

Mobiliteitsvisie

Ambities en uitgangspunten
voor mobiliteit in de
gemeente Zeist

10 maart 2021





Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1. Inleiding	4
2. Waarom een mobiliteitsvisie	6
3. Uitgangspunten	9
4. De Zeister mobiliteit in beeld	10
5. Ambities	15
6. Participatie	25
7. Vervolg	28

Voorwoord

Zeist in beweging: groen, slim, veilig en bereikbaar

Voor u ligt de mobiliteitsvisie. Daarin geven we richting aan mobiliteitsbehoeften en de keuzes die de meesten van ons daarbij elke dag maken: ga ik lopen, pak ik de fiets, de bus of toch de auto?

Mobiliteit is belangrijk, voor onze gezondheid, onze sociale contacten, werk, school, levensonderhoud, cultuur en recreatie. Gelijkwaardigheid van vervoersmiddelen vormt het uitgangspunt van deze visie, zodat mensen in Zeist keuzevrijheid hebben om van A naar B te komen. Om die gelijkwaardigheid tussen de vervoersmiddelen te creëren, geven we de komende jaren extra aandacht aan de fietser en de wandelaar. De huidige wegindeling is immers veelal gericht op de auto. Het autogebruik blijft echter ook belangrijk omdat voor velen het gebruik van de auto een noodzakelijk gegeven is.

Onze speerpunten zijn verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit, slim omgaan met ruimte en bereikbaarheid met alle vervoerswijzen. Daarbij is het belangrijk dat iedereen in Zeist zich zo goed mogelijk kan verplaatsen, nu en in de toekomst. Kortom: iedereen doet mee! De ambities worden in deze mobiliteitsvisie nader uiteengezet.

Fietsen neemt de afgelopen decennia in populariteit toe. Mensen willen graag bewegen daarom is de positie van de fiets heel belangrijk. De fiets is per definitie duurzaam en neemt relatief weinig ruimte in beslag. Maar de voorwaarde is wel dat fietsen in Zeist veilig is en dat bestemmingen goed met de fiets bereikbaar zijn. Bovendien gaat het niet alleen om goede fietspaden, maar ook om fietsparkeren, korte wachttijden en goede overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer. Het is ook belangrijk dat we mensen in Zeist, waar nodig, leren en stimuleren om te fietsen.

Mobiliteit is enorm in beweging. De afgelopen jaren zijn er veel ontwikkelingen geweest waardoor we met elkaar beseffen dat we anders met mobiliteit om moeten gaan. COVID-19 heeft deels onze bewegingsvrijheid aan banden gelegd. Ineens is het

niet meer zo vanzelfsprekend om met het openbaar vervoer te reizen en overwegen we bewuster of 'onze verplaatsing wel noodzakelijk is'. Meer thuiswerken is in de toekomst mogelijk één van de oplossingen voor het mobiliteitsprobleem. Is die tweede auto nog wel noodzakelijk of is een deelauto een beter alternatief? Ten aanzien van deze onderwerpen, en toekomstbestendige mobiliteit in het algemeen, willen we graag samenwerken met andere overheden, zoals het Rijk, de provincie en de U10-gemeenten.

Onze dank gaat uit naar de klankbordgroep, bestaande uit inwoners en experts, die bij het opstellen van de visie betrokken is geweest. Ook de Adviescommissie Milieu en Leefomgeving en de vele bewoners die tijdens de Maaltijd van Zeist tips en adviezen hebben gegeven, danken we hartelijk voor hun inbreng.

Deze mobiliteitsvisie werken we uit in een mobiliteitsplan. Daarin gaat het over de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de wijken. Dit mobiliteitsplan vervangt het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2014-2023). Voor de uitwerking gaan we (online) de wijken in om met u, als inwoners en ondernemers, het gesprek te voeren.

Wouter Catsburg
Wethouder Mobiliteit, Gemeente Zeist



1. Inleiding

Hoe ga ik vandaag naar mijn werk of school? Welke route neem ik als ik een stukje wil wandelen of fietsen? Hoe kom ik morgen in het Binnenbos voor een gezellig bakje koffie met elkaar? Wat is de mooiste, snelste, kortste, veiligste route? Is er een station of bushalte dichtbij? Kan ik mijn auto voor de deur parkeren of kijk ik uit op groen en loop ik een stukje naar de parkeerplaats? En kan ik als mantelzorger goed parkeren bij mijn moeder voor wie ik zorg? Kan ik mijn elektrische fiets of auto opladen? Ga ik daarna nog ergens anders heen? En natuurlijk ook: hoe hard waait het en blijft het droog?

Wat deze vragen laten zien, is dat het onderwerp mobiliteit iedereen in Zeist aangaat. Maar ook dat het over keuzes gaat. Keuzes over de manier waarop we ons als inwoner, forens of recreant verplaatsen. Keuzes over de functie en de waarde van onze leefomgeving. Wat is de betekenis van de straat voor mijn huis? Is het een efficiënte verkeersruimte voor de auto of is het juist een publieke ruimte waar het fijn is om te verblijven en waar je anderen kunt ontmoeten?

Mobiliteit bestaat uit een optelsom van individuele en collectieve keuzes om van A naar B te komen. Boven de vraag welke afwegingen er individueel en collectief worden gemaakt, hangt een grotere vraag: waar kiest Zeist voor, nu en in de toekomst? Dit komt terug in het coalitieakkoord 2018-2022: “De komende jaren zal de mobiliteitsvraag in Zeist en de regio flink toenemen. Tegelijkertijd gaat de manier waarop we ons verplaatsen veranderen. Als we niets doen, gaat Zeist vastlopen, zullen kernen minder goed bereikbaar worden, komt de gezonde leefomgeving onder druk te staan en gaat de verkeersonveiligheid toenemen. De opgave voor Zeist is om goed in te spelen op deze veranderingen. Dit om zo Zeist leefbaar, veilig en bereikbaar te houden.”

De gemeente wil goed bereikbaar en toegankelijk blijven voor alle inwoners en bezoekers van Zeist, de transitie maken naar een duurzaam vervoerssysteem en de verkeersveiligheid verbeteren. Dat alles moet passen in de groene kwaliteiten van Zeist. Anno 2021

vragen verschillende ontwikkelingen om scherpere in de keuzes van Zeist. Zo zal de regio Utrecht zich de komende decennia snel doorontwikkelen, blijkt uit de scenariostudies in het kader van het Ruimtelijk Economisch Perspectief (REP). Dit alles resulteert in een grotere vraag naar mobiliteit en parkeren. In dit kader wordt er in Zeist, de U10-regio en de provincie Utrecht hard gewerkt aan het verbeteren van het openbaar vervoer en fietsverbindingen. Ook werken we als gemeente aan het verduurzamen van die toenemende mobiliteit: dat doen we in de routekaart Nieuwe Energie voor Zeist met de actielijn Duurzame Mobiliteit. Tegelijkertijd beïnvloedt COVID-19 onze mobiliteitsbehoefte: Nederlanders gingen minder reizen en verspreid over de dag, namen minder vaak het openbaar vervoer en juist vaker de auto en de fiets en er stonden minder files. De parkeerdruk in de wijken is echter extra hoog omdat veel mensen thuis werken. Wat hiervan de langetermijneffecten zijn is nog niet duidelijk. Wel laat het zien dat er naast beperkingen ook kansen zijn: door kritisch te kijken naar onze verplaatsingen en de mogelijkheden om vaker thuis te werken is de toekomstige mobiliteitsbehoefte wellicht minder - of anders - dan eerder werd gedacht.

Ook diverse lokale en regionale ontwikkelingen vragen om duidelijke mobiliteitsambities in Zeist. Daarmee gaat de Zeister mobiliteit niet enkel over verkeer en vervoer, maar ook over grotere thema's als duurzaamheid, leefbaarheid en inclusiviteit - hoe kan iedereen zich goed en veilig blijven verplaatsen in Zeist? De centrale vraag is dan ook hoe mobiliteit kan bijdragen aan 'een goed leven in Zeist'. Groen en cultuurhistorie zijn daarvan belangrijke onderdelen. De basis voor het Zeister mobiliteitsbeleid is uitgewerkt in deze mobiliteitsvisie. Deze visie beschrijft de ambities en uitgangspunten voor de mobiliteit in Zeist en sluit aan op bestaande kennis, beleid en reeds gemaakte keuzes. Deze mobiliteitsvisie wordt vervolgens uitgewerkt in een mobiliteitsplan, dat concrete maatregelen en acties bevat. Dit mobiliteitsplan vervangt het huidige Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2014-2023,

het verkeerscirculatieplan en de parkeerbeleidsnota uit 2004.

Voor het opstellen van deze visie is gebruik gemaakt van de opbrengst van gesprekken met de samenleving (via de Maaltijd van Zeist), het college van Burgemeester en Wethouders en de Adviescommissie Milieu en Leefomgeving. Daarnaast zijn werksessies gehouden met ambtenaren van diverse beleidsdisciplines, een klankbordgroep (met specialisten en belanghebbenden), met de Jongerenraad en (tweemaal) met de gemeenteraad.

