

Publiciteit Adviezen Burgerinitiatieven Wijken Overheid **Beleid Zeist** Dossiers RO Columns en brieven Achtergronden Over ons

Links Sitemap

Verkeer en vervoer

Geactualiseerd 07 juli 2020

De regio en Zeist

INHOUDSOPGAVE RUBRIEK

- [Regionaal en Landelijk beleid](#)
- [Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan](#)
- [Beleid fiets- en wandelpaden](#)
- [Verbetering fietsverbindingen](#)
- [Fietstunnel Dreef – Kromme Rijnlaan](#)
- [Fietsroutes naar De Uithof](#)
- [Betaald parkeren in centrum](#)

Hier vindt u informatie over regionale en landelijke invloeden op het verkeer en vervoer in en rondom Zeist en aansluitend hierop het beleid van de gemeente. Het rijk, de provincie en de regio hebben grote invloed op de verkeerssituatie van Zeist.

De gemeente Zeist heeft de eigen prioriteiten en accenten vastgelegd in het [Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2014-2023](#) (GVVP) en het [Bijlagenrapport](#). Dit plan moet sporen met de Structuurvisie Zeist 2020 en met het landelijk, provinciaal en regionaal beleid. Wat Zeist-centrum betreft wordt hier verwezen naar de [centrumvisie](#) en de rubriek [Burgerinitiatief, Zienswijzen en Tunneltje Voorheuvell](#).

De provincie Utrecht heeft op 7 juli 2014 de Mobiliteitsvisie tot en met 2018 vastgesteld. Daarin staan basisuitgangspunten, verwachtingen over de bevolkingsontwikkeling en beleidsdoelen. In aansluiting daarop werd een Mobiliteitsprogramma tot en met 2018 gepresenteerd met algemene voorwaarden voor projecten voor het realiseren van de visie.

Regionaal en landelijk beleid

Voor de laatste versie van met nationaal Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport, zie de rubriek [provincie, structuurvisies](#).

 Zoeken

[Nieuws/Home](#)

[Canon](#)

[Nieuwsflitsen](#)

[Jaarstukken](#)

[Allegro tuin](#)

[SamenDuurzaamZeist](#)

[Milieuvisie en Energie](#)

[SMAL Zeist](#)

[Omgevingswet](#)

[Geopark-Heuvelrug](#)

[Stadslandbouw Zeist](#)

[Zeist en politiek](#)

[Raadsinformatie](#)

[Beleidsstukken Zeist](#)

[Attenderingsservice](#)

[Oude archief Raad](#)

[Kieswijzer Plus Zeist](#)

[Vereniging Leefmilieu](#)

[Eikenprocessierups](#)

**Nieuwsflits
ontvangen?**

stuur een e-mail

beterzeist@gmail.com

Word donateur

minimaal € 15 per jaar

NL98 INGB 000 580 3512

Stichting Beter Zeist en

mail uw gegevens naar

beterzeist@gmail.com

Contact?

Meewerken?

Stuur een e-mail of bel

tel.: 06 – 460 826 57

Hanna van den Dool

KvKnr.: 302 503 64

RSIN.: 820 217 396

ANBINr: 8202 17 396

**Privacy Verklaring
SBZ**

Voor verkeer en vervoer is van belang het [Programmaplan U Ned](#) van mei 2018 en het toekomstige meerjarenprogramma [Mijp MIRT](#) van december 2018. De gemeente verwacht van het te ontwikkelen meerjarenprogramma een oplossing voor de (te verwachten) capaciteitsproblemen voor de woningbouw en mobiliteit. Verder gaat het om het doortrekken van de Uithoflijn, het realiseren van een P+R Mooi Zeist, een goede fietsverbinding met het USP, de intercitystatus van het treinstation Driebergen-Zeist en de doorontwikkeling van station Driebergen-Zeist als regionaal knooppunt (mobiliteit, wonen, werken en recreatie). Kortom: de gemeente Zeist wil een graantje meepikken uit de verwachte Rijksruif voor de Metropoolregio Utrecht. Wel wordt sinds eind 2018 een Milieu Effect Rapportage (MER) t.b.v. de provinciale omgevingsvisie voorbereid, zie de [ontwerpnootitie plan MER](#) d.d. 6-12-2018.



Op 20 juni 2019 heeft U Ned in samenwerking met het Provinciaal Economisch Programma de [Uitgangspuntennotitie MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht](#) uitgebracht. De daarin voorgestelde meerjareninvestering in ruimte en transport heeft grote gevolgen voor het energieverbruik in de regio, zie ook de [Regionale Energie Strategie, RES](#). Zie ook het rapport van de provincie Utrecht, vereniging Deltametropool over [Knooppunt ontwikkeling](#). Dat is opgesteld in het kader van het [Regionaal Economisch Programma](#). Zie ook de korte [presentatie](#) over het rapport.

Op 27 november 2019 vond het jaarlijkse [Bestuurlijk Overleg \(BO\) MIRT](#) plaats. Daarin participeren de stad Utrecht, Regio U 10 (16), provincie Utrecht en Rijk. Zij overleggen dan over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In dat kader werd ook ingegaan op de gemaakte afspraken over het zogenaamde 'OV-Wiel' rondom Utrecht, zie het [kaartje](#). Het doortrekken van de tram van USP naar Zeist via A-28 is daar nog niet in opgenomen. Uit een studie zou namelijk zijn gebleken dat deze (nog) niet rendabel zou zijn. Vandaar dat het idee is opgevat de verbinding langs A 28 naar Amersfoort door te trekken. Dus met dus P&R's, etc., vanuit een gezichtspunt ketenmobiliteit. Hierover zal een nadere studie worden uitgevoerd.

