



Secretariaat:
P.C. Hoofllaan 31
3705 AE Zeist
T: 030-6960141
KvKnr.: 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 raad van Zeist

Zeist, 11 januari 2022

Betreft: ontwerp amendementen t.b.v. de raadsvergadering op 25/01 over RV Mobiliteitsplan Zeist

Geachte raadsleden,

In het netwerk van Stichting Beter Zeist is met organisaties en personen gesproken over het raadsvoorstel Mobiliteitsplan Zeist. Daaruit zijn 2 mogelijke ontwerp amendementen voortgekomen die onderstaand worden aangeboden t.b.v. de besluitvorming over het Mobiliteitsplan op 25/01. Uiteraard is het aan de raad daar al of niet gebruik van te maken. De betrokkenheid van veel Zeistenaren en hun organisaties bij verkeer en vervoer heeft ons tot deze stap gebracht mede gezien de complexiteit van de problematiek. Onderstaande tekst wordt ondersteund door:

- Stichting Beter Zeist,
- Belangenvereniging Hoge Dennen,
- Vereniging Lyceumkwartier Zeist,
- Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide,
- Vereniging Bosch en Duin e.o.,
- Belangenvereniging Den Dolder,
- Stichting Milieuzorg Zeist e.o.,
- vereniging Natuurlijk Zeist-West,
- Comité Jacob van Lenneplan,
- Gehandicapten en Patiënten Platform Zeist,
- Ir. H.J. Hoorn,
- Dr. R.R. van Oirsouw.

1 Ontbreken van (wettelijk verplichte) zienswijzeprocedure

Toelichting

Volgens de "Algemene beginselen van openbaar bestuur" is t.a.v. "1. Het proces van voorbereiding en besluitvorming" het "1c Verbod van détournement de procedure" van toepassing. Dat wordt als volgt uitgewerkt.

"Het bevoegd gezag mag geen besluit nemen met een procedure die niet voor dit besluit bestemd is. Het mag ook geen besluit nemen met gebruik van een procedure, die niet past bij het besluit. De gebruikte procedure moet kloppen met de wet."

In Art 10 lid2 Planwet Verkeer en Vervoer staat:

"Op de voorbereiding van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing." Dat houdt in dat er een

zienswijzeprocedure moet worden gevolgd ter voorbereiding van een GVVP. Nu heeft het college steeds aangegeven dat het Mobiliteitsplan een vervanging is van het GVVP Zeist. En ter voorbereiding van het Mobiliteitsplan is er geen zienswijzeprocedure gevolgd waarop men op het gehele ontwerpplan kon reageren. Er konden vanuit de Zeister samenleving vooraf wel knelpunten worden aangegeven op het gebied van mobiliteit.

Weliswaar is de Planwet Verkeer en Vervoer opgenomen in de omgevingswet, maar die wet is nog niet ingevoerd omdat het Digitaal Stelsel Omgevingswet nog niet voor gebruik gereed was. Het is overigens de vraag wanneer dat wel het geval zal zijn. **Zolang dat niet aan de orde is blijft de Planwet onverkort van kracht en idem het GVVP 2014-2023.** Dat betekent dat het Mobiliteitsplan dus nog niet kan fungeren als onderliggend algemeen beleidskader voor besluiten over verkeer en Vervoer. Er is dus voldoende tijd voor een zienswijzeprocedure over het Mobiliteitsplan.

CONCEPT AMENDEMENT OF VOORSTEL 1

Het raadsvoorstel Mobiliteitsplan Zeist niet te behandelen, maar eerst een zienswijzeprocedure te volgen over het huidige concept en vervolgens over het alsdan resulterende Mobiliteitsplan inspraak te houden via de Ronde Tafel.

2 Verwerking aanbevelingen uit inspraak Ronde Tafel in Mobiliteitsplan

Toelichting

Als het concept amendement 1 of een soortgelijk amendement of voorstel niet wordt behandeld en aangenomen, dan wordt de raad verzocht in te stemmen met amendement 2. Dat laat onverlet dat belanghebbenden alsnog bezwaar en beroep kunnen aantekenen tegen het zonder voorafgaande zienswijzeprocedure vaststellen van het concept Mobiliteitsplan (mede) als vervanging voor het GVVP 2014-2023.

Tijdens de Ronde Tafel is de wens om een uitvoeringsprogramma te maken breed ondersteund. Ook blijkt uit de vele constructieve reacties vanuit de Zeister samenleving dat (aanvullende) participatie over verkeersplannen van groot belang is en zeer gewenst wordt. Via een uitvoeringsprogramma kunnen veel maatregelen in een buurt, dorp, route of mobiliteitsnetwerk beter in onderlinge samenspraak en samenhang worden voorbereid. In dat kader wordt bepleit om de tijdens de inspraak genoemde verbeterpunten van het concept-mobiliteitsplan nader uit te werken in een Uitvoeringsplan Mobiliteit.

In dit verband werden als nog aan te brengen verbeteringen van het Mobiliteitsplan onder meer genoemd participatie- en zienswijzeprocedure, parkeernormen, maatwerk bij toepassing van CROW-richtlijnen, toepassing van nieuwe technologische ontwikkelingen, prioritering van kleine snel toepasbare verkeersingrepen, samenhang van weginrichting en verkeersdeelname, toepassing wegencategorisering, Duurzaam Veilige weginrichting¹), fietsroutes, ruimtebeslag overstappunten t.o.v. groen, verbetering en gemotiveerde actualisering van het kaartmateriaal, rekening houden met duurzaamheid en leefomgeving, toepassing van de Ladder van Verdaas.