Leeswijzer

Dit document gaat eerst in op de vraag waarom het nodig is deze mobiliteitsvisie op te stellen. Hiervoor is onder andere gekeken naar het huidige

beleid - waaronder het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2014-2023 en de parkeerbeleidsnota: op welke punten is het beleid nog steeds actueel en bruikbaar en op welke onderdelen is bijstelling nodig? In hoofdstuk 3 worden vervolgens de uitgangspunten vanuit de nationale, provinciale, regionale en lokale (beleids)context gegeven. In hoofdstuk 4 zijn de huidige stand van zaken en de ontwikkelingen in de Zeister mobiliteit weergegeven. Dit hoofdstuk duidt de aanleiding voor de ambities en uitgangspunten die in hoofdstuk 5 zijn uitgewerkt. Om de uiteindelijke stap te maken naar een mobiliteitsplan is draagvlak onder de Zeister samenleving een voorwaarde. Daarvoor is het nodig dat die samenleving op verschillende momenten en manieren mee kan praten over mobiliteit in Zeist. De wijze waarop dit participatieproces wordt voorgesteld, is beschreven in hoofdstuk 6.



2. Waarom een mobiliteitsvisie?

Mobiliteit is een voorwaarde voor persoonlijke ontwikkeling, voor werk, voor opleiding, maar ook voor sport, cultuur en recreatie en natuurlijk voor persoonlijk contact. En daarmee draagt mobiliteit bij aan een goed leven in Zeist. Bepaalde vormen van (inactieve) mobiliteit hebben nadelen voor de gezondheid. Fietsen en lopen hebben daarentegen weer voordelen. Omdat mobiliteit ons allemaal aangaat, bepalen we ook samen de koers. Een koers naar veilige, duurzame en toegankelijke mobiliteit en goede bereikbaarheid ongeacht het vervoermiddel. Daarbij is het niet alleen belangrijk om onze ambities op het gebied van mobiliteit te bepalen maar ook hoe we samen invulling geven aan deze ambities.

Momenteel is het mobiliteitsbeleid van de gemeente Zeist ondergebracht in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2014-2023 (GVVP) uit 2013, het Verkeerscirculatieplan (VCP) uit 2012 en de parkeerbeleidsnota uit 2004. Een deel van dat beleid is nog actueel en bruikbaar, maar voor een ander deel geldt dat beleidsmatige uitgangspunten ontbreken of bijstelling vragen omdat ze onvoldoende handvatten geven voor de huidige opgaven en ontwikkelingen.

Het GVVP bevat diverse actuele en bruikbare uitgangspunten. Voorbeelden hiervan zijn de bijdrage van duurzame mobiliteit aan een klimaatneutrale gemeente (in 2050), mobiliteitsmanagement (zoals meer thuis werken), prioriteit geven aan fiets en openbaar vervoer en efficiënter (fiets)parkeren. Andere uitgangspunten ontbreken of vragen actualisatie. Zo dient er in de wegencategorisering, conform de uitgangspunten van Duurzaam veilig (zie kader), een striktere keuze worden gemaakt tussen verkeer (gebiedsontsluitingswegen) en verblijven (erftoegangswegen). Voor de inrichting van wegen en kruispunten zijn daarnaast de richtlijnen van het CROW leidend. Verder ontbreekt in het GVVP een actuele visie op hoe de mobiliteit zich ontwikkelt, wat de huidige en toekomstige knelpunten zijn en hoe deze kunnen worden opgelost.

Duurzaam Veilig Wegverkeer

De Duurzaam Veilig-visie is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersonveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat' door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt. Bron: <https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/>

Het Verkeerscirculatieplan (VCP) bevat veel aannames die niet onderbouwd of onduidelijk zijn. Voorbeelden hiervan zijn het vermelden van sluipverkeer zonder duidelijke oplossingsrichtingen en de onduidelijkheid rondom de voorgestelde maatregelen om intensiteiten terug te dringen. Diverse maatregelen zijn strijdig met de richtlijnen, zoals het in stand houden van voorrangsroutes in verblijfsgebieden (waar richtlijnen gelijkwaardige voorrang voorschrijven) en weinig eenheid en duidelijkheid in wegontwerp, snelheidsregimes en de relatie hiertussen.

De huidige parkeernota heeft raakvlakken met aanverwante thema's zoals mobiliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid en fijn wonen. Er wordt alleen niet beschreven wat we ten aanzien van die thema's willen bereiken en hoe parkeren hier aan kan bijdragen. Het doel van een parkeernota is om de vraag en het aanbod van parkeerplaatsen in Zeist op elkaar af te stemmen, rekening houdend met gewenste maatschappelijke effecten op het gebied van leefbaarheid, economie en duurzaamheid. Daar geeft de huidige nota geen inzicht en sturing in. Ook geeft

de parkeerbeleidsnota te weinig handvatten voor de toetsing van bouwplannen als het parkeren betreft. De parkeernormen moeten worden bijgesteld aan de hand van actuele kerncijfers van het CROW. De parkeernormen zouden tenslotte afgestemd moeten worden op de problematiek en (mobiliteits)kansen in de diverse wijken en kernen.

Zeister mobiliteit in beweging

Zoals eerder geschetst is de Zeister mobiliteit in beweging. De belangrijkste knelpunten en uitdagingen liggen in Zeist op het gebied van veiligheid, ruimtegebruik, duurzaamheid, bereikbaarheid en inclusiviteit, zie hiervoor ook hoofdstuk 4.

- **Veilig, leefbaar en gezond.** Hoewel Zeist relatief weinig verkeersongevallen kent (figuur 5), is er een aantal onveilige wegen die om verbetering vragen (figuur 6). Ook heeft het verkeer door onder andere fijnstof invloed op de leefbaarheid en gezondheid in Zeist (figuur 7).
- **Slim omgaan met ruimte.** Ondanks het feit dat Zeistenaren iets vaker de fiets pakken dan de rest van Nederland, legt het autobezit in de gemeente een groot beslag op de ruimte (figuren 8 en 9). Dit komt bijvoorbeeld het fietscomfort niet ten goede, zo scoort Zeist qua fietsbeleving en fietsaantrekkelijkheid voor kwetsbare fietsers onder het Nederlands gemiddelde (figuur 10).
- **Duurzame mobiliteit.** Een groeiend deel van het Zeister autobezit is duurzaam. Zeist ziet een groei in elektrische auto's, deelauto's en publieke laadpunten. Het feit dat het overgrote deel van de pendelstromen binnen vijftien kilometer ligt (kans voor openbaar vervoer en fiets) en grotendeels naar Utrecht, Amsterdam, Amersfoort (goed bereikbaar met het openbaar vervoer) biedt concrete aanleiding om in overleg met werkgevers in te zetten op gedragsverandering en dit te stimuleren met campagnes en verbetering

van de infrastructuur voor fiets en OV om zo de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten.

- **Balans in bereikbaarheid.** Zeist is over het algemeen een goed bereikbare gemeente, maar kent nog steeds gebieden die minder goed bereikbaar zijn voor fietser, openbaar vervoer (zie figuur 12) en voetganger
- **Iedereen doet mee.** De bevolking van Zeist groeit en vergrijst (figuur 14). Dit betekent dat mobiliteitsvragen en -behoeftes in de toekomst veranderen.

In hoofdstuk 5 zijn deze onderwerpen nader uitgewerkt in ambities en speerpunten.

Zeister Mobiliteit, verleden en toekomst¹

Al voor 1500 ontstonden er wegen die Zeist verbonden met de omgeving; in de vorm van kerkepaden, schaapsdriften, heerwegen en ontginningsassen. Het tracé volgt vaak lijnen in het landschap: bijvoorbeeld punten met gelijke hoogtelijnen. Vele van deze wegen bestaan nu nog: de Noordweg, Kroostweg, Utrechtseweg, Dribergseweg, Oude Arnhemse Bovenweg en de Hogewegen.

Velen zullen het niet geloven, maar ooit heeft men in Zeist scheepvaart gekend. Tussen 1638 en 1642 werd de Biltse en Zeister Grift gegraven waardoor transporten van en naar Utrecht en Amsterdam mogelijk waren. Pas in 1960 werd de Grift officieel door Provinciale Staten afgevoerd van de lijst van vaarwateren.

Tot in de twintigste eeuw was het paard belangrijk voor het vervoer in Zeist. In 1878 werd de Stichtsche Tramway Maatschappij opgericht en al gauw kwam er een paardentramverbinding (met halfuursfrequentie en zelfs een nachtdienst) die dertig jaar in gebruik is gebleven. In augustus 1909 maakte de paardentram plaats voor de elektrische. De reis naar Utrecht duurde toen nog maar 44 minuten, 21 minuten sneller dan voorheen. Veertig jaar later nam de directeur van de Nederlandse Buurtspoorweg Maatschappij afscheid van het voertuig met de woorden: "De tram is dood. Leve de bus". Trams komen en gaan, want ruim 70 jaar later praten we opnieuw over een tramlijn, deze keer naar Utrecht Science Park en Amersfoort...

In 1901 vond de opening plaats van de spoorlijn Zeist-De Bilt. Deze spoorlijn liep van Station Zeist (tegenover het Bethaniëplein) naar Bilthoven en was van grote betekenis voor de ontwikkeling van Huis ter Heide en Bosch en Duin. Ook Den Dolder ontstond rond het station, dat tot 1912 de naam 'Dolderseweg' droeg, op

de lijn tussen Utrecht en Baarn/Amersfoort.

