

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)

Beleidsdocument: Sturen naar duurzame mobiliteit



Colofon



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

Projectnaam:	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Sturen naar duurzame mobiliteit
Ambtelijk opdrachtgever:	Jan Pieters
Bestuurlijk opdrachtgever:	Wethouder Jankees Salverda
Projectleider:	Sandro Vlug
Projectgroepleden:	Edwin Thoen, Esther Bekker, Roxane de Beaumont, Roel ter Horst
Fotografie:	Cees Keur Fotografie, Leersum
Datum	Vastgesteld door de raad op 2 februari 2010

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Doelen van de notitie.....	5
1.2	Plaats van het GVVP.....	5
1.3	Totstandkoming.....	6
1.4	Leeswijzer.....	6
2	Visie op hoofdlijnen.....	7
2.1	Doelstelling.....	7
2.2	Huidige situatie.....	8
2.3	Visie en strategie.....	9
3	Ketenmobiliteit.....	11
3.1	Integraal netwerk.....	11
3.2	Knooppunten.....	11
3.3	Projecten ketenmobiliteit.....	17
4	Openbaar vervoer.....	19
4.1	Inleiding.....	19
4.2	Trein.....	19
4.3	Bus.....	20
4.4	Aanvullend openbaar vervoer.....	24
4.5	Projecten openbaar vervoer.....	24
5	Fiets en andere specifieke voertuigen.....	25
5.1	Inleiding.....	25
5.2	Netwerk.....	25
5.3	Fietsparkeren.....	27
5.4	Utilitair fietsverkeer.....	28
5.5	Recreatief fietsverkeer.....	29
5.6	Bromfiets en scooters.....	31
5.7	Scootmobielen en andere gehandicaptenvoertuigen.....	31
5.8	Projecten fiets en andere specifieke voertuigen.....	31
6	Voetganger.....	33
6.1	Inleiding.....	33
6.2	Fysieke eisen.....	33
6.3	Oversteekvoorzieningen.....	34
6.4	projecten voetganger.....	34

7	Gemotoriseerd verkeer	35
7.1	Inleiding	35
7.2	Afwikkeling verkeer	36
7.3	Categorisering	39
7.4	Herkenbaarheidskenmerken.....	46
7.5	Ruimtelijke ontwikkelingen	47
7.6	Projecten gemotoriseerd verkeer	47
	Shared Space.....	49
	Langzaam rijden gaat sneller (LARGAS).....	52
8	Parkeren.....	57
8.1	Inleiding.....	57
8.2	Parkeerregulering	57
8.3	Gehandicapten parkeren.....	58
8.4	Parkeernormen	58
8.5	Parkeerbonds.....	61
8.6	Projecten parkeren.....	62
9	Verkeersveiligheid	63
9.1	Inleiding	63
9.2	Infrastructuur (Engineering).....	63
9.3	Wetgeving en handhaving (Enforcement)	64
9.4	Educatie (Education)	65
9.5	Projecten verkeersveiligheid.....	66
10	Leefbaarheid	67
10.1	Inleiding.....	67
10.2	Geluidhinder en luchtkwaliteit	67
10.3	Ruimtedruk en doorsnijding.....	70
10.4	Klimaatverandering	70
10.5	Trillingen.....	71
10.6	Kwaliteit bodem en oppervlaktewater bij wegen	71
10.7	Sociale veiligheid.....	72
10.8	Externe veiligheid.....	72
10.9	Projecten Leefbaarheid.....	72
11	Economie en goederenvervoer	73
11.1	Inleiding.....	73
11.2	Bedrijventerreinen.....	73
11.3	Congrescentra en opleidingsinstituten.....	75
11.4	Midden en kleinbedrijf	76
11.5	Goederenvervoer.....	76
11.6	Vervoersmanagement	77
11.7	Projecten Economie en goederenvervoer	78
12	Recreatie en toerisme	79
12.1	Inleiding.....	79

12.2	Poort van de Heuvelrug en groene entrees	79
12.3	Ruimte voor de toerist en recreant.....	80
12.4	Projecten recreatie en toerisme.....	80
13	Natuur en Landschap	81
13.1	Inleiding.....	81
13.2	Doorsnijding Nationaal Park	81
13.3	Verstoring door infrastructuur.....	84
13.4	Projecten Natuur en Landschap	84
14	Van beleid naar uitvoering	85
14.1	Inleiding.....	85
14.2	projecten en financiering	85
14.3	Ambtelijke organisatie	86
15	Begrippenlijst.....	87



1 Inleiding

1.1 Doelen van de notitie

Het doel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) is driedelig:

- **Beleidskader:** Het GVVP biedt een realistisch en concreet beleidskader voor het optreden van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Concrete verzoeken van inwoners en herinrichtingsplannen van de gemeente worden getoetst aan dit beleid, maar het bepaalt ook het gemeentelijk standpunt bij regionale ontwikkelingen en projecten;
- **Prioritering:** Het GVVP geeft prioriteiten aan voor investeringen van de gemeente in verkeer en vervoer. Er is duidelijkheid en transparantie over de projecten, zowel voor de financiering als de planning;
- **Integraal beleid:** Het GVVP brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoerbeleid en tussen dit beleid en andere beleidsterreinen (o.a. natuur en landschap, milieu, ruimtelijke ontwikkeling, werk en economie).

1.2 Plaats van het GVVP

Wij zijn op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer niet verplicht een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan op te stellen. Wel hebben wij een zorgplicht. Dit houdt in dat wij een zichtbaar, geïntegreerd en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid moeten ontwikkelen. Op dit moment beschikken wij over de diverse beleidsplannen van de voormalige gemeenten, maar ontbreekt een integrale visie op het gebied van verkeer en vervoer. Het nu voorliggende GVVP van de gemeente Utrechtse Heuvelrug zal deze rol vervullen.

Het GVVP is gelijktijdig met de Structuurvisie opgesteld. Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de structuurvisie. De beleidlijnen in de Structuurvisie, en die in het GVVP, zijn in overeenstemming met elkaar en liggen in elkaars verlengde. Vandaar dat de Structuurvisie en het GVVP samen gezien kunnen worden als de visie op mobiliteit voor zowel de korte, middellange als lange termijn. Daarbij zijn de maatregelen in het GVVP het meest concreet. Dit GVVP geeft in principe de visie weer voor de komende vijf tot tien jaar. Het uitvoeringsprogramma beperkt zich tot de periode 2010 – 2015.

Bij het opstellen van het GVVP is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij andere beleidsplannen van de gemeente, zoals het Milieubeleidsplan, Beleidsplan recreatie en toerisme. Beleidsvoornemens uit deze beleidsplannen die raakvlakken hebben met mobiliteit zijn in dit GVVP opgenomen.

1.3 Totstandkoming

Het opstellen van het GVVP is interactief verlopen. Het proces begon in 2007 met een oproep aan inwoners om mee te denken. Tijdens drie openbare avonden werden de huidige knelpunten geïnventariseerd. Het Verkeersberaad is bij het proces betrokken.

Dit alles leidde, eind 2008, tot het vaststellen van de hoofdlijnen van beleid in de startnotitie “Een bewuste mobiliteitskeuze”. In de krant verscheen een samenvatting met een overzicht van de maatregelen die erbij horen. Tijdens twee informatieavonden werd het concept categoriseringsplan gepresenteerd en werd in kleine groepen gediscussieerd over de samenvattingen en de maatregelen. Dit gebeurde aan de hand van de thema’s bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De avonden trokken 140 belangstellenden en via mail en reguliere post kwamen ongeveer honderd reacties binnen. Het merendeel hiervan was gericht op de categorisering en vooral op de introductie van de wijkontsluitingswegen. Bij het opstellen van het GVVP, met de uiteindelijke categorisering, zijn de wensen van de inwoners en de belangen van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid tegen elkaar afgewogen.

Het concept GVVP heeft minimaal zes weken ter inzage gelegen. Van de ingediende inspraakreacties is een inspraaknota gemaakt die als bijlage bij dit GVVP is opgenomen. Op basis van deze inspraaknota is het GVVP aangepast tot het nu voorliggende GVVP. Het is daarmee de complete uitwerking van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

1.4 Leeswijzer

Het GVVP bestaat uit een groot aantal hoofdstukken.

- In hoofdstuk 2 wordt de visie op hoofdlijnen omschreven.
- In hoofdstuk 3 wordt om die visie vorm te geven, nadrukkelijk ingegaan op ketenmobiliteit.
- In de hoofdstukken 4 tot en met 7 worden de beleidsvoornemens van de verschillende vervoerwijzen (OV, fiets, voetganger, gemotoriseerd verkeer) besproken. In een aantal themabeschrijvingen wordt nader ingegaan op de begrippen “Langzaam rijden gaat sneller” en “Shared Space”.
- Hoofdstuk 8 gaat over parkeren. In de hoofdstukken 9 en 10 worden de effecten van mobiliteit in zicht gebracht aan de hand van de thema’s verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- De hoofdstukken 11, 12 en 13 behandelen de raakvlakken met Economie en goederenvervoer, Recreatie/Toerisme en Natuur en Landschap.
- In hoofdstuk 14 wordt globaal aangegeven hoe het beleid wordt vertaald naar uitvoering

Het uitvoeringsprogramma van het GVVP wordt als een separaat boekwerkje opgesteld. Hierdoor is het uitvoeringsprogramma gemakkelijker te actualiseren zonder dat daarvoor het gehele GVVP geactualiseerd hoeft te worden. Om het lezen te vereenvoudigen, is in Hoofdstuk 15 een begrippenlijst toegevoegd.

De notitie “Een bewuste mobiliteitskeuze” is toegevoegd als aparte bijlage. Wij verwijzen naar deze notitie voor de uitgebreide inventarisatie van de huidige situatie en het beleid van andere overheden (Rijk en provincie Utrecht).

2 Visie op hoofdlijnen

2.1 Doelstelling

Mobiliteit is onmisbaar voor het functioneren van onze samenleving. Om te werken, een opleiding te volgen, sociale contacten te onderhouden, zorg te verkrijgen etc., moeten mensen, ondanks nieuwe technologische ontwikkelingen, zich kunnen verplaatsen.

De afgelopen jaren is de automobilititeit binnen en buiten de gemeente Utrechtse Heuvelrug gestegen. Het woningaanbod sluit steeds minder aan bij het veranderend profiel van de werkgelegenheid in onze gemeente. Vervoersafstanden tussen woon- en werklocaties worden daarmee groter. Voor velen te groot om dagelijks per fiets te kunnen of willen afleggen. De ontwikkeling van (hoogwaardig) regionaal openbaar vervoer heeft hier niet mee in de pas gelopen. Door de toename van de welvaart, maatschappelijke ontwikkelingen (gezinnen met hogere arbeidsparticipatie) en het hogere rijbewijs- en autobezit blijft de automobilititeit groeien.

Het is niet mogelijk om die (groeierende) automobilititeit te accommoderen zonder grootschalige uitbreiding van auto-infrastructuur in de dorpen en daarbuiten. Daartoe ontbreekt in en buiten de dorpen echter de ruimte. Financieel is het niet haalbaar. Het leidt tot een overschrijding van luchtkwaliteit- en geluidhinder die de leefbaarheid in de dorpen ernstig aantast. De verkeersassen zorgen nog meer dan in de huidige situatie voor een barrièrewerking voor zowel mens als dier.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug moet goed bereikbaar zijn. Dat vraagt om een degelijk wegennet, goed openbaar vervoer, goede fietsinfrastructuur en efficiënt goederenvervoer. Bij dit alles moet óók verantwoord worden omgegaan met de zo kostbare groene leefomgeving. De verplaatsingen moeten dus veilig en schoon zijn. Een bereikbare Utrechtse Heuvelrug is dan ook onlosmakelijk verbonden aan een duurzame Utrechtse Heuvelrug. Duurzaam houdt in: schonere lucht, minder energieverbruik, meer gebruik maken van 'groene' energiebronnen en minder lawaai.

Op basis hiervan en in aansluiting op de nota Groen en Vitaal luidt de doelstelling van dit GVVP:

Het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid moet leiden tot een duurzaam verkeers- en vervoersysteem met een gezonde en veilige leefomgeving in een groene, bereikbare, economisch gezonde gemeente.

Om het (sterk groeiende) gebruik van het gemotoriseerde verkeer, met zijn negatieve gevolgen zoveel mogelijk te beperken, moet het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer worden gestimuleerd. Het gebruik van het gemotoriseerde verkeer moet aanzienlijk worden afgeremd. Vooral voor die delen van de gemeente waar overschrijding van geluid- en luchtkwaliteitsnormen dreigt.

Ten behoeve van onze lokale economie is en blijft anderzijds de bereikbaarheid per auto van zo groot belang dat een integraal en zeer afgewogen mobiliteitsbeleid is vereist. Dit in samenhang met andere beleidsvelden.

2.2 Huidige situatie

De meeste verplaatsingen op het wegennetwerk hebben een herkomst of bestemming in onze gemeente. Er is op de N225 bijna geen sprake van doorgaand (extern) verkeer. Het doorgaande vrachtverkeer gebruikt de verbinding Wijk bij Duurstede – Amersfoort (N227) en de A12. De N226 ten noorden van de A12 kent wel doorgaand verkeer richting Woudenberg en Amersfoort. Binnen de gemeente zijn ongeveer 20.000 woningen en 49.000 inwoners. Daarnaast zijn er ruim 21.000 arbeidsplaatsen. Op de Heuvelrug trekken diverse congrescentra veel verkeer aan. Dit aantal woningen in combinatie met het aantal arbeidsplaatsen zorgt voor een grote hoeveelheid verplaatsingen. Wanneer deze theoretische verplaatsingen worden vergeleken met de werkelijke verplaatsingen op ons wegennet, komen theorie en praktijk redelijk bij elkaar in de buurt. De hoeveelheid doorgaand verkeer is niet groot binnen onze gemeente.

Openbaar vervoer

Iets meer dan 10% van de bewegingen over grote afstand vindt plaats met het openbaar vervoer. Deze verplaatsingen zijn vooral gericht op de gemeenten Utrecht, Zeist, Amersfoort en Veenendaal. Vooral Amersfoort en in mindere mate Veenendaal zijn op dit moment slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Voor het treinstation Maarn geldt dat er nauwelijks aansluitmogelijkheden zijn op het openbaar busvervoer.

Fiets

Binnen de dorpen wordt vooral de fiets gebruikt. Voor de verplaatsingen tussen de dorpen onderling is dit minder het geval, ook al bevinden de dorpen zich wel op fietsafstand. Veel wegen zijn geschikt om te fietsen. Het fietsnetwerk is vrij versplinterd en heeft als spil de fietspaden langs de N-wegen.



Auto

Er zijn grote verkeersstromen op de hoofdwegen binnen de gemeente. Het capaciteitsprobleem op deze wegen leidt tot een onevenredige belasting van wegen in het buitengebied (o.a. Langbroekerweteringgebied en rondom Overberg). De verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden hiermee aangetast.

