



Secretariaat:
P.C. Hoofllaan 31
3705 AE Zeist
T: 030-6960141
KvK nr.: 30250364
ANBI sinds 1-1-2012
NL98 INGB 0005 8035 12
E: beterzeist@gmail.com
W: www.beterzeist.nl (oud)
W: www.beterzeist.com

Aan de gemeenteraad Zeist

Zeist, 30 november 2021

**Betreft: Inspraakreactie Ronde Tafel 30-11-2021
Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2022 - 2027**

Geachte raadsleden,

Hierbij ontvangt u de inspraaknotitie van Stichting Beter Zeist.

Inleiding

Stichting Beter Zeist onderschrijft in algemene zin de vooraf bekende schriftelijke inspraakreacties van:

- buurtorganisaties over hun buurten/dorpen, te weten Couwenhoven, Hoge Dennen, Lyceumkwartier, Bosch en Duin e.o., Steijnlaan, Jacob van Lennep comité,
- Stichting Milieuzorg Zeist e.o.,
- vereniging Werkgroep Natuurlijk Zeis-West,
- Fietsersbond Zeist,
- Gehandicapten en Patiënten Platform Zeist,
- Christelijk Lyceum en Kindergarden Zeist Lindenlaan,
- Ir. H.J. Hoorn,
- R. van Oirsouw en H. van Beijeren over de verbinding van A12 - A28 via Lindenlaan - Jagersingel - Oranje Nassaulaan,
- Figi en Sunny Camp.

In algemene zin worden enkele opmerkingen gemaakt en belangrijke punten aangestipt.
Op pagina 6 staat een samenvatting van de aanbevelingen.

1 Participatie en beleid

Over mobiliteit maken alle Zeistenaren en bezoekers zich druk en terecht. Of je nu over de stoep loopt en oversteekt, of op wegen rijdt of van het openbaar vervoer gebruik maakt, je ervaart aan den lijve hoe het voelt. Vandaar de 1.225 reacties op de oproepen om commentaar te geven op de mobiliteit in de gemeente. Die reacties zijn opgenomen in bijlage 3, samen met de antwoorden van de gemeente.

De reacties van Zeistenaren en maatschappelijke organisaties hebben o.m. betrekking op:

- algemeen mobiliteitsbeleid,

- richtlijnen duurzaam/veilige weginrichting,
- ervaren en feitelijke veiligheid,
- doorstroming, omrijden, sluiproutes voor mvt'n en fietsen,
- verschillen in snelheid en overlast van categorieën verkeersdeelnemers, shared space,
- wegategorisering met etmaalmaxima mvt'n en scheiding van verkeersdeelnemers,
- snelheidsbeperkingen en controles,
- verontreiniging van lucht, bodem en water,
- geluidhinder en trillingen zwaar verkeer.

In de reactienota en het mobiliteitsplan zijn sommige reacties verwerkt of afgewezen en overige doorverwezen. Genoemd worden andere afdelingen binnen de gemeente, gedrag en handhaving, weginrichting conform richtlijnen Duurzaam/Veilig, toekomstige ontwikkelingen, projecten en aandachtspunten van het mobiliteitsplan. Er komt nog een uitwerkingsprogramma op basis van het uitgangspuntenkader van het mobiliteitsplan.

Het ontbreken van het uitvoeringsprogramma maakt het beoordelen van het plan moeilijk. Het gebrek aan concreetheid van het plan tast de rechtszekerheid van de inwoners van Zeist aan. Die krijgen straks te maken met uitvoeringsmaatregelen en projecten. In het GVVP is dat veel concreter en het geeft daarmee tot nu toe meer rechtszekerheid.

Welke participatie wordt toegestaan bij de uitvoering en hoe worden de resultaten verwerkt en gebruikt? Toch hopelijk niet zoals bij het plan Huis ter Heide Zuid waar een grote meerderheid van de inwoners geen autoafsluiting wil van het viaduct van de Huis ter Heideweg. De gemeente wil het toch doorzetten op basis van (vermeend) algemeen belang. Dat argument wordt betwist zowel vanuit het aangrenzende Zeist als vanuit Huis ter Heide.

