



Bijlagenrapport concept actualisatie gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zeist 2014-2023



**Duurzaam verkeer en vervoer
Maart 2013**

INHOUDSOPGAVE

BIJLAGE 1.	Staccato verslagen beleidsateliers.....	3
BIJLAGE 2.	Staccato verslagen klankbordgroepbijeenkomsten.....	12
BIJLAGE 3.	Presentatie Beleidsatelier	25
BIJLAGE 4.	Resultaten internetenquête.....	31
BIJLAGE 5.	SMART-doelen	59
BIJLAGE 6.	Inrichtingseisen fietsroutes	63
BIJLAGE 7.	Memo fietsstraten	66
BIJLAGE 8.	Attractiepunten fietsparkeren	70
BIJLAGE 9.	Gereedschapskist inrichting verblijfsgebieden.....	71
BIJLAGE 10.	SWOV, omvang verblijfsgebieden.....	76
BIJLAGE 11.	2^e ordewegen Zeist, afgezet tegen intensiteit en profiel	81
BIJLAGE 12.	Analyse 2e ordewegen en buurtverzamelwegen Zeist.....	82
BIJLAGE 13.	Richtlijnen inrichting wegvakken	83
BIJLAGE 14.	Afweging maatregelen.....	84
BIJLAGE 15.	Monitoring en evaluatie.....	91

BIJLAGE 1. Staccato verslagen beleidsateliers

Datum	13 september 2012
Opsteller	Keypoint Consultancy
Organisatieonderdeel	Strategie & Bestuur
Vergadering	Beleidsatelier 1 – Actualisatie GVVP Zeist
Vergaderdatum	11 september 2012
Voorzitter	Guus Knibbeler
Kopie verslag	Zie de website: www.zeist.nl/gvvp

Aanwezig (namens de gemeente Zeist)	ongeveer 30 burgers en/of leden van bewoners- c.q. belangenverenigingen Tim Schouwenaar (Keypoint Consultancy) Arnoud van de Vrugt (Keypoint Consultancy) Johan Varkevisser (wethouder)(aanwezig: 1 ^e sessie) Paul Ketelaars (afdeling Strategie & Bestuur) Wouter Das (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer) Roel Faems (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer) Mark van Baaren (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer)
Afwezig	Nicole Waasdorp (afdeling Communicatie)

Vragen/discussie sessie 1

- *Waarom is de Weteringlaan nog niet ingericht als 30 km/u weg?*

De gemeente antwoordt dat uit dit GVVP-proces naar voren moet komen wat we willen met de functie, de maximum snelheid en de inrichting van de Weteringlaan.

- *Zijn de effecten van de Krakelingweg al zichtbaar?*

Deze of volgende maand gaat de gemeente tellen. Er komt een bereikbaarheidsrapportage waarin naast de effecten op de bereikbaarheid ook verkeersveiligheid en sociale veiligheid worden meegenomen. Naar verwachting komt deze rapportage begin volgend jaar in de Raad.

- *Wordt er gemeten ten behoeve van de actualisatie van het GVVP, zoals een kentekenonderzoek?*

De gemeente stelt dat dit alleen zin heeft als er maatregelen voorgesteld gaan worden die de verkeerscirculatie beïnvloeden of er doelen worden gesteld rondom bijvoorbeeld percentage doorgaand verkeer. Daar komt bij dat tot en met de zomer van 2013 belangrijke wegen zijn afgesloten, waardoor een troebel beeld zou ontstaan. Afhankelijk van de uitkomsten uit de discussies wordt dus besloten of er metingen (meten = weten) en/of verkeersmodel wordt gedraaid om de effecten op het Zeister wegennet te onderzoeken.

In het monitoringplan behorend bij de actualisatie van het GVVP zal in ieder geval aandacht worden besteed aan verkeersmetingen.

- *Zijn er van hogerhand al zaken vastgelegd die gevolgen hebben voor de Zeister wegencategorisering?*

De recente besluiten, zoals die zijn gemaakt in de Structuurvisie en het Regionaal Verkeersmanagement-plan wegen zwaar mee. Wel is er ruimte voor discussie over bijvoorbeeld de functie van de Waterigeweg Weteringlaan, (gele wegen op de kaart) binnen de wegencategorisering.

- *Hoe wordt omgegaan met de Inrichting verblijfsgebieden en specifiek met snelheidsbeperkende maatregelen?*

Toegezegd wordt om de inrichting van verblijfsgebieden als apart onderwerp tijdens het tweede beleidsatelier mee te nemen.

- *Mogen we meedenken in de discussie rond de tram?*

Er zijn veel zaken gaande waar de gemeente geen invloed op heeft. De Raad is voorstander van een haalbaarheidsstudie, maar neemt wel een kritische houding in. Binnen de actualisatie van het GVVP dient de tram wel benoemd te worden als mogelijke ontwikkeling. Het GVVP dient robuust te zijn en in beide scenario's te voorzien (met en zonder tram).

- *Staat er in het Duurzaam Programma iets over het terugdringen van autoverkeer?*

De gemeente past de ladder van Verdaas toe bij de actualisatie van het GVVP. Dat is een systematiek om in 7 stappen allereerst onnodige automobilititeit te beperken en pas in de laatste stap maatregelen te nemen om de auto-infrastructuur uit te breiden.

- *Is er ruimte om in de actualisatie van het GVVP cultuurhistorische structuur te benoemen?*

Ja die ruimte is er.

Vragen/discussie sessie 2

- *Is bekend welke organisaties deelnemen aan de klankbordgroep?*

De lijst met deelnemende organisaties aan de klankbordgroep wordt op de website geplaatst.

- *Het oude plan scoorde volgens de meeste politieke partijen een onvoldoende. Wat wordt hier mee gedaan in de actualisatie van het GVVP?*

De aanbevelingen uit de evaluatie van het GVVP worden meegenomen, dit is ook door de Raad meegegeven bij de opdracht voor de actualisatie van het GVVP.

- *Wat wordt er verstaan onder het vervolmaken van de wegencategorisering?*

Voor de 30-pluswegen staan ter discussie bij de actualisatie van het GVVP. Er is bijvoorbeeld geen verkeerskundige reden om ondermeer de Weteringlaan geen 50 km/u te houden c.q. maken.

Algemene opmerking:

Tijdens de 2 sessies is bezoekers de mogelijkheid geboden om knelpunten aan te dragen (via een formulier). De gemeente zal in een memo aangeven hoe zij tegenover die knelpunten staat, of bijvoorbeeld een oplossing mogelijk is en zo ja, wanneer die oplossing gerealiseerd zou kunnen worden. Dit kan overigens ook betekenen dat knelpunten later in het GVVP-proces een plek krijgen in een uitvoeringsprogramma, als dat knelpunt logischerwijs voortvloeit uit de eerste fases van het GVVP.

Lijst met mogelijke agendapunten voor het volgende atelier:

- wegencategorisering vervolmaken,
- fietsnetwerk verbeteren,
- ketenmobiliteit bevorderen,
- mobiliteitsmanagement,
- ideeën om duurzaamheid een plaats te geven,
- inrichting verblijfsgebieden.

Opsteller	Keypoint Consultancy
Organisatieonderdeel	Strategie & Bestuur
Vergadering	Beleidsatelier 2 – Actualisatie GVVP Zeist
Vergaderdatum	3 oktober 2012
Voorzitter	Guus Knibbeler
Kopie verslag	Zie de website: www.zeist.nl/gvvp

Aanwezig	ongeveer 15 burgers en/of leden van bewoners- c.q. belangenverenigingen een drietal geïnteresseerde toehoorders vanuit de gemeentelijke organisatie Tim Schouwenaar (Keypoint Consultancy) Arnoud van de Vrugt (Keypoint Consultancy) Paul Ketelaars (afdeling Strategie & Bestuur) Wouter Das (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer) Roel Faems (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer) Mark van Baaren (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer) Nicole Waasdorp (afdeling Communicatie)
-----------------	---

Opening

Guus Knibbeler heet iedereen welkom bij beleidsatelier 2.

Presentatie visie en doelen

Tim Schouwenaar licht de opgestelde visie en doelen toe. Deze vloeien voort uit de beleidskaders die tijdens beleidsatelier 1 zijn gepresenteerd.

Vragen/opmerkingen n.a.v. presentatie

- De visie wordt uiteengezet aan de hand van de drie p's: people, planet, profit. De vraag is of hier Nederlandse woorden voor kunnen worden gebruikt.

De gemeente streeft er naar om begrijpelijke taal te gebruiken. Voor de vakbegrippen wordt een begrippenlijst toegevoegd.

- Er wordt aandacht gevraagd voor de gezondheidsaspecten in relatie tot de weginrichting.

Bij het thema inrichting verblijfsgebieden komt dit aan de orde.

- Er wordt verzocht om duidelijk aan te geven hoe de gemeente vanuit de visie tot concrete maatregelen komt. De vraag is hoe in de visie de doelstellingen scherper kunnen worden neergezet, bijv. t.a.v. de groei van de automobiliteit, bijv. zoals in Utrecht en Houten is gebeurd.

Na de pauze komt projectleider Paul Ketelaars hierop terug.

- De vraag is of natuur/ecologie apart kan worden benoemd in de visie.

In de visie zal ook de natuur als aspect worden benoemd waar rekening mee moet worden gehouden.

- Wat betekent de omrijdfactor 1,2 bij fietsroutes? Waarom zijn er geen doelen opgesteld t.a.v. de fiets voor comfort, veiligheid, oversteekbaarheid?

De omrijdfactor van 1,2 is vastgesteld op basis van referenties elders in het land en wordt ook gehanteerd door CROW. Het CROW is een kennisinstituut op het gebied van verkeer en vervoer. Uiteraard zijn de aspecten als comfort ook van belang. Deze worden meegenomen bij de uitwerking van de thema's.

- Wat betekent de factor 2,0 die wordt gehanteerd als maximale reistijd in de spits t.o.v. de reistijd in de daluren? En vanaf waar wordt dat gemeten? En wat zijn de consequenties?

De factor 2,0 komt voort uit regionale afspraken die zijn gemaakt. Er loopt momenteel een onderzoek waarin wordt onderzocht waar deze norm op het Zeister wegennet niet wordt gehaald. Behalve bij het kruispunt met de Mc Donalds en ter hoogte van station Driebergen-Zeist (hier komt een ongelijkvloerse kruising) zijn er geen grote knelpunten. Enkele kruispunten moeten worden aangepakt, maar het gaat om kleine aanpassingen, bijv. het beter afstellen van de verkeerslichten.

- Vanaf welke locatie worden de normen/doelen gemeten? De vraag is of meeteenheden eenduidig kunnen worden toegepast tussen auto, OV en fiets.

Bij de verdere uitwerking van de doelen wordt dit punt meegenomen.

- Verder is de vraag of de meeteenheden en definities duidelijk en eenduidig kunnen worden gebruikt?

Bij de verdere uitwerking van de doelen wordt dit punt meegenomen.

Pauze

Terugkoppeling n.a.v. discussie over visie en doelen

Paul Ketelaars geeft een toelichting op het verdere verloop van de avond en het proces. Er is gekozen voor deze opzet, omdat de kaders vanuit de Raad zijn meegegeven. De visie die is gepresenteerd komt voort uit de beleidskaders. Er is bewust voor gekozen om niet diepgaand op de visie in te gaan. In tegenstelling tot het oude Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan ligt de nadruk op concrete doelen vertaald in een concreet uitvoeringsprogramma (dat bestaat uit maatregelen). Bij de uitwerking van de maatregelen worden keuzes gemaakt en accenten gelegd. De gemeente wil de discussie laten plaatsvinden bij de uitwerking van de thema's.

Plenaire terugkoppeling groepjes

Resultaten wegcategorisering en inrichting verblijfsgebieden

Vanuit de groep is een overzicht van wegprofielen gepresenteerd, die door de gemeente zijn voorbereid (zie voor afbeelding de presentatie op de website).

Vanuit de groep zijn vier modellen gepresenteerd die door de gemeente zijn voorbereid.

- huidige situatie
- grote verblijfsgebieden: met als doel het zoveel mogelijk bundelen van verkeer op wegen van de 1^e orde. Alle andere wegen zijn onderdeel van verblijfsgebieden.
- kleine verblijfsgebieden: met als doel het verkeer te spreiden over wegen van de 1^e en 2^e orde. Alle andere wegen zijn onderdeel van verblijfsgebieden.
- discussiewegen: het verschil tussen de 'grote verblijfsgebieden' en de 'kleine verblijfsgebieden'.

De afspraak is gemaakt om de voor- en nadelen van de modellen uit te werken en voor te leggen in een internetenquête en de klankbordgroep. Daarnaast wordt in overleg met de projectleiding nagegaan of de regionale functie van de Waterigeweg en De Dreef ook wordt meegenomen in de discussie.

Resultaten groep fiets en openbaar vervoer

Fiets:

- Comfortabele voorzieningen zijn belangrijker dan omrijdfactor. Mede ook met de opkomst van de e-bike.
- Optimaliseren huidige verbinding Zeist - de Uithof via de Bisschopsweg en de schakel Den Dolder, via Huis ter Heide.
- Optimaliseren van het regionale netwerk (comfort, doorstroming, aansluiting op regionaal netwerk)
- Begin met goede fietsroutes naar het centrum, mogelijk fietsstraten door woonstraten.
- Let ook op fietsparkeren in het centrum en bij ov-haltes.
- Snelfietsroutes via N225 en N224.

OV:

- De snelheid van het OV is van belang. Zo hoog mogelijke doorstromingssnelheid busverkeer.
- Inrichting van de ov-haltes laten aansluiten bij de toegankelijkheidseisen van BRU, in verband met eenduidigheid.
- Aandachtspunt is de oversteekbaarheid van drukke verkeersaders (in plaats van zebra op drukke wegen waarschuwingslichten.)
- Het OV moet een basisnetwerk hebben waar men op terug kan vallen. OV-bereikbaarheid van maatschappelijke en sociaalrecreatieve voorzieningen (bijv. ziekenhuis en zwembad).
- Het OV-aandeel verhogen, door:
 - o Niet stimuleren auto
 - o OV in voorrang waar het kan
 - o In spitsperioden delen weg aanwijzen als busbaan.

Resultaten groep mobiliteitsmanagement en duurzaam vervoer

De groep heeft een indeling gemaakt naar drie categorieën:

- inwoners
- bezoekers
- werkgevers/werknemers

Inwoners

Zijn als water: gaan naar hun bestemming op de manier die hen uitkomt

- scholen

Hier zijn veel problemen bij het brengen en halen. Hier zou iets aan kunnen worden gedaan via

- inrichting openbare ruimte
- campagnes om fietsen naar school te bevorderen

- Fietsstallingen:

Deze kunnen worden verbeterd door:

- betere uitvoering zowel binnen als buiten het centrum
- betere en meer stallingen bij OV knooppunten
- creëren fietsstallingen bij werkgevers

Bezoekers

Kunnen worden gesplitst in passanten en bezoekers (toeristen, bezoekers winkels etc.)

- Passanten:

Deze moeten vooral op een veilige, comfortabele route worden omgeleid (niet door het centrum en de wijken)

- Bezoekers:

Hiervoor moet vooral een goede routing worden bevorderd door :

- Goede berouting naar parkeergarages
- Aanbrengen deelplattegronden bij parkeergarages
- Automaten voor plattegronden
- Duidelijke en efficiënte bewegwijzering

Werkgevers/werknemers

Werkgevers moeten vooral aan vervoersmanagement doen om de wijze waarop hun personeel naar het werk komt zoveel mogelijk te beïnvloeden: Dit kan d.m.v. :

- realiseren (fiets)stallingen
- sturen via onkostenvergoedingen
- creëren elektrische oplaadpunten

Rondvraag

Bij de rondvraag wordt de vraag gesteld waar in de discussie de beslissing wordt genomen of er wordt gekozen voor een éénrichtingsfietspad of een tweerichtingen fietspad bijv. langs de Driebergseweg.

Bij de uitwerking van de thema's wordt dit meegenomen en in het derde beleidsatelier wordt hier op teruggekomen.

Afsluiting

Guus Knibbeler sluit de bijeenkomst. Het derde beleidsatelier staat gepland voor 20 november 2012.

Datum	20 november 2012
Opsteller	Keypoint Consultancy
Organisatieonderdeel	Strategie & Bestuur
Vergadering	Beleidsatelier 3 – Actualisatie GVVP Zeist
Vergaderdatum	20 november 2012
Voorzitter	Guus Knibbeler
Kopie verslag	Zie de website: www.zeist.nl/gvvp

Aanwezig (namens de gemeente Zeist)	ongeveer 15 burgers en/of leden van bewoners- c.q. belangenverenigingen Tim Schouwenaar (Keypoint Consultancy) Arnoud van de Vrugt (Keypoint Consultancy) Paul Ketelaars (afdeling Strategie & Bestuur) Wouter Das (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer) Mark van Baaren (afdeling Beheer Openbare Ruimte, Verkeer en Vervoer)
--	---

Opening

Guus Knibbeler geeft een korte terugblik op de vorige beleidsateliers (analyse, visie, beleid, doelen en een aanzet tot maatregelen). Doel van dit beleidsatelier is om de gemaakte beleidskeuzes uit te werken tot maatregelen. Daarvoor gaan de deelnemers in groepjes uit elkaar:

- groep 1, wegcategorisering
- groep 2, fiets, slim werken en duurzaam vervoer

Daarna worden de uitkomsten plenair teruggekoppeld.

Vanuit het publiek wordt de vraag gesteld hoe wordt omgegaan met de uitkomsten van de internetenquête. Aangegeven wordt dat de uitkomsten een indicatie geven hoe de samenleving denkt over de verkeersonderwerpen. In die hoedanigheid worden de enquêteresultaten meegenomen in de afweging van maatregelen.

Gevraagd wordt waarom er geen mogelijkheid meer is om mee te denken over openbaar vervoer. Antwoord: het lijnennet ligt vast voor de komende jaren, conform de regionale OV-visie en het bijbehorende Raadsbesluit uit het voorjaar van 2012. Wel zijn er mogelijkheden om maatregelen aan te dragen om het voorzieningenniveau op OV-haltes te verbeteren.

Terugkoppeling uitkomsten groep wegcategorisering

In de groep is uitgelegd hoe de 1^e en 2^e orde wegen tot stand zijn gekomen. De wegen van de 1^e orde hebben een functie in het regionale netwerk en zijn als kader meegegeven vanuit de gemeenteraad. Ze hebben een functie als doorgaande route. De wegen van de 2^e orde hebben een functie ter ontsluiting van lokale bestemmingen.

Er is een aantal discussiewegen besproken. Over deze wegen moet worden besloten of ze als 2^e orde weg gaan fungeren of als buurtverzamelweg (en dus onderdeel worden van de verblijfsgebieden). Het voorstel vanuit de gemeente werd begrepen. Binnen de groep was geen unanimititeit over het voorstel. Over twee wegen is discussie gevoerd:

1. Er is besproken om de Weteringlaan als 2^e ordeweg aan te wijzen. Dit betekent als maatregel dat drempels dienen te worden weggehaald. Wel kunnen plateaus en/of versmallingen worden toegepast. Vanuit sommige deelnemers van de groep werd aangegeven dat ze de drempels willen behouden of dat het gedeelte met 30 km/uur behouden moet blijven.
2. Daarnaast is besproken dat de Oranje Nassaulaan een buurtverzamelweg blijft. Ondermeer om te voorkomen dat deze route als sluiproute gaat fungeren voor de Driebergseweg – Laan van Beek en Royen – Woudenbergseweg (1^e orde). Ook hierover was geen overeenstemming binnen de groep.

De gemeente doet de toezegging om met een document te komen waarin de huidige intensiteiten staan, de intensiteiten zijn namelijk bepalend geweest voor het voorstel vanuit de gemeente. De gemeente komt ook met een voorstel aan de Klankbordgroep, hoe wordt omgegaan met de bandbreedte van de intensiteiten op de 2^e orde wegen (streefwaarden). De volgende Klankbordgroepbijeenkomst is op 10 december 2012.

Op de Utrechtseweg (1^e orde) wordt in 2013 – 2014 deels een groene golf ingesteld. Verder worden vanuit het regionale maatregelenpakket borden geplaatst op de regionale wegen om adviesroutes aan te geven.

In de groep is opgemerkt dat De Dreef liever niet als 1^e orde weg dient te worden aangemerkt.

De doorstroming op de Amersfoortseweg verdient aandacht.

Bij de uitwerking van de maatregelen (zo werd door sommigen in de groep aangegeven) moet rekening worden gehouden met de oversteekbaarheid, wegdek (in verband met geluids-overlast) en de beeldkwaliteit.

Terugkoppeling uitkomsten groep fiets, slim werken/slim reizen en duurzaam vervoer

Fiets:

De volgende maatregelen zijn voorgesteld:

- Primair inzetten op veiligheid (aanleg veilige hoofdfietsroutes)
- Benoemen van superfietsroutes op basis van het aantal fietsers
- Periodieke fietstellingen
- Fietsparkeervoorzieningen in het centrum
- Aanbrengen fietsstraten (markering/herinrichting)
 - o Oude Arnhemseweg
 - o Kroostweg-Noord
 - o Van Renesselaan/Griffesteijnselaan
 - o Prins Bernardlaan

Duurzaam vervoer:

Doelen:

- Gebruik duurzame brandstoffen stimuleren
- Voorbereiden op elektrisch vervoer
- Stimuleren doorstroming fietsverkeer
- OV optimaliseren / ontsluiten NS-stations

Maatregelen:

- Auto delen
- Elektrische oplaadpunten voor auto
- Telewerken/thuiswerken/videoconferencing
- Bevorderen fietsen naar scholen
- Kiss and Ride bij scholen
- Verduurzamen wagenpark gemeente

Slimmer werken/slimmer reizen:

Doelen:

- Duurzaam garanderen bereikbaarheid (tijd / fysiek bereikbaarheid)
- Reductie van aantal auto's in spitsperiode, t/m 2012 is overigens het gestelde doel van 5% gehaald
- Werkgevers actieplan: stimuleren niet/anders/slim reizen
- Convenant bedrijfsleven (continueren/uitbreiden)
- Ook aandacht voor winkelend publiek

Afsluiting

Er staan nog twee sessies met de klankbordgroep gepland, op 10 december 2012 en op 30 januari 2013. De Klankbordgroep gaat zich ook richten op het conceptrapport. In maart/ april 2013 volgt de inspraakronde, die zes weken duurt. Insteek is om het geactualiseerde GVVP voor de zomer van 2013 in de gemeenteraad behandeld te hebben.

Op www.zeist.nl/gvvp is de verdere ontwikkeling van het GVVP te volgen.

Guus Knibbeler sluit de bijeenkomst af.

BIJLAGE 2. Staccato verslagen klankbordgroepbijeenkomsten

Staccato verslag Klankbordgroepbijeenkomst 1, Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan Zeist, 25 september 2012

Opening

Paul Ketelaars opent de vergadering en heet iedereen welkom. Hij geeft een toelichting op het programma.

Presentatie uitkomsten beleidsatelier 1

Tim Schouwenaar geeft een presentatie met een overzicht van de presentatie van beleidsatelier 1 en de opbrengsten en bevindingen.

Vragen naar aanleiding van de presentatie:

- Er wordt opgemerkt dat de Luchtnota in december wordt vastgesteld door de Raad.
- Waar moet worden aan gedacht bij mobiliteitsmanagement?
Het gaat om maatregelen die er op zijn gericht om niet noodzakelijke automobiliteit te voorkomen. De gemeente Zeist wil zich daarbij richten op zowel bedrijven, bewoners als bezoekers van Zeist.
- De vervoersrelaties naar Amersfoort staan op de 2e plek? Is hier aandacht voor in het GVVP?
De regionale OV-visie is een belangrijk kader. De lijn Zeist-Amersfoort heeft geen belangrijke plek gekregen in deze visie. Binnen het VERDER-pakket van de regio Utrecht is Zeist-Amersfoort niet aangemerkt als belangrijke woonwerkrelatie.

Wel is er de ruimte om in het GVVP de ambitie uit te spreken om de buslijn naar Amersfoort op te waarderen.

Actie Bastian Jansen – BRU: levert intensiteiten aan uit het verkeersmodel voor de relatie Zeist – Amersfoort

- Wat zijn de indicatoren waarmee de doelen uit het GVVP worden gemeten?
In Beleidsatelier 2 en de klankbordgroep 2 worden de indicatoren besproken. Het gaat dan bijvoorbeeld om ongevallencijfers.

Actie Bastian Jansen – BRU: levert ter inspiratie indicatoren aan voor OV en fiets die zijn gebruikt bij de pakketstudies

- Wat is de Ladder van Verdaas?
Het is een systematiek die wordt gebruikt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen om de bereikbaarheid te garanderen. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Mogelijke oplossingen kunnen eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement, benutten infrastructuur, aanpassen infrastructuur en aanleggen nieuwe infrastructuur.

- Kan Ruimtelijk Ordening ook een plek krijgen in het GVVP?

De uitwerking van Ruimtelijke Ordening is vastgelegd in de Structuurvisie en valt buiten de scope van het GVVP.

- Is er ruimte om OV een plek te geven in het GVVP?

Ja. Wel liggen de kwaliteitseisen van de OV-lijnen vast. Optimalisatie van de lijnen is bespreekbaar.

Concreet kan over het OV in het centrum van Zeist worden gemeld dat dit wordt meegenomen in het Masterplan Centrum. Uitgangspunt is vooralsnog dat de buslijnen over de Slotlaan gaan c.q. blijven rijden in 2-richtingen en niet meer via de Weeshuislaan - Antonlaan.

- Krijgt de auto ook een volwaardige plek in het GVVP?

Ja, al zijn de maatregelen om de autobereikbaarheid op peil te krijgen nu al volop in uitwerking en uitvoering, denk daarbij aan het optimaliseren van verkeerslichten als die vervangen moeten worden (binnen een vast ritme)VRI-plan, de invoering van een soort groene golf op de Utrechtseweg en de realisatie van de ongelijkvloerse kruising bij station Driebergen-Zeist.

- Moet er een keuze worden gemaakt tussen vier soorten verkeer (auto, ov, fiets en voetgangers)?

Dit is afhankelijk van wat er uit de beleidsateliers en klankbordgroep naar voren komt en waar de accenten worden gelegd.

PAUZE

Toelichting op verkeersstructuur

Wil Nuijen geeft als klankbordgroeplid een toelichting op zijn voorstel voor de verkeersstructuur, waarbij de Utrechtseweg, Woudenbergseweg, Krakelingweg en Amersfoortseweg als de belangrijke doorgaande routes fungeren. Het centrum van Zeist is met inpridders bereikbaar.

In beleidsatelier 2 en klankbordgroep 2 wordt de wegcategorisering verder uitgewerkt en bediscussieerd.

Aandacht voor fietsersgebied

De GPPZ vraagt aandacht voor de fietsroutes, met een duidelijke bewegwijzering en goede inrichting van oversteekpunten.

De gemeente geeft aan dat er in het GVVP ruimte is om bijvoorbeeld in te zetten op 2-richtingenfietspaden langs doorgaande wegen, zodat het aantal oversteekbewegingen minder wordt.