¹) Duurzaam Veilig inrichten van wegen houdt in wegversmalling en verwijderen fietsstroken en oversteekplaatsen. Dat betekent veelal een 'shared space' inrichting waarbij fietsers motorvoertuigen zouden moeten afremmen.

Wij verzoeken de raad dan ook het raadsvoorstel als volgt te amenderen.

CONCEPT AMENDEMENT 2

I In het Mobiliteitsplan het volgende opnemen:

1. Het vierjaarlijks opstellen en vaststellen van een Uitvoeringsplan Mobiliteit.
2. De ontwikkeling van het Uitvoeringsplan te laten plaatsvinden met participatie van alle belangstellende belanghebbenden.
3. Het Uitvoeringsplan vast te stellen na een zienswijzeprocedure en een Ronde Tafel voor (formele) inspraak.
4. De parkeernormen nu niet normatief in het Mobiliteitsplan vast te leggen maar dat te doen in het kader van de komende Parkeernota.
5. In het Uitvoeringsplan Mobiliteit ruimte te laten voor:
 - a. Toepassen van maatwerk per situatie, buurt, wijk en dorp onder andere m.b.t. de CROW-richtlijnen, zijnde namelijk geen richtlijnen van de Rijksoverheid.
 - b. Verwerken van consequenties van nieuwe ontwikkelingen, zoals Smart Design voor verkeersregeling installaties (VRI's) en ISA (Intelligent Speed Adaption²).
 - c. Prioriteren van uitvoeringscapaciteit en financiële middelen voor gevraagde kleinere ingrepen die snel tot acceptabele resultaten leiden.
 - d. Prioritering voor veilig reizen, parkeren, lopen en oversteken door kwetsbare groepen en personen met een beperking.
 - e. Uitvoeren van een verbeteringsplan voor een wegcategorisering met maatschappelijk draagvlak in de gemeente en ook maatwerk bij de toepassing van het principe Duurzaam Veilig, vergelijkbaar met de wegcategorisering van het GVVP 2014-2023 zoals t.a.v. de maximale verkeersintensiteiten.
 - f. Gemotiveerd actualiseren en verbeteren van de kaarten met wegcategorieën, hoofdfietsroutes en fietsroutes (In dit kader dus de huidige kaarten van het concept niet in het Mobiliteitsplan opnemen) en voornamelijk uitgaan van kaarten bij het huidige GGVP.
 - g. Standaard toepassen van de Ladder van Verdaas als algemeen kaderstellend onderdeel van het Uitgangspuntenkader³).
 - h. De gegeven uitgangspunten in het 'Uitgangspuntenkader' onder het kopje 'Flankerende beleidsterreinen' zouden meer SMART moeten worden geformuleerd en aangevuld met criteria waaraan nu weinig of geen aandacht wordt gegeven. Het gaat om de leefomgeving zoals schone lucht (Advieswaarden WHO en Schone Lucht Akkoord), geluidsbelasting (Advieswaarden WHO), natuur (natuurinclusief ontwerpen) en groene

²) **Intelligent Speed Adaptation of Intelligente snelheidsassistentie** is een systeem waarmee van buitenaf de snelheid van voertuigen kan worden beïnvloed. ISA zit al in de nodige auto's en is sinds **1 januari 2022** verplicht in alle nieuwe auto's in Europa. Toepassing van ISA kan in de nabije toekomst veel kosten en overlast voorkomen en tijd besparen voor wegaanpassingen ter beperking van de snelheid van motorvoertuigen t.b.v. de verkeersveiligheid. Zie verder het addendum d.d. 16 december 2021 van de inspraakreactie van de Bewonersvereniging Hoge Dennen.

³) **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.

- beeldkwaliteit in samenhang met recreatie.
- i. Na de vaststelling van het alsdan SMART geformuleerde Uitvoeringsplan Mobiliteit samen met de maatschappelijke organisaties en andere direct belanghebbenden werken aan de uitvoering en periodieke actualisering van het plan.

II Gezien punt I verder in het Mobiliteitsplan op te nemen

1. Het kaartmateriaal voor de wegencategorisering en de fietsroutes via een apart traject - onderdeel van het uitvoeringsplan - vast te stellen.
2. Ten aanzien van het eventuele HOV Zeist - USP het benodigde onderzoek, de ruimtelijke inpassing en de financiering (ook voor de lange termijn) af te wachten alvorens een standpunt over het HOV in te nemen.
3. Voor een goede fietsverbinding USP-Zeist de moties van de gemeenteraden De Bilt en Zeist te volgen⁴⁾
4. Het Mobiliteitsplan wordt pas uitgevoerd en zo nodig daartoe gewijzigd in samenhang met de vaststelling door de raad van het Uitvoeringsplan.

Graag vragen wij uw aandacht voor deze onderbouwde ontwerp amendementen

Met vriendelijke groet,



Egbert Visscher, voorzitter
Stichting Beter Zeist

⁴⁾ De gemeenteraden van De Bilt en Zeist hebben moties aangenomen over het opknappen van de Bisschopsweg.