Na de Tweede Wereldoorlog nam het wegvervoer een grote vlucht. In de jaren '60 en '70 werden de A12 en de A28 gepland en aangelegd. Vooral tegen het tracé van de A28 waren veel bezwaren, niet alleen vanwege natuurbehoud (Amelisweerd) maar ook vanwege geluidshinder, onder meer voor Vollenhove. Dit leidde ertoe dat de weg die eind jaren '70 gereed was, pas begin jaren '80 in gebruik werd genomen. In de tussentijd deed de snelweg dienst als tennisbaan (met de middenvangrail als net) en als filmlocatie (want waar vind je nou een lege snelweg?). Binnen de bebouwde kom legde het Verkeerscirculatieplan van 1987 de basis voor het wegen- en fietspadennetwerk dat we tot de dag van vandaag kennen, met onder meer eenrichtingsverkeer op de Slotlaan en de Oude Arnhemseweg en het afsluiten van de Voorheuvel voor gemotoriseerd verkeer.

En anno 2021? De afgelopen decennia is met name het fietsgebruik toegenomen. De fiets is gezond, duurzaam, neemt weinig ruimte in beslag en is binnen de gemeente vaak het snelste vervoermiddel. Bovendien heeft de elektrische fiets onze actieradius vergroot en kunnen mensen hierdoor langer blijven fietsen. De groei van het fietsgebruik stelt ook eisen aan de fietsinfrastructuur: meer ruimte (ook voor parkeren), verkeersveilig ontwerp en kunnen doorfietsen. Niet alleen de fiets maar ook andere vervoermiddelen ontwikkelen zich in een rap tempo. De elektrische auto, deelvoertuigen... Of misschien juist de ultieme combinatie van vervoermiddelen, 'Mobility As a Service', van A naar B met de vervoermiddelen die op dat moment handig en beschikbaar zijn. De toekomst laat zich niet voorspellen maar met slim inspelen op trends en de kennis van nu, zetten we in Zeist de koers uit naar toekomstbestendige mobiliteit!

¹ Bronvermelding: "Het kan verkeren, honderd jaar verkeer in Zeist", Jan-Paul Rosenberg, 1997

3. Uitgangspunten

In de volgende hoofdstukken staan de lokale ambities voor onze mobiliteitsvisie beschreven. Die ambities staan in een regionale, provinciale en nationale context. Als centraal gelegen gemeente zijn er allerlei ontwikkelingen die Zeist raken. Ook heeft Zeist niet overal direct invloed op; regionale, provinciale en nationale projecten en beleidsinzet zijn van invloed op de mobiliteit in Zeist. De mobiliteitsvisie van Zeist heeft zich hiertoe te verhouden. Ook lokale visies op andere beleidsthema's of overkoepelende visiedocumenten zijn van invloed op het mobiliteitsbeleid. In de uitwerking van het mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met deze bredere context. Deze (boven) lokale richtlijnen, beleid en wetgeving bepalen gezamenlijk de bewegingsruimte waarbinnen het Zeister mobiliteitsplan vorm moet krijgen. Ook zal het mobiliteitsplan wat betreft de verschillende mobiliteitsthema's zorgvuldig worden afgestemd op ander beleid en vice versa.

Bovenlokaal:

- Nationaal zeggenschap openbaar vervoer (trein)
- Provinciale zeggenschap openbaar vervoer (bus, HOV)
- Landelijke richtlijnen CROW
- Wegenverkeerswet
- Samenwerkingsverband U10
- Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
- Rijkswaterstaat: onder andere ontwikkelingen aan de Ring Utrecht
- U Ned, waaronder een regionale parkeervisie en de nieuwe ov-verbinding tussen Utrecht Science Park en Zeist (en mogelijk verder richting Soesterberg)
- Provinciale mobiliteitsvisie
- Ruimtelijk Economisch Perspectief (REP)
- Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP)
- Mobiliteitsvisies/-plannen van grensgemeenten

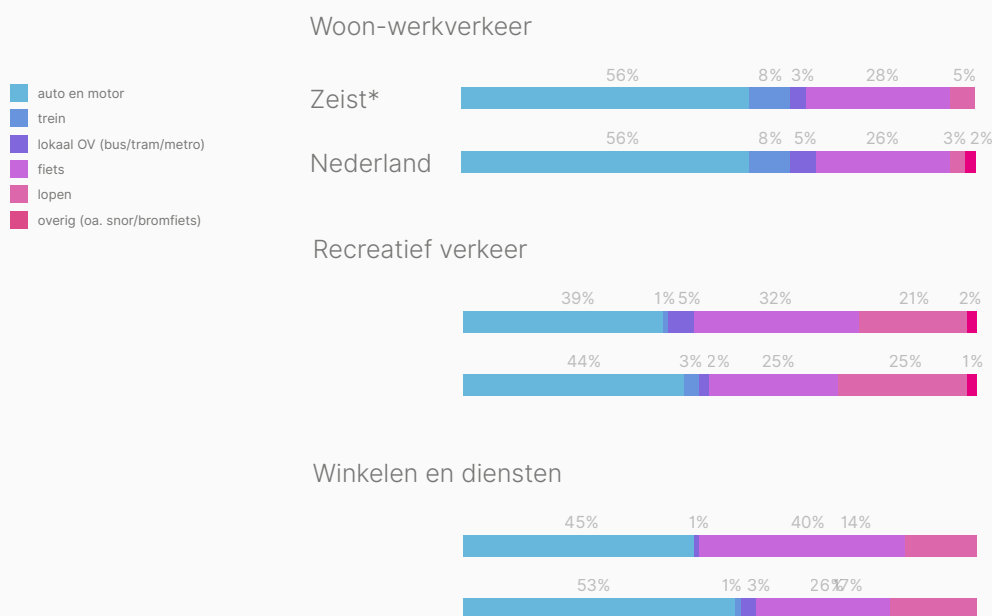
Lokaal (deels in ontwikkeling):

- Propositie Zeist
- Woonvisie Zeist
- Omgevingsvisie en omgevingsplan die in het kader van de Omgevingswet worden opgesteld
- Routekaart nieuwe energie, o.a. actielijn Duurzame Mobiliteit
- Diverse subsidietrajecten
- Concept-Beleidsnota Klimaatbestendig Zeist

4. De Zeister mobiliteit in beeld

Hoe zit de mobiliteit in Zeist nou in elkaar? Over mobiliteit zijn veel data beschikbaar. Om een algemene indruk te geven van de mobiliteit in Zeist, hoe deze zich ontwikkelt en waar de belangrijkste opgaven liggen geven we hier in een aantal infographics, kaarten en statistieken een samenvatting van de belangrijkste data.

1 Vervoerswijzekeuze Zeist (voor verschillende reismotieven)

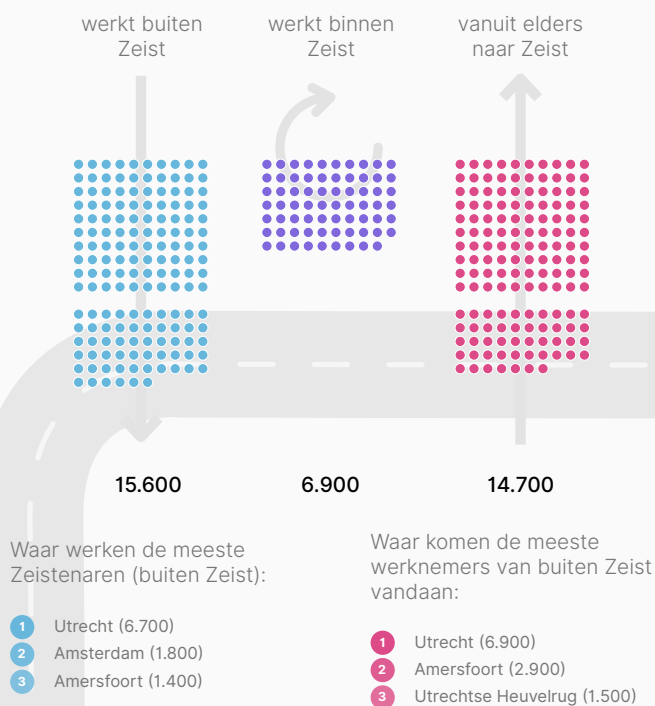


*voor de vervoerswijzekeuze van Zeist zijn de data van 2018 en 2019 gecombineerd omdat van een enkel jaar het aantal respondenten te beperkt is. Voor Nederland is gekeken naar het jaar 2019 alleen.

