

## **Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake het: 'Mobiliteitsplan Zeist 2022 – 2027'**

Geachte raadsleden, wethouder(s), overige aanwezigen,

1. Thans is in de Raadscommissie Ruimte de behandeling van het: 'Mobiliteitsplan Zeist 2022 - 2027' aan de orde. Dat als nadere uitwerking van de eerder dit jaar door de gemeenteraad vastgestelde: 'Mobiliteitsvisie';
2. Gaarne maakt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van de geboden gelegenheid gebruik nog een reactie op het betreffende plan te geven. Eerst zal nog kort worden stilgestaan bij het planproces, waarna het: 'Mobiliteitsplan 2022 - 2027' in inhoudelijke zin aan de orde zal worden gesteld;

### **Planproces**

3. Gezien het aflopen van de termijn van het 'GVVP 2014 - 2023' is dan besloten op basis van een: 'Mobiliteitsvisie', waarbij dan de toekomstig beeld van de mobiliteit in Zeist wordt geschetst, een nieuw: 'Mobiliteitsplan 2022 - 2027' op te stellen. Een en ander dan mede op basis van hetgeen daartoe in het: 'Hoofdlijnenakkoord 2018 – 2022' is bepaald;
4. Die: 'Mobiliteitsvisie' is dan in mei van dit jaar door de gemeenteraad geamendeerd vastgesteld. Op die: 'Mobiliteitsvisie' is toen ook o.a. door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. ten tijde van de behandeling in de Commissie Ruimte een reactie gegeven (zie in deze dus ook Bijlage 1: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake 'Mobiliteitsvisie'), zij het dat deze toen niet direct tot een bijstelling van de: 'Mobiliteitsvisie' heeft geleid;
5. Na de vaststelling door de gemeenteraad van de: 'Mobiliteitsvisie' is dan het opstellen van het: 'Mobiliteitsplan' voortvarend ter hand genomen. Daarbij heeft ook (een bepaalde mate van) participatie plaatsgevonden (zie voor het overzicht ook de notitie: 'Participatie Mobiliteitsplan Zeist (Mobycon). Zo is een webinar georganiseerd, hebben er een vijftal wijkbijeenkomsten plaatsgevonden, evenals hebben bewoners op een digitale kaart kunnen aangeven waar zijn knelpunten ervaren, met in totaal zo'n 1225 reacties. In een: 'Reactienota Participatieopbrengst' wordt dan aangegeven op welke wijze de gemeente aan de gegeven reacties een plek wil geven;
6. Thans ligt er dan het: 'Mobiliteitsplan 2022- 2027' ter besluitvorming door de gemeenteraad voor. Alvorens daarover te besluiten is het plan wel ook nog aan de: 'Adviescommissie Milieukwaliteit en Leefomgeving (AML)' voor een reactie voorgelegd (zie in deze dus ook de: 'Reactie Mobiliteitsvisie AML');
7. Bezien we het gehele proces dan is op zich dus wel op een of andere wijze de samenleving bij het stand komen van zowel de: 'Mobiliteitsvisie', als ook het voorliggende: 'Mobiliteitsplan' betrokken, hetgeen ook door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wordt gewaardeerd, maar toch blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het als een gemiste kans zien dat ook het voorliggende: 'Mobiliteitsplan' zelf niet ook gewoon voor het indienen van inspraakreacties ter inzage is gelegd<sup>1</sup>.  
Natuurlijk het is mooi als je een bepaalde input kunt geven, ook op wijkniveau, maar zowel de: 'Mobiliteitsvisie' en ook het: 'Mobiliteitsplan', dat dan een nadere uitwerking van de: 'Mobiliteitsvisie' kan worden gezien, ook al komt er dan kennelijk ook nog een

---

<sup>1</sup> Alhoewel de: 'Concept-Mobiliteitsvisie' dus niet formeel ter inzage is gelegd, zijn toen wel in ieder geval de deelnemers van Klankbordgroep in de gelegenheid gesteld daar een inspraakreactie op te geven, waar toen ook door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gebruik van is gemaakt (zie in deze ook de: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o., d.d. 09 februari 2021)'). Door de gemeente is toen ook een notitie opgesteld, waarbij op de ingekomen reacties toen ook een reactie is gegeven (zie in deze ook de notitie: 'Opvolgpunten n.a.v. de RT Mobiliteitsvisie', d.d. 06 april 2021).

‘Uitvoeringsprogramma’, kunnen allereerst als belangrijke planvormen worden gezien die alle bewoners en bedrijven aangaat, namelijk hoe we in de toekomst met de mobiliteit (in brede zin) in Zeist en ook in relatie tot die in de omgeving omgaan en dat dan ook weer in relatie tot andere ontwikkelingen, zoals m.b.t. de woningbouw, werkgelegenheid, etc., dus mede in relatie tot het opstellen van de: ‘Omgevingsvisie’ en ook het: ‘Omgevingsplan’, dat dus als een belangrijke bouwsteen.

Meer in het bijzonder gaat het o.i. nu juist bij een: ‘Mobiliteitsplan’ naar het zoeken van integrale oplossingen op het niveau van Zeist als geheel, dat ook in relatie tot de ontwikkelingen in de Regio, aangezien ook de keuzen die op dat niveau worden gemaakt ook weer zijn invloed op het verkeerssysteem van Zeist zullen uitoefenen, dat uiteraard ook rekening houdend met verkeersproblematiek zoals deze zich in de wijken voordoet. In die zin was het o.i., juist ook om tot een meer integrale aanpak van de verkeersproblematiek te kunnen komen, dat ook gezien diverse opgaven waar we voor staan, zoals die m.b.t. het klimaat en ook de biodiversiteit, ook al wordt het gewaardeerd dat aan beide aspecten in het voorliggende: ‘Mobiliteitsplan’ wel ook specifieke aandacht wordt gegeven, wel degelijk goed geweest als nu juist eerst nog een concept-versie van plan op interactieve wijze met diverse direct betrokkenen/’stake holders’ was doorgesproken en vervolgens ook aan de bevolking als geheel voor een inspraakreactie was voorgelegd (zie overigens ook het proces in het kader van het: ‘GVVP’, althans dat uit 2001, evenals toch ook de: ‘Inspraakverordening Zeist 2006’, zij het dat deze dus wel in die zin een grote beleidsvrijheid biedt, maar het gaat natuurlijk ook om de intentie die met de verordening wordt beoogd om ingezetene bij belangrijke beleidswijzigingen actief te betrekken én daarnaast natuurlijk ook het Rekenkamerrapport: ‘Lessen voor Burgerparticipatie’);

### **Inhoudelijke aspecten**

8. In het voorliggende: ‘Mobiliteitsplan 2022- 2027’ vindt dan op basis het vijftal daartoe reeds in de: ‘Mobiliteitsvisie’ gegeven ambities en ook speerpunten een nadere uitwerking van met name die speerpunten plaats, zij het dat kennelijk nog wel een extra speerpunt m.b.t.: ‘Smart mobility’ is toegevoegd, dat n.a.v. het m.b.t. de ‘Mobiliteitsvisie’ in die zin aangenomen amendement. Eerst zal toch nog een meer algemene reactie op de voorliggende: ‘Mobiliteitsvisie’ worden gegeven, alvorens nog op enkele meer specifieke aspecten zal worden ingegaan;

### Algemeen

9. Wat allereerst opvalt dat men de ontwikkelingen in de Regio zoals deze in de visie: ‘Utrecht-Nabij (UNED, 2020)’, het: ‘IRP Regio U-16’ en toch ook de: ‘Propositie Zeist’, waarin Zeist dan haar visie op de ontwikkelingen in de Regio aangeeft, dat veelal overigens ook met nog een aantal nadere verkenningen, waarvoor nog wel een interactief traject dient te worden gevolgd, kennelijk toch als een hard gegeven aanneemt, dus kennelijk ook met de zowel in de visie: ‘Utrecht Nabij (UNED, 2020)’ en ook het: ‘IRP Regio U-16 (Regio Utrecht, 2021)’ gegeven ruimtelijke ontwikkelingen, zoals m.b.t. de verstedelijking (175.000 extra woningen tot 2040 en 85.000 arbeidsplaatsen), een schaa sprong voor het (H)OV, een kwaliteitsimpuls voor het groen (via het programma: ‘Groen groeit mee’), de energietransitie, etc.. Dat terwijl door de gemeenteraad het: ‘IRP Regio U-16 (Regio U-16, 2021)”, hetgeen o.i. dus niet geheel los kan worden gezien van de nog door de gemeenteraad vast te stellen: ‘Omgevingsvisie’, nog moet worden vastgesteld.

