus echt wederom te kiezen vóór een verbetering van de Bisschopsweg en dus dan meteen ook vóór de natuur, waarvoor de in het gebied voorkomende dieren en ook mensen die daarvan op gepaste afstand kunnen genieten u dankbaar zullen zijn;

Patrick Greeven (bestuurslid IVN-De Bilt e.o. en Stichting Milieuzorg Zeist e.o.)

Bijlage

Motie

Artikel 36 Reglement van Orde

Motie over een niet op de agenda opgenomen onderwerp
De raad van de gemeente De Bilt in vergadering bijeen d.d. 26 maart 2009
Onderwerp: plan fietspad tussen Zeist-West en de Uithof door Ecologische Hoofdstructuur (EHS)
De Raad, overwegende <ul style="list-style-type: none"> • dat de afgelopen jaren meermalen door het Bestuur Regio Utrecht en door de gemeente Zeist een nieuw aan te leggen fietspad van Zeist - West over het grondgebied van de gemeente De Bilt naar de Uithof te Utrecht aan de orde zijn gesteld; • dat bekend is, dat genoemd fietspadtracé voor flora en fauna in dit kwetsbare en smalle deel van de Ecologische Hoofdstructuur schadelijke gevolgen heeft; • dat geen substantiële verhoging van fietsmobiliteit kon worden aangetoond • dat verbetering van bestaande routes voor de fietsmobiliteit en verkeersveiligheid tot goede resultaten leidt; • dat deskundige organisaties zoals het Utrechts Landschap, de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West en IVN aangaven een nieuw fietstracé op grond van het voorgaande af te wijzen; • dat de plannen voor het bedoelde nieuwe tracé uitvoerig zijn besproken in de raad van de gemeente Zeist, de raad van de gemeente De Bilt en in de Provinciale Staten van Utrecht; • dat de gemeenteraden van Zeist en De Bilt alsmede Provinciale Staten van Utrecht zich een en andermaal uitgesproken hebben tegen de aanleg van het gewraakte fietspad; • dat bij de behandeling van het bestemmingsplan De Bilt Buitengebied Zuid Biltse gemeenteraadsleden aan het voorgaande gerefereerd hebben • dat de Biltse leden van het Algemeen Bestuur van de Bestuur regio Utrecht in de meest recente vergadering van dit bestuur - in lijn met de opvatting van de Biltse gemeenteraad - hebben laten aantekenen tegen het beschikbaar stellen van middelen voor het genoemde nieuwe fietspadtraject te stemmen; • dat zij hebben gepleit voor verbetering van bestaande fietsroutes via de Bisschopsweg met gebruikmaking van de voor het gewraakte fietspad ter beschikking gestelde middelen; • dat er geen nieuwe feiten zijn die aanleiding geven voor nieuw onderzoek naar een nieuw fietstracé door dit kwetsbare gebied en dat, gelet op ongewijzigde omstandigheden, de motivering om genoemd fietstracé af te wijzen nog steeds valide is,
Besluit: <ul style="list-style-type: none"> • haar ingenomen standpunt over de onwenselijkheid van het hiervoor bedoelde fietspadtracé te bekrachtigen en tevens het College op te dragen zich in te zetten voor verbetering van de bestaande fietsroutes tussen Zeist - West over de Bisschopsweg naar de Uithof.
En verzoekt het college: <ul style="list-style-type: none"> • de bij deze motie door de raad ingenomen standpunten kenbaar te maken de raad van Zeist en het Dagelijks Bestuur van het Bestuur Regio Utrecht om dit laatste bestuur te doen besluiten de gereserveerde middelen in te zetten voor het verbeteren van de bestaande route <p>En gaat over tot de orde van de dag</p>
Ondertekening en naam: <p>Anne de Boer, fractie GroenLinks&PvdA</p> <p>Anne Doedens, fractie VVD</p>