Inmiddels leidt de negatieve uitspraak van de Raad van State van voorjaar 2019 over het het Programma Aanpak Stikstof (PAS) tot heroverweging van tal van projecten in Nederland, waaronder de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Dat project kan overigens doorgaan gezien de compensatie voor uitlaatgassen als gevolg van de 100 km. snelheidsbeperking voor wegen.

Verder is een [onderzoeksrapport van Suunta](#) gepubliceerd waarin wordt geconcludeerd

dat de verbreding van de Amelisweerdtoegang kan worden voorkomen door aanpassing van de weginrichting en beperking van de maximumsnelheid tot 90 km per uur.

De reconstructie van het Stationsgebied Driebergen-Zeist met de verdubbeling en ondertunneling van de sporen ("Projectplan Stationsgebied Zeist-Driebergen") heeft eveneens effecten op de verkeerssituatie van Zeist.



In het "Projectenboek Verder" (2009) stond al een overzicht van de voorgenomen verkeersmaatregelen rondom Zeist. Daarbij ging het o.a. om de maatregelen in het kader van "Pakketstudies 'Ring Utrecht'" en de zogenaamde "Driehoek Utrecht, Hilversum en Amersfoort", waaronder de inmiddels uitgevoerde verbreding van de A-28. Verder zijn er de gevolgen van de gerealiseerde verbreding van de A-12. Ook zal naar verwachting de aanleg van het RBW-tracé gevolgen voor verkeerssituatie van Zeist hebben (zie rapporten: "A12 Salto – Verkeerskundige studie oost-west

verbinding", Grontmij, 2009 en "Verkeersstudie BUHZ", Goudappel Cofeng, 2009).

VERPLAATSEN KOELAAN EN UITBREIDING GOLFBAAN?

In het open (natuur)gebied tussen Zeist-West en Bunnik wilden de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug de Koelaan doortrekken naar de A 28. De uitvoering van het voornemen zorgt enerzijds voor minder verkeersoverlast in Bunnik, maar anderzijds wordt de natuur van het landgoed Wulpenhorst aangetast. Het gebied ligt in de belangrijke ecologische verbindingzone die tussen Bunnik en Zeist doorloopt. Aansluitend zou ook een deel van de open ruimte tussen Zeist en Bunnik worden vervangen door een uitbreiding van de golfbaan. Als gevolg van dergelijke maatregelen dreigt een belangrijke schakel van de EHS te verloederen.

Zeist zou zo wel een snellere verbinding met de A12 krijgen, maar op die weg ontstaat ook een extra afslag die een goede doorstroming van het verkeer kan belemmeren. De natuur- en milieuorganisaties zijn zeer gekant tegen deze (voorkeurs)variant voor de Koelaan en ook bewonersorganisaties maakten zich zorgen over de aantasting van hun omgeving. Voorlopig zijn de voorstellen van de baan.

OPENBAAR VERVOER

Sinds 17 juli 1844 functioneert de spoorlijn Driebergen-Zeist Utrecht/Amsterdam. Per 20 mei 1879 kon men in plaats van met de diligence ook met de paardentram van Zeist naar Utrecht. En in 1901 werd de nieuwe spoorlijn Utrecht-Zeist via Huis ter Heide, Bosch en Duin en Bilthoven geopend. Zo was Zeist goed verbonden met Utrecht. Net voor 1950 werden de twee laatste lijnen vervangen door busverbindingen. Nu is er weer sprake van het maken van een tramverbinding van (de rand van Zeist) naar Utrecht via de Uithof.

Bepalend was hier de ambitie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) ten aanzien van het openbaar vervoer ("OV-visie voor de regio Utrecht", BRU, 2011). De Uithoflijn wordt de eerste uitbreiding op weg naar het "Tramnet 2025", dat werd vastgesteld door het BRU in december 2009. Over de zin van het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist en het Station Driebergen-Zeist en Dijnseburg heeft Beter Zeist al eerder kanttekeningen geplaatst. Dat gebeurde in het kader van de discussie over de Structuurvisie Zeist 2020, zie commentaar zie [Brief 14-11-2010](#), punt 4. In het Mobiliteitsprogramma van de provincie

wordt op pagina 27 alleen gesproken over twee knooppunten voor overstappen in Zeist, Mooi Zeist/Jordanlaan en het Busstation Zeist.

Overigens kon in 2013 wel een BRU-enquête worden ingevuld over openbaar vervoer in onze omgeving. Ook in de regio Zeist worden sommige OV-lijnen aangepast en wordt het regionaal busvervoer per 8 december 2013 uitgevoerd door Qbuzz (volledig in handen van de NS). De aanpassing gebeurde grotendeels conform de 'Regionale OV-visie' van het BRU waarbij eigenlijk alle OV-lijnen werden vastgelegd. Thans is de verantwoordelijkheid voor het (regionaal) openbaar vervoer overgenomen door de provincie Utrecht.

Regionaal Toekomstbeeld OV midden Nederland

Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van de provincie en de gemeente Utrecht een studie gedaan naar toekomstvaste oplossingen voor het OV in de regio Midden Nederland: het OV Toekomstbeeld Midden Nederland (horizon 2040). Het is een ontwikkelperspectief voor het OV in de wijde omgeving van Utrecht.

De provincie, de gemeente Utrecht en de Regio U10 willen een antwoord vinden op het capaciteitstekort van het OV. Het gaat om de bereikbaarheid van het USP/De Uithof, het vollopen van de overstapknop Utrecht CS en de ontoereikende capaciteit van de binnenstad van Utrecht voor de almaar toenemende stroom bussen vanuit en naar Utrecht CS.

Ook landelijk is er een capaciteitsprobleem. De oplossingen hiervoor worden verkend in een landelijk Toekomstbeeld OV dat in ontwikkeling is.