Natuurlijk de keuzen die Zeist t.a.v. mobiliteit maakt kunnen niet geheel los van die van de omgeving (lees: de Regio) worden gezien, aangezien je met een totaal en ook een met elkaar samenhangend verkeerssysteem te maken hebt, dat m.b.t. diverse verkeersmodaliteiten, maar dat neemt niet weg dat er ook m.b.t. de keuzen op dat hogere schaalniveau, zoals m.b.t. de groei van bevolking en ook het aantal arbeidsplaatsen binnen de Regio, die dus ook weer gevolgen hebben voor de mobiliteit, maar ook m.b.t. de wijze waarop je dan aan die mobiliteit dan vorm geeft, wel degelijk ook bepaalde keuzen mogelijk zijn (zie dus o.a. ook de: 'Inspraakreactie SMZ e.o. op het Rv IRP gemeente Zeist').

Daarnaast zijn er natuurlijk ook op het schaalniveau van de gemeente nog altijd bepaalde 'vrijheidsgraden', waarbij iedere gemeente zo haar eigen keuzen kan maken (vergelijk bijvoorbeeld ook Houten met de keuze voor een sterke compartimentering van met name het autoverkeer én ook de stad Utrecht dat al een keer (in 2019) tot de 'beste fietsstad van de wereld' (door het: 'World Economic Forum') is uitgeroepen);

10. Bezien we vanuit dat bredere perspectief dan bepaalde keuzen die voorliggen dan blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch onduidelijk, alhoewel zij op zich veel van de in de: 'Mobiliteitsvisie' als zodanig nader uitgewerkte 'Speerpunten' kan vinden (maar zie in deze dus ook hieronder onder het hoofdje: 'Specifieke aspecten'), waar Zeist nu met haar mobiliteit heen wil, dus welke keuzen nu echt worden gemaakt. Zo blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch het idee houden dat Zeist mee blijft 'rijden' in de 'vaart der volkeren', maar daarbij zelf geen echte wezenlijke keuzen wil maken. Natuurlijk er wordt aan alle modaliteiten aandacht gegeven, evenals ook mensen die zelf minder mobiel zijn, hetgeen uiteraard wordt gewaardeerd, maar gezien de klimaatproblematiek, waarbij de urgentie in Glasgow nogmaals duidelijk is geworden, ook al viel het resultaat o.i. dan uiteindelijk tegen, had het o.i. toch voor de hand gelegen dat ook Zeist m.b.t. mobiliteit nu echt andere keuzen had gemaakt, dus nu ook echt de keuze voor meer duurzame vormen van mobiliteit had gemaakt, dus vóór de fiets en het OV boven de auto. Evenals in die zin had uitgesproken, dat ook zij nu eens de 'Fietsstad van het jaar' wil worden, dat dus met de keuze vóór de aanleg van 'fietsstraten', de realisatie van een 'autoluw centrum', 'autoluwe wijken', 'fietsvriendelijke routes scholieren', 'gratis fietsenstallingen in het Centrum met fietsoplaadpunten', etc.;
11. Meer in het bijzonder wordt dan in het kader van de zogenaamde 'wegcategorisering' wel een bepaald beeld gegeven van welke wegen dan voor de mobiliteit in Zeist meer een bepaalde ontsluitingsfunctie hebben en welke dan kennelijk allemaal een verblijfsfunctie, evenals welke routes voor fietsers dan belangrijk zijn, maar ook daarbij blijft het o.i. toch vaak onduidelijk welke keuzen en met name ook waarom Zeist deze dan maakt. Dat bijvoorbeeld ook op basis van een uitvoerige analyse en dus ook evaluatie van het huidige verkeerssysteem en de knelpunten die daarbij optreden (zie voor een overzicht dus ook de in die zin gegeven inbreng vanuit de samenleving) en dat dan natuurlijk weer afgezet tegen de ambities die je als gemeente op het gebied van mobiliteit hebt (vergelijk overigens ook de in die zin gegeven analyses en de op basis daarvan dan gemaakte keuzen in het kader van het: 'GVVP Zeist (Zeist, 2001)')<sup>2</sup>.
12. Meer in algemene zin wordt dus toch een echte 'integrale ruimtelijke' uitwerking van diverse gegeven speerpunten gemist, dus uiteindelijk ook in samenhang met elkaar,

---

<sup>2</sup> Overigens wordt in de: 'Mobiliteitsvisie' en dan met name in het hoofdstuk 4: 'Mobiliteit in beeld' wel op basis van de daarbij gegeven figuren een bepaald beeld gegeven van hoe Zeist er m.b.t. thema's voor staat, maar als je dan in het kader van het voorliggende: 'Mobiliteitsplan' bepaalde keuzen maakt zou het dus goed zijn als ook duidelijk wordt gemaakt op basis van welke analyse(s) en evaluatie(s) die keuzen dan worden gemaakt.

evenals dat dus ook in duidelijk beelden vertaald, zodat eenieder ook echt weet waar we met mobiliteit in Zeist samen in de toekomst naar toe willen gaan.

Natuurlijk er komt kennelijk nog een: 'Uitwerkingsprogramma', dat dan mede op basis van diverse 'voorkeursvolgorden', dus prioriteringen, zoals deze in die zin dan t.a.v. bepaalde speerpunten worden aangegeven, evenals is in die zin ook een 'Uitgangspuntenkader' opgesteld (zie in deze dus ook het: 'Mobiliteitsplan 2022 – 2027'), Hoofdstuk 3: 'Uitgangspuntenkader'), maar als er geen samenhangend beeld is waar we met zijn allen wat betreft mobiliteit naar toe willen, dan zal het toch o.i. moeilijk, zo niet onmogelijk blijven om ook echt voor de toekomst bepaalde keuzen te maken en blijf je toch uiteindelijk met bepaalde 'impasses' zitten (vergelijk ook verkeersproblematiek Centrum). Dat dus even los dat Zeist bepaalde problemen wel degelijk oppakt, zoals het herstructureren van bepaalde wegen (denk aan o.a. die van de Utrechtseweg-Noord, de de Kromme Rijnlaan, etc.), met meteen ook waar dat mogelijk is het afkoppelen van die wegen (zie in deze dus ook het: 'Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan'), maar o.i. zou je dat dus vanuit een totale visie op Zeist in het algemeen en in het voorkomende geval dan wat het betreft het verkeer in het bijzonder moeten doen. Dat dus op basis van de keuzen die Zeist daarbij dan maakt, dat ook gezien de opgaven waar we met zijn allen voor staan, zoals die m.b.t. klimaatproblematiek en ook de biodiversiteit, maar ook m.b.t.: 'Healthy Urban Living'. Dat is o.i. dus wel wat thans ontbreekt, alhoewel diverse in die zin relevante thema's dus op zich wel in het voorliggende: 'Mobiliteitsplan' aan de orde worden gesteld (zie in deze overigens toch ook het advies van de:

Adviescommissie Milieukwaliteit en Leefomgeving (AML)');

13. Meer in het algemeen lopen in het: 'Mobiliteitsplan' m.b.t. de gegeven speerpunten diverse thema's nog al eens door elkaar, zoals die m.b.t. het parkeren, het fietsen, het rekening houden met het groen, etc., dus is het de vraag of in die zin een meer thematische aanpak dan toch niet meer voor de hand had gelegen (vergelijk dus ook het 'GVVP 2001 - 2012' en ook het: 'Geactualiseerde GVVP 2014 – 2023')), hetgeen in ieder geval de leesbaarheid zou vergemakkelijken. Wat in die zin overigens wellicht wel ook al zou helpen als men aan de gegeven 'Speerpunten' ook duidelijke titels zou meegeven;
14. Dan dus wel goed dat een: 'Uitgangspuntenkader' is opgenomen, ook al zouden de daarbij gegeven uitgangspunten mogelijk nog wel meer SMART kunnen worden gemaakt (vergelijk ook in deze het: 'Programma van Eisen voor het inrichten van de openbare ruimte (IBOR) (Zeist, 2018)'), dat bijvoorbeeld ook met toelichtende beelden;