Parkeren

Het autobezit in de gemeente is hoog te noemen. In de bestaande woonwijken en de centra is sprake van parkeerdruk. De stations Driebergen-Zeist en Maarn hebben te maken met parkeerproblemen voor zowel auto's als fietsen.

Verkeersveiligheid

Onze gemeente is qua verkeersveiligheid vergelijkbaar met omliggende gemeenten. De ongevallen vinden verspreid over de gehele gemeente plaats. Er is slechts een verkeersongevallenconcentratie te weten de aansluiting Maarsbergen op de A12. Onze gemeente is daarmee relatief veilig te noemen. Desondanks is het gevoel van verkeersonveiligheid in vooral woonwijken hier en daar groot. Voor nagenoeg alle woonwijken met uitzondering in Driebergen, geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. De woonwijken zijn over het algemeen sober ingericht als 30 km zone. De functie, inrichting en het gebruik van de weg zijn dan ook niet overal in overeenstemming met elkaar.

2.3 Visie en strategie

Bij het opstellen van de structuurvisie is uitgebreid gediscussieerd over het wegennet dat binnen onze gemeente noodzakelijk wordt geacht. Daarbij is gesproken over mogelijke doortrekken van de N226 naar Wijk bij Duurstede en het afwaarderen van de N225 tussen Doorn en Leersum. Uiteindelijk is de conclusie getrokken dat het mogelijk is om een robuust verkeers- en vervoerssysteem te ontwikkelen gebruik makend van de bestaande infrastructuur. Bij het opstellen van dit GVVP is betere benutting van de bestaande infrastructuur het uitgangspunt geweest. Daarnaast is uitgegaan van een inwonersaantal dat niet zal stijgen en dat het verkeer dat niet bestemd is voor de Utrechtse Heuvelrug om onze gemeente heen wordt geleid. Tevens zijn frequente communicatie over deze visie en de structuurvisie met de provincie een uitgangspunt.

Een aparte vermelding verdienen scootmobielen en andere gehandicaptenvoertuigen. Door de vergrijzing en het langer zelfstandig wonen zal het gebruik van deze vervoermiddelen toenemen. Dit zal invloed hebben op het nader te ontwikkelen verkeers- en vervoerssysteem.

De bovengrondse infrastructuur van het spoor en de A12 zijn op termijn niet verenigbaar zijn met de uitgangspunten van de Structuurvisie. Gezien de toenemende intensiteit van de infrastructuur en de daarmee samenhangende milieubelasting voor de aanliggende dorpen is het van groot belang een duurzame planvorming te initiëren en dit actief onder de aandacht te brengen van de hogere overheden teneinde draagvlak te verwerven.

Voor een effectieve aanpak van de geschetste problematiek is een zorgvuldig gekozen pakket van maatregelen noodzakelijk waarvan de resultaten elkaar moeten versterken.

De bereikbaarheid en verkeersdoorstroming moeten zodanig verbeteren dat er geen economische schade ontstaat (files en vertragingen kosten de maatschappij geld). Tegelijkertijd moet het verkeer en het vervoer duurzamer worden, zodat het leefklimaat erop vooruit gaat en daarmee de

aantrekkelijkheid voor inwoners, recreanten en ondernemingen. Innovatieve projecten die uitgaan van het duurzame principe en uitgekierd omgaan met energie, moeten worden gestimuleerd zodat een bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het klimaatprobleem (20% van de CO₂-uitstoot in Nederland komt voor rekening van de mobiliteitssector). Deze initiatieven vinden vaak op landelijk of zelfs Europees niveau plaats. Dat moet ons er niet van weerhouden om lokale initiatieven te nemen en te ondersteunen.

De mobiliteitsbehoefte neemt in de komende jaren toe. Mobiliteit is een positief teken van dynamiek en vitaliteit. Maar een hogere mobiliteit kan niet met gemotoriseerd verkeer worden gerealiseerd omdat daar geen (milieu)ruimte voor is. De strategie is dan ook om het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets aantrekkelijk te maken en de autobereikbaarheid op peil te houden. De totale bereikbaarheid neemt daardoor toe.

De gemeente gaat met de "ketenbenadering" sturen op het tijdstip en de wijze waarop de mobiliteitsbehoefte wordt ingevuld. De aansluiting van de diverse soorten van vervoer onderling wordt daarbij verbeterd. Openbaar vervoer (bus en trein) wordt zoveel mogelijk ingezet op grotere afstand (meer dan 10 km) en de fiets op korte afstanden (minder dan 10 km) en/of als voor en natransport van het openbaar vervoer. Door de opkomst van de elektrische fiets kan de fiets ook een rol van betekenis gaan spelen bij verplaatsingen van meer dan 10 km.

De automobilititeit moet op een zodanige manier worden afgewikkeld dat er zo min mogelijk overlast ontstaat in de leefomgeving. Autoverkeer moet zo snel mogelijk gebruik maken van de infrastructuur die hiervoor het meest geschikt en ingericht is. De verkeersassen binnen de dorpen worden zodanig ingericht dat er sprake is van een beheerste doorstroming zonder een aantrekkelijk alternatief te worden voor de A12. Wij kunnen onze duurzaamheidsambities tonen door zelf initiatieven te nemen door bijvoorbeeld het eigen wagenpark zo duurzaam mogelijk te maken. Daarnaast ondersteunen wij lokale initiatieven op het gebied van duurzame mobiliteit (zoals de invoering van de 'Groene bus' van de gezamenlijke congrescentra Groen Centraal).

Het is belangrijk om voortdurend de inwoners en bezoekers van de gemeente te wijzen op de manier waarop zij hun mobiliteitsbehoefte vervullen. Door middel van voorlichting, educatie, ludieke acties enz. wordt de samenleving betrokken bij het kiezen van een duurzame mobiliteitskeuze. Welk vervoermiddel en welk tijdstip gebruik ik om mijn mobiliteitsbehoefte te vervullen? Het is wenselijk als mensen bij deze afweging naast de aspecten 'tijd' en 'geld' ook de aspecten (de eigen) gezondheid, verkeersveiligheid en milieuvervuiling meenemen.

Ambitie

Ten opzichte van andere overheden, projectontwikkelaars, bedrijven en inwoners kan het beleid worden verantwoord. De ambitie om een duurzaam verkeers en vervoersysteem op te stellen is groot. De financiële reikwijdte en de bevoegdheden van de gemeente zijn beperkt. Met dit GVVP zijn wij echter in staat aan te tonen waar wij voor staan en om andere overheden en partijen te overtuigen van onze visie, zodat deze visie ook verder wordt gedragen. Door samenwerking te zoeken met andere partijen is het naar verwachting ook mogelijk om uitvoeringsprojecten gezamenlijk te realiseren (ook financieel gezien).

3 Ketenmobiliteit

3.1 Integraal netwerk

Alleen met een integrale netwerkvisie kunnen onze doelen worden verwezenlijkt. Daarin komen als het ware alle draden bij elkaar en wordt waar nodig de samenhang geregeld. De verschillende vervoersnetwerken sluiten in een netwerkvisie goed op elkaar aan: het autoverkeer, het openbaar vervoer (bus en spoor) en het fietsverkeer. Alleen als die gezamenlijk een goede keten vormen, is mobiliteit in onze gemeente mogelijk zonder een onaanvaardbare belasting van de leefomgeving.

3.2 Knooppunten

Knooppunten zijn verkeerskundig gezien de locaties waar uitwisseling plaats vindt van goederen of personen tussen twee of meer netwerken. Deze punten maken het mogelijk over te stappen naar een ander netwerk of wijze van vervoer waardoor een optimale benutting van het verkeers- en vervoersysteem mogelijk wordt. Een overstap is vooral aantrekkelijk als dit de reiziger weinig inspanning kost.

Iedere bushalte kan als knooppunt worden beschouwd. In het GVVP komen alleen de grotere knooppunten aan bod. Dit hoofdstuk gaat in op de knooppunten waarbij gekozen kan worden tussen verschillende soorten vervoer (bijvoorbeeld auto en openbaar vervoer). In hoofdstuk 4 komen de OV-netwerken zelf aan de orde.

Binnen de gemeente ligt een regionaal knooppunt (station Driebergen-Zeist) en twee lokale knooppunten (station Maarn, bushalte Doorn postkantoor).

Een knooppunt kan zijn functie pas goed vervullen als aan enkele voorwaarden wordt voldaan:

- Acceptabele reistijd en frequentie
- Betrouwbaarheid (waaronder wachttijd, parkeerplaatsgarantie)
- Acceptabele kosten (reiskostenverhouding, exploitatie en inpassing)
- Kwaliteit van het voor- en natransport (soort, frequentie, comfort, richtingen)
- Sociale veiligheid.

Hieronder gaan wij per knooppunt in op de voorwaarden. Daarbij beschrijven wij eerst de huidige situatie en daarna de gewenste situatie.

Station Driebergen-Zeist

Huidige situatie

Er worden vanaf het station goede verbindingen aangeboden:

- Intercityverbindingen met Ede, Arnhem, Nijmegen, Amsterdam en Schiphol
- Frequente verbindingen naar de stad Utrecht en naar Veenendaal



Op dit moment maken ongeveer 8.500 in- en uitstappers gebruik van station Driebergen-Zeist

De betrouwbaarheid van het station is matig

- Er is een enorme parkeerdruk. De auto kan op werkdagen na 8.00 uur niet meer worden geparkeerd, alle parkeerplaatsen zijn dan bezet.
- Ook voor de fiets is het lastig een goede plek te vinden. Fietsparkeerplaatsen zijn er wel, maar liggen iets verder van de hoofdingang.
- De (wacht)voorzieningen zijn over het algemeen oud en niet heel comfortabel. Een positieve uitzondering hierop is natuurcafé La Porte dat in 2008 is geopend.
- Het station beschikt over goed voor- en natransport in de vorm van openbaar vervoer, de lijnbus. De frequentie is vrij hoog. Alleen maakt de bus gebruik van een stremminggevoelig traject. De bussen staan vaak in de file waardoor de aansluitingen in gevaar komen. Hierdoor is de bus als voor- en natransportmiddel niet betrouwbaar.
- Het station ligt buiten het centrum waardoor de sociale controle beperkt is. Door de bussen bij elkaar te laten halteren, is getracht de sociale veiligheid te verbeteren. Door de nieuwe transparante fietsenstallingen is de sociale veiligheid rondom de stallingen vooruit gegaan.

Parkeren rondom het station is nog steeds gratis. Hierdoor is reizen met de trein een economisch goed alternatief voor parkeren in de stad Utrecht.

Gewenste situatie

Station Driebergen-Zeist moet op termijn nog meer als regionaal knooppunt functioneren. Het zou **het** overstapstation moeten worden voor inwoners van Zeist, Utrechtse Heuvelrug, Odijk en wellicht ook Werkhoven en Wijk bij Duurstede. De intentie is om het aantal in- en uitstappers fors te laten stijgen.

Hiervoor is het noodzakelijk dat:

- het aantal en soort treinen dat stopt op Driebergen-Zeist minimaal gelijk blijft;
- het parkeren rondom het station aanzienlijk wordt verbeterd en substantieel wordt uitgebreid van 350 parkeerplaatsen naar minimaal 1.000 in 2018.;
- het aantal fietsparkeerplaatsen wordt uitgebreid en kwalitatief verbeterd van ruim 1.400 onbewaakte plekken naar 3.000 bewaakte en overdekte plekken in 2018;
- de OV-fiets breder beschikbaar wordt (zie verder in dit hoofdstuk onder Overstap naar de fiets);
- de fiets gefaciliteerd wordt door betere fietsverbindingen tussen station en omliggende dorpen. Daarbij is de wens om vanuit de woonwijk Hoenderdaal te Driebergen een rechtstreekse verbinding aan te leggen met het station onder de A12 door. De fietspaden moeten voorzien worden van hoogwaardige verharding en verlichting met zo weinig mogelijk conflictpunten (zie verder hoofdstuk 5 Fiets).

Het realiseren van een snelle bus- of tramverbinding tussen station Driebergen-Zeist en de Uithof kan voor reizigers vanuit het oosten van het land een snellere en comfortabele verbinding zijn dan via Utrecht CS. Een dergelijke verbinding is gunstig voor het aantal in- en uitstappers, het voorzieningenniveau en voor het behoud van het Intercitystatus van station Driebergen-Zeist. Ook voor onze eigen inwoners is het van belang dat er een goede verbinding met de Uithof blijft bestaan. De gemeente probeert deze bedoelde snelle openbaar vervoerverbinding door te trekken tot ten minste Driebergen (centrum), maar zo mogelijk tot Rhenen. Voor de realisatie wil de gemeente zich hard maken voor moderne technieken, vanwege de voordelen voor het milieu (minder geluidsoverlast, energiezuinig), mits in te passen in het landschap. Samen met de regionale partners wordt bekeken welke rol station Driebergen-Zeist het beste kan vervullen ter ontlasting van station Utrecht CS, zonder dat het ten koste gaat van de kwaliteiten van het gebied.



Bij het ontwikkelen van het nieuwe OV-knooppunt moet de mobilist centraal staan. Hoe wordt de mobilist verleid om alleen van het openbaar vervoer gebruik te maken? Daarvoor moet een compact OV-knooppunt worden ontwikkeld waarbij de centrale fietsenstalling en het busstation zo dicht

mogelijk liggen bij de sporen. Het station moet voorzien worden van moderne, gezonde, sociaal veilige wachtvoorzieningen voor zowel de trein als de bus. Het is wenselijk dat op of rond het station allerlei voorzieningen worden gecreëerd zoals een Wizzl (compacte winkel annex kaartverkooploket), stationsrestaurant, kinderdagopvang, enz.

Een dergelijk goed functionerende OV-knoop sluit goed aan bij een duurzame herontwikkeling van het totale stationsgebied met hoogwaardige kantoren in een landgoedachtige setting. De omgeving draagt dan bij aan de kwaliteit van de OV-knoop. In het recente verleden zijn voor de transformatie van het stationsgebied al richtinggevende uitspraken gedaan.

Los van de bedieningsgraad met treinen en bussen moet de OV-knoop Driebergen-Zeist in ieder geval bestaan uit de volgende voorzieningen: Wizzl, stationsrestaurant, wc's, voldoende en kwalitatief hoogstaandeabri's, statische en dynamische reisinformatie voor zowel trein als bus (op een scherm en in verschillende ruimten), ruim voldoende gratis bewaakte fietsstalling (met zeer ruime openingstijden), ruim voldoende autoparkeerplaatsen in een gebouwde voorziening, OV-fiets uitgifte punt (al dan niet geautomatiseerd), fietsverhuur voor recreatieve fietsers, bezoekerscentrum voor het nationaal park. De aantrekkelijkheid van het gebied zou kunnen worden vergroot door de aanwezigheid van een kinderdagopvang, maaltijdservice enz.



