



Aan de gemeenteraad van Zeist.

Zeist, 26 november 2021.

Onderwerp: Inspraakreactie Ronde Tafel over raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2022 - 2027

Geachte raadsleden,

### **Algemeen**

De Belangenvereniging Couwenhoven (hierna te noemen "BVC") acht het een goede zaak dat m.b.t. de ontwerp-Mobiliteitsvisie uitvoerig gelegenheid is gegeven om zienswijzen en/of plannen in te dienen. Van het Zeister Mobiliteits Webinar en de vijf per wijk gehouden bijeenkomsten is door velen gebruik gemaakt. Daarnaast zijn ruim 1225 knelpunten in het verkeer kenbaar gemaakt.

Mede op basis van genoemde input is vervolgens het ontwerp-Mobiliteitsplan opgesteld. Tegen onze wens in is ondanks het grote aantal reacties geen aanleiding geweest om – voorafgaande aan de Ronde Tafel – een zienswijzeprocedure over het ontwerp-Mobiliteitsplan te houden. Thans rest slechts de in tijd beperkte deelname aan de Ronde Tafel.

### **Inhoudelijk**

Verkeersveiligheid is zonder meer een belangrijk onderwerp. Het gedrag van de verkeersdeelnemer is daarbij erg bepalend. Hoe ver moet men als overheid/wegbeheerder gaan om het aantal slachtoffers zo veel mogelijk te beperken? Te veel verkeer remmende maatregelen kunnen – naast de financiële gevolgen – ook irritatie bij de doorsnee weggebruiker veroorzaken.

Voorzitter: B. Langelaar, Couwenhoven 6129, 3703 HH Zeist. Secretaris + correspondentieadres: H. Poortvliet, Couwenhoven 5220, 3703 ER Zeist. Penningmeester: B. Elbertse, Couwenhoven 6136, 3703 HL Zeist. Girorekening NL88 INGB 0008404262. Nummer K.v.K. 40483375. E-mail: [secretaris@bvceist.nl](mailto:secretaris@bvceist.nl)

Het uitgangspunt dat in een wijk de woonstraten waar nog 50 km/u gereden mag worden, de snelheid naar 30 km/u moet worden gebracht en duurzaam veilig moet worden ingericht, onderschrijven wij niet geheel. Er moet te allen tijde op basis van bijzondere situatie aldaar maatwerk kunnen worden geleverd. Zie ook de in de raadsvergadering van 20 mei 2021 aanvaarde motie ter zake (“Smart Mobility”). Te denken valt onder meer aan semi-woonstraten die een min of meer ontsluitende functie binnen een wijk hebben en woonstraten waar het OV gebruikt van maakt. Bij voorbeeld enkele straten in de Vogelwijk, de Verzetswijk en in Den Dolder.

Voorts wordt de verkeersveiligheid bepaald niet bevorderd door woonstraten en ook andersoortige straten zodanig in te richten dat fietsers als het ware het autoverkeer moeten ophouden. Bij voorbeeld de Oude Arnhemseweg en de Van Renesselaan en in zekere mate de smaller gemaakte straten zoals de Steijnlaan en Bergweg. Hier is juist sprake van schijnveiligheid. Sterk onveilig voor met name het langzame verkeer is de “shared space”-constructie in het centrum waarover al het nodige is gesproken.

Meer aandacht voor lopen en fietsen is in vele opzichten een goede zaak. Er moeten nog veel voorzieningen worden getroffen om voldoende veiligheid te garanderen. In het verlengde daarvan moet ook naar het ov worden gekeken. Het bestaande lijnennet inclusief de frequentie en bedrijfsuren moeten minimaal worden gehandhaafd. Alleen dan neemt geleidelijk aan het aantal passagiers toe. Positief feit is dat in de nieuwbouwwijken uit de 70er jaren steeds meer jonge gezinnen zich vestigen. Het verdient aanbeveling om in bepaalde delen van wijken waar in de afgelopen jaren buslijnen zijn verdwenen, de bevolkingsontwikkeling te volgen en tijdig te handelen. Tijdens het Mobiliteitswebinair is vanuit de gemeente medegedeeld dat de gemeenteraad zeer bezorgd is over de toekomst van het ov in Zeist en dat de raadsleden over dit onderwerp een afzonderlijk overleg willen hebben. Dit is belangrijk omdat de provincie Utrecht en de vervoersbedrijven van plan zijn om binnen afzienbare tijd tot een ander aanbestedingstraject over te gaan

Voor bewoners voor wie de afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte te ver is en voor bewoners die beperkingen hebben om van het ov-gebruik te maken, moet worden bekeken in hoeverre samenwerking tussen de bestaande (deel)voorzieningen kan worden bevorderd. Met de alsdan verkregen efficiency kan wellicht uitbreiding worden bewerkstelligd qua uren en/of gebied dat met dit speciale vervoer wordt bediend.

### Parkeren

De BVC merkt op dat de aanleg van laadpalen leidt tot een afname van het aantal “gewone” parkeerplaatsen en tot een onderscheid in de samenleving tussen de bezitters van “gewone” auto’s en bezitters van – al of niet hybride – elektrische auto’s. De aanleg van laadpalen moet in de pas lopen met het aantal elektrische auto’s en niet vooruitlopen op een stijging in de vraag hiernaar.

### **Reactienota participatieopbrengst**

Uit de reacties volgt dat er in Zeist veel knelpunten zijn die verbetering behoeven. Bij een beperkt aantal knelpunten wordt aangegeven onder welk project e.d. deze vallen. Het merendeel van de knelpunten moet vanuit het Mobiliteitsplan worden aangepakt. Zoals in de financiële paragraaf wordt aangekondigd zal met de aanpak de nodige jaren zijn gemoeid. Het is wenselijk om als raad daarbij de vinger aan de pols te houden door alsnog de verplichting van een (meer)jaarlijkse evaluatie in het plan op te nemen.

### **Uitvoering plan en betrekken inwoners**

Momenteel is onvoldoende duidelijk hoe de uitvoering van het mobiliteitsplan plaatsvindt en op welke wijze de bewoners bij de uitvoeringsplannen worden betrokken. De BVC is voorstander van een inwonerparticipatie zoals de bedoeling is bij uitvoering van de Transitievisie Warmte.

### **Aanbevelingen**

De BVC beveelt u aan om het mobiliteitsplan als volgt te amenderen:

- ✓ Gezien de veelheid aan knelpunten en de overige in het plan opgenomen voorstellen een periodieke evaluatie op te nemen, bij voorbeeld 1 jaar na de vaststelling van het plan en vervolgens eens in de twee jaar.
- ✓ Een bewonersparticipatie zoals bij de Transitievisie Warmte het geval, op te nemen, waarbij per (deel van een) wijk zienswijzen kunnen worden kenbaar gemaakt over de voorgenomen maatregelen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de Belangenvereniging Couwenhoven,

H. Poortvliet, secretaris.

