Concept actualisatie gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zeist 2014-2023

Duurzaam verkeer en vervoer
Maart 2013

Gemeente **Zeist**

Samenvatting

Evaluatie
Het voorliggende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan – (GVVP) – is een actualisatie van het Zeister GVVP van 2001 - heden. Er was behoefte om het beleid bij te stellen, omdat bij een evaluatie bleek dat het op een aantal punten tekort schiet: het stelt onvoldoende prioriteiten, het ontbreekt op een aantal punten aan juiste onderzoeksinformatie, bij bewoners overheerst het beeld dat de gemeente niet echt luistert naar aanbevelingen van burgers en het GVVP biedt onvoldoende inzicht over de financiering van uit te voeren projecten.

Opgave
Het GVVP is geactualiseerd binnen de landelijke, regionale en lokale kaders en ontwikkelingen, waarbij duidelijk aandacht wordt besteed aan het thema duurzaamheid, veiligheid en bereikbaarheid. Het gaat daarbij om uitgangpunten voor fiets, openbaar vervoer, slim werken slim reizen, duurzaam vervoer en de wegencategorisering. Dus voor zover de uitgangspunten van toepassing zijn op Zeist als geheel.
Gezien het afgelegde participatietraject met de Structuurvisie en de regionale context heeft de Raad duidelijk meegegeven dat het GVVP moet aansluiten bij de Structuurvisie en bij regionale afspraken over verkeersmanagement en openbaar vervoer. Duurzaamheid vormt ook een belangrijk aspect in het GVVP.

Proces
Het onderwerp verkeer raakt de hele samenleving. Uitgangspunten die in dit document zijn vastgelegd, kunnen zeer bepalend zijn voor het maken van keuzes in de komende tien jaar. Het proces rond de actualisatie van het GVVP is daarom op een interactieve wijze tot stand gekomen. Deze aanpak sluit aan bij de kernwaarden van de gemeente Zeist: kracht, nabijheid en vertrouwen.

Filosofie
De gemeente Zeist heeft als ambitie om in 2050 een klimaatneutrale gemeente te zijn. Vanuit het verkeers- en vervoersplan wil de gemeente Zeist ook een bijdrage leveren aan duurzaamheid. De visie in het plan richt zich op ‘duurzame stedelijke mobiliteitsontwikkeling’.

Visie
Gegeven het kaderstellende beleid en de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid gaat het GVVP uit van de 3 M’en: mens, milieu en meerwaarde. De ambitie is om een duurzaam evenwicht te bereiken tussen deze drie M’en. Het liefst op zodanige wijze dat er win-win-win-situaties ontstaan.

Doelen
De visie laat zich vertalen naar drie aan verkeer en vervoer gerelateerde doelen: veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Om op een later moment te bepalen of deze doelen zijn behaald, zijn indicatoren opgesteld. In een schema ziet de relatie tussen visie, doelen en indicatoren er als volgt uit.

Duurzame mobiliteit 2023				
Mens	**Milieu**	**Meerwaarde**		
Veiligheid	*Leefbaarheid*	*Bereikbaarheid*		
Verkeersveiligheid	Verblijfskwaliteit	Fiets	Openbaar Vervoer	Auto
- Ongevallen	- Oversteekbaarheid - Snelheid - Intensiteit - Doorgaand verkeer - Lucht en geluid	- Fietsgebruik - Comfort - Oponthoud	- OV-gebruik - Beschikbaarheid - Toegankelijkheid - Reistijd OV	- Reistijd auto

Op basis van de indicatoren kan bepaald worden in welke mate doelen zijn bereikt. Voorwaarde is dan wel dat de doelstellingen de volgende eigenschappen bezitten: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. Ofwel SMART.

Maatregelen
De visie en doelen van het GVVP zijn voor een belangrijk deel gericht op duurzaamheid. Duurzaam vanuit het oogpunt van natuur, milieu, ruimtebeslag en veiligheid, Duurzaam Veilig. Om de duurzame aanpak ook in de maatregelen voort te zetten, zijn deze opgesteld volgens de Ladder van Verdaas. Naast uitgangspunten voor Duurzaam Veilig zijn onder andere de onderstaande maatregelen opgenomen:

- Fietsverkeer : aanpak fietsroute Zeist-Uithof via Bisschopsweg, aanpak fietsroute Huis ter Heideweg – Alexanderweg – Hobbemalaan – Dolderseweg, aanleg van fietsstraten in woonstraten met veel fietsverkeer.
- Openbaar vervoer : toegankelijke haltes, busbaan Driebergseweg, deelname Zeist aan onderzoek tramlijn Utrecht-Zeist, onderzoek servicenetwerk bussen.
- Slim werken slim reizen: verlenging convenant Mobiliteitsmanagement, telewerken, thuiswerken, voorbeeldfunctie gemeente
- Duurzaam vervoer: stimuleren aanleg electrische oplaadpunten voor auto, campagne om fietsen naar school te bevorderen.
- Benutten auto infrastructuur: aanpassing wegencategorisering, groene golf (light) Utrechtseweg.
- Goederenvervoer: Actieve rol gemeente bij duurzaam en efficiënt vervoer, zowel qua vervoermiddelen als qua logistieke oplossingen. Waar mogelijk kan worden aangesloten bij het te verlengen en uit te breiden ‘Basisconvenant mobiliteitsmanagement Zeist, De Bilt, Driebergen en Bunnik.
- Voetgangers : bij de herinrichting van kruispunten en wegvakken worden maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren.

Uitvoeringsprogramma
Het GVVP stelt een ambitieniveau vast met een tijdshorizon van 10 jaar. De praktijk leert dat de maatregelen om het ambitieniveau te bereiken in ieder collegeprogramma andere accenten worden gelegd. Daarom is het in principe werkzaam om een uitvoeringsprogramma van vier jaar op te stellen dat is afgestemd op de gemeentelijke verkiezingen. De voorgestelde afwegingssystematiek is gebaseerd op de Ladder van Verdaas en de mate waarin maatregelen bijdragen aan de visie vanuit mens, milieu en meerwaarde.
In Zeist bestaan vier financieringsbronnen (onderhoud wegen en riolering, onderhoud verkeerslichten, gemeentelijk verkeersbudget, provinciale en regionale budgetten en projecten) om verkeersprojecten te realiseren, waarbij financiering vanuit beheer en onderhoudsbudgetten leidend is. Alle vier de financieringsbronnen kunnen bijdragen bij aan de ambities van het GVVP. De invloed vanuit verkeersprojecten op de verschillende bronnen verschilt. Zo is de invloed op het onderhoud van wegen en riolering het kleinst en op het gemeentelijk verkeersbudget het grootst.

Monitoring en evaluatie
Om te bepalen of de maatregelen effect hebben, is het van belang om periodiek te monitoren en evalueren. De monitoring vindt plaats aan de hand van de SMART-geformuleerde doelen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en verblijfskwaliteit en bereikbaarheid.
Uit oogpunt van transparantie en draagvlak voor de maatregelen wordt jaarlijks een ‘verkeer- en vervoermonitor’ vastgesteld door het bestuur. De bijbehorende rapportage wordt aansluitend gepubliceerd via www.zeist.nl.

INHOUDSOPGAVE

Lijst met (vak)termen en afkortingen

1. Inleiding 8

2. Beleidskader en ontwikkelingen 11

3. Ambitie, visie en doelen 17

4. Op naar maatregelen 21

5. Wat er gaat gebeuren 38

6. Vinger aan de pols 43

Bronnen 44

Bijlagen: de bijlagen zijn opgenomen in een apart bijlagenrapport 44

Lijst met (vak)termen en afkortingen

1e orde weg
In Zeist liggen doorgaande wegen die Zeist verbinden met gemeenten daar omheen. Dit zijn wegen van de 1e orde. Wegen van de 1e orde zijn bedoeld voor doorgaand verkeer. De 1e orde wegen maken deel uit van het regionale verkeersnetwerk. Op regionaal niveau hebben de 1e orde wegen in Zeist overigens een secundaire rol.

2e orde weg
Wegen van de 2e orde zijn wegen die wijken onderling verbinden. Wegen van de 2e orde zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer in Zeist.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Bestuur Regio Utrecht is een samenwerkingsverband van negen gemeenten in de regio Utrecht. Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen en Zeist werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van het gebied. Voor dit GVVP is het relevant dat Bestuur Regio Utrecht de openbaar vervoer autoriteit is en daarmee de opdrachtgever van vrijwel alle regionale openbaar vervoer in de gemeente Zeist.

Buurtverzamelweg
Buurtverzamelwegen en woonstraten liggen in verblijfsgebieden en worden binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig ook wel erftoegangswegen genoemd. Op dit type weg ligt de nadruk op het verblijven. Buurtverzamelwegen zijn net wat drukker dan woonstraten.

CROW[1]
Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Doorgaand verkeer
Dit is verkeer dat geen herkomst en/of bestemming heeft in Zeist, maar wel gebruik maakt van de wegen in Zeist.

Duurzaam Veilig
Binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie (stromen, ontsluiten of verblijven).

Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS)
DRIS is een afkorting voor Dynamisch Reizigers Informatie Systeem, een systeem dat dynamische (actuele) reisinformatie op bushaltes en (bus)stations biedt.

Erftoegangsweg
De wegen in verblijfsgebieden worden binnen Duurzaam Veilig ‘erftoegangswegen’ genoemd. Verkeer uit de verblijfsgebieden moet dan ook direct naar de doorgaande wegen worden geleid om zo min mogelijk bewoners te belasten. In Zeist worden twee typen erftoegangswegen onderscheiden, namelijk buurtverzamelwegen en woonstraten. Buurtverzamelwegen zijn net wat drukker dan woonstraten.

[1] De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen CROW steeds meer een platformfunctie kreeg. Sinds 2004 is CROW niet langer een afkorting, maar een eigen naam.

Fietsbalans
De Fietsbalans is een project van de Fietsersbond om de fietsvriendelijkheid van gemeenten te meten en onderling te vergelijken.

Gebiedsontsluitingsweg
In Zeist liggen doorgaande wegen die Zeist verbinden met gemeenten daar omheen en er zijn wegen die wijken onderling verbinden. Beide typen wegen worden binnen Duurzaam Veilig 'gebiedsontsluitingswegen' genoemd. In Zeist worden de volgende gebiedsontsluitingswegen onderscheiden: wegen van de 1^{e} orde en wegen van de 2^{e} orde. Wegen van de 1^{e} orde zijn bedoeld voor doorgaand verkeer en 2^{e} orde wegen voor bestemmingsverkeer in Zeist. De 1^{e} orde wegen maken deel uit van het regionale verkeersnetwerk. Op regionaal niveau hebben de 1^{e} orde wegen in Zeist overigens een secundaire rol.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)
In het GVVP wordt het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente vastgelegd.

Ketenmobiliteit
Verplaatsingen met meerdere wijzen van vervoer, geringe wachttijden en comfortabele overstappen. De aanleg van bijvoorbeeld parkeerplaatsen bij een bushalte of treinstation bevordert de ketenmobiliteit.

Ladder van Verdaas
De Ladder van Verdaas is erop gericht eerst zoveel mogelijk duurzame maatregelen te nemen alvorens over te gaan tot aanpassing of uitbreiding van (auto)infrastructuur. In het GVVP wordt deze ladder gebruikt om maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer duurzaam toe te passen. In hoofdstuk 1 van dit GVVP wordt dit toegelicht.

Slim werken, slim reizen
Slim Werken Slim Reizen betekent dat je slim omgaat met mobiliteit en werk. Moet je op veel verschillende plaatsen zijn, dan is het soms slim om met de auto te gaan. Maar op andere momenten is het openbaar vervoer handiger, of wellicht de fiets. En als je een dag geen afspraken hebt, kun je thuiswerken, of op een 'derde werkplek' elders.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is het nationale wetenschappelijke instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. De SWOV is een inhoudelijk onafhankelijk, wetenschappelijk instituut. Kennis van de SWOV is openbaar en wordt beschikbaar gesteld aan een ieder, die zich beroepsmatig bezighoudt met verkeer en verkeersveiligheid in Nederland. De SWOV geniet in binnen- en buitenland aanzien als gezaghebbend instituut dankzij haar kennis en het hoogwaardige onderzoek dat zij verricht

Structuurvisie
Een gemeentelijke structuurvisie is een strategisch beleidsdocument over de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in de gemeente. Het geeft aan waar welke functies wenselijk zijn en waar niet.

Verblijfsgebieden
In de gebieden buiten de 1^{e} en 2^{e} orde wegen liggen de 'verblijfsgebieden'. Deze gebieden bestaan uit buurtverzamelwegen en woonstraten. In verblijfsgebieden staat verblijven centraal. Ze zijn bedoeld voor verkeer dat er een herkomst of bestemming heeft. Het is de bedoeling dat men om de verblijfsgebieden heenrijdt via de doorgaande wegen. Dit is namelijk gunstig voor de veiligheid en het woongenot in die verblijfsgebieden.

VERDER
In VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Binnen het VERDER-programma worden diverse maatregelen genomen die ook betrekking hebben op Zeist.

Verkeersregelinstallatie
Dit is een installatie om één of meerdere verkeersstromen te regelen door het geven van optische signalen in de vorm van verkeerslichten aan weggebruikers. In spreektaal zijn dit 'stoplichten'.

Woonstraat
Woonstraten en buurtverzamelwegen liggen in verblijfsgebieden en worden binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig ook wel erftoegangswegen genoemd. Op dit type weg ligt de nadruk op het verblijven. Buurtverzamelwegen zijn net wat drukker dan woonstraten.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voorliggende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan – (GVVP) – is een actualisatie van het Zeister GVVP van 2001 - heden. Bij een evaluatie van het GVVP bleek dat het op een aantal punten tekort schiet:

- het stelt onvoldoende prioriteiten;
- het ontbreekt op een aantal punten aan juiste onderzoeksinformatie;
- bij bewoners overheerst het beeld dat de gemeente niet echt luistert naar aanbevelingen van burgers;
- het GVVP biedt onvoldoende inzicht over de financiering van uit te voeren projecten.

Er was behoefte om het beleid bij te stellen. Ten eerste zijn nationale, regionale en lokale beleidskaders veranderd. Op de tweede plaats doen zich allerlei ontwikkelingen voor die van invloed zijn op het verkeers- en vervoersbeleid.

1.2 Opgave

Het GVVP is geactualiseerd binnen de landelijke, regionale en lokale kaders en ontwikkelingen, waarbij duidelijk aandacht wordt besteed aan het thema duurzaamheid, veiligheid en bereikbaarheid. Het gaat daarbij om uitgangpunten voor fiets, openbaar vervoer, slim werken slim reizen, duurzaam vervoer en de wegencategorisering. Dus voor zover de uitgangspunten van toepassing zijn op Zeist als geheel.

Het GVVP gaat niet over knelpunten op straat- of wijkniveau, het centrum van Zeist of de structuur van Zeist. Knelpunten op straat- en/of wijkniveau worden in aparte wijkverkeersplannen opgenomen en zo mogelijk opgelost. Een voorbeeld van een wijkverkeersplan is het Verkeerscirculatieplan Den Dolder – Bosch en Duin – Huis ter Heide Noord (2012). Overigens betekent dit niet dat voor alle wijken aparte verkeersplannen opgesteld worden.

1.3 Randvoorwaarden en invloedsfeer

Gezien het afgelegde participatietraject met de Structuurvisie en de regionale context heeft de Raad duidelijk meegegeven dat het GVVP moet aansluiten bij de Structuurvisie en bij regionale afspraken over verkeersmanagement en openbaar vervoer. Duurzaamheid vormt ook een belangrijk aspect in het GVVP. Daarnaast zijn er beleidskaders die meer als richtinggevend dan als leidend moeten worden gezien.

Naast de bovenstaande randvoorwaarden kent de invloedssfeer van de gemeente Zeist een aantal beperkingen. Zo heeft Rijkswaterstaat de bevoegdheid over de rijkswegen, de provincie over de provinciale wegen. Daarnaast gaan de regio en de provincie over de concessies van het openbaar busvervoer. De invloed op het treinverkeer is vanuit de gemeente Zeist zeer beperkt, omdat deze verantwoordelijkheden bij de nationale en regionale overheden liggen. De gemeente heeft als wegbeheerder invloed op de lokale wegen.

De invloed om met het mobiliteitsbeleid het individuele gedrag van mensen te sturen is beperkt, omdat het individuele afwegingen betreft.

In het GVVP worden individuoverstijgende keuzes gemaakt. Niet alle keuzes zijn voordelig voor alle individuen afzonderlijk, maar wel voor de Zeister samenleving als geheel.

Ondanks de genoemde beperkingen was er op een groot aantal onderwerpen wel invloed mogelijk en ruimte voor het maken van keuzes. De wegencategorisering voor autoverkeer is op een interactieve

wijze tot stand gekomen, waarbij opgemerkt wordt dat er geen consensus over bestond. Daarnaast is invulling gegeven aan fiets, slim werken, slim reizen en duurzaam vervoer.

1.4 Proces

Het onderwerp verkeer raakt de hele samenleving. Uitgangspunten die in dit document zijn vastgelegd, kunnen zeer bepalend zijn voor het maken van bepaalde keuzes in de komende tien jaar. Het proces rond de actualisatie van het GVVP is daarom op een interactieve wijze tot stand gekomen.
Na de evaluatie van het GVVP 2001 is de gemeente in gesprek gegaan met Beter Zeist, Zakelijk Zeist en de lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond. Mede op basis van dat overleg is het afstemmingsproces met de samenleving vorm gegeven.
Deze aanpak sluit aan bij de kernwaarden van de gemeente Zeist: kracht, nabijheid en vertrouwen.