De uitdaging is volgens de opdrachtgevers van het rapport zó groot, dat het uitbreiden van reeds aanwezige OV-infrastructuur niet tot een afdoende oplossing zal kunnen leiden. Een systeemsprong is nodig: het structureel reorganiseren van het OV-systeem in de (wijde) omgeving van de stad Utrecht zie verder het [bericht](#) van 3 juni 2019 aan de gemeenteraad van Zeist.

Voor Zeist betekent dit – afhankelijk van de landelijke ontwikkelingen – nog kans op een IC-stop op Driebergen-Zeist. Dit als de voorgestelde 4-sporigheid van Utrecht tot Driebergen-Zeist gerealiseerd wordt. Daarmee is Zeist dan aangesloten op het USP en op station Lunetten en daarmee op de rest van het landelijk spoornetwerk. Verder is voor Zeist en Driebergen van belang het doortrekken van de Uithoftram naar Zeist en de ontwikkelpotentie van locaties aan de spoor Utrecht-Arnhem/Rhenen. Maar ook het onderdeel multimodale knooppunten verder van de stad – voor de overstap van auto en fiets naar OV. Een fijnmazig fietsnetwerk dat knooppunten met elkaar verbindt, maakt onderdeel uit van het systeem.

[terug naar top](#)

Beleid Gemeente Zeist

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN: GVVP

In 2001 heeft de gemeente het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan “Samen verkeren” vastgesteld. Dat GVVP is in 2009 geëvalueerd mede op basis van een aantal diepte-interviews, zoals met vertegenwoordigers van de Verkeersgroep Zeist en de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Uit die evaluatie kwamen o.a. de volgende punten naar voren (rapport: [‘Evaluatie GVVP Zeist’](#), Keypoint Consultancy, 4-11-2009):

- De doelen waren onvoldoende concreet en “SMART” geformuleerd, zodat ook niet goed was te bepalen of ze waren gehaald. Dat komt mede doordat nauwelijks meetgegevens beschikbaar zijn.
- In het GVVP werden onvoldoende prioriteiten gesteld. Dit betrof zowel de afweging tussen de doelstellingen en de afzonderlijke thema's (bijvoorbeeld openbaar vervoer en autoverkeer), als de afweging tussen de aspecten leefbaarheid, bereikbaarheid en

veiligheid (bijvoorbeeld in de verblijfsgebieden).

- De invloed van de burgers en hun groeperingen blijkt beperkt. Hun aanbevelingen werden (te) vaak niet overgenomen.

ACTUALISERING 2012-2013 GVVP ZEIST



Het doel van het nieuwe GVVP is om de grote lijnen van het verkeer- en vervoerbeleid vast te leggen en daarbij accenten te leggen. Buiten de op stapel staande projecten werden geen ingrijpende wijzigingen verwacht. Wel zouden de onderwerpen die nu in de Structuurvisie zijn opgenomen worden verwerkt in het GVVP. Dat gebeurde samen met groepen uit de Zeister samenleving. In het kader van de bestuursopdracht voor een actualisering van het GVVP heeft gemeente daarom eerst met vier stakeholders, de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, de Stichting Beter Zeist en Zakelijk Zeist overleg gevoerd.

Besloten werd tot een interactief traject dat bestond uit:

1. 'Open werkateliers met representanten van burgergroeperingen': aan de hand van thema's werden de grote beleidslijnen van het verkeer- en vervoersbeleid verkend.
2. Een 'open inloop', waarbij inwoners van Zeist de zo ontstane voorstellen van commentaar konden voorzien.
3. Samen met experts concreet invullen van de resulterende beleidslijnen; dit gebeurde samen met personen vanuit de Milieudienst, VVN, Fietzersbond, Beter Zeist, Zakelijk Zeist e.a.
4. Schrijven van het concept-GVVP.
5. Toetsen van het concept in een ambtelijke beleidsworkshop.

INSPRAAK, RONDE TAFEL EN BESLUITVORMING

Het GVVP kwam op 11 juni 2013 de Ronde Tafel aan de orde. Vanuit de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. was al eerder gepleit voor duurzame verkeersoplossingen die aansluiten bij de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' (vergelijk ook de 'Kracht van Utrecht 2.0'). Dat was inderdaad ook de grondslag van het plan geworden. Verder bepleitte de stichting o.a. het op basis beschikbare verkeersmodellen (gekalibreerd met metingen) nagaan van de gevolgen (voor o.a. de leefbaarheid) van mogelijke scenario's/varianten en het pas daarna maken van keuzen.

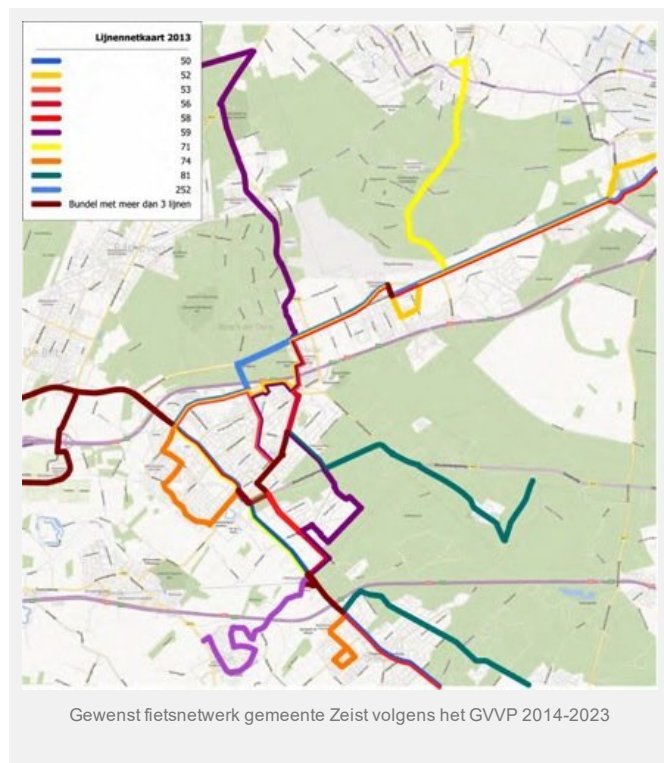
Op 25 juni 2013 vond het debat in de raad plaats, waarna deze het plan op 9 juli vaststelde. Het huidige [GVVP 2014-2023](#) werkt met expliciete, meetbare doelstellingen en is SMART geformuleerd. Het gaat bovendien uit van een duidelijke structuur door de toegepaste classificatie van wegen in drie niveaus. Wel werd alsnog de voorgestelde indeling van de Dreef en de Weteringlaan in een hogere verkeerscategorie geschrapt. Wat dat betreft is ingegaan tegen de prioritering van de weg in de DVM Sturingsvisie van het BRU. Wat de Weteringlaan aangaat wordt voorlopig afgewacht tot er meer duidelijkheid komt over de verkeerseffecten van ondertunneling van het spoor Driebergen-Zeist. Zie verder ook het [Bijlagenrapport GVVP](#).