Aandachtspunten vanuit Stichting Milieuzorg Zeist

Milieuzorg Zeist vraagt aandacht voor het verminderen van sluipverkeer in de verblijfsgebieden. Verder is het toepassen van de ladder van Verdaas gewenst in het kader van duurzaamheid. Op de Utrechtseweg dient te worden ingezet op scheiding van autoverkeer en OV. Verder is een goed fietsnetwerk van belang.

Vraagt in de actualisatie van het GVVP aandacht voor de regionale fietsroute naar De Uithof, door de fietsroute via de Bisschopsweg autoluw te maken.

Aandachtspunten vanuit VVN

Er wordt aandacht gevraagd voor de beleidsdoelen en beleidseffecten. Wat zijn de effecten van maatregelen en er dienen keuzes te worden gemaakt. Bereikbaarheidsmaatregelen en verkeersveiligheidsmaatregelen dienen tegen elkaar te moeten worden afgewogen.

Toelichting BRU op regionale ambities

BRU geeft een toelichting op de regionale doelstellingen om alle mobiliteitsgroei die voor de komende jaren wordt verwacht op te vangen met het openbaar vervoer en de fiets. De grootste vervoersrelaties vanuit Zeist zijn gericht op Utrecht-centrum en De Uithof. Deze vervoersstromen zullen verder toenemen. Beide bestemming zijn moeilijk bereikbaar met de auto. In het GVVP zal op deze relaties daarom prioriteit moeten worden gegeven aan het OV en de fiets.

Stichting Milieuzorg Zeist vraagt in de actualisatie van het GVVP aandacht voor de regionale fietsroute naar De Uithof, door de fietsroute via de Bisschopsweg autoluw te maken.

BRU geeft een toelichting op de ontwikkelingen rond de tram. Mocht de tram worden doorgetrokken vanuit De Uithof naar Zeist dan is dit niet primair gebaseerd op de omvang van de reizigersstromen. Punt is dat de bussen van Utrecht naar Zeist niet meer over de Biltstraat kunnen rijden als hier op termijn mogelijk een 2e tramlijn noodzakelijk is. Het doortrekken van de tram van De Uithof naar Zeist is dan een optie.

Actie Bastian Jansen - toesturen cijfers over vervoersstromen tussen Zeist en Utrecht.

De Raad van Zeist staat kritisch tegenover de komst van de tram, maar werkt wel mee aan de haalbaarheidsstudie.

Hoe gaan we om met de opkomst van de e-scooter en e-fiets?

In het GVVP zal hier rekening mee moeten worden gehouden.

Toelichting beleidsatelier 2

Tim Schouwenaar geeft een toelichting op het programma voor beleidsatelier 2 (deze wordt de klankbordgroepleden per e-mail aangeboden).

Er worden drie suggesties gedaan:

1. Presentatie van beleidsatelier 2 vooraf rondsturen naar de klankbordgroepleden.
 - Dit zal worden gedaan.
2. Ruimte om de doorstroming op de Utrechtseweg te bespreken in beleidsatelier 2.
 - Dit punt zal worden meegenomen in de groep wegencategorisering.
3. Duidelijk communiceren dat het 2e beleidsatelier 1 integraal programma.

Milieudienst Zuid-Oost Omgevingsdienst Regio Utrecht vraagt hoe wordt omgegaan met effecten op lucht en geluid als er grote wijzigingen in de wegencategorisering worden voorgesteld.

Zoals in de Luchtnota is opgenomen dienen bij significante wijzigingen van verkeerstromen de effecten worden getoetst op lucht en geluid. Dit zal dan ook in het proces rond de actualisatie van het GVVP gebeuren.

Afsluiting

Paul Ketelaars bedankt iedereen voor de aanwezigheid en input en sluit de bijeenkomst.

**Staccato verslag Klankbordgroepbijeenkomst 2,
Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan Zeist,
22 oktober 2012**

Aanwezig

Klankbordgroepleden

Mevrouw Kerstens, Diakonessenhuis
De heer Wortel, Fietzersbond
De heer Greeven, Stichting Milieuzorg Zeist
De heer Schuler, Werkgroep Natuurlijk Zeist-west
De heer Richard Westerbeek, ROVER
De heer Sprenkels, GPPZ
De heer Nuijen, Beter Zeist
De heer Prikken, Veilig Verkeer Nederland, Afdeling Zeist
Mevrouw Verstappen, Zeist Onderneemt
De heer Geerts, Zakelijk Zeist
De heer Jansen, BRU

Gemeente Zeist

Gemeente Zeist
De heer Das
De heer Ketelaars
De heer Schouwenaar (Keypoint)
Mevrouw Arends- van de Graaf (tot 20.00 uur)

Afwezig

De heer Wouda, Omgevingsdienst regio Utrecht
mevrouw de Ruiter, ANBO
de heer Jonkman, ANBO
De heer Notenboom Stichting Milieuzorg Zeist

Welkom en introductie

De heer Ketelaars opent de vergadering en heet iedereen welkom. Hij geeft een toelichting op het programma. De inhoud komt aan bod onder agendapunt 4.

Mevrouw Kerstens van het Diakonessenhuis is nieuw in de Klankbordgroep. Alle klankbordgroepleden stellen zichzelf voor en de groep uit de samenleving die ze vertegenwoordigen.

De heer Ketelaars geeft nog een keer aan wat de rol van de Klankbordgroep is:

Kennis nemen van wat er uit het voorgaande Beleidsatelier is gekomen en daarop reageren.
Op de eerste plaats als sparringpartner en daarnaast om aan te vullen op de uitkomsten van het beleidsatelier.

Tijdpad proces en momenten inbreng klankbordgroep

Het tijdpad is beschreven in de planning. De heer Prikken merkt op dat hij het uitvoeringsprogramma na het opstellen van het GVVP zou verwachten. Een begrijpelijke verwachting. De activiteiten in de planning zijn als volgt bedoeld. Voordat het GVVP wordt opgesteld, worden de verschillende onderdelen geschreven. Het uitvoeringsprogramma is een van die onderdelen. Feitelijk gaat het om het 'samenstellen en redigeren' (in plaats van opstellen) van het GVVP uit de al geschreven onderdelen.

Verder geeft de heer Ketelaars aan dat er op 15 november 2012 een besloten Raadinformatiebijeenkomst plaatsvindt.

Verslag 1e Klankbordgroep (3 oktober 2012)

Er kan inhoudelijk en tekstueel gereageerd worden.

Pagina 1: Verzocht wordt om de volgende keer in het verslag aan te geven wie er wel en niet aanwezig waren.

Pagina 2: Mevrouw Verstappen wil graag weten hoeveel buspassagiers eruit stappen in het centrum van Zeist. De heer Ketelaars geeft aan dat hij deze cijfers nog niet heeft ontvangen van het BRU.

Pagina 3: De heer Schuler geeft aan dat hij niet heeft gesproken over 'verblijfsgebieden', maar over 'woonwijken'. En dat hij vindt dat verblijfsgebieden moeten worden aangepast aan woonwijken.

Pagina 3: Autoluw maken van fietsroutes vanuit cultuurhistorisch belang en natuurbelang.

Pagina 4: de zin bij de derde aandachtstreep onder de drie suggesties klopt niet. Moet zijn: "Duidelijk communiceren dat het 2e beleidsatelier 1 integraal programma is en dat van bezoekers dus wordt verwacht dat ze het gehele atelier aanwezig zijn".

Pagina 4: de heer Schuler geef aan dat hij heeft aangegeven dat hij vindt dat in het GVVP moet worden opgenomen dat er nooit meer dan één belangrijke invalsweg tegelijkertijd afgesloten mag zijn. De gemeente neemt hiervan kennis, maar vindt deze klankbordgroep niet de plek om daar over van gedachten te wisselen. Dit zal niet worden meegenomen in het GVVP.

Terugkoppeling Beleidsatelier 2

De heer Schouwenaar geeft een presentatie met de resultaten van Beleidsatelier 2.

Duidelijk maken dat het GVVP bepaalde doelen stelt (veelal gestoeld op richtlijnen of normen). Een doel is geen norm op zich. Daarnaast bij de doelen beschrijven waarom deze gekozen zijn en wat ze voor Zeist betekenen.

De vraag wordt gesteld welke vorm van vervoer voorrang heeft boven de ander. Uitgangspunt is het stimuleren van OV en fiets, terwijl de auto niét wordt "weggepest". In de huidige situatie wordt gestreefd naar win-win-win situaties, waarbij openbaar vervoer, fiets en auto voordelen krijgen. En dat die elkaar waar mogelijk versterken. Voorstel is om win-win-win op te nemen in het GVVP.

PAUZE

Terugkoppeling Beleidsatelier 2 (vervolg)

Eerst volgt een toelichting van hoe verschillende categorieën wegen er technisch uitzien. Bij de sheet met 1e orde wegen: geen versmallingen (asverspringingen zijn wel mogelijk). Verder geldt: geen aansluitingen van woonstraten op 1e orde wegen. De 1e en 2e orde wegen worden in het GVVP vastgelegd. De inrichting van verblijfsgebieden wordt in wijkplannen geregeld. Deze worden, met het GVVP als kader, separaat uitgewerkt.

Mevrouw Kerstens merkt op dat grotere verblijfsgebieden langere aanlooptijden en meer drempels voor ambulances betekenen.

Er bestaat bij een aantal klankbordgroepleden behoefte om een bandbreedte in intensiteit op te geven bij de wegen van de 1e en 2e orde. De gemeente en Keypoint gaan de mogelijkheden in kaart

brengen. Daarnaast duidelijk uitleggen wat de filosofie is van de verschillende orde-wegen en hoe die zich verhouden tot het regionaal verkeersmanagementplan.

Als voorbeeld voor een discussie over wegcategorisering wordt De Dreef genoemd. Moet hier een maximum intensiteit worden afgesproken? Moeten we De Dreef vooral zien als “calamiteitenweg”? De heer Schuler merkt op dat voor hem een aantal eerste orde wegen onbestaanbaar zijn als 1e orde weg.

Er is behoefte om ook de wegcategorisering van het huidige GVVP te betrekken in de discussie over de wegcategorisering van het te actualiseren GVVP.

Voor wat betreft de fiets wordt opgemerkt dat het streven is van goede fietsroutes fietsstraten te maken (als die door verblijfsgebieden lopen). Discussie wordt gevoerd over fietsstallingen bij werkgevers: moeten hier streefcijfers aan worden verbonden? Moet de gemeentelijke overheid met subsidies hierin stimuleren?

Opgemerkt wordt dat de enquête voor veel mensen te moeilijk zal zijn om in te vullen. De heer Ketelaars geeft aan dat de enquête bedoeld is voor mensen die niet in de gelegenheid zijn om op de Beleidsateliers te komen en niet in de Klankbordgroep zitten, hun inbreng te geven. Vooral om de uitkomsten van het 2e Beleidsatelier te toetsen.

Gevraagd wordt hoe ruchtbaarheid is gegeven aan de enquête. De heer Ketelaars geeft aan dat de volgende acties zijn genomen:

- Twitterbericht (er zullen er meer volgen)
- Vermelding op de website van de gemeente Zeist
- In ‘Van het Rond’

Meer aandacht geven via kanalen van klankbordgroepleden, bijvoorbeeld in de Nieuwsbode.

Vraag naar behoefte klankbordgroep aan extra bijeenkomst

De klankbordgroepleden hebben behoefte aan een extra bijeenkomst. Afgesproken wordt om deze te houden op woensdag 30 januari 2013 om 19.30 uur.

W.v.t.t.k.

Op de website staat een link naar grote verblijfsgebieden, die de gebruiker doorlinkt naar de reactie van de gemeente Zeist op de vragen over knelpunten. De gemeente zal deze link aanpassen.

Bij het onderwerp ‘fiets’ graag ook aandacht besteden aan sociale veiligheid.

De heer Jansen van BRU zegt toe volgende week aan de slag te gaan met de vervoersrelaties. Hij levert deze z.s.m. aan bij de gemeente.

Er wordt gevraagd of er (weer) een betaalde fietsenstalling in het centrum van Zeist kan komen. Dit onderwerp worden meegenomen in het Masterplan Centrum. Het GVVP gaat wel over het principe of er meer fietsparkeerplaatsen in het centrum zouden moeten komen, maar niet over de locatie of de vorm waarin.

De volgende klankbordgroepbijeenkomst is op maandag 10 december 2012 om 19.30 uur.

De heer Ketelaars sluit de bijeenkomst om 22.00 uur.

**Staccato verslag Klankbordgroepbijeenkomst 3,
Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan Zeist,
10 december 2012**

Aanwezig

Klankbordgroepleden

Mevrouw Kerstens, Diaconessenhuis
De heer Wortel, Fietzersbond
De heer Greeven, Stichting Milieuzorg Zeist
De heer Schuler, Werkgroep Natuurlijk Zeist-west
De heer Westerbeek, ROVER
De heer Sprenkels, GPPZ
De heer Nuijen, Beter Zeist
De heer Prikken, Veilig Verkeer Nederland, Afdeling Zeist
Mevrouw Verstappen, Zeist Onderneemt
De heer Geerts, Zakelijk Zeist
De heer Ruijs, Zakelijk Zeist
De heer Jansen, BRU
De heer Wouda, Omgevingsdienst regio Utrecht
Mevrouw van den Dool, Beter Zeist

Gemeente Zeist

De heer Das
De heer Ketelaars
De heer Schouwenaar (Keypoint)
De heer Van de Vrugt (Keypoint)

Afwezig

De heer Jonkman, ANBO
De heer Van Kuijk ANBO
De heer Notenboom Stichting Milieuzorg Zeist

Welkom en introductie

De heer Ketelaars opent de vergadering en heet iedereen welkom. Hij geeft een toelichting op het programma.

Presentatie terugkoppeling beleidsatelier 3

Tim Schouwenaar geeft een terugkoppeling van de uitkomsten uit beleidsatelier 3 in de vorm van een presentatie.

Vragen en opmerkingen naar aanleiding van de terugkoppeling

- Internetenquête

Gevraagd wordt of er meer bekend is over de representativiteit van de enquête. De enquête kan niet als representatief worden beschouwd. Er is niet gevraagd naar adres, leeftijd en dergelijke. Het burgerpanel – dat evenmin representatief is – is niet benaderd voor de internetenquête.

Gevraagd wordt hoe de resultaten uit de enquête worden meegenomen. Er is gezocht naar een compromis, waarbij de resultaten uit de beleidsateliers en de klankbordgroep leidend zijn. De internetenquête is gebruikt om een gevoel te krijgen bij de uitkomsten van de beleidsateliers.

Opgemerkt wordt dat de rode draad die uit de enquête naar voren komt is dat de respondenten bereikbaarheid als een belangrijk onderdeel van het verkeer zien. Als zodanig moet bereikbaarheid een prominente plek in het GVVP krijgen.

- Omvang verblijfsgebieden

Wat is de reden om de verblijfsgebieden zo groot mogelijk te houden? Dit is afhankelijk van de mate van stedelijke dichtheid. Hoe hoger de stedelijke dichtheid hoe kleiner de verblijfsgebieden (zie SWOV notitie) .

- Wegencategorisering

De 1^e Hogeweg vormt geen onderdeel van het GVVP. Deze behoort tot het Masterplan Centrum. Deze lijnen horen op de kaart dus ook gestippeld te zijn. Dit is in de meegezonden presentatie reeds aangepast.

- Verkeersveiligheid

Gevraagd wordt of verkeersveiligheid en voetgangers nog een plek krijgen. De gemeente geeft aan dat die nog een plek dienen te krijgen in het GVVP. Het gaat daarbij niet alleen om veiligheid bij scholen, maar ook om de veiligheid bij instellingen en om oversteekplaatsen.

Voor wat betreft oversteekplaatsen: hierover moet ook voor fietsers een passage worden opgenomen in het GVVP.

In de presentatie staat achter het Actieplan Verkeersveiligheid een vraagteken. Op het moment van presenteren is nog onvoldoende duidelijk of en hoe een actieplan een vervolg krijgt.

- Duurzaamheid

Titel van de eerste sheet is: Op naar een duurzaam GVVP. Hoe zit duurzaamheid nu in het GVVP? Duurzaamheid zit verweven in het GVVP door de 'Ladder van Verdaas' te volgen en door duurzaam vervoer (inclusief "Slim werken, slim reizen") een eigen plek te geven.

Gevraagd wordt hoe milieu is opgenomen in het GVVP. In de Luchtnota is opgenomen in welke gevallen de effecten van wijzigingen in de verkeersstructuur moeten worden doorgerekend. Dit wordt in het GVVP overgenomen.

- Fiets

Uit de evaluatie van het Fietsactieplan blijkt dat de ambitie ten aanzien van de groei van het fietsgebruik te ambitieus is geweest. Voorstel is om de effecten van het uitvoeringsprogramma te meten. Hoe deze monitoring wordt gerealiseerd wordt in het GVVP opgenomen in een monitoringsparagraaf.

Gevraagd wordt hoe het zit met de hoofdfietsroutes naar het centrum. De hoofdfietsroutes zijn benoemd op basis van het regionale netwerk en de verbindende schakels binnen Zeist.

Gesteld wordt door een groot deel van de klankbordgroep dat de fietsstraten alleen veilig zijn als deze consequent worden toegepast. Als het slechts kleine delen van fietsroutes betreft, doet dat tekort aan éénvoudigheid zoals in Duurzaam Veilig wordt voorgestaan. Deze discussie is niet afgerond. *(In het concept GVVP zal hierover een onderbouwd standpunt worden ingenomen, red).*

Gevraagd wordt wat er wordt gedaan met het onderzoek naar de drukke schoolroutes. Voor het tweede uitvoeringsprogramma zal worden aangegeven welke maatregelen nodig zijn op de drukke schoolroutes. Dit is input voor het Actieplan Verkeersveiligheid.

- Openbaar vervoer

Gevraagd wordt wat het voorbehoud is dat wordt gemaakt bij de busbaan op de Driebergseweg. De subsidie is nog niet toegekend. De besluitvorming bij de subsidieverstrekker is uitgesteld en staat gepland voor februari 2013.

Bij de maatregelen voor het openbaar vervoer moeten de inrichtingseisen voor de bushaltes worden toegevoegd. De gemeente geeft aan dat uniforme inrichting van halteplaatsen wordt opgenomen in het GVVP.

- Slim werken - slim reizen

De gemeente geeft aan dat het convenant voor slim werken - slim reizen op vrijwillige basis wordt afgesloten met bedrijven.

- Autoverkeer

Gevraagd wordt wat de betekenis is van de bandbreedtes die worden gehanteerd bij 2^e ordewegen. Deze bandbreedtes worden gehanteerd om aan te geven welke intensiteiten maximaal toelaatbaar zijn, gegeven de weginrichting (bijvoorbeeld breedte wegprofiel) en de omgeving (bijvoorbeeld afstand van de weg tot de woningen). Hierbij dient expliciet te worden opgemerkt dat groei van de verkeersintensiteit geen doel is. Per wegvak wordt in het GVVP onderbouwd in welke categorie de weg valt. Daarbij wordt ook de ligging van wegen in het netwerk in beschouwing genomen.

Vanuit de klankbordgroep wordt een pleidooi gedaan om 'de ruit' als leidend principe mee te nemen in het GVVP.

Aanvullende maatregelen

De klankbordgroep geeft aan geen behoefte te hebben om bij de verschillende maatregelen stickers te plakken om aanvullingen op de voorgestelde maatregelen te doen.

Vervolg

De volgende en laatste klankbordgroepbijeenkomst voor dit GVVP is op 30 januari 2013, 19.30 uur op het gemeentehuis, 't Rond 1, zaal 4.

Afsluiting

Paul Ketelaars dankt iedereen voor de bijdrage en sluit de bijeenkomst af.

**Staccato verslag Klankbordgroepbijeenkomst 4,
Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan Zeist,
30 januari 2013**

Aanwezig

Klankbordgroepleden

De heer Geerts, Zakelijk Zeist
De heer Greeven, Stichting Milieuzorg Zeist
De heer Jansen, BRU
De heer Jonkman, SBO
Mevrouw Kerstens, Diaconessenhuis
De heer Nuijen, Beter Zeist
De heer Prikken, Veilig Verkeer Nederland, Afdeling Zeist
De heer Schuler, Werkgroep Natuurlijk Zeist-west
De heer Sprengels, GPPZ
Mevrouw van den Dool, Beter Zeist
Mevrouw Verstappen, Zeist Onderneemt
De heer Wortel, Fietzersbond

Gemeente Zeist

De heer Das
De heer Ketelaars
De heer Schouwenaar (Keypoint)
De heer Van Baaren
De heer Van de Vrugt (Keypoint)

Afwezig

De heer Notenboom Stichting Milieuzorg Zeist
De heer Van Kuijk, SBO
De heer Westerbeek, ROVER
De heer Wouda, Omgevingsdienst regio Utrecht

Welkom en introductie

De heer Ketelaars opent de vergadering en heet iedereen welkom. Hij geeft een toelichting op het programma.

Verslag klankbordgroepbijeenkomst 3

De heer Jonkman vertegenwoordigt niet de ANBO, maar samenwerkende ouderenbonden

Blz. 2: Toevoegen aan alinea 6: Het Actieplan Verkeersveiligheid is geen vraagteken meer, want het een Actieplan gaat er komen. In september start het onderzoek naar schoolroutes, dit vormt belangrijke input voor het op te stellen Actieplan Verkeersveiligheid. Het actieplan zelf wordt vastgesteld begin 2014.

Blz. 2: Toevoegen aan alinea 6: de relatie fietsers en verkeersveiligheid, waaronder oversteekbaarheid, wordt een volwaardige plek gegeven in het GVVP.

Blz. 3: toevoegen aan alinea 3: De ruit is aangedragen door een aantal leden van de klankbordgroep, maar niet door de klankbordgroep als geheel.

Vragen en opmerkingen naar aanleiding van het conceptrapport

Er wordt eerst een ronde gedaan waarin wordt gevraagd naar de algemene indruk van het conceptrapport. Daarna wordt het rapport per hoofdstuk doorgenomen.

Algemene indruk van het rapport

In meerderheid is men tevreden met het rapport zoals dat er nu ligt. Wel worden de volgende punten en vragen genoemd door één of meerdere klankbordgroepleden:

- Financiering van het GVVP: hoe verhouden de ambities zich tot de financiële middelen?

- Het aspect economie is onderbelicht. Welke keuzes worden gemaakt?
- De relatie met de Parkeernota is onduidelijk.
- Integratie groen en verkeer mag sterker.
- Onderbouwing en keuze wegencategorisering (ondermeer toelichting op 'de ruit').
- De maatregelen voor voetgangers komen niet duidelijk naar voren.
- De groei en het gebruik van scootmobielen ontbreekt.

Paul geeft een toelichting op de beschikbare financiële middelen. Naast het verkeersbudget dat beschikbaar is, wordt er ingezet op werk-met-werk bij onderhoudsprojecten. Daarnaast zijn er regionale projecten die worden gefinancierd vanuit het VERDER-programma. De beschikbare middelen worden duidelijker dan nu uiteen gezet in het rapport. Voorgesteld wordt om projecten die al zijn uitgevoerd of in 2013 worden uitgevoerd kenbaar te maken, bijvoorbeeld via een oplegnotitie. Enkele leden van de klankbordgroep zijn er voorstander van om een prioritering op te nemen bij de projecten die op de groslijst staan. De gemeente stelt voor de om de criteria die worden gehanteerd bij de afweging van de projecten op te nemen in het uitvoeringsprogramma. Prioritering is echter pas aan de orde bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma 2015 – 2018, voor het uitvoeringsprogramma van 2014 is daar geen tijd meer voor. Bovendien zijn de middelen in 2014 nog erg beperkt.

De voetnoot met een verwijzing dat Co Verdaas van de PvdA is wordt verwijderd.

Hoofdstuk 1 Inleiding

Blz. 8: Aangeven dat er geen eenduidigheid was voor wat betreft de keuzes die er zijn gemaakt ten aanzien van de wegencategorisering. De gemeente neemt deze opmerking ter kennisgeving aan.

Blz. 9: Toevoegen dat het streven was om een gemeentebreed plan te realiseren. (Gezien de publieke belangstelling is namelijk de vraag of dit daadwerkelijk gelukt is.). Dit wordt aangepast in het rapport. Het centrumplan wordt in een apart kader opgenomen. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 10: In het schema ook de evaluatie benoemen. Dit wordt aangepast in het rapport.

Hoofdstuk 2 Beleidskader en ontwikkelingen

Blz. 13: Onder het kopje regionale OV-visie meer nadruk op doorstroming van het openbaar vervoer leggen in plaats van de tram. De tram wordt verder op in het rapport toegelicht in een apart kader. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 14: Gevraagd wordt naar de status van het document: "DVM Sturingsvisie". De gemeente geeft aan dat de regionale sturingsvisie DVM als kader wordt meegenomen. Een vertegenwoordiging van de Zeister gemeenteraad heeft zitting in het BRU-bestuur die mede dit document heeft vastgesteld.

Blz. 14: Groen benoemen als onderdeel van de Structuurvisie. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 15: Hoe ga je om met luchtnota en keuzes die worden gemaakt? Hierop wordt door de gemeente aangegeven dat er bij nieuwe situaties / bij verkeersmaatregelen getoetst wordt op luchtkwaliteit.

Blz. 16: ABF-rapporten hanteren een ander groeicijfer dan het CBS. De gemeente neemt hiervan kennis.

Blz. 17: Duurzaam Veilig ontbreekt in het kader. Dit wordt aangepast in het rapport.

Hoofdstuk 3 Ambitie, visie en doelen

Blz. 18: De term 'geloofwaardige snelheid' schept onduidelijkheid. Toegevoegd wordt dat het gaat om een snelheid die past bij functie, vorm en gebruik.

Blz. 19: toevoegen bij verkeersongevallen: "per jaar" en "maximaal". Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 19: informatie toevoegen over huidige ongevallencijfers. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 20: weghalen van de tekst “dat de politie pas bekeurt bij ...” Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 20: Oversteekbaarheid opnemen als doel onder leefbaarheid. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 21: Gevraagd wordt hoe een goede koppeling gelegd met de doelen lucht en geluid? De gemeente geeft aan dat er op projectniveau, dus in het uitvoeringsprogramma, wordt aangegeven dat geluid en lucht niet mogen verslechteren. Daarnaast wordt aangegeven dat er rekening wordt gehouden met andere belangen, zoals groen. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 21: Voorgesteld wordt om ook een doelstelling op te nemen ten aanzien van wachttijden voor de fiets. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 21: Gevraagd wordt of de spitsuurfactor van 10% nader kan worden toegelicht. Dit zal in de tekst worden toegevoegd.

Blz. 22: VVN vindt de maximale halte-afstand van 600 meter te groot. De gemeente neemt hiervan kennis.

Blz. 25 : toevoegen onderaan bij doelgroepen fietsverkeer : fietsers vanuit Zeist naar station Den Dolder.