#### Specifieke aspecten

15. Per in de: 'Mobiliteitsvisie' per ambitie gegeven 'Speerpunten' vindt dan een nadere uitwerking plaats. In met name haar reactie op de: 'Mobiliteitsvisie' heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. reeds in algemene zin bij diverse daarbij gegeven: 'Speerpunten' reeds een reactie gegeven, hetgeen zij thans niet altijd wil herhalen, dus zal zij niet op alle speerpunten in die zin nog een reactie geven;

#### *Veilig, leefbaar en gezond*

16. Hierbij wordt dan m.b.t. 'Speerpunt 2' aangegeven dat men naar een andere 'wegcategorisering' gaat, namelijk naar die van 'Duurzaam veilig', waarbij bepaalde wegen dan als hetzij als: 'Stroomwegen' (buiten de bebouwde kom met een snelheid 100 of 130 km/uur), hetzij als: 'Gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur)', hetzij als: 'Erftoegangsweg (15 of 30 km/uur)' worden aangewezen, waarbij ook nog een categorie wordt aangegeven waarbij het weliswaar om een: 'Gebiedsontsluitingsweg' gaat, maar

- dan wel 30 km/uur (zie wat betreft de gegeven 'wegcategorisering' dus ook het: 'Mobiliteitsplan', Afbeelding 3 op pag. 14). In het plan wordt dan aangegeven welke wegen in het kader van het 'Mobiliteitsplan', dat dus kennelijk binnen de planperiode, zullen worden aangepakt om als duurzaam veilig te worden ingericht, zoals o.a. de Oranje Nassaulaan (zie ook het: 'Mobiliteitsplan', pag. 12);
17. Toch blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. onduidelijk wat een en ander nu daadwerkelijk betekent, niet alleen voor de uiteindelijke functie van bepaalde wegen in het totale verkeerssysteem van Zeist, maar ook wat betreft hun inrichting. Zo worden bepaalde wegen dan t.o.v. het huidige: 'GVVP' i.p.v.: 'Hoofdweg 1<sup>e</sup> orde (gericht op doorstroming)' of: 'Hoofdweg 2<sup>e</sup> orde (gericht op bereikbaarheid)' nu kennelijk een: 'Erfontsluitingsweg', zoals bijvoorbeeld de Breullaan en ook de Heideweg, terwijl anderzijds bepaalde wegen nu in een keer weer wel een bepaalde functie als 'Gebiedsontsluitingsweg' krijgen, terwijl zij in die zin eerder die functie niet hadden, zoals dus o.a. de Lindelaan, dus is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch niet altijd duidelijk waarop dan in die zin bepaalde keuzen zijn gebaseerd. Verder wordt wat betreft de inrichting wel ook bij een ander speerpunt aangegeven, dat de streefbeelden uit het: 'Lange Termijn Bomenplan' daarbij als uitgangspunt worden genomen (zie ook het: 'Mobiliteitsplan', Speerpunt 6, pag. 20)', maar wat gebeurt er dan als er in die zin toch bepaalde keuzen noodzakelijk worden geacht, bijvoorbeeld bij het inrichten van de Oranje Nassaulaan in het kader van 'Duurzaam veilig'.
18. Meer in het bijzonder is m.b.t. de 'wegcategorisering' toch ook bij de behandeling in de gemeenteraad van de: 'Mobiliteitsvisie' toch ook de motie: 'Ruimte voor maatwerk' aangenomen, dus had het o.i. goed geweest dat toch ook duidelijk was geworden hoe daar dan bij de diverse keuzen rekening mee is gehouden, dat dan wellicht met uitzondering van de Weteringlaan en de rotonde bij de Schaerwijdelaan (zie in deze dus ook het: 'Mobiliteitsplan 2022 -2027)', pag. 10);
19. Verder blijft het uit gegeven afbeeldingen bijvoorbeeld toch onduidelijk hoe men dan de verkeersproblematiek van het Centrum aan wil pakken, hetgeen dan weliswaar kennelijk als 'verblijfsgebied' is aangegeven, maar door ook hierbij geen echte keuzen te maken, los je de hier aanwezige problematiek en deze ook in relatie tot de omliggende wijken o.i. echt op niet op;
20. In ieder geval goed dat men overeenkomstig 'Speerpunt 3' de algemene leefomgevingskwaliteit wil verbeteren, zoals die m.b.t. geluid, licht en stank/luchtkwaliteit (vergelijk dus ook de inzet van de Regio op: 'Healthy Urban Living'). Wel zou het dus goed zijn als men de in die zin (per straat of wijk) te bereiken 'omgevingswaarden' dus wel ook in zowel het 'Mobiliteitsplan', als met name ook in de de: 'Omgevingsvisie' en later het: 'Omgevingsplan' zou aangeven, zodat ook bepaalde maatregelen mogelijk zijn op basis van een in die zin nog op te stellen programma, anders blijven we toch in die zin achter bepaalde feiten aanlopen. Meer in het bijzonder heeft Zeist dus ook het: 'Schone lucht akkoord' ondertekent, evenals zijn in die zin reeds vele gegevens over de luchtkwaliteit beschikbaar via SMAL, dus zou het goed zijn als op basis van beschikbare gegevens ook echt wordt gekeken waar dan in die zin ook echt bepaalde 'knelpunten' liggen<sup>3</sup>, dat dus ook uitgaande van de (recent nog aangepaste) WHO-advieswaarden<sup>4</sup>, zodat in die zin voor zover noodzakelijk ook echt actie kan worden ondernomen;

<sup>3</sup> Zie in deze overigens dus ook de: 'Mobiliteitsvisie', Hoofdstuk 4: 'Mobiliteit in beeld' en dan fig. 7: 'Snuffelfiets meet fijnstof in Zeist', pag. 12).

<sup>4</sup> Zie ook het rapport: 'WHO global air quality guidelines (WHO, 2021)'.

21. Wat betreft: 'Speerpunt 5' m.b.t. parkeren i.r.t. 'Veilig, gezond en leefbaar' zou het o.i. inderdaad goed als door een stringent parkeerbeleid (lees: 'Parkeertarievenbeleid') de automobilititeit in het Centrum t.b.v. het algemene leefklimaat zou worden teruggebracht (vergelijk wederom aanpak stad Utrecht) en dat ook daadwerkelijk als mensen dan toch nog met de auto komen wordt bevorderd dat zij dan ondergronds, dus in beschikbare parkeergarages, parkeren (zie m.b.t. het parkeren in het algemeen en de relatie met 'Slim ruimtegebruik' overigens ook onder het: 'Speerpunt 7' en verder ook i.r.t. 'Duurzaam mobiliteit' ook onder het: 'Speerpunt 11' en het: 'Speerpunt 13').
22. Wel wil men dan bepaalde maatregelen zoals deze m.b.t. parkeren in het: 'Mobiliteitsplan 2020-2027' worden aangegeven dan nog wel nader uitwerken in een actualisatie van de: 'Parkeernota';