Bron: CBS (2019), OVIN (2017); bewerking RUIMTEVOLK

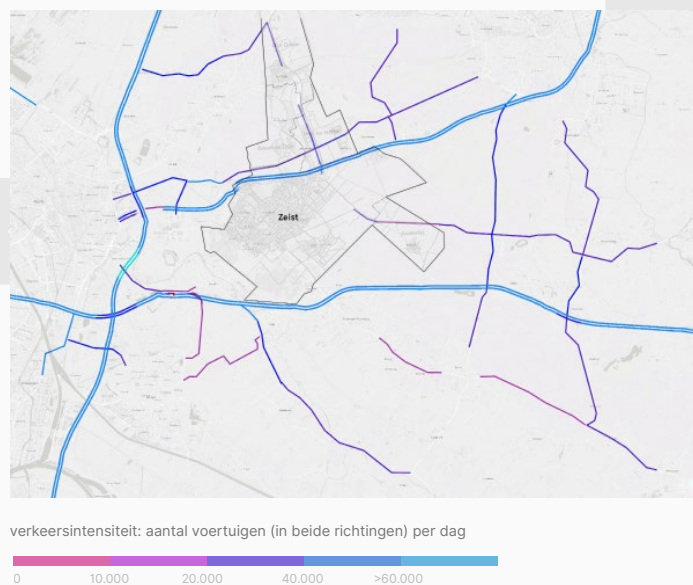
2 Forensen met woon- en/of werkplaats Zeist

De dagelijkse verkeerstromen van forensen met woon- en/of werkplaats Zeist



Bron: CBS (2018); bewerking RUIMTEVOLK

3 Intensiteiten autonetwerk



Bron: Provincie Utrecht (2019), Rijkswaterstaat (2020); bewerking RUIMTEVOLK

4 Veel pendelstromen op korte afstand

Hoe ver wordt er van en naar Zeist gereisd voor werk?

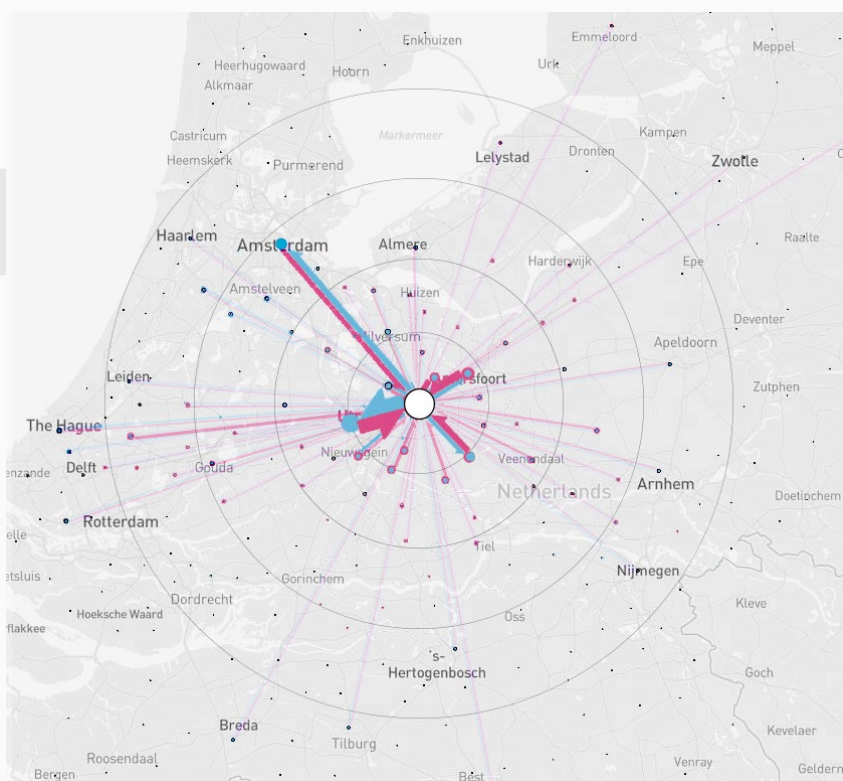
Aantal banen (van uitgaande Zeistenaren + van inkomende werknemers) per afstand:

0 - 15 km*	31.100 (84%)
15 - 30 km**	1.600 (4%)
30 - 45 km***	3.500 (9%)
verder	1.000 (3%)

*o.a. banen in Zeist, Amersfoort, Utrecht, Houten, de Bilt, Soest

** o.a. banen in Hilversum, Woerden, Veenendaal

*** o.a. banen in Amsterdam, Almere, Gouda



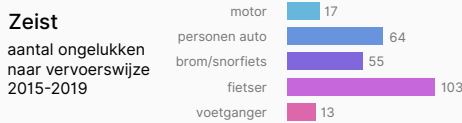
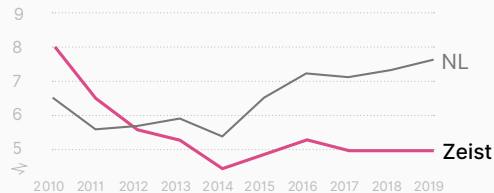
Bron: CBS (2019); bewerking RUIMTEVOLK

uitgaande pendel
inkomende pendel

Veilig, leefbaar en gezond

5 Verkeersongevallen

Ontwikkeling verkeersongevallen
Ongevallen per 1.000 inwoners



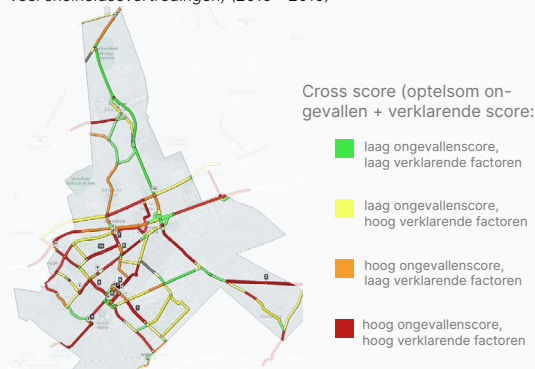
Landelijk lag het percentage fietsers onder ernstig verkeersgewonden op **66%** (De Staat van de Veiligheid 2020, SWOV). In Zeist maakten fietsers gemiddeld **40%** van de ongevallen uit tussen 2015-2019.

Bron: ViaStat (2020); bewerking RUIMTEVOLK

6 Onveilige wegen

'CROSS-score' kaart

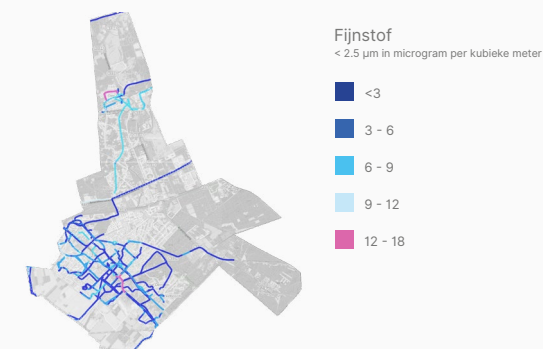
Segmenten (van het drukste weggennet in Zeist) naar ongevallen score én verklarende score (verklarende score kan o.a. zijn: een onduidelijke wegindeling of veel snelheidsovertredingen) (2015 - 2019)



Bron: ViaStat (2020); bewerking RUIMTEVOLK

7 Gezondheid en leefbaarheid

Snuffelfiets meet fijnstof in Zeist



Bron: Snuffelfiets, Civity Dataplatform (2021) (data van: 3 maart 2020)

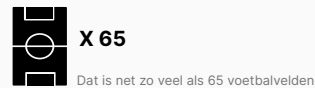
Slim omgaan met ruimte

8 Autobezit en ruimteclaim

In Zeist zijn er **36.665** auto's

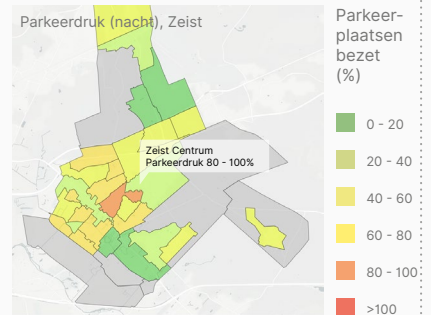
Dat is 1.3 auto per huishouden. Het Nederlands gemiddelde is 1.1

Aan parkeerplekken nemen deze **458.312** m2 in beslag.



Bron: CBS Statline; bewerking RUIMTEVOLK

9 Parkeerdruk

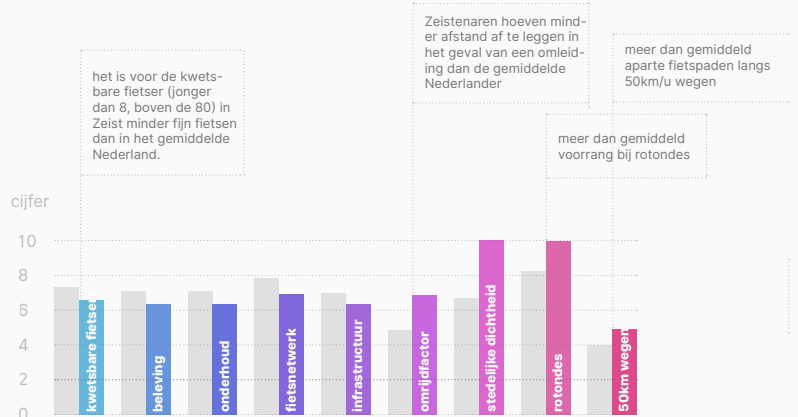


Bron: Parkeeronderzoek Zeist 2020; bewerking RUIMTEVOLK

Duurzame mobiliteit

10 Zeist een fietsstad?

De mening van Zeister fietsers opgehaald door de Fietsersbond over het Zeister fietsklimaat (vergeleken met het gemiddelde voor Nederland)

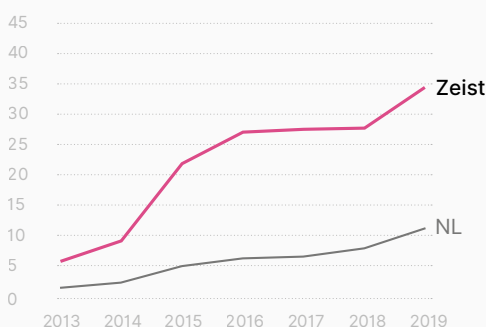


Bron: de Fietsersbond (2020); bewerking RUIMTEVOLK

11 Elektrische en deelauto's

Ontwikkeling elektrische auto's 2013 - 2019

Elektrische auto's per 100.000 inwoners



Bron: RDW (2019); bewerking RUIMTEVOLK

In Zeist...