Diverse bewoners en belanghebbenden hebben vanaf het najaar van 2012 actief meegewerkt aan het geactualiseerde GVVP.
De gemeente heeft daarvoor op drie avonden beleidsateliers georganiseerd. Daarbij was iedere Zeistenaar uitgenodigd om inbreng te leveren voor het GVVP. Bij elk opeenvolgend beleidsatelier werd telkens wat meer van de inhoud van het GVVP zichtbaar. Zo konden de deelnemers stap voor stap de totstandkoming van het GVVP volgen. Daarnaast is een enquête uitgezet, waarin de uitkomsten van de beleidsateliers zijn voorgelegd. Mensen die niet aanwezig konden zijn bij de beleidsateliers kregen zo ook de gelegenheid om hun mening te geven. De uitkomsten van de enquêtes zijn gebruikt om gevoel krijgen voor wat er leeft, te bevestigen of te ontkrachten wat er werd voorgelegd.
Naast het betrekken van de inwoners van Zeist heeft de gemeente met een aantal vertegenwoordigende groepen vanuit de samenleving gesproken. Deze zijn vier maal bij elkaar gekomen in een klankbordgroep om de bevindingen vanuit de beleidsateliers te bespreken en eventueel aan te vullen.
De uitkomsten van de beleidsateliers en de klankbordgroepen zijn leidend geweest bij het formuleren van de maatregelen in dit GVVP.

De verslagen en presentaties van de beleidsateliers en de klankbordgroepbijeenkomsten zijn opgenomen in de bijlage 1, 2 en 3 van het bijlagenrapport. U vindt daarin ook de samenstelling van de Klankbordgroep. In bijlage 4 is de internetenquête met de resultaten opgenomen.

1.5 Filosofie en opbouw GVVP

1.5.1 Filosofie

De gemeente Zeist heeft als ambitie om in 2050 een klimaatneutrale gemeente te zijn. De betekenis en uitwerking hiervan zijn verwoord in *Routekaart Zeist Klimaatneutraal 2050*. Vanuit het verkeers- en vervoersplan wil de gemeente Zeist ook een bijdrage leveren aan duurzaamheid.

De visie in het plan richt zich op de lange termijn en ’op het duurzaam voldoen aan mobiliteitsbehoeften. Het bouwt voort op bestaande plannen en houdt rekening met integratie, participatie en evaluatie principes’[2]. Telkens wordt gezocht naar evenwicht tussen mens, milieu en meerwaarde. Vervolgens wordt de visie vertaald naar concrete beleidsdoelstellingen. Dat betekent dat de doelstellingen zich kenmerken doordat ze specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden zijn. Deze werkwijze wordt in Nederland beschouwd als – vrij vertaald uit het Engels – ‘duurzame stedelijke mobiliteitsontwikkeling’.

Om maatregelen die volgen uit de visie, het beleid en de daaraan gekoppelde doelen op een duurzame wijze te ordenen, wordt de ’Ladder van Verdaas’ toegepast. De ladder is erop gericht eerst

[2] Bron: www.kpvv.nl/KpVV/SUMPguidelines

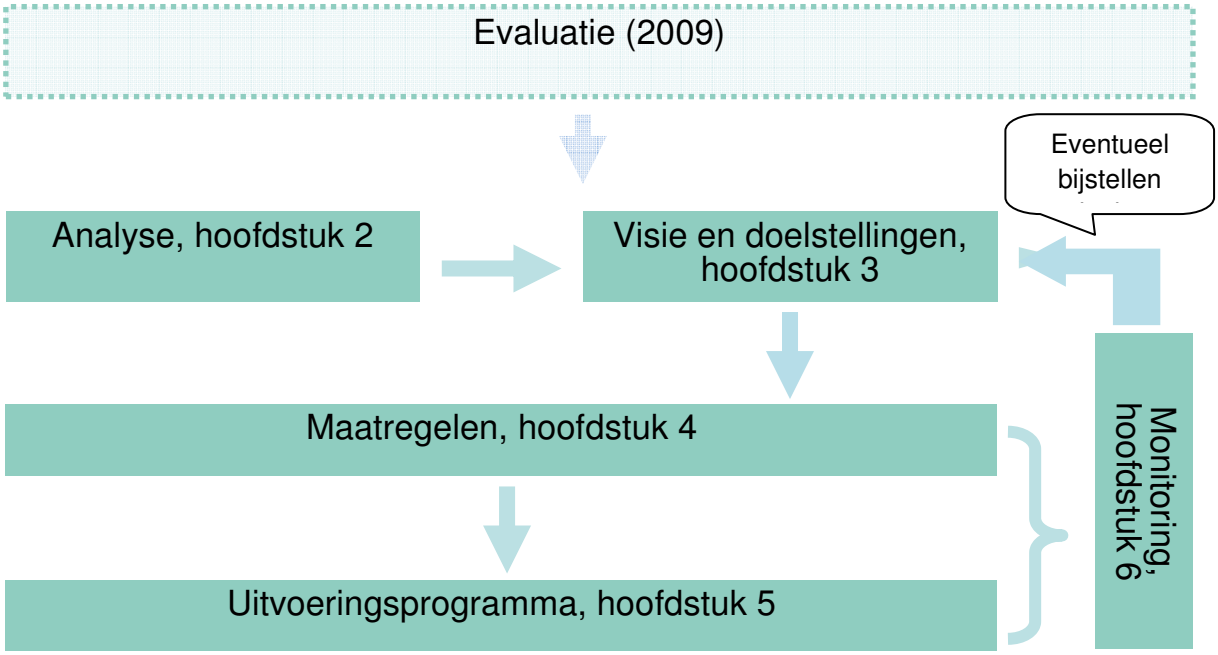
zoveel mogelijk duurzame maatregelen te nemen alvorens over te gaan tot aanpassing of uitbreiding van (auto)infrastructuur. De Ladder van Verdaas heeft geen expliciete plaats voor de fiets. In de praktijk worden maatregelen voor de fiets vaak voor die van het openbaar vervoer geplaatst. Duurzaam vervoer heeft evenmin een plaats in de ladder. In Zeist wordt dit onderwerp na de vijfde stap geschaard. Toegepast op Zeist kent de Ladder van Verdaas dan de onderstaande stappen:

1. ruimtelijke ordening
2. prijsbeleid
3. **fiets**
4. **openbaar vervoer**
5. **slim werken slim reizen**[3]
6. **duurzaam vervoer**
7. **benutten**[4] **auto-infrastructuur**
8. **aanpassen bestaande auto-infrastructuur**
9. **aanleggen nieuwe auto-infrastructuur**

Voor wat betreft de scope van het GVVP zijn de vetgedrukte stappen 3 tot en met 9 van belang. Ruimtelijke ordening is verwerkt in de Structuurvisie, terwijl prijsbeleid op gemeentelijk niveau doorgaans alleen vertaald wordt in betaald parkeren. Dit krijgt dan ook een plek in de Nota Parkeren. Deze laatste nota wordt in de loop van 2013 afgerond. In dit GVVP is parkeren dan ook niet verder uitgewerkt. Wel worden uitgangspunten geformuleerd voor bijvoorbeeld fietsparkeren.

1.5.2 Opbouw

De bovenstaande filosofie van het GVVP komt vooral terug in hoofdstuk 4 waar de maatregelen worden behandeld. Het GVVP is opgebouwd uit de stappen, zoals die hieronder schematisch zijn weergegeven.



Figuur 1: schematische weergave opbouw GVVP

Op een aantal plaatsen wordt verwezen naar bijlagen. Deze zijn opgenomen in een apart bijlagenrapport

[3] Slim werken slim reizen is de actuele term voor wat vroeger mobiliteitsmanagement werd genoemd.

[4] Benutten wordt ook wel aangeduid als verkeersmanagement, vandaar dat in de titels en teksten van sommige beleidsplannen deze term voorkomt. In het GVVP wordt de term 'benutten' gehanteerd.

2. Beleidskader en ontwikkelingen

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft eerst een beschrijving van het beleidskader op nationaal, provinciaal/regionaal en lokaal niveau en wat de weerslag daarvan is op het GVVP van Zeist. Het geactualiseerde GVVP moet ook aansluiten op de actuele en toekomstige ontwikkelingen. Daarbij gaat het enerzijds om demografische ontwikkelingen en anderzijds om (technologische) ontwikkelingen binnen de mobiliteitswereld die van invloed zijn op de Zeister verkeerssituatie. De beleidskaders en ontwikkelingen samen vormen de basis voor de visie en doelen binnen het GVVP.

2.2 Nationale beleidskaders

Structuurvisie Ruimte en infrastructuur (Ministerie van infrastructuur en milieu, 2012)
In de Structuurvisie Ruimte en infrastructuur is het ruimtelijke en verkeer- en vervoersbeleid op nationaal niveau vastgelegd. Het Rijk zet voor 2040 in op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Dit wil ze bereiken door het faciliteren van mobiliteit over weg, spoor en vaarwegen, het beschikken over optimale ketenmobiliteit, een goede afstemming tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling en een aanscherping van de verkeersveiligheidsdoelstelling. In het GVVP voor Zeist wordt dit vertaald door bij het formuleren van maatregelen de Ladder van Verdaas te volgen en verkeersveiligheid als uitgangspunt te hanteren.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Duurzaam veilig (Ministerie van verkeer en waterstaat, 2008)
In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 zijn maatregelen geformuleerd op basis van drie pijlers: samenwerking, integrale aanpak en 'Duurzaam Veilig'. Binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie. Dit laatste aspect is voor het GVVP een belangrijk onderdeel.

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (Ministerie van infrastructuur en milieu, 2012)
De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid is een extra impuls om de doelen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te behalen. De Beleidsimpuls focust zich op een doelgroepen waar nog winst valt te behalen, bijvoorbeeld bij jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

2.3 Provinciale/regionale beleidskaders

Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 (provincie Utrecht, 2005)
Dit is het ruimtelijk plan van de provincie. Het verkeersbeleid is erop gericht om waardevolle gebieden en woonkernen te ontlasten van doorgaand verkeer. Verder is het doel om Utrecht als fietsprovincie te profileren. Deze visie wordt in het GVVP doorvertaald naar Zeist, ondermeer door regionale fietsroutes als leidraad te nemen bij het opstellen van het fietsroutenetwerk.

Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (provincie Utrecht, 2004)
Het eerste hoofddoel is het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen. Het tweede hoofddoel is het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoerssysteem voor gebruikers en omwonenden. Het derde hoofddoel is het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

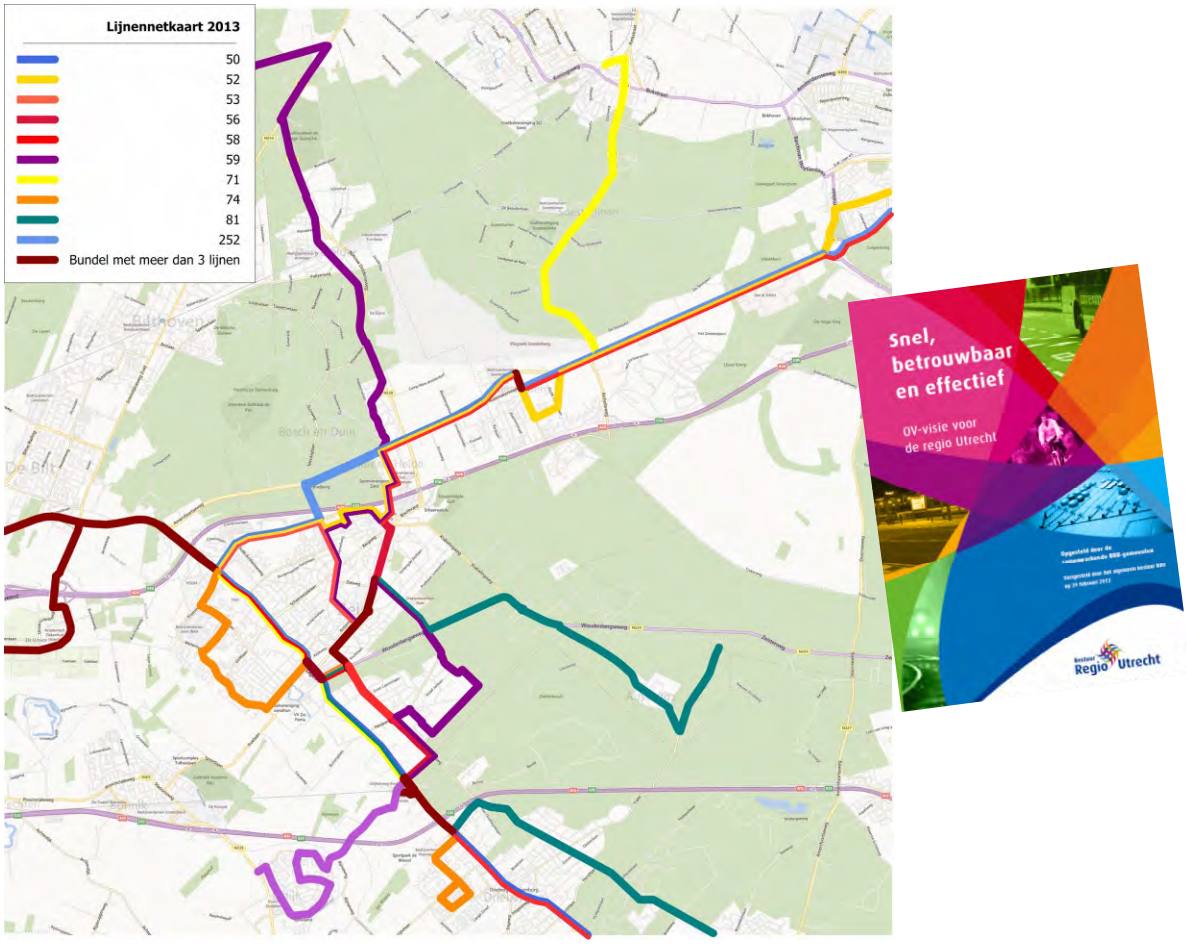
Concreet is voor de gemeente Zeist De Uithof – Zeist aangewezen als hoofdfietsroute. Bij de belangrijkste busverbindingen worden genoemd Amersfoort-De Bilt/Zeist-Utrecht en Rhenen-Driebergen-Zeist-Utrecht. Als overstappunt is station Driebergen-Zeist aangewezen.

Overigens is er een actualisatie van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht van start gegaan. De uitkomsten daarvan zijn tijdens het schrijven van dit GVVP nog niet bekend.

Regionaal Verkeer- en Vervoersplan 2005-2015 (Bestuur Regio Utrecht, 2008)
Het regionale beleid zet in op de kwalitatieve ontwikkeling van het openbaar vervoer, middels Randstadspoor en de ontwikkeling van overstappunten. De fiets heeft een belangrijke plaats in de ketenmobiliteit. Andere doelen gaan over het organiseren van slim reizen, verbetering van de objectieve verkeersveiligheid en het terugdringen van de negatieve invloed van verkeer op de leefkwaliteit en het milieu. De onderwerpen fiets, openbaar vervoer en het organiseren van slim reizen krijgen een eigen plek in het GVVP.

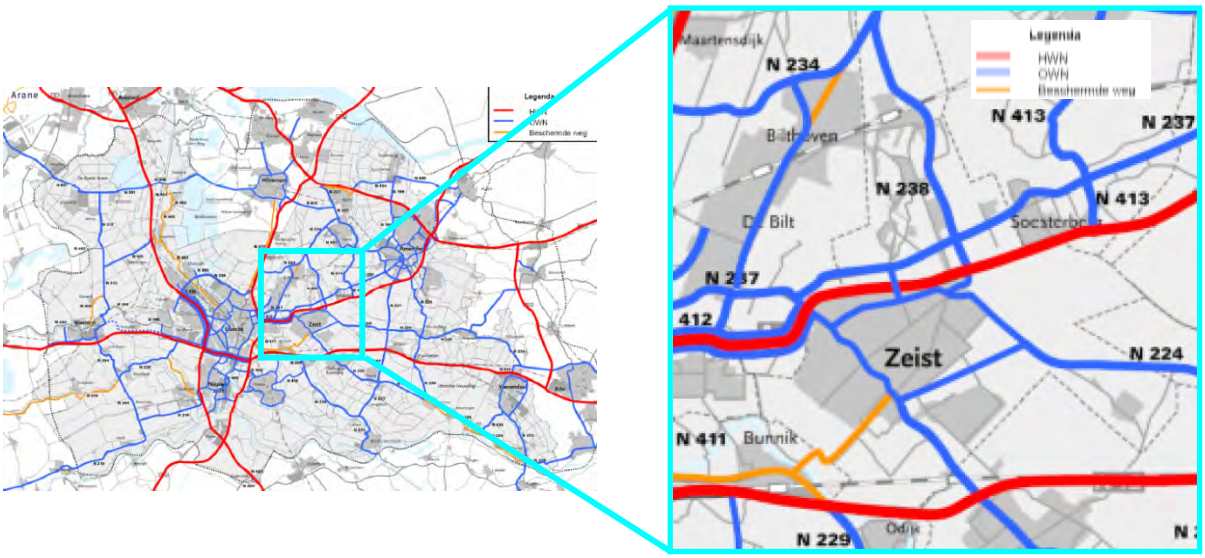
Samenwerkingsprogramma VERDER
Rijk en regio tekenden 2006 een bestuursakkoord, waarin zij samen 3,1 miljard euro hebben vrij gemaakt om de doorstroming in de regio te verbeteren. Het samenwerkingsprogramma waarin zij dat doen is VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland. Binnen het VERDER-programma worden diverse maatregelen genomen die ook betrekking hebben op Zeist. In dit GVVP worden deze maatregelen benoemd.