Het door SBZ bepleite verduidelijking van de (hoofdverkeers)Ruit rondom Zeist komt wel in het plan wel voor, maar niet al te geprononceerd. Deze ruit betreft: De Dorpsstraten/Lageweg, de Utrechtseweg, de Krakelingweg, de Amersfoortseweg, de Woudenbergsseweg en de Laan van Beek en Royen. Over het Drieliuk Den Dolder werden in het GVVP nog geen knopen doorgelicht, zie ook [Wijkverkeerscirculatieplan Den Dolder-](#)

[B&D-HtH Noord, XTNT, 2012](#). Hetzelfde geldt voor de verkeerscirculatie in Centrum Zeist. Die moet nog nader worden ingevuld. Zie daarvoor de rubriek [Centrumvisie](#).

[terug naar top](#)

BELEID FIETS- EN WANDELPADEN



Fietsveiligheid

Alle gemeenten moesten eind van 2013 een lokale aanpak voor de verbetering van de fietsveiligheid hebben. Dat heeft minister van Infrastructuur Melanie Schultz van Haegen (VVD) met de gemeenten afgesproken. Ze wil zo het toenemend aantal fietsongelukken verkleinen. Om de gemeenten een eind op weg te helpen heeft de minister samen met Fietsberaad en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een modelaanpak gemaakt met voorbeelden van maatregelen en tips en hoe deze in de praktijk te realiseren zijn. De gemeente Zeist medio 2014 al een inventarisatie en analyse laten opstellen voor een “Actieplan veiligheid, fietsen en lopen”.

In een motie over het aanleggen van een fietspad in het verlengde van het Bizonveld is gesproken over een inventarisatie op het gebied van verkeersveiligheid van fietsers. Het gaat hierbij om fietspaaltjes, gevaarlijke / onduidelijke situaties bij rotondes en kruisingen en school-thuisroutes voor de jeugd. Op basis van deze inventarisatie is de gemeente bezig met de volgende verbeteringen:

- Bij kruispunten en rotondes op de hoofdfietsroutes wordt in combinatie met onderhoud van wegen maatregelen genomen ten behoeve van veiligheid van fietsers door middel van rood asfalt.
- Op de hoofdfietsroutes worden ter vergroting van het fietscomfort tegels vervangen voor asfalt.
- Bij elke reconstructie van wegen in het kader van werken met werk worden de nodige maatregelen ten behoeve van de fietsveiligheid genomen.
- De veiligheid rondom scholen en op schoolroutes wordt aangepakt (conform UVL label) en er wordt ingezet op verkeerseducatie.
- Alle fietspaaltjes zijn geïnventariseerd en de gemeente is bezig om onnodige fietspaaltjes te verwijderen. Waar ze wel nodig zijn worden ze aangepast aan de CROW-normen voor de verkeersveiligheid.
- De systematiek van het SFI/VIS zorgt dat de gemeente hiervoor de financiële middelen

heeft.

In het plan voor het winkelcentrum van Zeist komt het fietsverkeer overigens helemaal niet voor. Stichting Beter Zeist zal samen met de Fietsersbond afdeling Zeist voor de oplossing van de problemen aandacht blijven vragen. Zeist zou net als de stad Utrecht (zie haar coalitieakkoord) de fiets en de voetganger moeten zien als “belangrijkste vormen van vervoer”. Vandaar dat Utrecht prioriteit geeft aan de fietsinfrastructuur, de openbare ruimte en het OV-systeem. Verder zou Zeist net als Hamburg kunnen inzetten op het verbinden van wandel- en fietspaden tot een “Grünes Netz” door parken, sportvelden en recreatiegebieden.

Registratie van verkeersongelukken

Het beleid in de gemeente op het gebied van fietsen en verkeersveiligheid kan beter. Fiets- en wandelpaden kennen achterstallig onderhoud en niet alle hoofd- en schoolfietsroutes voor fietsers zijn voldoende veilig of aan de vereisten aangepast. Kinderen, senioren en gehandicapten zijn in dit verband extra kwetsbare groepen, zo blijkt uit landelijke cijfers. Een voorbeeld van een knelpunt is de smalle Oude Arnhemseweg tussen het Emmaplein en de rotonde met de Schaerweijdelaan met gemengd verkeer. Daar voelen fietsers zich buitengewoon onveilig door langs rijdende auto's op de smalle straat. Op deze rotonde en op de Lindenlaan gebeuren vaak ongelukken met fietsers. Ook zijn stoplichten soms te weinig fietsvriendelijk en vooral gericht op doorstroming van auto's en bussen zoals bij de kruising Steynlaan/Antonlaan.