Station Maarn

Huidige situatie

Er worden vanaf het station beperkte verbindingen aangeboden

- Twee sprinters (stoptreinen) per uur in de richting van Utrecht (eindpunt Amsterdam-centraal) en Rhenen.
- In de spits rijden er twee extra sprinters tussen Veenendaal en Breukelen v.v. Dit betekent dat het station in de brede spitsen (van 6.30 tot 10.30 uur en van 15.30 tot 18.30 uur) vier sprinters per uur in de richting van Utrecht biedt

Dagelijks maken ongeveer 1.300 in- en uitstappers gebruik van dit station.

Het station kent matige voorzieningen:

- Het voor en natransport vindt voornamelijk lopend, met de fiets of met de auto plaats.
- De parkeerfaciliteiten zijn beperkt.
- Het station ligt midden in het dorp Maarn. Voor inwoners van Maarn is dit uitermate gunstig, maar voor de ontwikkeling van het station als knooppunt minder. Sinds december 2008 is de

busfrequentie langs het station verhoogd, maar het is nog steeds onder de maat om te spreken van echt OV-knooppunt.

Gewenste situatie

Station Maarn kan een belangrijke rol gaan vervullen voor mobilisten uit Maarn en Maarsbergen maar ook uit Leersum, Amerongen en Woudenberg in de richting van Utrecht en Amersfoort.

Daarvoor is nodig dat:

- de frequentie van de sprinters minimaal gelijk blijft (4x per uur) en bij voorkeur wordt opgevoerd;
- goede busverbindingen vanuit Amerongen en Leersum richting station Maarn worden gerealiseerd (en doorrijden naar Amersfoort) en de bestaande busverbinding Doorn – Maarn – Woudenberg – Amersfoort behouden blijft;
- het station als geheel aantrekkelijk wordt gemaakt

Voor de ontwikkeling van het station is de huidige ligging niet optimaal. Een oplossing is het verplaatsen van het station naar de rand van Maarn. Op dat moment is het eenvoudiger om ook automobilisten te verleiden gebruik te maken van station Maarn en hoeven niet alle bussen door het centrum te rijden. Vanuit de Structuurvisie wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn.

Los van de bedieningsgraad met treinen en bussen moet de OV-knoop Maarn in ieder geval bestaan uit de volgende voorzieningen: Goed zichtbaar en herkenbaar, sociaal veilig, Wizzl (of vergelijkbare voorziening), voldoende en kwalitatief hoogstaande abri's, statische en dynamische reisinformatie, ruim voldoende gratis bewaakte fietsenstalling, OV-fietsuitgiftepunt (al dan niet geautomatiseerd).

Bushalte Doorn Postkantoor

Huidige situatie

Doorn Postkantoor (naar verwachting heet deze halte vanaf 2010 Doorn Cultuurhuis) is een van de belangrijkste bushaltes binnen onze gemeente en functioneert als een klein busstation. Bijna alle buslijnen in onze gemeente (zowel noord-zuid als oost-west) komen hier langs of hebben hier zelfs het begin of eindpunt.

Vanuit heel Doorn wordt deze halte in de huidige situatie al bereikt, met de fiets of lopend. De bebouwde omgeving is in de huidige situatie niet aantrekkelijk en de bereikbaarheid van de halte kan worden verbeterd.



Gewenste situatie

Het knooppunt kan verbeterd worden door:

- de sociale veiligheid te waarborgen. Dit kan door meer functies in te richten op de Driebergsestraatweg, het aanbrengen van extra verlichting en goede wachtvoorzieningen. De omgeving en het busstation moeten een eenheid vormen;
- een goede keervoorziening. De huidige keervoorzieningen bij het Cultuurhuis en op het parkeerterrein van Huis Doorn zijn niet toekomstvast;
- het aantal en de kwaliteit van de fietsparkeerplaatsen te verbeteren;
- bij de ontwikkeling van de directe omgeving nadrukkelijk aandacht besteden aan deze kleine ov-knoop;
- Een duidelijke relatie te leggen met het Cultuurhuis en het nog te bouwen gemeentekantoor.

Los van de bedieningsgraad van de bussen moet de OV-knoop Doorn Postkantoor in ieder geval bestaan uit de volgende voorzieningen: voldoende en kwalitatief hoogstaandeabri's, statische en dynamische reisinformatie, ruim voldoende hoogwaardige fietsparkeerplaatsen, OV-fiets uitgifte punt (al dan niet geautomatiseerd). Om het knooppunt optimaal te kunnen bedienen is een keervoorziening in de buurt van het knooppunt noodzakelijk.

Overstap naar de fiets

Naast de genoemde knooppunten is het wenselijk om op een aantal plaatsen goede overstappunten te maken naar de fiets. Hierbij wordt gedacht aan natransport voor het openbaar vervoer, maar ook voor de automobilist. Op alle genoemde knooppunten moet in ieder geval een OV-fiets gehuurd kunnen worden. Bij voorkeur is dit een systeem dat de gehele dag beschikbaar en volledig uitwisselbaar is. Ook niet-reguliere klanten van de OV-fiets moeten eenvoudig een fiets kunnen huren. Op die manier ontstaat er een netwerk van locaties waar fietsen gehuurd en weer ingeleverd kunnen worden. Zo kunnen bijvoorbeeld bezoekers van Kaap Doorn of SBI/Zonheuvel vanaf Doorn Postkantoor de fiets gebruiken in plaats van te wachten op een aansluitende (minder reguliere) bus.

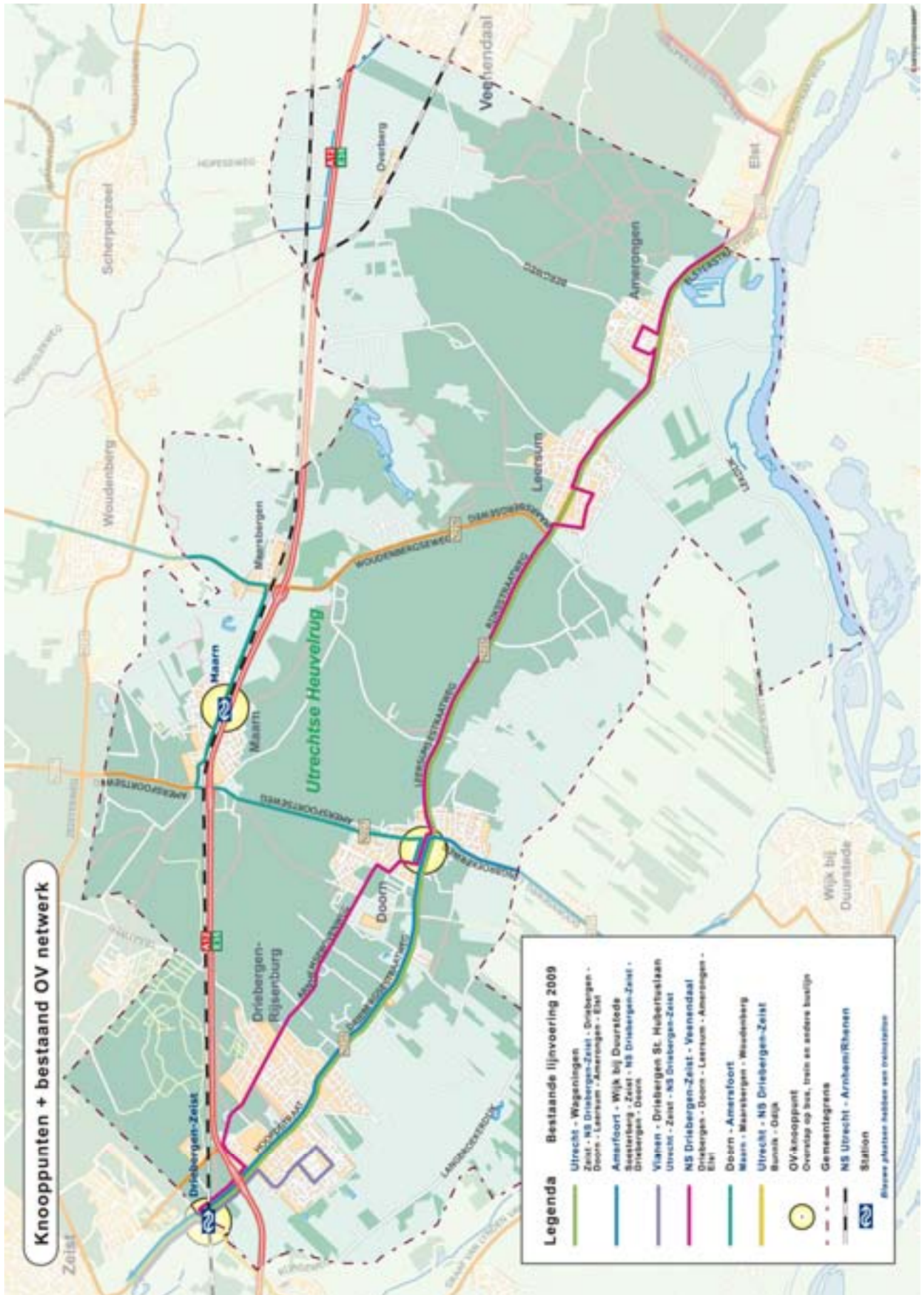


Ook voor automobilisten moet het aantrekkelijker worden om in de gemeente het laatste stuk per fiets af te laten leggen. Dit kan op congestiegevoelige trajecten (bijvoorbeeld: het bestaande parkeerterrein bij de Kaapse bossen is voor automobilisten uit het oosten een goede opvangplek om verder per fiets (eigen fiets of huurfiets) te reizen en/of bij groene entrees (bijvoorbeeld: groene entree Amerongen). Door een compleet netwerk van OV-fietspunten aan te leggen wordt de mobilist goed bediend. Hierbij zal op bescheiden schaal begonnen worden en kan op basis van resultaten bekeken worden of de capaciteit verruimd moet worden.

3.3 Projecten ketenmobiliteit

- Integrale verbetering van knooppunt Driebergen-Zeist, samen met regionale overheden en Prorail.
- Station Maarn laten groeien tot knooppunt Maarn (incl. realiseren betere busverbindingen, uitbreiding (fiets)parkeervoorzieningen en verbetering sociale veiligheid en herkenbaarheid).
- Verbetering knooppunt Doorn Postkantoor.
- Realiseren van een compleet netwerk van OV-fiets uitgiftepunten op alle knooppunten en andere strategische punten binnen de gemeente.





4 Openbaar vervoer

4.1 Inleiding

Wij kiezen voor hoog frequent openbaar vervoer. Hoge frequenties betekenen immers korte wachttijden. Alleen dan is openbaar vervoer (OV) een goed alternatief voor het gemotoriseerde verkeer.

Voor verplaatsingen binnen de dorpen speelt OV geen rol van betekenis. De afstanden zijn daarvoor te kort. Ook zijn er mensen die bijvoorbeeld vanwege leeftijd of handicap OV niet kunnen gebruiken. Individuele oplossingen (scootmobiel) of collectieve vraagafhankelijke oplossingen (Regiotaxi/Valis) liggen dan meer voor de hand.

OV moet worden ingezet op de belangrijkste vervoerstromen. Hoogfrequent OV op de N225 is een kwalitatieve vooruitgang voor bijna alle inwoners van de verschillende dorpen. Voor Amersfoort en in mindere mate Veenendaal geldt, dat deze plaatsen met het OV beter bereikbaar moeten worden.

De betrouwbaarheid, bereikbaarheid en de frequentie van het OV moet nog verder worden verbeterd:

- Station Maarn wordt tijdens de ruime ochtend- en avondspits bediend met vier treinen per uur van/naar Utrecht. Het laten aansluiten van buslijnen vanuit Leersum en Amerongen op dit station zorgt voor een betere voeding en een snellere en betrouwbare verbinding tussen Leersum/Amerongen en de stad Utrecht.
- De parkeersituaties voor auto en fiets op de stations Maarn en Driebergen-Zeist moet worden verbeterd. Voor het laatste station geldt dat een uitbreiding van de parkeerplaatsen en fietsenstallingen op langere termijn van meer dan 100% is gewenst.
- Het voor- en natransport vanaf iedere halte, maar zeker vanaf de knooppunten moet beter worden geregeld.
- Doorn Postkantoor is een belangrijk OV-knooppunt en moet ook zo worden ingericht.

De bevoegdheid voor het laten rijden van de diverse bussen ligt bij de vervoersautoriteiten.

De vervoersautoriteiten zijn in onze regio de provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht.

De gemeente heeft geen directe invloed op bijvoorbeeld de dienstregeling, maar kan wel samen met de vervoersautoriteiten en de vervoerder een plan opstellen om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren. Met dit GVVP kunnen wij de vervoersautoriteiten concrete voorstellen doen om de bestaande lijnvoering aan te passen. Door als gemeente je ideeën en suggesties duidelijk te verwoorden en op de juiste momenten in te dienen ontstaat er meer draagvlak bij de vervoerautoriteiten.

4.2 Trein

Station Driebergen-Zeist is opgenomen in het intercitynetwerk. Twee keer per uur worden er intercityverbindingen geboden met Arnhem, Nijmegen en met Utrecht, Amsterdam Arena/Bijlmer en

Schiphol. Daarnaast rijden er in de spits vier sprinters per uur (en buiten de spits twee sprinters per uur) richting Utrecht en Veenendaal. De landelijke ambitie is om op het traject Utrecht-Arnhem met zes intercity's en rondom Utrecht met zes sprinters te gaan rijden. In de huidige situatie wordt de intercitystatus van Driebergen-Zeist gedeeld met station Veenendaal-De Klomp. Het gemeentelijke beleid is om in ieder geval de status van intercitystation op de lange termijn te behouden.

Station Maarn wordt in de huidige situatie bediend met twee sprinters per uur per dag tussen Amsterdam C.S. en Rhenen. In de brede spitsen met twee sprinters tussen Breukelen en Veenendaal-centrum. Voor de verdere ontwikkeling van het station is het van belang dat de bediening van dit station minimaal gelijk blijft of nog wordt verbeterd. Een verbinding in oostelijke richting (in ieder geval naar Ede-Wageningen) houdt een kwaliteitsverbetering voor dit station in.



4.3 Bus

Netwerk

De N225 vormt de levensader voor diverse dorpen in onze gemeente. Een dergelijke verbindingsweg door de dorpen heen is voor openbaar vervoer ideaal. Het is van groot belang dat op de N225 tijdens de gehele dag hoogfrequent openbaar vervoer wordt aangeboden. Overdag betekent dit dat er vanuit alle dorpen langs de N225 om de tien minuten een bus vertrekt van en naar station Driebergen-Zeist en verder naar Utrecht. Uiteraard mag dit een slimme combinatie zijn van verschillende lijnen. Aan de oostkant van onze gemeente kan een deel van de lijnen doorrijden naar Veenendaal en een ander deel naar Wageningen. Daarmee wordt de verbinding met het oostelijk deel vormgegeven.

