



## REACTIE BEWONERSVERENIGING HOGE DENNEN OP HET MOBILITEITSPLAN

### INLEIDING

B&W bestuurt, de Raad controleert en stelt kaders. Dat alles in het belang van de bewoners van de gemeente Zeist.

Dus zijn logische vragen bij het voorgestelde Raadsbesluit: hoe versterkt dit besluit de controletaak van de Raad? En welk kader wordt er gesteld naar de toekomst? En welke functie heeft het Plan de komende jaren na vaststelling voor de inwoners van Zeist?

Een vraag is ook of de uitwerking van het, door de Raad toegevoegde, 22<sup>e</sup> speerpunt voldoende beeld geeft van alle ontwikkelingen in de wereld van mobiliteit. Dat beeld is niet alleen van belang in de relatie tussen Raad en College, maar zeker ook in de wisselwerking tussen gemeente en burgers.

### VERZOEKEN AAN DE RAAD

Laat ik met het einde beginnen. De Bewonersvereniging Hoge Dennen is van mening dat het zeer wenselijk is enkele zaken aan het nu voorliggende besluit toe te voegen:

- Nadere uitwerking van het Mobiliteitsplan in een concrete, SMART geformuleerde Realiseringsnota met koppeling aan het BOR (en dus SFI-VIS);
- Nadere uitwerking van Speerpunt 22 in een Nota Brede Toekomstverkenning Mobiliteit;
- Een motie waarin B&W wordt verzocht toe te zeggen dat bij de ontwikkeling van alle relevante onderdelen van het Mobiliteitsplan systematisch en op basis van gelijkwaardigheid zal worden samengewerkt met wijk- en bewonersorganisaties.

Ik zal nu toelichten waarom onze Bewonersvereniging u dit voorstelt.

### INDRUK VAN HET PLAN

#### **Back to the Future of On to the Past?**

Het plan lijkt vooral een infrastructuurplan. 'Duurzaam veilig inrichten' is de rode draad. De nabije toekomst bestaat daardoor volgens dit plan uit het realiseren van een principe dat, zegt ook het plan zelf, al sinds de jaren '90 van de vorige eeuw bestaat. De vraag van de Raad om nadrukkelijk ook naar de toekomst te kijken is naar onze mening dus meer dan terecht toegevoegd aan de Omgevingsvisie. Dan is het jammer dat wat er nu is vermeld tamelijk beknopt en beperkt is gebleven. Volgens ons een gemiste kans. Die verdient een herkansing.

#### **Uitgangspuntenkader**

Nieuw en verhelderend in dit plan is het Uitgangspuntenkader. Opvallend is dan wel dat het ontwerpen vanuit lopen en fietsen gaat gebeuren, en dat bij Fietsen aan "8 en

80 jaar van de Fietsersbond" wordt gerefereerd, terwijl het naar ons beste weten het systeem van 8/88 is, en dat het niet primair over de *paden*, maar over de *fietsroutes* gaat. We laten dit onderwerp verder aan de Fietsersbond.

### **Kaartmateriaal**

Zo zitten er meer kleine aandachtspuntjes in het plan. In een technisch overleg met de gemeente hebben wij gewezen op de slechte kwaliteit van de kaarten op vooral pagina 13 en 14. We hebben begrepen dat die kaarten vervangen zijn of gaan worden door betere exemplaren.

### **Uitvoeringsprogramma?**

Ook valt op dat in de Inleiding staat dat het Plan een uitvoeringsprogramma bevat ("waarin kosten aan de verschillende acties worden gekoppeld"), terwijl wij zoiets niet in het Plan hebben kunnen vinden.

In het Raadsvoorstel zit wel een paragraaf over Financiën, maar om de koppeling met de Mobiliteitsprojecten te kunnen maken is het nodig naar het systeem SFI-VIS en de Meerjarenplanning BOR (beheer openbare ruimte) te gaan.

In het Mobiliteitsplan hebben wij zelfs die *verwijzingen* niet kunnen vinden. Je hebt het Raadsvoorstel erbij nodig, en vervolgens moet je verder op de website van de gemeente zoeken naar de relevante stukken.