Regionale OV-visie (Bestuur Regio Utrecht, 2012)
Binnen de OV-visie is er voor gekozen om in te zetten op de zware relaties, het verbindend netwerk. Daarbij staat een goede en waar mogelijk vrije doorstroming van het busverkeer voorop. De lightrailverbinding Utrecht-Baarn is ook van belang voor Zeist. Naast de zware relaties, wordt voor de dunnere lijnen ingezet op het versoberen en efficiënter maken van het buslijnenstelsel.



Figuur 2: buslijnennet Zeist anno 2013

DVM Sturingsvisie Midden-Nederland (2008)[5]
Het doel van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) is het optimaal benutten van de ruimte in het verkeers- en vervoerssysteem. In de DVM Sturingsvisie Midden-Nederland zijn de beleidsmatige keuzes vastgelegd in een prioriteitenkaart en functiekaart, prioritering tussen vervoerwijzen en keuzes in regelscenario's.
De volgende wegen in Zeist maken onderdeel uit van het regionale netwerk: Utrechtseweg, Lageweg, 1e Dorpstraat, 2e Dorpsstraat, Driebergseweg, Laan van Beek en Royen, Woudenbergseweg, Krakelingweg, De Dreef, Dijnselburgerlaan, Panweg (tussen De Dreef en Amersfoortseweg), Boulevard (tussen de Dijnselburgerlaan en Krakelingweg), Zandbergenlaan, Dolderseweg, Nieuwe Dolderseweg, Soestdijkerweg en Amersfoortseweg. Over deze wegen wordt regionaal autoverkeer afgewikkeld.



Figuur 3: regionaal netwerk met belangrijkheid van wegen, rechts: focus op Zeist

De Driebergseweg is aangemerkt als regionale verbindingsweg. De overige wegen zijn aangemerkt als stedelijke as of ondersteunende weg. Zij hebben in regionaal verband een lagere functie.

De Waterigeweg en Koelaan zijn als beschermde weg opgenomen in het regionale netwerk. Een beschermde weg is een weg om te zorgen dat doorgaande relaties geweerd worden ten gunste van het lokale verkeer, recreatief verkeer en openbaar vervoer.

Daarnaast zijn er verkeersmanagementmaatregelen opgenomen, zoals verkeersregelinstallaties, toeritdoseerinstallaties en dynamische routeinformatiepanelen. Ook zijn er maatregelen voor aanpassing van de weginfrastructuur opgenomen, zoals belijning, kleine infrastructurele maatregelen, dynamische rijstrookindeling en het opwaarderen van aansluitingen.

2.4 Lokale beleidskaders

De Structuurvisie (2011)
In de Structuurvisie van de gemeente Zeist zijn concrete mobiliteitsdoelstellingen opgenomen:

- Stimuleren openbaar vervoer
- Knelpunten hoofdfietsroutes oplossen
- Verbeteren bereikbaarheid autoverkeer: het bestaande wegennet aanpassen
- Tegelijkertijd doorgaand gemotoriseerd verkeer tegengaan en sluiproutes onaantrekkelijk maken

[5] Arane Adviseurs in Verkeer en Vervoer, *DVM Sturingsvisie Midden-Nederland*, Gouda, 2009

Daarnaast zijn in het Structuurvisie doelen opgenomen om onder meer het groen te versterken. Het GVVP gaat niet over groen. Wel wordt bij de uitvoering van verkeersprojecten het onderwerp groen opgenomen in de integrale afweging.

Programma Zeist Duurzaam 2012-2016 en Routekaart Zeist Klimaatneutraal 2050
Duurzaamheid is het centrale en leidende principe voor het gemeentelijk beleid. Dit dient ook terug te komen in de actualisatie van het GVVP. Streven is dat de gemeente Zeist in 2050 klimaatneutraal is. Goede bereikbaarheid is essentieel voor de lokale economie, maar verkeer is een belangrijke bron van CO2-uitstoot. Duurzame mobiliteit draagt bij aan een duurzame economie. Voor Zeist zijn de volgende relevante maatregelen aangegeven:

- Gebruik duurzame brandstoffen stimuleren
- Voorbereiden op elektrisch rijden
- Verbeteren doorstroom fietsverkeer
- Openbaar vervoer optimaliseren
- Ontsluiting NS stations verbeteren

Groen (voor) Zeist, Groenstructuurplan voor binnenstedelijk groen (2011)
Het hoofddoel van het Groenstructuurplan is het veiligstellen, koesteren en versterken van het groene karakter van Zeist. Het plan schetst de hoofdlijnen van het beleid voor het openbaar groen en dient als afwegingskader bij verschillende belangen. Vanuit het oogpunt van verkeer worden – indien er strijdigheden bestaan – afwegingen gemaakt tussen het behoud van de groenstructuur en bijvoorbeeld de verkeersveiligheid of de bereikbaarheid in Zeist. In de praktijk blijken doorgaande groenstructuren en doorgaande autoroutes elkaar vaak te volgen.

Geluidsnota Zeist (2006)
Het doel van de Geluidsnota Zeist is om de aanwezigheid van geluid in de leefomgeving te reguleren, zodat de gezondheid van de mensen als gevolg van geluidsoverlast niet in het geding komt. De uitgangspunten uit de geluidsnota dienen bij de uitvoeringsprojecten van het GVVP in acht te worden genomen. De volgorde waarin maatregelen worden voorgesteld is:

1. Bron, bijvoorbeeld verkeersintensiteit of de uitvoering van het wegdek.
2. Overdracht, bijvoorbeeld geluidsschermen.
3. Ontvanger, bijvoorbeeld gevelisolatie.

Bovengenoemde voorbeelden zijn ter illustratie van de begrippen bron, overdracht en ontvanger.

De luchtnota (vaststelling voorjaar 2013)
Doel van de luchtnota is het verbeteren van de luchtkwaliteit in Zeist om de gezondheid van de bewoners te beschermen. In Zeist beïnvloeden de grote verkeersaders, zoals de rijkswegen en de provinciale wegen de luchtkwaliteit negatief. Hierop kan Zeist geen directe invloed uitoefenen. De gemeente Zeist heeft wel invloed op functiescheiding, het goed laten doorstromen van het verkeer, afschermende constructies, voldoende afstand ten opzichte van drukke verkeersaders en het stimuleren van het gebruik van hybride voertuigen en roetfilters.

2.5 Ontwikkeling bevolkingssamenstelling

De bevolkingssamenstelling in Nederland verandert door ontgroening en vergrijzing. Dit beïnvloedt het activiteitenpatroon van de bevolking en daarmee direct het mobiliteitsgedrag. Al vanaf de jaren zeventig is er sprake van dalende geboortecijfers. Hierdoor vergrijst de Nederlandse samenleving. Het aantal ouderen neemt toe. Daarnaast blijven de ouderen veel mobieler. De meeste ouderen beschikken over een auto. Dit betekent dat het aantal sociaalrecreatieve verplaatsingen in de toekomst verder zal toenemen. Ouderen krijgen te maken met vermindering van het zicht, gehoor en reactievermogen. Verkeersveiligheid en ouderen in het verkeer is daarom een belangrijk

aandachtsgebied. Dat geldt ook voor Zeist. Ondanks het landelijke beeld tonen onderzoeken aan dat de bevolking en het aantal huishoudens in de Utrechtse regio de komende jaren wel blijven groeien.

2.6 Duurzame voertuigen

De technologische ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer volgen elkaar in snel tempo op. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van hybride en elektrische auto's, de elektrische fiets en hoogwaardige verbindingen in het openbaar vervoer.
De elektrische fiets is al niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Het blijkt dat forenzen met een gewone fiets gemiddeld 6,3 km afleggen. Deze afstand neemt toe tot 9,8 km als er gebruik wordt gemaakt van de elektrische fiets. Door de opkomst van de elektrische fiets kan de fiets ook een rol van betekenis gaan spelen bij verplaatsingen van meer dan 10 km.[6]
Elektrische voertuigen hebben een positief effect op het milieu, maar herbergen ook risico's voor de verkeersveiligheid. Elektrische voertuigen zijn geluidsarm, waardoor vooral fietsers en voetgangers onvoldoende geattendeerd worden op naderend verkeer. Bovendien hebben – vooral oudere – fietsers die gebruik maken van de elektrische fiets een hoger risico op ongelukken, vanwege de hogere snelheid.
De invloed van de gemeente Zeist op de individuele aanschaf van elektrische voertuigen is beperkt. Maar Zeist zal hoe dan ook te maken krijgen met elektrische voertuigen.

2.7 Informatietechnologie

De technologische ontwikkelingen zorgen voor verbetering van de communicatie en informatie over de verkeerssituatie. Het gaat daarbij om zowel dynamische route-informatie langs de weg als om incar-systemen. Veel automobilisten beschikken over routenavigatie. Het gebruik van bewegwijzering neemt hierdoor af, waardoor ook ongewenste routes in potentie vaker worden gebruikt. Waar mogelijk zal de gemeente Zeist inspelen op individuele route-informatie via bijvoorbeeld de smartphone.

2.8 De kaders voor het GVVP Zeist

Een aantal kaders is recentelijk met intensieve interactieve processen vastgesteld. Andere kaders zijn voortgekomen uit regionale afspraken op bestuurlijk niveau. Tezamen zijn daarom onderstaande vier kaders leidend voor het GVVP:

- De Structuurvisie (2011)
- De DVM Sturingsvisie Midden-Nederland (2008)
- De Regionale OV-visie (2012)
- Routekaart Zeist, Klimaatneutraal 2050 (2012)

Onderstaand zijn de punten uit deze kaders opgenomen die voor het actualiseren van het GVVP richtinggevend zijn.

[6] Loijen, J, *Elektrische fiets in Haaglanden, Onderzoek naar het gebruik van de elektrische fiets in Haaglanden*, Den Haag, 2011 en Engbers, L. en I. Hendriksen, Elektrische fiets heeft de toekomst, in: *Fietsverkeer*, nr. 19, 2008.

- Duurzaamheid is het centrale en leidende principe
- Conform Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en het gebruik
- Prioriteit geven aan fiets en openbaar vervoer
- Inzetten op mobiliteitsmanagement (slim werken slim reizen)
- Invulling geven aan duurzaam vervoer
- Autobereikbaarheid:
    - Verbeteren van de autobereikbaarheid, door het bestaande wegennet aan te passen. Tegelijkertijd moet het doorgaande gemotoriseerde verkeer worden tegengegaan in waardevolle gebieden en moeten sluiproutes onaantrekkelijk gemaakt worden.
    - De volgende wegen in Zeist maken onderdeel uit van het regionale netwerk: Utrechtseweg, Lageweg, 1e Dorpstraat, 2e Dorpsstraat, Driebergseweg, Laan van Beek en Royen, Woudenbergseweg, Krakelingweg, De Dreef, Dijnselburgerlaan, Panweg (tussen De Dreef en Amersfoortseweg), Boulevard (tussen de Dijnselburgerlaan en Krakelingweg), Zandbergenlaan, Dolderseweg, Nieuwe Dolderseweg, Soestdijkerweg en Amersfoortseweg. Over deze wegen wordt regionaal autoverkeer afgewikkeld.

      De Waterigeweg en Koelaan zijn als beschermde weg opgenomen in het regionale netwerk. Een beschermde weg is een weg om te zorgen dat doorgaande relaties geweerd worden ten gunste van het lokale verkeer, recreatief verkeer en openbaar vervoer.
- Openbaar vervoer:
    - Binnen de OV-visie is er voor gekozen om in te zetten op de zware relaties, het verbindend netwerk. Naast de zware relaties, wordt voor de dunnere lijnen ingezet op het versoberen en efficiënter maken van het buslijnenstelsel.
- Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het reguleren van de aanwezigheid van geluid in Zeist om de gezondheid van de bewoners te beschermen.
- Bij verkeersveiligheid focus op jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

De visie en doelen voor het GVVP vinden hun oorsprong in het bovenstaande beleidskader.

3. Ambitie, visie en doelen

3.1 Ambitie

Gegeven het kaderstellende beleid en de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid is de Routekaart Klimaatneutraal 2050 als inspiratiebron gebruikt om invulling te geven aan het begrip duurzaamheid in het kader van het GVVP. In de Routekaart is duurzame mobiliteit uitgewerkt aan de hand van de zogenaamde 3 P's van people, planet en profit. Deze zijn in het GVVP vertaald naar 3 M'en: mens, milieu en meerwaarde. De ambitie is om een duurzaam evenwicht te bereiken tussen deze drie M'en. Het liefst op zodanige wijze dat er win-win-win-situaties ontstaan.

3.2 Visie: de 3 M'en

Mens

De M van mens staat voor de sociale dimensie van duurzaamheid.

Sociale bereikbaarheid betekent dat iedereen in Zeist volwaardig moet kunnen deelnemen aan de maatschappij en zich dus moet kunnen verplaatsen. Dit vraagt om een toegankelijke openbare ruimte, toegankelijk openbaar vervoer, toegankelijke fiets- en voetpaden en toegankelijkheid met de auto.

Mens betekent individuele keuzevrijheid ten aanzien van de vervoerwijze. Dit betekent geen ´autootje pesten´. Maar wel maatregelen om mensen te verleiden van de fiets, het openbaar vervoer, of andere duurzame vormen van vervoer gebruik te maken.

Mens vraagt om leefbare woonwijken. Dit betekent het beperken van de verkeersoverlast voor omwonenden, door doorgaand verkeer te voorkomen en de snelheid terug te brengen tot een niveau die past bij de functie, de vorm en het gebruik van de weg. Daarnaast willen we verkeersveilige woonwijken en wegen creëren. De verkeerssituatie bij scholen vraagt om apart aandacht, vanwege de jonge en onervaren verkeersdeelnemers.

Naast een gezonde leefomgeving wil de gemeente ook het fietsgebruik stimuleren, om daarmee een gezonde levensstijl te bevorderen.

Milieu

De M van milieu staat voor de ecologische dimensie van duurzaamheid.

De gemeente wil zich inzetten om duurzame vormen van vervoer te stimuleren, om zo de uitstoot van CO2 en de uitputting van de natuurlijke hulpbronnen tegen te gaan.

Het groene karakter en de cultuurhistorische structuren in Zeist willen we graag behouden en versterken. De gemeente Zeist volgt de Ladder van Verdaas bij het nemen van maatregelen om de bereikbaarheid te garanderen en om de aantasting van het groen en de natuur zoveel mogelijk te voorkomen.

Meerwaarde

De M van meerwaarde staat voor de economische dimensie van duurzaamheid.

Een optimale bereikbaarheid is essentieel voor economische ontwikkeling van Zeist. Het duurzaam bereikbaar houden van het centrum van Zeist, de centrale voorzieningen, werkgebieden en woonwijken staat voorop.

Om de bereikbaarheid een duurzame invulling te geven, wordt bij het nemen van maatregelen de Ladder van Verdaas gevolgd. De Ladder van Verdaas heeft als doel het voorkomen van de aanleg van dure nieuwe infrastructuur, als het ook met goedkopere, slimme maatregelen kan. De gemeente

zet in op het stimuleren van het fiets- en OV-gebruik, het slimmer reizen en het benutten van bestaande (auto-)infrastructuur.

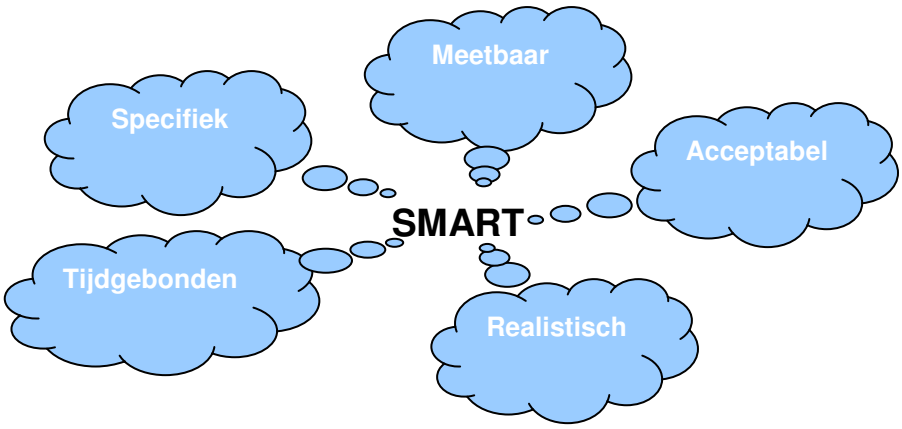
3.3 Van visie naar doelen

De visie vanuit mens, milieu en meerwaarde laat zich vertalen naar drie meer aan verkeer en vervoer gerelateerde doelen: veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Om op een later moment te bepalen of deze doelen zijn behaald, zijn indicatoren opgesteld. In een schema ziet de relatie tussen visie, doelen en indicatoren er als volgt uit.