De N225 is voornamelijk oost-west gericht. Er is ook sprake van een grote relatie noord-zuid. Vooral Amersfoort trekt veel verkeer aan. Vanuit de verschillende dorpen is een 'rechtstreekse' verbinding met Amersfoort gewenst. Sinds december 2008 is er een buslijn geïntroduceerd tussen Doorn en Amersfoort. Deze buslijn rijdt via Maarn (station) en Woudenberg. Een goede lijn die op termijn voldoende reizigers trekt.

Deze verbinding is echter nog geen oplossing voor de inwoners van Leersum en Amerongen. Het is wenselijk voor deze inwoners (en ook voor het achterliggende gebied) een buslijn te introduceren vanuit Leersum en Amerongen via de N226, Maarn (station) en de N227 naar Amersfoort. Hierdoor ontstaat een nieuw OV-knooppunt bij station Maarn. Hier pleitten we in het vorige hoofdstuk al voor. Deze buslijn kan ook interessant zijn voor mensen die naar Utrecht willen. De bus sluit goed aan op de treinen die vanaf station Maarn vertrekken. Hiermee wordt het aantal verbindingen naar Utrecht voor de dorpen Leersum en Amerongen nog eens vergroot. Gezien de sterke noord-zuidrelatie tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort is een rechtstreekse bus tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort volledig over de N227 aan te bevelen.

Het realiseren van buslijnen kost geld. De provincie Utrecht is de concessieverlener binnen onze gemeente. De provincie heeft budget beschikbaar voor het organiseren van het openbaar vervoer in onze regio. Bovenstaande ideeën kunnen niet binnen het bestaande budget worden uitgevoerd.

Het aanbod van openbaar vervoer in de avonduren verdient aandacht. Voor Maarn en Maarsbergen geldt dat in de huidige situatie in de avonduren er geen bus openbaar vervoer beschikbaar is. Voor de sociale cohesie tussen de dorpen achten wij ook openbaar vervoer in de avonduren tussen Maarn/Maarsbergen en Doorn van belang. Wij begrijpen dat de provincie Utrecht een bepaald budget heeft. De bevoegdheid van de gemeente is beperkt. Wij zullen door middel van investeringen in de infrastructuur voor het openbaar vervoer aantonen dat wij openbaar vervoer uitermate serieus nemen. Wij zijn ervan overtuigd dat het aanbieden van een goed openbaar vervoernetwerk leidt tot een daadwerkelijk goed gebruik ervan en dat hierdoor de gewenste kostendekkingsgraad wordt gehaald.

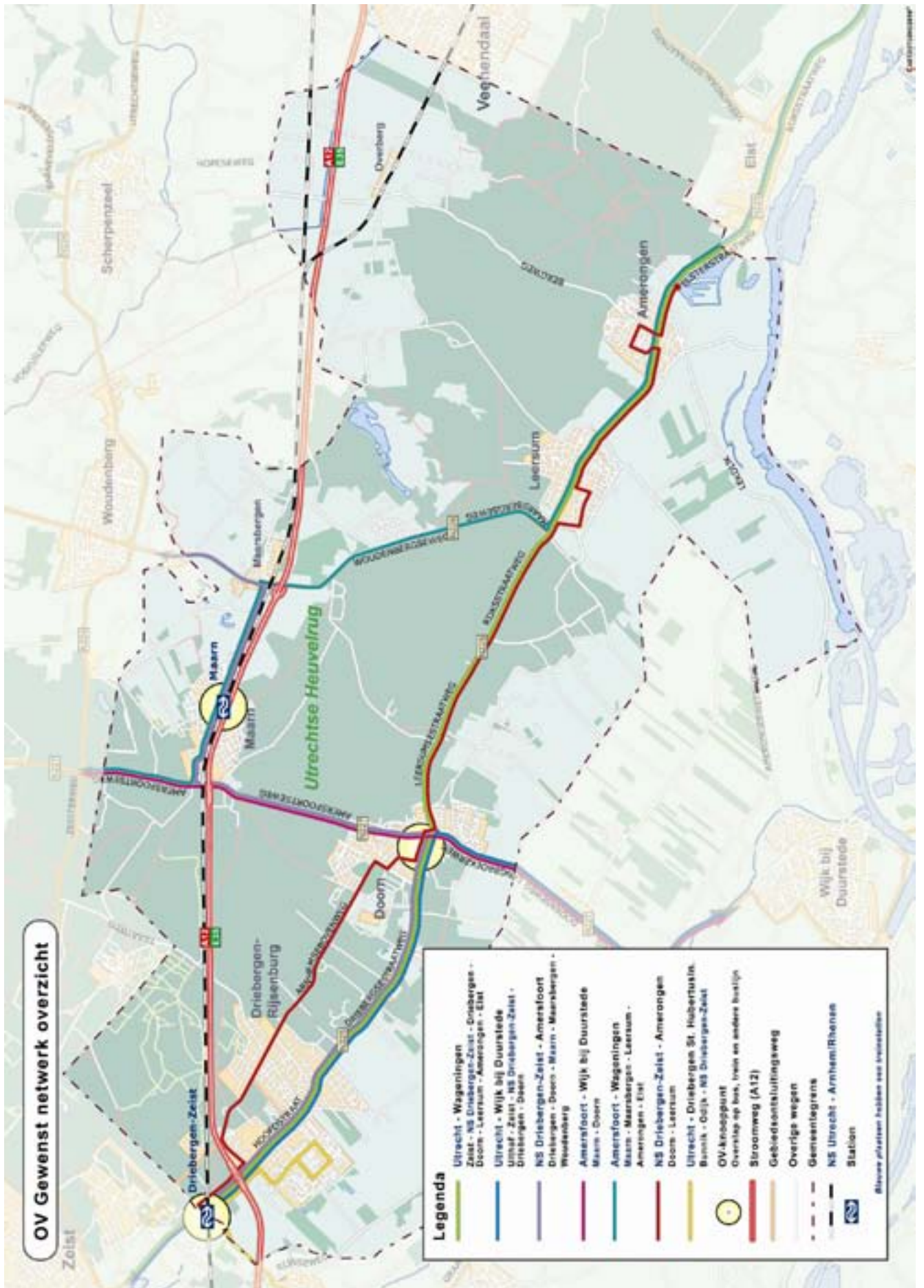
Halten

De bushalte is de voordeur van het openbaar vervoer. Bushaltes zijn op dit moment nog lang niet altijd kwalitatief voldoende:

- Goede en actuele reisinformatie is belangrijk. Alle haltes moeten worden voorzien van statische (papieren) informatie over vertrektijden en richtingen van de bus. Alle knooppunten en haltes binnen de bebouwde kom langs de N225 moeten tevens voorzien worden van dynamische (elektronische) reisinformatiepanelen die aangeven wanneer de eerstvolgende bus komt.
- Uiteraard moeten alle haltes toegankelijk worden gemaakt. Dit betekent hoge banden, voldoende breed busperron en markering voor blinden en slechtzienden.
- De belangrijkste looproutes naar de haltes moeten goed toegankelijk zijn.
- De sociale veiligheid rond haltes is nog een punt van aandacht en moet geëvalueerd en eventueel verbeterd worden.
- De keuze van de locatie van een halte moet niet alleen een vervoerkundige reden, maar ook een sociale reden hebben. Haltes moeten dusdanig gelokaliseerd en ingericht worden dat het echt ontmoetingspunten zijn en dus midden in de samenleving staan.

Voor de bus wordt de fiets vaak als voor en natransport gebruikt. Op basis van de huidige behoefte en de beschikbare ruimte kunnen bij haltes fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.





Doorstroming en betrouwbaarheid

Openbaar vervoer is voor mobilisten pas echt interessant als het betrouwbaar is. Binnen de gemeente maakt de bus gebruik van dezelfde infrastructuur als het overige gemotoriseerde verkeer (met uitzondering van een klein stukje busbaan bij station Driebergen-Zeist). Omdat er regelmatig vertraging optreedt op de N225 is de doorstroming van het openbaar vervoer niet altijd gegarandeerd. Vertraging is vervelend maar nog in te passen in de betreffende dienstregelingen als er sprake is van een constante vertraging. Binnen onze gemeente is echter sprake van sterk wisselende vertragingen. Zowel het centrale kruispunt in Doorn; de rotonde in Leersum en rondom de aansluiting Driebergen op de A12 zijn er dagelijks vertragingen in verschillende omvang. Hiermee wordt de betrouwbaarheid van de dienstregeling van het openbaar vervoer aangetast.

De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer kan worden verbeterd door het realiseren van een vrijbaan voor het openbaar vervoer. De haalbaarheid hiervan op alle N-wegen moet onderzocht worden. Ook de haalbaarheid van een doseerinstallatie bij de bebouwde kom moet onderzocht worden. Zo zou er een doseerlicht net buiten Doorn gerealiseerd kunnen worden in combinatie met het aanleggen van een busbaan. De bus kan de wachtende rij gemotoriseerd verkeer altijd passeren en komt als eerste aan op het centrale kruispunt in Doorn. Een dergelijke oplossing moet verder worden uitgewerkt en nog integraal beoordeeld omdat het Nationaal Park hiermee enigszins wordt aangetast. In Leersum wordt bij de rotonde de Donderberg een bypass gerealiseerd waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd gaat stijgen.

In de huidige situatie hebben de bussen ook vertraging rond de A12 en het stationsgebied. Met de verbreding van de A12 en de herontwikkeling van het stationsgebied moet de betrouwbaarheid en de doorstroming van de bussen in Driebergen worden verbeterd.

De bestaande congestie rondom de aansluiting Maarsbergen is nadelig voor de betrouwbaarheid van de buslijn Doorn – Amersfoort. Door de verbetering van de aansluiting op de A12 in combinatie met de ongelijkvloerse spoorkruising zal ook hier de doorstroming en daarmee de betrouwbaarheid van het OV verbeteren



4.4 Aanvullend openbaar vervoer

Naast het reguliere openbaar vervoer is binnen de gemeente de Regiotaxi beschikbaar. De Regiotaxi is voor iedereen toegankelijk (niet alleen voor gehandicapten en ouderen) en is voornamelijk bedoeld voor verplaatsingen die moeilijk met het reguliere openbaar vervoer te maken zijn. Denk bijvoorbeeld aan een ritje tussen Doorn en Austerlitz. Regiotaxi verzorgt vervoer van deur tot deur; is duurder dan regulier openbaar vervoer maar goedkoper dan een reguliere taxi.

Ondanks het feit dat het reguliere openbaar vervoer toegankelijk wordt voor mensen met een rolstoel, kinderwagen enz. blijft een vorm van regiotaxi noodzakelijk. Regiotaxi biedt immers vervoer van deur tot deur. Regiotaxi moet echter van het imago af dat het alleen maar is bedoeld voor gehandicapten. De voorwaarde van het vooraf aanmelden maakt het gebruik wellicht iets onaantrekkelijker. Nog altijd biedt Regiotaxi een uitstekende mogelijkheid om in de mobiliteitsbehoefte van iedereen te voorzien. Het is een gemeentelijke taak om Regiotaxi samen met de provincie Utrecht blijvend te laten functioneren. Daarbij is het wenselijk dat bepaalde bestemmingen zoals ziekenhuis de Gelderse Valei te Ede als puntbestemming wordt opgenomen.

Voor mensen met een functiebeperking is op landelijke schaal Valys beschikbaar.

Voor de ontsluiting van de recreatieterreinen binnen onze gemeente moet onderzocht worden of een speciale buslijn een oplossing is. Er moet dan gedacht worden aan een buslijn gedurende een bepaalde periode in het jaar. De bus rijdt slechts enkele malen per dag en doet alle belangrijke recreatieterreinen aan. Nut, noodzaak en de daadwerkelijke behoefte zullen bij de beheerders van de recreatieterreinen worden onderzocht.

Binnen de gemeente zijn diverse andere vormen van vervoer beschikbaar. Dit is in principe besloten vervoer (leerlingenvervoer, belbus enz). In dit beleidsstuk gaan wij niet verder in op dit type vervoer.

4.5 Projecten openbaar vervoer

- Station Driebergen-Zeist als intercitystation behouden
- Oostelijke treinverbinding vanuit Maarn herstellen
- Buslijnen netwerk compleet maken door herschikking en uitbreiding van buslijnen in overleg met provincie Utrecht
- Bushaltes voorzien van fietsenstallingen (maatwerk)
- Verbetering betrouwbaarheid dienstregeling bus (haalbaarheid van vrijbaan voor de bus en/of doseerinstallaties)
- Onderzoek doen naar de verbetering van de betrouwbaarheid dienstregeling in Doorn
- Betere communicatie (over de beschikbaarheid en werkwijze) over Regiotaxi
- Haalbaarheidsonderzoek naar een speciale recreatiebus over de heuvelrug.

5 Fiets en andere specifieke voertuigen

5.1 Inleiding

Bij fietsverkeer is er onderscheid tussen utilitair (woon-werk en woon-school) en recreatief verkeer. Wij zijn een groene gemeente waardoor er veel recreatief fietsverkeer is. In het GVVP wordt voornamelijk aandacht besteed aan het utilitair fietsverkeer. Maatregelen die getroffen worden voor het utilitair verkeer, komen echter ook ten goede aan het recreatieve verkeer. Op deze manier wordt goed aangesloten op het al bestaande uitgebreide recreatieve fietsnetwerk van provincie, recreatieschappen en anderen. Voor de recreatieve fietser worden enkele specifieke aanvullende maatregelen getroffen.

De belangrijkste doelstelling is de verbetering en het veiliger maken van het bestaande netwerk. Daarnaast wordt een uitbreiding en verdichting van het netwerk voorgesteld, met als doel: fijnmazig netwerk. De stallingmogelijkheden bij publieksaantrekkende functies (zoals centra, sportvoorzieningen, station, recreatievoorzieningen enz.) moeten kwalitatief en kwantitatief verbeteren.

Er moet publiciteit komen voor de elektrische fiets. Deze fiets leent zich goed voor de langere afstanden en kan ingezet worden om congestiegevoelige verbindingen te overbruggen.

5.2 Netwerk

Huidige situatie

De meeste wegen kennen geen apart fietspad, maar zijn wel geschikt om op te fietsen. Het huidige netwerk van fietspaden is fijnmazig en biedt directe verbindingen. De meeste wegen waar sprake is van een hoge intensiteit en snelheden kennen uit veiligheidsoverwegingen een eigen fietsinfrastructuur die echter te wensen over laat.

Buiten de bebouwde kom ligt het fietspad met twee rijrichtingen vaak aan een zijde en moeten fietsers dus oversteken. De fietsovergangen liggen niet altijd even logisch en zijn hinderend. Zo moeten fietsers die langs de N225 rijden regelmatig deze weg (op onveilige wijze) oversteken om hun weg te vervolgen.