Tot nu toe worden verkeersongelukken, zoals tussen auto's en fietsers, maar af en toe geregistreerd. Dat gebeurt in beperkte mate door de politie, ziekenhuizen, scholen en omwonenden. Niet is alleen de registratie gebrekkig, er vindt daarover ook geen uitwisseling van informatie plaats. Hoe moet de gemeente dan zich krijgen op de onveilige verkeerssituaties? En vervolgens daaraan het nodige doen? Zij is echter wel verantwoordelijk voor een verkeersveilige inrichting van de openbare wegen. Stichting Beter Zeist en buurtorganisaties pleitten daarom al langer voor een gedegen registratie van verkeersongelukken. Daarbij kan de gemeente de regierol vervullen. Ook omwonenden zouden dan informatie over ongelukken kunnen aanleveren via de gemeentelijke site of via een app. Nieuw Democratisch Zeist heeft daarom op 9 oktober 2017 [raadsvragen](#) gesteld over de registratie.

[terug naar top](#)

VERBETERING FIETSVERBINDINGEN

Burgergroep “Zeist op de Fiets”

Op 13 mei heeft de groep [“Zeist op de Fiets”](#) een verkenning uitgebracht met aanbevelingen voor het fietsbeleid. Het is een groep betrokken burgers die zich aanbiedt om:

- Activiteiten te organiseren die fietsen stimuleren;
- Vrijwillig maar niet vrijblijvend met de gemeente mee te denken en te praten over de integrale mobiliteitsvisie en het oplossen van de knelpunten voor het langzaamverkeer;
- De samenleving daar actief bij te betrekken.

In haar verkenning [Zeist op de Fiets biedt zich aan](#) geeft de groep factoren aan die de keuze tussen auto en fiets beïnvloeden. En ze komt met aanbevelingen wat de gemeente zou moeten doen om heel Zeist op de fiets te krijgen.

Aanpassing van de fietsoversteekplaats bij Herman Jordan Lyceum

Op 3 juni 2019 heeft de gemeente een plan gepubliceerd om de gevaarlijke fietsoversteekplaats op de drukke Utrechtseweg bij het Herman Jordan Lyceum aan te passen. Vooral door de aparte busbaan met een eigen voorrangregeling bestaat er al lang een onoverzichtelijke situatie. Het plan voorziet in een oversteek met grotere opstelstroken, waarbij de bus zich moet voegen in het overige autoverkeer. Zie het [plan](#) en

het [persbericht met schets en foto's](#). De eerste fase van het plan is inmiddels uitgevoerd.
[terug naar top](#)

FIETSTUNNEL DREEF – KROMME RIJNLAAN

In het kader van het programma VERDER werken de overheden (Utrechts Verkeer- en Vervoer beraad, UVVB) samen om de mobiliteit in de regio te verbeteren. In dat verband worden ook 5 fietstunnels gerealiseerd voor het hoofdfietsnet tussen Utrecht, De Bilt en Utrechts Science Park. In Zeist was het oorspronkelijk een fietstunnel bij Vollenhove gepland. Die werd daarna verschoven naar de Jordanlaan – Schorteldoeksesteeg. Uiteindelijk is om technische redenen de keuze gevallen op de verbinding Dreef – Kromme Rijnlaan. Gedeputeerde Staten zijn op 23 mei 2017 met het [voorstel](#) akkoord gegaan. De provincie reserveert daarvoor 2,1 miljoen euro. Bijgaand de nog de mogelijke [voorlopige inpassingen van de tunnel](#). Op 31 oktober 2017 is het college akkoord gegaan met de uitbreiding, zie de [brief](#) hierover.

Planontwikkeling Utrechtseweg

Inmiddels is in juni 2019 een concept totaalplan afgerond voor de herinrichting van de Utrechtseweg van De Dreef tot de grens met De Bilt. Het plan is met veel betrokkenen besproken en afgestemd. Voor de globale inhoud van het ontwerp-bestemmingsplan, zie het [persbericht](#), en de [collegebrief](#). Half oktober 2019 hebben [Stichting Milieuzorg Zeist e.o.](#) en [Werkgroep Natuurlijk Zeist-West](#) hun zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg ingediend.

Op het bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg zijn in februari 2020 tijdens de Ronde Tafel inspraakreacties besproken van [Werkgroep Natuurlijk Zeist-West](#) en [Stichting Milieuzorg Zeist e.o.](#) Tijdens de raadsbehandeling in maart diende GroenLinks nog een [motie](#) in over het transformeren van de Noordweg tot een fietssattraat en een [amendement](#) voor het realiseren van een veilige oversteek van de Kromme Rijnlaan bij de kruising met de Noordweg. Het bestemmingsplan is op 1 april 2020 gepubliceerd in de Staatcourant.

[terug naar top](#)