...zijn er **0,59** deelauto's per 1000 inwoners

Het Nederlands gemiddelde is 0,48.

...zijn er **5.84** publieke laadpunten per 1000 inwoners

Het Nederlands gemiddelde is 3.74.

...is de dekkingsgraad elektrische laadbehoefte* **49,5%**

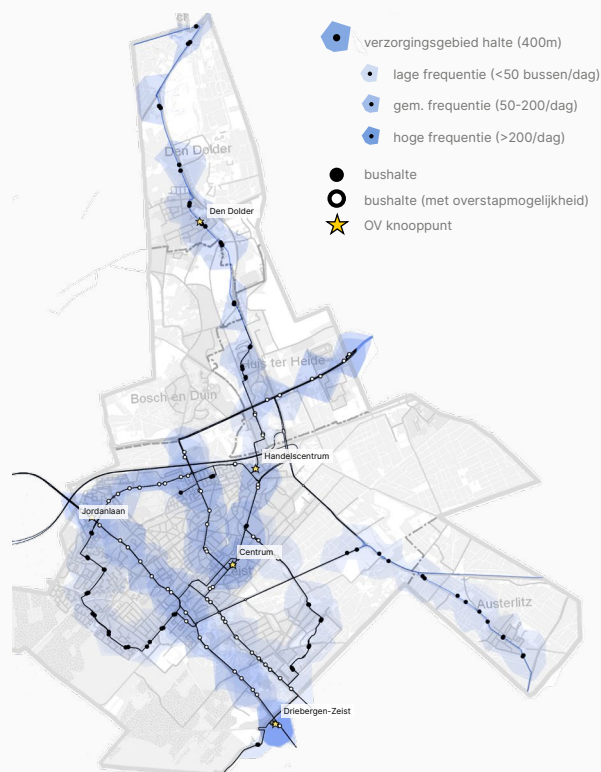
Hiermee staat Zeist op plek 28 van de 355 gemeenten.

*aantal elektrische auto's binnen 250 meter van publieke laadpaal.

Bron: Overmorgen (2020), kencijfers VNG; bewerking RUIMTEVOLK

Balans in bereikbaarheid

12 Verzorgingsgebied OV: nabijheid bus

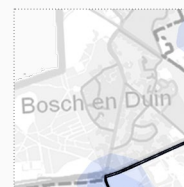


Bron: CROW, Trajan (2020); bewerking RUIMTEVOLK

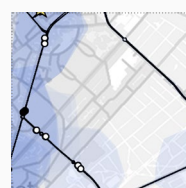
Plekken in Zeist buiten het OV verzorgingsgebied



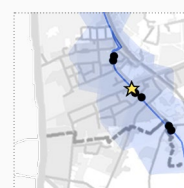
Patijnpark



Bosch en Duin



Lyceumkwartier



Den Dolder West



Griffensteyn



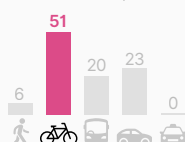
Austerlitz

13 Voor- en natransport Driebergen Zeist

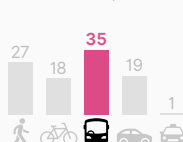
Reizigers per dag



Voortransport (%)



Natransport (%)



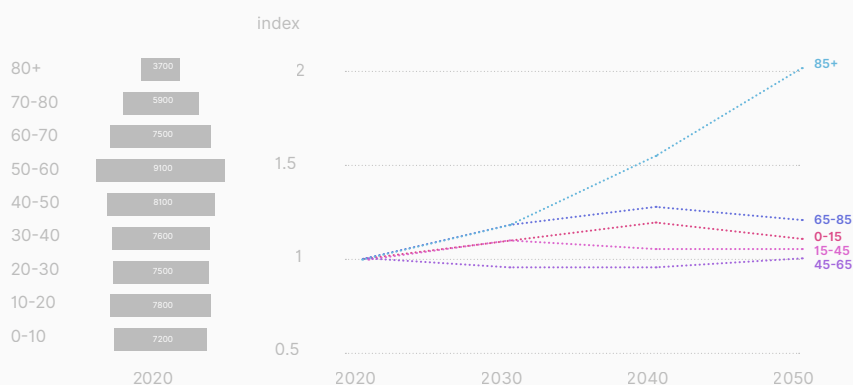
Onder **voor-** en **natransport** verstaat de NS "de verdeling van het type transport dat gebruikt wordt om het station te bereiken (voortransport) of om de eindbestemming te bereiken (natransport) op een gemiddelde werkdag."

Bron: NS Jaarverslag 2019; bewerking RUIMTEVOLK

Iedereen doet mee

14 Ontwikkeling in de bevolkingssamenstelling

Veranderingen in de bevolkingssamenstelling



Met de grote toename van van 85-plussers worden thema's zoals **toegankelijkheid** en **veiligheid** nog belangrijker.

Zo is **9%** van de 65-plussers in Zeist ernstig beperkt vanwege gezondheid en heeft **25%** minimaal één beperking in horen-zien of mobiliteit.

Ook met andere kwetsbare groepen moet rekening worden gehouden. Zo loopt of fietst in Zeist **69%** van de 10/11 jarigen elke dag naar school.

Ook is ruimte bieden voor voldoende beweging en **sport** van belang voor de **gezondheid**. Ouderen blijven langer sporten (fietsen en wandelen). En 44% van de bevolking gebruikt sport-apps zoals Runkeeper, Strava en Samsung Health

Bron: CBS (2020), GGD (2019) Staat van Utrecht; bewerking RUIMTEVOLK



5. Ambities

Ambitie 1: Veilig, leefbaar en gezond

Zeist is een relatief verkeersveilige gemeente. Sinds 2012 gebeuren er in Zeist per duizend inwoners minder ongelukken dan gemiddeld in Nederland. In 2019 waren er in Zeist per duizend inwoners vier verkeersongevallen, landelijk lag dit aandeel bijna twee keer zo hoog. Het betreft in Zeist vooral ongevallen met personenauto's, maar ook onder fietsers en bromfietzers vinden ongelukken plaats. Naast verkeersongevallen hebben verplaatsingen ook negatieve effecten op leefbaarheid en gezondheid. Denk daarbij aan geluidsoverlast, stankoverlast, luchtvervuiling en daaraan gerelateerde gezondheidsklachten (zie hoofdstuk 4, figuur 7).

Zowel de verkeersongevallen als de negatieve effecten op leefbaarheid en gezondheid wil Zeist terugbrengen. Veiligheid is daarmee een integraal onderdeel van het Zeister mobiliteitsbeleid. Dit is in lijn met twee landelijke richtlijnen: de Visie Duurzaam Veilig Verkeer (DV3 van het SWOV) en de daaruit volgende landelijke richtlijnen van het CROW en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) waarin het principe 'voorkomen is beter dan genezen' is vertaald naar een risicogestuurde aanpak. Dit is een preventieve houding, waarbij een integrale benadering (waaronder het aanpassen van de fysieke weginrichting valt) verkeersdeelnemers aanzet tot veilig weggebruik, en die tegelijkertijd, positieve invloed heeft op de vervoerskeuzes in Zeist.

Leidende ambitie

Zeist streeft naar nul verkeersslachtoffers. Inwoners en bezoekers van Zeist moeten zich zonder zorgen over hun veiligheid en gezondheid kunnen verplaatsen en inwoners moeten van deze verplaatsingen geen negatieve effecten ondervinden. Zo draagt een verplaatsing te voet, per fiets of met het openbaar vervoer direct bij aan de kwaliteit van het leven, de natuur en de woonomgeving in Zeist, omdat dit veilige, gezonde en duurzame manieren zijn om ons te verplaatsen. Het maatschappelijk en economisch belang van de auto is en blijft groot, vooral op de daarvoor bestemde gebiedsontsluitingswegen maar past zich aan aan het langzame verkeer in de verblijfsgebieden waaronder woonerven.

Speerpunten

1. Zeist hanteert een risicogestuurde aanpak:

voorkomen is beter dan genezen. Hierbij wordt gezocht naar mogelijke meekoppelkansen voor de Zeister samenleving (om zo de energie, kunde en belangen van derden, zoals scholen en bedrijven, te benutten). Het aanpassen van infrastructuur vraagt veel capaciteit en investeringen. Wegen en kruispunten met de grootste veiligheidsrisico's krijgen prioriteit.