De rotonde Donderberg is voor fietsers onveilig. Het fietsverkeer mag in twee richtingen gebruik maken van de oversteekplaatsen. Het autoverkeer dat gebruik maakt van de rotonde en het fietsverkeer voorrang moet verlenen verwacht geen fietsers in tegenovergestelde richting. Regelmatig gebeuren als gevolg hiervan (bijna) ongevallen. Het is niet wenselijk dat op rotondes fietsers in twee richtingen mogen rijden. Bij de provincie Utrecht zal gepleit worden voor een structurele oplossing voor het veiligheidsprobleem door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers. Daarnaast zal het zorgen voor een veel betere doorstroming van de rotonde zelf. Wij zullen bij de provincie pleiten voor een dergelijke structurele oplossing.

Gewenste situatie

Het meest ideaal is een compleet netwerk langs de N225 met aan twee zijden een in één richting te berijden fietspad. Gezien de ruimtelijke en financiële impact is het niet realistisch om een dergelijk netwerk te realiseren. Het is daarom van belang de overgangen beter en logischer vorm te geven. Een rotonde is normaal gesproken een logische plek. Zo werkt de oversteek bij de rotonde in Driebergen bij de rotonde Akkerweg naar behoren. De overgangen in Doorn over de N225 moeten verbeterd worden: ze zijn onveilig en veroorzaken veel irritatie bij fietsers. Wij zijn van mening dat fietsers vanuit alle richtingen gebruik zouden moeten kunnen maken van het centrale kruispunt in Doorn. Door gebrek aan fysieke ruimte is er voor gekozen om een richting niet te faciliteren. Wanneer de fysieke ruimte gevonden wordt moet deze fietsverbinding weer hersteld worden.



Uiteindelijk moeten binnen de bebouwde kom, langs de hele N225, vrijliggende of aanliggende fietspaden worden gerealiseerd. Fietsstroken kunnen langs deze weg (met deze intensiteiten en snelheden) niet meer worden toegepast. Er blijven wellicht knelpunten waarbij de fysieke ruimte te beperkt is. Het uitgangspunt is dat de fiets binnen een dorpskern aan twee zijden een in één richting bereden fietspad tot zijn beschikking krijgt. De fietspaden behoren bij de weg en hebben dus altijd voorrang op zijwegen. De fietspaden moeten worden voorzien van goede fietsvriendelijke verharding (bij voorkeur asfalt). Bij kruispunten moet sprake zijn van doorlopende verharding. De fietser moet niet te maken krijgen met verschillende overgangen tussen verhardingstypen. Dat is uiterst oncomfortabel.

Er is onderscheid gemaakt in een hoofdfietsnetwerk en een fietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk moet worden voorzien van kwalitatief hoogwaardige verharding, verlichting (eventueel dynamisch zodat de verlichting alleen aangaat bij beweging) en veilig worden vormgegeven. Het hoofdfietsnetwerk ligt voornamelijk langs de N-wegen en vormt de hoofdverbindingen tussen de verschillende dorpen in en buiten onze gemeente.

Aan het fietsnetwerk worden minder hoge eisen gesteld. De meeste wegen zijn geschikt om op te fietsen. Een fietsnetwerk kan hier relatief eenvoudig worden ingericht. Een fietsnetwerk binnen een dorp kan het gebruik van de fiets aanzienlijk stimuleren. Publieksaantrekkelijke functies zoals winkels, bibliotheken, sportvoorzieningen, huisartsen, ov-haltes enz. binnen het dorp moeten voor de fiets bereikbaar worden gemaakt en met elkaar verbonden worden.

Kwaliteitseisen hoofdfietsnetwerk en fietsnetwerk		
	Hoofdfietsnetwerk	Fietsnetwerk
Type infrastructuur	Aanliggend of vrijliggend fietspad	Fietspad of fietsstrook, fietsstraat
Type verharding	Asfalt (rood)	Asfalt of elementen
Verlichting	Ja, eventueel specifiek voor fietsers	Ja, geen specifieke verlichting nodig
Kruisingen	Fietsers hebben voorrang	Geen afwijking van normale regeling
Verkeerslichten	Fietsers krijgen prioriteit	Geen specifieke prioriteit wel wachttijd melder
Netwerk	Grofmazig	Fijnmazig

Binnen de dorpen wordt al veel (ongeveer 70% van de verplaatsingen) gefietst. Wanneer het netwerk nog beter wordt gemaakt, stijgt dit percentage. Tussen de dorpen is het percentage dat gebruik maakt van de fiets verschillend. Tussen Driebergen en Doorn en tussen Leersum en Amerongen wordt veel gefietst. Vanuit Maarn/Maarsbergen naar een van de andere dorpen wordt nauwelijks gefietst. Hoewel dit vooral te maken heeft met de fysieke omstandigheden (de heuvelrug) heeft dit wellicht ook te maken met het beschikbare netwerk. Fietsen langs de N-wegen is in het donker niet (sociaal) veilig. De provincie voert proeven uit met dynamische verlichting langs N-wegen. Wij willen hierop aansluiten.

Sommige wegen worden ingericht als fietsstraat. Hierin zijn de fietsers de belangrijkste verkeersdeelnemers. Het gemotoriseerde verkeer is hier slechts te gast en moet zich aan de fietser aanpassen. Uiteraard is het bij het toepassen van fietsstraten van belang dat de verhouding fietsers – gemotoriseerd verkeer correct is. Bij relatief grote fietsstromen, beperkte verkeerstromen en beperkte fysieke ruimte is de fietsstraat een goede oplossing. Een voorbeeld waar de fietsstraat toegepast gaat worden is de Engweg in Driebergen.

5.3 Fietsparkeren

Om het fietsen aantrekkelijk te maken en te houden, is het noodzakelijk het parkeren van fietsen goed te organiseren. Bij publieksaantrekkende functies moeten kwalitatief en kwantitatief voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Die zijn er nu onvoldoende.

Kwaliteit

Alle fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten voldoen aan het “fietsparkeer”. Dit is een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. Zo worden er eisen gesteld aan de constructie zodat alle fietsen (ongeacht de banddikte) er gebruik van kunnen maken, er een aanbindmogelijkheid is enz. Dat betekent overigens niet dat alle bestaande klemmen vervangen moeten worden. Afhankelijk van de publiekaantrekkende functie, de stedenbouwkundige omgeving en de beeldkwaliteit kan voor een bepaald type parkeervoorziening worden gekozen, zolang deze maar voldoet aan het fietsparkeer. Bij OV-knooppunten geldt dat de fietsvoorzieningen bij voorkeur overdekt zijn. Bij de fietsenstallingen op stations Driebergen-Zeist en Maarn is dat nu al het geval. Ook bij andere publiekaantrekkende functies, zoals sporthallen, moeten bij voorkeur sociaal veilige, overdekte en goed bereikbare fietsenstallingen worden gerealiseerd. Bij de stations moet een goed toegankelijke bewaakte stalling aanwezig zijn. De openingstijden van de bestaande bewaakte stalling op station Driebergen-Zeist moeten worden verruimd.

Kwantiteit

Het aanbod van fietsparkeerplaatsen is op vele plaatsen ruim onvoldoende. Vooral in de centra van de verschillende dorpen zijn te weinig fietsparkeerplaatsen of op de verkeerde plaatsen. In de huidige situatie hanteren wij geen parkeernormen voor de fiets. Door het CROW (Centrum voor de regelgeving en onderzoek naar de weg en waterbouw) zijn tot op heden geen strak omliggende normen opgesteld. Om de bestaande knelpunten op te lossen is het noodzakelijk dat het aantal fietsparkeerplaatsen wordt uitgebreid.

Bij nieuwbouw wordt naast een parkeernorm voor auto's ook een parkeernorm voor fietsen opgelegd. Deze norm wordt bij publiekaantrekkende functies streng gehanteerd. De initiatiefnemer van de nieuwbouw moet de fietsparkeerplaatsen op eigen terrein realiseren. Wanneer hiertoe geen mogelijkheden zijn, wordt deze verplichting volgens een vaste vergoeding afgekocht en realiseert de wegbeheerder de fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit in de nabijheid van de nieuwbouw. Bij de bouw van kantoren en bedrijven willen wij een overkapte fietsenstalling, incl. oplaadpunten, voor de elektrische fiets.

Fietsparkeernormen					
	Eenheid	Centrum	Schil/ Overloop gebied	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Winkels	100 m ² bvo ¹	4,5	4,5	4,5	85%
(commerciële) dienstverlening	100 m ² bvo	2,5	3,3	3,5	20%
Kantoren met baliefunctie					
Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	2,0	2,1	2,5	5%
Café/bar/discotheek/cafetaria	100 m ² bvo	7,0	7,0	8,0	90%
Restaurant	100 m ² bvo	2,0	2,0	2,5	50%
Sporthal	100 m ² bvo	11,0	12,5	15,0	95%
Sportveld	Ha netto terrein	54,0	54,0	54,0	95%
Dansstudio/sportschool	100 m ² bvo	8,0	8,0	10,0	95%
Squashbaan	1 Baan	3,0	3,0	3,0	90%
Tennisbaan	1 Baan	6,0	6,0	6,0	90%
Golfbaan	1 Hole	-	-	8,0	95%
Zwembad	100 m ² bassin	30,0	33,0	36,0	90%
Cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	12,0	12,0	12,0	90%
Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	Behandelkamer	4,0	4,0	4,0	65%
Voortgezet en middelbaar onderwijs	1 Leslokaal	35,0	35,0	35,0	100%
Basisonderwijs	1 Leslokaal	15,0	15,0	15,0	100%
Religiegebouw	1 Zitplaats	0,5	0,5	0,5	100%

5.4 Utilitair fietsverkeer

De utilitaire fietser is vooral gebaat bij snelle rechtstreekse verbindingen. Doordat de elektrische fiets steeds meer wordt gebruikt bij utilitaire verplaatsingen moet het netwerk hierop worden aangepast. Fietsers met een elektrische fiets hebben een groter bereik en fietsen over het algemeen harder. Tussen de dorpen groeien de bestaande fietspaden uit het hoofd fietsnetwerk uit tot fietssnelwegen. Overal hebben de fietsers voorrang op kruisend gemotoriseerd verkeer, bestaat de verharding uit glad asfalt en komen zo min mogelijk verkeersconflicten voor. Solitaire verbindingen tussen dorpen worden verbeterd en ontwikkeld. Er moet onder andere een goede verbinding komen tussen Amerongen en Veenendaal, maar ook een solitaire verbinding tussen Driebergen (de wijk Hoenderdaal) en station

¹ Bvo= bruto vloer oppervlak

Driebergen-Zeist. Hiermee ontstaat een veilige en fietsvriendelijke verbinding tussen het station en de sportvoorzieningen in Driebergen.

In het bestaande fietsnetwerk is de fietser nog vaak ondergeschikt aan het gemotoriseerd verkeer. Het hoofdfietsnetwerk moet altijd voorrang hebben op het kruisende verkeer. Ook op het fietsnetwerk binnen de kernen moet de fiets veel meer voorrang krijgen dan nu het geval is. In sommige gevallen wordt in de huidige situatie bij conflictsituaties de fiets afgeremd (door bijvoorbeeld sluishekjes) en heeft het gemotoriseerd verkeer vrije doorgang. Op een aantal specifieke punten wordt dit omgedraaid, door het toepassen van voorrangskruispunten, waarbij de fietser voorrang heeft op het gemotoriseerd verkeer (zoals toegepast op de Drieklinken in Driebergen).

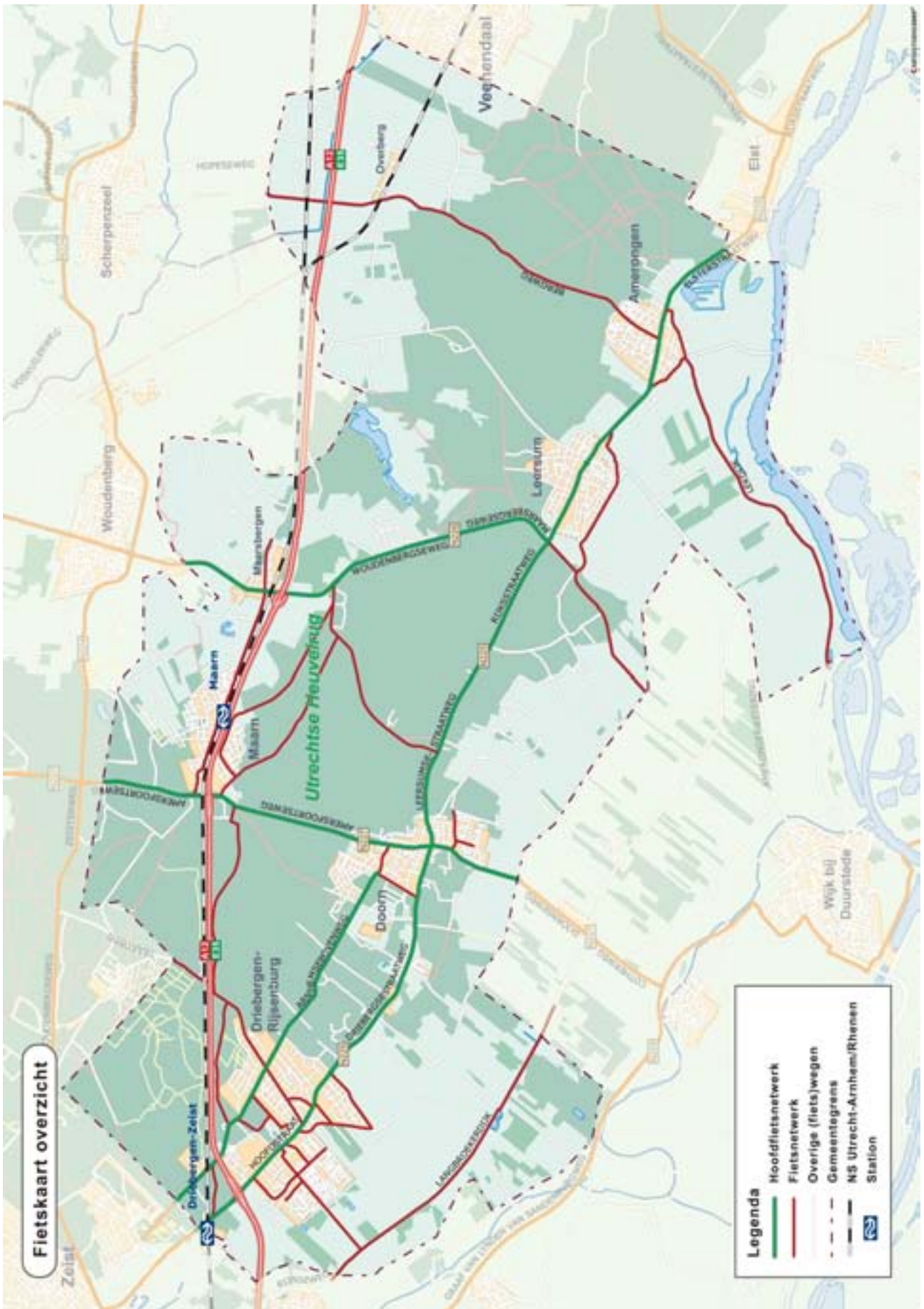
De fiets heeft bij de meeste verkeerslichten in onze gemeente nog geen prioriteit. Alleen wanneer er door een fietser wordt gedrukt, wordt er op termijn groen gegeven. Voor zover het mogelijk is en andere beleidsdoelen niet in gedrang komen, worden verkeerslichten fietsvriendelijker gemaakt. In iedere cyclus wordt ruimte gemaakt voor een groenfase voor de fietser. De verkeerslichten worden voorzien van een wachttijdindicator.