FIETSRoutes VAN DRIEBERGEN EN ZEIST NAAR DE UITHOF

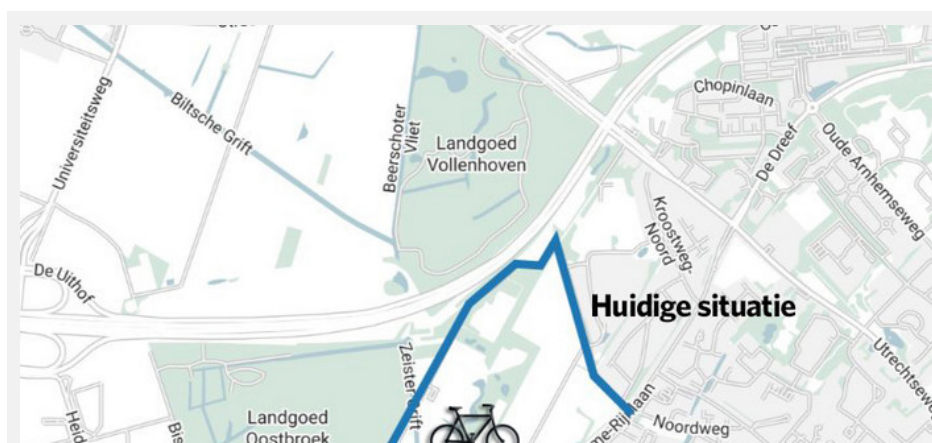
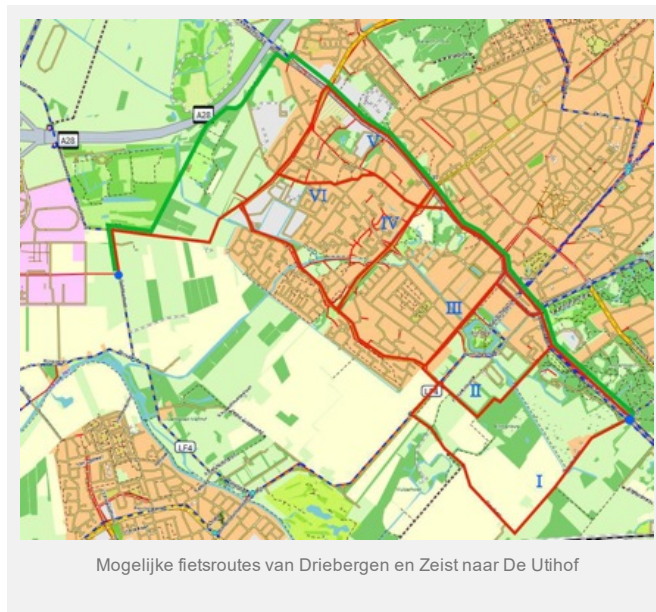
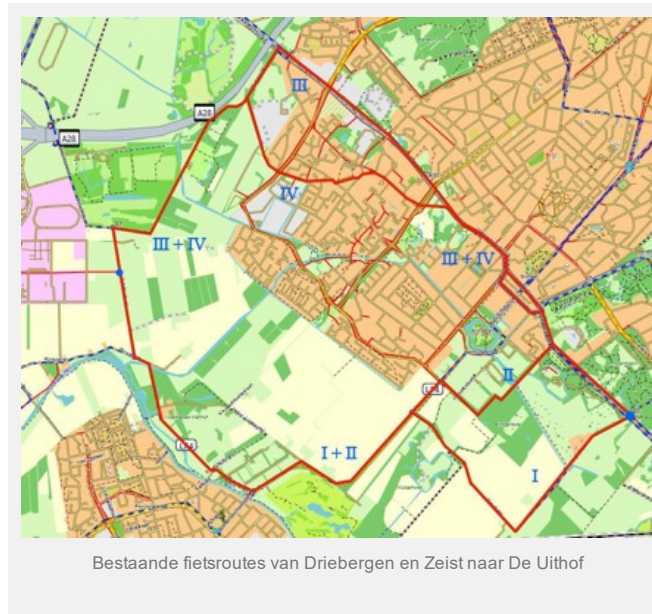
De groene organisaties vrezen dat deze tunnel tussen De Dreef en Kromme Rijnlaan de aansluiting moet worden voor een fietspad tussen de Kromme Rijnlaan en De Uithof. Deze zou dan dwars door de ecologische verbindingzone van de Lage Grond lopen, zie ook de [vragen van Werkgroep Natuurlijk Zeist-West](#). Op 15 juni 2017 stuurde de vereniging nog een [brief-rapport](#) over de fietsverbinding naar de gemeenteraden van De Bilt en Zeist. Er ligt overigens al een fietspad door het gebied: de aloude Bisschopsweg. Een tunnel aan de noordkant van de Utrechtseweg, dus onder De Dreef door, sluit beter aan op het aantal fietsbewegingen bij het kruispunt.

Inmiddels hadden de bureaus Tauw en Waardenburg rapporten gepubliceerd over de fietsverbinding USP – Zeist. De [gezamenlijke groene organisaties](#) van Zeist, De Bilt, Natuur en Milieufederatie Utrecht en Utrechts Landschap stuurden op 30 november 2017 een reactie naar Gedeputeerde Staten. Daarin pleitten zij in verband met de natuurwaarden van het gebied en de functie ervan als ecologische verbindingzone tussen het Kromme Rijngebied en de heuvelrug voor een verbetering van de Bisschopsweg als autoluwe fietsroute. Dit in plaats van het aanleggen van een extra fietspad over de Lage Grond.

Tijdens het debat over de kadernota 2018 is de portefeuillehouder ingegaan op de reacties van de natuurorganisaties over deze kwestie. Daarop aansluitend stuurde B&W ten behoeve van de raad van 4 juli 2017 een [brief](#) met informatie over de snelfietsverbinding Utrecht Science Park. Op donderdag 21 september vond in het gemeentehuis van Zeist een

informatiebijeenkomst plaats. Die ging over het tot nu toe gevoerde proces, de positie van de groene groepen en de Fietsersbond en het woon-werk verkeer Utrecht Oost. Verder werd ingegaan op de verwerking van de verkregen inhoudelijke informatie en de rapportage over het variantenonderzoek van Tauw Infraconsult.

Op 3 oktober 2017 werd in de raad een motie aangenomen over de Fietsverbinding Zeist–Utrecht Science Park. De motie vraagt het college “om de noodzaak voor het verbeteren van de fietsverbinding te omarmen en 7 denkrichtingen te beschouwen als mogelijke oplossingen, rekening houdend met de hoge ecologische waarden van het gebied en de gemeenteraad te betrekken in de besluitvorming.” Uiteindelijk zal de provincie 1 van de 3 voorgestelde verkeersvarianten uitwerken.