*Slim omgaan met de ruimte*

23. Dat bij herinrichting van wegen een betere afweging wordt gemaakt met de waarden die daarbij in het geding zijn, zoals ook die van bomen en ook biodiversiteit (vergelijk in deze overigens ook het principe van: 'Natuurinclusief ontwerpen'), evenals andere duurzaamheidsoverwegingen (zie in deze ook: 'Speerpunt 6'), is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. natuurlijk uit haar duurzame hart gegrepen. Toch zouden de daarbij gegeven: 'Uitgangspunten' wellicht toch nog meer SMART kunnen worden geformuleerd (zie in deze dus ook het: 'Mobiliteitsplan 2022 – 2027', pag. 20). Zo zou o.i. het behoud van bomen gewoon hét uitgangspunt moeten zijn, evenals voor zover deze echt niet te behouden zijn dan ook daadwerkelijk een harde kwaliteitscompensatie, evenals de parkeerplaatsen, voor zover dus al gewenst, gewoon ook echt standaard met 'grastegels' moeten worden aangelegd (zie in deze overigens ook: 'Speerpunt 13'), maar wellicht is dat ook de bedoeling;
24. M.b.t. parkeren en de relatie tot het autogebruik zijn er inderdaad nog vele kansen (zie dus onder 'Speerpunt 7' én ook onder het: 'Speerpunt 6', het 'Speerpunt 11' en het: 'Speerpunt 13'), dat uiteraard afhankelijk uitgangssituatie, maar in algemene zin zou men o.i. toch moeten kijken of we bij het (her)inrichten van wijken en straten bezien hoe samen met de bewoners tot deelmobiliteit kan worden gekomen, dat bij voorkeur met elektrische auto's (zie in deze dus met name ook onder: 'Speerpunt 11'), waardoor ook het groen dat in de loop van de tijd t.b.v. aanleggen van parkeerplaatsen is verdwenen (vergelijk dus ook het zogenaamde: 'Zeister profiel') weer terug kan komen (zie dus ook onder: 'Speerpunt 6'), met dus ook een verbetering van het algemene leefklimaat, dat ook in relatie tot de aanpak van klimaatadaptie, zoals m.b.t. de afvoer extreme buien en i.r.t. hittestress (zie overigens ook het 'Speerpunt 13'). Uiteindelijk is het toch de verwachting dat 'autovrije wijken' steeds meer de toekomst zullen zijn (vergelijk bijvoorbeeld ook diverse ecodorpen en bijvoorbeeld ook de zogenaamde: 'Merwedekanaalzone' in de stad Utrecht), ook al zal de huidige generatie de voordelen daarvan wellicht nog moeten ontdekken;
25. Dat men eveneens naast parkeernormen voor auto's ook wil overgaan tot parkeernormen voor fietsers is uiteraard mooi (zie ook: 'Speerpunt 8'), maar ook daarbij zal nadrukkelijk moeten worden gekeken naar effecten op de groene beeldkwaliteit openbare ruimte. Dus waar mogelijk toch ook gratis fietsparkeren in de gebouwde omgeving faciliteren, zoals ook in de stad Utrecht al op vele plaatsen mogelijk is. Dat bijvoorbeeld met name ook voor mensen die een dagje Zeist doen. Dat dit tot op heden niet succesvol is gebleken, hoeft o.i. niet te betekenen dat dat ook voor de toekomst geldt, want ook in deze is een bepaalde bewustwording nodig, als mensen hier maar het

voordeel van zien. Bijvoorbeeld voor een aantrekkelijke beeldkwaliteit van de straten en dan met name ook in het Centrum van Zeist;

### *Duurzame mobiliteit*

26. Zoals ook in het kader van haar inspraakreactie op de 'Mobiliteitsvisie' aangegeven is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voor een schaalsprong van automobilititeit naar duurzamere vormen van mobiliteit, zoals bijzondere aandacht voor de voetganger/lopen en fietser/fietsen (vergelijk wederom met het principe van 'Healthy Urban Living'), evenals ook die m.b.t. stimuleren gebruik (H)OV. In die zin kan zij hetgeen daartoe in: 'Speerpunt 9' is aangegeven in algemene zin onderschrijven, zij het ook bij de gegeven schaalessprong naar duurzamere vormen van mobiliteit o.i. nadrukkelijk wel ook rekening zou moeten worden gehouden met daarbij eventueel in het geding zijnde waarden. Nog maar al te vaak zie je bij de aanleg van bijvoorbeeld snelfietsroutes dat daarbij veel te weinig rekening wordt gehouden met waarden en dan schiet je o.i. uiteindelijk toch je doel voorbij. Echte duurzaamheid is immers breder dan alleen het bevorderen van duurzamere vormen van mobiliteit, maar ook een echt integrale aanpak, inclusief bijzondere aandacht voor het groen;
27. Gezien de in het voorgaande gegeven uiteenzettingen kan de Stichting zich in ieder geval niet vinden in hetgeen daartoe in 'Speerpunt 10' is aangegeven, namelijk een gelijkwaardige positie voor alle verkeersdeelnemers. Ook gezien de uitdagingen waar we met zijn allen voorstaan, zoals die m.b.t. het klimaat en ook de biodiversiteit, zouden o.i. nu ook echt keuzen voor duurzamere vormen van mobiliteit moeten worden gemaakt. Weliswaar wil men dat een inhaalslag maken m.b.t. andere vormen van vervoer, zoals de voetganger, de fietser en ook het OV (zie ook hiervoor onder: 'Speerpunt 9'), maar door in die zin geen echt duidelijke keuzen te maken, blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch de vraag of we met zijn allen de doelen, zoals die m.b.t. het klimaat en ook de biodiversiteit, wel zullen gaan halen. Wel op zich dus mooi dat wordt aangegeven hoe men een meer gelijkwaardige relatie tussen diverse vervoersmodaliteiten, zoals het bij (her)inrichtingen meer rekening houden met voetgangers en fietsers, dan vorm wil geven;
28. Dat men 'autodelen' dan wil stimuleren en ook het gebruik deelgebruik van 'elektrische auto' door het realiseren van een laadpaal-infrastructuur (zie in deze ook 'Speerpunt 11') is dan op zich natuurlijk wel weer mooi (zie in deze ook activiteiten in het kader van Samen Duurzaam Zeist). Hetgeen ook geldt voor de realisatie van bevoorradingshub (zie ook het: 'Speerpunt 12');
29. Dat men dan eveneens wil bezien of en vooral hoe parkeerplaatsen kunnen worden vergroend (zie ook: 'Speerpunt 13') is natuurlijk mooi, want hier liggen gewoon vele kansen, zoals bijvoorbeeld bij de flats in de wijk Nijenheim. Dat men daarbij meteen ook naar kansen 'Solar carports' kijkt is natuurlijk mooi, maar dan zal o.a. vanwege de lichtinval m.b.t. bijvoorbeeld de wens tot het vergroenen van bepaalde parkeerplaatsen met bomen wel ook meteen van een bepaald integraal ontwerp moeten worden uitgegaan;
30. Meer in het bijzonder is de Stichting Milieuzorg natuurlijk verheugd over de bijzondere aandacht die in: 'Speerpunt 14' aan 'Biodiversiteit' wordt gegeven (vergelijk in deze dus ook de: 'Biodiversiteitsvisie (Zeist, 2021)'), want heel lang was daarbij bij zowel de aanleg als ook het beheer van wegen, etc., toch relatief weinig aandacht voor. Alhoewel dit thema in Zeist dus gelukkig al wat langer op de agenda staat, zoals bijvoorbeeld m.b.t. de aandacht voor faunapassages (vergelijk ook de: 'Krakelingweg' (m.b.t. o.a. de hazelworm) en ook de Breullaan (m.b.t. padden), is o.i. ook hierbij nog wel

degelijk een verdergaande kwaliteitsslag mogelijk (vergelijk dus wederom het principe van: 'Natuurinclusief ontwerpen'). Althans zijn daar alle kansen toe, bijvoorbeeld door bij het ontwerp op plekken waar veel paden oversteken daar al meteen vanaf het begin van een bepaalde ontwerp rekening mee te houden, zodat deze niet in straatkolken terecht komen (vergelijk in deze dus bijvoorbeeld o.a. ook het gebruik voorzetters bij padenoversteken door de Paddenwerkgroep Kerckebosch op de Arnhemse Bovenweg);