Duurzame mobiliteit 2023				
Mens	**Milieu**	**Meerwaarde**		
Veiligheid	*Leefbaarheid*	*Bereikbaarheid*		
Verkeersveiligheid	Verblijfskwaliteit	Fiets	Openbaar Vervoer	Auto
- Ongevallen	- Oversteekbaarheid - Snelheid - Intensiteit - Doorgaand verkeer - Lucht en geluid	- Fietsgebruik - Comfort - Oponthoud	- OV-gebruik - Beschikbaarheid - Toegankelijkheid - Reistijd OV	- Reistijd auto

Figuur 4: schematisch overzicht van relaties tussen visie, doelen en indicatoren

Op basis van de indicatoren kan bepaald worden in welke mate doelen zijn bereikt. Voorwaarde is dan wel dat de doelstellingen de volgende eigenschappen bezitten: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. Afgaande op de eerste letter van de deze eigenschappen worden doelstellingen die daaraan voldoen ook wel SMART-geformuleerde doelstellingen genoemd.



Onderstaand zijn de SMART-geformuleerde doelen weergegeven In bijlage 5 zijn de eigenschappen specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden verder uitgewerkt.

Verkeersveiligheid

- Het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in de gemeente Zeist is gedaald tot maximaal 2 verkeersdoden en 20 ziekenhuisgewonden per jaar in 2023.

Leefbaarheid en verblijfskwaliteit

- In 2023 is bij iedere kruising van 1e en 2e orde wegen een **oversteekvoorziening** aanwezig, aangevuld met oversteekvoorzieningen op veelgebruikte looproutes die wegen van de 1e en 2e orde op wegvakniveau kruisen.
- De gemiddelde **snelheid** in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom is maximaal 35 km/u in 2023.
- De **intensiteit** in woonstraten bedraagt maximaal 2.500 motorvoertuigen per etmaal en op buurtverzamelwegen maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal in 2023.
- De gemiddelde **snelheid** op 1e en 2e orde wegen binnen de bebouwde kom is maximaal 55 km/uur in 2023.
- De **intensiteit** op 2e orde wegen bedraagt maximaal 10.000 (krap profiel) of 15.000 (ruim profiel) motorvoertuigen per etmaal per etmaal in 2023.
- **Doorgaand autoverkeer** weren uit centrum en woonwijken. Dus het doorgaande verkeer te concentreren op de wegen van de 1e orde.

- De doelstelling voor **lucht** luidt als volgt:
  Bij de uitvoering van **verkeersprojecten** die redelijkerwijs effect hebben op de luchtkwaliteit worden de gevolgen voor luchtkwaliteit per project in beeld gebracht en meegewogen. De luchtkwaliteit mag niet verslechteren ten opzichte van de bestaande situatie (grenswaarde), streven is verbetering van de luchtkwaliteit (streefwaarde). Hierbij wordt de saldobenadering gehanteerd, waarbij het effect van verkeersprojecten niet beperkt hoeft te zijn tot de projectlocatie zelf.

- De doelstelling voor **geluid** kent een deel op projectniveau en een deel op gemeentelijk niveau:
  Bij de uitvoering van **verkeersprojecten** die redelijkerwijs effect hebben op de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen worden de gevolgen voor geluid per project in beeld gebracht en meegewogen. De geluidsbelasting mag niet zondermeer ergens 1,5 dB verslechteren ten opzichte van de bestaande situatie (grenswaarde). Streven is verbetering van de geluidsbelasting (streefwaarde). Hierbij wordt de saldobenadering gehanteerd, waarbij het effect van verkeersprojecten niet beperkt hoeft te zijn tot de projectlocatie zelf.
  De gemeente heeft beperkte invloed op de autonome groei van het verkeer. Het aantal **geluidsgehinderden binnen de gemeente** mag niet groter worden dan op grond van de autonome groei verwacht mag worden (grenswaarde), de ambitie is om het aantal geluidsgehinderden niet te laten toenemen (streefwaarde).

Bereikbaarheid: fiets, openbaar vervoer en auto

- Het **fietsgebruik** (de etmaalintensiteit op een werkdag) op de hoofdfietsroutes in Zeist groeit jaarlijks met 1,5% in de periode tot 2023.
- Het **fietscomfort** van de vijf belangrijkste hoofdfietsroutes in Zeist scoort in 2023 ´goed´ op fietsbalans van de Fietsersbond (streefwaarde).
- **Oponthoud** voor de fiets bij verkeerslichten bedraagt in 2023 maximaal X seconden. Dit is een grenswaarde bij oversteken die niet gelegen zijn over een 1^{e} orde weg. Bij oversteken over een 1^{e} orde weg is sprake van een streefwaarde*.
- Het **gebruik** is op alle **buslijnen** tezamen in Zeist in 2023 gegroeid met jaarlijks 2,5%.
- De inwoners van de bebouwde kommen van Zeist dienen een **OV-halte** binnen een straal van hemelsbreed 600 meter **beschikbaar** te hebben in 2023.
- Hoewel gestreefd wordt naar 100% **toegankelijkheid** van de **OV-haltes** in 2023 volgens de regionale richtlijnen, wordt 95% toegankelijkheid geaccepteerd als grenswaarde.
- De **vertraging** van de **buslijnen** die wordt opgelopen op het Zeister wegennet is in 2023 maximaal X minuten of maximaal X x de reistijd volgens de dienstregeling**.
- De **autoreistijd** in de spits is op wegen van de 1^{e} orde maximaal 2,0 x de reistijd in de daluren in alle jaren in de periode tot 2023.

*: In regionaal verband zal in de eerste helft van 2013 een uitspraak worden gedaan over regionale normen. Zeist zal daar dan bij aansluiten.
**: In regionaal verband zal in de eerste helft van 2013 in het 'Streefbeeld 2020' een uitspraak worden gedaan over regionale normen. Zeist zal daar dan bij aansluiten

4. Op naar maatregelen

4.1 Inleiding

De visie en doelen van het GVVP zijn voor een belangrijk deel gericht op duurzaamheid. Duurzaam vanuit het oogpunt van natuur, milieu, ruimtebeslag en veiligheid, Duurzaam Veilig. Om de duurzame aanpak ook in de maatregelen voort te zetten, zijn deze opgesteld volgens de Ladder van Verdaas. Toegepast op Zeist kent de Ladder van Verdaas dan de onderstaande stappen (zie ook de uitgebreide uitleg in hoofdstuk 1):

1. fiets
2. openbaar vervoer
3. slim werken slim reizen
4. duurzaam vervoer
5. benutten van auto-infrastructuur
6. aanpassen bestaande auto-infrastructuur

Verkeersveiligheid maakt geen deel uit van de ladder, maar is wel een essentieel onderdeel van het GVVP. Dit onderwerp krijgt daarom een plaats voorafgaand aan de maatregelen, zoals benoemd in de Ladder van Verdaas. De stappen 5 en 6 zijn geïntegreerd in paragraaf 4.7: autoverkeer. In het verstedelijkt gebied van Zeist is geen ruimte voor de aanleg van nieuwe auto-infrastructuur (anders dan vervangen of aanpassen). Daarbuiten is er geen behoefte om nieuwe auto-infrastructuur aan te leggen. Daarom is dit onderdeel hier niet vermeld. Een voorbeeld van aanleg van nieuwe auto-infrastructuur is de Krakelingweg (afgerond in 2011). Goederenvervoer (zie paragraaf 4.8) en voetgangers (zie paragraaf 4.9) hebben geen plaats op de ladder, maar maken wel onderdeel uit van het GVVP. Ze worden aansluitend behandeld.

4.2 Verkeersveiligheid

4.2.1 Uitgangspunt is Duurzaam Veilig

Voorkomen is beter dan genezen. Dat geldt ook binnen het preventieve karakter van Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig wordt in Nederland breed toegepast door verschillende overheden. Het doel is om de verkeersveiligheid van het wegverkeer op een duurzame manier te vergroten. Duurzaam wil in dit kader zeggen dat er niet achteraf maatregelen worden genomen om verkeersonveilige situaties aan te pakken, maar dat er van de maatregelen een preventieve werking uitgaat. Aan de hand van de onderstaande vijf – door wetenschappelijk onderzoek onderbouwde – principes[7] kan Duurzaam Veilig worden uitgelegd[8]:

- functionaliteit;
- homogeniteit;
- herkenbaarheid;
- vergevingsgezindheid;
- statusonderkenning[9].

In het kort betekent dit dat het doorgaande verkeer zich op autosnelwegen en andere verkeersaders concentreert. Doorgaand verkeer in verblijfsgebieden (woon-, winkel-, of werkfuncties) wordt geweerd, want deze gebieden zijn bedoeld voor autoverkeer dat er een herkomst of bestemming heeft. Een maximum snelheid van 30 km/uur en verkeersbeperkende maatregelen moeten dit ondersteunen. Hoe kleiner verschillen in snelheid, richting en gewicht des te minder kans er bestaat op ernstige

[7] Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

[8] Voor uitgebreide informatie zie: www.doormetduurzaamveilig.nl

[9] Statusonderkenning richt zich op de rol van de mens in het voorkomen van ongevallen en/of letsel. Het gaat om weten wat je kunt: hoe goed vind je jezelf en hoe goed ben je in werkelijkheid?

ongevallen. Waar deze verschillen toenemen, moeten dus maatregelen worden getroffen. Te denken valt aan vrijliggende fietspaden langs wegen waar veel auto's 50 km/uur rijden. Verder moet het wegbeeld aansluiten bij de verwachtingen. Zo passen bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden niet in een woonstraat.
Hoewel deze ontwerpgerichte aspecten een belangrijk onderdeel vormen van Duurzaam Veilig, is het ook belangrijk dat weggebruikers rekening houden met elkaar. Bijvoorbeeld door te accepteren dat andere (ook) fouten maken en als dat het geval is alsnog een ongeval zien te voorkomen. Dit hangt samen met een andere menselijke factor: de mate waarin iemand in staat is om deel te nemen aan het verkeer en de mate waarin verkeersdeelnemers dat zelf onderkennen. Ouderdom leidt veelal tot een vertraagde reactietijd, terwijl kinderen moeilijk gevolgen kunnen overzien.

Duurzaam Veilig maakt onderscheid in typen wegen. Voor dit GVVP zijn de 'gebiedsontsluitingswegen' en 'erftoegangswegen' van belang. De gebiedsontsluitingswegen zijn de doorgaande wegen die Zeist verbinden met gemeenten daar omheen (1^{e} orde-wegen) en er zijn wegen die wijken onderling verbinden (2^{e} orde-wegen). De erftoegangswegen die in Zeist worden onderscheiden zijn buurtverzamelwegen en woonstraten.

Het principe van Duurzaam Veilig is concreet voor Zeist uitgewerkt in paragraaf 4.7. Datzelfde geldt voor een uitgebreidere beschrijving van de typen wegen. Deze zijn hier al kort beschreven omdat er bij de paragrafen over fiets en openbaar vervoer al naar wordt verwezen.

4.2.2 Verkeersveiligheid bij scholen

Het Utrechts Verkeersveiligheids Label (UVL) is het Utrechtse kwaliteitskeurmerk voor basisscholen die verkeerseducatie van de leerlingen en verkeersveiligheid rond de school structureel aanpakken. Op dit moment beschikken vier scholen in Zeist over het UVL. In het nog op te stellen Actieplan Verkeersveiligheid worden de concrete maatregelen uitgewerkt om het UVL verder binnen Zeist gestalte te geven.

4.2.3 Voorlichting en educatie

Bij voorlichting en educatie gaat het om de communicatie naar bewoners en scholieren van Zeist als weggebruikers. In het nog op te stellen Actieplan Verkeersveiligheid worden hiervoor de concrete maatregelen uitgewerkt. Dit Actieplan geldt als uitwerking van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, die zich focust op een aantal doelgroepen, namelijk jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers (zie paragraaf 2.2).

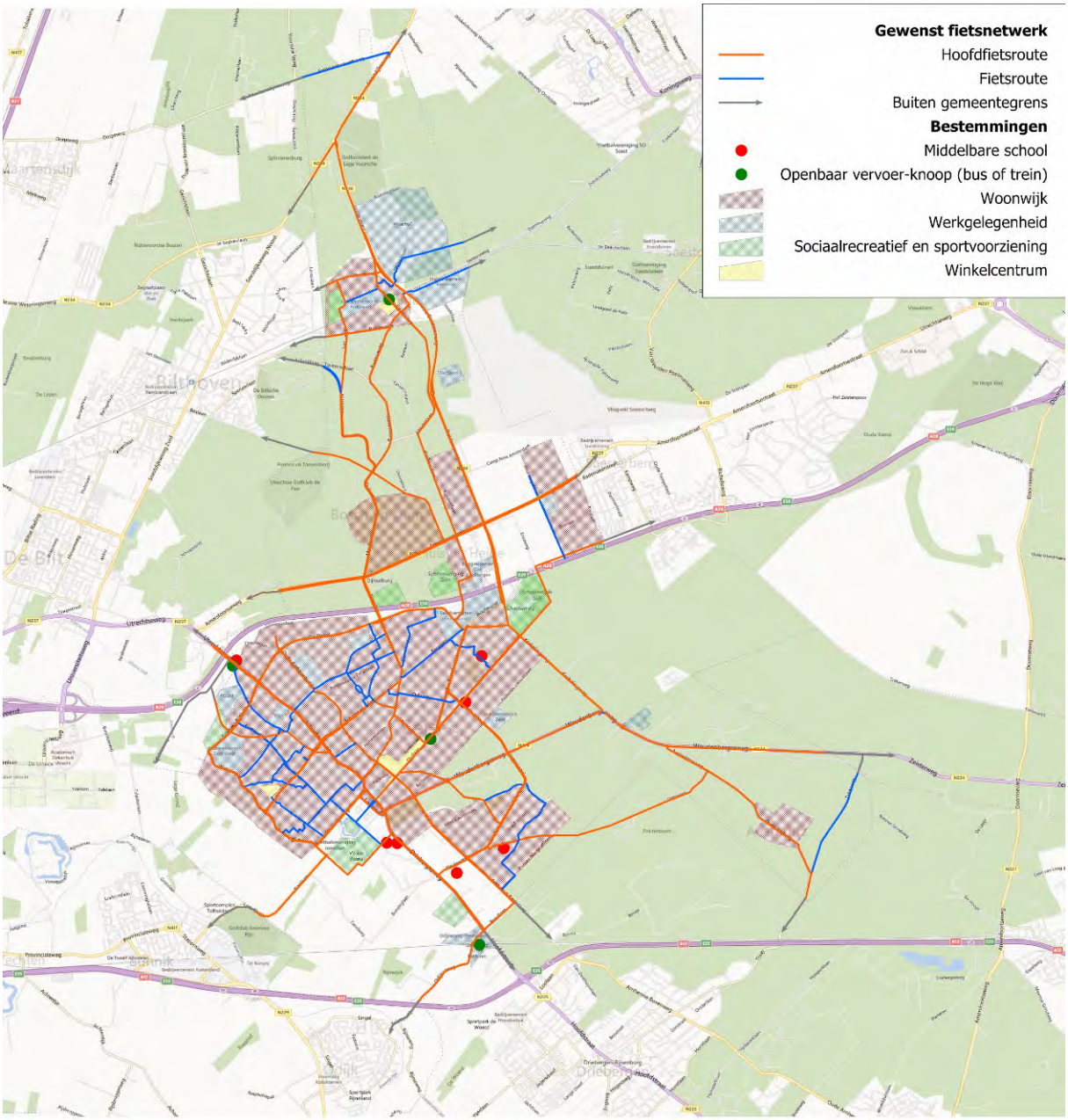
4.3 Fiets

4.3.1 Uitgangspunten fietsnetwerk

Een fietsnetwerk wordt verkeerskundig bezien opgebouwd vanuit vijf eisen: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Deze eisen zijn leidend geweest bij het opstellen van het fietsnetwerk Zeist.
Binnen het fietsnetwerk is onderscheid gemaakt tussen hoofdfietsroutes en fietsroutes. De hoofdfietsroutes zijn de belangrijkste fietsroutes, die ook het meest gebruikt worden. Het hoofdfietsroutenetwerk is primair opgebouwd uit het regionale netwerk van de provincie Utrecht, aangevuld met de belangrijkste lokale fietsroutes. De hoofdfietsroutes zijn bedoeld voor onder meer de volgende doelgroepen:

- middelbare scholieren van plaatsen buiten Zeist en vanuit Zeist naar de middelbare scholen in Zeist
- fietsers vanuit de buitenwijken en dorpen naar het centrum van Zeist
- fietsers vanuit de buitenwijken en dorpen naar station Driebergen-Zeist
- fietsers van plaatsen rondom Zeist naar het centrum van Zeist
- doorgaande (regionale) fietsers

Naast de hoofdfietsroutes zijn er de reguliere fietsroutes, het basisnetwerk. Binnen de bebouwde kom gaat het hierbij om de ontsluitende verbindingen op buurtniveau. Het basisfietsnetwerk is opgebouwd aan de hand van de rastermethode. Dit betekent dat alle buurten worden ontsloten met fietsroutes. In de praktijk zijn dit de wegen van de 1^{e} en 2^{e} orde en (een aantal) buurtverzamelwegen.
De maat voor de maaswijdte is afhankelijk van de kwaliteitseisen die men stelt. Voor het basisnetwerk geldt volgens de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer een maaswijdte van maximaal 250 m. Daarmee kunnen de meeste woonbuurten bediend worden.
Na vaststelling van het rasternetwerk, is bepaald welke fietsrelaties nog ontbreken of die onvoldoende worden bediend. Dit is gebeurd door herkomst-bestemmingsrelaties na te gaan, zoals naar scholen, openbaar vervoersknopen (treinstations) of werkgebieden. Ook deze zijn aan het fietsnetwerk toegevoegd. Hierbij zijn ook de solitaire fietspaden opgenomen. Het netwerk ziet er als volgt uit.