In oktober 2019 berichtte de provincie dat er geen snelfietsroute komt over de Lage Grond tussen Zeist West en USP. Dat valt althans af te leiden uit het plaatje dat op ambtelijk niveau werd gepresenteerd. Dat laat onverlet dat de gemeente zelf kan besluiten bij De Bilt te ijveren voor een lokaal fietspad. In dat verband hebben de Zeister groene organisaties en Beter Zeist een [kritische brief](#) gestuurd naar de raad van Zeist met een afschrift aan de gemeente De Bilt en Provinciale Staten. Daarop heeft 26 november 2019 vereniging [Werkgroep Natuurlijk Zeist-West](#) ingesproken bij provinciale staten.

Duidelijk werd uit het betoog gedeputeerde Schaddelee dat het fietspad kennelijk niet langer op zogenaamde No Regret lijst MIRT zou staan. Verder heeft de provincie wat betreft het nieuwe fietspad contact gehad met wethouders gemeente De Bilt en Zeist. Deze hebben aangegeven dat beide raden zich (in het verleden) tegen nieuwe trace hebben uitgesproken, zodat er wat hen betreft geen groen licht is. Ook heeft hij over fietspad (en omgeving) contact gezocht met het Utrechts Landschap en met de adviseur ruimtelijke kwaliteit Paul Roncken. Die wil hij een visie voor het gebied laten opstellen uitgaande van aanwezige kwaliteiten. Daarbij zal ingezet worden op realisering van een fietspad USP-Zeist en een HOV-busbaan USP naar Amersfoort langs de A28. Voor het opstellen ervan wordt een afwegingskader opgesteld, zie het [memo](#) d.d. 6 februari 2020 van de gedeputeerde.

Uit het [antwoord van Zeist](#) d.d. 7 januari 2020 op de kritische brief van de Zeister organisaties blijkt volgens de gemeente dat alle opties nog open zijn. De gemeente De Bilt behandelt een [verzoek van 2 fracties](#) om tot een krachtiger antwoord te komen in lijn met de eerdere stellingname van de Biltse raad. Dit verzoek is door de Zeister groene organisaties en Beter Zeist ondersteund met een [vervolgbrief](#). Ten behoeve van de raadsbehandeling van de gemeente De Bilt hebben [IVN De Bilt e.o. en Stichting Milieuzorg Zeist e.o.](#) een gezamenlijke inspraakreactie ingestuurd. [terug naar top](#)

BETAALD PARKEREN IN CENTRUM

Het parkeerbeleid is gebaseerd op de [Parkeerbeleidsnota d.d. 3 mei 2014](#) van bureau Transport. Inmiddels is ook achteraf betaald parkeren ingevoerd. Al in 2014 bestond er een verwacht tekort van € 150.000 in de exploitatie van de parkeergarage onder het gemeentehuis. En er was al een structureel tekort van circa 7 ton om de vaste kosten te dekken van twee parkeergarages, AH/V&D en Jumbo. Dat bleek uit een inventarisatie van 8 juli 2014 door Beter Zeist van de [kosten van parkeren](#). Ook twee jaar later was er nog een tekort op de [parkeeropbrengsten 2016](#). Vandaar dat de raad op 4 juli 2017 een [motie van CDA en CU/SGP](#) aannam om (het waarom van) het betaald parkeren in Zeist nader te onderzoeken.

In bijna 2 van de 3 gemeentes in Nederland is parkeren gratis. Er is daar, net zoals in Zeist, geen sprake van een parkeerdruk die regulering noodzakelijk maakt. Gedurende de periode 2008-2012 nam het aantal winkelpassanten in Zeist-centrum met circa 20% af.

Dat leidde tot 8% minder parkeerinkomsten. In 2016 was de afname ten opzichte van 2008 zelfs ca. 50 % (cijfers InRetail). In Zeist werd in 2013 ruim ± 1 mln. aan kosten gemaakt (en werd de burger dus extra belast), om ± 1,7 mln. aan vaste kosten te dekken. In de Zeister meerjaren perspectief worden de tekorten van de 10 gemeentelijke garages geschat op bijna 1.1 miljoen (in 2015), 646.000 (2016), 691.000 (2017) en 701.000 (2018).

Eind 2012 is het parkeerpanel ingesteld om te komen tot een actualisering van de parkeernota uit 2004. Het panel bestond uit vertegenwoordigers van inwoners, winkeliers en andere Zeister ondernemers samen met het gemeentelijk apparaat. Het traject dat sindsdien werd afgelegd is op zijn minst bizar te noemen. Blijkbaar heeft de gezamenlijke inspanning echter wel geleid tot een 'product' dat voor het college voldoende duidelijk en richtinggevend is om beslissingen te nemen.

Wel geven de centrummanager Vincent Poelsma en Stichting Beter Zeist, mede op basis van de conclusies van de deelnemers aan de informatiebijeenkomst de gemeente nog het volgende mee:

- Kies voor simpele oplossingen die zich in de praktijk bewezen hebben;
- Kies voor gefaseerde invoering van nieuwe apparatuur;
- Maak betaling aan de leverancier van nieuwe apparatuur afhankelijk van vooraf afgesproken, meetbare doelstellingen;
- Kijk nog eens goed naar de exploitatiekosten zoals de second opinion ook voorstelt. Een besparing van enkele tonnen lijkt goed haalbaar.

Bureau Spark heeft in een second opinion op verzoek van het college de gemeentelijke parkeerexploitatie beoordeeld. Het [rapport van 18 april 2014](#) geeft aan dat er 10-15% – dus tonnen euro's – op de kosten valt te besparen. Volgens de conclusie van het rapport blijkt de huidige begroting van de gemeente Zeist niet overeen te stemmen met de resultaten van de parkeerexploitatie.