Hoofdstuk 4 Op naar maatregelen

Blz. 25/26: De fietsroutekaart wordt nog aangevuld met een aantal hoofdfietsroutes, zoals de Mesdaglaan, de route naar Austerlitz en Woudenberg en de route over de Amersfoortseweg. Langs alle provinciale wegen en naar de omliggende kernen dient een hoofdfietsroute te lopen. Dit wordt aangepast in het rapport.

Ten aanzien van de verbreding van de fietspaden langs de Breullaan volgt binnen enkele weken meer nieuws.

Blz. 27: Er bestaat een spanning tussen de ambities ten aanzien van de breedte van een fietspad en de verlichting ervan in relatie tot groen en natuur. Gevraagd wordt om dit expliciet te benoemen. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 27: toevoegen ‘idealiter’ bij bermbreedte. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 28: Ten aanzien van bewaakte fietsenstalling: opnemen doelen over openingstijden en verwijzen naar Fietsparkeur. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 29: Bij het kopje bedrijven: het woord ‘moeten’ wijzigen in ‘idealiter’. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 31: Toevoegen ambities ten aanzien van servicenetwerk, bijvoorbeeld over buslijn 59 en verbinding naar Austerlitz. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 36: De gemeente zal aan het College en de Raad meegeven dat ‘de ruit’ een wens is van een deel van de klankbordgroep. De gemeente heeft echter goede argumenten om vast te houden aan de regionale afspraken. Dit wordt niet aangepast in het rapport.

Blz. 36: Er wordt een punt gemaakt over het leveren van maatwerk ten aanzien van de wegcategorisering. De gemeente geeft aan dat dit in het rapport is opgenomen en als dit niet/onvoldoende is gebeurd, dient dit alsnog te worden opgenomen.

Blz. 40: Gevraagd wordt om de tabel over voetgangersoversteekplaatsen te verduidelijken. Dit wordt aangepast in het rapport.

Hoofdstuk 5 Wat er gaat gebeuren

Blz. 41: Hoofdstuk 5 wordt herschreven en de structuur wordt aangepast, zodat dit beter leesbaar en begrijpelijker wordt.

Blz. 44: Bij de projecten waarbij drempels worden verwijderd dient te worden opgenomen wat er voor terugkomt, om de streefwaarde op de betreffende weg te halen. Dit wordt aangepast in het rapport.

Blz. 44: Voor het onderdeel 'weghalen drempels Krakelingweg' neemt Wouter Das contact op met Patrick Greeven.

Vervolg

Het thema fietsstraten is niet meer behandeld. De memo is daarom schriftelijk uitgedeeld. De klankbordgroepleden kunnen tot en met woensdag 6 februari 2013 reageren op de memo. Vrijdag 1 februari 2013 wordt het verslag rondgestuurd met daarin de gemaakte opmerkingen op hoofdlijnen. De klankbordgroepleden hebben tot en met woensdag 6 februari 2013 om te komen met opmerkingen op detailniveau, mits daaraan behoefte bestaat.

Paul geeft een toelichting op het vervolgproces. Insteek is om de Ronde tafel in juni te organiseren. De besluitvorming kan dan plaatsvinden in juli 2013.

Afsluiting

Paul Ketelaars dankt iedereen voor de bijdrage en sluit de bijeenkomst af.

BIJLAGE 3. Presentatie Beleidsatelier

Op naar een actueel GVVP

Welkom op het eerste beleidsatelier voor de actualisering van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Zeist.



Inhoud

Aanpak actualisatie GVVP

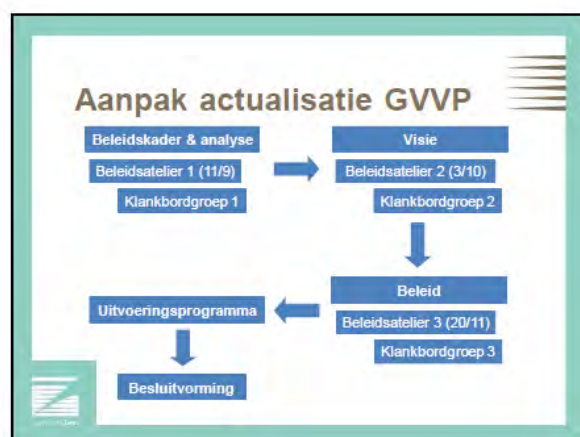
Analyse

- 2001-2009, 2009-heden, toekomstige situatie
- beleidskaders

Resultaat

- vandaag
- eindresultaat

Vragen

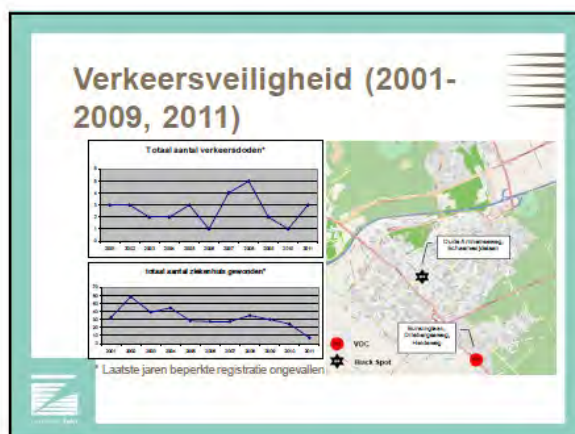
Planning

Activiteit	Datum
Beleidsatelier 1	11 september 2012
Klankbordgroep 1	25 september 2012
Beleidsatelier 2	3 oktober 2012
Internetpeiling	8 oktober – 2 november 2012
Klankbordgroep 2	22 oktober 2012
Beleidsatelier 3	20 november 2012
Klankbordgroep 3	10 december 2012
Opstellen Uitvoeringsprogramma	Januari 2013
Opstellen GVVP	Januari en februari 2013
Inpraak	Maart en april 2013
Besluitvorming	Voor het zomerreces van 2013



Analyse

Periode 2001-2009
Periode 2009-heden
Toekomstige situatie

Verkeersveiligheid (2001-2009)

Uitgevoerde maatregelen

- Inrichting verblijfsgebieden volgens Duurzaam Veilig
- Voortlichting en educatie
- Black spot: rotonde Schaerweijdelaan - Oude Amhemseweg (aangelegd in 2011)



Verkeersveiligheid Toekomstige situatie

Nog uit te voeren maatregelen

- VOC Dribergseweg / Heideweg: hier komen verkeerslichten (begin 2013)



Autoverkeer (2001-2009)

- Wegencategorisering GVVP 2001



Autoverkeer (2001-2009)

Uitgevoerde maatregelen, onder andere

- Reconstructie kruispunt Dribergseweg/Laan van Beek en Royen
- Herinrichting Dorpsstraat/Lageweg
- Realisatie Krakelingweg
- In de regel is bij onderhoud het nieuwe wegprofiel in lijn gebracht met het beleid



Autoverkeer (2009-heden)

Wegencategorisering

- Structuurvisie en Regionaal Verkeersmanagementplan



verder



Autoverkeer (2009-heden)

- Wegencategorisering
- Een aantal discussiepunten



Autoverkeer Toekomstige situatie

- Realisatie regionaal verkeersmanagement (diverse maatregelen op hoofdwegen 1ste orde)
- Studie naar eventuele verbreding Utrechtseweg tussen Jordanlaan en De Dreef
- Studie naar verlenging van busbaan op Dribergseweg
- Studie naar gewenste verkeersstructuur centrum
- Vervangen en moderniseren diverse verkeerslichten
- Waar mogelijk verkeerslichten vervangen door rotondes
- Mogelijke verbindingsweg Huis ter Heideweg - Autoboulevard

Fietsverkeer (2001-2009)

- Fietsnetwerk GVVP 2001



Fietsverkeer (2001-2009)

Uitgevoerde maatregelen

- Uitvoering Fietsactieplan (o.a. fietspaden Dolderseweg en Baarnseweg)



Fietsverkeer (2009-heden)

- Vrijliggend fietspad Zandbergenlaan
- Fietsbewegwijzering (binnen drie weken)
- Fietsroute Zeist – Soesterberg (in uitvoering; gereed begin 2013)

Fietsverkeer Toekomstige situatie

- Regionaal fietsnetwerk als basis voor nieuw op te stellen fietsnetwerk
- Nieuw fietsnetwerk in de maak, graag uw input!

Openbaar vervoer 2009-heden

- Begin 2012 regionale OV-visie vastgesteld in regionaal verband
- OV-visie gaat uit van een bepaalde dekkingsgraad en loopafstanden
- Begin 2013 wordt het buslijnenet hierop aangepast (vooral gevolgen in Zeist-West en Zeist-Noord)
- 2013 = toegankelijk maken bushaltes
- 2013 = bushaltes voorzien van voldoende fietsenstallingen

Openbaar vervoer Toekomstige situatie

- Toekomstig buslijnenet (vanaf 2013)
- Haalbaarheidsstudie tram



Beleidskaders

Bovenlokaal

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
- Beleidsimpuls Verkeersveiligheid
- Regionaal verkeers- en vervoersplan
- Regionale OV-visie
- Programma Regionaal Verkeersmanagement

Lokaal

- Structuurvisie Zeist
- Programma Zeist Duurzaam
- Luchtnota
- Geluidsnota
- Groenstructuurplan



Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

- Concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland
- Het faciliteren van mobiliteit over weg, spoor en vaarwegen
- Optimale ketenmobiliteit
- Goede afstemming tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling
- Aanscherping van de verkeersveiligheidsdoelstelling



Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

- Goede ongevallenregistratie
- Focus op jonge beginnende bestuurders
- Focus op ouderen
- Focus op fietsers
- Collectieve aanpak



Regionaal verkeers- en vervoersplan

- Kwalitatieve ontwikkeling van het openbaar vervoer, middels Randstadspoor en de ontwikkeling van overstappunten
- De fiets heeft een belangrijke plaats in de ketenmobiliteit
- Het organiseren van slim reizen
- Verbetering van de objectieve verkeersveiligheid
- Het terugdringen van de negatieve invloed van verkeer op de leefbaarheid en milieu



Regionale OV-visie

- Inzetten op de zware relaties, het verbindend netwerk
- Voor Zeist wordt een doorontwikkeling gezien van de tram Utrecht centrum-De Uithof over de binnenstadsas naar halte Mooi Zeist en in een verdere fase naar station Driebergen-Zeist
- De lightrailverbinding Utrecht-Baam is ook van belang voor Zeist
- Naast de zware relaties, wordt voor de dünnere lijnen ingezet op het versoberen en efficiënter maken van het buslijnenstelsel



Programma Regionaal Verkeersmanagement*

Doel

Het doel van Regionaal Verkeersmanagement (RVM) is het optimaal benutten van de ruimte in het verkeer- en vervoerssysteem.

Het regionaal verkeersmanagementplan bevat:

Sturingsvisie

– Beleidsmatige keuzes vastgelegd in een prioriteitenkaart en functiekaart, multimodale keuzes in prioritering tussen vervoerwijzen, keuzes in regelscenario's.

Verkeersmanagementmaatregelen

– Bijvoorbeeld verkeersregelinstanties (VRIs), toelidskeerinstanties (TDI's), dynamische route informatie panelen (DRIPs), camera's, toerogroen voor vrachverkeer.

Maatregelen weginfrastructuur

– Zoals, beijling, kleine infrastructuur, maatregelen, dynamische rijstrookindeling en opwaarderen aansluitingen.



* Toegevoegd op verzoek vanuit het beleidsateller van 11 september 2012

verder

Structuurvisie Zeist

- Flink verbetering openbaar vervoer
- Verbeteren bereikbaarheid autoverkeer: het bestaande wegnnet (Z-structuur) aanpassen.
- Tegelijkertijd doorgaand gemotoriseerd verkeer tegengaan en sluiproutes onaantrekkelijk maken
- Kneipunten hoofdietsroutes oplossen
- Eventueel een fietssnelweg
- Het scheiden van de verkeersstromen auto en openbaar vervoer, zodat de doorstroming verbetert
- Leefbaarheid heeft prioriteit bij eventuele verbreding van bestaande snelwegen



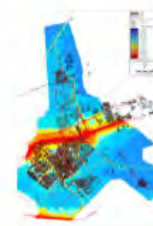
Programma Zeist Duurzaam

- Duurzaamheid is het centrale en leidende principe voor het gemeentelijk beleid
- Duurzame mobiliteit draagt bij aan een duurzame economie
- Invulling geven aan duurzame mobiliteit door het stimuleren van groene parkeerplaatsen, autodaten, elektrisch laadpunt, fietsactieplan, GVVP, fietsmonitor, platform vervoersmanagement
- In het SLOK-klimaatprogramma is de volgende doelstelling opgenomen voor verduurzamen van de gemeentelijke organisatie: 5% besparing fossiele brandstoffen en/of inkoop duurzame brandstoffen (gemeentelijk wagenpark, dienstreizen, woon-werkverkeer)

Programma Zeist Duurzaam 2012 - 2014

Luchtnota ^{TSS}

- Ziet het te actualiseren GVVP als kans om het gebruik van openbaar vervoer, fietsgebruik, regionaal verkeersmanagement en alternatieve routes voor drukke stagnerende verkeersaders te stimuleren
- En als kans om via het geactualiseerde GVVP duurzaam vervoer stimuleren of faciliteren



Geluidsnota

- Het reguleren van het geluid in de leefomgeving
- Vooral op uitvoeringsniveau gericht



Groenstructuurplan

- Het hoofddoel van het groenstructuurplan is het veiligstellen, koesteren en versterken van het groene karakter van Zeist



Speelruimte

- Wegencategorisering vervolmaken
- Fietsnetwerk verbeteren
- Ketenmobiliteit bevorderen
- Mobiliteitsmanagement
- Ideeën om duurzaamheid een plaats te geven

Resultaten

Vandaag

- Informatie gedeeld over huidig GVVP (2001) en analyse huidige situatie: veel ligt al vast, maar op een aantal onderwerpen kunnen aanpassingen aan het verkeer- en vervoersbeleid worden gemaakt
- Overzicht van knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer in Zeist -> uw inbreng

Eindresultaat: GVVP 2013-2023

- Visie en beleidsaccenten op verkeer en vervoer in de gemeente Zeist, aansluitend bij de huidige praktijk
- Een uitvoeringsprogramma

Vragen

www.zeist.nl/gvvp

Volg het verloop, de data en toegevoegde documenten van het GVVP



Publiekshal • Slotlaan 20, Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist
telefoon 14 030 • zeist@zeist.nl
www.zeist.nl • [www.twitter.com/gemeentezeist](https://twitter.com/gemeentezeist)

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

BIJLAGE 4. Resultaten internetenquête

Vraag 1 Open vraag naar knelpunten

Vraag

Vraag 1: Ervaart u in de huidige situatie knelpunten met betrekking tot verkeer en vervoer in Zeist?

Onderstaand zijn de antwoorden die meerdere keren zijn gegeven gerubriceerd. De top 3 van meest gegeven antwoorden gaat over:

1. Doorstroming Driebergseweg nabij station Driebergen-Zeist (50x genoemd)
2. Doorstroming op de Utrechtseweg (30x genoemd)
3. Klachten over werkzaamheden die plaatsvonden tijdens de enquête (15x genoemd)

Rubricering

Meer dan 50x genoemd

Het belangrijkste probleem is de **doorstroming** op de **Driebergseweg**, met name rond station Driebergen-Zeist. Vooral in de spits duurt het te lang om Zeist in of uit te komen.

30 x genoemd

Gerelateerd aan het bovengenoemde probleem geldt hetzelfde voor de **Utrechtseweg** en in mindere mate voor de overige toegangswegen (richting Amersfoort en Bunnik). (30x)

15 x genoemd

Op het moment van de enquête waren er een groot aantal **wegwerkzaamheden**, ook op de belangrijke toegangswegen. Er werd geklaagd dat deze slecht gepland waren, omdat ze grotendeels tegelijk zijn.

10 x genoemd

Er zijn te veel wegen met drempels, die ook vaak te hoog zijn. Daardoor moet de snelheid nog veel verder verminderd worden dan toegestane snelheid. Misschien is hier ook iets mogelijk met wegversmallingen e.d.

De verkeerslichten op de doorgaande wegen zijn slecht afgestemd, wat leidt tot onnodig **lange wachttijden**. Dit geldt voor meerdere kruispunten, maar het kruispunt Antonlaan/Steynlaan werd hierbij specifiek een aantal keer genoemd. (10x)

Minder dan 10 x genoemd

In het centrum van Zeist zijn er veel **eenrichtingswegen**, waardoor er veel en onnodig moet worden omgereden en sommige locaties bijna niet vindbaar of bereikbaar zijn. (7x)

Er is te veel **sluipverkeer** door de wijken. Een aantal 30 km/h-wegen hebben veel doorgaand verkeer, waardoor er ook vaak te hard wordt gereden. (7x)

De **verkeerssituatie** in en rondom het **centrum** is onduidelijk en gevaarlijk. Er is te veel gemotoriseerd verkeer, waardoor het minder veilig is voor o.a. fietsers. (6x)

Er zijn te weinig (beveiligde) **fietsenstallingen** in het centrum. (4x)

Het **openbaar vervoer** van en naar de NS-stations is zeer matig, door slechte aansluitingen. (3x)

Voor **fietsers** vanuit Kerkebosch richting station Driebergen-Zeist is het lastig de Driebergseweg **over te steken**. (3x)

Het **Scholenlaantje** is te gevaarlijk voor fietsers, doordat er ook veel gemotoriseerd verkeer is. (3x)

NB: Sommige respondenten vinden dat er geen knelpunten zijn. Anderen vinden dat er knelpunten zijn, maar benoemen deze niet en een aantal noemen meerdere knelpunten. Ook zijn er een aantal heel specifieke knelpunten die maar één keer genoemd zijn. Dit laatste type is hier buiten beschouwing gelaten.

Vraag 2 Toelichting op autonetwerk

Om de vragen die betrekking hebben op de functie en inrichting van het wegennet van Zeist goed te kunnen beantwoorden, willen wij eerst een beknopte uitleg geven.

In Zeist liggen doorgaande wegen, dit zijn wegen die wijken verbinden en Zeist verbinden met gemeenten daar omheen. Dit zijn grofweg de 50km-wegen in de gemeente. Tussen die doorgaande wegen liggen woongebieden, hier staat verblijven centraal. Dit zijn grofweg de 30km-wegen in de gemeente. Dit betekent dat het niet de bedoeling is dwars om door de woongebieden heen te rijden als je daar geen herkomst of bestemming hebt, je moet er omheen rijden via de doorgaande wegen. Dit is namelijk gunstig voor de veiligheid en het woongenot in die woongebieden. Verkeer uit de woongebieden moet 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 zogenaamde buurtverzamelwegen, de andere wegen zijn woonstraten. De buurtverzamelwegen (bijvoorbeeld Griffensteijnselaan) zijn logischerwijs weer net iets drukker dan woonstraten. Beiden zijn 30 km/h. De doorgaande wegen zijn dan ook een stuk drukker dan de wegen in de woongebieden, omdat het verkeer zich daar concentreert. De drukte in de woonwijken is beperkt (tot maximaal 2.500 voertuigen per etmaal in woonstraten en tot maximaal 4.000 voertuigen per etmaal in buurtverzamelwegen).

Begrijpt u bovenstaande uitleg?

Ja, ik begrijp het	147	95,5 %
Nee, ik begrijp het niet	7	4,5 %
Totaal	154	100,0 %

Vraag 3 Wegennet met grote verblijfsgebieden

Als u naar de huidige situatie kijkt in de gemeente Zeist, zou u dan minder doorgaande wegen willen en meer woonstraten?

Dit betekent dat de verkeersintensiteiten (drukke) op de doorgaande wegen (de zwart gekleurde wegen) toenemen, omdat er omgereden zal moeten worden. Dat betekent mogelijk verbreding van deze doorgaande wegen. Om het verkeer dat geen bestemming heeft in de tussenliggende woongebieden tegen te gaan, zullen verkeercirculatiemaatregelen moeten worden genomen. Te denken valt dan aan het instellen van eenrichtingsverkeer, het fysiek onmogelijk maken om door een wijk te rijden (een 'knip' in de weg maken) of het plaatsen van veel drempels.

Stelling: Ik wil minder doorgaande wegen en meer woonstraten.

Helemaal mee eens	25	16,3 %
Mee eens	27	17,6 %
Oneens	42	27,5 %
Helemaal oneens	52	34,0 %
Geen mening	7	4,6 %
Totaal	153	100,0 %

Vraag 4 Wegennet met kleine verblijfsgebieden

Als u naar de huidige situatie kijkt in de gemeente Zeist, zou u dan meer doorgaande wegen willen en minder woonstraten? Dit betekent dat de verkeersintensiteiten (drukke) wordt verdeeld over de doorgaande wegen (dit zijn de zwart en blauw gekleurde wegen: beide 50 km/uur). Het verkeer met een bestemming in een woongebied rijdt via de zwarte en de blauwe routes naar de woonwijk. Hier zijn maatregelen nodig voor verkeersveiligheid, zoals drempels of plateaus.

Stelling: Ik wil meer doorgaande wegen en minder woonstraten.

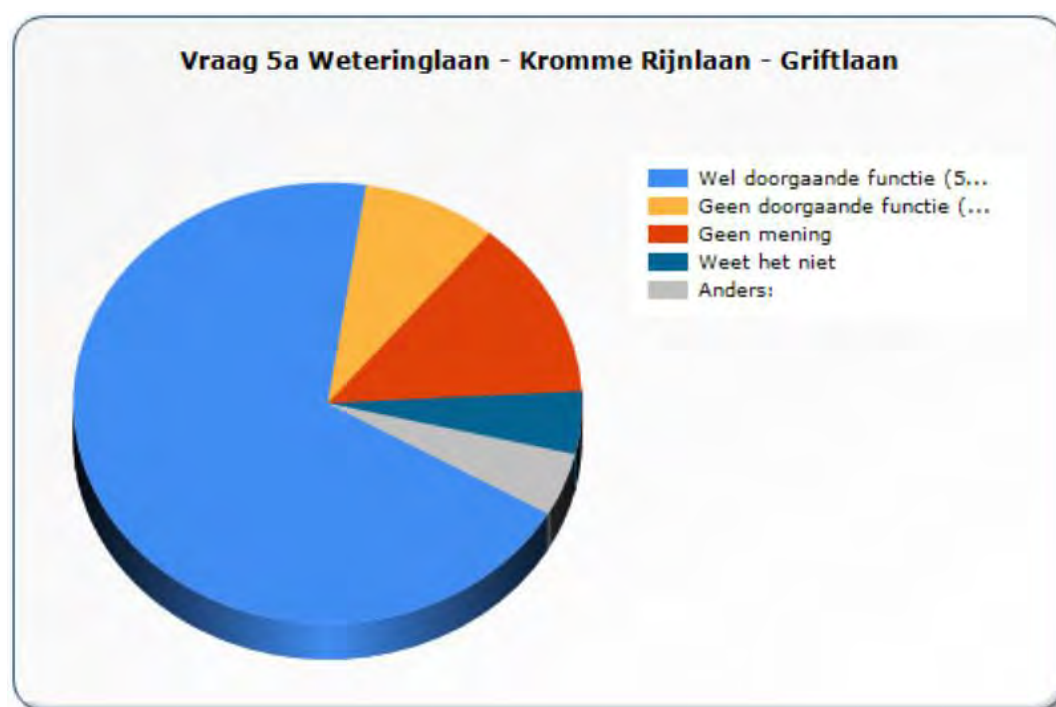
Totaal	153	100,0%
Helemaal mee eens	27	17,6 %
Mee eens	42	27,5 %
Oneens	34	22,2 %
Helemaal oneens	41	26,8 %
Geen mening	9	5,9 %

Vraag 5 Doorgaande wegen

Wij willen graag u mening weten over de functie en inrichting van een aantal wegen in Zeist.

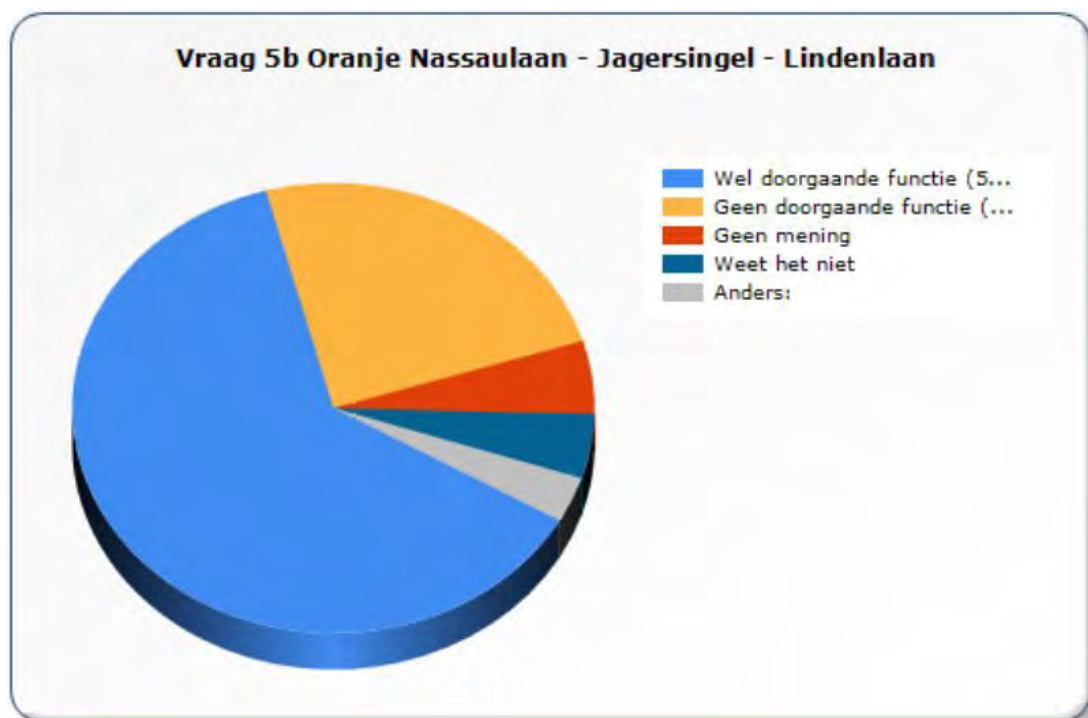
Vraag 5a Weteringlaan - Kromme Rijnlaan – Griftlaan

Wel doorgaande functie (50 km/u, drukkere weg, geen snelheidsbeperkende maatregelen)	105	69,1 %
Geen doorgaande functie (30 km/u, minder drukke weg, wel snelheidsbeperkende maatregelen)	13	8,6 %
Geen mening	20	13,2 %
Weet het niet	7	4,6 %
Anders:	7	4,6 %
Totaal	152	100,0 %



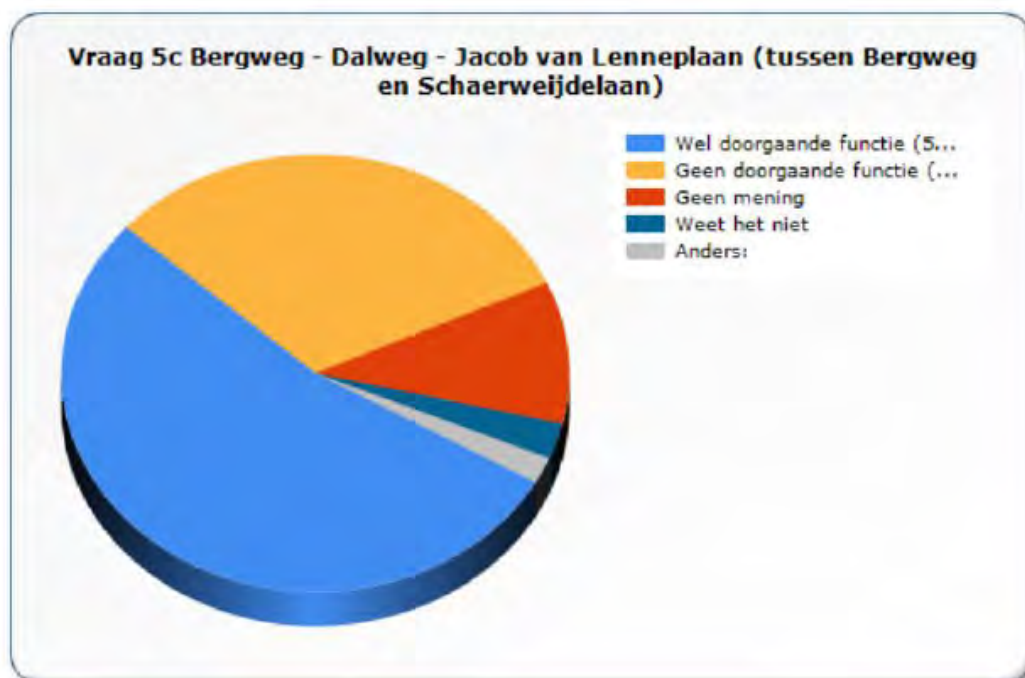
Vraag 5b Oranje Nassaulaan - Jagersingel - Lindenlaan

Wel doorgaande functie (50 km/u, drukkere weg, geen snelheidsbeperkende maatregelen)	95	62,5 %
Geen doorgaande functie (30 km/u, minder drukke weg, wel snelheidsbeperkende maatregelen)	37	24,3 %
Geen mening	8	5,3 %
Weet het niet	7	4,6 %
Anders:	5	3,3 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 5c Bergweg - Dalweg - Jacob van Lennep (tussen Bergweg en Schaerweijdelaan)

Wel doorgaande functie (50 km/u, drukkere weg, geen snelheidsbeperkende maatregelen)	81	53,3 %
Geen doorgaande functie (30 km/u, minder drukke weg, wel snelheidsbeperkende maatregelen)	48	31,6 %
Geen mening	16	10,5 %
Weet het niet	4	2,6 %
Anders:	3	2,0 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 6 Inrichting doorgaande wegen

Om er op de doorgaande wegen voor te zorgen dat deze goed doorstromen, zodat er ook werkelijk gebruik van wordt gemaakt, zijn snelheidsbeperkende maatregelen beperkt. Graag leggen wij u enkele stellingen voor over de toepassing van snelheidsbeperkende maatregelen op de doorgaande wegen.