Figuur 5: Fietsnetwerk Zeist

4.3.2 Inrichting

Om een vertaalslag te kunnen maken naar maatregelen zijn richtlijnen voor de inrichting van het fietsnetwerk nodig. Deze richtlijnen zijn opgenomen in bijlage 6. De richtlijnen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen en toepasbaar gemaakt op Zeist. Bij de ambities ten aanzien van bijvoorbeeld de breedte van het fietspad en de verlichting van fietspaden, zal er telkens een afweging moeten worden gemaakt in relatie tot het behoud van groen en natuurwaarden.

Fietsstraten

Een specifieke fietsvoorziening is de fietsstraat. Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Het autogebruik wordt beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. De positie van het autoverkeer op de straat is ondergeschikt aan die voor het fietsverkeer. Bij een ondergeschikte positie van de auto past ook een aangepaste autosnelheid van maximaal 30 km/uur. De snelheid kan worden afgedwongen door een aangepast wegprofiel of aanvullende snelheidsremmende voorzieningen voor autoverkeer. Fietsstraten worden alleen toegepast bij hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden, waarbij er sprake is van veel fietsverkeer en weinig autoverkeer. Hieronder wordt verstaan:

- Woonstraten tot 500 motorvoertuigen per etmaal en bij een minstens twee keer zo hoge fietsintensiteit: de breedte en profielindeling zijn vrij te kiezen (zie bijlage 7).
- Woonstraten 500 tot 2.500 motorvoertuigen per etmaal en bij een minstens twee keer zo hoge fietsintensiteit: een aangepaste indeling van het profiel is nodig om de bovengeschiktheid van het fietsverkeer aan te geven (zie bijlage 7).

Meer informatie over de fietsstraat is te vinden in bijlage 7.

4.3.3 Uitgangspunten fietsparkeren

Om het fietsgebruik te stimuleren zijn voldoende en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk. De volgende functies worden onderscheiden:

- Centrumgebied
- OV-knopen
- Attractiepunten
- Scholen
- Bedrijven

Fietsparkeervoorzieningen kennen volgende eisen:

- Locatie: Fietsparkeervoorzieningen moeten langs toeleidende fietsroutes liggen en binnen acceptabele afstand tot de bestemming (het streven is zo dicht mogelijk bij de bestemming, maar de maximale loopafstand is 50 meter, behalve op de treinstations).
- Aantal: Er moeten voldoende voorzieningen zijn, uitgegaan van 80% = vol.
- Kwaliteit: De fiets moet goed kunnen worden verankerd en daarnaast moet de fietsparkeervoorziening eenvoudig in gebruik zijn.

Locatie fietsparkeervoorzieningen

Centrumgebied

Het centrumgebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van verschillende functies, zoals wonen, werken, winkelen, recreëren. Binnen het centrumgebied zijn er specifieke locaties aan te wijzen die veel fietsers aantrekken, zogenaamde ‘fietsmagneten’. Veel voorkomende fietsmagneten zijn bijvoorbeeld supermarkten en grote warenhuizen. Bij deze specifieke locaties dienen voldoende stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn op korte loopafstand. Over het gehele centrum geldt dat voldoende fietsparkeergelegenheid aanwezig moet zijn. Hoe dat precies verdeeld wordt, maakt onderdeel uit van het Centrumplan.

Fietsdiefstal is een van de belangrijkste redenen om niet de fiets te gebruiken. Onderzocht wordt of bewaakte en/of betaalde stallingen wenselijk en haalbaar zijn. Het onderzoeksgebied betreft het centrum, station Driebergen-Zeist en station Den Dolder. In de Parkeernota en het Centrumplan wordt dit onderwerp geconcretiseerd. Een andere mogelijkheid om de fietsdiefstal aan te pakken is de uitvoering van de fietsdiefstalscan door de Fietsersbond. Op basis van de scan worden aanbevelingen gedaan om fietsdiefstal te verminderen. Het gaat daarbij om maatregelen, zoals het plaatsen van meer en betere fietsenrekken op diverse locatie, regelmatige analyse van fietsdiefstalcijfers, intensivering van de controle op straat.

OV-knopen
Openbaar vervoerknopen komen voor in de vorm van treinstations en bushaltes. Op treinstations moeten voor zowel vaste als incidentele treinreizigers voldoende mogelijkheden zijn om hun fiets in een bewaakte of onbewaakte fietsparkeervoorziening te plaatsen. De loopafstand naar de stationsingang bedraagt maximaal 200 meter voor een beveiligde en 50 meter voor een onbeveiligde fietsparkeervoorziening. Overigens is het plaatsen van de stallingsvoorzieningen bij treinstations een verantwoordelijkheid van ProRail.
Bij bushaltes gaat het om duidelijke locaties van beperkte omvang. Opgemerkt zij dat in 2013 al bij praktisch alle bushaltes fietsparkeervoorzieningen zijn dan wel worden geplaatst.

Attractiepunten
Attractiepunten zijn publieksaantrekkende functies, zoals een bibliotheek, een zwembad en sportvoorzieningen. Een locatie dicht bij de ingang (maximaal 50 meter) is noodzakelijk. In bijlage 8 van het bijlagenrapport is een lijst met attractiepunten in Zeist opgenomen.

Scholen
Het overgrote deel van leerlingen en studenten komt op de fiets naar school. Scholen dienen daarom te beschikken over grootschalige fietsenstallingen. Een locatie dicht bij de ingang (maximaal 50 meter) is noodzakelijk. De rol van gemeente hierin is aan te geven hoeveel fietsparkeerplaatsen een school op eigen terrein moet realiseren, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw van een school.

Bedrijven
Bij bedrijven dienen voldoende stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn voor werknemers en bezoekers. Een locatie dicht bij de ingang (maximaal 50 meter) is noodzakelijk. De rol van gemeente hierin is aan te geven hoeveel fietsparkeerplaatsen een bedrijf op eigen terrein idealiter nodig heeft, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw of uitbreiding van een bedrijf.

4.3.4 Fietsparkeervoorzieningen

Een bezettingsgraad van meer dan 80% wordt als vol ervaren. De CROW-leidraad Fietsparkeren hanteert daarom als norm een bezettingsgraad van 80% om te bepalen of er sprake is van een capaciteitstekort. Ook kunnen voor het bepalen van het gewenste aantal plekken de parkeerkencijfers van het CROW worden gebruikt, zoals die in de Leidraad Fietsparkeren zijn opgenomen.

Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen
Zeist stelt de volgende kwaliteitseisen aan de fietsparkeervoorzieningen:

- Gebruiksgemak bij het plaatsen en vastzetten van de fiets;
- Minimale kans op schade aan de fiets;
- diefstal- en vandalismebestendigheid;
- duurzaamheid van het systeem.

In de FietsParkeur[10] zijn deze eisen verder uitgewerkt.

[10] De stichting FietsParKeur bevordert sinds 1999 goede fietsparkeervoorzieningen (fietsenrekken, fietsenstallingen etc.). De kwaliteitseisen van FietsParKeur staan in een tweetal Normstellende Documenten.

Naast de kwaliteit van de fietsparkeervoorziening zelf is sociale veiligheid een belangrijk aspect. Hierbij gaat het om voldoende overzicht, verlichting en een goed onderhouden openbare ruimte. Daarnaast moeten de openingstijden aansluiten bij het gebruik van de omliggende functies, zoals openingstijden van winkels.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren kan de gemeente aanhaken bij AFAC. AFAC staat voor Algemene Fiets Afhandel Centrale. Gemeenten die geen centrale willen opzetten, kunnen met de AFAC light toch op een goede manier weesfietsen en fietswrakken registreren en verwerken. Fietswrakken en weesfietsen nemen vaak veel van de toch al beperkte plekken in een fietsenstalling in. Bovendien geven fietswrakken de omgeving een verloederde aanblik. Dat leidt, gezien de onoverzichtelijke openbare ruimte, tot een groter risico op fietsdiefstal. Binnen de gemeente Zeist wordt uitgezocht in hoeverre het haalbaar is om hierbij aan te sluiten.

Fietsparkeermogelijkheden voor bijzondere fietsen

Er is een groei te zien van het aantal fietsen met afwijkende maten. Het gaat bijvoorbeeld om bakfietsen, fietsen met aanhangers en fietsen met rekken aan het stuur(wiel). Bij de bestaande fietsenstallingen is er vaak geen of beperkt ruimte voor afwijkende maten. De gemeente reserveert hiervoor speciale fietsparkeerplaatsen, bijvoorbeeld in het centrumgebied.

4.3.5 Maatregelen fiets

Voor de hoofdfietsroutes zijn de onderstaande maatregelen geformuleerd. In de onderstaande tabellen worden telkens eerst de hoofdfietsroutes benoemd en daarna aangegeven welke maatregelen voorzien zijn. De routes gelden in beide richtingen.

Hoofdfietsroute	Maatregel
Utrechtseweg – Lageweg / 1e en 2e Dorpsstraat – Driebergseweg	Verkeerlichten worden aangepast: stapsgewijs wordt een groene golf light ingesteld, waarvan fietsers ook doorstromingsvoordelen hebben. Daarnaast worden mogelijkheden en wenselijkheden onderzocht om op éénrichtingsfietspaden in twee richtingen te fietsen. Waar mogelijk worden fietspaden verbreed.
Vollenhove - Oude Arnhemseweg - Zeist Centrum	Kruispunt Oude Arnhemseweg - Schermerslaan wordt als erg onveilig ervaren, fietser heeft voorrang, kruispunt is onduidelijk ingericht. Oude Arnhemseweg tussen Schaerweijdelaan en centrum niet herkenbaar als fietsroute, Oude Arnhemseweg rommelig ingericht (vrijliggend fietspad richting centrum, gemengd verkeer richting Vollenhove, paaltjes en NP-markering op diverse plaatsen, geen eenduidige voorrangssituatie). Het heeft de voorkeur om de gehele Oude Arnhemseweg opnieuw in te richten en fietsverkeer, auto's en parkeren van elkaar te scheiden.
Zeist Centrum – De Uithof (via Noordweg - Bisschopsweg)	In Zeist West liggen niet over het gehele traject aparte fietsvoorzieningen. De maximumsnelheid is 30 km/u binnen de bebouwde kom. Wegen zijn duidelijke woonstraten, parkeren langs de weg, erfaansluitingen, woningen aan weg. Relatief veel auto's in straatbeeld. Het is geen herkenbare route. Door de aanleg van fietsstroken waar nodig en mogelijk kan de herkenbaarheid worden vergroot.
Kromme-Rijnlaan - Weteringlaan	Verkeersveilige oversteek kruispunt Koppelweg - Weteringlaan. Aandacht voor de fietser bij kruispunt Weteringlaan - Waterigeweg.

(vervolg)

Hoofdfietsroute	Maatregel
Montaubanstraat - Voorheuvel - Bergweg	In het Centrumplan worden maatregelen beschreven voor deze route.
Jacob van Lenneplaan	De fietsstroken op de Jacob van Lenneplaan moeten worden verbreed naar minimaal 1,50 meter.
Blikkenburgerlaan	Aanbrengen fietsstroken van minimaal 1,50m breed.
Zeist Centrum – Verlengde Slotlaan – richting Soesterberg	Slotlaan eerste deel gemengd verkeer en daarna fietsstroken. Het gedeelte vanaf de Verlengde Slotlaan – Ericaweg – Weg naar Heibergen zou als fietsstraat kunnen worden ingericht. Het heeft daarvoor min of meer al het juiste profiel. Het tweede gedeelte is al een solitair fietspad.
Oude Woudenbergse Zandweg	Deze weg kan worden ingericht als fietsstraat.
Krakelingweg - Zandbergenlaan - Nieuwe Dolderseweg	Het vervolg van de fietsroute bij de McDonald's is onduidelijk, daarnaast is de aansluiting op de Ericaweg onveilig. In overleg met provincie route aanpassen of verduidelijken.
Heideweg	Heideweg wordt in 2013 gereconstrueerd, fietsstroken van minimaal 1,50m aanbrengen
Breullaan	Hier worden in 2013 fietsstroken (1,50 meter) aangebracht.
Oranje Nassaulaan - Jagersingel – Lindenlaan	Fietsers rijden op de parallelbanen op de Oranje Nassaulaan. De snelheid van het autoverkeer op de parallelbanen moet omlaag worden gebracht. De parallelbanen kunnen worden ingericht als fietsstraten.
Kerckebosch - Tussen de Dennen - Prins Bernhardlaan	Hier moeten minimaal fietsstroken worden aangebracht. De route kan worden ingericht als fietsstraat.
Hoog Kanje - Grensweg	In het project Herontwikkeling Kerckebosch wordt Hoog Kanje afgesloten voor alle verkeer m.u.v. fietsers en voetgangers. De Grensweg is nu een onverplicht fietspad, check op staat asfalt / comfort route

Tabel 1a: maatregelen fiets Zeist

Hoofdfietsroute	Maatregel
Huis ter Heideweg – Prins Alexanderweg – Hobbemalaan – Dolderseweg	Op de Hobbemalaan vindt in 2013 / 2014 groot onderhoud plaats. De fysieke ruimte is alleen zeer beperkt.
Prins Alexanderweg – Amersfoortseweg - Spoorlaan	De Spoorlaan is onvoldoende breed, maar verbreding betekent aantasting van het groen.
Den Dolder - Baarnseweg - Duinweg – Mesdaglaan - Panweg - Bergweg - Steynlaan	De fietsstroken op de Baarnseweg zijn smal en slecht zichtbaar. Fietsstroken verbreden.
Den Dolder - Pleineslaan - Tolhuislaan - Biltseweg	Er wordt een fietstunnel onder het spoor richting het sportcomplex gerealiseerd. Op de Tolhuislaan ontbreken fietsvoorzieningen, hier moeten fietsstroken aangelegd worden.

Tabel 1b: maatregelen fiets Den Dolder, Huis ter Heide en Bosch & Duin

Hoofdfietsroute	Maatregel
Austerlitz - Oude Postweg- Austerlitzseweg - Woudenbergseweg (sluit aan op route Woudenbergseweg - Laan van Beek & Royen)	Een gedeelte van de Traaijweg tot hoofdfietsroute opwaarderen

Tabel 1c: maatregelen fiets Austerlitz

Maatregelen voor fietsroutes worden zo mogelijk meegenomen bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Als er sprake is van het opstellen van een wijkverkeersplan, kunnen maatregelen daar een plaats krijgen. Overigens stelt de gemeente Zeist in 2013 een Actieplan Fiets op, waarin de benoemde uitgangspunten en maatregelen ook een plek krijgen.

4.4 Openbaar vervoer

4.4.1 Openbaar vervoer netwerk

Het openbaar vervoernetwerk is voor de komende periode vastgelegd in de regionale OV-visie. Bestuur Regio Utrecht heeft deze visie als opdrachtgever van het openbaar vervoer en in afstemming met de gezamenlijke gemeenten – waaronder Zeist – vastgesteld. Vanuit de OV-visie wordt ingezet op de zware relaties, het verbindend netwerk. Het verbindend netwerk heeft als doel om Zeist met de economische kerngebieden (vooral Utrecht Centrum / Centraal en De Uithof, maar ook Driebergen-Zeist en Amersfoort) te verbinden. Naast de zware relaties, wordt voor de ontsluitende lijnen ingezet op het versoberen en efficiënter maken van het netwerk. Het netwerk is opgebouwd uit een dragend netwerk en een servicenetwerk.

Het dragend netwerk

Het dragend netwerk in Zeist bestaat naast de treinlijnen uit buslijnen met een frequentie van minimaal 6 maal per uur gedurende een groot deel van de dag, met een hoge gemiddelde snelheid en een goede bezetting. Het dragend netwerk bestaat uit buslijnen met zo min mogelijk bushaltes.

Op de bushaltes zijn daarom goede fietsstallingsmogelijkheden essentieel. Daarnaast is er actuele reisinformatie beschikbaar op de bushaltes voor zover deze voldoen aan de criteria die het Bestuur Regio Utrecht daaraan stelt:

- DRIS op alle HOV-haltes en overige knooppunthalten.
- Indien huidige instaphalte met DRIS vervalt/wijzigt bij dienstregelingswijzigingen, dan wordt op nieuwe instaphalte ook DRIS geplaatst (indien niet aanwezig).
- Bij overige halten indien het aantal (te verwachten) instappers meer dan 30.000 op jaarbasis bedraagt, ofwel circa 150 per dag. (Deze norm zal worden getoetst aan de hand van recente OV-chipkaartgegevens. Uitgangspunt hierbij is dat bijstelling van deze norm niet mag leiden tot een uitbreiding/inkrimping van het aantal DRIS-displays, maar wel op een toets en eventueel tot een herverdeling op basis van het reizigersgebruik.
- In alle tijdelijke halte-situaties (langer dan 12 maanden), dienen bovenstaande criteria te worden toegepast. In kortere tijdelijke situaties is (ver)plaatsing van DRIS geen eis.

Het servicenetwerk

Het servicenetwerk is bedoeld om de ontsluitende functie van openbaar vervoer in wijken en kernen in te vullen op plaatsen waar het dragend netwerk (te grote) gebieden onbediend laat. Routes gaan niet direct van knoop naar knoop, maar van bestemming naar bestemming. Het eindpunt van de lijn ligt bij het eerstvolgend knooppunt. Er kan kleiner materieel worden ingezet. Op de bushaltes is statische informatievoorziening aanwezig en geen actuele reisinformatie. Om dit goed in te vullen is een onderzoek nodig naar de vorm en (financiële) haalbaarheid van de uitbreiding van het servicenetwerk. Daarin moeten de mogelijkheden om de verbindingen tussen Zeist en Austerlitz en Zeist en Den Dolder te versterken een plaats krijgen. Voor Austerlitz wordt begin 2013 al een quick-scan opgeleverd.