Zienswijzeprocedure

Juist bij zo'n voor alle Zeistenaren belangrijk dossier als het mobiliteitsplan had *een ter inzage ligging met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen* voor de hand gelegen. Nu wordt de bevolking geconfronteerd met gemaakte keuzen soms zonder inzichtelijke onderbouwing. Louter moties en amendementen zullen weinig opleveren om het plan aan te passen en te concretiseren. *Vandaar dat Stichting Beter Zeist ervoor pleit de ter inzage legging alsnog toe te passen.* Niet om uitstel te creëren maar om de kwaliteit en concreetheid van het plan te verbeteren. Daar komt bij dat het plan sterk verband houdt met de nog vast te stellen omgevingsdocumenten.

2 Effect verstedelijkingsambitie Regio en Zeist

Volgens het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de regio Utrecht moeten er ca 80.000 arbeidsplaatsen bijkomen om tot een Metropoolregio Utrecht uit te groeien. Zeist zou voor de daarvoor noodzakelijke instroom naar de regio veel extra woningen moeten opleveren. De komende 20 jaar netto maximaal ca. 9.000 woningen, d.i. ca. 20.000 inwoners extra, want Zeist kent zelf geen geboorteoverschot. Dat betekent dat er een extra druk komt op de voorzieningen voor mobiliteit. De gevolgen van een uitbreiding met ca. een derde meer inwoners zijn groot zowel voor de veiligheid als voor de drukte en doorstroming. Toch is de bevolking bij de keuze voor een dergelijke verstedelijking niet betrokken. Hoe lost de gemeente dat schaalprobleem op? Alleen met de voorgestelde maatregelen of toch door minder te willen verstedelijken? *Houd daarom over de (ook voor mobiliteit) invloedrijke verstedelijkingsambitie van Zeist tijdens de komende verkiezingen een referendum.*

3 Ontbrekende evaluatie en Integraliteit van de problemen en maatregelen

We pleiten ervoor om de samenhang van de problemen en maatregelen vooraf goed na te gaan. In dit verband is het een omissie dat er geen evaluatie is gehouden van het huidige verkeerssysteem, de bijbehorende knelpunten en mogelijke oplossingen. *Verder kunnen veel maatregelen in een buurt, dorp, route of mobiliteitsnetwerk beter in onderlinge samenhang worden voorbereid en met de bevolking worden afgestemd.* Dit gezien de ruimtelijke uitwerking, het voorkomen van 'waterbed-effecten' en het benutten van omgevingskennis van inwoners en hun organisaties. Dat vergt wel een mentaliteit van de betrokken verkeersdeskundigen om participatie serieus te nemen en bijvoorbeeld niet alleen af te gaan op richtlijnen van het CROW.

4 Maatwerk en richtlijnen CROW

De in het kader van de mobiliteitsvisie aangenomen motie over maatwerk bij de toepassing van verkeersmaatregelen heeft ons inziens ook betrekking op het toepassen van de richtlijnen van het CROW. Dat blijven immers alleen richtlijnen, het zijn geen harde regels van de overheid. Zo wordt in de reactienota herhaaldelijk op meldingen van gevaarlijke situaties en te hard rijden geantwoord dat de weg volgens de richtlijnen van het CROW is ingericht. Alsof dat een garantie voor veiligheid zou zijn. Het is wel een afgesproken randvoorwaarde voor handhaving. Juist als zich er bij een toepassing van duurzaam/veilig nog veel problemen voordoen zal nagegaan moeten worden wat er nog mogelijk is. Dan voelen melders zich serieus genomen en kunnen hun voorstellen worden besproken en zo mogelijk toegepast. *Pas daarom zo nodig maatwerk toe bij realisering van CROW-richtlijnen.*

Wat doen we met de meldingen die nu niet worden gehonoreerd of geparkeerd? Is het mogelijk financiële middelen en uitvoeringscapaciteit in te zetten voor gevraagde kleinere ingrepen die snel tot acceptabele resultaten leiden?