Zoals al in het hoofdstuk Ketenmobiliteit is aangegeven, vormt de fiets vaak een belangrijk onderdeel in de vervoerketen in combinatie met openbaar vervoer. Het is dus van belang om de haltes van het openbaar vervoer goed toegankelijk te maken voor fietsers. Ook moet de fiets op een goede en veilige manier worden gestald. Bij de OV-knooppunten is een (gratis) bewaakte stalling het uitgangspunt.

5.5 Recreatief fietsverkeer

De recreatieve fietser heeft een heel ander verplaatsingsmotief dan de utilitaire fietser. Een recreatieve fietser wil bewegen en van de omgeving genieten en hoeft dus niet per se de meest directe route te rijden. Ook stelt de recreatieve fietser andere eisen aan de verharding. De recreatieve fietser waardeert het juist als hij gebruik kan maken van een halfverhard (van schelpen o.i.d.) fietspad. Binnen de gemeente zijn heel veel recreatieve fietspaden. Hoewel de utilitaire fietser soms ook gebruik maakt van deze voorzieningen leidt dat tot op heden niet tot problemen. Wel is het gebruik in het weekend van deze paden druk te noemen. Met de completering van het Let de Stigterpad is een nieuwe, recreatieve verbinding gerealiseerd. Voor bezoekers van buiten onze gemeente wordt het nog niet makkelijk gemaakt. Op dit moment zijn er nauwelijks mogelijkheden om fietsen te huren. Mensen die met de eigen fiets achterop de auto komen, worden niet opgevangen.

De bestaande poorten en groene entrees zijn hierop nog niet goed ingericht. Door de invoering van het fietsknooppuntensysteem kunnen recreanten gemakkelijk een eigen fietsrondje samenstellen. Om de fietsrecreant een warm welkom te heten, gaan we fietservicepunten introduceren. De lokale horecagelegenheden beschikken over een reparatieset, fietspomp, verbandtrommel en een oplaadpunt voor elektrische fietsen. Daarnaast zijn er fietskaarten en mogelijk andere toeristische informatie verkrijgbaar. De fietservicepunten worden duidelijk herkenbaar gemaakt. Op de fietsknooppunten worden fietspompen geplaatst. Andere voorzieningen zijn niet mogelijk omdat er geen toezicht is op deze punten



5.6 Bromfiets en scooters

De bromfiets en scooter zijn populair onder jongeren. De bromfiets is onder jongeren populair omdat je er snel op kan verplaatsen zonder inspanning. De bromfiets is ook een soort statussymbool. Al generaties lang is de bromfiets niet weg te denken van het middelbare schoolplein. De bromfiets is echter een gevaarlijk voertuig en daarnaast sterk vervuilend bovendien. De uitstoot van een gemiddelde brommer is vele male erger dan een gemiddelde auto. Inmiddels zijn er elektrische bromfietsen en scooters in de handel die qua prestaties en prijs vergelijkbaar zijn met scooters met traditionele verbrandingsmotoren. Het is tot op heden nog niet gelukt om het imago van de elektrische scooters aan te passen. Dit zijn modegrillen die moeilijk beïnvloedbaar zijn. Desondanks willen wij tijdens de duurzame dagen de elektrische scooter op een goede manier onder de aandacht brengen van de scholieren.

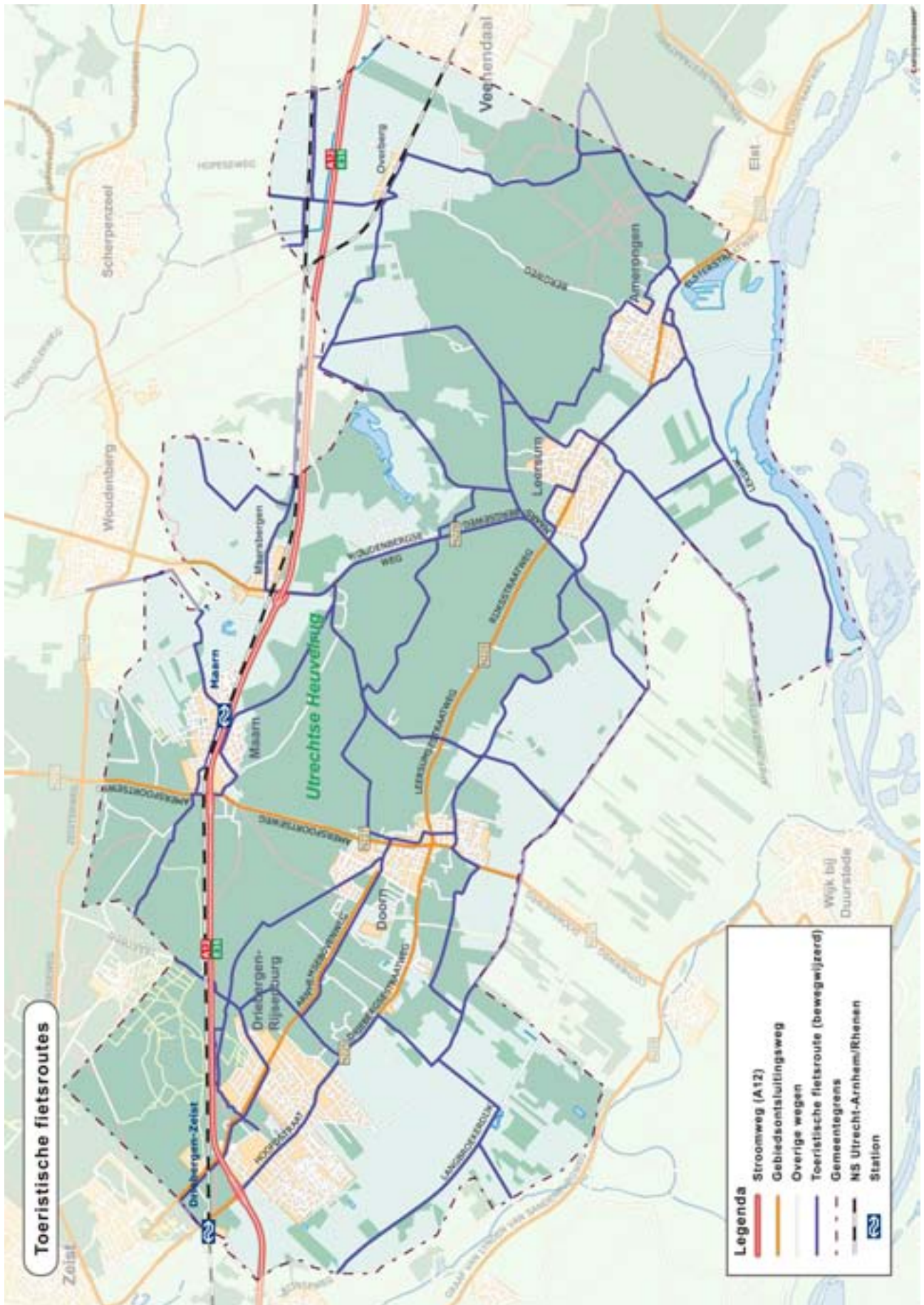
De verkeersveiligheid van bromfietsen is zeker een punt van aandacht. In het hoofdstuk verkeersveiligheid (hoofdstuk 9) zullen wij hierop nog terug komen. De doelgroep is echter moeilijk te bereiken met verkeerseducatie. Juist deze leeftijdscategorie laat zich moeilijk sturen. De landelijke keuze om bromfietsen binnen de bebouwde kom op de rijbaan te laten rijden onderschrijven wij nog steeds. Met name de overgangen van rijbaan naar fietspad verdienen aandacht.

5.7 Scootmobielen en andere gehandicaptenvoertuigen

De scootmobiel en andere gehandicaptenvoertuigen zijn langzamerhand gemeengoed geworden in het verkeer. Zij zijn er in vele soorten en maten. Zo zijn er naast de scootmobiel de elektrische rolstoel, de gesloten buitenwagen, de rolstoelscooter en de driewielfiets. Het gebruik van al deze voertuigen neemt toe. Het ligt dan ook voor de hand dat bij de uitwerking van het GVVP voor deze weggebruikers voldoende aandacht is.

5.8 Projecten fiets en andere specifieke voertuigen

- Kwaliteitsverbetering (vooral verharding en oversteekmogelijkheden) van de hoofdfietsroutes.
- Kwaliteitsverbetering van het bestaande fietsnetwerken binnen de dorpen door verbeteren van de verharding en het wegnemen van obstakels.
- Realiseren van fietsvriendelijke doorsteekjes binnen de woonwijken, tegelijkertijd met onderhoudswerkzaamheden.
- Kwalitatief en kwantitatief verbeteren van de stallingmogelijkheden bij publiekaantrekkende functies, te beginnen bij OV-haltes en centra.
- Het toepassen van fietsparkeernormen bij nieuwbouwontwikkelingen.
- Verruimen van de openingstijden van de bewaakte fietsenstalling op station Driebergen-Zeist
- Het introduceren van fietservicepunten met oplaadpunten voor scootmobielen en elektrische fietsen
- Het faciliteren van fietsverhuur bij poorten en groene entrees
- Bij specifieke punten de voorrangssituatie aanpassen ten gunste van de fiets
- Verkeerslichten worden fietsvriendelijk indien dit geen conflict oplevert met de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer.



6 Voetganger

6.1 Inleiding

De voetganger heeft een belangrijke rol in het vervoerssysteem. Veel van de verplaatsingen beginnen en eindigen te voet. Hierdoor is bijna iedere verkeersdeelnemer dagelijks voetganger. Vooral bij korte afstanden moet deze eenvoudig, snel en schoon te voet overbrugbaar zijn. Voor bepaalde doelgroepen is lopen de enige verplaatsingsmogelijkheid. Men beschikt nog niet of niet meer over vaardigheden om gebruik te kunnen en mogen maken van de fiets, auto of openbaar vervoer. Juist voor deze categorieën zijn specifieke voorzieningen nodig. In de huidige situatie ontbreken nogal eens voorzieningen voor voetgangers. In lang niet alle straten bevinden zich trottoirs. Voor mensen met een functiebeperking is het al helemaal lastig zich te verplaatsen. Veelal ontbreken voorzieningen als invalidenopritten en geleideroutes.

6.2 Fysieke eisen

Om het lopen voor alle gebruikers mogelijk te maken, is het niet noodzakelijk dat langs iedere weg binnen de bebouwde kom minimaal aan een zijde een trottoir is. Per dorp dient er netwerk van goed toegankelijke trottoirs ontwikkeld te worden die alle voorzieningen binnen een dorp op een logische manier met elkaar verbindt. Dit trottoir is goed toegankelijk (vlakke verharding, voorzien van de nodige invalidenopritten, vrij van obstakels en overhangend groen) voor zowel mobiele mensen als voor mensen met een functiebeperking. Hierdoor hoeven niet alle wegen voorzien worden. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals gehandicapten, minder validen, ouderen en kinderen, is een trottoir een voorziening waar ze relatief veilig gebruik van kunnen maken. Het trottoir kan soms ook dienen als speelplek voor kinderen. Om speeltuinen en andere voorzieningen die veel kinderen aantrekken, moet altijd een trottoir liggen. Woonwijken worden bij voorkeur met elkaar verbonden met openbare voetpaden, waardoor er korte verbindingen tussen de woonwijken ontstaan.



Bij publiek aantrekkende functies, ov-haltes en in de centra moeten blindegeleideroutes worden aangebracht op locaties waar natuurlijke geleiding ontbreekt.

Om het fietsen en parkeren op voetpaden tegen te gaan, zijn in het verleden paaltjes, hekjes en andere voorzieningen geplaatst. Hierdoor is de toegankelijkheid onder druk gekomen. Een schouw van alle paden moet uitwijzen of de in het verleden geplaatste voorzieningen nog steeds nodig zijn. Mogelijk moeten deze worden vervangen door andere maatregelen om de toegankelijkheid te verbeteren. Het parkeren op trottoirs is een gemeengoed geworden. Handhaving door de reguliere politie is er nauwelijks. Toezicht houden door een bijzondere opsporingsambtenaar is nodig om het trottoir toegankelijk te houden.

6.3 Oversteekvoorzieningen

Binnen de verblijfsgebieden zijn specifieke oversteekvoorzieningen niet nodig en ook niet gewenst. Door de inrichting van het gebied rijden automobilisten met gepaste snelheid. De automobilist is zich ervan bewust dat hij in een woonwijk rijdt en dat er op verschillende plaatsen oversteekbewegingen plaatsvinden. Daarmee zijn er voldoende voorspelbare hiaten en is de oversteekbaarheid voldoende. Binnen verblijfsgebieden worden in principe geen zebrapaden aangelegd.

Alleen bij publiekaantrekkende functies (winkels, school, speeltuin enz.) is het wenselijk het oversteken zoveel mogelijk te concentreren op een plaats waar voorzieningen zijn getroffen om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te beperken. Het oversteken van wijkontsluitings- en gebiedsontsluitingswegen is over het algemeen lastiger dan van wegen in het verblijfsgebied. De intensiteit en de snelheid van het verkeer op deze wegen is over het algemeen hoger. Het oversteken van dit soort wegen wordt makkelijker door de aanleg van middengeleiders. Hierdoor kan de weg in twee fasen worden overgestoken. Wanneer op een weg LARGAS (Langzaam Rijden Gaat Sneller) wordt ingevoerd, ontstaan er meer mogelijkheden om over te steken.

Alleen bij zeer hoge uitzondering wordt voor het oversteken van een gebiedsontsluitingsweg een verkeerslicht toegepast. Als zowel de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer als van overstekende voetgangers hoog is, of waarbij veel visueel gehandicapten moeten oversteken, is het toepassen van een verkeerslicht met rateltikker een oplossing. Zebrapaden worden toegepast op locaties waar geen verkeerslicht nodig is. Een zebrapad wordt altijd voorzien van goede bebording, verlichting (boven het pad) en van snelheidsvertragende maatregelen in de vorm van een plateau.