Station Driebergen Zeist

Station Driebergen Zeist is belangrijk voor de bereikbaarheid van Zeist. Tegelijkertijd ontstaan op de gelijkvloerse kruising van spoor en weg veel files rond het station. Daarom wordt nu een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd, waarbij de weg met een tunnel onder het spoor doorgaat. Tevens wordt het gehele stationsgebied opnieuw ingericht. Het busstation wordt naar de noordzijde verplaatst, er komt een fietsenstalling onder het station te liggen en er wordt een P+R voorziening gebouwd.

Parallel hieraan verliest station Driebergen Zeist haar intercity status in 2019. In plaats daarvan wordt Zeist opgenomen in het hoogfrequent treinnetwerk. De gemeente Zeist is geen voorstander van dit besluit, maar heeft zich hierbij moeten neerleggen.

4.4.2 Invloed gemeente Zeist

Op het netwerk heeft de gemeente Zeist alleen indirect invloed, omdat deze bevoegdheden bij de opdrachtgever van het openbaar vervoer liggen. Zeist heeft weliswaar inspraak, maar ook het regionale belang speelt hierin een rol. Daardoor kunnen de lokale belangen van Zeist niet altijd worden ingewilligd. Op het functioneren van het openbaar vervoer in het netwerk kan de gemeente Zeist invloed uitoefenen door prioriteit te geven aan bussen via de verkeerslichten, hierdoor neemt de kans op vertraging af.
Op 1^{e} ordewegen halteert de bus in een haltekom. Het streven is om dat op 2^{e} ordewegen ook te doen. In alle andere situaties halteert de bus op de rijbaan, dus ook op 2^{e} ordewegen als een haltekom niet inpasbaar is.

Status onderzoek tram in Zeist

Binnen de scope van dit GVVP kunnen anno 2013 geen richtinggevende uitspraken over de komst van een eventuele tram worden gedaan. De komst van een tram grijpt naar alle waarschijnlijkheid zwaar in op de verkeers- en groenstructuur van Zeist. Een herziening van het GVVP is dan aan de orde. Voor wat betreft de tram zijn er een aantal scenario's denkbaar:

1. Het tramnetwerk wordt beperkt tot de Uithoflijn: een onwaarschijnlijk scenario gezien uitkomsten MIRT onderzoek en regionale OV visie. Daaruit blijkt dat een tweede tramlijn noodzakelijk is voor het ontlasten Uithoflijn vanaf 2020.
2. De tweede tramlijn wordt doorgetrokken naar Mooi Zeist (grens gemeente Zeist bij Herman Jordanlyceum in de buurt). Dit scenario staat expliciet vermeld in de regionale OV visie met als uiterste termijn 2028.
3. De tweede tramlijn wordt doorgetrokken naar Dijnselburg. Dit wordt ook in de regionale OV visie als optie beschreven.
4. Het op den duur doortrekken van de tramlijn naar het centrum van Zeist of naar station Driebergen Zeist: scenario wat zeer ver in de toekomst ligt. Op zijn vroegst pas vanaf 2030

De gemeente Zeist stelt zich constructief en kritisch op ten aanzien van de komst van een tram. De gemeenteraad heeft in maart 2011 een motie aangenomen waarin de komst van de tram gebonden is aan een aantal voorwaarden.

4.4.3 Ketenmobiliteit

Onder ketenmobiliteit wordt een reis met overstappen tussen verschillende vervoerswijzen verstaan. Dus bijvoorbeeld met de fiets naar de bushalte en dan verder met de bus of met de auto naar een P+R terrein en dan verder met de trein. De kwaliteit van de keten wordt bepaald door de zwakste schakel. De bus kan snel zijn, maar als de overstaptijd groot is, dan wordt de reis toch als onprettig ervaren. Op de overstaptijden heeft de gemeente niet direct invloed, maar wel op de beschikbaarheid en kwaliteit van de bushaltes als overstapplaatsen en op de overstap fiets – bus en de overstap auto – bus. Het is een wens van de gemeente om te onderzoeken in hoeverre P+R voorzieningen rondom Zeist kunnen bijdragen aan duurzame bereikbaarheid. Het gaat in eerste instantie om Zeist West, Boulevard nabij de A28 en Driebergen-Zeist.
De gemeente Zeist maakt zich hard voor voldoende fijnmazigheid in de kernen van Zeist door een beperkte halteafstand van maximaal 600 meter te hanteren. Eenmaal bij de halte aangekomen, wil de gemeente de reizigers die met de fiets komen een goede fietsparkeervoorziening bieden. Dit is al uitgewerkt in de voorgaande paragraaf: Fiets. Daarnaast is het streven om alle haltes toegankelijk te maken volgens de landelijke richtlijnen en overlast van autoparkeren bij bushaltes tegen te gaan. Indien uit geparkeerde auto's een behoefte lijkt te bestaan aan een P+R-functie van bushaltes dan wordt dit waar mogelijk gefaciliteerd.

4.4.4 Maatregelen openbaar vervoer en ketenmobiliteit

De maatregelen voor het openbaar vervoer richten zich enerzijds op het laten doorstromen van het openbaar vervoer en anderzijds op het beschikbaar en toegankelijk maken van openbaar vervoer bushaltes.

In de huidige situatie heeft het busverkeer al prioriteit bij de verkeerslichten. De aankomende jaren worden diverse verkeerslichten vervangen. Bij deze verkeerslichten wordt de doorstroming van het busverkeer gekoppeld aan het autoverkeer en fietsverkeer, zodat alle drie de verkeersgroepen er voordeel bij hebben. Zo ontstaat een win-win-win-situatie. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen wordt aangesloten bij het regionale programma. Hetzelfde geldt voor de doorstroming van het autoverkeer dat binnen het regionaal verkeersmanagement wordt geoptimaliseerd.

De beschikbaarheid van bushaltes ligt besloten in de structuur van het netwerk en de plaatsing van de bushaltes ten opzichte van woningen. In een klein gedeelte van de gevallen komen bushaltes op meer dan 600 meter van woningen van kernen in Zeist te liggen. Mede daarom streeft de gemeente Zeist ernaar om bushaltes te voorzien van voldoende fietsparkeervoorzieningen, welke volgens de CROW-normering worden aangelegd. Zo kunnen reizigers die verder bij haltes vandaan wonen er ook met de fiets naartoe en deze goed stallen.

Naast beschikbaarheid is de toegankelijkheid van haltes en het openbaar vervoer belangrijk om iedereen zo goed mogelijk gebruik te kunnen laten maken van het openbaar vervoer. Het principe is dat een bushalte een standaard inrichting krijgt en volgens de regionale richtlijnen toegankelijk gemaakt wordt. Waar dat fysiek onmogelijk is, worden maatwerkoplossingen gezocht.

4.5 Slim werken slim reizen

4.5.1 Uitgangspunten

'Slim werken slim reizen' is de hedendaagse benaming van wat eerder 'mobiliteitsmanagement' werd genoemd. Mobiliteitsmanagement was gericht op het verleiden van automobilisten om van andere vormen van vervoer (openbaar

vervoer en fiets) gebruik te maken. Slim werken slim reizen is meer gericht op het bewust maken van reizigers. Het is de bedoeling dat reizigers zich bewust worden van de keuze die ze hebben. De keuze gaat over of de reis überhaupt nodig is. Maar ook over het tijdstip van reizen. Pas dan komt deze keuze voor de manier van reizen in beeld.

4.5.2 Maatregelen slim werken slim reizen

Maatregelen waaraan de gemeente Zeist een bijdrage kan leveren zijn:

- Verlengen van het 'Basisconvenant mobiliteitsmanagement Zeist, De Bilt, Driebergen en Bunnik' en meer partijen interesseren om deel te nemen aan het convenant.
- De gemeente Zeist kan op het gebied van telewerken, thuiswerken en videoconferencing een voorbeeldfunctie vervullen. Daarnaast zou de gemeente kunnen assisteren bij het gezamenlijk inkopen van diensten.
- Aandacht voor winkelend publiek door via een (mobiele) website parkeerinformatie te verstrekken, bijvoorbeeld over routes, capaciteit en vrije plaatsen.
- Een andere manier om de aandacht op het winkelend publiek te richten is een campagne die inwoners stimuleert om boodschappen op de fiets te doen. Bijvoorbeeld door winkelbezoekers in de campagneperiode te belonen voor hun mobiliteitskeuze.
- Werkgevers stimuleren om het openbaar vervoer- en fietsgebruik onder werknemers te stimuleren.

4.6 Duurzaam vervoer

4.6.1 Uitgangspunten

Met duurzaam vervoer worden alternatieve manieren van vervoer bedoeld die gericht zijn op het niet of beperkt gebruiken van fossiele brandstoffen. In Zeist zijn momenteel bijvoorbeeld op een tiental locaties oplaadpunten voor elektrische auto's te vinden en zijn er ook diverse plaatsen waar auto's worden gedeeld.

4.6.2 Maatregelen duurzaam vervoer

Onderstaand zijn – naast de bestaande vormen – andere maatregelen opgenomen die bijdragen aan duurzaam vervoer:

- Autodelen: de gemeente kan hiervoor parkeerplaatsen beschikbaar stellen, afhankelijk van de organisatie van het autodelen. In de parkeernota moet dit worden uitgewerkt. Voorbeelden van autodelen zijn Greenwheels en Mywheels.
- Realiseren van elektrische oplaadpunten voor de auto
- Campagne om fietsen naar school te bevorderen (in plaats van gebracht te worden met auto).
- Aanbrengen kiss and ride stroken bij scholen als het niet lukt of niet mogelijk is om fietsen naar scholen verder uit te breiden, bijvoorbeeld bij basisscholen met een regionale functie.
- Stimuleren van het gebruik van duurzame voertuigen: bijvoorbeeld door bij wijze van het goede voorbeeld het wagenpark van de gemeente Zeist duurzaam uit te voeren.
- Promoten e-fiets en e-scooter: naast de groei van het aantal bijzondere fietsen, is de elektrische fiets sterk in opkomst. Op specifieke plekken kan er behoefte zijn aan de mogelijkheid om de elektrische fiets of elektrische scooter op te laden. Het gaat dan bijvoorbeeld om voorzieningen bij bedrijven. De rol van de gemeente Zeist beperkt zich dan het attenderen van bedrijven op de mogelijkheden, want het plaatsen van de oplaadpunten is een aangelegenheid voor de bedrijven zelf.
- Voor de gemeente Zeist ligt er een mogelijkheid bij het meer recreatief fietsen, omdat dat vraagt om oplaadpunten op bijvoorbeeld Toeristische Opstap Punten.

4.7 Autoverkeer

4.7.1 Uitgangspunten

Het uitgangspunt in Zeist is ook om eerst de bestaande infrastructuur beter te benutten. Dat gebeurt onder meer door het vernieuwen en beter (onderling) afstemmen van verkeerslichten. Bij sommige kruisingen kan dat betekenen dat deze kleine aanpassingen nodig hebben. Daarnaast neemt Zeist deel aan de DVM Sturingsvisie. Daarbij kunnen wegen in Zeist gebruikt worden voor de afwikkeling van regionaal verkeer.

4.7.2 Veilig benutten

Gebiedsontsluitingswegen: 1e en 2e orde wegen

De principes van Duurzaam Veilig zijn voor Zeist als volgt vertaald. In Zeist liggen doorgaande wegen die Zeist verbinden met gemeenten daar omheen en er zijn wegen die wijken onderling verbinden. Beide typen wegen worden binnen Duurzaam Veilig 'gebiedsontsluitingswegen' genoemd. In Zeist is er – zoals in veel gemeenten in Nederland gebeurt – een verder onderscheid gemaakt naar 1e orde wegen voor doorgaand verkeer en 2e orde wegen voor bestemmingsverkeer in Zeist.

De 1e orde wegen maken deel uit van het regionale verkeersnetwerk. Op regionaal niveau hebben de 1e orde wegen in Zeist overigens een ondergeschikte rol. Regionaal spelen vooral de autosnelwegen een belangrijke rol. De Waterigeweg en Koelaan zijn in het regionale netwerk zogenaamde 'beschermde wegen'. Dat betekent dat op deze wegen doorgaande relaties geweerd worden ten gunste van het lokale verkeer, recreatief verkeer en openbaar vervoer. In Zeist worden de Waterigeweg en Koelaan daarom tot de 2e orde wegen gerekend.
De maximum snelheid op de 1e en 2e orde wegen binnen de bebouwde kom is 50 km/uur[11]. De intensiteit (uitgedrukt aantal motorvoertuigen per etmaal) bedraagt op een 1e ordeweg minimaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal en er wordt geen maximum gesteld. Op wegen van de 2e orde is het minimum eveneens 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van inbreng uit de beleidsateliers en de klankbordgroep is er een maximum gesteld: 15.000 motorvoertuigen per etmaal op wegen met een ruim profiel (afstand gevel tot as van de weg >10 meter) en op wegen met een smal profiel (afstand van gevel tot as van de weg <10 meter) maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal. De genoemde maximum intensiteiten zijn geen streefwaarden. Als deze intensiteiten worden overschreden dient er na te worden gegaan of aanvullende maatregelen om de intensiteit om laag te brengen noodzakelijk en gewenst zijn.

Verblijfsgebieden: buurtverzamelwegen en woonstraten

In de gebieden buiten de wegen van de 1e en 2e orde liggen 'verblijfsgebieden'. Daar staat verblijven centraal en ze zijn bedoeld voor verkeer dat er een herkomst of bestemming heeft. Als men geen bestemming heeft in het gebied is het de bedoeling om de verblijfsgebieden heen te rijden via de wegen van de 1e en 2e orde. Dit is gunstig voor de veiligheid en het woongenot in die gebieden.
De wegen in verblijfsgebieden worden binnen Duurzaam Veilig 'erftoegangswegen' genoemd. Verkeer uit de verblijfsgebieden moet dan ook zo direct mogelijk naar de doorgaande wegen worden geleid om zo min mogelijk bewoners te belasten. De wegen waarop verkeer zich concentreert de woonwijk uit zijn 'buurtverzamelwegen' met een maximaal aantal voertuigen van 5.000 voertuigen per etmaal. De andere wegen zijn 'woonstraten', waar een maximum van 2.500 voertuigen per etmaal geldt.
De maximum snelheid binnen de bebouwde kom is op beide typen wegen 30 km/uur. Voor de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) is het onverantwoord om meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal over een erftoegangsweg straat te leiden. Dit GVVP biedt hiermee de richtlijnen voor deze wegen, maar spreekt zich niet uit over de categorisering of circulatie

[11] Maatwerk is mogelijk, bijvoorbeeld bij scholen of winkelcentra.

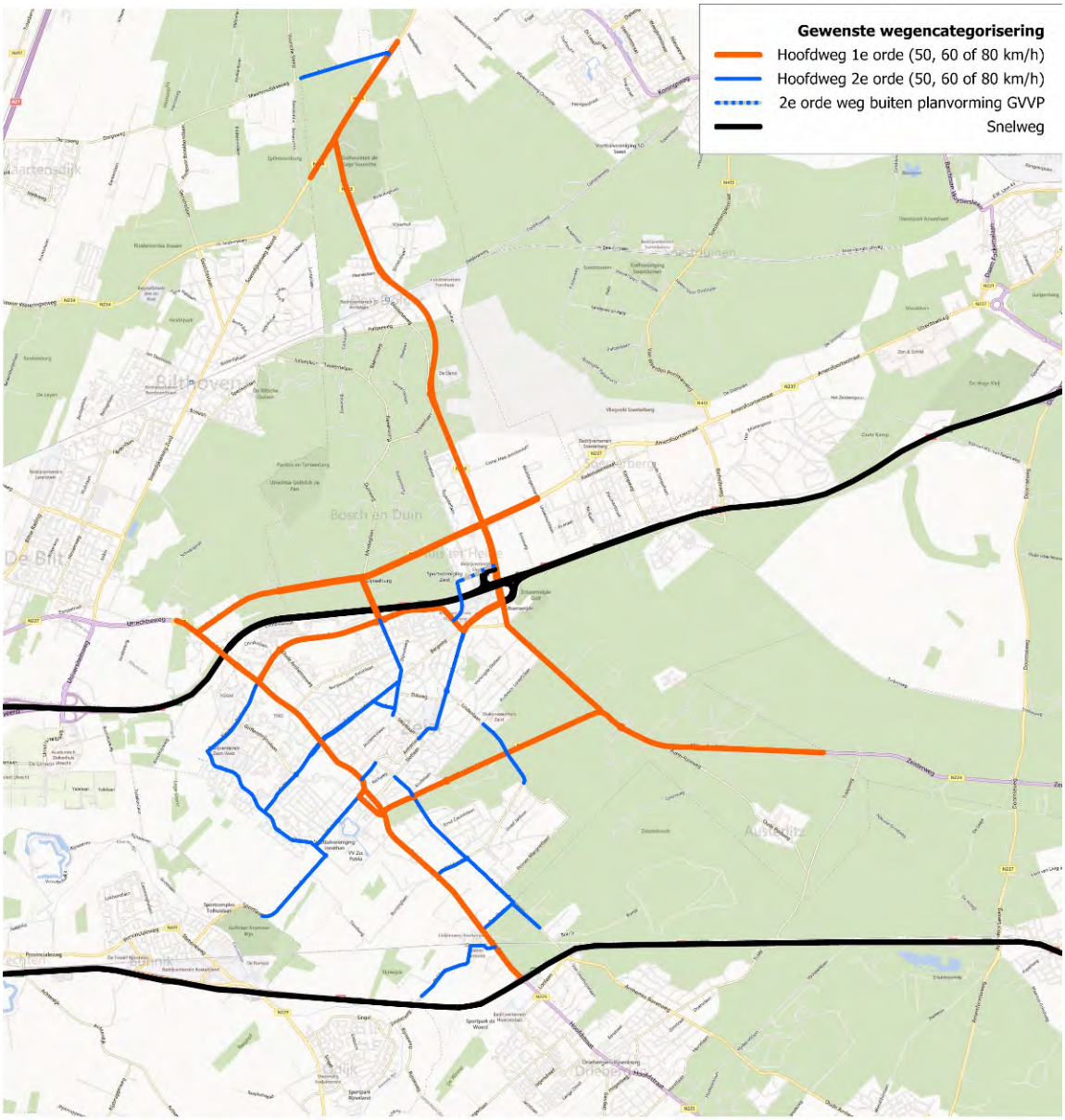
in de verblijfsgebieden. Dat gebeurt in wijkverkeersplannen[12]. Als die worden opgesteld, worden deze richtlijnen gehanteerd.