### *Balans in bereikbaarheid*

31. Onder het: 'Speerpunt 15' wordt dan met name aandacht gegeven aan het 'HOV' en wel de optie in kader van het MIRT-Oost/UNED de: 'Waterlinielijn' door te trekken van het USP naar Zeist en dan mogelijk naar Amersfoort.  
Zoals o.a. in het kader van het inspraakreactie op het 'IRP Regio U-16' reeds aangegeven is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op zich een voorstander van het realiseren van een goed (H)OV tussen het USP en Zeist, maar dan wel ter hoogte van Universiteitsweg en ook de Utrechtseweg, waar dus al grotendeels een vrije busbaan ligt (maar zie dus wel ook in die zin reeds uitgevoerde nadere onderzoeken). Verder zou m.b.t. route door Zeist dan nog wel moeten worden gekeken waar deze dan binnen het profiel van de bestaande wegen kan worden gerealiseerd, dus gewoon op de Dreef (met eventueel een 'voorrangregeling'), want anders zal ook dit ten koste aldaar aanwezige groen gaan en dus het algemene leefklimaat.
32. Dat daarbij dan zoals in: 'Speerpunt 16' wordt aangegeven van een goed voor- en natransport sprake dient te zijn, zal duidelijk zijn, anders schiet je o.i. je doel uiteindelijk voorbij;
33. Dan is met name onder 'Speerpunt 17' dus bijzondere aandacht voor de fiets, inclusief ook een kaart van de fietsroutes (zie dus ook het: 'Mobiliteitsplan', Afbeelding: Hoofd fietsnetwerk', pag. 39)<sup>5</sup>.  
Alhoewel dus goed dat er specifieke aandacht voor de fiets is, zou het o.i. dus wel goed zijn als ook wordt gekeken waar er echt kansen voor een structurele verbetering zijn, dus niet alleen bij bijvoorbeeld kruispunten, maar dus bijvoorbeeld ook voor de aanleg van fietsstraten<sup>6</sup>, zoals bij de Oude Arnhemseweg, het aanbrengen van 'knip's' in bepaalde wegen (vergelijk bijvoorbeeld 'Laan van Eikenstein'), etc..  
Meer in bijzonder zal dus ook bij aanleg (snel)fietspaden nadrukkelijk ook rekening moeten worden gehouden met het groen, hetgeen dus lang niet altijd gebeurt (zie in deze dus ook onder het: 'Speerpunt 6' en ook het: 'Speerpunt 14');  
Overigens wordt in de 'Reactienota Participatieopbrengst' regelmatig gerefereerd aan het fietspad USP Zeist-West door de Lage Grond, maar het zal dus duidelijk zijn dat gezien de daarmee gepaard gaande effecten op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, inclusief die hier voorkomende ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie in deze dus ook de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2009)'), de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daar geen voorstander van is, dat ook gezien het alternatief van de Bisschopsweg (zie dus ook de in die zin aangenomen motie m.b.t. het verbeteren van de fietskwaliteit van de Bisschopsweg).

<sup>5</sup> Vergelijk overigens wel ook de meer gedetailleerde kaart zoals deze m.b.t. het fietsnetwerk in het: 'Geactualiseerde GVVP 2014 – 2023') was opgenomen (zie in deze dus ook het: 'Geactualiseerde GVVP 2014 – 2023', Fig. 5: 'Fietsnetwerk', pag. 23)

<sup>6</sup> Op zich wordt het eventueel aanleggen van fietsstraten in het: 'Mobiliteitsplan' dus wel genoemd (zie ook het: 'Mobiliteitsplan', pag. 37), maar dus niet nader uitgewerkt.

Dat men dan t.a.v. de: 'Actieve mobiliteit', dus lopen en fietsen, een prioriteringssysteem heeft opgesteld is op zich natuurlijk mooi, maar het gaat er dan natuurlijk vooral om welke modaliteiten in bepaalde straten dan echt de voorrang krijgen, waarbij het overigens het de ervaring van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dat het uiteindelijk toch vaak de auto is die dan de voorrang krijgt, zoals bijv. op de Hobbemalaan;

34. Dat men dan verschillende overstappunten wil maken (vergelijk ook: 'Speerpunt 18'), spreekt uiteraard voor zich, maar ook daarbij zal dus wel ook nadrukkelijk met het groen rekening moeten worden gehouden (vergelijk ook integrale aanpak diverse fietsenstallingen langs de Utrechtseweg, zij het dat daar ook de klad weer in lijkt te zijn gekomen, zoals bij de fietsenstalling ter hoogte van de Sanatoriumlaan);

#### *Iedereen doet mee*

35. Mooi dat voor deze ambitie bijzondere aandacht is, dat ook vanuit het perspectief van de inclusieve samenleving;
36. Wel onder: 'Speerpunt 20' van 8 tot 80- principe wellicht ook nog aandacht voor de kansen die fietsriksja's bieden;
37. Uiteraard ook goed dat naar kansen wordt gekeken die 'Smart mobility' biedt (zie ook: 'Speerpunt 22'), zeker als het gaat om de koppeling van stoplichten om verkeer groen licht te geven (bij de gewenste snelheid), maar als gekoppeld aan 5G dient dus o.i. bij een eventuele introductie wel ook met eventuele gezondheidseffecten en ook de effecten op het groen/bomen rekening te worden gehouden (zie ook in die eerdere dialogen in de gemeenteraad).
38. Wel goed als men de verkeersstromen blijft monitoren en evalueren, maar dus wel goed als in die zin toch ook nog meer inzicht in de huidige situatie en knelpunten was gegeven (zie dus wel ook de 'Reactienota Participatieopbrengst'), dat ook in kwantitatieve zin, zodat ook in die zin meer bewuste keuzen kunnen worden gemaakt;

#### **Uitgangspuntenkader**

39. Hierbij wordt dan een aantal uitgangspunten aangegeven, waarvan de Stichting de meeste kan onderschrijven, zeker die waar ze het groen betreffen, maar een van belangrijkste uitgangspunten ontbreekt o.i., namelijk die van de zogenaamde: 'Ladder van Verdaas' (zie in deze dus o.a. aanpak uit het: 'Geactualiseerde GVVP 2022 – 2024');

#### **Conclusie**

40. Op zich is het dus m.b.t. het planproces o.i. toch een gemiste kans dat het thans ter besluitvorming voorliggende 'Mobiliteitsplan' niet vooraf met aantal stakeholders is voorbesproken, evenals voor het indienen van inspraakreacties ter inzage is gelegd;
41. In inhoudelijke zin kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich in veel van de bij de gegeven 'speerpunten' gegeven nadere uitgangspunten vinden, maar aangezien een nadere integrale uitwerking ontbreekt is van waar Zeist uiteindelijk met haar mobiliteit naar toe wil, blijft het moeilijk/onmogelijk zich daar thans een goed beeld van te vormen, ook al aangezien echte keuzen in die zin toch lijken te ontbeken;
42. In die zin wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er toch voor pleiten alsnog echt voor een duurzame omslag/transitie van automobilititeit naar die van de voetganger, de fiets en het (H)OV te kiezen, dat ook voor de diverse uitdagingen waar we met zijn allen voor staan, zoals die m..b.t. o.a. het klimaat en ook de biodiversiteit;

*Patrick Greeven*

## **Bijlage 1: Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake RV Mobiliteitsvisie gemeente Zeist**

Geachte raadsleden,

1. Gaarne maakt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van de geboden gelegenheid gebruik nog een reactie te geven op het: 'Rv Mobiliteitsvisie gemeente Zeist'. Eerst zal worden stilgestaan bij het planproces, waarna de Mobiliteitsvisie in inhoudelijke zin aan de orde zal worden gesteld. Afgesloten worden met een conclusie;

### **Planproces**

2. Zoals ook in de Mobiliteitsvisie aangegeven is het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente aan een actualisatie toe, dat ook al aangezien de doelstellingen uit het VCP 2012 en ook GVVP 2014-2023 'Samen verkeren' en met name het parkeerbeleid zoals vastgelegd in de Parkeerbeleidsnota uit 2004 al weer enige tijd terug zijn vastgesteld, evenals niet meer altijd aan (nieuwe) eisen tijd voldoen.  
In het kader van het opstellen van de Mobiliteitsvisie is ongetwijfeld ook gekeken in welke mate de doelstellingen al dan niet langer voldoen, dat o.a. gezien inmiddels veranderde richtlijnen, zoals o.a. die m.b.t. 'Duurzaam Veilig', (zie voor een soort van overzicht ook de: 'Mobiliteitsvisie', pag. 6-7) , maar wellicht had het toch voor de hand gelegen als er ook een echte evaluatie had gelegen, voor zover deze er dus daadwerkelijk niet is.  
Natuurlijk het is mooi dat er in de Mobiliteitsvisie op basis van een aantal toelichtende figuren ook een aansprekend beeld wordt gegeven van hoe Zeist er m.b.t. een aantal met mobiliteit samenhangende thema's voor staat, dat met name ook in relatie tot het landelijke gemiddelde (zie in deze dus ook de 'Mobiliteitsvisie', Hoofdstuk 4: 'De Zeister mobiliteit in beeld'), maar dat is natuurlijk nog geen evaluatie van de m.b.t. de doelstellingen uit het GVVP gevoerde beleid;
3. Zoals ook in de Mobiliteitsvisie aangegeven heeft er dan voor het opstellen van de visie wel een bepaalde mate van participatie plaatsgevonden, maar moet deze o.i. toch beperkt worden geacht. Zo zijn wel diverse groepen in de samenleving geconsulteerd, zoals de Jongerenraad, evenals hebben er ook een tweetal bijeenkomsten met belangengroepen en specialisten plaatsgevonden en hebben zij ook de mogelijkheid gehad op de concept-Mobiliteitsvisie een reactie te kunnen geven, hetgeen ook wordt gewaardeerd, maar is de visie dus niet voor het indienen van zienswijzen ter inzage gelegd. Dat terwijl er toch in de Mobiliteitsvisie bepaalde keuzen worden gemaakt die voor een goede/duurzame toekomst voor de gemeente Zeist als geheel van belang moeten worden geacht. In die zin is en blijft dat o.i. toch een gemiste kans;
4. Dan zijn zoals aangegeven bepaalde belangengroepen en ook specialisten, dus diegene die deel uitmaakten van de Klankbordgroep, dus wel in de gelegenheid gesteld een reactie op het Concept-Mobiliteitsplan te geven, hetgeen kennelijk ook tot een bepaalde bijstelling van het plan heeft geleid, maar wellicht was het toch goed geweest als er ook een reactienota was opgesteld, zodat ook aan gemeenteraad duidelijk is wat er van de gegeven reacties nu wel of niet is verwerkt;
5. Verder is voor de Stichting toch niet geheel de relatie met de nog op te stellen Omgevingsvisie duidelijk. Zeist heeft kennelijk gekozen voor een aantal in die zin parallel lopende trajecten, dus zowel een traject voor de Omgevingsvisie zelf, maar daarnaast dus ook op het gebied van wonen (zie in deze dus ook de: 'Woonvisie'), mobiliteit (zie dus ook de: 'Mobiliteitsvisie'), natuur (zie dus ook de: 'Biodiversiteitsvisie'), maar aangezien het nu juist het doel van de Omgevingswet is om alle ontwikkelingen m.b.t. de