5 Wegcategorisering en maximumsnelheid

Zoals andere insprekers aangeven is de wegcategorisering zodanig aangepast dat de tussencategorie 'buurtverzamelweg' is verdwenen. Dat heeft gevolgen voor hun functie in het verkeerssysteem en voor hun inrichting. Vrijwel heel Zeist heeft straks erftoegangswegen en een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen 50 km (WOG50). Op de erftoegangswegen behoren fietspaden/-stroken niet tot de standaardinrichting waardoor fietsers als gevolg van een 'shared space' weginrichting in het gedrang kunnen komen. Als oplossing daarvoor wordt door verkeerskundigen nagedacht over introductie van een nieuwe tussencategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km met fietsstroken (GOW30). In Zeist is op 2 plekken al een dergelijke categorie toegepast. Wij pleiten ervoor dat op meerdere plekken te doen om op deze wijze de kloof te dichten die nu dreigt te ontstaan tussen erftoegangswegen (15 - 30 km) en gebiedsontsluitingswegen (WOG50). *Graag dus deze categorie van GOW30 alsnog toevoegen in het mobiliteitsplan.*

T.a.v. de concrete wegcategorisering zal nog een verbeteringslag nodig zijn. Onduidelijk is in een aantal gevallen op basis waarvan bepaalde keuzen zijn gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan de Lindenlaan, de Tolakkerlaan en de Weteringlaan maar ook andere wegen. Dat zal o.i. moeten gebeuren met participatie van de (meest betrokken) bevolking en organisaties. Ook de aangegeven maximumsnelheid van buitenwegen en boswegen is in een aantal gevallen discutabel. Het gaat bijvoorbeeld om wegen in Bosch en Duin en die ten noorden van de Woudenbergseweg in het bos bij Austerlitz. Louter verwijzen naar het argument dat op buitenwegen standaard een maximum van 60 km geldt is onvoldoende. En (onverharde) bospaden, wandelpaden en fietspaden in

Zeist-West en het Zeisterbos als erftoegangswegen 30 km in het mobiliteitsplan opnemen zoals geïnventariseerd door Werkgroep Natuurlijk Zeist-West. Moet het Zeisterbos dan bebouwd worden zoals de bestuurder van De Combinatie lang bleef bepleiten ook al was het toen allang van het Utrechts Landschap? Er wordt zo geen rekening gehouden met speciale omstandigheden zoals veiligheid, aangrenzend beschermd bos of zelfs doodlopende wegen. Voor een vergelijking van de veranderingen zie pag. 34 van het GVVP en pag. 13/14 van het mobiliteitsplan.

6 Fietsverkeer

Het mobiliteitsplan geeft prioriteit aan het verbeteren van veilig fietsverkeer vooral ook bij scholen. Wat dat concreet betekent is lastig na te gaan. De 'shared space' weginrichting van duurzaam/veilig bij erftoegangswegen doet daar echter afbreuk aan. Daar wordt fietsverkeer gebruikt om autoverkeer af te remmen op de smal ingerichte wegen. Ook gezien het aantal gerapporteerde knelpunten is er nog een lange weg te gaan voordat Zeist de fietsgemeente van het jaar wordt.

Wat ook opvalt is dat de kaart van de fietsroutes is veranderd. Vergelijking van de kaart fietsroutes op pag. 23 van het GVVP en de kaart hoofdfietsroutes op pag. 39 van het Mobiliteitsplan. Op de nieuwe kaart (op pag. 38 huidige kaart genoemd) staan geen fietsroutes meer maar alleen hoofdfietsroutes. Dat doet merkwaardig aan zoals bij de Jacob van Lenneplaan. Daar zijn de fietsroutes voor aan- en afvoer vanuit Zeist-Noord niet meer te vinden. De hoofdfietsroute op de Jacob van Lenneplaan is niet meer aangegeven en begint bij de Dalweg als het ware vanuit het niets. Aanvulling van de nieuwe kaart met de bestaande fietsroutes op de GVVP-kaart maakt het inzichtelijk waarmee rekening moet worden gehouden, ook bij de weginrichting. Globaal genomen ontbreken de fietsroutes in Zeist-Noord, Zeist-West, de hoofdfietsroute over de Jacob van Lenneplaan, de hoofdfietsroute van Bergweg via Dalweg naar Erasmuslaan en idem de hoofdfietsroute over de Baarnseweg. Wel zijn als hoofdfietsroutes toegevoegd de Kroostweg-Noord tussen Oirschotlaan en Utrechtseweg en het recreatieve fietspad langs de Traai. Actualiseer daarom ook de kaart met hoofdfietsroutes en fietsroutes.