Omvang verblijfsgebieden
Volgens de eisen van Duurzaam Veilig moeten verblijfsgebieden zo groot mogelijk zijn, maar er is niet precies aangegeven hoe groot dat is. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzocht dat een oppervlakte van 200 hectare het maximaal haalbare is. Maar als een verblijfsgebied groter is dan 100 hectare geldt dat de omliggende wegen vaak al (te) veel motorvoertuigen per uur zullen moeten verwerken. Daardoor ontstaat een beperkte oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Daarnaast wordt het aantrekkelijker gemaakt om door de verblijfsgebieden te 'sluipen' doordat er meer afgesneden kan worden. Meer informatie over de omvang van verblijfsgebieden is opgenomen in bijlage 10.

Wegprofiel
Naast de intensiteit en de functie van de wegen is het wegprofiel van belang. Het wegprofiel is de opbouw van een weg van gevel tot gevel. De breedte van een rijbaan, een fietspad, een voetpad en de mogelijkheid van een parkeerplaats et cetera hangen hiervan af. Hoe krapper het wegprofiel is des te lager is de kwalificatie van een weg. Het is daarbij ook van belang een geloofwaardige maximum snelheid te hanteren. Daarvan is sprake als het beeld van een weg en de omgeving in overeenstemming zijn met de maximum toegestane snelheid.

Wegencategorisering
Gegeven de bovenstaande beschouwing op de verschillende typen wegen, de omvang van verblijfsgebieden, gebruik van de wegen en wegprofielen geeft onderstaande afbeelding de wegencategorisering van de gemeente Zeist weer.

[12] Het doel, de uitgangspunten en mogelijke maatregelen op wegvakniveau en kruispuntniveau van een wijkverkeersplan is opgenomen in bijlage 9, gereedschapskist inrichting verblijfsgebieden. Daar worden ook afwegingen gemaakt als het gaat om de keuze tussen kruisingen, rotondes of ander kruispuntvormen.



Figuur 6: wegencategorisering Zeist

In bijlage 11 is een onderbouwende analyse opgenomen van 2e orde wegen, afgezet tegen intensiteit en profiel. En in bijlage 12 is een analyse opgenomen van 2e orde wegen en buurtverzamelwegen.

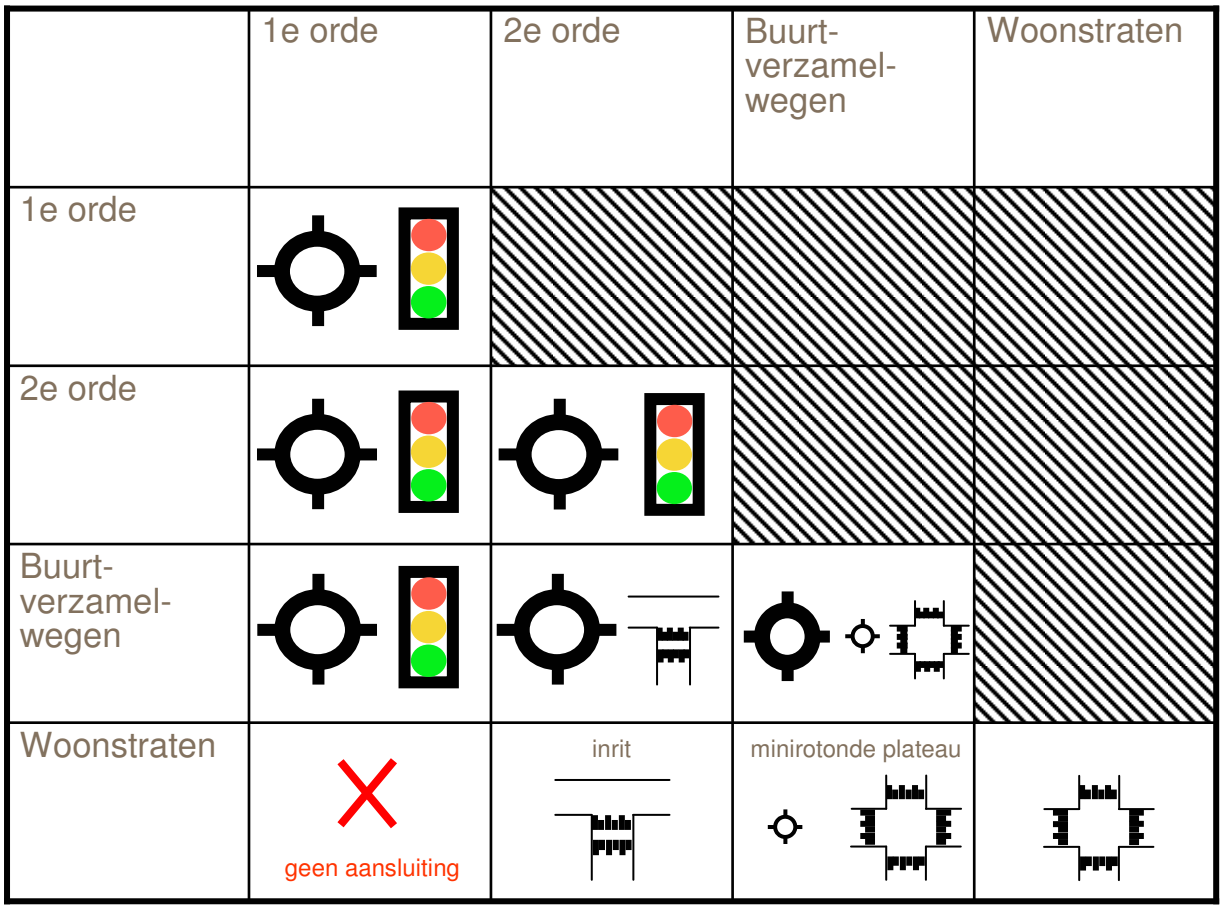
4.7.3 Inrichting wegvakken

Om een vertaalslag te kunnen maken naar maatregelen is een overzicht van richtlijnen voor inrichting en kenmerken van wegvakken van de verschillende typen wegen in Zeist nodig. Deze profielen zijn gebaseerd op de landelijk geaccepteerde CROW-richtlijn 'Basiskenmerken wegontwerp, Categorisering en inrichting van wegen'. In Zeist wordt ernaar gestreefd om drempels te vermijden. Alleen als het echt niet anders kan worden deze toegepast. Maatwerk blijft mogelijk, bijvoorbeeld bij scholen of andere locaties waar veel overstekende bewegingen plaatsvinden. Vooral als het overstekende kinderen of senioren betreft. In de tabel in bijlage 13 is aangegeven welke uitgangspunten gelden als er maatregelen op wegvakniveau worden genomen.

Kruisingen

Voor kruisingen in de gemeente Zeist geldt dat hoe drukker twee kruisende wegen zijn, des te meer eenheid er moet zijn in de kruisingen. Bij wegen van een lagere orde is meer verscheidenheid

toelaatbaar. In woonstraten is het uiteraard mogelijk om naast de benoemde inrichtingsvormen een gewone kruising toe te passen. De bovenstaande gedachtegang is vertaald naar onderstaande figuur, waarin de ambitie van Zeist wordt weergegeven.



Figuur 7: kruispuntvormen naar type weg

Let wel: indien aansluitingen van woonstraten op 1e orde wegen worden afgesloten, moet dat op wijkniveau worden geanalyseerd. De gevolgen gelden namelijk voor de verkeerscirculatie binnen de wijk als geheel.

Centrumplan

Het centrumplan voorziet in een autovrij winkelgebied, dat wel goed bereikbaar is met de auto, fiets en openbaar vervoer. Doordat een groot deel van het winkelgebied autovrij wordt ontstaat een optimaal winkelklimaat voor de voetganger.

Het centrum wordt eigenlijk in twee delen geknipt. Doorgaand verkeer wordt in de nieuwe situatie om het centrum geleid. Daardoor zal de hoeveelheid autoverkeer in het centrum fors afnemen. Uitzondering is de Meester de Klerkstraat, die wordt drukker. Hier moet gekeken worden naar de verkeersafwikkeling in relatie tot parkeergarage Belcourt (P2).

De nieuwe verkeersstructuur leidt niet tot grote nieuwe knelpunten, de wegen kunnen het extra verkeer goed verwerken. Wel blijkt dat de kruising Laan van Beek en Royen – Driebergseweg – Lageweg een groot knelpunt wordt. In omliggen woonwijken wordt het mogelijk ook iets drukker. De mogelijke maatregelen worden na vaststelling van het Centrumplan met de belanghebbenden besproken.

4.8 Goederenvervoer

4.8.1 Uitgangspunten goederenvervoer

Stedelijke distributie

Samen met onder meer de BRU-gemeenten, de Kamer van Koophandel en een vertegenwoordiging van de transportsector heeft de gemeente Zeist een convenant getekend dat een looptijd heeft tot 2015. Met dit convenant streven de gezamenlijke partijen naar een optimalisatie van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van steden. Dat betekent dat goederenvervoer zoveel mogelijk wordt afgewikkeld over wegen die daarvoor geschikt zijn.

Routering gevaarlijke stoffen

Volgens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) moet alle vervoer van gevaarlijke stoffen in principe buiten de bebouwde kom plaatsvinden. Op grond van artikel 11 van de wet geldt het gebod: indien de chauffeur die er niet hoeft te laden, lossen of niet redelijkerwijs kan aantonen dat er geen alternatieve route buiten de bebouwde kom voorhanden is, dan mag hij daar niet rijden. Voor gemeenten met een routering is bij afwijken van die route een ontheffing nodig. Desgewenst kan een gemeente routes binnen de bebouwde kom aanwijzen waarover gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. In Zeist is dat niet het geval en het voornemen om die aan te wijzen bestaat ook niet. Indien het vervoer van gevaarlijke stoffen een bestemming heeft in de bebouwde kom van de gemeente Zeist is dat wel toegestaan.

4.8.2 Maatregelen goederenvervoer

Als invulling van het convenant goederenvervoer regio Utrecht zijn op het gebied van distributie en goederenvervoer belangrijke stappen te maken. Deze gaan in de richting van duurzaam en efficiënt vervoer, zowel qua vervoermiddelen als qua logistieke oplossingen. Vervoer van goederen is primair een bedrijfsmatige activiteit, bedrijven dienen dus zelf concepten met een sluitende business case te ontwikkelen. Gemeente Zeist wil dit echter wel faciliteren en stimuleren. De gemeente helpt bijvoorbeeld bedrijven over drempels heen of brengt partijen bij elkaar. Ook het platform Port of Utrecht biedt hierbij kansen. Dit platform verenigt overheden en bedrijfsleven en wil Port of Utrecht (Lage Weide in Utrecht en – indien er een haven komt – 't Klooster in Nieuwegein) ontwikkelen tot een efficiënte, innovatieve en duurzame multimodale toegangspoort voor de regio Utrecht. Gemeente Zeist maakt daarbij gebruik van de expertise en oplossingen van de bedrijven die al in Port of Utrecht actief zijn en stimuleert bedrijven die actief zijn in het goederenvervoer in Gemeente Zeist en willen werken aan innovatieve, duurzame en efficiënte oplossingen zich aan te sluiten bij Port of Utrecht. Waar mogelijk kan worden aangesloten bij het te verlengen en uit te breiden 'Basisconvenant mobiliteitsmanagement Zeist, De Bilt, Driebergen en Bunnik.

4.9 Voetgangers

Ook de voetganger stelt eisen aan de openbare ruimte. Daarom zijn er uitgangspunten en maatregelen geformuleerd voor looproutes en voetgangersoversteekplaatsen in Zeist.

4.9.1 Uitgangspunten

Algemene eisen looproutes

Looproutes zijn duidelijk herkenbaar. De routes zijn verhard, vlak, obstakelvrij en voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid. Verder zijn de routes zodanig verlicht dat wordt bijgedragen aan de sociale veiligheid.

Voetgangersoversteekplaats op drukke looproutes

Op elk kruispunt of rotonde moet ter hoogte van de oversteekplaats of op de plaats waar gewoonlijk wordt overgestoken een geleidelijke overgang zijn tussen het trottoir en de rijbaan. Voor rolstoelgebruikers moet deze overgang voldoende breed zijn (groter of gelijk aan 1,20 meter), een flauwe helling (groter of gelijk aan 1:10) en weinig hoogteverschillen hebben (minder dan 20 millimeter). Ook voetgangers met een rollator, een boodschappenwagen of kinderwagen kunnen van de afschuining gebruikmaken. Op het voetpad dient voldoende ruimte aanwezig te zijn in het verlengde van de oversteek als opstelruimte voor de wachtende voetgangers en als manoeuvreerruimte voor rolstoelen en kinderwagens. Er moeten ook gids- of geleidelijnen en waarschuwingsmarkeringen aanwezig zijn voor blinden en slechtzienden (bron: CROW: Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!).

Op een aantal locaties kruisen belangrijke voetgangersroutes wegen van de 1^{e} en 2^{e} orde. Dit zijn bijvoorbeeld schoolroutes en winkelroutes in het centrum. Op deze plaatsen moet veilig en met voorrang kunnen worden overgestoken.

Wegcategorie	Voetpad	Oversteekplaats
1^{e} en 2^{e} orde wegen (binnen de bebouwde kom)	Gescheiden	Gelijkvloers op kruispunten
Buurtverzamelweg/woonstraat (binnen de bebouwde kom)	Gescheiden	Gelijkvloers op wegvakken en kruispunten (maatwerk)

Tabel 2: type voetpad en oversteekplaats naar wegcategorie

4.9.2 Maatregelen

Op wegen van de 1^{e} en 2^{e} orde worden in principe voetgangersoversteekplaatsen alleen gerealiseerd op kruispunten. Op buurtverzamelwegen en in woonstraten worden in principe geen voetgangersoversteekplaatsen gerealiseerd vanwege de aard van het gebied (verblijven). In geval er maatwerk wordt gevraagd kan daarop een uitzondering plaatsvinden. Bij maatwerk gaat het om locaties waar relatief veel mensen – en in het bijzonder kinderen en ouderen – oversteken. Tevens gaat het vooral om oversteekplaatsen waar gedurende lange periodes per dag veel mensen oversteken. Bij scholen bij voorkeur niet.

5. Wat er gaat gebeuren

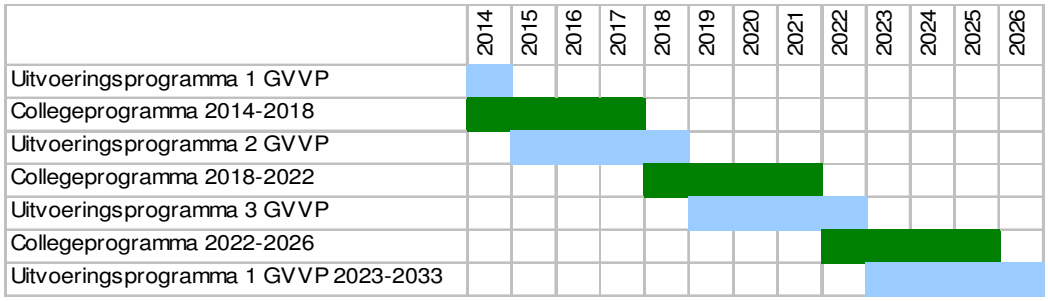
5.1 Inleiding

De in het voorgaande hoofdstuk benoemde maatregelen dragen bij aan de ambitie, het eindbeeld van Zeist op het gebied van verkeer en vervoer in 2023. Het uitvoeren van die maatregelen kost tijd en geld. In veel gevallen gaat het om meer geld dan de gemeente nu ter beschikking heeft. Anderzijds kost het tijd om maatregelen uit te voeren. Om inzichtelijk te maken wat de inwoners van de gemeente Zeist kunnen verwachten, wordt een uitvoeringsprogramma GVVP opgesteld. In dat programma staat wanneer en hoeveel geld de gemeente aan maatregelen wil (en kan) besteden en waaruit dat gefinancierd wordt. In paragraaf 5.2 wordt allereerst de systematiek van het uitvoeringsprogramma beschreven. Daarna worden in paragraaf 5.3 de beschikbare budgeten en financieringsbronnen beschreven. In paragraaf 5.4 worden de maatregelen die in dit GVVP zijn geformuleerd onderling afgewogen, zodat in paragraaf 5.5 een overzicht kan worden gegeven van de te nemen maatregelen in 2014 en maatregelen na 2014.