Vraag 6a Snelheidsremmende maatregelen op de drukste wegen

De drukste doorgaande wegen worden zo ingericht dat het voor de gebruiker duidelijk is dat de maximum snelheid 50 (buiten de bebouwde kom 60 of 80) km/uur is. Om de doorstroming goed te houden worden er geen snelheidsremmende maatregelen genomen.

Helemaal eens	82	53,9 %
Eens	47	30,9 %
Oneens	16	10,5 %
Helemaal oneens	6	3,9 %
Geen mening	1	0,7 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 6b Snelheidsremmende maatregelen op de andere doorgaande wegen

Op de minder drukke doorgaande wegen worden waar nodig wegversmallingen aangebracht om verkeer te remmen.

Helemaal eens	26	17,1 %
Eens	61	40,1 %
Oneens	39	25,7 %
Helemaal oneens	25	16,4 %
Geen mening	1	0,7 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 7 Inrichting woongebieden

Om er in de woongebieden voor te zorgen dat er niet te snel wordt gereden, zijn snelheidsbeperkende maatregelen noodzakelijk. Graag leggen wij u enkele stellingen voor over de toepassing van snelheidsbeperkende maatregelen in de woonwijk.

Vraag 7a Verkeersplateaus woonstraten

De aanleg van verkeersplateaus op kruispunten vind ik een goede maatregel om de veiligheid in de woonstraten te verbeteren.

Helemaal eens	39	25,7 %
Eens	70	46,1 %
Oneens	24	15,8 %
Helemaal oneens	12	7,9 %
Geen mening	7	4,6 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 7b Verkeersplateaus buurtverzamelwegen

De aanleg van verkeersplateaus op kruispunten vind ik een goede maatregel om de veiligheid op de buurtverzamelwegen te verbeteren.

Helemaal eens	34	22,4 %
Eens	59	38,8 %
Oneens	35	23,0 %
Helemaal oneens	13	8,6 %
Geen mening	11	7,2 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 7c Verkeersdrempels woonstraten

De aanleg van drempels in de woonstraten vind ik een goede maatregel om de veiligheid te verbeteren.

Helemaal eens	35	23,0 %
Eens	49	32,2 %
Oneens	43	28,3 %
Helemaal oneens	20	13,2 %
Geen mening	5	3,3 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 7d Verkeersdrempels buurtverzamelwegen

De aanleg van drempels op buurtverzamelwegen vind ik een goede maatregel om de veiligheid te verbeteren.

Helemaal eens	22	14,5 %
Eens	46	30,3 %
Oneens	48	31,6 %
Helemaal oneens	27	17,8 %
Geen mening	9	5,9 %
Totaal	152	100,0 %



Onderdeel openbaar vervoer

Vraag 8 Fietsenstallingen bij openbaar vervoer haltes

Vraag 8a

Ik vind dat de gemeente er voor moet zorgen dat er voldoende stallingen zijn om de fiets te parkeren bij openbaar vervoerhaltes. Wanneer blijkt dat er een tekort ontstaat, plaatst de gemeente fietsenstallingen bij. Dit levert een goede bijdrage om mensen met het openbaar vervoer te laten gaan.

Helemaal eens	66	43,4 %
Eens	64	42,1 %
Oneens	12	7,9 %
Helemaal oneens	4	2,6 %
Geen mening	6	3,9 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 8b

Ik vind dat de gemeente ook stallingen mag bij plaatsen bij openbaar vervoer haltes al gaat dat ten koste van bijvoorbeeld groen, stedenbouwkundige kwaliteit, uitzicht vanaf woningen.

Helemaal eens	40	26,3 %
Eens	48	31,6 %
Oneens	41	27,0 %
Helemaal oneens	12	7,9 %
Geen mening	11	7,2 %
Totaal	152	100,0 %

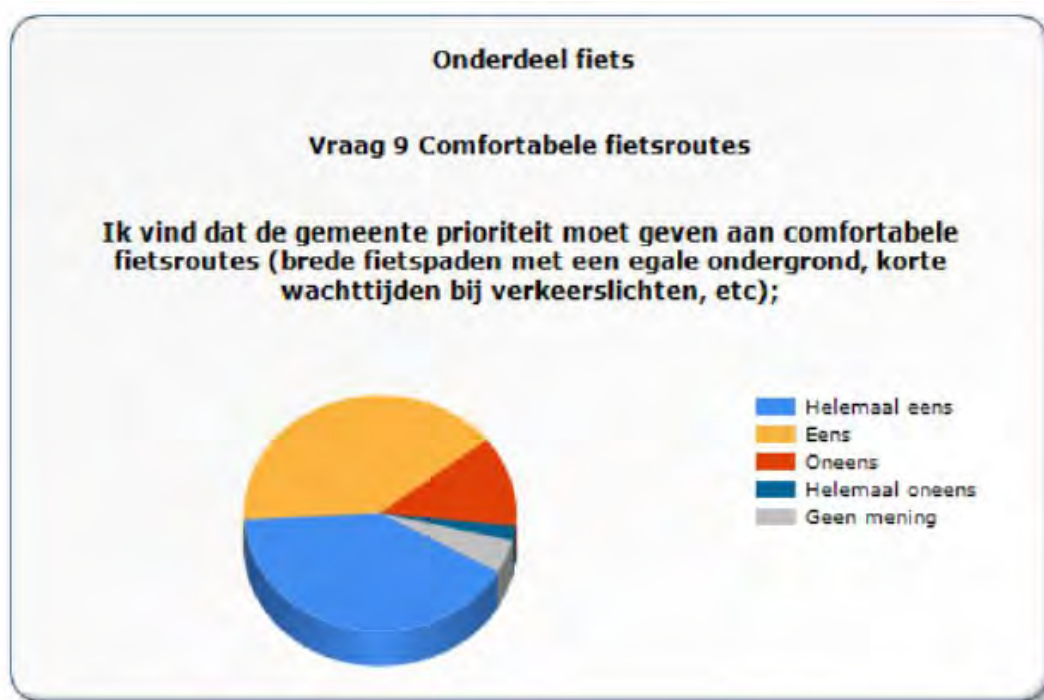


Onderdeel fiets

Vraag 9 Comfortabele fietsroutes

Ik vind dat de gemeente prioriteit moet geven aan comfortabele fietsroutes (brede fietspaden met een egale ondergrond, korte wachttijden bij verkeerslichten, etc);

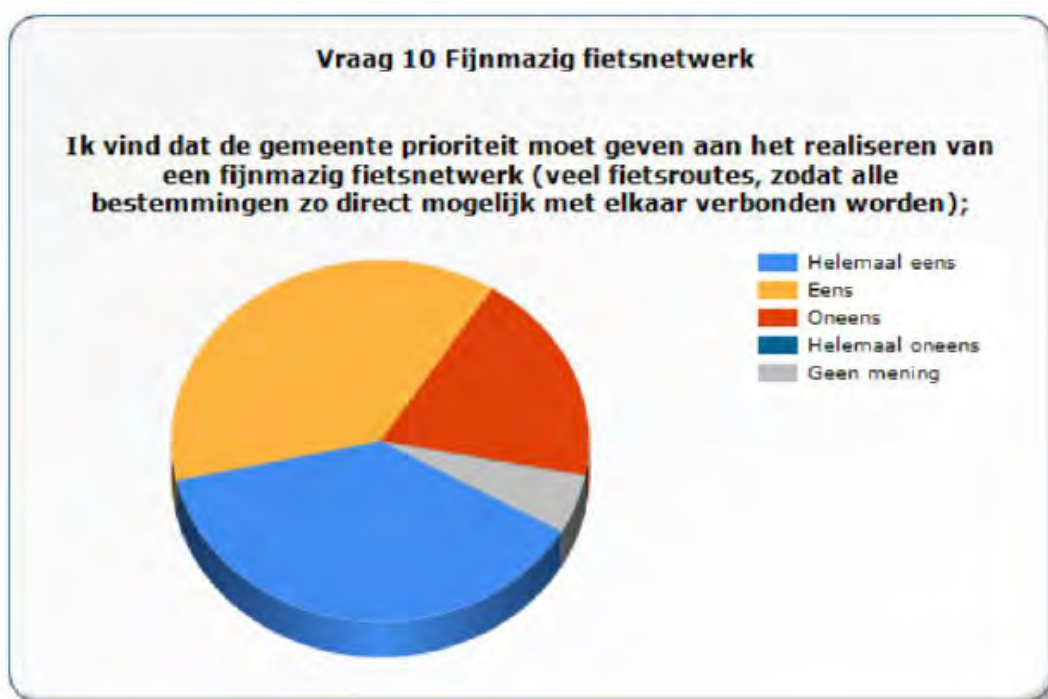
Helemaal eens	62	40,8 %
Eens	61	40,1 %
Oneens	19	12,5 %
Helemaal oneens	3	2,0 %
Geen mening	7	4,6 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 10 Fijnmazig fietsnetwerk

Ik vind dat de gemeente prioriteit moet geven aan het realiseren van een fijnmazig fietsnetwerk (veel fietsroutes, zodat alle bestemmingen zo direct mogelijk met elkaar verbonden worden);

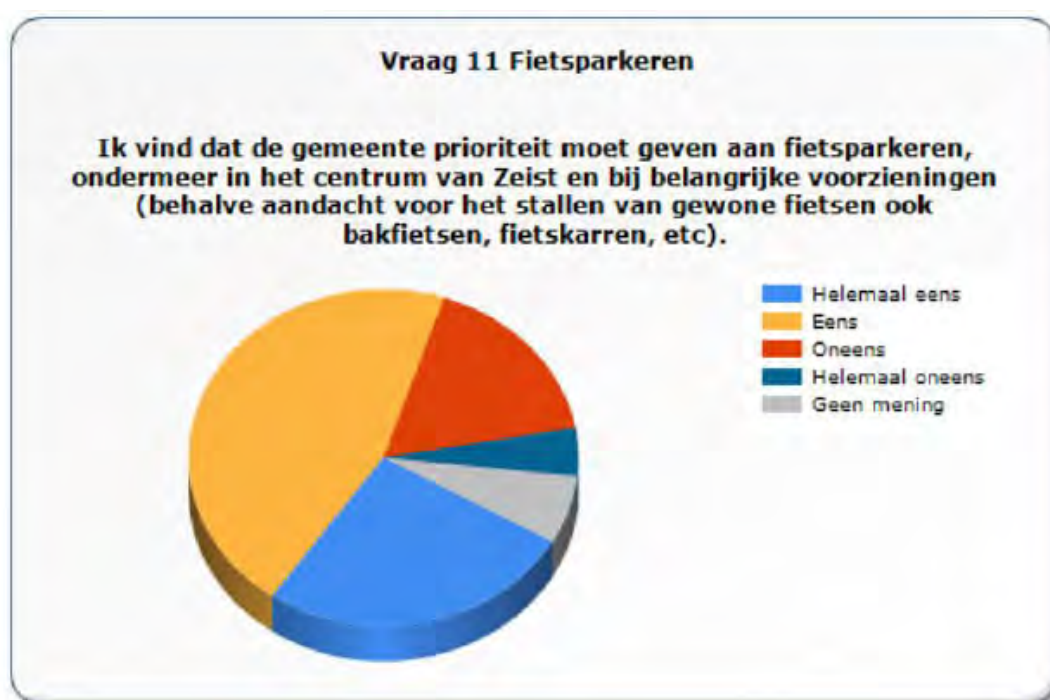
Helemaal eens	58	38,2 %
Eens	57	37,5 %
Oneens	29	19,1 %
Helemaal oneens	0	0,0 %
Geen mening	8	5,3 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 11 Fietsparkeren

Ik vind dat de gemeente prioriteit moet geven aan fietsparkeren, ondermeer in het centrum van Zeist en bij belangrijke voorzieningen (behalve aandacht voor het stallen van gewone fietsen ook bakfietsen, fietskarren, etc).

Helemaal eens	40	26,3 %
Eens	69	45,4 %
Oneens	26	17,1 %
Helemaal oneens	7	4,6 %
Geen mening	10	6,6 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 12 Fietsstraten

Een fietsstraat is een straat die is ingericht als fietsroute, meestal uitgevoerd in rood asfalt. In een fietsstraat is de auto te gast en mag de fietser midden op de weg fietsen, de auto moet hier dan achter blijven rijden. Ik vind dat alle woonstraten waar meer fietsers dan auto's gebruik van maken, moeten worden ingericht als fietsstraat

Eens, de gemeente mag zelfs maatregelen treffen (zoals het instellen van eenrichtingsverkeer of het afsluiten van wegen voor autoverkeer) om ervoor te zorgen dat er meer fietsers dan auto's van een woonstraat gebruik maken;	44	28,9 %
Eens, maar de gemeente moet geen maatregelen treffen om dit te bereiken;	41	27,0 %
Oneens, ik vind fietsstraten een slecht idee.	67	44,1 %
Totaal	152	100,0 %

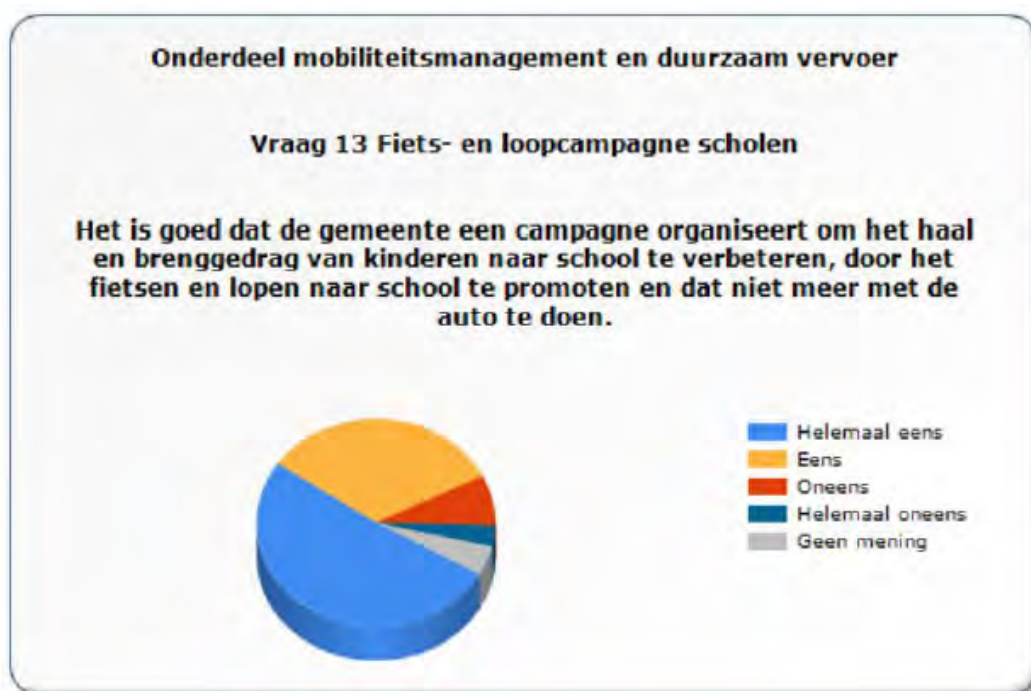


Onderdeel mobiliteitsmanagement en duurzaam vervoer

Vraag 13 Fiets- en loopcampagne scholen

Het is goed dat de gemeente een campagne organiseert om het haal en brenggedrag van kinderen naar school te verbeteren, door het fietsen en lopen naar school te promoten en dat niet meer met de auto te doen.

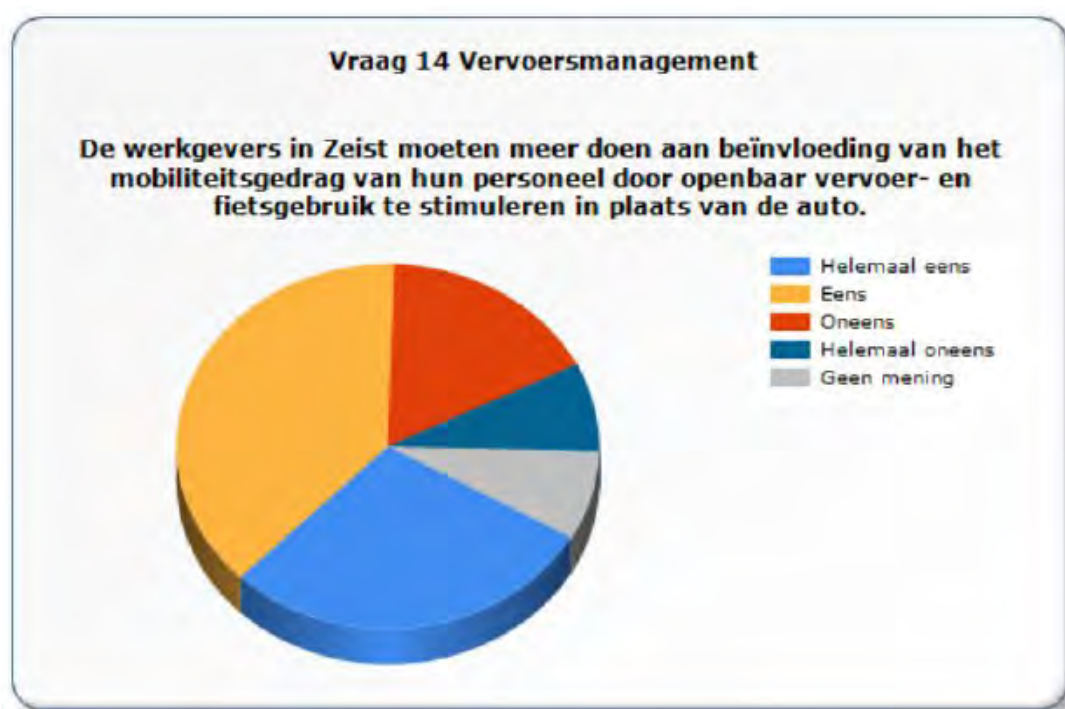
Helemaal eens	78	51,3 %
Eens	50	32,9 %
Oneens	12	7,9 %
Helemaal oneens	5	3,3 %
Geen mening	7	4,6 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 14 Vervoersmanagement

De werkgevers in Zeist moeten meer doen aan beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag van hun personeel door openbaar vervoer- en fietsgebruik te stimuleren in plaats van de auto.

Helemaal eens	44	28,9 %
Eens	58	38,2 %
Oneens	26	17,1 %
Helemaal oneens	12	7,9 %
Geen mening	12	7,9 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 15 Fietsenstallingen bij bedrijven

De fietsenstallingvoorzieningen bij werkgevers in Zeist moeten worden verbeterd.

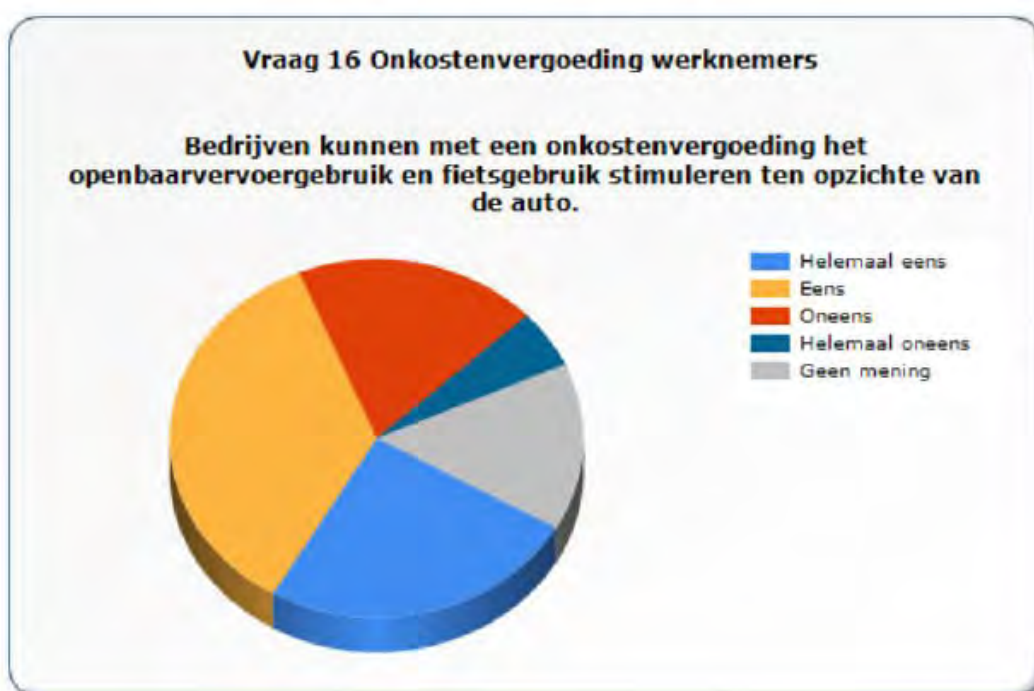
Helemaal eens	22	14,5 %
Eens	39	25,7 %
Oneens	14	9,2 %
Helemaal oneens	5	3,3 %
Geen mening	72	47,4 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 16 Onkostenvergoeding werknemers

Bedrijven kunnen met een onkostenvergoeding het openbaarvervoer gebruik en fietsgebruik stimuleren ten opzichte van de auto.

Helemaal eens	38	25,0 %
Eens	54	35,5 %
Oneens	29	19,1 %
Helemaal oneens	8	5,3 %
Geen mening	23	15,1 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 17 Promoten van e-fiets en e-scooter

De gemeente Zeist moet zich actief inzetten om de e-fiets en e-scooter te promoten, bijvoorbeeld door een probeerdag te organiseren.