### **Samenhang**

Het ontkoppelen van Mobiliteitsplan en BOR verstevigt de indruk dat Mobiliteit sterk volgend is op Financiën. Dan is het begrijpelijk dat er zoiets als een infrastructuurplan ontstaat, en geen Verkeers- en Vervoersplan met samenhangende inhoudelijke ambities. Wanneer dit de realiteit in onze gemeente is, dan is de burger in ieder geval gebaat bij een gecombineerd realiseringsplan Mobiliteit/BOR/SFI-VIS.

### **Fietspaden of -routes?**

In zo'n realiseringsplan wordt het ook logischer om niet alleen over *fietspaden* te praten, maar (vooral) ook over *fietsroutes*. Zodat niet pas bij een gepland groot onderhoud wordt bezien of een straat een fietsstraat kan worden, maar dat vooraf duidelijk is waar de gemeente, bij voorkeur conform 8/88, een extra veilige fietsroute wil realiseren.

### **Nieuwe Bouwlocaties**

Het wordt ook logischer om niet alleen een uitgangspuntenkader te hebben voor de uitvoeringsaanpak van concrete locaties, maar bij voorbeeld ook een uitgangspuntenkader voor de mobiliteitsbeoordeling van mogelijke nieuwe (grotere) bouwlocaties in onze gemeente.

Opvallend is ook dat in dit Mobiliteitsplan op meerdere plekken al wordt uitgegaan van forse groei van woningen en verkeer in Zeist, inclusief verwijzingen naar het IRP en naar het beleid van U10 (=U16?). Besluitvorming heeft daarover in onze gemeente volgens ons echter nog niet plaatsgevonden.

### **Realiseringsplan**

Met dit alles wil niet gezegd zijn dat het Mobiliteitsplan geen goed plan is. Het is geworden wat de bedoeling was: een duidelijke vertaling van de Mobiliteitsvisie naar concrete aandachtspunten en plannen.

Die vertaling is alleen nog niet zo concreet dat bewoners (en dus ook wij als bewonersvereniging) een helder beeld krijgen van **wat** ons zo ongeveer **wanneer** en **hoe** te wachten staat. Dat is jammer, want er is door bewoners, ook in onze wijk, veel energie en aandacht gestopt in het geven van zeer concrete input in het Plan.

## **INDRUK VAN DE PARTICIPATIE**

### **Corona**

Corona is ongetwijfeld een spelbreker geweest in het participatieproces rond het Mobiliteitsplan. Wanneer mensen bij elkaar zijn en met elkaar spreken is het contact altijd duidelijker dan via Zoom of Teams, of via geschreven tekst bij prikkers op een kaart. Interactie is nu niet zo goed gelukt, en dat is jammer. Bewoners kunnen immers in hoge mate de ogen en oren van de gemeente zijn, zeker bij een altijd populair onderwerp als mobiliteit. Dat geldt des te sterker wanneer werkers van of voor de gemeente niet in Zeist wonen en bovendien hun werk vanuit huis moeten doen. Mobiliteit speelt zich immers af op straat, en slechts zelden in een werkkamer.

### **1225 Reacties**

De participatie heeft 1225 reacties op geleverd. En daarin zijn de 61 opmerkingen uit de participatienotitie van onze bewonersvereniging nog niet meegeteld. Die notitie was namelijk van de tafel gegleden (of zoiets), moesten wij zelf ontdekken. Daarop zijn trouwens inmiddels wel antwoorden gekomen, en die komen in een addendum van Bijlage 3, begrepen wij, samen met andere nagekomen antwoorden.

Het beantwoorden van zoveel reacties is geen kleinigheid. Wij hebben de antwoorden ook niet allemaal nagelezen, maar zoals te verwachten blijkt dat de concrete duidelijkheid waarop de bewoner wellicht had gehoopt, via deze weg niet gegeven kan worden.

De opmerking "aandachtspunt Mobiliteitsplan" geeft, ondanks de algemene toelichting op die woorden, ook niet echt het gevoel: ze hebben het begrepen en nu weet ik waar ik aan toe ben.....