Samen met het toenemend fietsverkeer is ook de aard van dat verkeer veranderd. Snellere elektrische fietsen en bakfietsen, (groepen) wielrenners, elektrische scooters, speed pedalecs zorgen voor een grote drukte op de fietspaden. Op de problematiek hiervan wordt in zeer algemene zin geantwoord.

In de toenmalige inspraakreactie over de concept mobiliteitsvisie heeft Stichting Beter Zeist aandacht besteed aan de fietsverbinding Zeist-USP. Wij zijn van mening dat die om redenen van natuur, ecologische verbinding en cultuurhistorie het beste kan worden uitgevoerd door aanpassing van de Bisschopsweg. *Een verdubbeling van wegen op korte onderlinge afstand in een ecologische verbindingszone is niet aan te raden. En niet altijd moet de kortste weg worden aangelegd anders houd je weinig natuur meer over.* Voor de Jordanlaan maakt het overigens niets uit. Voor andere wijken enkele honderden meters tot maximaal 800 meter.

7 Openbaar vervoer

In dit mobiliteitsplan wordt net als in de mobiliteitsvisie ingegaan op het beoogde HOV in Zeist-Noord. Wij verwijzen in dit verband naar onze inspraakreactie op de concept-mobiliteitsvisie. De reden om maximaal 5.000 woningen in Zeist Noord (Vollenhove en Dijnseburg) te bouwen is volgens een onderliggend regionaal onderzoeksrapport het meer rendabel maken van de tramlijn USP - Utrecht CS. Overigens is volgens de gemeente overstappen op en vanuit fijnmazig OV op HOV moeilijk te realiseren, ook als

voor- en natransport voor HOV. *Aanbevolen wordt het geambieerde HOV Zeist – USP nog niet als gegeven in het mobiliteitsplan op te nemen, maar het benodigde onderzoek, ruimtelijke inpassing en financiering ook voor de lange termijn af te wachten.* En verder blijkt uit het mobiliteitsplan dat het op zondag voorlopig onmogelijk blijft met OV het ziekenhuis te bereiken en idem in de weekeinden de algemene begraafplaats.

8 Voetgangers en toegankelijkheid

Voor voetgangers, gehandicapten en ouderen blijft veilige mobiliteit voorlopig een probleempunt. Gelukkig is in het mobiliteitsplan daar aandacht voor. In de uitvoering zal pas duidelijk worden wat dat concreet gaat betekenen. Verschillende belangen strijden immers om voorrang, zeker in drukke centra. Maar ook daarbuiten treffen voetgangers en gehandicapten talloze obstakels aan en slecht onderhouden stoepen. Uit de reacties van inwoners blijkt dat toezicht, inspectie, onderhoud en handhaving te wensen overlaten. *Ook hier zou het goed zijn financiële middelen en uitvoeringscapaciteit in te zetten voor kleinere ingrepen en handhaving.*

9 Uitgangspuntenkader

Het gepresenteerde afwegingskader is nog te fragmentarisch en te beperkt. Zoals Stichting Milieuzorg Zeist e.o. terecht opmerkt ontbreekt bijvoorbeeld als afwegingskader de ‘Ladder van Verdaas’¹⁾.