leefomgeving in één visie samen te brengen, dus de Omgevingsvisie, blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch de vraag hoe dan de nu opgestelde toch meer sectorale visies uiteindelijk in de Omgevingsvisie zullen landen, inclusief de afwegingen die daarbij dan uiteraard aan de orde zijn, dat ook aangezien het de ervaring is dat: *'Niet alles kan overal'*<sup>7</sup>;

6. Dan spelen er zoals terecht ook in de Mobiliteitsvisie aan de orde gesteld ook tal van ontwikkelingen op een hoger schaalniveau en wel in het kader van U-Ned/MIRT-Oost en ook in het kader van de Regio U-16, zoals dus naast de voorgenomen bouw van 104.000 extra woningen, de creatie van 86.000 extra arbeidsplaatsen en ook een schaalessprong OV op basis van het zogenaamde 'Wiel met de zeven spaken' (zie in deze dus ook de visie: 'Utrecht Nabij (U-NED, 2019), respectievelijk het zogenaamde '(Ontwerp-)Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) (Regio U-16, 2021)'). Met de: 'Propositie Zeist (Zeist, 2020)' is daar door de gemeente ook een reactie op gegeven. Wat betreft de mobiliteit i.r.t. de gemeente Zeist is daarbij dan met name ook het eventueel doortrekken van de busbaan/tram vanuit het USP naar Zeist en dan door naar Amersfoort aan de orde, inclusief een hub in Zeist-Noord (zie in deze dus o.a. ook de: 'RIB 20-227 Stand van zaken U-NED en uitkomsten BO MIRT, d.d. 21 december 2021), evenals ook een nieuw fietspad USP - Zeist(-West). Daarnaast spelen ook de (mede) met bepaalde infra-projecten samenhangende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van een nieuwe stedelijke kern Rijnwijk rondom het Knooppunt Station Driebergen-Zeist en ook Zeist-Noord (met 5.000 woningen)<sup>8</sup>. Duidelijk zal zijn dat m.b.t. de betreffende projecten het laatste natuurlijk nog niet is gezegd, dat ook gezien de effecten van bepaalde tracés-varianten en ook beoogde ruimtelijke ontwikkelingen op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, waaronder ook aardkundige waarden;

### **Inhoudelijke aspecten**

7. Eerst zal toch een maar algemene reactie worden gegeven, waarna nog op een aantal deelaspecten zoals worden ingegaan, dat mede aan de hand van diverse thema's die in de Mobiliteitsvisie aan de orde worden gesteld;

#### Algemeen

8. Allereerst kent dus de Mobiliteitsvisie een helder opbouw, waarbij dan op basis van een aantal uitgangspunten en ook (letterlijk) een beeld van de huidige situatie, voor een aantal in die zin relevante thema's de ambities worden aangegeven (zie wat betreft de voor het vijftal gegeven thema's gegeven ambities dus met de 'Mobiliteitsvisie', Hoofdstuk 5: 'Ambities'). Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus veel van de per thema gegeven ambities kan onderschrijven, is het haar wel opgevallen van veel van die ambities niet tot nauwelijks concreet zijn geformuleerd, dus SMART (vergelijk o.a.: 'Contourennota Mobiliteitsplan Gemeente Zeist', jaren '90);
9. Verder is het dus zo dat o.i. nog steeds, ook wat betreft duurzaamheid, kennelijk geen echte duidelijke keuzen worden gemaakt. Natuurlijk men wil dus kennelijk t.a.v. de diverse middelen van vervoer, zoals de auto, het OV, de fiets en de auto 'gelijkwaardig' aan elkaar stellen, maar de vraag is o.i. dan toch of we vanuit het oogpunt van duurzaamheid m.b.t. de automobilititeit niet al lang

<sup>7</sup> Zie dus ook de titel van eindrapport van de Commissie Remkes m.b.t. stikstofproblematiek.

<sup>8</sup> Zie wat betreft dat het voornemen tot de bouw van 5.000 woningen in Zeist-Noord dus met name ook de visie: 'Utrecht-Nabij', pag. 70.

‘(bepaal)de grenzen hebben bereikt en dus in die zin niet ook echt op basaal niveau (dus radicaal) andere keuzen zouden moeten maken.

Natuurlijk de regio zet in het kader van U-Ned ook in op een schaalessprong (H)OV, dat ook om de kennelijk gewenste groei bevolking (met 104.000 woningen) en ook arbeidsplaatsen (met 86.000 extra arbeidsplaatsen) te kunnen faciliteren (zie in deze dus ook de visie: ‘Utrecht Nabij (U-NED, 2020)’ en ook het: ‘(Ontwerp-)Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP)’), maar tegelijkertijd houdt met name het rijk vast aan tal van grote infrastructurele projecten, zoals de verbreding van de A-27 (bij Amelisweerd)<sup>9</sup>, het Knooppunt Hoevelaken, etc..

Juist om een transitie naar duurzamere vormen van mobiliteit te realiseren, zou het o.i. goed zijn als op basis van de zogenaamde ‘Ladder van Verdaas’ nu ook echt in die zin duidelijke keuzen worden gemaakt, dus op basis beprijzing, stimuleren OV en fiets, etc. (zie in deze dus ook de: ‘Kracht van Utrecht 2.0 - Het duurzame alternatief (Vrienden van Amelisweerd, 2010)’). Dat dus ook gezien de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid/het milieu/de leefomgeving in het algemeen en dan die op het gebied van de natuur, het klimaat en luchtkwaliteit in het bijzonder (vergelijk dus ook de ‘SDG UN’ en ook de met automobilititeit gepaard gaande ‘Ecologische voetafdruk’);

10. Ook gezien de negatieve effecten op de binnen de regio en ook Zeist aanwezige ‘Utrechtse kwaliteiten (inclusief aanwezige waarden natuur, landschap en cultuurhistorie, maar ook de leefomgeving in het algemeen)’<sup>10</sup> plaatst de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., ook met o.a. de Stichting Beter Zeist en ook de Werkgroep Natuurlijk Zeist, dus grote kritische kanttekeningen bij de keuze voor een almaar verdergaande groei van de Regio, inclusief ook gevolgen voor de mobiliteit, want natuurlijk is het mogelijk bepaalde kwaliteiten te stapelen, maar op een gegeven moment bereik je ook daarmee wel degelijk bepaalde grenzen (zie in deze dus ook de petitie: ‘Red Zeist’).