### **Kaart met prikkers**

De kaart met prikkers was een uitstekend hulpmiddel om als bewoner bij een specifieke locatie een vraag of opmerking te plaatsen. Het was ook bij uitstek hét middel geweest om op jÓúw opmerking de reactie van de gemeente te lezen. Maar dat kan niet. De kaart is zodra de reactienota beschikbaar was, van de site gehaald. Op ons verzoek staat de kaart er wel weer op, maar je kunt in die veelheid van prikkers niet meer inzoomen en ook de prikkers niet 'aanklikken'.

Wanneer je het antwoord van de gemeente wilt weten, moet je in de 158 pagina's antwoorden gaan zoeken. En die antwoorden staan dan niet geografisch geordend (zoals op de kaart), maar per speerpunt. Waarbij je zelfs niet zeker weet bij welk speerpunt, want dat werd niet bij het invullen gevraagd.....

Nogmaals, wij begrijpen dat het door de aantallen geen simpele operatie was, maar we vinden het onbestaanbaar dat de authentieke reacties van bewoners van uw website zijn verwijderd, vÓórdát de participatieperiode is afgerond. Zelfs in de voorbereiding van deze tekst hebben wij niet kunnen teruggrijpen op onze eigen vragen. Wij verzoeken u met klem om te zorgen dat dit mankement wordt opgelost of door aanvullende afspraken wordt omzeild.

### **Stap naar voren**

Er valt zeker meer te zeggen over de participatie, maar laten we proberen te blijven bewegen (het is immers mobiliteit) en een stap naar voren zetten.

De opmerkingen die door de ogen en de oren van Zeist zijn gemaakt zijn een zeer waardevol bestand. Dus gebruik het niet éénmalig, maar continu, inclusief interactie met bewoners. Maak van elke melding als het ware een "ticket".

Door niet alleen terug te koppelen naar de indieners, maar wijkgewijs ook periodiek met Wijk- en Bewonersverenigingen (en hun verkeerscommissies) te overleggen, kan een "levend" beeld van vragen en mogelijkheden ontstaan.

Bij de af en toe gehouden wijkschouw hoef je dan ook niet elke keer blanco te starten, maar kun je de grotere dilemma's en slepende problemen specifiek (en redelijk objectief) aandacht geven.

Wij zijn van mening dat het bij de rol van de Raad past om B&W hiertoe nadrukkelijk aan te moedigen.

### **KORTOM**

Het Mobiliteitsplan is naar onze mening niet concreet genoeg, maar het is wel helder. Wij vragen u ook niet om dit plan te amenderen of af te wijzen. Achterom kijkend besturen is zelden een goeie oplossing (tenzij je achteruit wilt gaan natuurlijk 😊😊). Wel vragen wij u om te zorgen dat er op korte termijn de genoemde aanvullingen komen.

Ook brengen wij hier en nu geen concrete knelpunten uit Hoge Dennen / Kerckebosch onder uw aandacht. Zolang die zaken langs de geëigende kanalen goed besproken kunnen worden, lijkt ons daarin geen logische rol voor de Raad te zitten. Wel vragen wij u om te bevorderen dat het overleg tussen gemeente en bewonersverenigingen (en andere organisaties) de bovengenoemde inhoud en continuïteit krijgt.

Het is aan u. Dank voor uw aandacht.

30 november 2021  
Bewonersvereniging Hoge Dennen  
Wim de Braak

### **TOEGIFT**

#### ***Duurzaamheidsparadox***

*Denkend over mobiliteit ontdekten we zoiets als een duurzaamheidsparadox.*

*Onze gemeente stimuleert duurzame mobiliteit: OV, fiets, elektrisch rijden. Het argument is vooral die duurzaamheid. Echter, wanneer je een stekkerauto hebt en zonnepanelen op je dak, is er geen direct duurzaamheidsargument meer om de auto voor korte afstanden te laten staan. Eigenlijk helemaal niet meer om de auto te laten staan.*

*Is dan de stelling verdedigbaar dat het vergroenen van onze vervoermiddelen tot een toename van de mobiliteit gaat leiden? Dus juist meer asfalt, meer parkeerplaatsen..?*