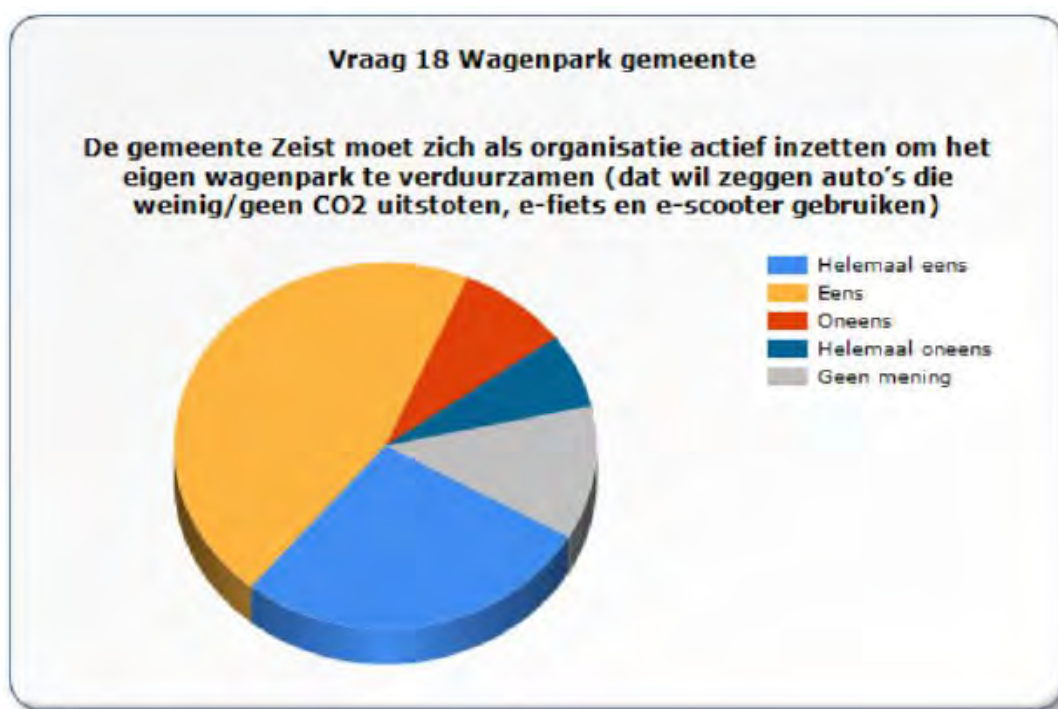
Helemaal eens	18	11,8 %
Eens	33	21,7 %
Oneens	47	30,9 %
Helemaal oneens	27	17,8 %
Geen mening	27	17,8 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 18 Wagenpark gemeente

De gemeente Zeist moet zich als organisatie actief inzetten om het eigen wagenpark te verduurzamen (dat wil zeggen auto's die weinig/geen CO2 uitstoten, e-fiets en e-scooter gebruiken)

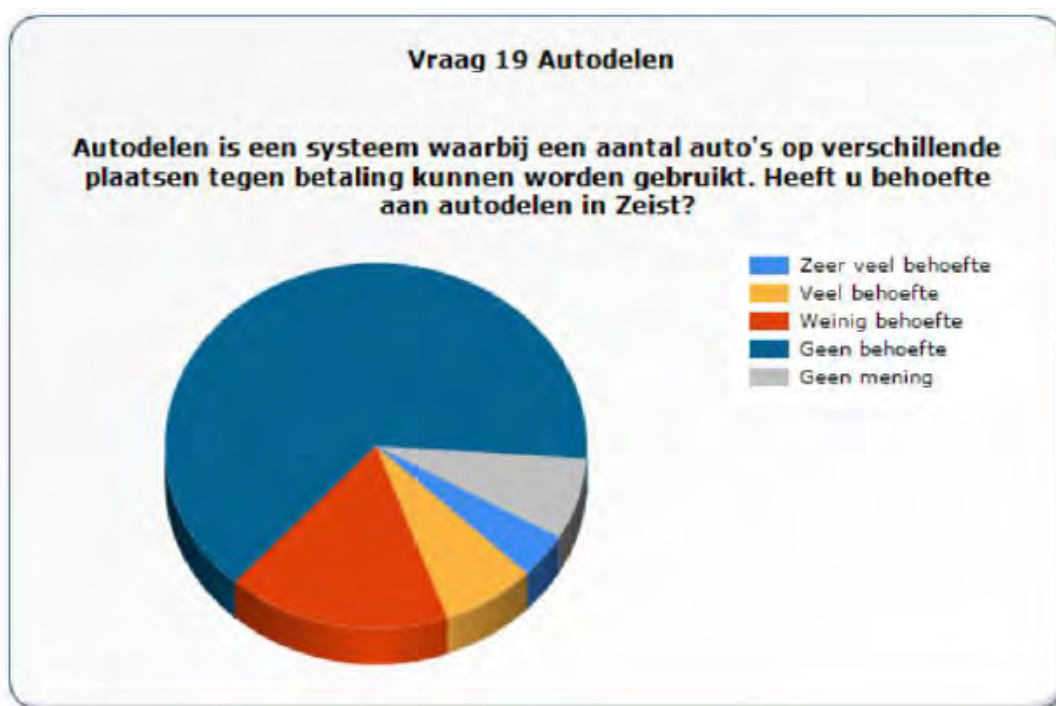
Helemaal eens	42	27,6 %
Eens	69	45,4 %
Oneens	13	8,6 %
Helemaal oneens	10	6,6 %
Geen mening	18	11,8 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 19 Autodelen

Autodelen is een systeem waarbij een aantal auto's op verschillende plaatsen tegen betaling kunnen worden gebruikt. Heeft u behoefte aan autodelen in Zeist?

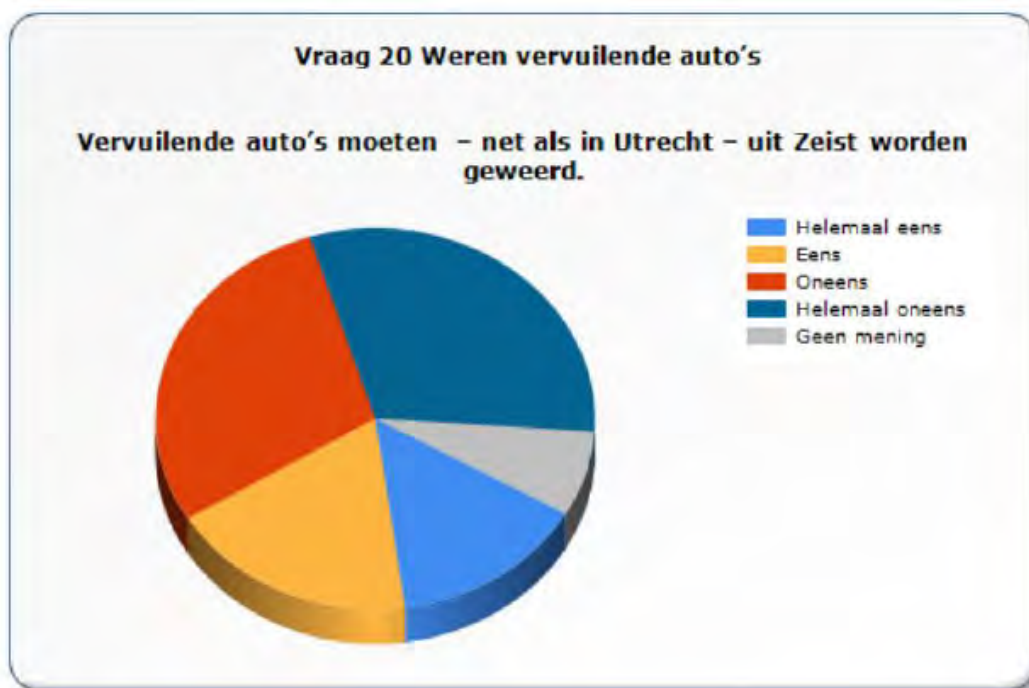
Zeer veel behoefte	6	3,9 %
Veel behoefte	11	7,2 %
Weinig behoefte	26	17,1 %
Geen behoefte	98	64,5 %
Geen mening	11	7,2 %
Totaal	152	100,0 %



Vraag 20 Weren vervuilende auto's

Vervuilende auto's moeten – net als in Utrecht – uit Zeist worden geweerd.

Helemaal eens	22	14,5 %
Eens	28	18,4 %
Oneens	44	28,9 %
Helemaal oneens	47	30,9 %
Geen mening	11	7,2 %
Totaal	152	100,0 %



BIJLAGE 5. SMART-doelen

Verkeersveiligheid

- Het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in de gemeente Zeist is gedaald tot maximaal 2 verkeersdoden en 20 ziekenhuisgewonden per jaar in 2023.
 - o S = Het gaat om verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in de gemeente Zeist, zoals geregistreerd door de politie.
 - o M = De meetbaarheid hangt sterk af van de kwaliteit van de rapportages die de politie maakt bij ongevallen¹. Daarmee is de meetbaarheid soms discutabel. Er bestaat echter geen andere hanteerbare meetmethode.
 - o A = Het streven is om geen verkeersdoden en ziekenhuisgewonden te hebben. Echter hoe veilig ontwerpen ook gemaakt worden, de menselijke factor blijft altijd een rol spelen. Relatief kleine aantallen zijn daarom gebruikelijk.
 - o R = In de periode 2001-2008 varieerde het aantal verkeersdoden tussen 1 en 5. Een maximum van 2 mag dus als realistisch worden beschouwd. Dat is iets onder het gemiddelde voor een stad met de omvang van Zeist. In de periode 2001-2008 fluctueerde het aantal ziekenhuisgewonden tussen 28 en 58, waarbij er sinds 2005-2007 een trendbreuk zichtbaar leek. Gegeven een voortzetting van deze trend mag het aantal van 20 als realistisch worden verondersteld.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 – het einde van de looptijd van dit GVVP – zijn bereikt.

Oversteekbaarheid

- In 2023 is bij iedere kruising van 1^e en 2^e orde wegen een oversteekvoorziening aanwezig, aangevuld met oversteekvoorzieningen op veelgebruikte looproutes die wegen van de 1^e en 2^e orde op wegvakniveau kruisen.
 - o S = het gaat om oversteekvoorzieningen op kruisingen en wegvakken van 1^e en 2^e orde wegen. Als het gaat om oversteekvoorzieningen op wegvakniveau is de minimale loopafstand tot de dichtstbijzijnde kruising 125 meter.
 - o M = op basis van een geografische kaart is de afstand te meten.
 - o A = Een maximale loopafstand van 125 meter wordt landelijk gehanteerd.
 - o R = Oversteekvoorzieningen op kruisingen en waar nodig op wegvakken is haalbaar.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.

Leefbaarheid en verblijfskwaliteit

- De gemiddelde **snelheid** in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom is maximaal 35 km/u in 2023.
 - o S = De snelheid betreft de gemiddelde snelheid.
 - o M = Op basis van tellingen en metingen kan de gemiddelde snelheid worden bepaald.
 - o A = De streefwaarde van de gemiddelde snelheid is 30 km/uur. Echter in de praktijk blijkt dat deze waarde zelden tot zeer zelden wordt behaald.
 - o R = Een realistische waarde voor de gemiddelde snelheid is daarom 35 km/uur.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- De **intensiteit** in woonstraten bedraagt maximaal 2.500 motorvoertuigen per etmaal en op buurtverzamelwegen maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal in 2023.
 - o S = Het betreft de intensiteit op woonstraten en buurtontsluitingswegen, uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal.
 - o M = Dit is meetbaar met behulp van gegevens uit tellussen.
 - o A = De genoemde intensiteiten zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen conform Duurzaam Veilig. Eerder zijn in Zeist vergelijkbare normen gehanteerd in het Verkeerscirculatieplan Den Dolder. Het is overigens geen doel op zich om de intensiteiten te behalen. Het streven is om zo min mogelijk verkeer aan te trekken in woonstraten en buurtverzamelwegen.
 - o R = Gegeven de huidige intensiteiten en de te verwachten toekomstige intensiteiten in het verkeersmodel zijn de gestelde intensiteiten realistisch.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.

¹ Na 2008 zijn de rapportages over verkeersdoden en ziekenhuisgewonden niet meer betrouwbaar opgesteld. De verwachting is dat een betrouwbare vastlegging vanaf 2014 weer op orde is.

- De gemiddelde **snelheid** op 1^e en 2^e orde wegen binnen de bebouwde kom is lager dan 55 km/u in 2023.
 - o S = De snelheid betreft de gemiddelde snelheid op 1^e en 2^e orde wegen binnen de bebouwde kom.
 - o M = Op basis van statistische gegevens kan de gemiddelde snelheid worden bepaald.
 - o A = De streefwaarde van de snelheid is 50 km/uur. Echter in de praktijk blijkt dat deze waarde zelden tot zeer zelden wordt behaald.
 - o R = Een realistische en tegelijk ook ambitieuze, grenswaarde voor de gemiddelde snelheid is daarom 55 km/uur.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- De **intensiteit** op 2^e orde wegen bedraagt maximaal 10.000 (krap profiel) of 15.000 (ruim profiel) motorvoertuigen per etmaal per etmaal in 2023.
 - o S = Het betreft de intensiteit op 2^e orde wegen, uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal.
 - o M = Dit is meetbaar met behulp van gegevens uit tellussen.
 - o A = De genoemde intensiteiten zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen conform Duurzaam Veilig. De intensiteiten zijn geen doel op zich, maar geven aan wanneer de grens van een wegtype redelijker wijs is bereikt.
 - o R = Gegeven de huidige intensiteiten en de te verwachten toekomstige intensiteiten in het verkeersmodel zijn de gestelde intensiteiten realistisch.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- **Doorgaand autoverkeer** weren uit centrum en woonwijken. Dus het doorgaande verkeer te concentreren op de wegen van de 1^e orde. Het aandeel doorgaand verkeer bedraagt op de wegen die niet van de 1^e orde zijn in 2023 maximaal 10%, dit betekent een spitsuurfactor van 10%.
 - o S = De beleidsdoelen zijn gesteld voor het centrum en de woonwijken. Onder doorgaand verkeer wordt verstaan: autoverkeer dat binnen een beperkt tijdsbestek door Zeist rijdt en een herkomst en bestemming heeft buiten Zeist.
 - o M = Doorgaand autoverkeer kan worden gemeten door verschillende typen onderzoek. In het monitoringsplan krijgt dit nadere invulling.
 - o A = Het streven is om geen doorgaand autoverkeer in het centrum en de woonwijken te hebben. Omdat het gedrag van automobilisten niet volledig is te sturen wordt 10% doorgaand autoverkeer geaccepteerd.
 - o R = Met het voldoende aantrekkelijk houden en maken van de 1^e orde wegen is een relatief laag percentage sluipverkeer realistisch.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- 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).²

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 (streefwaarde).
 - o S = Het gaat om de intensiteit per etmaal op de hoofdfietsroutes in Zeist. Deze relaties worden in het monitoringsplan vastgelegd.
 - o M = De fietsintensiteit op de fietsrelaties wordt jaarlijks gemeten. De uitwerking van de precieze meetmethode wordt opgenomen in het monitoringsplan.
 - o A = 15% is een ambitieus groeipercantage en past binnen de Zeister doelstelling uit de Structuurvisie om het fietsgebruik te bevorderen.
 - o R = Uit evaluatie is gebleken dat het fietsgebruik de afgelopen jaren niet is gegroeid in Zeist. Wel verwacht de regio Utrecht de aankomende jaren een sterke groei van 30%. Voor Zeist wordt daarom een realistisch percentage van 15% gehanteerd.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- Het **fietscomfort**³ van de vijf belangrijkste hoofdfietsroutes in Zeist scoort in 2023 'goed'⁴ op fietsbalans van de Fietzersbond (streefwaarde).
 - o S = Het gaat om de vijf belangrijkste hoofdfietsroutes in Zeist. Deze relaties moeten in het monitoringsplan worden vastgelegd.
 - o M = Het comfort wordt periodiek gemeten. De uitwerking hiervan wordt opgenomen in het monitoringsplan.
 - o A = De score 'goed' op de Fietsbalans is ambitieus en past binnen de Zeister ambitie om het fietsgebruik te bevorderen.
 - o R = Gezien de hoge ambitie van de provincie (Utrecht fietsprovincie) zijn er naar verwachting voldoende budgetten beschikbaar om een comfortabel fietsnetwerk te realiseren. Dat betekent echter ook dat Zeist zelf budget beschikbaar moet stellen voor co-financiering om deze doelstelling realistisch te maken.
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- **Oponthoud**: de wachttijd voor de fiets bij verkeerslichten bedraagt in 2023 maximaal **X** seconden⁵. 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.
 - o S = Het gaat om wachttijd bij verkeerslichten.
 - o M = Dit wordt in beeld gebracht met gegevens uit de verkeerslichten en met behulp van de Fietsbalans.
 - o A = De waarden zijn in regionaal verband afgesproken en daarmee acceptabel.
 - o R = **PM**⁶
 - o T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- Het **gebruik** van alle **buslijnen** tezamen in Zeist in 2023 gegroeid met jaarlijks 2,5%.
 - o S = Het gaat om alle openbaar vervoer buslijnen.
 - o M = Bestuur Regio Utrecht houdt de reizigersontwikkeling jaarlijks bij. Dit moet onderdeel uitmaken van het monitoringsplan.
 - o A = De doelstelling is in regionaal verband opgesteld.
 - o R = Het is een hoog ambitieniveau, zeker gegeven de bezuinigingen in het openbaar vervoer.

² Het aantal geluidsgehinderden kan ook zijn toegenomen door ruimtelijke ontwikkelingen die in de directe nabijheid van gemeentelijke wegen zijn gerealiseerd. Deze toename hoeft vanuit Verkeer niet teniet gedaan te worden.

³ De fietsbalans maakt onderscheid in *Comfort, hinder (afstappen, verkeerslichten, om fietsen)* en *Comfort, kwaliteit wegdek*.

⁴ De Fietzersbond beoordeelt op zeer goed, goed, matig, slecht en zeer slecht. In 2008 scoorde Zeist matig op *Comfort, hinder* en ook matig en op *Comfort, kwaliteit wegdek*.

⁵ In regionaal verband zal in de eerste helft van 2013 een uitspraak worden gedaan over regionale normen. Zeist zal daar dan bij aansluiten.

⁶ Idem.

- T = Het al dan niet bereiken van het doel wordt jaarlijks gemeten.
- De inwoners van de bebouwde kommen van Zeist dienen een **OV-halte** binnen een straal van hemelsbreed 600 meter **beschikbaar** te hebben in 2023.
 - S = Het gaat om de inwoners van de bebouwde kommen van Zeist.
 - M = Middels GIS kan worden bepaald of de inwoners van de bebouwde kommen van Zeist binnen een straal van 600 meter van een OV-halte wonen.
 - A = De afstand van 600 meter is in regionaal verband opgesteld.
 - R = Het is een realistische doelstelling in de zin dat het huidige lijnennet en het toekomstige lijnennet voor 2013 hieraan voldoet⁷.
 - T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt dan wel nog steeds voldoen.
- Hoewel gestreefd wordt naar 100% **toegankelijkheid** van de **OV-haltes** in 2023 volgens de regionale richtlijnen, wordt 95% toegankelijkheid geaccepteerd als grenswaarde.
 - S = Het gaat om bushaltes.
 - M = De ontwerpen van bushaltes worden opgesteld volgens de regionale richtlijnen.
 - A = De regionale richtlijnen zijn van toepassing.
 - R = Gegeven het tijdbestek is een toegankelijkheidspercentage van 95% realistisch. Het is realistisch te veronderstellen dat in de praktijk een aantal haltes niet toegankelijk te maken is.
 - T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- 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 dienstregeling⁸.
 - S = Het gaat om vertragingen van buslijnen op het Zeister wegennet.
 - M = Het BRU kan deze gegevens leveren.
 - A = Er is sprake van regionaal geaccepteerde afspraken.
 - R = **PM⁹**
 - T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.
- 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.
 - S = Het gaat om de reistijd met de auto in de spits op de hoofdroutes: dat zijn de 1^e orde wegen.
 - M = De reistijd op de hoofdroutes wordt jaarlijks gemeten. De uitwerking hiervan wordt opgenomen in het monitoringsplan.
 - A = Een reistijd in de spits van maximaal 2,0 x de reistijd in de daluren heeft draagvlak binnen de afspraken in de regio Utrecht.
 - R = Een reistijd in de spits van 2,0 x de reistijd in de daluren is qua doorstroming op de hoofdwegen realistisch.
 - T = Het doel moet uiterlijk in het jaar 2023 zijn bereikt.

⁷ De enige geaccepteerde uitzondering hierop het Patijnpark.

⁸ 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.

⁹ Idem.

BIJLAGE 6.**Inrichtingseisen fietsroutes**

Richtlijn	Hoofdfietsroute	Fietsroute
Verharding	Asfalt (rood asfalt op kruisingen)	Vlakke verharding, bij voorkeur asfalt
Maatvoering	Hoofdfietsroutes worden bij voorkeur niet gemengd met het autoverkeer.	Fietsroutes worden zowel niet als wel gemengd met autoverkeer, afhankelijk van het type weg.
1 ^e orde:	vrijliggend, tweerichtingen (of één bij ruimtegebrek)	vrijliggend
2 ^e orde:	vrijliggend	vrijliggend of fietsstroken
BVW:	vrijliggend of fietsstroken	vrijliggend of fietsstroken
Woonstraat:	fietsstraat	fietsstraat of gemengd
Tweerichtingenfietspad:	3,00 meter Indien de intensiteit daarom vraagt een grotere breedte (ontwerpvoorbeeld)	3,00 meter
Eénrichtingenfietspad:	min. 2,00 meter	min. 2,00 meter
Solitaire:	3,00 meter (indien brommers: 4,00 m)	3,00 meter (indien brommers: 4,00 m)
Fietsstroken:	minimaal 1,25 meter en maximaal 2,0 meter	minimaal 1,25 meter en maximaal 2,0 meter
Fietssuggestiestroken	Cf. CROW-richtlijnen	Cf. CROW-richtlijnen
Fietsstraat	Cf. CROW-richtlijnen	Cf. CROW-richtlijnen
Gemengd:	Idealiter geen gemengd verkeer op een hoofdfietsroute	In principe geen speciale fietsmarkeringen en dus ook geen afmetingen.
Autoparkeren	Parkeren bij hoofdfietsroutes in principe niet.	In het geval van gemengd verkeer is parkeren alleen toegestaan buiten de rijbaan.
Rustmogelijkheid	Per 2 kilometer	Per 2 kilometer
Verlichting	Gehele route	Geen specifieke verlichtingseisen
Vorrangsregeling	Binnen de bebouwde kom bij enkelstrooksrotondes: fietsers in de voorrang en buiten de bebouwde kom vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet. Bij verkeerslichten: fietsers conflictvrij en hoge prioriteit.	Geen specifieke voorrangsregeling voor fietsers
Herkenbaarheid	De route is als zodanig herkenbaar en op fietsstroken symbolen na iedere zijweg en om 50 á 100 m. en op keuzepunten is geleiding nodig met behulp van bewegwijzering.	Geen specifieke herkenbaarheidseisen.

Tabel 1: overzicht inrichtingseisen fietspaden (tabel wordt verplaatst naar bijlagenrapport)

Overige inrichtingseisen

Solitaire fietspad

Op solitaire fietspaden binnen de bebouwde kom worden geen bromfietsen toegestaan. Als er een voetgangersroute ligt, hoort daar een voetpad bij. De uitvoering is in asfalt en de fietspaden zijn voorzien van asmarkering (bij asmarkering gaat het om de strepen in het midden van de weg die de twee rijstroken van elkaar scheiden).

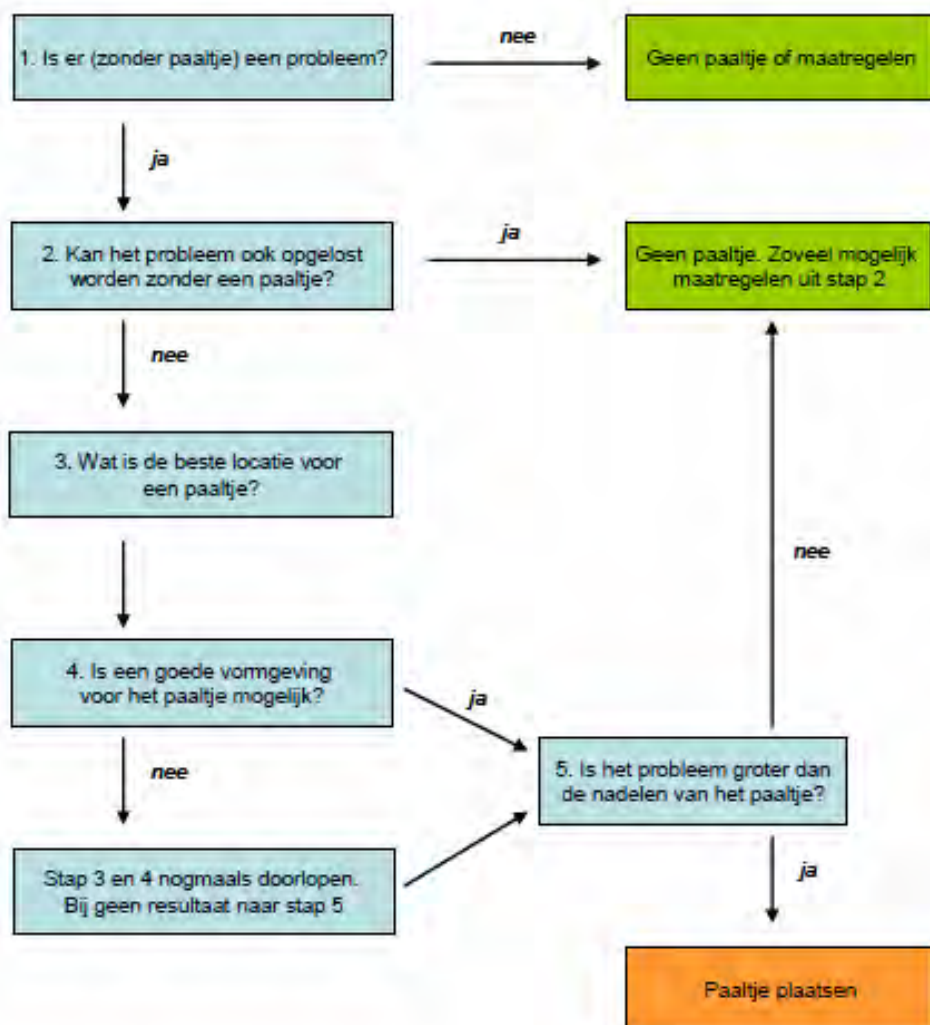
Paaltjes

Paaltjes worden alleen geplaatst als de noodzaak duidelijk aangetoond is. Voor bestaande situaties geldt: het paaltje wordt verwijderd, tenzij de noodzaak aangetoond is. Naast de CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer wordt het Keuzeschema sanering paaltjes op het fietspad van het Fietsberaad gehanteerd bij het verwijderen dan wel plaatsen van paaltjes.

Onderstaand is het keuzeschema opgenomen voor de sanering van paaltjes op het fietspad (Fietsberaad, *Concept-Keuzeschema sanering paaltjes op het fietspad*, mei 2012).

Het schema bevat 5 vragen

1. Is er (zonder paaltje) een probleem?
2. Kan het probleem ook opgelost worden zonder paaltje?
3. Wat is de beste locatie voor een paaltje?
4. Is een goede vormgeving van het paaltje mogelijk?
5. Is het probleem groter dan de nadelen van het paaltje?



Tussenberm fietspad rijbaan

Als er sprake is van een berm tussen fietspad en autorijbaan is deze idealiter minimaal 0,35 meter breed bij een eenrichtingspad en 1,0 meter breed bij een tweerichtingspad. De afstand tot parkeerplaatsen en lichtmasten is minimaal 1,0 meter.

Parallelweg

De snelheid van gemotoriseerd verkeer en de massa van landbouwverkeer kunnen een gevaar vormen voor de fietsers. De aanleg van een vrijliggend fietspad ter plaatse van een parallelweg is in de meeste situaties echter niet reëel. Fietsstroken kunnen een verbetering betekenen. Daarnaast is de maximale toegestane snelheid van 30 km/uur (buiten de bebouwde kom 60 km/uur) en de daarbij behorende inrichting voor het gemotoriseerde verkeer een voorwaarde.

BIJLAGE 7. Memo fietsstraten

Aanleiding

In de Zeister klankbordgroep voor het actualiseren van het GVVP 2001 naar het GVVP 2013-2023 is de vraag ontstaan of het verstandig is om fietsstraten als maatregel toe te passen in het (hoofd)fietsnetwerk in verblijfsgebieden binnen Zeist. De voordelen die genoemd werden is dat de fietser een hogere prioriteit krijgt en dat daarmee het fietsgebruik beloond en gestimuleerd zou worden. Daarnaast zouden fietsstraten de veiligheid voor fietsers vergroten. Als nadeel werd genoemd dat het voor – met name – jonge fietsers onduidelijk is wat de betekenis is van een fietsstraat, omdat fietsstraten in Zeist nog vrijwel niet worden toegepast.

Doel memo

Het doel van deze memo is om in beeld te brengen of het raadzaam is fietsstraten in Zeist toe te passen. Daartoe worden eerst de voor- en nadelen van fietsstraten inzichtelijk gemaakt, mede gebaseerd op richtlijnen van het CROW (nr. 216). Daarna wordt in kaart gebracht welke verschijningsvormen fietsstraten kennen. Op basis daarvan wordt in deze memo een advies uitgebracht of fietsstraten wel of niet worden opgenomen als maatregel in het GVVP. De uitkomsten worden besproken in de klankbordgroepbijeenkomst van 30 januari 2013.