Meer in het bijzonder geldt dat o.i. dus ook voor bijvoorbeeld het doortrekken van het HOV vanuit het USP naar Zeist en Amersfoort, zeker als deze via de Lage grond of langs de A-28 plaatsvindt met dus naar verwachting o.a. grote effecten op de hier aanwezige ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie in deze dus ook de folder: ‘Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2020)’), evenals de kennelijk met het betreffende project samenhangende verdere verstedelijking van Zeist-Noord. Naast dus mogelijk een geheel nieuw fietspad tussen het USP en Zeist(-West).

Verder hangt hiermede dus ook de ontwikkeling van een gehele nieuwe kern Rijnwijk rondom het Knooppunt Station Driebergen-Zeist samen, met dus naar verwachting ook grote gevolgen voor aldaar aanwezige waarden van natuur (inclusief de er aanwezige ecologische verbinding tussen het Kromme Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug), landschap en cultuurhistorie;

11. Verder is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus opgevallen dat er kennelijk voor is gekozen om geen enkel beeld voor de toekomstige mobiliteitsafwikkeling in de Mobiliteitsvisie op te nemen, met dus ook gebieds- en erfentsluitingswegen, maar dat kennelijk pas ten tijde van het opstellen van het Mobiliteitsplan aan de orde te stellen. Als er o.i. evenwel één document daarvoor gepast is dan is dat wel de Mobiliteitsvisie, aangezien je dan op visieniveau aangeeft welke integrale keuzen je wilt maken. Dus bijvoorbeeld ook welke delen van Zeist je ook echt geschikt acht om bijvoorbeeld

<sup>9</sup> Amelisweerd ligt dus aan de A-27 en niet aan de A-28 zoals abusievelijk in de Mobiliteitsvisie aangegeven, of althans gesuggereerd.

<sup>10</sup> Zie in deze dus met name ook de: ‘Plan-MER Omgevingsvisie provincie Utrecht (TAUW, 2020)’.

autoloos/autoluw te maken en/of milieuzones in te stellen, dat ook ter verbetering van de kwaliteiten van de leefomgeving, zoals bijvoorbeeld van het Centrum<sup>11</sup>.

Natuurlijk goed als in het kader van het Mobiliteitsplan op wijkniveau een nadere uitwerking plaatsvindt, maar dan is het dus wel van belang dat er t.a.v. algehele mobiliteitsafwikkeling een duidelijk integraal beeld (en dus perspectief) is waar we in die zin met zijn allen naar toe willen gaan (vergelijk in deze dus ook problematiek verkeersafwikkeling in het Centrum in relatie tot de omliggende wijken);

12. Wel dus op zich mooi dat men in de voorliggende Mobiliteitsvisie wel ook aandacht heeft voor de eventuele kansen die groen/biodiversiteit biedt, dat dus ook door het stimuleren milieuvriendelijke wijzen vervoer, zoals gebruik deelauto's, waardoor de straten (weer) veel groener zouden kunnen worden ingericht (vergelijk in deze dus de kansen tot herstel van het zogenaamde 'Zeister profiel' hetgeen dus ook de straatbomen ten goede zou komen), maar dan zullen die kansen ook echt moeten worden opgepakt (vergelijk overigens ook diverse projecten in Nijenheim m.b.t. vergroenen parkeerplaatsen en mogelijk ook Vollenhove);
13. In ieder geval zou het dus mooi zijn als ook al zou kunnen wordt ingespeeld op diverse adviezen burgerberaad/IAC m.b.t. toekomst Zeist (zie in deze dus ook het: 'Adviesrapport van de Inwoners Advies Commissie – In het kader van Samen in balans (IAC, 2021)'), zoals het autoloos/autoluw maken van de Slotlaan, evenals op bepaalde straten een voorrang fiets, zoals door o.a. van de Oude Arnhemseweg een fietsstraat te maken, beide voorstellen waar al heel lang over wordt gesproken, maar het zou dus goed zijn als in die zin nu ook echt daadwerkelijk een keer bepaalde keuzen worden gemaakt. Dat dus uiteraard wel ook rekening houdend met de (gevolgen voor de) algehele verkeerscirculatie, dus op basis van een integraal verkeerscirculatieplan;

#### Specifieke aspecten m.b.t. deelthema's

14. Hierbij zal nog kort bij diverse deelthema's worden stilgestaan, althans voor zover daar nog aanleiding toe is;

#### *Veilig, leefbaar en gezond*

15. Uiteraard goed dat dit thema centraal wordt gesteld, dus een ook echt een meer mens- en milieugerichte aanpak verkeersproblematiek;
16. Wel zou het in die zin dus goed zijn, als in voorliggende Mobiliteitsvisie dus een integraal beeld van toekomstige mobiliteitsafwikkeling zou worden gegeven, zodat deze ook als basis voor latere meer wijkgerichte uitwerking kan worden genomen;
17. Wat betreft veiligheid dus ook goed dat bijzondere aandacht wordt gegeven aan richtlijnen 'Duurzaam Veilig', maar dus wel goed bij de in die zin te maken keuzen wel ook altijd bijzondere aandacht aan de effecten op het groen te geven, dat dus vanuit het principe van 'Natuurinclusief ontwerpen' (zie in deze dus ook de 'Brede Milieuvisie') (zie in deze dus wel ook hieronder en dan onder het hoofdje 'Slim omgaan met de ruimte' en dan onder het aandachtspunt 19);
18. Wat betreft thema's leefbaar en gezond komen deze steeds meer letterlijk tot leven (vergelijk ook centrale thema regio Utrecht: 'Healthy Urban Living'), maar dan zou het dus wel goed zijn dat in die zin ook duidelijke doelen worden aangegeven, zoals m.b.t. hoeveelheid groen (eveneens om te bewegen) en ook wat betreft de mobiliteit (sec) m.b.t. te bereiken kwaliteit van lucht, evenals de maximale geluidsbelasting (vergelijk

---

<sup>11</sup> Zie in deze dus bijvoorbeeld ook eerdere voorstellen van de 'Verkeersgroep Zeist' om tot een bepaalde compartimentering van de verkeersafwikkeling in Zeist te komen, dat dus naar voorbeeld verkeersafwikkeling gemeente Houten en ook Utrecht.

dus ook de WHO-advieswaarden en wat betreft de luchtkwaliteit dus ook het 'Schone Lucht Akkoord') (zie in deze dus ook het project van 'SMAL' en met name ook de 'Snuffelfiets')<sup>12</sup>. Dus de keuzen om in die zin ook echt tot een integrale kwaliteitsimpuls te komen (zie in deze overigens ook diverse webinars NOVI-conferentie van 31 maart 2021);

#### *Slim omgaan met de ruimte*

19. Mooi dat men dus wel ook echt lijkt te gaan kiezen voor 'Natuurinclusief ontwerpen', want de ervaring is toch dat hier nog veel is te winnen, ook al lijkt de organisatie hier gelukkig bij veel projecten steeds meer oog voor te hebben, dat ook in overleg met de lokale organisaties;
20. Ook dus mooi dat men door gedragsverandering het aantal parkeerplekken wil verminderen, waardoor een groen en klimaatvriendelijke straatbeeld aan kracht zou kunnen winnen (zie dus ook het: 'Rv Klimaatbestendig Zeist'). Iets wat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van harte onderschrijft, zij het dat wel ook daarbij dan bijzondere aandacht voor bepaalde doelgroepen gewenst is hoe dat samen goed te doen;
21. Verder natuurlijk goed dat men met fietsparkeernormen wil gaan werken, want i.t.t. vele gemeenten is er in Zeist in die zin en zeker in het Centrum nog steeds veel te winnen (vergelijk dus ook Utrecht met U-Stal);
22. Verder goed dat ook aan 'Mobility as a service (MAAS)' aandacht wordt gegeven, ook al is ook over (introdactie van) 5 G het laatste natuurlijk nog niet gezegd;