2. De gemeente stelt een geactualiseerd netwerk op van gebiedsontsluitingswegen, met gescheiden verkeersstromen voor voetganger, fietser en automobilist. Op de overige wegen staat de verblijfsfunctie centraal. Uitgangspunt is dat langzaam en gemotoriseerd verkeer op deze erftoegangswegen en woonerven gemengd wordt afgewikkeld en dat vooral het autoverkeer zich (onder meer door een lagere rijsnelheid) aanpast aan het langzame verkeer. Zeist volgt hiermee de discussie wat betreft '30 km/u binnen de bebouwde kom' die momenteel wordt gevoerd (door VNG, samen met Rijk, andere wegbeheerders en SWOV) (hoewel de meeste wegen al een 30 km/u regime hebben). Er gaat daarnaast extra aandacht uit naar punten waar gescheiden stromen elkaar kruisen of bij elkaar komen; zo worden kruispunten logisch, voorspelbaar en uniform weergegeven.
3. Nieuwe fysieke ontwikkelingen in Zeist grijpt de gemeente aan om geluids-, stank- en lichtoverlast te verminderen (bijvoorbeeld door het instellen van milieuzones of het gebruik van geluiddempende materialen).
4. Veilige schoolomgevingen en routes naar scholen krijgen aandacht. Daarbij gaat het qua aanpak om een mix van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding, educatie en handhaving. Samenwerking tussen scholen, gemeente en overige betrokkenen is essentieel.
5. De gemeente streeft ernaar met parkeren bij te dragen aan een veiliger, gezonder en mooier Zeist. Denk bijvoorbeeld aan minder geparkeerde auto's op onveilige verkeerspunten of straten, goede routing naar parkeergarages en terreinen (minder zoekverkeer) en voldoende publieke laadpunten voor elektrische voertuigen. Voor verkeersveiligheid kijkt de gemeente kritisch waar parkeren gewenst is en waar niet (bijvoorbeeld in schoolomgevingen).



Ambitie 2: Slim omgaan met ruimte

De manier waarop mensen zich verplaatsen heeft effect op het ruimtegebruik. Nederlanders leggen jaarlijks steeds meer kilometers af en het wordt steeds drukker op de weg, met auto's én fietsen, waardoor dichtslibbing dreigt. In Zeist speelt dit vooral op de Utrechtseweg, N224/Krakelingweg, N237 en in de omgeving van snelwegen (zie hoofdstuk 4, figuur 3). Gemiddeld hebben Zeister huishoudens net iets meer auto's dan het gemiddelde Nederlandse huishouden: 1,3 tegenover 1,1 auto. Geparkeerd nemen alle auto's in Zeist 65 voetbalvelden aan ruimte in beslag (zie hoofdstuk 4, figuur 8 en 9). Ook andere grote opgaven, zoals wonen, energie, klimaat en natuur, hebben een ruimteclaim. In de regio Utrecht worden de komende decennia 104.000 woningen bijgebouwd. Een deel daarvan zal landen in Zeist. Tegelijkertijd wil de gemeente Zeist ook in de toekomst een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving kunnen bieden. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met onze beschikbare ruimte. Mobiliteit vraagt ruimte, maar kan ook ruimtewinst opleveren, door in te zetten op vervoersmiddelen die minder ruimte nodig hebben of flexibeler zijn in hun ruimtegebruik. Tegelijkertijd is het van belang om bij de keuze voor een vervoersmodaliteit realistisch te zijn over de benodigde ruimte, inclusief parkeren.

Leidende ambitie

Zeist wil slim en zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte. Hiertoe wordt ingezet op het efficiënt en zuinig omgaan met de beschikbare ruimte voor mobiliteit en het meervoudig benutten van deze ruimte. Hieronder valt ook het stimuleren van ander, ruimte-efficiënt reisgedrag (lopen, fietsen en openbaar vervoer), en deelmobiliteit. Slim omgaan met ruimte betekent ook behoud van het voor Zeist zo kenmerkende groene straatbeeld.

Speerpunten

6. Bij de herinrichting van wegen en straten wordt een betere afweging gemaakt tussen

- de wensen voor verkeer en parkeren en omgeving, cultuurhistorie en duurzaamheid (hieronder vallen ook biodiversiteit en ecologische waarden). Waar cultuurhistorische waarden van toepassing zijn en/of waardevolle groenstructuren (o.a. laanbeplanting) aanwezig zijn, staat behoud en ontwikkeling van deze waarden voorop. Uitgangspunt hierbij is geen toename van verharding en herstel van de (laan) structuren conform het bomenbeleidsplan. Ook inrichtingselementen/verhardingsmaterialen worden afgestemd op de cultuurhistorische waarden en duurzaamheidsmaatregelen als bijvoorbeeld het afkoppelen van regenwater
7. Via (parkeer)faciliteiten en het stimuleren van gedragsverandering vermindert de gemeente Zeist het aandeel geparkeerde auto's, waar mogelijk, in het straatbeeld. Bijvoorbeeld door het duurder maken van de tweede parkeervergunning en/of het beter benutten van gebouwde parkeervoorzieningen. Dit draagt ook bij aan de leefbaarheid en veiligheid van Zeist. Hiervoor wordt specifiek gekeken naar de parkeercapaciteit in het centrum van Zeist. Door de lege parkeerplekken in de parkeergarages te benutten voor bewonersparkeren, ontstaat er ruimte op straat die voor andere doeleinden aangewend kan worden (groen, fietsparkeren e.d.). In het centrum van Zeist zijn er voldoende parkeerplekken, maar niet altijd "voor de deur". Dat vinden wij acceptabel.
 8. Door het actualiseren van de parkeernormen en het invoeren van fietsparkeernormen die aansluiten op de behoefte stimuleert de gemeente duurzamer mobiliteitskeuzes (fiets, deelmobiliteit, Mobility as a Service) en vermindert het ruimtebeslag van parkeren in de woonwijken. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende wijken/buurtten en de daar aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto.



Ambitie 3: Duurzame mobiliteit

Mobiliteitskeuzes hebben een substantiële impact op het energiegebruik. Momenteel is een derde van de Zeister energievraag gerelateerd aan mobiliteit (inclusief snelwegen). Daarnaast hebben mobiliteitskeuzes grote invloed op de luchtkwaliteit en het klimaat. Belangrijke ontwikkelingen op dit gebied, zoals de toename van elektrische- en deelauto's en publieke laadpalen zien we ook terug in Zeist (qua gemiddelden doet Zeist het vaak ook beter dan het Nederlandse gemiddelde. Zie hoofdstuk 3, figuur 11). Naar verwachting neemt de bevolking van Zeist de komende decennia verder toe en verplaatsen we ons in Nederland steeds verder en vaker. Zeist wil tegelijkertijd verduurzamen. De gemeente streeft ernaar uiterlijk in 2050 energieneutraal te zijn, waarbij in 2030 een derde van de doelstelling in duurzame opwek en energiebesparing is behaald. Landelijk is besloten dat er vanaf 2030 geen fossiel aangedreven auto's mogen worden verkocht. Het gebruik van aardgas en olie wordt uitgefaseerd en vervangen door emissieloze brandstoffen zoals groen gas of elektrisch. Voor de gemeente ligt er de uitdaging deze transitie naar een nieuwe mobiliteitssysteem te faciliteren. In een duurzaam mobiliteitssysteem zijn uitstoot en energiegebruik van verkeer en vervoer geminimaliseerd, is er ruimte voor groene mobiliteitsvormen en maken inwoners duurzame mobiliteitskeuzes. Dit betekent dat Zeist bestaande duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer stimuleert en de al ingezette groei van schonere en energiezuinigere (openbare en particuliere) vervoermiddelen kracht bij wil zetten. Voor het slagen van dergelijke ambities zal echter ook de link met ander beleid moeten worden gelegd (zo kan fietsverkeer bijvoorbeeld worden gestimuleerd door behoud en versterking van lokale werkgelegenheid).

Leidende ambitie

Zeist wil volop ruimte geven aan de transitie naar duurzame mobiliteit. Door actief de transitie te faciliteren willen we er voor zorgen dat inwoners duurzame alternatieven kiezen en bijdragen aan een gezonde leefomgeving en energiebesparing. Met mobiliteit als grote energieverbruiker (33%

van de totale energievraag) valt hier veel winst te behalen. Met de 'Trias Mobilica' als inspiratie zet Zeist in op: 1) het verminderen van vervuilende verplaatsingen, 2) het stimuleren van een andere, minder milieubelastende voertuigkeuze, en 3) het verbeteren van de energie-efficiëntie. Deze combinatie van vermindering, verandering en verbetering steunt de gemeente met fysieke ingrepen en beleidsverandering.