De gemeente geeft intussen aan dat besparingen pas zijn te realiseren bij verandering van delen van het parkeersysteem. Dat is nu in gang gezet door investering in (kostbare) technische hulpmiddelen. Achteraf betalen parkeren is integraal ingevoerd per januari 2015. In november 2014 ging de gemeente starten met een deelproject om (andere) bezuinigingen in beeld te brengen. Dat vergt wel eerst een plan van aanpak.

In verband met discussie over het parkeren kwam de gemeente met informatie en cijfers over de huidige stand van zaken. In dat stuk worden ook 5 argumenten genoemd om nu niet te kiezen voor gedeeltelijk gratis parkeren. Zie het [interne bericht](#) van 20 oktober 2015 voor de raad.

Wordt vervolgd

[terug naar top](#)

3 reacties op *Verkeer en vervoer*



Dorine Baas schreef:

mei 31, 2015 om 10:52 am

Beste lezer,

Sinds kort reis ik in het weekend naar Driebergen-Zeist en was oprecht verbaasd en verontwaardigd dat ik op zaterdag en op zondag geen ov fiets kan huren.

Een klacht over het ontbreken van deze mogelijkheid heb ik gestuurd naar de klantenservice van OV fiets (zie mail hieronder).

Komen er in de toekomst fietskluizen met ov fietsen? tegenwoordig heeft menig klein station in Nederland deze mogelijkheid, ik ben echt verbaasd dat driebergen-

zeist deze mogelijkheid nog niet biedt.

Graag uw reactie,
met vriendelijke groet,
Dorine Baas

Mail OV fiets:

Geachte mevrouw Baas,

Hartelijk dank voor uw bericht.

Het is inderdaad zoals ook op de site vermeld staat, dat de verhuur van OV-fietsen op het station Driebergen-Zeist niet mogelijk is op zaterdag en zondag.

Graag neem ik uw suggestie mee in onze beslissingen over de OV-fietslocaties. OV-fiets groeit momenteel enorm hard en daarmee ook de behoefte aan meer OV-fietsruimtes en nieuwe OV-fietslocaties. Wij doen ons best om aan de vraag te voldoen.

Als tip vragen wij u om uw suggestie ook via een andere route kenbaar te maken. U kunt dit namelijk ook melden bij de desbetreffende gemeente. Zij zijn namelijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in hun gemeente. Dit kan wellicht één en ander bespoedigen.

Heeft u nog vragen? Neem dan gerust contact met ons op, wij helpen u graag verder.

Met vriendelijke groet,

Willem van Olst
Operationeel Manager Klantenservice

[Beantwoorden](#)



Hanna van den Dool *schreef:*

juni 1, 2015 om 12:26 pm

Reactie van Wouter Das,
Projectleider Infrastructuur, Parkeermanager en
Strategisch Verkeersadviseur
Gemeente Zeist

Op dit moment is uit kostenoverwegingen de fietsenstalling niet 7 dagen per week bemand. In de toekomst is dat wel zo (onderdeel van de nieuwe plannen voor het station).

Als we hier voor de komende jaren ook voor willen kiezen, dan moeten beide gemeenten hier geld voor gaan vrijmaken. Daar voorzien de huidige gemeentelijke budgetten niet in, er zou extra geld voor moeten worden vrijgemaakt.

Ik kan dit intern inbrengen, maar of dat wat overlevert weet ik niet, is ook niet aan mij, maar aan de politiek.

Met vriendelijke groet,
Wouter Das
14 030
w.das@zeist.nl

[Beantwoorden](#)



Hanna van den Dool *schreef:*

Reactie van Wouter Das, na bespreking in College en Raad:

Geachte mevrouw Baas,

Ik weet niet of u inmiddels een reactie hebt gehad over hoe de raadsbehandeling is gegaan? Hieronder staat daarvan een beschrijving.

Een OV-fietsbox is helaas hier geen optie, omdat vanaf halverwege 2016 het hele gebied op de schop gaat vanwege de verbouwing van het station. Dit betekent dat die box hoe dan ook letterlijk in de weg staat, maar dat we vermoedelijk geen goede plek kunnen vinden om hem 4 jaar op dezelfde plek kunnen laten staan (of heel ver van het station). We zullen hem dan steeds moeten verhuizen inclusief de stroomaansluiting. Bij dat laatste hebben we dan ook nog eens de netbeheerder (Stedin) nodig. De termijnen die Stedin hanteert zal ik u besparen. De OV-fietsbox heeft ook alleen in het weekend dan een functie, de NS zal de bijbehorende business case denk ik niet sluitend gaan krijgen, zeker gelet op de tijdelijkheid. Over een jaar of 4 bieden we immers een oplossing aan voor de gehele week.

Extra bemensing van de huidige stalling kost minimaal € 50.000 per jaar. Voor 4 jaar komt dat neer op € 200.000, die door beide gemeenten opgehoest zal moeten worden. Dat budget is er niet in relatie tot andere zaken die de gemeenten ook belangrijk vinden.

We hebben overigens op Zeist busstation wel een onbemande OV-fietsbox die 24/7 te gebruiken. Die kunt u bereiken met bussen vanuit Utrecht (53 en 74) en Amersfoort (56) of Driebergen-Zeist (56). Misschien is dat een goed tijdelijk alternatief voor u?

Ik hoop u op dit moment voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Wouter Das
Projectleider Infrastructuur, Parkeermanager en
Strategisch Verkeersadviseur
Gemeente Zeist
14 030
w.das@zeist.nl

[Beantwoorden](#)

Geef een reactie

Het e-mailadres wordt niet gepubliceerd. Vereiste velden zijn gemarkeerd met *

Reactie

Naam *

E-mail *

Site

Reactie plaatsen