Verder is om tot een duurzame mobiliteitstransitie te komen een breder en meer ingevuld afwegingskader nodig. Daarbij staan niet alleen efficiënt en effectief vervoer en parkeren, verkeersveiligheid, energieverbruik en financiën centraal, maar verder ook duurzaamheid op het gebied van leefomgeving, natuur en recreatie. Wat dat betreft is een bredere ambitie en een meer concrete aanpak nodig. Bij het voorbereiden van maatregelen vergt dat ook een brede samenwerking op ambtelijk niveau en het doorbreken van verkokering.

10 Andere punten

Veel andere punten worden in het mobiliteitsplan aangestipt om verder uit te werken en aan te pakken zoals (groen) parkeren ook voor fietsen, duurzaamheid, elektrisch rijden, autodelen, gedragsbeïnvloeding, verkeerseducatie, duurzame bevoorrading,

¹⁾ Wikipedia: De Ladder van Verdaas of Zevensprong van Verdaas is een verwijzing naar **zeven aspecten** die van invloed zijn op het verkeer- en vervoerssysteem. Dit zijn ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur, nieuwe infrastructuur.

Het is een systematiek die soms gebruikt wordt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen bij een verkeersprobleem. De systematiek is bedacht door Co Verdaas, lid van de PvdA. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Mogelijke oplossingen kunnen eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement of optimalisatie van het openbaar vervoer. Pas als al deze opties onvoldoende soelaas bieden, kan de uitbreiding van infrastructuur overwogen worden. De eerste stappen op de ladder van Verdaas worden tegenwoordig vooral als flankerend beleid gezien, en niet meer als primaire oplossingen in plaats van de uitbreiding van infrastructuur.

leefomgevingskwaliteit, biodiversiteit en 'smart mobility' (waaronder monitoren en evalueren). In dit kader wordt hier niet nader op ingegaan. Hopelijk gebeurt het wel bij het bespreken van het uitvoeringsprogramma, als dat eerst als concept wordt aangeboden.

11 Aanbevelingen

- Pas alsnog een zienswijzeprocedure toe voor het volledige mobiliteitsplan wanneer ook het uitvoeringsprogramma beschikbaar is.
- Houd over de (ook voor mobiliteit) invloedrijke verstedelijkingsambitie van Zeist tijdens de komende verkiezingen een referendum.
- Veel maatregelen in een buurt, dorp, route of mobiliteitsnetwerk kunnen beter in onderlinge samenhang worden voorbereid.
- Zorg voor voldoende participatie bij de voorbereiding van uitvoeringsmaatregelen.
- Pas zo nodig maatwerk toe bij realisering van CROW-richtlijnen.
- Zet financiële middelen en uitvoeringscapaciteit in voor gevraagde kleinere ingrepen en handhaving voor alle groepen verkeersdeelnemers die snel tot acceptabele resultaten leiden.
- Zorg alsnog voor een verbeteringslag voor de concrete wegcategorisering waarbij ook de categorie gebiedsontsluitingswegen 30 km (GOW30) wordt gebruikt.
- Actualiseer ook de kaart met hoofdfietsroutes en fietsroutes.
- Geen verdubbeling van de fietsverbinding Zeist-USP en verdere aantasting van de ecologische verbindingzone maar de Bisschopsweg verbeteren.
- De geambieerde HOV Zeist - USP nog niet als gegeven in het mobiliteitsplan opnemen maar het benodigde onderzoek, ruimtelijke inpassing en financiering ook voor de lange termijn afwachten.
- Zorg voor een breder en meer ingevuld afwegingskader voor het uitvoeringsprogramma. Daarbij wordt onder meer de Ladder van Verdaas toegepast en wordt verder ook rekening gehouden met duurzaamheid op het gebied van leefomgeving, natuur en recreatie.
- Na de aanpassing van het plan kan dan samen met de maatschappelijke organisaties en andere direct betrokkenen gewerkt worden aan de uitvoering van het alsdan SMART geformuleerde uitvoeringsprogramma.

Met vriendelijke groet,



Egbert Visscher, voorzitter
Stichting Beter Zeist