Een fietsstraat is...

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit 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 in Nederland alleen toegepast bij hoofd fietsroutes 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 de vier typen in de bijlage van deze memo).
- 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 bovengeschiedtheid van het fietsverkeer aan te geven (zie type 4 in de bijlage van deze memo).



Voordelen fietsstraat

Een fietsstraat kent de onderstaande voordelen:

- De auto is 'te gast' in een fietsstraat, waardoor fietsers meer opvallen. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede.
- Fietsstraten stimuleren het fietsgebruik, doordat de fietser prioriteit krijgt en er een herkenbare fietsroute ontstaat.
- Een fietsstraat draagt bij aan het comfort van de fietser.
- Een fietsstraat betekent een minder groot ruimtebeslag dan een vrijliggend fietspad naast de hoofdrijbaan. Dit betekent dat een fietsroute beter inpasbaar is (juist in woonwijken).
- De aanliggende functies blijven goed bereikbaar per auto, in tegenstelling tot een volledige afsluiting van een weg voor autoverkeer. Bovendien blijven ook – vaak schaarse – autoparkeerplaatsen beschikbaar.
- Ten slotte komt gecombineerd gebruik door fiets en auto de sociale veiligheid ten goede, doordat er meer levendigheid is.

Nadelen fietsstraat

Een fietsstraat kent evenwel ook nadelen:

- Een voor de verkeersdeelnemers onduidelijke (voorrang)situatie, waardoor de onveiligheid(gevoelens) toeneemt.

- Bij een toename van de auto-intensiteit kan de prominente plek van de fiets in een fietsstraat verdwijnen, waardoor de fietser minder zichtbaar wordt. Dat is nadelig voor de verkeersveiligheid.
- Over een onduidelijkheid voor – met name jonge en oudere – fietsers door onherkenbaarheid van fietsroutes als gevolg van fietsstraten is in de literatuur geen onderbouwing gevonden.
- Geparkeerde auto's kunnen de prominente plek van de fiets in een fietsstraat ondermijnen.

Type fietsstraten

Type 1 Woonstraat

In een straat met zeer lage auto-intensiteiten (tot 500 motorvoertuigen per etmaal) in combinatie met een functie als hoofdfietsroute kan de bovengeschiktheid van het fietsverkeer zonder aanvullende maatregelen worden gerealiseerd.

Voor een comfortabele en veilige afwikkeling van het fietsverkeer is het wenselijk dat de fietsstraat wel beschikt over asfaltverharding en een smalle rijloper (ca. 4,50 m).

Door het ontbreken van aanvullende maatregelen in dit type fietsstraat is de hoofdfietsroute niet als zodanig herkenbaar. Dit betekent dat binnen 30km/uur-gebieden niet zonder meer voorrang kan worden ingesteld ten gunste van de fietsstraat.



Zwolle - Philosophenallee

Type 2 Fietzers ruim aan de zijkant

Bij fietsstraten van het type 'fietzers ruim aan de zijkant' worden de fietsvoorzieningen aan de zijkant van de rijbaan gerealiseerd. Bij tweerichtingsverkeer voor het autoverkeer is in dit profiel al snel een flinke breedte voor elkaar passerende auto's nodig, óf het autoverkeer moet van de fietsstroken gebruikmaken. Dit laatste is alleen bij zeer lage auto-intensiteiten acceptabel (tot 500 motorvoertuigen per etmaal). Bij eenrichtingsverkeer kan over de fietsstraat juist relatief veel autoverkeer worden afgewikkeld (tot 2.000 à 2.500 motorvoertuigen per etmaal, wanneer de fietsintensiteit minstens twee tot vier keer zo groot is); de onderlinge hinder is dan beperkt.



Utrecht - Van Humboldtstraat

Zeker indien de autoloper in klinkers wordt uitgevoerd, is het zaak te zorgen voor fietslopers van voldoende breedte (minimaal 1,50 m; 2,00 m bij hogere fietsintensiteiten) en tegelijkertijd te voorkomen dat auto's over de fietslopers rijden.

De (rode) fietslopers bieden goede mogelijkheden voor de herkenbaarheid van de fietsroute, zowel voor de routegeleiding als voor de herkenbaarheid voor alle verkeersdeelnemers. Voorrang in 30km/uur-gebieden is met deze vormgeving dus zeker mogelijk.

Type 3 Fietzers meer midden op

De insteek van fietsstraten van het type 'fietzers meer midden op' is erop gericht de positie van de fietsers in het wegbeeld te versterken door ze meer midden op de rijloper te laten rijden. Hierdoor zijn de fietsers bij de automobilisten op de fietsstraat beter in beeld en is er dus meer interactie tussen beide groepen verkeersdeelnemers. Aanvullend worden de volgende ontwerpmiddelen gebruikt om de positie van de fietser te versterken:

- versmalling rijloper: de toepassing van de versmalde rijloper is beperkt tot de volgende situatie: eenrichtingsverkeer, maximaal 2.000 à 2.500 motorvoertuigen per etmaal, wanneer de fietsintensiteit minstens twee tot vier keer zo groot is;
- rabatstroken.



Oss - Hescheweg

Type 4 Rijbaanscheiding

Het streven om de positie van de fietser in het wegbeeld te versterken door hem meer middenop de rijloper te laten rijden, kan net als bij type 3 ook toegepast worden bij de onderscheiding van twee rijlopers. Nog sterker dan bij type 3 stelt deze insteek grenzen aan de acceptabele intensiteiten van het autoverkeer.

Drie typen ontwerpen worden gebruikt om twee rijlopers – ofwel de rijbaanscheiding – te realiseren:

- markering;
- overrijdbare middenberm;
- harde middenberm.



Eisen fietsstraat

De functionele eisen voor fietsstraten vallen in het algemeen grotendeels samen met die voor hoofdfietsroutes:

- Veel fietsers maken gebruik van de route, de fietsintensiteit ligt minstens twee maal zo hoog ten opzichte van de auto-intensiteit.
- Het volgen van de route dient op een natuurlijke wijze te gaan. Op keuzepunten kan daartoe geleiding van de fietsers nodig zijn.
- De route moet aantrekkelijker zijn dan alternatieven: gestrekt en zonder veel oponthoud (voorrang), zodat de route fietsers aantrekt.
- De rijsnelheid (30 km/h) en de intensiteit (2.500 motorvoertuigen per etmaal) van het gemotoriseerde verkeer dienen hoe dan ook aan maxima te worden gebonden, hetzij door verleiden, hetzij door afdwingen.
- Het comfort van de fietsers vraagt een blijvend vlakke verharding.
- De route moet goed in de omgeving passen en sociaal veilig zijn.
- De fietsstraat moet door de inrichting duidelijk te onderscheiden zijn van een gewone erftoegangsweg.

Fietsstraten in Zeist?

Ja, omdat de hoofdfietsroutes zo ook in woonstraten een prominente plek krijgen. De fietser krijgt prioriteit en er ontstaat een herkenbare hoofdfietsroute. Fietsstraten worden in Zeist alleen toegepast op hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden, waarbij er sprake is van veel fietsverkeer en weinig autoverkeer.

Conclusie

Op basis van bovenstaande overwegingen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Fietsstraten dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik, doordat de fietser prioriteit krijgt en er een herkenbare, comfortabele fietsroute ontstaat
- Er zijn argumenten die aangeven dat fietsstraten de verkeersonveiligheid vergroten. Daarom wordt voorgesteld om fietsstraten alleen toe te passen op:
 - o Woonstraten tot 500 motorvoertuigen per etmaal en bij een minstens twee keer zo hoge fietsintensiteit: de breedte en profielindeling zijn vrij te kiezen (zie de vier typen).
 - o 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 bovengeschiedtheid van het fietsverkeer aan te geven (zie type 4)
- Het ontwerp dient zoveel mogelijk aan te sluiten op de uitstraling van de hoofdfietsroutes. Te denken valt hierbij aan de kleur van het wegdek.
- Let er bij het ontwerpen op dat er een verkeersveilige situatie ontstaat en dat er binnen Zeist zoveel mogelijk dezelfde typen fietsstraten worden gerealiseerd, zodat de uniformiteit zo groot mogelijk is.

BIJLAGE 8. Attractiepunten fietsparkeren

Zeist Centrum

Gemeentehuis
Het Slot
Horeca Dorpstraat
Bioscoop
Bibliotheek
Bushaltes HOV
- busstation Slotlaan
- 1e Dorpstraat
- Steniaweg
Supermarkten
Jumbo slotlaan
AH voorheuvel
Winkelcentrum
VD
Hema
Action (Van Reenenweg)
Belcour
Slotlaan diverse plekken
Steynlaan diverse plekken
Voorheuvel diverse plekken
1e Hogeweg diverse plekken
Wijkservicepunt

Zeist Noord

Winkelcentra
- Vollenhove
- Vrijheidsplein
- Joh. Van oldebarneveltlaan
Vollenhove
- Portieken bij de flats
Torenflat
- Entree (voor bewoners en bezoekers huisarts, apotheek e.d.)
Warande
- Studentenflats
Zwembad Dijnseburg en atletiekvereniging e.d.
Cultureelcentrum de Werkschuit Egelingenlaan
Wijkservicepunt

Zeist Oost en Austerlitz

Diakonessenhuis
Winkelcentrum in Kerckebosch
Winkels in Austerlitz
Dorpshuis in Austerlitz.
Wijkservicepunt

BIJLAGE 9. Gereedheidskist inrichting verblijfsgebieden

Op basis van het geactualiseerde GVVP is een gereedheidskist ontwikkeld voor de inrichting van verblijfsgebieden. In deze memo wordt de gereedheidskist toegelicht aan de hand van de volgende onderdelen:

- Doel gereedheidskist
- Uitgangspunten verblijfsgebieden
- Mogelijke maatregelen op kruispuntniveau
- Mogelijke maatregelen op wegvakniveau

Allereerst wordt het doel van de gereedheidskist uiteengezet, die is gericht op het bieden van handvatten bij het interactief (her)inrichten van verblijfsgebieden. Vervolgens worden de algemene uitgangspunten beschreven die gaan over de inrichting van de verblijfsgebieden. Op basis van de uitgangspunten worden de mogelijke maatregelen beschreven die op kruispuntniveau en wegvakniveau kunnen worden genomen. Dat zijn de maatregelen waaruit bewoners, in samenspraak met de gemeente, kunnen kiezen bij de (her)inrichting van verblijfsgebieden.

Doel

Het doel van deze gereedheidskist is om handvatten te bieden bij het (her)inrichten van verblijfsgebieden. De gereedheidskist wordt ingezet in interactieve trajecten om duidelijk aan te geven wat de mogelijke verkeersmaatregelen zijn met de daarbij behorende kosten.

Uitgangspunten verblijfsgebieden

Een verblijfsgebied is een aaneengesloten gebied waar het doen van verplaatsingen bij het gebruik van de weg ondergeschikt is aan andere functies, zoals kinderen die spelen. .

Voor een duurzaam verkeersveilige inrichting van verblijfsgebieden worden de uitgangspunten gehanteerd die zijn opgenomen in het GVVP 2013-2023.

Eigenschappen	Buurtverzamelweg	Woonstraat
Onderdeel van het regionale netwerk	Nee	Nee
Maximum snelheid binnen de bebouwde kom	30 km/uur	30 km/uur
Maximum snelheid buiten de bebouwde kom	60 km/uur	60 km/uur
Intensiteit in motorvoertuigen per etmaal	2.500-5.000	Minder dan 2.500
Versmallingen	Ja	Nee
Plateaus	Ja	Ja
Drempels	Nee	Ja
Fietsvoorzieningen	Vrijliggend, strook of gemengd	Gemengd of fietsstraat
Wegdek	Klinkers of streetprint	Klinkers

Tabel B9.1: Richtlijnen inrichting wegvakken

Maximum snelheid

De maximaal toegestane snelheid bedraagt 30 km/uur binnen de bebouwde kom of 60 km/uur als het een weg buiten de bebouwde kom betreft. De beperking van de maximale snelheid heeft twee doelen. Ten eerste het verbeteren van de verkeersveiligheid. En op de tweede plaats het vergroten van de aantrekkelijkheid van routes over de gebiedsontsluitingswegen (wegen van de 1^e en 2^e orde). Een grotere uniformiteit (binnen het verblijfsgebied) draagt bij aan een logischer geheel voor de weggebruiker.

Intensiteit

De intensiteit op een woonstraat bedraagt maximaal 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Op een buurtverzamelweg ligt de intensiteit tussen de 2.500 en 5.000 motorvoertuigen. Maatregelen in de

verkeerscirculatie worden pas genomen indien de verkeersdruk, bijvoorbeeld ten gevolge van sluipverkeer, daar aanleiding toe geeft.

Versmallingen

Versmallingen dienen om tegemoet komende verkeersstromen op elkaar te laten wachten, waardoor de reistijd toeneemt. Zo wordt sluipverkeer geweerd en worden de gebiedsontsluitingswegen aantrekkelijker. Versmallingen werken alleen als er voldoende verkeer is. In woonstraten hebben versmallingen dan ook geen effect.

Plateaus

Plateaus zijn bedoeld om de snelheid op kruisingen te beperken, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. Voor plateaus geldt dat deze alleen worden toegepast als dat nodig is. Anders kunnen kruisingen op gelijk niveau blijven.

Drempels

In principe worden drempels alleen toegepast als er geen andere mogelijkheden zijn om de snelheid in woonstraten te beperken.

Fietsvoorzieningen

Fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer worden gemengd en de belangrijke fietsroutes lopen bij voorkeur niet over de buurtverzamelwegen. Fietsstroken worden toegepast op de buurtverzamelwegen met een maximum snelheid van 30 km/uur en fietspaden op buurtverzamelwegen met een maximum snelheid van 60 km/uur en wegen met een intensiteit > 4.000 mvt/etmaal. Op fietsroutes naar scholen, winkels, sportvelden en (smalle) eenrichtingsstraten met tweerichtingsverkeer voor fietsers kunnen eveneens speciale fietsvoorzieningen worden toegepast. Daarnaast zijn uiteraard solitaire fietspaden mogelijk. In woonstraten met een hoofdfietsroute kan een fietsstraat worden toegepast, mits deze voldoet aan de eisen zoals opgesteld in de memo fietsstraten (zie bijlage 9).

Wegdek

Het streven is om het wegdek op buurtverzamelwegen in klinkers of met patronen in asfalt uit te voeren. Voor woonstraten is het streven uitvoering in klinkers.

Overige uitgangspunten

Er zijn geen voorangsregelingen binnen het verblijfsgebied. Verkeer van rechts heeft voorrang. Tenzij de maximum snelheid op de wegen verschilt.

De wegen hebben geen asmarkeringen (behoudens situaties met een slecht zicht). Op buurtverzamelwegen (60 km/uur) met vrij liggende fietspaden kan een overrijdbare rijbaanscheiding worden toegepast, waardoor er minder gemakkelijk kan worden ingehaald.

Langs de straten is parkeren mogelijk tenzij het profiel dit niet toelaat.

Mogelijke maatregelen op kruispuntniveau

Onderstaand zijn de mogelijke kruispuntinrichtingen weergegeven per type weg. De gemeente onderzoekt per situatie wat verkeerskundig en financieel gezien de meest gewenste kruispuntinrichting is. Indien er meerdere kruispuntinrichtingen mogelijk en gewenst zijn, dan wordt in samenspraak met de bewoners het meest gewenste kruispuntinrichting bepaald.

	1e orde	2e orde	Buurt-verzamel-wegen	Woonstraten
1e orde				
2e orde				
Buurt-verzamel-wegen				
Woonstraten				

Tabel B9.2: Mogelijke kruispuntinrichtingen

Onderstaand zijn de bovenstaande mogelijkheden van kruispuntinrichtingen verwoord.

1. *Kruispunten van buurtverzamelwegen met wegen van de 1^e orde (poorten verblijfsgebied)*
Deze kruispunten worden bij voorkeur uitgevoerd in de vorm van een rotonde of met verkeerslichten.
2. *Kruispunten van buurtverzamelwegen met wegen van de 2^e orde (poorten verblijfsgebied)*
Deze kruispunten worden bij voorkeur uitgevoerd in de vorm van een rotonde of een voorrangskruising met een inritconstructie.
3. *Kruispunten van twee buurtverzamelwegen*
Deze kruispunten worden bij voorkeur uitgevoerd in de vorm van een rotonde, minirotonde (mits dit ruimtelijk inpasbaar en financieel haalbaar is) of eventueel met een kruispuntplateau.

Verkeer van rechts heeft voorrang indien de wegen dezelfde maximum snelheid hebben. Op enkele kruispunten blijft er een hiërarchisch verschil in de functie van de wegen. Dat zijn de kruispunten van wegen met een maximum snelheid van 60 km/uur met wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Daar kan de voorrangsregeling in stand blijven maar zijn wel snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen op het kruispunt nodig.

4. *Kruispunten van buurtverzamelwegen met woonstraten*

Op deze kruispunten kan een minirotonde (mits ruimtelijk inpasbaar) of een kruispuntplateau worden toegepast. Een minirotonde heeft in ieder geval de voorkeur indien de buurtverzamelweg een maximum snelheid heeft van 60 km/uur.

5. *Kruispunten van woonstraten met wegen van de 2^e orde (poorten verblijfsgebied)*

Deze kruispunten worden bij voorkeur uitgevoerd in de vorm een voorrangskruising met een inritconstructie.

6. *Kruispunten van woonstraten*

Op kruispunten van woonstraten kan een kruispuntplateau worden toegepast.

Mogelijke maatregelen op wegvakniveau

De inrichting van verblijfsgebieden wordt zodanig uitgevoerd dat de kans op snelheidsovertredingen klein is. Om de snelheid te reduceren zijn de volgende type maatregelen te onderscheiden op wegvakniveau:

Verkeersdrempel (kostenindicatie: € 5.000-10.000)

Een verkeersdrempel is een maatregel die ervoor moet zorgen dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer wordt gematigd. Het snelheidsverlagende effect van een drempel ontstaat door het optredende discomfort ten gevolge van de snelle opeenvolging van de op- en de afrit. De snelheid waarmee men comfortabel over een drempel kan rijden hangt af van het ontwerp en het gebruikte voertuig. De standaarduitvoering is een lengteprofiel in sinusvorm met een lengte van 4,80 meter. De hoogte bedraagt 8 tot 12 centimeter.

Verkeerplateau (kostenindicatie: € 15.000)

De definitie van een 'verkeerplateau' is: een vlakke verhoging van een weg of een kruispunt, groter dan 2,40 meter en met een op- en een afrit. De functies van een verkeerplateau zijn snelheidsverlaging en/of attentieverhoging. Een verkeerplateau kenmerkt zich door een vlak weggedeelte tussen de op- en de afrit. De effecten van een verkeerplateau op de snelheid zijn minder groot dan bij een verkeersdrempel. Het snelheidsverlagende effect is bij een verkeerplateau (met dezelfde hoogte en lengte van de op- en de afrit) minder door het horizontale bovenvlak tussen de op- en de afrit. (CROW, 2007: Richtlijn Verkeerplateaus).

Oversteekvoorziening met rustpunt en plateau (kostenindicatie: € 15.000-25.000)

Op plaatsen waar veel voetgangers een weg kruisen kan een oversteekvoorziening worden toegepast. De vluchtheuvel vormt een rustpunt voor de overstekende voetganger. Toepassing van een plateau heeft een attentie verhogende waarde en zorgt voor verlaging van de snelheid van het autoverkeer.

Sluis (kostenindicatie: € 10.000)

Bij een verkeerssluis (wegversmalling) moeten auto's uit tegengestelde richting op elkaar wachten om elkaar te kunnen passeren. Dit type maatregel is alleen geschikt op wegen met een bepaalde minimum intensiteit. In woonstraten zijn dit type maatregelen niet geschikt, omdat de intensiteit hiervoor te laag is.

Asverspringsing (kostenindicatie: € 10.000)

Een asverspringsing heeft dezelfde werking als een sluis. Auto's uit tegengestelde richting moeten op elkaar wachten om elkaar te kunnen passeren. Dit type maatregel is alleen geschikt op buurtverzamelwegen met een intensiteit hoger dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal. In woonstraten zijn dit type maatregelen niet geschikt, omdat de intensiteit hiervoor te laag is.

In participatietrajecten met belanghebbenden kan worden gekozen uit de volgende maatregelen per type wegvak.

Type wegvak	Mogelijke maatregelen
1. Buurtverzamelweg buiten bebouwde kom (60 km/u)	Sluis, asverspringing of een oversteekvoorziening met rustpunt
2. Buurtverzamelweg binnen bebouwde kom (30 km/u)	Sluis met plateau, asverspringing, of een oversteekvoorziening met rustpunt
3. Woonstraat binnen bebouwde kom (30 km/u)	Drempel, plateau

Tabel B9.3 Keuze uit mogelijke maatregelen op wegvakniveau

Onderstaand wordt de inhoud van tabel 2 toegelicht.

- Buurtverzamelwegen met een maximum snelheid van 60 km/uur*

Indien de kruispuntafstand op deze wegen meer dan 300 meter bedraagt, is tussen de kruispunten in ieder geval een snelheidsremmende voorziening gewenst in de vorm van bijvoorbeeld een sluis (met plateau), een asverspringing of een oversteekvoorziening met rustpunt en plateau. Aanvullende maatregelen op een kleinere onderlinge afstand zijn nodig indien het snelheidsgedrag daar aanleiding toe blijft geven.
- Buurtverzamelwegen met een maximum snelheid van 30 km/uur*

Indien de kruispuntafstand op deze wegen meer dan 150 meter bedraagt, is tussen de kruispunten in ieder geval een snelheidsremmende voorziening gewenst in de vorm van bijvoorbeeld een sluis (met plateau), een asverspringing of een oversteekvoorziening met rustpunt en plateau. Aanvullende maatregelen op een kleinere onderlinge afstand zijn nodig indien het snelheidsgedrag daar aanleiding toe geeft of indien er een logische oversteekplaats aanwezig is.
- Woonstraten met een maximum snelheid van 30 km/uur*

Indien de kruispuntafstand op deze wegen meer dan 100 meter bedraagt, is tussen de kruispunten in ieder geval een snelheidsremmende voorziening gewenst in de vorm van bijvoorbeeld een verkeersplateau of als het niet anders kan een drempel. Indien sprake van slecht zicht, dat zijn extra maatregelen gewenst.

BIJLAGE 10.

SWOV, omvang verblijfsgebieden

© SWOV, Leidschendam, december 2010

Overname is uitsluitend toegestaan met bronvermelding

SWOV-Factsheet

Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom

Samenvatting

In Duurzaam Veilig is een wegcategory gekozen die het doorgaande autoverkeer concentreert op autosnelwegen en andere verkeersaders. In verblijfsgebieden met woon-, winkel- of werkfuncties weert men het doorgaande autoverkeer en zorgt men voor een rijsnelheid van maximaal 30 km/uur door snelheidsremmende infrastructuur zoals verkeersdrempels, vernauwingen en dergelijke. Het aantal letselongevallen daalt gemiddeld met ongeveer 25% wanneer een woongebied met 50km/uur-limiet als een dergelijke 'Zone 30' wordt ingericht. Ook op de leefbaarheid hebben 'Zones 30' een positief effect; hier gaat het dan om geluidsniveau, oversteekbaarheid en hoeveelheid uitlaatgassen. Volgens de eisen van Duurzaam Veilig moeten verblijfsgebieden zo groot mogelijk zijn, maar een oppervlakte van 200 hectare is het maximaal haalbare. Een wegstructuur van het type 'limited access' is het meest geschikt voor een 30km/uur-gebied.

Wat zijn verblijfsgebieden?

Verblijfsgebieden zijn aaneengesloten gebieden met woon-, winkel- of werkfuncties. In verblijfsgebieden mag volgens de beginselen van Duurzaam Veilig alleen autoverkeer komen dat er zijn herkomst of bestemming heeft. Het doorgaande autoverkeer moet zo veel mogelijk gebruikmaken van wegen en straten die daarvoor zijn bedoeld. Dat zijn volgens de wegcategory de gebieds-ontsluitingswegen, verkeersaders binnen en buiten de bebouwde kom, respectievelijk met snelheidslimiet 50 en 80 km/uur, en de stroomwegen, meestal auto(snel)wegen met snelheidslimiet 100 of 120 km/uur.

Verblijfsgebieden hebben volgens Duurzaam Veilig een snelheidslimiet van 30 km/uur, omdat bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur een ongeval zelden een dodelijke afloop heeft. Bij deze snelheidslimiet kunnen langzaam verkeer en motorvoertuigen op een veilige manier mengen. Daarnaast is er een gunstig effect op de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen). Sinds 1983 is het wettelijk gezien mogelijk een Zone 30 in te stellen. Aanvankelijk was de verkeers-technische inrichting beschreven in het Handboek 30 km/uur-maatregelen (VenW, 1984). Volgens deze inrichting zijn er per kilometer weglengte tamelijk veel maatregelen nodig. In 1998 was ongeveer 15% van de totale lengte aan woonstraten ingericht als Zone 30. Door het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer (1998-2002) is dit percentage in korte tijd toegenomen tot ongeveer 45% begin 2003 en tot ongeveer 75% in 2008 (Weijermars & Van Schagen, 2009). De inrichting van de nieuwe 30km/uur-gebieden is echter vaak sober van aard (Infopunt DV, 2000), met alleen snelheidsremmende maatregelen op 'gevaarlijke' locaties. De sobere inrichting is overigens niet de beoogde eindsituatie maar een overgangssituatie. Dit om in korte tijd tegen betrekkelijk lage kosten veel Zones 30 in te stellen en daarmee de wegcategory in de bebouwde kom versneld zichtbaar te maken.

Hoe veilig zijn verblijfsgebieden?

Zoals aangegeven waren de 1998, 2003 en 2008 peiljaren in de ontwikkeling van de verblijfsgebieden in de bebouwde kom. Hier volgen enkele ongevallencijfers die de veiligheidsontwikkelingen in die tien jaar laten zien. We richten ons hierbij op slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) en ernstige ongevallen (waarbij ten minste een ziekenhuisgewonde of dode valt).

Aantallen slachtoffers

In 1998 vielen er 464 slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) op straten met een limiet van 30 km/uur en dat was ongeveer 7% van het totaal aantal slachtoffers in de bebouwde kom. In 2003 en

2008 waren de cijfers respectievelijk 656 (10%) en 892 (13%). Dat het aantal slachtoffers op straten met een limiet van 30 km/uur is gestegen komt vooral door de (sterk) toegenomen lengte van deze straten. Het aantal slachtoffers steeg tussen 1998 en 2003 met 41% en tussen 2003 en 2008 met 36%. De weglengte nam in die periodes toe met respectievelijk 225% en 73%. De toename in de weglengte is daarmee veel groter dan die in het aantal slachtoffers. Dat betekent dat het aantal slachtoffers op straten met een limiet van 30 km/uur zich naar verhouding gunstig heeft ontwikkeld.