Criteria oversteekvoorzieningen	
Minder dan 50 oversteekbewegingen per uur	Geen voorzieningen
Tussen de 50 en 100 oversteekbewegingen per uur	Zebra in combinatie met snelheidsvertragende maatregelen gemotoriseerd verkeer en goede verlichting
Meer dan 100 oversteekbewegingen per uur	Geregelde voetgangersoversteekplaats (verkeerslicht met rateltikker) in combinatie met kanalisatiestrepen

6.4 projecten voetganger

- Per dorp een netwerkaart voor trottoirs ontwikkelen en deze bij reconstructies en groot onderhoud van wegen stapsgewijs realiseren.
- Een schouw uitvoeren van de huidige trottoirs op het gebied van toegankelijkheid (obstakels en verharding).
- De zebrapaden in onze gemeente kritisch beoordelen.
- Naleving verbod om te parkeren op trottoirs door een bijzondere opsporingsambtenaar

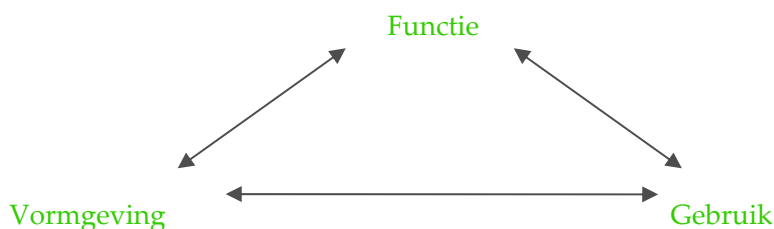
7 Gemotoriseerd verkeer

7.1 Inleiding

Het is voor het functioneren van onze gemeente van groot belang dat de gemeente bereikbaar is. Dit is van belang voor de bedrijven die in onze gemeente zijn gevestigd en voor onze inwoners die binnen en buiten de gemeente werken. De gemeente ligt aan en heeft aansluiting op drie landelijke hoofdinfrastructuuraders, te weten autosnelweg de A12, de spoorlijn Utrecht – Arnhem en de rivier de Rijn. De aanwezigheid van deze drie hoofdaders in combinatie met de cultuurhistorie en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug zorgden voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven (vooral congrescentra en dienstverlenende bedrijven) en instellingen (verzorgingsinstellingen zoals Bartimeus). In de huidige situatie zijn er binnen de gemeente diverse knelpunten waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. De mobiliteit veroorzaakt ook veel hinder en overlast waardoor een optimum bereikt moet worden in het vinden van goede bereikbaarheid met zo min mogelijk overlast voor de (directe) omgeving voor mens en dier.

Het toekennen van verkeerskundige functies aan de wegen in de gemeente is nodig om het netwerk van wegen zo doelmatig mogelijk te maken. De functies bepalen het gebruik (en vice versa) en de inrichting van de wegen. Zij vormen tevens het kader voor de benutting van het netwerk: Waar zijn mogelijkheden voor overloop van verkeer en waar is doorgaand verkeer juist niet gewenst? Wie wegbeheerder is, is bij de netwerkbenadering niet interessant. De verschillende wegbeheerders (Rijk, provincies en gemeenten) stemmen het totale netwerk op elkaar af. De wegen in onze gemeente en regio vormen immers een samenhangend netwerk.

De relatie tussen functie en inrichting is logisch en direct. De weggebruiker ervaart de functie van de weg door de vormgeving en de doorstromingskwaliteit en past hierop zijn gedrag aan.



7.2 Afwikkeling verkeer

Algemeen

Het netwerk van wegen moet dusdanig ingericht en gebruikt worden dat de automobilist vanzelf gebruik maakt van de meest geschikte weg. Het verkeer moet zo snel mogelijk afgewikkeld worden naar het landelijke net van stroomwegen. Het landelijke netwerk van autosnelwegen is uitstekend geschikt voor verplaatsingen over grote afstanden. Autosnelwegen zijn relatief veilig omdat er geen kruisende conflictsituaties voorkomen. Door toepassing van meerdere rijstroken hebben autosnelwegen een hoge doorstromingskwaliteit en een hoge capaciteit.

Verkeer dat van de ene naar de andere regio rijdt, en hierbij alleen maar gebruik maakt van erftoegangswegen, vinden wij ongewenst. Doorgaand verkeer door onze gemeente wordt alleen geaccepteerd als men gebruik maakt van gebiedsontsluitingswegen en er geen sprake is van een goed alternatief.

Verkeer in de oost-west-richting moet zo snel mogelijk gebruik maken van de A12. Wegen in het onderliggende wegennet hebben in principe geen functie voor het doorgaande verkeer. Voor het verkeer in de noord-zuid richting is geen stroomweg beschikbaar. Doorgaand verkeer moet zo veel mogelijk worden verleid langs onze gemeente heen te rijden. Om deze reden willen wij maatregelen nemen om doorgaand autoverkeer door onze gemeente zoveel mogelijk te ontmoedigen waardoor minder overlast optreedt voor de leefbaarheid in de woonomgeving. Hierbij moet worden gedacht aan het verbeteren van de verbinding N229 naar de A12 en het niet vergroten van de capaciteit op de N227 tussen Cothen en Amersfoort.

Daarbij accepteren wij dat het doorgaande verkeer, dat in de aangrenzende gebieden moet zijn, gebruik kan maken van de N226 en N227. Wij zijn dan ook niet van plan de zuid-west kant van de gemeente helemaal af te grendelen. Het gemotoriseerd verkeer wordt onaantrekkelijk gemaakt door de capaciteit op het centrale kruispunt in Doorn niet te vergroten. Wel moet het noord-zuid verkeer zoveel mogelijk van het openbaar vervoer gebruik maken. Daarvoor is een rechtstreekse busverbinding tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort noodzakelijk. De bus mag in Doorn geen hinder ondervinden van de capaciteitsproblemen en moet met prioriteit over het kruispunt heen worden geleid.



Bestaande situatie

Onze gemeente is op dit moment goed bereikbaar. Alleen tijdens de spits komen diverse knelpunten voor waar de doorstroming minder optimaal is. Dit komt vooral omdat de dimensionering (aantal rijstroken) van de A12 onvoldoende is om aan de vraag te voldoen. Bijna dagelijks staan er in de

ochtendspits files rondom Maarsbergen in de richting Utrecht. In de avondspits is de file tussen Lunetten en Driebergen (richting Arnhem) zo structureel dat de file in de landelijke top 20 staat. Zowel in de ochtend als avondspits kunnen de aansluitingen Driebergen en Maarsbergen in de huidige situatie de vraag niet goed verwerken. Als gevolg hiervan ontstaat er vertraging en wordt de leefbaarheid van de dorpen door het stilstaande verkeer ernstig aangetast. De aansluiting Maarn functioneert in de huidige situatie redelijk.



Op de locaties waar de provinciale wegen elkaar kruisen, zijn op dit moment capaciteitsproblemen in de spits. Op het centrale kruispunt in Doorn (van de provinciale wegen N225 en N227) komt zowel in de ochtend als in de avondspits vertraging voor. In 2008 is op het kruispunt groot onderhoud uitgevoerd. Tegelijk is het verkeerslicht vernieuwd en is er gekozen voor een nieuwe verkeersregeling. Hierdoor is de afwikkelcapaciteit vanaf alle richtingen enigszins vergroot. Desondanks staan er in de ochtendspits wachtrijen vanuit de richting Leersum en Langbroek. Tijdens de avondspits zijn de wachtrijen teruggebracht tot acceptabele lengte.

Een ander capaciteitsprobleem is de kruising van de N225/N226, de rotonde Donderberg in Leersum. De provincie Utrecht is wegbeheerder van beide wegen en de rotonde. In de huidige situatie wordt de Nieuwe Steeg gebruikt als zuidelijke rondweg om eerder op de rotonde te zijn dan het verkeer dat van de Rijksweg/N225 gebruik maakt. Dit is ongewenst omdat de Nieuwe Steeg een erftoegangsweg is en het de werking van de rotonde aantast.

Gewenste situatie

Als gevolg van de "ZSM-maatregelen" van Rijkswaterstaat wordt de A12 verbreed. Tussen Lunetten en Driebergen wordt de A12 voorzien van 2x3 rijstroken + een plusstrook. Tussen Driebergen en Veenendaal wordt de A12 2x2 rijstroken en een plusstrook. Deze sluit daarmee aan op de al bestaande verbreding van de A12 bij Veenendaal en Ede. Wij vinden deze verbreding nodig om de vervoersvraag vanuit deze gemeente, de regio en het hele land goed te kunnen verwerken. Wij ondersteunen de verbreding onder de voorwaarde dat de leefbaarheid van onze inwoners niet onevenredig wordt aangetast. Voorwaarde is ook dat de bestaande aansluitingen worden verbeterd. Wanneer de A12 goed functioneert, kan verkeer dat nu gebruik maakt van het onderliggende wegennet afgewikkeld worden via de A12.

De aansluiting Maarsbergen kan alleen worden verbeterd als tegelijk de ongelijkvloerse spoorkruising wordt gerealiseerd. Het realiseren van de hondenkluifrotonde (ten noorden en ten zuiden van de A12 wordt de A12 aangesloten op de N226 door middel van twee rotondes, vanuit de lucht heeft deze constructie de vorm van een hondenkluif) bij de A12, de ongelijkvloerse spoorkruising door middel

van een tunnel onder het spoor en een beperkte aanpassing van het kruispunt N226/Tuindorpweg/Haarweg, geven vooralsnog een toekomstvaste oplossing.

De aansluiting Driebergen wordt bij de verbreding van de A12 gemoderniseerd. De ingreep op het onderliggende wegennet is beperkt tot ± 200 meter ten opzichte van de afritten. Voor een goede doorstroming is het noodzakelijk dat de verkeerslichten van het kruispunt Loolaan/Nijendal wordt opgenomen in een regeling met het verkeerslicht van de A12. Daarnaast is het wenselijk dat dit verkeerslicht wordt opgenomen in een regionale centrale zodat er continue verbinding is en eventuele storingen en/of aanpassingen snel worden doorgevoerd. Door voor een regionale oplossing te kiezen, wordt het gehele gebied in de gaten gehouden en kan er gemakkelijker worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen (zoals filevorming en ongevallen). Van essentieel belang voor het functioneren van de aansluiting is de oplossing die wordt gekozen bij station Driebergen-Zeist. Door de ongelijkvloerse spookruising komt er een constante aanvoer van verkeer vanuit Zeist. Aan de andere kant kan het verkeer vanaf de aansluiting A12 veel beter worden afgewikkeld richting Zeist. De verkeersafwikkeling op kruispunt Breullaan is in grote mate bepalend voor afwikkelcapaciteit richting Zeist. Doordat de Hoofdstraat tussen de A12 en kruispunt Breullaan wordt verbreed naar 2x2 rijstroken, is de verwachting dat dit stuk weg de capaciteit gemakkelijk aan kan.

In Driebergen verwachten wij dat er nog steeds capaciteitsproblemen zijn. De verkeersvraag op het laatste stukje Hoofdstraat is groot. Dagelijks maken meer dan 20.000 motorvoertuigen gebruik van de bestaande infrastructuur. Vooral in de spits leidt dit tot behoorlijke capaciteitsproblemen op zowel de Hoofdstraat, Nijendal als de Loolaan. Door het verbeteren van de aansluiting en het beter kunnen afwikkelen richting Zeist ontstaan er mogelijkheden om ook het verkeer vanuit Driebergen beter te bedienen. De winst is echter beperkt omdat er fysiek geen mogelijkheden zijn om de Hoofdstraat tot voorbij de aansluiting Loolaan en Nijendal te verbreden. Hoewel de gemiddelde wachttijd naar beneden gaat, is er wel sprake van enige verliestijd.



Met de verbreding van de A12 wordt ook de aansluiting Maarn enigszins aangepast. De aansluiting blijft een halve aansluiting in de richting Utrecht. De vormgeving van het kruispunt wordt iets verbeterd ten opzichte van de huidige situatie waardoor ook de doorstroming verbetert. Op het moment dat de A12 inderdaad goed functioneert, neemt de verkeersstroom uit de richting Leersum naar het centrale kruispunt in Doorn iets af. Automobilisten zijn dan eerder geneigd om via de N226 en de A12 richting Utrecht te rijden. Voor het verbeteren van de leefbaarheid in Doorn wordt nog een onderzoek gedaan naar het verplaatsen van de wachtrijen tot buiten het dorp. Op het moment dat bij een dergelijke oplossing ook voorrang aan het openbaar vervoer wordt gegeven, ontstaat er een win-win situatie. In een nader onderzoek worden de mogelijkheden hiervoor integraal (ook natuur en

landschapaspecten) bekeken. Overigens zorgen de ontwikkelingen in het centrum van Doorn (ontwikkeling van gemeentekantoor en vernieuwing centrum) voor een hogere verkeersdruk. De verwachting is dat het centrum van Doorn deze toename kan verwerken. Er wordt in Doorn niet gekozen voor de facilitering van de doorstroming, maar voor een beheerste verwerking van de hoeveelheid verkeer. De ruimtelijke veranderingen in het centrum zijn marginaal op de al bestaande verkeersstromen.

De provincie Utrecht wil de capaciteit van de rotonde Donderberg in Leersum vergroten door de aanleg van een bypass in de richting van de N226, komende uit Leersum. Vooral in de ochtendspits verbetert hierdoor de doorstroming. Ook zal worden aangedrongen op een fietstunnel. Wanneer deze maatregel is genomen, volgt een evaluatie of aanvullende maatregelen op de Nieuwe Steeg nog noodzakelijk zijn.



De veerpont bij Amerongen wordt gezien als een erftoegangsweg richting de Betuwe. Door zijn capaciteit is de aanleg van een rondweg rondom het oude dorp van Amerongen niet noodzakelijk. Het werven van vrachtverkeer van grote lengte door het oude dorp van Amerongen wordt bekeken. Voor de bevoorrading van bedrijven, in zowel het oude dorp als langs de Lekdijk, blijft altijd vrachtverkeer bestaan.

7.3 Categoriëring

Stroomwegen

De stroomwegen zijn bedoeld voor een veilige en betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Prioriteit ligt vooral bij de doorstroming. Er zijn alleen ongelijkvloerse kruisingen en strenge richtlijnen over de vormgeving (minimaal 2x2 rijstroken en een vluchtstrook. Alleen gemotoriseerd verkeer wordt toegestaan). Stroomwegen zijn bedoeld voor het (inter)nationale, randstedelijke en het regionale verkeer. Binnen onze gemeente is de A12 een zogeheten stroomweg. Deze snelweg kent in de huidige situatie capaciteitsproblemen. Met de op stapel staande verbreding wordt extra capaciteit gegenereerd.

Toepassing:

De A12 is de enige stroomweg binnen onze gemeente.

De A12 is volledig in beheer en in onderhoud bij Rijkswaterstaat. Vanuit de gemeente zijn er, naast de huidige plannen om de capaciteit op de A12 te vergroten, gedurende de looptijd van dit GVVP geen wensen voor een andere vormgeving van de A12.

Gebiedsontsluitingswegen

Een gebiedsontsluitingsweg zorgt voor de aansluiting van een gebied op de stroomweg en verbindt bovendien in het gebied de dorpen onderling. Deze weg is erop ingericht om grote hoeveelheden verkeer snel te verwerken. De verkeersfunctie is belangrijker dan de verblijfsfunctie. Er komen beperkte hoeveelheden kruispunten voor (verkeerslichten of rotondes). Fietsers hebben een eigen voorziening in de vorm van een vrijliggend fietspad.