Speerpunten

9. Zeist stimuleert veilig gedrag en duurzame mobiliteitskeuzes via educatie, promotie en handhaving en maakt hier extra capaciteit voor vrij. Hierin trekt de gemeente samen op met werkgevers, marktpartijen en inwoners. Zeist sluit aan bij regionale pilots en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding (zie ook tekstkader circulaire mobiliteit).
10. Gelijkwaardigheid van vervoermiddelen is belangrijk voor de keuzevrijheid. Vooral lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit moeten hierbij een inhaalslag maken. De positie van de voetganger, fietser en OV-reiziger wordt net zo belangrijk als die van de auto. We investeren voornamelijk in infrastructurele verbeteringen voor voetgangers, fietsers en OV-reizigers. Daarbij kijken we niet alleen naar wegen, maar ook naar technologische ontwikkelingen zoals verkeerslichten die voorrang geven aan fietsers (wellicht zelfs nog eerder voorrang bij regen). Daarbij maken we optimaal gebruik van de subsidie- en stimuleringsregelingen van provincie en Rijk. Openbare ruimte is openbaar en dus niet per definitie voor geparkeerde auto's. Zeist kiest voor minder parkeerplekken op plekken waar voetganger en fietser meer ruimte nodig hebben.
11. De gemeente Zeist versnelt de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit (elektrisch vervoer), onder andere door in nieuwe oplaadpunten te investeren en autodelen te stimuleren. Het parkeerbeleid wordt aangepast zodat het gebruik van elektrisch vervoer en deelauto's verbetert.

12. Zeist gaat de mogelijkheden verkennen van slimmere, kleinschaliger en schonere distributie van goederen; bijvoorbeeld door het instellen van een bevoorradingshub aan de rand van het centrum en woonwijken, van waaruit winkels, bedrijven én bewoners met kleinere, schonere en efficiëntere voertuigen worden bevoorrad.
13. De gemeente Zeist wil verkennen of meer parkeerplaatsen vergroend kunnen worden (bijvoorbeeld door halfverharding in plaats van gesloten verharding) en of gebruik van parkeerplaatsen voor lokale opwek (solar carports)/verbonden met energieopwekking op wijkniveau mogelijk en wenselijk is.
14. Binnen duurzaamheid is biodiversiteit voor Zeist een belangrijk thema. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om met mobiliteitsingrepen tot versterking van de biodiversiteit te komen. Dit wordt uitgewerkt in het mobiliteitsplan.

Provinciale Beleidsvisie Circulaire Samenleving

De provincie Utrecht zet in de Beleidsvisie Circulaire Samenleving in op de volgende pijlers:

- Optimaliseren fietsnetwerk, aanleg snelfietsroutes, optimaliseren en verduurzamen van het openbaar vervoer netwerk (bus en tram);
- Stimuleren fietsgebruik, doelgroepenbenadering, campagnes en communicatie, werkgeversaanpak en verbeteren OV-doorstroming;
- Digitaliseren en benutten data voor slimme mobiliteitstoepassingen;
- Verbeteren doorstroming, met minder uitstoot als belangrijk neveneffect.
- Duurzame mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrenzen. Zeist doet een bijdrage aan de provinciale doelen door kennisuitwisseling en samenwerking op het gebied van duurzame mobiliteit.



Ambitie 4: Balans in bereikbaarheid

Goede bereikbaarheid is van groot sociaal en economisch belang voor Zeist. Veel bereikbaarheidsmaatregelen worden op regionale schaal, onder de noemer 'U Ned' uitgevoerd, zoals Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), het bevorderen van doorstroming en regionaal parkeerbeleid. Maar ook op gemeentelijke schaal is het een complexe opgave die vraagt om een integrale blik, bijvoorbeeld in combinatie met beleid op het vlak van wonen, parkeren of voorzieningen. Een goede bereikbaarheid gaat verder dan alleen autobereikbaarheid. Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit. Vaak hangt de bereikbaarheid af van de zwakste schakel in de mobiliteitsketen - een slechte busverbinding of een slecht onderhouden fietspad heeft een grote invloed op de keuze die iemand uiteindelijk maakt. De slechte busverbinding speelt als het gaat om ov vooral in het midden van Patijnpark, het Lyceumkwartier, Kerkebosch, Bosch en Duin en het midden van Griffensteyn (zie hoofdstuk 4, figuur 12). Niet alleen de efficiëntie, maar ook de beleving van de verplaatsing is belangrijk. Als de bushalte te ver weg ligt, de wandelroute naar het station slecht verlicht is of een fietsroute onaantrekkelijk is, zal iemand toch eerder in de auto stappen. De focus moet dus niet alleen liggen op de knooppunten of het centrum, maar ook op de verbindingen tussen de wijken zelf, en tussen Zeist en de omringende kernen die soms lage dichtheden kennen. Juist hier valt winst te behalen met betere ov-verbindingen en aantrekkelijke fietsroutes.

Leidende ambitie

Zeist wil het verbeteren van de bereikbaarheid hand in hand laten gaan met de doelen op het gebied van duurzaamheid en verkeersveiligheid. Hiervoor wil de gemeente inzetten op het verbeteren van de bereikbaarheid van locaties voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Ook de automobilist moet zich veilig en comfortabel kunnen blijven verplaatsen. Voetgangers en fietsers zullen zowel tussen de wijken

als naar de belangrijke knooppunten en stations op betere verbindingen kunnen rekenen.

Speerpunten

15. De gemeente Zeist borgt een goede inpassing van het HOV tracé Zeist - Utrecht USP, zodanig dat het meerwaarde oplevert voor (de inwoners en bezoekers van) Zeist. Hiervoor wordt een afwegingskader gehanteerd dat deze meerwaarde kan duiden (bijvoorbeeld een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)).
16. Zeist vergroot de bruikbaarheid van het openbaar vervoer door betere voor- en natransportmogelijkheden op openbaar vervoer knooppunten. Met meer snelle en directe buslijnen neemt de maaswijdte van het openbaar vervoer af. Er moet worden ingezet op slim aanvullend vervoer om aan de behoefte van bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld met een mobiliteitsbeperking) tegemoet te komen.
17. Zeist stimuleert fietsverkeer door de fietsveiligheid te vergroten, het fietscomfort te versterken (denk bijvoorbeeld aan asfaltbestrating en brede fietspaden), de (aansluitingen op) fietsverbindingen, doorfietsroutes en (strategische) stallingsmogelijkheden te verbeteren en fietsroutes langs aantrekkelijke gebieden te leiden. Sociale veiligheid en meer mogelijkheden om deze door slimme verlichting te verbeteren worden hierin meegenomen.
18. De gemeente Zeist zet in op het combineren van overstappunten voor verschillende modaliteiten (fiets, auto, ov) om zo het openbaar vervoer beter te benutten. Hiervoor kijkt de gemeente primair naar station Driebergen-Zeist, Zeist Noord, Zeist Centrum, Zeist (nabij Jordan Lyceum) en Den Dolder.



Ambitie 5: Iedereen doet mee

Zoals in de inleiding al is aangegeven: mobiliteit gaat iedereen aan. Deze mobiliteitsvisie gaat dan ook over alle Zeistenaren en de bezoekers van Zeist en hun verplaatsingen. De bevolking van Zeist verandert, en de eisen aan de mobiliteit veranderen mee. Zo is de Zeister bevolking in de afgelopen acht jaar met bijna zes procent gegroeid en zijn er relatief steeds meer ouderen, een ontwikkeling die naar verwachting door zal zetten (zie hoofdstuk 4, figuur 14). Naast bereikbaarheid gaat het daarom ook om toegankelijkheid: het is van belang dat alle Zeistenaren en bezoekers zich in Zeist goed kunnen verplaatsen. Mobiliteit is immers een vereiste voor zelfstandigheid en sociale contacten. Ook als de bevolking groeit, ouder wordt of van samenstelling verandert. Dan gaat het om de doelgroepen schoolkinderen, studenten en jonge werkenden, forensen, zakelijke rijders, professionele bestuurders en gepensioneerden, zoals benoemd in de Visie Duurzaam Veilig Verkeer (DV3 van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)). Daarnaast heeft Zeist ook oog voor alle mensen die vanwege een beperking minder vanzelfsprekend toegang hebben tot het verkeer; ook voor hen moet het mogelijk zijn om van A naar B te komen. Beschikbaarheid van openbaar vervoer (o.a. frequentie) speelt hierbij ook een rol.

Leidende ambitie

Zeist wil een gemeente zijn waarin iedereen mee kan doen, ook als het gaat om mobiliteit. De gemeente zet in op het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de mobiliteit voor alle doelgroepen. Daarbij gaat het zowel om de openbare ruimte als om de vervoersmiddelen.

Speerpunten

19. De gemeente Zeist vergroot de toegankelijkheid van de mobiliteit voor mensen met een beperking en gaat hierover in gesprek met doelgroepen over wat hiervoor nodig en mogelijk is.

Aandachtspunt is in ieder geval voldoende goede parkeervoorzieningen voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

20. Omdat ouderen langer thuis wonen wil de gemeente Zeist bijdragen aan hun mobiliteit. Langer mobiel blijven is belangrijk voor de zelfstandigheid en het sociale leven van ouderen. De gemeente omarmt het principe van de 8-80 actie van de Fietzersbond dat de ideale gemeente een gemeente is waar kinderen van 8 en ouderen van 80 zich zelfstandig voort kunnen bewegen. Dit principe neemt de gemeente mee bij keuzes m.b.t. het fietsnetwerk van Zeist.
21. Zeist zet in op verkeerseducatie voor jongeren, ouderen en andere doelgroepen zoals bijvoorbeeld mensen met een niet Nederlandse achtergrond die willen leren fietsen. Hierbij kan worden gedacht aan mogelijke partners als Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond. Daarbij wordt ook gedacht aan opfriscursussen en scootmobielcursussen voor senioren en rijvaardigheidstrainingen (auto of bromfiets, bijvoorbeeld voor jonge beginnende bestuurders.