Ongevallen per weglengte

In 1998 werden er per 1.000 kilometer weglengte met een limiet van 30 km/uur, 48 ernstige ongevallen geregistreerd (ongevallendichtheid). In 2003 en 2008 waren dit er respectievelijk 21 en 17. Op de wegen met een limiet van 50 of 70 km/uur waren er in 1998 per 1,000 km weglengte 115 ernstige ongevallen en in 2003 en 2008 respectievelijk 131 en 205. Op wegen en straten met een limiet van 30 km/uur is de ongevallendichtheid dus afgenomen, terwijl deze op wegen met een limiet van 50 of 70 km/uur nog steeds toeneemt.

Fietsers en voetgangers

De gunstige ontwikkeling in het aantal ernstige ongevallen is niet terug te vinden bij de ernstige ongevallen waarbij ten minste één fietser of voetganger is betrokken. In 1998 was er op straten met een limiet van 30 km/uur bij 42% van de ernstige ongevallen een fietser of voetganger betrokken. In 2003 en 2008 was dit aandeel gestegen tot respectievelijk 50 en 59%. Van het aantal dodelijke ongevallen was in 1998 bij 27% een fietser of voetganger betrokken, in 2003 bij 54% en in 2008 bij 52%. Fietsers en voetgangers zijn dus in de latere jaren vaker bij ernstige ongevallen betrokken dan in 1998. Per 1.000 kilometer weglengte met een limiet van 30 km/uur daalde dit aantal ernstige ongevallen van 20 in 1998 tot 10 in 2008. Deze halvering loopt achter bij de daling van 65% in de totale ongevallendichtheid op die straten.

Ongevalennisico

Over de hoeveelheid verkeer op de straten en wegen met verschillende snelheidslimieten zijn geen betrouwbare gegevens beschikbaar. Daarom is het niet mogelijk om ongevalennisico's (ongevallen per voertuigkilometer) voor deze wegtypen te bepalen.

Welk veiligheidseffect heeft inrichting als verblijfsgebied?

Dat 30km/uur-gebieden een gunstig effect hebben op verkeersveiligheid is in vele studies in binnen- en buitenland aangetoond. Het aantal letselongevallen daalt gemiddeld met ongeveer 25% wanneer een 50km/uur-gebied als een Zone 30 wordt ingericht (Elvik, 2001); de spreiding rond dit gemiddelde is ruim 20%. Vis & Kaal (1993) vonden voor 150 Nederlandse 30km/uur-gebieden zonder doorgaand verkeer en met voldoende snelheidsremmende maatregelen, een daling van het aantal letselongevallen gelijk aan 22%, met een spreiding van 13%. De grote spreidingen in ongevallenreductie komen vooral door de grote verschillen tussen de kenmerken van de onderzochte gebieden. Deze betreffen met name de omvang, de bebouwingsdichtheid, de aard van de gekozen snelheidsremmende maatregelen en de veranderingen in de hoeveelheid verkeer. Wegman et al. (2006) schatten dat er door de aanleg van een groot aantal gebieden met 'Zone 30' tijdens het Startprogramma Duurzaam Veilig, alleen al in het jaar 2002 654 slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) zijn bespaard (ongeveer 3% van het totale aantal in Nederland in 2002). Weijermars & Van Schagen (2009) schatten dat er in de tien jaar tussen 1998 en 2008 door deze maatregel in totaal 51 tot 77 doden zijn bespaard.

Hoe groot kan een verblijfsgebied zijn?

Volgens de eisen van Duurzaam Veilig moeten verblijfsgebieden 'zo groot mogelijk' zijn; een preciezere aanduiding geven deze eisen niet. De omvang van een verblijfsgebied is afhankelijk van de structuur en dichtheid van een wegennet; deze wordt vaak door geografische kenmerken bepaald. Daarnaast zijn criteria voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bepalend voor de omvang van verblijfsgebieden. Deze omvang varieert in de praktijk daarom sterk, van 20 tot 200 ha.

Voor de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) is het niet verantwoord om meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal door een 30km/uur-straat te leiden. Ook grote gebieden kunnen hieraan voldoen door het aantal toegangen tot het gebied evenredig met de gebiedsgrootte te laten toenemen (bijvoorbeeld 2 toegangen bij 20 ha. en 16 toegangen bij 200 ha.). Algemeen geldt dat het bij een Zone 30 groter dan 200 ha. niet meer mogelijk is de etmaalintensiteiten op aanvaardbare hoogte te houden (Van Minnen, 1999). Bij een verblijfsgebied groter dan 100 ha. zullen de omliggende wegen (te) veel motorvoertuigen per uur moeten verwerken. Dit zal met name het oversteken van die wegen door voetgangers en fietsers bemoeilijken.

Welke wegenstructuur is geschikt voor een verblijfsgebied?

Verkeerskundigen onderscheiden gewoonlijk drie kenmerkende wegenstructuren voor verblijfsgebieden: 1) een grid- of rasterstructuur (Alexander, 1966), 2) een boomstructuur of organische structuur (Reichow, 1959) en 3) een gemengde of 'limited acces'-structuur (Marks, 1957); zie Afbeelding 1. De geschiedenis leert volgens Dijkstra (2000) dat de verkeersveiligheid in verblijfsgebieden is gediend met een systeem dat is gebaseerd op beperkingen in de toegang en de snelheid; dit is het geval bij de organische structuur en de limited access. De leefbaarheid en bereikbaarheid zijn optimaal in een gridsysteem door een verdeling van het verkeer over veel straten. De aanleg- en onderhoudskosten van de verkeersstructuur zijn het gunstigst bij 'limited access' vanwege de geringere totale lengte van de straten in het gebied. Bij samenvoeging van de eigenschappen van deze structuurtypen blijkt dat 'limited access' op alle aspecten positief scoort (Dijkstra, 2000).

Afbeelding 1. Verkeersstructuren, v.l.n.r. grid of raster, organisch of boom, gemengd of limited access.

Hoe kun je in een bestaande structuur het doorgaande verkeer weren?

Het is mogelijk doorgaand autoverkeer uit een verblijfsgebied te weren door rechtstreekse routes onmogelijk of onaantrekkelijk te maken. Dit kan door omwegen aan te brengen of door snelheidsbeperkende maatregelen te nemen (drempels, vernauwingen, zigzagverleggingen van de wegas). Deze beperkingen voor autoverkeer mogen niet ten koste gaan van de toegankelijkheid van het gebied voor fietsers en voetgangers. Extra doorsteekjes en eventueel voorrangsgeregelingen moeten oponthoud op doorgaande fietsroutes voorkomen.

Is er veel extra rijtijd voor noodhulpdiensten en lijnbussen?

Grotere Zones 30 geven extra rijtijd voor noodhulpdiensten en lijnbussen. In een gebied van 25 ha. heeft een hulpvoertuig 11 seconden extra rijtijd nodig, in een gebied van 200 ha. loopt deze extra tijd op tot 31 seconden. Een lijnbus heeft een minuut extra rijtijd in een verblijfsgebied van 70 ha. Al deze extra rijtijden zijn gerekend ten opzichte van een even groot gebied en een snelheid van 50 km/uur.

Rijden automobilisten inderdaad niet sneller dan 30 km/uur?

In de beginperiode van de maatregel 'Zone 30' zijn snelheidsmetingen uitgevoerd (Vis, 1991) in gebieden die waren ingericht volgens het Handboek 30 km/uur-maatregelen (VenW, 1984). In bijna alle onderzochte gebieden daalde de rijsnelheid van 85% van de motorvoertuigen toen tot onder de 35 km/uur. Vanaf 1998 zijn er veel sober ingerichte zones ingesteld. Het aantal snelheidsremmende maatregelen in die gebieden is toegespitst op een klein aantal relevante locaties. 3VO (2004) heeft verspreid over Nederland metingen uitgevoerd in enkele tientallen 30km/uur-gebieden, waaronder sober ingerichte gebieden: Slechts 14% van de motorvoertuigen reed langzamer dan 30 km/uur, maar het grootste deel van de motorvoertuigen 85% reed niet sneller dan 45 km/uur.

Volgens een onderzoek naar de kenmerken van sober ingerichte gebieden (Steenart, Overkamp & Kranenburg, 2004) accepteren bewoners dat de snelheid op sommige wegvakken hoger ligt dan 30 km/uur als er maar op kruispunten snelheidsremmende voorzieningen zijn aangebracht.

Het toenmalige Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (Plasmans & Tuinenburg, 2006) evalueerde handhavingsprojecten in veertien gebieden met Zone 30. De rapporteurs melden: "Gebleken is dat vooral sober ingerichte straten klachtlocaties zijn; als een weg helemaal Duurzaam Veilig is ingericht zijn er vaak geen klachten. Handhaving in deze sober ingerichte straten levert vaak een tijdelijk positief resultaat op". Elk project duurde gemiddeld zes maanden, na die periode werd er

nog regelmatig gecontroleerd tot de locatie infrastructureel was aangepast. Het percentage voertuigen dat sneller reed dan 30 km/uur was vóór de handhavingsprojecten gemiddeld 40%, en erna 20%. De rol van de weginrichting wordt ook gemeld door Berends & Stipdonk (2009). Zij concluderen dat de helft van de stijging van het aantal fietsslachtoffers in verblijfsgebieden kan worden verklaard uit de weginrichting. Hiermee bedoelen zij een weginrichting waaruit niet redelijkerwijs een maximale rijnsnelheid van 30 km/uur voortvloeit (ongeloofwaardige snelheidslimiet).

Is de verkeersdrempel nodig als snelheidsremmer?

Regelmatig is er veel kritiek op de toepassing van de 'klassieke' verkeersdrempel. Uit snelheidsmetingen is gebleken dat van alle snelheidsremmende verkeerstechnische maatregelen de 'klassieke'

verkeersdrempel het grootste snelheidsremmende effect vertoont (Vis, 1991). Vooral nog is er geen goed alternatief voor de verkeersdrempel zolang automatische snelheidsbegrenzers nog geen algemene toepassing krijgen. Overigens wijken de uitvoeringsvorm en locatie van drempels nogal eens af van de ontwerprichtlijnen (CROW, 2002). Een betere toepassing van deze richtlijnen zou veel overlast voor omwonenden en voor passanten kunnen voorkomen.

Bij de toepassing van snelheidsremmende maatregelen op de omliggende verkeersaders van de verblijfsgebieden, in het bijzonder op plaatsen waar veel overstekende bewegingen zijn, is terughoudendheid vereist. Te veel belemmering van de doorstroming op deze hoofdwegen kan er immers toe leiden dat autoverkeer gebruik gaat maken van wegen en straten die daarvoor niet zijn bedoeld.

Hoeveel kosten maatregelen in verblijfsgebieden?

De SWOV schatte de kosten van maatregelen om 30km/uur-gebieden sober in te richten en kwam op ongeveer 22.000 euro per kilometer. Per bespaard slachtoffer (dode of ziekenhuisgewonde) kost deze maatregel 86.000 euro (Wesemann, 2000).

Conclusies en aanbevelingen

In Duurzaam Veilig is een wegcategorisering gekozen die het doorgaande autoverkeer concentreert op autosnelwegen en andere verkeersaders. In de verblijfsgebieden weert men het doorgaande autoverkeer en zorgt men voor lagere rijnsnelheden, voornamelijk door snelheidsremmende infrastructurele maatregelen. Zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) zijn hierbij gebaat. Bij een omvang groter dan 100 ha. legt een 30km/uur-gebied echter een grote verkeersdruk op de omliggende verkeersaders. Aanbevolen wordt hiermee rekening te houden door Zones 30 kleiner dan 100 ha. aan te leggen of door omliggende wegen aan te passen, vooral de oversteekbaarheid daarvan (Van Minnen, 1999). Ook wordt aanbevolen een verkeersstructuur met 'limited access' toe te passen voor een Zone 30. Deze is gunstig voor alle aspecten: verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en aanleg- en onderhoudskosten (Dijkstra, 2000).

Publicaties en bronnen

- 3VO (2004). Samenvatting van de meetresultaten. Notitie. 3VO, Huizen.
- Alexander, C. (1966). A city is not a tree. In: Design, No 206, February 1966, pp 46-55.
- Berends, E.M. & Stipdonk, H.L. (2009). De veiligheid van voetgangers en fietsers op 30km/uur-erftoegangswegen; De invloed van de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom op ongevallen tussen langzaam verkeer en motorvoertuigen. R-2009-6. SWOV, Leidschendam.
- CROW (2002). Richtlijn verkeersdrempels. Publicatie No. 172. CROW, Ede.
- Dijkstra, A. (2000). Veiligheidsaspecten van verkeersvoorzieningen in stedelijke gebieden. R-2000-5. SWOV, Leidschendam.
- Elvik, R. (2001). Area-wide urban traffic calming schemes; A meta-analysis of safety effects. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 33, nr. 3, p. 327-336.
- Infopunt DV (2000). Sobere inrichting van 30- en 60 km/u-gebieden. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede.
- Marks, H. (1957). Subdividing for traffic safety. In: Traffic Quarterly, July, pp. 308-325.

- Minnen, J. van (1999). Geschiede grootte van verblijfsgebieden; Een theoretische studie met toetsing aan praktijkervaringen. R-99-25. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Plasmans, N. & Tuinenburg, D. (2006). Eindevaluatie pilot subjectieve verkeersonveiligheid regio IJsselland. Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie BVOM, Soesterberg.
- SWOV-Factsheet 5 © SWOV, Leidschendam, december 2010
- Overname is uitsluitend toegestaan met bronvermelding
- Reichow, H.B. (1959). Die autogerechte Stadt; Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Otto Maier Verlag, Ravensburg.
- Steenart, C., Overkamp, D. & Kranenburg, A. (2004). Bestaat de ideale 30 km/h-wijk? Evaluatie van twintig sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h-gebieden. Hoofdrapport. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- VenW (1984). Handboek 30 km/uur-maatregelen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- Vis, A.A. (1991). Effecten van inrichting tot 30 km/uur zone in 15 experimentele gebieden; Een evaluatiestudie op basis van integratie van resultaten uit verkeerskundige studies, bewonersonderzoeken en een ongevalanalyse. R-91-81. SWOV, Leidschendam.
- Vis, A.A. & Kaal, I. (1993). De veiligheid van 30 km/uur-gebieden; Een analyse van letselongevallen in 151 heringerichte gebieden in Nederlandse gemeenten. R-93-17. SWOV, Leidschendam.
- Wegman, F., Dijkstra A., Schermers, G. & Vliet, P. van (2006). Sustainable Safety in the Netherlands: evaluation of national road safety program. In: Transportation Research Record no. 1969, p. 72-78.
- Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. van. (red.) (2009). Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1999 - 2007. R-2009-14. SWOV, Leidschendam.
- Wesemann, P. (2000). Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP. Deel 2: Kosten- en kosteneffectiviteit; Beschrijving en berekening per maatregel en toetsing aan financiële randvoorwaarden. D-2000-9II. SWOV, Leidschendam.

BIJLAGE 11. 2^e ordewegen Zeist, afgezet tegen intensiteit en profiel

Wegen van de 2^e orde kunnen qua wegprofiel sterk van elkaar verschillen. Vanuit leefbaarheid wordt op wegen met een smal wegprofiel een maximale intensiteit gehanteerd van 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Op wegen met een breder wegprofiel mag de intensiteit oplopen tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Als grens of er sprake is van een breed of een smal wegprofiel wordt 10 meter gehanteerd. Deze 10 meter is de afstand vanuit de as van weg tot aan de voorgevel van de aanliggende panden.

Straatnaam	Gedeelte	GVVP 2001	GVVP 2013	Jaar	Intensiteit	Prefiel
Waterigeweg	Laan van Cattenbroeck - Cornelis Schellingerlaan	2 ^e orde	2 ^e orde	2012	6066	Ruim
	Griffensteijnselaan - Lageweg	2 ^e orde	2 ^e orde	2012	6675	Ruim
Griftlaan	Griffensteinselaan - Kroostweg	2 ^e orde	2 ^e orde	2012	7972	Ruim
	Griffesteijnselaan - Weteringlaan	BVW	2 ^e orde	2012	3090	
Kromme-Rijnlaan	Utrechtseweg - Kroostweg Noord	2 ^e orde	2 ^e orde	2009	14384	Ruim
	Noordweg - Kroostweg Noord	2 ^e orde	2 ^e orde	2011	10495	Ruim
Arnhemse bovenweg	Prinses beatrixlaan - Laan van Beek en Royen	2 ^e orde	2 ^e orde	2009	7722	Ruim
	Breullaan - Pr. Margrietlaan	2 ^e orde	2 ^e orde	2011	10915	Ruim
2^e Hogeweg	Slotlaan - Nooitgedacht	2 ^e orde	2 ^e orde	2009	8283	Krap
Boulevard	Finsponglaan - Burgemeester van Holthelaan	2 ^e orde	2 ^e orde	2008	12713	Ruim
	Valkenboschlaan - V. Holthelaan	2 ^e orde	2 ^e orde	2011	13258	Ruim
Panweg	Schaperlaan - Thorbeckelaan	2 ^e orde	2 ^e orde	2011	10417	Ruim
Schaerweijdelaan	Oude Arnhemseweg - Dwarsweg	2 ^e orde	2 ^e orde	2012	3991	Krap
Weteringlaan	Griftlaan - Waterigeweg	BVW	2 ^e orde	2007	6896	Ruim
	Griftlaan - Kromme Rijnlaan		2 ^e orde	2010	6843	Ruim
Koelaan	Bunnik - Blikkenburgerlaan	2 ^e orde	2 ^e orde	2012	10017	Ruim
Breullaan	Arnhemse Bovenweg - Driebergseweg	2 ^e orde	2 ^e orde	2012	3849	Ruim
Heideweg	Driebergseweg - Arnhemse Bovenweg	2 ^e orde	2 ^e orde	2011	4294	Ruim
Montaubanstraat	Wackartweg - 1 ^e Hogeweg	2 ^e orde	2 ^e orde	2011	1811	Krap
Jagersingel	Noord (Lindenlaan-Woudenbergseweg)	2 ^e orde	2 ^e orde	2010	10560	Ruim
	Zuid (Woudenbergseweg - Oranje Nassaulaan)				5525	Ruim
J v Lenneplan	Dr. Schaepmanlaan - Schaerweijdelaan	BVW	2 ^e orde	2010	5728	Ruim
Antonlaan	Steijnlaan - Boulevard	BVW	2 ^e orde	2008	6796	Krap

Tabel B11.1: 2^e ordewegen waarvan het wegprofiel is getoetst

BIJLAGE 12. Analyse 2e ordewegen en buurtverzamelwegen Zeist

Onderstaand zijn de 2^e ordewegen en de buurtverzamelwegen weergegeven waarover tijdens het opstellen van het GVVP discussie heeft plaatsgevonden. Op basis van een analyse van gebruik, vorm en functie is besloten in welke categorie de verschillende wegen vallen.

Straatnaam	Gedeelte	GVVP 2001	Jaar	Inten-siteit	Analyse			Conclusie
					Gebruik	Vorm (nu)	Functie	
Weteringlaan	Griftlaan – Waterigeweg	BVW	2007	6.896	>> 5.000	2 ^e orde	Ontsluiten	2 ^e orde
Weteringlaan	Griftlaan – Kromme-Rijnlaan	BVW	2010	6.843	>> 5.000	2 ^e orde	Ontsluiten	2 ^e orde
Griftlaan	Griffesteijnselaan – Weteringlaan	BVW	2012	3.090	<< 5.000	2 ^e orde	Ontsluiten	2 ^e orde
Heideweg	Driebergseweg – Arnhemse Bovenweg	2 ^e orde	2011	4.294	< 5.000	BVW	Ontsluiten	2 ^e orde
Oranje Naussaulaan	Laan van Dillenburg - Oranje Nassauplein	BVW	2010	4.548	< 5.000	BVW	Verblijven	BVW
Jagersingel	Noord (Lindenlaan-Woudenbergseweg) Zuid (Woudenbergseweg - Oranje Naussaulaan)	2 ^e orde	2010	10.560	>> 5.000	2 ^e orde	Ontsluiten	2 ^e orde
				5.525	> 5.000	2 ^e orde	Ontsluiten	2 ^e orde
Lindenlaan	Verlengde Slotlaan – Lyceumlaan	BVW	2011	10.119	>> 5.000	2 ^e orde	Verblijven	BVW
Lindenlaan	Boulevard - Acacialaan	BVW	2008	9.912	>> 5.000	2 ^e orde	Verblijven	BVW
Bergweg	Gerolaan – Sumatrалаan	BVW	2011	4.496	< 5.000	2 ^e orde	Verblijven	BVW
Dalweg	Eikenlaan – Berkenlaan	BVW	2011	3.606	< 5.000	BVW	Verblijven	BVW
J v Lenneplaan	Dr. Schaepmanlaan – Schaerweijdelaan	BVW	2010	5.728	> 5.000	BVW	Ontsluiten	2 ^e orde
Steynlaan	Krugerlaan – Kritzingerlaan	BVW	2008	5.594	> 5.000	BVW	Ontsluiten	BVW
Antonlaan	Steijnlaan – Boulevard	BVW	2008	6.796	> 5.000	2 ^e orde	Verblijven	2 ^e orde
Montaubanstraat	Walckartweg – 1 ^e Hogeweg	2 ^e orde	2011	5.819	> 5.000	2 ^e orde	Ontsluiten	2 ^e orde
2^e Hogeweg	Slotlaan - Nooitgedacht	2 ^e orde	2009	8.283	>> 5.000	2 ^e orde	Ontsluiten	2 ^e orde
Traaijweg	Oude Postweg – Hubertweg	2 ^e orde	2011	3.258	<< 5.000	BVW	Verblijven	BVW
Oude Postweg	Traayweg - Waterlooweg	2 ^e orde	2011	1.810	<< 5.000	BVW	Verblijven	BVW

Tabel B12.1: 2e ordewegen en buurtverzamelwegen waarover discussie heeft plaatsgevonden

BIJLAGE 13.**Richtlijnen inrichting wegvakken**

Eigenschappen	1 ^e orde	2 ^e orde		Buurt-verzamel	Woonstraat
		A	B		
Wegprofiel	Ruim*	Ruim	Smal**	Smal	Smal
Onderdeel van het regionale netwerk	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Maximum snelheid binnen de bebouwde kom	50	50	50	30	30
Maximum snelheid buiten de bebouwde kom	60 of 80	60 of 80	60 of 80	60	60
Intensiteit in motorvoertuigen per etmaal	> 5.000	5.000-15.000	5.000-10.000	2.500-5.000	< 2.500
Versmallingen	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee
Plateaus	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
Drempels	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
Fietsvoorzieningen	Vrijliggend	Vrijliggend of strook	Vrijliggend of strook	Vrijliggend, strook of gemengd	Gemengd of fietsstraat
Wegdek	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Asfalt, klinkers of streetprint	Klinkers

*/**: op verzoek van de samenleving is er een maximum gesteld aan de intensiteiten op de verschillende type wegen. Op de 2^e orde wegen geldt een maximum van 15.000 motorvoertuigen per etmaal op wegen met een ruim profiel (afstand gevel tot as van de weg is meer dan 10 meter) en op wegen met een smal profiel (afstand van gevel tot as van de weg is minder dan 10 meter) maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Tabel B13.1: richtlijnen inrichting wegvakken

BIJLAGE 14.
Afweging maatregelen

Onderwerp	Maatregel	Kosten	Ladder van Verdaas	Mens	Milieu	Meer-waarde	Conclusie (optelling punten) en planning
Verkeersveiligheid	Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL)	PM	3	1			4: opnemen in Actieplan Verkeersveiligheid
	Voorlichting en educatie	€ 20.000,-	3	1			4: opnemen in Actieplan Verkeersveiligheid
Fiets	Zeist Centrum – De Uithof (via 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.	€ 100.000,-	3			1	4: (2013-)2014
	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.	€ 50.000,- (bijdrage vanuit GVVP)	3				3: 2014
	Utrechtseweg – Lageweg / 1 ^e en 2 ^e Dorpsstraat – Driebergseweg: Verkeerlichten worden aangepast: stapsgewijs wordt een groene golf	PM	3			1	4: na 2014

	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.	PM	3	1			4: na 2014
	Kromme-Rijnlaan – Weteringlaan: Verkeersveilige oversteek kruispunt Koppelweg - Weteringlaan. Aandacht voor de fietser bij kruispunt Weteringlaan - Waterigeweg	PM	3	1			4: na 2014
	Zeist Centrum – Verlengde Slotlaan – richting Soesterberg: Slotlaan eerste deel gemengd verkeer (shared space) en daarna fietsstroken. Het gedeelte	PM	3	1			4: na 2014

	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.						
	Montaubanstraat - Voorheuvel – Bergweg: In het centrumplan worden maatregelen beschreven voor deze route.	PM	3				4: Onderdeel van Centrumplan
	Jacob van Lenneplaan: De fietsstroken op de Jacob van Lenneplaan moeten worden verbreed naar minimaal 1,50 meter.	PM	3	1			4: na 2014
	Blikkenburgerlaan: Aanbrengen fietsstroken van minimaal 1,50m breed.	PM	3	1			4: na 2014
	Oude Woudenbergse Zandweg: Deze weg kan worden ingericht als fietsstraat.	PM	3	1			4: na 2014
	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.	PM	3	1			4: na 2014
	Heideweg: Heideweg wordt gereconstrueerd, fietsstroken van minimaal 1,50m aanbrengen	PM	3	1			4: na 2014
	Breullaan: Hier worden fietsstroken aangebracht.	PM	3	1			4: na 2014
	Oranje Nassaulaan - Jagersingel – Lindenlaan: Fietzers rijden op de parallelbanen op de Oranje Nassaulaan. De snelheid van het autoverkeer op de parallelbanen moet	PM	3	1			4: na 2014

	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.	PM	3	1			4: na 2014
	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	PM	3	1			4: na 2014
	Prins Alexanderweg – Amersfoortseweg – Spoorlaan: De Spoorlaan is onvoldoende breed, maar verbreding betekent aantasting van het groen.	PM	3	1			4: na 2014
	Den Dolder - Baarnseweg - Duinweg – Mesdaglaan - Panweg - Bergweg – Steynlaan: De fietsstroken op de Baarnseweg zijn smal en slecht zichtbaar. Fietsstroken verbreden.	PM	3	1			4: na 2014
	Er wordt een fietstunnel onder het spoor richting het sportcomplex gerealiseerd. Op de Tolhuislaan ontbreken fietsvoorzieningen, hier moeten fietsstroken aangelegd worden.	PM	3			1	4: na 2014
	Aangedragen vanuit de samenleving zijn fietsstraten op: - Oude Arnhemseweg - Kroostweg Noord - Van Renesselaan/ Griffesteijnselaan - Prins Bernhardlaan	PM	3	1			4: bespreken indien er buurtverkeersplannen worden opgesteld
	Fietsparkeervoorzieningen centrum	Nvt voor	3			1	4: Onderdeel van

		GVVP					Centrumplan
Openbaar vervoer	Onderzoek servicenetwerk bussen	n.v.t.	3	1			4: op kosten van regio
Slim werken slim reizen	Verlengen van het convenant en meer partijen interesseren om deel te nemen aan het convenant.	0,1 fte	2		1	1	4: 2014
	Werkgevers OV- en fietsgebruik onder werknemers laten stimuleren		2			1	3: opnemen als onderdeel voor genoemd convenant
	Autodelen (Greenwheels, Wheels4all/Mywheels): de gemeente kan hier parkeerplaatsen voor beschikbaar stellen. In de parkeernota moet dit worden uitgewerkt.	Nvt voor GVVP	2		1	1	4: opnemen in Parkeernota
	Wat kan de gemeente Zeist betekenen op het gebied van: Telewerken, Thuiswerken, Videoconferencing? Voorbeeldfunctie. Gezamenlijke aanbesteding van diensten organiseren.		2				2: na 2014
Duurzaam vervoer	Campagne om fietsen naar scholen te bevorderen (in plaats van gebracht te worden met auto)	20.000,-	2	1	1		4: 2014
	Meer voor recreatief fietsen: oplaadpunten op bijvoorbeeld Toeristische Opstap Punten	1.500,- per oplaadpunt	2				2: na 2014
	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.	20.000,- per voertuig	2				2: na 2014
	Met Belgerinkel naar de Winkel: Met	10.000,-	2			1	3: na 2014

	de campagne wil de gemeente haar inwoners stimuleren om boodschappen op de fiets te doen. Elke keer dat de winkelbezoeker in de campagneperiode lopend of op de fiets een aankoop doet bij een van de deelnemende winkeliers dan krijgt men een stempel op een spaarkaart.						
	Realiseren elektrische oplaadpunten						Taak van de markt.
	Parkeerverwijzing		2			1	3: opnemen in Parkeernota
	Mobiele website met parkeerinformatie	10.000,-	2			1	3: opnemen in Parkeernota
Auto	Krakelingweg: 2 drempels verwijderen, aanbrengen 2 plateaus	40.000,-	1	1			2: na 2014
	Weteringlaan wordt 2 ^e orde weg: - gedeelte 30 km/uur omzetten naar 50 km/uur - 3 drempels verwijderen, eventueel plateaus aanbrengen	60.000,-	1			1	2: na 2014
	Arnhemse Bovenweg: drempels ter hoogte van bushalte Heerewegen verwijderen en aanbrengen plateau.	20.000,-	1			1	2: na 2014
	Jacob van Lennep laan en Bergweg: Verhogen maximum snelheid tot 50 km/u Één drempel verwijderen en aanbrengen plateau	20.000,-	1			1	2: na 2014
	Antonlaan (tot aan Steynlaan): Verhogen maximum snelheid tot 50 km/u		1			1	2: na 2014
	Lindenlaan: op verzoek van de samenleving inrichten als buurtverzamelweg		1	1			2: 2014 of later
	Oranje Nassaulaan: 6 drempels vervangen door 3 plateaus en/of	90.000,-	1			1	2: 2014 of later

	versmallingen						
	Aanpassen kruispunt Weteringlaan – Koppelweg Aanbrengen plateau en aandacht voor goede aansluiting fietspad aan oostkant.		1	1		1	3: 2015-2018
	Aanpassen kruispunt Austerlitzerweg – Woudenbergseweg		1	1			2: 2015-2018
Goederenvervoer	Actieve rol van gemeente	0,2 fte	1		1	1	3: 2014
Voetgangers	Maatregelen opnemen bij herinrichting kruispunten en wegvakken	Nihil	1	1			2: 2014 en verder

Tabel 14.1: maatregelen uitvoeringsprogramma 2014 en verder

BIJLAGE 15. Monitoring en evaluatie

1.1 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 van het GVVP benoemde doelen, welke in bijlage 5 van dit bijlagendocument SMART zijn geformuleerd. Het gaat om de doelen binnen op het gebied van:

- Verkeersveiligheid (paragraaf 3)
- Leefbaarheid en verblijfskwaliteit (paragraaf 4)
- Bereikbaarheid (paragraaf 5)

In paragraaf 6 wordt aansluitend verder ingegaan op monitoring van verkeersprojecten zelf.