#### *Duurzame mobiliteit*

23. Verder mooi dat Zeist m.b.t. energievraag vervoer (33 % van de totale energievraag) op basis van de zogenaamde 'Trias Mobilica' dus volop inzet op een transitie naar duurzame (vormen van) mobiliteit<sup>13</sup>, maar dan zijn o.i. wel ook, zoals ook hiervoor onder het hoofdje 'Algemeen' reeds aangegeven, ook echt op basaal niveau (dus radicaal) andere keuzen noodzakelijk, die overigens ook vele kansen bieden om ook echt tot een integrale kwaliteitsimpuls van de leefomgeving te kunnen komen (zie in deze dus wederom diverse webinars NOVI-Conferentie);
24. In ieder geval dus goed te zien dat wel ook overal elektrische laadpunten verschijnen, maar nog beter zou het o.i. dus zijn als ook de voetgangers- en fietsinfrastructuur structureel zou worden verbeterd, dat dus door ook instellen autovrije gebieden en inrichten straten tot fietsstraten. Dus dat de gemeente, dat uiteraard in overleg met bewoners, bedrijven, ook echt in die zin duidelijke keuzen durft te maken (vergelijk in deze dus o.a. de plannen in de 'Merwedekanaalzone'), iets wat in het verleden o.i. steeds achterwege is gebleven, ook als die kansen er wel waren;
25. Ook mooi dat er bijzondere aandacht is voor 'solar carports', maar wellicht zouden dus ook elektrische (deel)auto's in toekomst nog rol kunnen spelen bij een duurzaam energienet (verlijk ook initiatief: 'Lomboxnet');
26. Mooi als in Zeist dus ook, tegelijkertijd met keuzen voor deels autoluw/autovrij maken gebieden en/of milieuzones, dus ook het instellen van 'bevoorradingshub(s)' zou stimuleren, net als dat bij de stad Utrecht al het geval is;

<sup>12</sup> Zie in deze dus wel ook de per gebiedstype in het Milieubeleidsplan 'Milieu op de kaart' gegeven milieukwaliteitsprofielen en bijbehorende ambitiekwaliteiten.

<sup>13</sup> Bij de 'Trias Mobilica' (vergelijk dus de 'Trias Energetica' maar dan doorvertaald net het vervoer/de mobiliteit) gaat het dan allereerst om het verminderen van vervuilende verplaatsingen (1), het stimuleren van andere minder belastende voertuigkeuzen (2) en het verbeteren van de energie-efficiënte (3).

27. Dan eveneens mooi als bij infra-projecten tegelijkertijd wordt gekeken hoe de biodiversiteit kan worden verbeterd, in ieder geval niet verslechterd, zoals bijvoorbeeld voor vleermuizen<sup>14</sup>, maar ook bijen/insecten, door o.a. het inzaaien juiste biologische kruidenmengsels als de grond bewerkt/geroerd is, maar bijvoorbeeld ook door een gevarieerd boomkeuze (vergelijk ook aanpak Eikenprocessierups), uiteraard voor zover passend bij referentiebeelden Lange Termijn Bomenbeheerplan. Hierbij speelt overigens meteen ook de parallel met het klimaatbestendig maken van Zeist, inclusief de aanleg van zogenaamde ‘wadi’s (vergelijk o.a. ook Kromme Rijnlaan en ook de Oude Arnhemseweg te hoogte Sanatoriumlaan), waarbij dus wel ook steeds nadrukkelijk met aanwezige bomen rekening zou moeten worden gehouden, inclusief ook effecten strooizout;

#### *Balans in bereikbaarheid*

28. Hierbij zet Zeist dus in op verbeteren bereikbaarheid, dat kennelijk toch voor alle modaliteiten;
29. Uiteraard is de Stichting voor een schaa sprong voor het (H)OV, dat ook vanuit gezichtspunt duurzaamheid, maar het mag/kan o.i. niet zo zijn dat een dergelijke schaa sprong ten koste gaat van aanwezige waarden natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals van de bereikbaarheid m.b.t. het OV. Wat betreft de keuze van een eventueel (H)OV USP-Zeist-Amersfoort voor een tracé-variant door de Lage Grond of langs de A-28 zal dat dus naar verwachting, zoals ook hiervoor onder het hoofdje ‘Algemeen’ reeds aangegeven, grote gevolgen voor de hier aanwezige ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied met zich meebrengen (zie in deze dus ook de folder: ‘Natuur verbinden en behouden Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2020’). Dat terwijl er dus wel degelijk in die zin alternatieven zijn, zoals dus ter plaatse van de reeds bestaande autovrije busbanen ter hoogte Universiteitsweg/N-237. Dat uiteraard voor zover dus de vervoerswaarde van een dergelijk (H)OV, etc., bij welke keuzen dan ook, in het voldoende mate zou zijn aangetoond, evenals daarbij dus ook nadrukkelijk rekening is gehouden met de eventuele gevolgen voor de bereikbaarheid met OV in de rest van de gemeente Zeist. Uiteraard goed dat men aangeeft in die zin tot een breed ‘afwegingskader’ te willen komen, inclusief ook diverse al dan niet daarmee in geding zijnde waarden, dus (een soort van) MKBA, inclusief ook (intrinsieke) waarden natuur<sup>15</sup>, maar het lijkt er dus op dat een dergelijke afweging al (min of meer) heeft plaatsgevonden (zie in deze dus ook de rapporten: ‘Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort Arcadis, 2020’) en dan in het bijzonder de betreffende overzichtstabel op pag. 46 én met name wat betreft (H)OV USP-Zeist (let wel: vrije busbaan) ook de: ‘Studie HOV Verbinding USP naar Mooi-Zeist (Arcadis, 2020)’ met 11 tracé-varianten);
30. In ieder geval is bij welke keuze dan ook een ketenbenadering met een goed voor- en natransport van belang;
31. Ook zou bij de te maken keuzen o.i. nadrukkelijk ook rekening moeten worden gehouden met effecten Covid 19, hetgeen wel eens tot blijvende veranderingen zou

<sup>14</sup> Zie in deze dus o.a. de publicaties: ‘Visie op licht (gemeente Den Haag, 2017)’, maar bijvoorbeeld ook: ‘Licht en vleermuizen (gemeente Amsterdam, 2019)’).

<sup>15</sup> Overigens leert de ervaring met name de (intrinsieke) waarden van de natuur, het landschap en de cultuurhistorie nog niet zo eenvoudig zijn mee te nemen in dergelijk MKBA’s.

kunnen leiden, zoals thuiswerken (vergelijk o.a. signaal Triodosbank met 30% minder kantoorbezetting)<sup>16</sup>;

32. Alhoewel wat betreft het verbeteren van het fietsroutenetwerk dus niet direct bijzondere aandacht wordt gegeven aan een eventueel nieuw fietspad USP – Zeist-West, blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus ook in die zin zeer kritisch gezien de gevolgen hiervan voor de hier aanwezige ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied, waarbij zij dus in die zin in blijft zetten op een verbetering van de bestaande route langs de Bisschopsweg, ook daarbij uiteraard rekening houdend met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie;

#### *Iedereen doet mee*

33. Vanuit het doel om tot een inclusieve samenleving te komen is het uiteraard goed dat iedereen qua mobiliteit ook echt mee kan doen, waarbij dan daaraan met name ook door een meer wijkgerichte benadering, dat ook wat betreft voorzieningen, een belangrijke kwaliteitsimpuls zou kunnen worden gegeven, zoals dus het ontwikkelen van levende wijkcentra (vergelijk ook de Koppeling, het Binnenbos, het Hart van Austerlitz), waar mensen elkaar ook echt kunnen ontmoeten, groen, etc..
34. Ook in die zin zijn er dus vele kansen om tot een kwaliteitsverbetering te kunnen komen.

#### Participatie, vervolg i.r.t. Mobiliteitsplan

35. In ieder geval moet aan participatie een groot belang worden toegekend, want uiteindelijk gaat het natuurlijk toch om ‘Samen verkeren’;
36. Wel dus kanttekeningen bij de sterke nadruk op nadere uitwerking op wijkniveau, hetgeen natuurlijk belangrijk is, maar dan wel vanuit een totaal en integraal perspectief, want verkeer houdt zich niet aan grenzen wijken.  
Dus ook hier is integrale benadering op netwerk niveau van belang, dat dus inderdaad ook rekening houdend diverse andere doelen, zoals het milieu/leefomgeving, het klimaat, de biodiversiteit, dus het goede leven in Zeist voor mens, plant en dier;

#### **Conclusie**

37. Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus vele van de in de Mobiliteitsvisie gegeven ambities op zich kan delen, zou deze in veel van de gevallen toch nog iets ambitieuzer kunnen en zeker meer concreter en dat m.b.t. bijna alle aan de orde gestelde thema's.

*Patrick Greeven*

---

<sup>16</sup> Zie in deze dus o.a. het rapport: ‘Mobiliteit en de coronacrisis – Effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbeleving (KIM, 2020)’.