5.2 Systematiek uitvoeringsprogramma

Het GVVP stelt een ambitieniveau vast met een tijdshorizon van 10 jaar. De praktijk leert dat de maatregelen om het ambitieniveau te bereiken in ieder collegeprogramma andere accenten worden gelegd. In een collegeprogramma spreekt het College van burgemeester en wethouders samen af wat ze in een periode van vier jaar als resultaat willen bereiken. Daarom is het in principe werkzaam om een uitvoeringsprogramma van vier jaar op te stellen dat is afgestemd op de gemeentelijke verkiezingen.

Het uitvoeringsprogramma wordt gekoppeld aan de looptijd van het College van burgemeester en wethouders, met een overlap van één jaar. Dit betekent dat er telkens één jaar na aanstelling van het nieuwe College een nieuw uitvoeringsprogramma wordt vastgesteld, voor een periode van vier jaar. Alleen het eerste uitvoeringsprogramma, behorend bij dit GVVP, kent een looptijd van één jaar: 2014. Zodoende kunnen de toekomstige uitvoeringsprogramma's van start gaan na de akkoorden van de nieuwe Colleges. Voor de nieuwe Colleges is er ruimte om eigen accenten aan te brengen binnen het uitvoeringsprogramma. Daarvoor kan geput worden uit een groslijst met uit te voeren maatregelen na 2014.



Figuur 8: cyclus uitvoeringsprogramma's, afgestemd op collegeprogramma's

5.3 Beschikbare budgetten en financieringsbronnen

In totaal bestaan er vier financieringsbronnen in Zeist om verkeersprojecten te realiseren, waarbij financiering vanuit beheer en onderhoudsbudgetten leidend is:

1. Onderhoud wegen en riolering
2. Onderhoud verkeerslichten
3. Gemeentelijk verkeersbudget
4. Provinciale en regionale budgetten en projecten

Alle vier de financieringsbronnen kunnen bijdragen bij aan de ambities van het GVVP. De invloed vanuit verkeersprojecten op de verschillende bronnen verschilt. Zo is de invloed op het onderhoud van wegen en riolering het kleinst en op het gemeentelijk verkeersbudget het grootst.

5.3.1 Onderhoud wegen en riolering

De herinrichting van verschillende wegvakken gebeurt doorgaans alleen wanneer er sprake is van groot onderhoud of rioleringswerkzaamheden. De kosten worden dan gedekt uit de bijbehorende beheerbudgetten en komen niet ten laste van het verkeersbudget. Het wegennet en rioleringsnet wordt jaarlijks geïnspecteerd en pas vervangen als dit strikt noodzakelijk is. Het is daarmee lastig om meerdere jaren vooruit te kijken. Daarom zijn in het uitvoeringsprogramma dergelijke projecten niet opgenomen.

5.3.2 Onderhoud verkeerslichten

Iedere 15 jaar vindt er bij verkeerslichten klein of groot onderhoud plaats. Dat is het moment om niet alleen de verkeerslichten te moderniseren, maar ook om kritisch te kijken naar de vormgeving van het kruispunt of de mogelijkheid het kruispunt met verkeerslichten te vervangen door een rotonde. In het voorjaar van 2013 wordt het Beheerplan Verkeerslichten vastgesteld. Dat plan geeft voor de periode 2013 – 2022 een doorkijk in de verwachte uitgaven. Eén van de uitgangspunten van dit beheerplan is dat als verkeerslichten niet noodzakelijk zijn, die in beginsel worden vervangen door een voorrangskruispunt of rotonde. Als verkeerslichten noodzakelijk zijn, dan ontstaat er ruimte voor een win-win-win-situatie. De gemoderniseerde verkeerslichten zijn ´slimmer´ dan de bestaande verkeerslichten. Daardoor kan meer verkeer worden afgewikkeld. In de nieuwe situatie krijgen de fiets en het openbaar vervoer waar mogelijk prioriteit. Daarbij wordt de afwikkeling van het autoverkeer gewaarborgd, in overeenstemming met de uitgangspunten van dit GVVP.

Locatie	Raming groot onderhoud	Raming klein onderhoud	Eerstvolgend onderhoud
VRI Utrechtseweg - Sanatoriumlaan	€ 257.800,-		2013
VRI Boulevard - Dijnselburgerlaan	€ 350.500,-		2013
VRI Schaerweijdelaan - Bergweg		€ 184.400,-	2013
VRI Slotlaan - Steynlaan - Antonlaan		€ 130.600,-	2015
VRI Lageweg - Driebergseweg		€ 142.200,-	2016
VRI Utrechtseweg - Montaubanstraat	€ 242.400,-		2017
VRI Kromme Rijnlaan - Kroostweg	€ 217.300,-		2018
VRI Woudenbergseweg - Jagersingel		€ 196.400,-	2022
VRI Utrechtseweg - Griftlaan		€ 200.700,-	2024
VRI Utrechtseweg - De Dreef		€ 182.400,-	2026
VRI Utrechtseweg - Jordanlaan	€ 153.700,-		2026
VRI Driebergseweg - Heideweg		€ 182.400,-	2028
VRI Driebergseweg – Breullaan			na 2030[13]
VRI Kwekerijweg (spoorwegovergang)			n.v.t.[14]
Totaal	**€ 1.221.700,-**	**€ 1.219.100,-**	**€ 2.440.800,-**

Tabel 3: overzicht projecten uit budget verkeerslichten[15]

[13] Voor 2020 worden de verkeerslichten vervangen binnen project Driebergen-Zeist. Het is op het moment van het opstellen van dit GVVP onduidelijk wanneer en dus ook wanneer dan het eerste onderhoud zal moeten plaatsvinden.

[14] Spoorwegovergang komt voor 2020 te vervallen en daarmee ook de verkeerslichten.

[15] De inhoud van deze tabel heeft pas status als het Beheerplan Verkeerslichten in het voorjaar van 2013 is vastgesteld.

5.3.3 Budget GVVP

Op jaarbasis is ongeveer € 310.000 verkeersbudget beschikbaar. Dat budget wordt verdeeld over:

- verkeerseducatie;
- maatregelen VCP Den Dolder – Bosch en Duin – Huis ter Heide Noord (in de periode tot en met 2022 jaarlijks toegekend);
- verzoeken vanuit de samenleving;
- maatregelen GVVP

In onderstaande tabel is weergegeven wat dat betekent voor het uitvoeringsprogramma 2014[16].

Verkeersbudget	Uitvoering	Kosten
Verkeerseducatie	2014	€ 20.000
Maatregelen VCP	2014	€ 40.000
Verzoeken vanuit de samenleving	2014	€ 100.000
Maatregelen GVVP	2014	€ 150.000
Totaal verkeersprojecten 2014		**€ 310.000**

Tabel 4: inzet verkeersbudget in 2014 (naar verwachting)

Per saldo is er jaarlijks ongeveer € 150.000 te besteden aan maatregelen van het GVVP.

5.3.4 Provinciale en regionale budgetten en projecten

Binnen het programma VERDER zijn een aantal projecten die invloed hebben op het verkeer in en rondom Zeist. De gemeente Zeist hoeft hiervoor geen eigen financiële bijdrage te leveren. Voor de volgende VERDER-projecten is Zeist verantwoordelijk voor de uitvoering:

1. Busbaan Driebergseweg (€ 525.000) (2014)
2. Utrechtseweg 2 x 2 *(€ 760.000) (2014)

Daarnaast zijn er VERDER-projecten die van belang zijn voor Zeist (en een organisatorische bijdrage wordt geleverd):

1. Fietstunnels Utrechtseweg (Universiteitsweg – Vollenhove) (2015)
2. Verkeersmanagement-maatregelen (2014)
3. Fietstunnel Jordanlaan (onbekend)

5.4 Uitvoeringsprogramma GVVP 2014 en verder

5.4.1 Afwegingskader

De in hoofdstuk 4 geformuleerde maatregelen kunnen niet allemaal tegelijk worden uitgevoerd. Daarom zijn de maatregelen onderling afgewogen. Daarvoor wordt een aanzet tot een afwegingskader gegeven waarin het principe van duurzaamheid volgens de ladder van Verdaas een belangrijke rol speelt. Daarnaast is bezien of maatregelen bijdragen aan de visie van Zeist in termen van mens, milieu en meerwaarde. Deze bijdragen worden vertaald naar het toekennen van punten. Te samen met de kosten die zijn verbonden aan de maatregel, is per maatregel een conclusie getrokken over wanneer deze uitgevoerd kan worden. De aanzet voor de afweging werkt als volgt.

Bijdrage aan duurzaamheid volgens de ladder van Verdaas

- Indien een maatregel bijdraagt aan verkeersveiligheid, fiets of openbaar vervoer, dan worden 3 punten toegekend.

[16] Bij het jaarlijkse verkeersbudget wordt de kanttekening gemaakt dat hiervan ruim € 200.000 afkomstig vanuit een regionale bijdrage. Hier is in 2012 op bezuinigd. Het is onzeker of dit budget op de lange termijn beschikbaar blijft. Daarnaast is een korting vanuit de eigen bijdrage niet onwaarschijnlijk, gelet op toekomstige gemeentelijke bezuinigingen.

- Indien een maatregel bijdraagt aan slim werken slim reizen, duurzaam vervoer of beter benutten, dan worden 2 punten toegekend.
- Indien een maatregel bijdraagt aan aanpassing van infrastructuur, goederenvervoer of voetgangers, dan wordt 1 punt toegekend.

Bijdrage aan visie verkeer en vervoer Zeist, de 3 M'en
- Indien een maatregel bijdraagt aan mens, dan wordt 1 punt toegekend.
- Indien een maatregel bijdraagt aan milieu, dan wordt 1 punt toegekend.
- Indien een maatregel bijdraagt aan meerwaarde, dan wordt 1 punt toegekend.

In bijlage 14 is de bovenstaande systematiek op ieder van de maatregelen toegepast. In de volgende paragraaf is aangeven wat dat betekent voor het uitvoeringsprogramma 2014. In 2014 wordt de aanzet tot het afwegingskader uitgewerkt. Op basis daarvan wordt voor de periode 2015-2018 en definitief voorstel voor een uitvoeringsprogramma gedaan.

5.4.2 Uitvoeringsprogramma GVVP 2014

Voor het uitvoeringsprogramma 2014 worden de maatregelen benoemd die gefinancierd worden vanuit:
1. het budget onderhoud verkeerslichten;
2. het budget GVVP;
3. budgeten vanuit de provincie en regio.

Budget en Maatregel	Score afwegingskader	Kosten
Onderhoud verkeersregelinstallaties		
in 2014 niet van toepassing	n.v.t.	n.v.t.
Budget GVVP		
Maatregelen VCP	n.v.t.	€ 40.000
Verkeerseducatie	n.v.t.	€ 20.000
Verzoeken uit de samenleving	n.v.t.	€ 80.000
Zeist centrum – De Uithof (via Bisschopsweg): In Zeist West liggen deels geen aparte fietsvoorzieningen. De maximumsnelheid is 30 km/u bibeko en 60 km/u bubeko. Wegen zijn duidelijke woonstraten, parkeren langs de weg, erfaansluitingen, woningen aan weg. Relatief veel auto's in straatbeeld. Het is geen herkenbare route. Door de aanleg van fietsstroken kan de herkenbaarheid worden vergroot.	4	€ 100.000
Huis ter Heideweg – Prins Alexanderweg – Hobbemalaan – Dolderseweg: Op de Hobbemalaan vindt in 2013 of 2014 groot onderhoud plaats. Ambities t.a.v. fietsvoorzieningen dienen te worden bepaald. De ruimte is alleen zeer beperkt.	3*	€ 50.000
Verlengen van het convenant en meer partijen interesseren om deel te nemen aan het convenant.	4	0,1 fte
Campagne om fietsen naar scholen te bevorderen (in plaats van gebracht te worden met auto)	4	€ 20.000
Actieve rol van gemeente in goederenvervoer bij duurzaam en efficiënt vervoer	3	0,2 fte
Maatregelen opnemen bij herinrichting kruispunten en wegvakken	2**	nihil
Provinciaal en regionaal budget		
Busbaan Driebergseweg	n.v.t.	€ 525.000
Utrechtseweg 2 x 2	n.v.t.	€ 760.000
Verkeersmanagement-maatregelen	n.v.t.	0,1 fte

Tabel 5: uitvoeringsprogramma maatregelen verkeer en vervoer 2014

Toelichting op * en **

*: Hoewel de maatregel om fietsvoorzieningen aan te leggen op de Huis ter Heideweg – Prins Alexanderweg – Hobbemalaan – Dolderseweg 3 punten scoort, staat deze wel in het uitvoeringsprogramma 2014 omdat er ook groot onderhoud plaatsvindt (werk met werk).

**: Deze maatregel scoort weliswaar 2 punten, maar kost ook nagenoeg niets. Het is dus een maatregel die ieder jaar in het uitvoeringsprogramma kan worden opgenomen.

5.4.3 Uitvoering na 2014

De maatregelen die worden uitgevoerd na 2014 kunnen worden afgeleid uit bijlage 14.

6. Vinger aan de pols

6.1 Monitoring en evaluatie

Om te bepalen of de verschillende maatregelen effect hebben, is het van belang om periodiek te monitoren en evalueren. De monitoring vindt plaats aan de hand van de in paragraaf 3.3 benoemde doelen, welke in bijlage 5 van het bijlagendocument SMART zijn geformuleerd. Het gaat om de doelen binnen op het gebied van:

- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid en verblijfskwaliteit
- Bereikbaarheid

De uitwerking van de monitoring en evaluatie is opgenomen in bijlage 15.

6.2 Communicatie over de monitoring

Monitoring en evaluatie is natuurlijk niet alleen nuttig voor gebruik door de gemeente alleen. Uit oogpunt van transparantie en draagvlak voor de maatregelen wordt jaarlijks een 'verkeer- en vervoermonitor' vastgesteld door het bestuur. De bijbehorende rapportage wordt aansluitend gepubliceerd via www.zeist.nl.

Bronnen

Publicaties

- Arane Adviseurs in Verkeer en Vervoer, *DVM Sturingsvisie Midden-Nederland*, Gouda, 2009
- Bestuur Regio Utrecht e.a., *Convenant aangaande intenties voor goederenvervoer regio Utrecht*, Utrecht, 2007
- Bestuur Regio Utrecht e.a., *Samen goed geregeld, Eindrapport van het voorbeeldproject Goederenvervoer regio Utrecht,* Utrecht, 2008
- Bestuur Regio Utrecht, *Regionaal Verkeer- en Vervoersplan 2005-2015,* Utrecht, 2008
- Bestuur Regio Utrecht, *Regionale OV-visie*, Utrecht, 2012
- Bestuurlijk Overleg Noordvleugel Utrecht, *Concept-Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)*, Utrecht, 2008
- Gemeente Zeist, *Geluidsnota*, Zeist, 2006
- Gemeente Zeist, *Groen (voor) Zeist, Groenstructuurplan voor binnenstedelijk groen,* Zeist, 2011
- Gemeente Zeist, *Luchtnota,* Zeist, voorjaar 2012
- Gemeente Zeist, *Samen verkeren*, GVVP, Zeist, 2001
- Gemeente Zeist, *Structuurvisie,* Zeist, 2011
- Gemeente Zeist, *Programma Zeist Duurzaam 2012-2016*, Zeist, 2011
- Gemeente Zeist, *Routekaart Zeist Klimaatneutraal 2050*, Zeist, 2012
- Gezamenlijke partijen, *Basisconvenant mobiliteitsmanagement Zeist, De Bilt, Driebergen en Bunnik*, 2010
- Keypoint Consultancy, *Evaluatie GVVP Zeist 2001*, Utrecht, 2009
- Ministerie van infrastructuur en milieu, *Structuurvisie Ruimte en infrastructuur*, Den Haag, 2012
- Ministerie van infrastructuur en milieu, *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid,* Den Haag, 2012
- Ministerie van verkeer en waterstaat, *Strategisch plan verkeersveiligheid en Duurzaam veilig*, Den Haag, 2008
- Provincie Utrecht, *Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015,* Utrecht, 2005
- SWOV, *Factsheet Duurzaam Veilig,* Leidschendam, 2010
- VERDER, *Het VERDER-pakket 2010 – 2020, Projectenboek*, Utrecht, 2010

Richtlijnen

- CROW, Publicatie 216, *Fietsstraten in hoofdfietsroutes*, Ede, 2005
- CROW, Publicatie 226, *Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!,* Ede, 2006
- CROW, Publicatie 230, *Ontwerpwijzer fietsverkeer,* Ede, 2006
- CROW, Publicatie 291, *Leidraad Fietsparkeren*, Ede, 2010
- CROW, Publicatie 315, *Basiskenmerken wegontwerp, Categorisering en inrichting van wegen,* Ede, 2012

Internet

- www.kpvv.nl/KpVV/SUMPguidelines
- www.provincie-utrecht.nl
- www.regioutrecht.nl
- www.zeist.nl

Bijlagen: de bijlagen zijn opgenomen in een apart bijlagenrapport

Gemeente **Zeist**

Publiekshal ▪ Slotlaan 20, Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist

Telefoon 14 030 ▪ zeist@zeist.nl
www.zeist.nl ▪ www.twitter.com/gemeentezeist

austerlitz ▪ bosch en duin ▪ den dolder ▪ huis ter heide ▪ zeist