1.2 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.

1.3 Verkeersveiligheid

1.3.1 Ongevallen

Doel

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

Monitoringinstrumenten

Met behulp van ViaStat Online¹⁰¹¹ wordt jaarlijks het aantal ongevallen geregistreerd en geanalyseerd..

Conclusie en consequenties

Op locaties waar veel ongevallen plaatsvinden onderzoekt de gemeente de locatie en treft maatregelen indien de inrichting van de weg daartoe aanleiding geeft en het mogelijk is. Dit is een reden te meer een deel van het verkeersbudget flexibel te houden (zie paragraaf 5.3) om snel op dergelijke situaties in te kunnen spelen.

¹⁰ ViaStat Online is een gecertificeerde database waarin je precies kan zien hoe/wat/waarom/wie/wanneer een ongeval is gebeurd. Deze database wordt door de meeste wegbeheerders gebruikt en maakt gebruik van Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON).

¹¹ Op dit moment is de registratiegraad onbetrouwbaar, de verwachting is dat de registratiegraad vanaf 2014 verbetert. Zowel Rijkswaterstaat-DID als het Ministerie van Veiligheid en Justitie werken aan oplossingen om het probleem van de verminderde ongevallenregistratie op te vangen. Ervan uitgaande dat het de politie lukt om vanaf januari 2013 weer met een ongevallenformulier te gaan werken én de gegevens ook daadwerkelijk aan Rijkswaterstaat te leveren, dan kunnen de gemeenten in 2014 weer beschikken over een betrouwbaar ongevallenbestand.

1.4 Leefbaarheid en verblijfskwaliteit

1.4.1 Oversteekbaarheid

Doel

In 2023 is bij iedere kruising van 1e en 2e orde wegen een oversteekvoorziening aanwezig, aangevuld met oversteekvoorzieningen op veel gebruikte looproutes die wegen van de 1e en 2e orde op wegvakniveau kruisen.

Monitoringinstrumenten

Met behulp van een inventarisatie kunnen de oversteekvoorzieningen in beeld worden gebracht. Hetzelfde geldt voor veel gebruikte looproutes.

Conclusie en consequenties

Waar kruisingen worden aangepast de oversteekbaarheid verbeteren indien nodig. Waar de oversteekbaarheid op veel gebruikte looproutes op wegvakniveau nodig lijkt, moet per situatie maatwerk worden geleverd.

1.4.2 Gemiddelde snelheid (verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom)

Doel

De gemiddelde snelheid in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom is maximaal 35 km/u in 2023.

Monitoringsinstrument

Met behulp van de applicatie Speedprofiles¹² worden de buurtverzamelwegen en woonstraten binnen de bebouwde kom jaarlijks gemonitord.

Conclusie en consequenties

Als op buurtverzamelwegen en woonstraten de gemiddelde snelheid > 35 km/h worden in overleg met verkeerspolitie en belanghebbenden maatregelen getroffen.

1.4.3 Verkeersaanbod (woonstraten)

Doel

Het verkeersaanbod in woonstraten bedraagt maximaal 2.500 motorvoertuigen per etmaal in 2023.

Monitoringsinstrument

In woonstraten worden alleen op verzoek van belanghebbenden verkeerstellingen uitgevoerd¹³.

Conclusie en consequenties

Als het verkeersaanbod op woonstraten > 2500 motorvoertuigen per etmaal is, dan worden in overleg met verkeerspolitie en belanghebbenden verkeersremmende maatregelen getroffen. Uitgangspunt is wel dat dan niet elders de grenswaarde wordt overschreden.

¹² Speed Profiles geven informatie over de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerd verkeer, gebaseerd op anonieme GPS-metingen van TomTom navigatiesystemen.

¹³ Bij veel verzoeken kan de gemeente er voor kiezen om beargumenteerd de verzoeken prioriteren.

1.4.4 Verkeersaanbod (buurtverzamelwegen)

Doel

Het verkeersaanbod op buurtverzamelwegen bedraagt maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal in 2023.

Monitoringsinstrument

Op buurtverzamelwegen worden eens per 3 jaar gedurende 2 weken verkeerstellingen uitgevoerd met behulp van telslangen.

Conclusie en consequenties

Als het verkeersaanbod > 5.000 motorvoertuigen per etmaal is, dan worden in overleg met verkeerspolitie en belanghebbenden verkeersremmende maatregelen getroffen. Uitgangspunt is wel dat dan niet elders de grenswaarde wordt overschreden.

1.4.5 Gemiddelde snelheid (1^e en 2^e orde wegen binnen de bebouwde kom)

Doel

De gemiddelde snelheid op 1^e en 2^e orde wegen binnen de bebouwde kom is maximaal 55 km/u in 2023.

Monitoringsinstrument

Op de 1^e en 2^e orde wegen wordt jaarlijks geteld. Dit gebeurt met behulp van detectielussen in het wegdek, bijvoorbeeld bij verkeerslichten of met andere meetapparatuur

Conclusie en consequenties

Als op 1^e en 2^e orde wegen de gemiddelde snelheid > 55 km/h worden in overleg met verkeerspolitie en belanghebbenden snelheidsremmende maatregelen getroffen.

1.4.6 Verkeersaanbod (2^e orde wegen)

Doel

De intensiteit op 2^e ordewegen bedraagt maximaal 10.000 (krap profiel) of 15.000 (ruim profiel) motorvoertuigen per etmaal per etmaal in 2023.

Monitoringsinstrument

Op de wegen van 2^e orde wordt jaarlijks geteld. Dit gebeurt met behulp van detectielussen in het wegdek, bijvoorbeeld bij verkeerslichten of met andere meetapparatuur.

Conclusie en consequenties

Wanneer de grenswaarde wordt overschreden dan worden in overleg met verkeerspolitie en belanghebbenden verkeersremmende maatregelen getroffen. Uitgangspunt is wel dat dan niet elders de grenswaarde wordt overschreden.

1.4.7 Doorgaand verkeer in woonwijken en het centrum

Doel

Doorgaand autoverkeer weren uit centrum en woonwijken. Dus het doorgaande verkeer concentreren op de wegen van de 1e orde. Het aandeel doorgaand verkeer bedraagt op de wegen die niet van de 1e orde zijn in 2023 maximaal 10%, dit betekent een spitsuurfactor van 10%¹⁴.

Monitoringsinstrument (zie ook paragraaf 6.4.5)

In woonstraten worden alleen op verzoek van belanghebbenden verkeerstellingen uitgevoerd. Op buurtverzamelwegen worden eens per jaar gedurende 2 weken verkeerstellingen uitgevoerd.

Conclusie en consequenties

Als de spitsuurfactor > 10% is dan worden in overleg met verkeerspolitie en belanghebbenden eventueel verkeersremmende maatregelen getroffen. Uitgangspunt is wel dat dan niet elders de grenswaarde wordt overschreden.

1.4.8 Luchtkwaliteit (op projectniveau)

Doel

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.

Monitoringsinstrument

Met behulp van het programma Geomilieu worden de gevolgen van het verkeersproject voor de luchtkwaliteit in beeld gebracht (middels de saldobenadering).

Conclusie en consequenties

Als de grenswaarde overschreden wordt, dan onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om maatregelen te treffen om de toename teniet te doen. Het betreft maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren in de volgorde: bron, overdracht en ontvanger. De gemeente brengt indicatief de financiële consequenties in beeld en neemt dan een weloverwogen besluit over de mogelijk te treffen maatregelen. Zij neemt daarbij het wettelijke kader en het gemeentelijk luchtbeleid in acht.

1.4.9 Geluid (op projectniveau)

Doel

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.

Monitoringsinstrument

Met behulp van het programma Geomilieu worden de gevolgen van het verkeersproject voor geluid in beeld gebracht (middels de saldobenadering). Hier wordt gerekend met een prognosejaar, waarbij ten

¹⁴ De spitsuurfactor is het aantal motorvoertuigen dat er in het spitsuur over een wegvak rijdt gedeeld door het totale aantal motorvoertuigen dat in een etmaal over het betreffende wegvak rijdt.

opzichte van de referentiesituatie de autonome verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen.

Conclusie en consequenties

Als de grenswaarde overschreden wordt, dan onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om maatregelen te treffen om de toename teniet te doen. Het betreft geluidsreducerende maatregelen in de volgorde: bron, overdracht en ontvanger. De gemeente brengt indicatief de financiële consequenties in beeld en neemt dan een weloverwogen besluit over de mogelijk te treffen maatregelen. Zij neemt daarbij het wettelijke kader en het gemeentelijk geluidsbeleid in acht.

1.4.10 Geluid (op gemeenteniveau)

Doel

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).¹⁵

Monitoringsinstrument

Eens in de drie jaar brengt de gemeente het aantal geluidsgehinderden vanwege verkeer op het gemeentelijk wegennet¹⁶ in beeld ten opzichte van het peiljaar 2013. Dit wordt in beeld gebracht met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel, verkeerstellingen en het BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen).

Conclusie en consequenties

Als blijkt dat het aantal geluidsgehinderden meer is toegenomen dan op basis van de autonome groei verwacht mag worden, dan onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om geluidsreducerende maatregelen te treffen in de volgorde: bron, overdracht en ontvanger. De gemeente brengt indicatief de financiële consequenties in beeld en neemt dan een weloverwogen besluit over de mogelijk te treffen maatregelen.

¹⁵ Het aantal geluidsgehinderden kan ook zijn toegenomen door ruimtelijke ontwikkelingen die in de directe nabijheid van gemeentelijke wegen zijn gerealiseerd. Deze toename hoeft vanuit Verkeer niet teniet gedaan te worden.

¹⁶ In de berekeningen wordt daarnaast in beeld gebracht wat de bijdrage in geluidshinder is van provinciale en rijkswegen. De invloed van de gemeente op maatregelen op die wegen is zeer beperkt.

1.5 Bereikbaarheid

1.5.1 Fietsgebruik

Doel

Het fietsgebruik (de etmaalintensiteit op een werkdag) op de hoofdfietsroutes in Zeist groeit jaarlijks met 1,5% in de periode tot 2023 (streefwaarde).

Monitoringsinstrument

Op de vijf belangrijkste hoofdfietsroutes in Zeist wordt ieder jaar het aantal fietsers geteld. Dit gebeurt met behulp van bijvoorbeeld telslangen.

Conclusie en consequenties

Als de streefwaarde niet gehaald wordt, dan wordt met behulp van de Fietsbalans in beeld gebracht wat de oorzaak is. De Fietsbalans wordt eens 5 jaar uitgevoerd in de gemeente Zeist, in 2013, 2018 en 2023. Vervolgens worden effectieve maatregelen genomen.

1.5.2 Fietscomfort

Doel

Het fietscomfort van de vijf belangrijkste hoofdfietsroutes in Zeist scoort in 2023 'goed' op fietsbalans van de Fietsersbond (streefwaarde).

Monitoringsinstrument

Dit wordt in beeld gebracht met behulp van de Fietsbalans (zie paragraaf 6.5.1).

Conclusie en consequenties

Als de streefwaarde niet gehaald wordt, dan wordt met behulp van de Fietsbalans in beeld gebracht wat de oorzaak is. Vervolgens worden effectieve maatregelen genomen.

1.5.3 Oponthoud voor de fiets

Doel

De wachttijd voor de fiets bij verkeerslichten bedraagt in 2023 maximaal X seconden¹⁷. 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.

Monitoringsinstrument

Dit wordt in beeld gebracht met gegevens uit de verkeerslichten en met behulp van de Fietsbalans.

Conclusie en consequenties

Als de grenswaarde niet gehaald wordt, dan worden de verkeerslichten bijgesteld.

¹⁷ In regionaal verband zal in de eerste helft van 2013 een uitspraak worden gedaan over regionale normen. Zeist zal daar dan bij aan gaan sluiten.

1.5.4 Gebruik openbaar vervoer

Doel

Het gebruik is op alle buslijnen te samen in Zeist in 2023 gegroeid met jaarlijks 2,5%.

Monitoringsinstrument

Op basis van OV-chipcard-gegevens heeft de gemeente de beschikking over nauwkeurige gegevens van het aantal instapper en uitstappers voor alle lijnen en alle haltes¹⁸.

Conclusie en consequenties

Als de streefwaarde niet gehaald wordt dan zal de gemeente in overleg met de OV-consessiebeheerder(s)¹⁹ treden om de streefwaarde van 2,5% wel te halen. Hierbij wordt wel de kanttekening gemaakt dat de invloed van de gemeente op het OV-gebruik beperkt is.

1.5.5 Beschikbaarheid openbaar vervoer

Doel

De inwoners van de bebouwde kommen van Zeist dienen een OV-halte binnen een straal van hemelsbreed 600 meter beschikbaar te hebben in 2023. Streven is 100%.

Monitoringsinstrument

Met behulp van geografische kaarten en het BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen) wordt in beeld gebracht hoeveel inwoners van de bebouwde kommen van Zeist binnen die 600 meter wonen.²⁰

Conclusie en consequenties

Als de streefwaarde niet gehaald wordt dan zal de gemeente in overleg met de OV-consessiebeheerder(s) treden om te bekijken of er maatregelen mogelijk zijn zodat de streefwaarde van 600 meter wel gehaald wordt.

1.5.6 Toegankelijkheid bushaltes

Doel

Hoewel gestreefd wordt naar 100% toegankelijkheid van de bushaltes in 2023 volgens de regionale richtlijnen, wordt 95% toegankelijkheid geaccepteerd (als grenswaarde).

Monitoringsinstrument

Voor iedere bushalte is bekend of die toegankelijk is of niet.

Conclusie en consequenties

Indien de grenswaarde²¹ niet gehaald wordt, dan worden extra haltes toegankelijk gemaakt.

¹⁸ Enig nadeel is wel dat nog niet alle reizigers met een OV-chipkaart reizen. Om die reden wordt een vast opslagpercentage gehanteerd, maar dat heeft logischerwijs wel enige onnauwkeurigheid tot gevolg.

¹⁹ In 2013 is Bestuur Regio Utrecht de concessiebeheerder van vrijwel alle buslijnen binnen de gemeente Zeist. Voor een enkele buslijn is dat de Provincie Utrecht.

²⁰ Medio 2013 bedraagt dit percentage 97%.

²¹ In maart 2013 wordt de balans opgemaakt.

1.5.7 Reistijden Openbaar vervoer

Doel

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 dienstregeling²².

Monitoringsinstrument

Met behulp van GPS wordt jaarlijks de vertraging van de buslijnen door de OV-consessiebeheerder(s) in beeld gebracht.

Conclusie en consequenties

Indien zich vertragingen voordoen binnen de gemeente Zeist (op wegen in haar beheer) dan moet de doorstroming voor de bus worden verbeterd, bijvoorbeeld door het bijstellen van verkeerslichten.

1.5.8 Bereikbaarheid Auto

Doel

De autoreistijd in de spits is op de wegen van de 1^e orde is maximaal 2,0 x de reistijd in de daluren²³, in alle jaren in de periode tot 2023 (onderstaand is een overzicht van de wegvakken opgenomen).

De autoreistijd in de spits is op belangrijke routes tussen het centrum van Zeist en de aansluiting op de A12 en A28 (via de 1^e orde wegen) is maximaal 2,0 x de reistijd in de daluren in alle jaren in de periode tot 2023 (onderstaand is een overzicht van de routes opgenomen).

De reistijden moeten binnen de norm vallen (2,0) (grenswaarde). Gestreefd wordt naar een verbetering (streefwaarde). Streven is ook dat snelheid in de daluren niet verslechterd.

Monitoringsinstrument

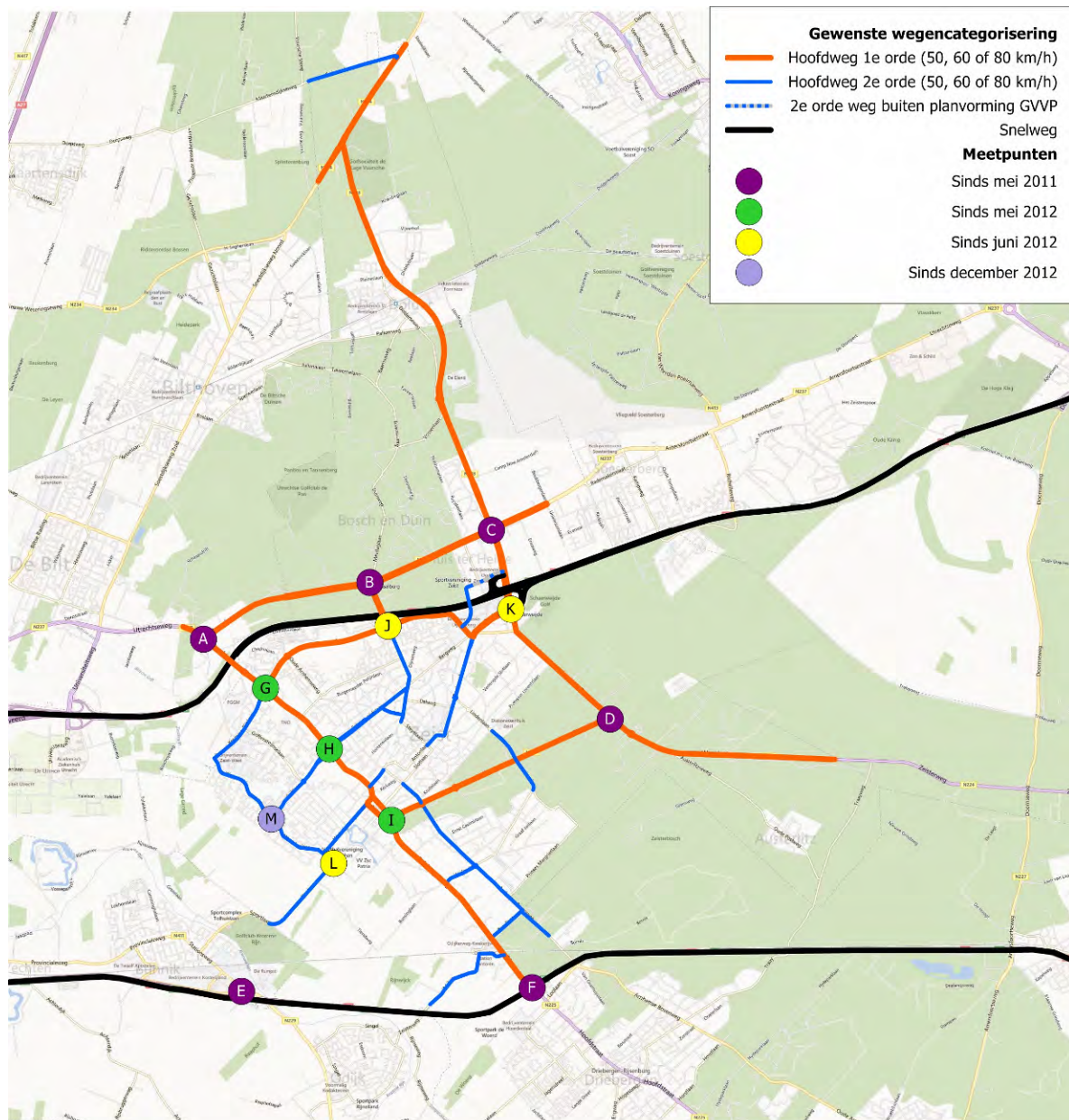
De reistijdinformatie wordt ingewonnen met behulp van bluetooth (vergelijkbaar met kentekenwaarneming)²⁴. De reistijden in de ochtendspits en avondspits worden vergeleken met de reistijden in de daluren. Jaarlijks wordt het volgende in beeld gebracht:

- Reistijden (daluren) op routes tussen de verschillende meetpunten
- Reistijden (ochtendspits) op routes tussen de verschillende meetpunten
- Reistijden (avondspits) op routes tussen de verschillende meetpunten

²² In regionaal verband zal in de eerste helft van 2013 als onderdeel van Streefbeeld 2020 een uitspraak worden gedaan over regionale normen. Zeist zal daar dan bij aan gaan sluiten.

²³ De reistijd in de daluren is de reistijd op een werkdag tussen 10.00 uur en 15.00 uur (tussen beide spitsperiodes in).

²⁴ Een ID, in dit geval een MAC-adres moet op twee locaties worden waargenomen. Door de tijdstippen van de waarneming met elkaar te combineren ontstaat een reistijd. Ongeveer 20% - 40% van het verkeer wordt gedetecteerd



Figuur B15.1 Meetpunten in het netwerk van Zeist

Wegen van de 1^{ste} orde (in gemeentelijk beheer):

1. Utrechtseweg (tussen Amersfoortseweg en De Dreef)
2. Utrechtseweg (tussen De Dreef en de Griftlaan)
3. Utrechtseweg / Lageweg / Dorpsstraat (tussen de Griftlaan en Laan van Beek en Royen)
4. Driebergseweg (tussen Laan van Beek en Royen en A12)
5. Laan van Beek en Royen / Woudenbergseweg (tussen Driebergseweg en Krakelingweg)
6. Krakelingweg (tussen Woudenbergseweg en A28)
7. Panweg Noord (tussen N237 en De Dreef)
8. De Dreef
9. Dijnseburgerlaan – Boulevard (tussen Panweg en A28)

Wegen van de 1^{ste} orde (niet in gemeentelijk beheer)

10. Zandbergenlaan / N238 (tussen A28 en Amersfoortseweg)
11. Amersfoortseweg / N237 (tussen N238 en Panweg)
12. Amersfoortseweg / N237 (tussen Panweg en Utrechtseweg)
13. Woudenbergseweg (tussen Krakelingweg en N227) (Gemeente Zeist beschikt nog niet over reistijden)

14. Utrechtseweg (tussen N237 en Universiteitsweg (Gemeente Zeist beschikt nog niet over reistijden)
15. Dolderseweg (Gemeente Zeist beschikt nog niet over reistijden)

Belangrijke routes (over 1^e orde wegen)

- Zeist Centrum – A12-aansluiting Driebergen (v.v.)
- Zeist Centrum – A28-aansluiting De Uithof (v.v.) (Gemeente Zeist beschikt niet over de volledige reistijd)
- Zeist Centrum – A28-aansluiting Den Dolder (v.v.)
- Zeist Centrum – N227 (v.v.) (Gemeente Zeist beschikt niet over de volledige reistijd)

Conclusie en consequenties

Als de reistijd in de spitsperiode > 2,0 x de reistijd in de daluren is, dan neemt de gemeente doorstromingsmaatregelen. doorgaans op kruispuntniveau (bijstellen verkeerslichten).

1.6 Evaluatie op projectniveau

Ieder verkeersproject van enige omvang wordt na minimaal 1 jaar geëvalueerd. Het doel van het verkeersproject is leidend bij de evaluatie (criteria). Van belang is dat vooraf duidelijk de doelen worden geformuleerd.

Doel

Het doel verschilt per project.

Monitoringsinstrument

Aangezien de doelen per project verschillen zijn ook verschillende monitoringsinstrumenten mogelijk.

Conclusie en consequenties

Indien de doelen niet zijn bereikt, dan worden aanvullende maatregelen getroffen. Het type maatregel verschilt per project (omdat de doelen ook verschillen).



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