6. Participatie

Omdat mobiliteit iedereen aangaat, wil de gemeente dat de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan aansluiten op de wensen en behoeften van de Zeister samenleving, nu en in de toekomst. De visie wordt samen met inwoners, ondernemers, organisaties en stakeholders uitgewerkt in een mobiliteitsplan. Hierbij gaat het over inwoners, ondernemers, werkgevers, (vertegenwoordigers van) specifieke doelgroepen en experts. Daarbij wordt de volgende opzet gevolgd:

- **Brede betrokkenheid:** De gemeente streeft bij participatie naar een brede afspiegeling van de samenleving. Daarbij gaat het er niet om dat iedereen móet meepraten, maar wel dat iedereen hiertoe de kans krijgt en dat de gemeente actief op zoek gaat naar de inzichten en standpunten van doelgroepen en personen die zich minder vaak laten horen of van wie het perspectief ontbreekt. Speciale aandacht gaat uit naar kwetsbare doelgroepen zoals ouderen, mensen met een beperking (o.a. blinden en slechtzienden) en kinderen. Digitale instrumenten kunnen hierbij een middel zijn om participatie laagdrempelig te maken.



Figuur 1: participatieladder. Bron: VNG

- **Maatwerk en getrapte aanpak:** Er wordt een getrapte aanpak gehanteerd waarin afhankelijk van het voorliggende vraagstuk en schaalniveau

verschillende doelgroepen betrokken en instrumenten ingezet worden op de verschillende treden van de participatieladder (zie figuur 1). Op sommige mobiliteitsvraagstukken is het denkbaar dat bewoners mee een besluit formuleren, over andere onderwerpen moet gemeentebreed een afweging met experts gemaakt worden.

- **Benutten van verschillende deskundigheden:** Inwoners krijgen een rol waarin hun specifieke (ervarings)kennis tot zijn recht komt, naast de expertise van die van experts en de gemeente. Zo kunnen inwoners vooral voeding bieden als het gaat om nabije vraagstukken en hebben experts vaker een bijdrage als het gaat om reflectie op beleid of toekomstgerichte keuzes. (Vertegenwoordigers van) specifieke doelgroepen kunnen vertellen waar zij tegenaan lopen en ondernemers kunnen laten zien wat hun belangen zijn. De gemeente is hierbij scherp op de eigen rol: als overheid is zij verantwoordelijk voor het afwegen van het algemene belang.
- **Serieuze en realistische participatie:** De gemeente vraagt tijd en inzet van inwoners, professionals en experts en neemt hen daarin serieus. Het is nodig om aan de voorkant transparant te zijn over verwachtingen en mandaat, na afloop terug te koppelen wat er met input is gedaan en redelijk te zijn in de gevraagde (tijds)inzet. Ook deelt de gemeentelijke organisatie haar kennis met de samenleving. Zo weten participanten wat vast ligt en wat variabel is, waar de samenleving bepaalt en waar ze alleen input kunnen leveren.
- **Slim verbinden:** Bij aanvang van een participatietraject verzamelt de gemeente de input die in eerdere participatietrajecten verzameld is en legt ze de verbinding met andere (regionale, lokale en wijk-/dorpsgerichte) trajecten. Zo zorgt de gemeente ervoor dat alle beschikbare input meegenomen is en wordt participatiemoeheid voorkomen.

Participatieaanpak

Er gebeurt al veel aan participatie in Zeist. Daarom kiest de gemeente Zeist voor een beknopte, getrapte en grotendeels digitale aanpak voor de participatie naar het mobiliteitsplan.

- Een belangrijke eerste stap is een **inventarisatie** van afgeronde, lopende en aanstaande participatietrajecten. Zo zal begin 2021 de participatie in het kader van de omgevingsvisie worden opgestart, wordt met ondernemers gesproken over hoe het centrum gastvrijer gemaakt kan worden (collegevoorstel parkeren, 2020), is in 2019 een uitgebreide burgerpeiling gehouden en is in 2019 gesproken met de Jongerenraad en de Maaltijd van Zeist. De participatie in het kader van het mobiliteitsplan bouwt hierop verder en/of haakt erop aan.
- In de fase van de uitgangspunten vond een gesprek plaats met een **klankbordgroep** van lokale experts. In een consulterend gesprek reflecteerde deze groep op de 80%-versie van de uitgangspunten voor de mobiliteitsvisie en kregen zij de kans schriftelijk te reageren op de conceptteksten. Bij uitwerking van het mobiliteitsplan zullen zij nogmaals **geconsulteerd** worden.
- Zodra het proces naar het mobiliteitsplan van start gaat (begin 2021) start de gemeente een **brede communicatie** op om inwoners, bedrijven, organisaties en andere belanghebbenden te **informer**en over het proces naar het mobiliteitsplan.
- In de fase van de planvorming betreft de gemeente **experts en werkgevers** om hen te **consulteren** over mogelijke oplossingen en het stimuleren van duurzame en veilige mobiliteitskeuzes. Dit kan de vorm krijgen van een mobiliteitscongres of verschillende expertsessies per deelthema.
- Bij het opstellen van het mobiliteitsplan gaat de gemeente Zeist breed in gesprek met **inwoners, organisaties en andere belanghebbenden** om bij hen mogelijkheden te inventariseren voor gebiedsgerichte uitwerking en eventuele **mobiliteitsexperimenten**. In wijkbijeenkomsten brengt de gemeente

hen op gebiedsniveau bij elkaar om te **adviseren** over de uitwerking van de mobiliteitsvisie in het mobiliteitsplan.

Voor het participatietraject worden vier middelen ingezet. In verband met COVID-19 zullen fysieke bijeenkomsten waarschijnlijk niet, of in zeer beperkte mate, mogelijk zijn. Vandaar dat de participatie voornamelijk online zal worden georganiseerd. Hieronder wordt op hoofdlijnen beschreven welke participatiestappen worden doorlopen:

1. Het Zeister Mobiliteitswebinar: een brede online bijeenkomst voor waarin de ambities uit de Mobiliteitsvisie verder worden uitgediept door experts/gastsprekers. Het webinar wordt opgenomen zodat dit teruggekeken kan worden door bijvoorbeeld degenen die het webinar niet live kunnen bijwonen.
2. Online wijkbijeenkomsten voor Zeist West, Centrum, Oost/Austerlitz, Noord en Den Dolder/Bosch en Duin/Huis ter Heide: dialoog over mobiliteitsknelpunten, -kansen en oplossingen op wijkniveau.
3. Inzet OmZeist, hét interactieve platform van Zeist. Ophalen van knelpunten, kansen en oplossingen die tijdens de wijkbijeenkomsten niet ter sprake zijn gekomen, bijvoorbeeld voor deelnemers aan de wijkbijeenkomst die aanvullende reacties hebben of degenen die de wijkbijeenkomsten niet konden bijwonen maar wel hun input willen leveren.
4. Het ter inzage leggen van het Mobiliteitsplan 'in wording', bijvoorbeeld met informatiepanelen en reactieformulieren. Zowel voor algemeen geïnteresseerden als degenen die niet kunnen of willen deelnemen aan de digitale platforms. Een en ander is uiteraard afhankelijk van de toegankelijkheid van het gemeentehuis in verband met eventuele maatregelen met betrekking tot COVID-19.



7. Vervolg

Met deze mobiliteitsvisie heeft de gemeente de basis gelegd voor het mobiliteitsplan voor Zeist. Op basis van de hier geformuleerde ambities en uitgangspunten gaat de gemeenteraad in gesprek over prioriteiten en keuzes. Na vaststelling van deze mobiliteitsvisie worden de uitgangspunten en ambities, samen met de Zeister samenleving, vertaald in een mobiliteitsplan met concrete doelen, maatregelen, acties, een planning en een financiële onderbouwing.

Ook gaat de gemeente werken met een mobiliteitsdashboard waarin de vele databronnen die

er over verkeer beschikbaar zijn visueel ontsloten worden. Hiermee kunnen knelpunten geïdentificeerd worden waarvoor subsidie kan worden aangevraagd en kan gemonitord worden of doelstellingen gehaald worden.

De streefplanning voor de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan is als volgt:

	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt
Vaststellen Mobiliteitsvisie									
Participatie Mobiliteitsplan									
• Mobiliteitswebinar									
• Online wijkbijeenkomsten									
• Inzet OmZeist									
• Inzage gemeentehuis*									
Opstellen Mobiliteitsplan									
Vaststellen Mobiliteitsplan									

* onder voorbehoud in verband met eventuele maatregelen met betrekking tot Covid-19

Colofon

Deze mobiliteitsvisie is in opdracht van de gemeente Zeist opgesteld door RUIMTEVOLK.

**RUI
MTE
VOLK**



Teksten:

Anna Herngreen
Anne Seghers

Beeldmateriaal:

Willem Jan Ritman (p. 3)
Bas de Meijer (p. 1, 5, 14, 27)
Jos Kenter (p. 21)
Mel Boas (p. 23)

RUIMTEVOLK BV
Jaarbeursplein 6
3521 AL Utrecht
info@ruimtevolk.nl

maart 2021