Toepassing:

Binnen de gemeente zijn de N225, N226, N227, de (Oude) Arnhemsebovenweg (allen zowel binnen als buiten de bebouwde kom) en de Tuindorpweg (buiten de bebouwde kom) aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen zijn in beheer bij de Provincie Utrecht en de gemeente.

Vooraf binnen de dorpen is het niet eenvoudig om de gebiedsontsluitingswegen goed in te richten. Er spelen verschillende belangen. De leefbaarheid van de directe omgeving staat door de hoge intensiteiten onder druk. De weg vormt een barrière, de fysieke ruimte ontbreekt vaak om alle vervoerswijzen een eigen infrastructuur te gunnen. De directe omgeving vraagt om een verblijfsfunctie (vooral in de centra). Al met al conflicten waarvoor een standaard oplossing niet kan worden gegeven. Wij willen met een zorgvuldige inpassing van Langzaam Rijden Gaat Sneller (LARGAS) deze tegenstellingen verenigen in één ontwerp.

In een apart gedeelte van dit GVVP wordt dieper ingegaan op het LARGAS-concept. Voor alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom geldt dat wij het LARGAS-concept willen invoeren. Uit onderzoek is gebleken dat dit de oplossing is; zowel voor de doorstromingsproblematiek als voor de milieugevolgen.



Wijkontsluitingswegen

De wijkontsluitingswegen vormen de schakel tussen de woonwijken en de gebiedsontsluitingsweg. Verkeers- en verblijfsfunctie zijn nagenoeg gelijk. Er zijn veel voorrangskruispunten. De fietsers rijden minimaal op een fietsstrook. Snelheid van het verkeer wordt op enkele plaatsen afgedwongen door snelheidsvertragende maatregelen. De maximumsnelheden zijn voor deze wegen gelijk aan die van de gebiedsontsluitingswegen. De gewenste verharding voor deze wegen is asphalt. Voorbeelden van wijkontsluitingswegen in onze gemeenten zijn de Traaij in Driebergen-Rijsenburg en de Tuindorpweg in Maarn.

Wijkontsluitingswegen zijn nodig om de achterliggende straten te ontsluiten en verbindingen te realiseren tussen verschillende gebiedsontsluitingswegen. Zij verzamelen het verkeer en wikkelen het

zo snel mogelijk af naar de gebiedsontsluitingswegen. Door het afwijkende wegbeeld ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen, past de automobilist zijn snelheid automatisch aan. De veiligheid en leefbaarheid van de wijkontsluitingswegen zijn van groot belang.

In veel gevallen zijn de wijkontsluitingswegen al als zodanig aangelegd. Waar het qua kosten efficiënt is, worden de betreffende wegen voorzien van stil asfalt. Dit wordt echter per wegvak bekeken. Wegvakken die intensief worden bereiden en waarbij de woningen dicht op de weg staan komen wel in aanmerking voor stil asfalt. Met de aanleg van snelheidsvertragende maatregelen wordt voorzichtig omgegaan omdat de negatieve aspecten hier vaak groter zijn dan de positieve aspecten. Op de wijkontsluitingswegen waar nu een snelheidsbeperking geldt van 30 km/h zal de 30 km snelheidsbeperking en de huidige 30 km inrichting niet gewijzigd worden.



Toepassing:

Hieronder wordt per kern aangegeven of er wijkontsluitingswegen nodig zijn en waarom.

Driebergen-Rijsenburg:

In Driebergen zijn diverse wijkontsluitingswegen noodzakelijk. Voor het netwerk is het noodzakelijk om op een aantal locaties binnen het dorp verbindingen te realiseren tussen de gebiedsontsluitingswegen Arnhemsebovenweg en de Hoofdstraat. Dit zijn de Loolaan, Traaij /Oranjelaan en de Horstlaan.

Om de wijk Hoenderdaal te ontsluiten zijn de Nijendal, Damhertlaan en de Rijsenburgselaan (in combinatie met een stukje Drieklinken en de Buzziburglaan) aangewezen als wijkontsluitingswegen. Het noordelijk deel van Rijsenburgselaan tussen Nijendal en Drieklinken zal worden uitgevoerd als het deel van de Rijsenburgselaan binnen de bebouwde kom ten zuiden van de Nijendal.

Om de wijk "driehoek Akkerweg/Engweg" te ontsluiten, zijn de Akkerweg en de Hogesteeg aangewezen als wijkontsluitingswegen.

Bijna alle wijkontsluitingswegen in Driebergen vervullen deze functie in de huidige situatie al. De inrichting (o.a. fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken of fietspaden) is in veel gevallen ook volgens de richtlijnen. Hiermee zijn de functie, de vormgeving en het gebruik in overeenstemming met elkaar.

Doorn:

Binnen Doorn willen wij het netwerk compleet maken door de Berkenweg en Drift (tot aan de Arnhemsebovenweg) aan te wijzen als wijkontsluitingsweg. De Willem de Zwijgerlaan wordt geen wijkontsluitingsweg omdat er anders een ongewenste rondweg ontstaat om het centrale kruispunt van

Doorn. Binnen de Willem de Zwijgerlaan is het niet mogelijk om aan de inrichtingseisen te voldoen. Als ontsluiting van de wijk Wijngaard wordt de Beaufortweg aangewezen als wijkontsluitingsweg.

Leersum en Amerongen:

Binnen Leersum en Amerongen komen er geen wijkontsluitingswegen voor. Naast de gebiedsontsluitingswegen zijn er alleen maar erftoegangswegen.

Maarn en Maarsbergen:

Binnen het dorp Maarn zijn er geen gebiedsontsluitingswegen. De Tuindorppweg vervult de rol van verzamelstraat en als verbindingsweg richting de aansluitingen op de A12. Om die reden is de Tuindorppweg, ook in Maarsbergen, aangewezen als wijkontsluitingsweg.

De Haarweg, in Maarsbergen, vervult de rol van wijkontsluitingsweg (ook door de aanwezigheid van het bedrijventerrein). De inrichting is op dit moment niet in overeenstemming met de functie, terwijl het gebruik (intensiteit) dat wel is. Een duidelijke keuze over de functie van de weg is pas te maken op het moment dat vanuit de Structuurvisie meer duidelijkheid ontstaat over de uitbreidingsmogelijkheden van Maarsbergen qua woningen en bedrijven. Wanneer Maarsbergen wordt uitgebreid is een nieuwe ontsluiting wenselijk en kan de Haarweg worden afgewaardeerd tot erftoegangsweg. Tot die tijd krijgt de Haarweg de functie van wijkontsluitingsweg maar zal de huidige inrichting niet gewijzigd worden.



Erftoegangswegen

Bij erftoegangswegen is de voornaamste functie het bereikbaar maken van de aanliggende woningen. De verblijfsfunctie heeft de prioriteit. Fietsers rijden tussen het overige verkeer. Het verkeer heeft bijna altijd een bestemming in het gebied waardoor het langzaam rijdt. De wegen worden zodanig ingericht dat hard rijden nauwelijks mogelijk is. Hierdoor is spelen op straat mogelijk.

Toepassing:

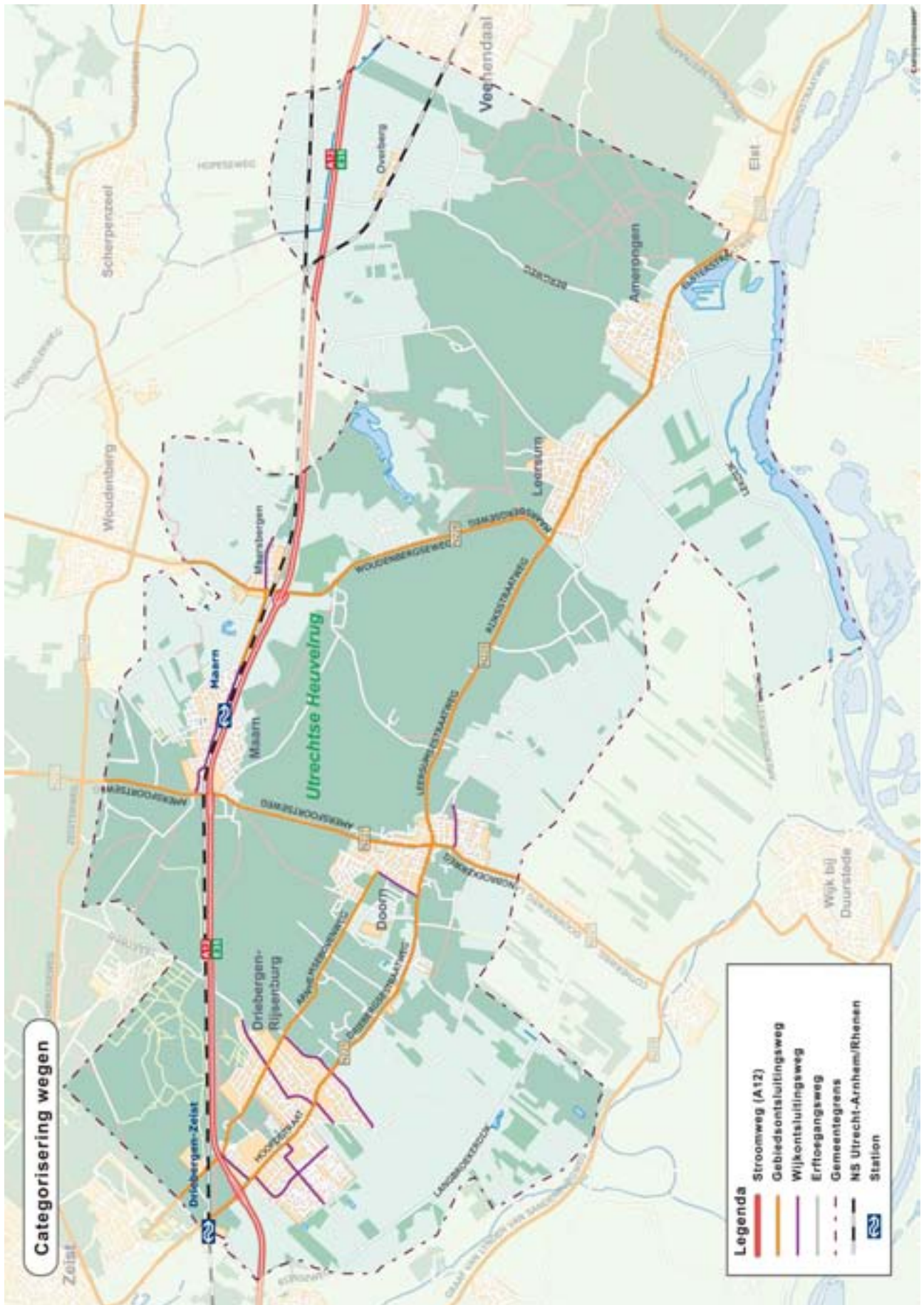
Alle wegen die niet zijn aangewezen als stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of wijkontsluitingsweg zijn aangewezen als erftoegangsweg.

Het wegensysteem in een verblijfsgebied wordt zodanig ingericht dat het niet aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer. Bestaande snelle verbindingen worden onaantrekkelijk gemaakt door afsluitingen, eenrichtingsverkeer en/of snelheidsvertragende maatregelen. Door woonwijken compact te houden, is er meer sociale controle mogelijk en zijn er minder snelheidsvertragende maatregelen noodzakelijk. Bij de uitvoering van deze maatregelen dienen de hulpdiensten nadrukkelijk betrokken te worden. Voor

de hulpdiensten is het van belang om binnen de wettelijke aanrijtijden te blijven. De maatregelen bedoeld om woonwijken van doorgaand verkeer te vrijwaren dienen eenvoudig door de hulpdiensten gepasseerd te kunnen worden.

Automobilisten zijn vaak buurtbewoners waardoor het aanspreken op gedrag eerder mogelijk is. Door het realiseren van kleinere woongebieden wordt het gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk geleid naar een wijkontsluitings- of een gebiedsontsluitingsweg. Door fietsdoorsteekjes is de fiets altijd in het voordeel ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. In het verleden is door veel mensen aangegeven dat drempels vaak negatieve gevolgen (geluidsoverlast en last van trillingen) hebben. De inrichting van de woonwijken moet dan ook simpel gebeuren. Het wegbeeld moet het 30 km regiem uitstralen waarbij nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de karakteristiek van de weg en zijn omgeving. In overleg met de bewoners moet bepaald worden hoe de inrichting van de weg verbeterd kan worden. Groenvoorziening en andere verticale elementen zorgen voor een visuele versmalling van de weg. Verticale snelheidsvertragende maatregelen worden alleen toegepast door middel van een plateau en alleen op punten die echt een hoge attentiewaarde nodig hebben. Denk hierbij rondom scholen, fietsoversteekplaatsen, speeltuinen, gevaarlijke kruispunten enz.

In de huidige situatie is bij weinig erftoegangswegen sprake van overeenstemming tussen functie, inrichting en gebruik. Doordat de inrichting nog niet optimaal is, is er ook geen sprake van het gewenste gebruik. Dit leidt tot een grote mate van subjectieve verkeersonveiligheid. Bij groot onderhoud en reconstructies worden wegen aangepast waardoor de inrichting wel in overeenstemming komt met de functie. Hoewel dit zeker niet vanaf morgen is geregeld, ontstaat op termijn een veilig ingerichte gemeente. Klachten over verkeersonveilige situaties worden objectief beoordeeld. Als er sprake is van een uitzonderlijke situatie wordt, individueel bekeken of een aanpassing aan de verkeerssituatie, vooruitlopend op de algehele herinrichting, noodzakelijk.



Toedeling functie				
Wegen	Stroomweg	Gebiedsontsluitingsweg	Wijkontsluitings-Weg	Erftoegangs-Weg
	A12	N225, N226, N227, Arnhemsebovenweg, Tuindorpweg (bubeko)	Driebergen: Loolaan, Nijendal, Rijsenburgselaan, Damhertlaan, Drieklinken (tussen Rijsenburgselaan en Buzziburglaan), Buzziburglaan, Traaij (bibeko), Oranjelaan, Horstlaan, Hogesteeg, Akkerweg, Doorn: Berkenweg, Drift (van Berkenweg tot Oude Arnhemsebovenweg), De Beaufortweg, Maarn Poortsebos, Tuindorpweg (bibeko), Maarsbergen: Haarweg, Tuindorpweg (bibeko)	Overige wegen en weggedeelten.

Bibeko = binnen bebouwde kom
Bubeko = buiten bebouwde kom

7.4 Herkenbaarheidskenmerken

Vooral voor automobilisten is het belangrijk dat zij herkennen op wat voor type weg zij zich bevinden zodat het verkeersgedrag hierop wordt aangepast. Hiervoor is het van belang dat er sprake is van uniformiteit en herkenbaarheid. Daarom zijn voor de verschillende wegen herkenbaarheidskenmerken gedefinieerd. Deze zijn samengevat in onderstaande tabel:

Kenmerk	Stroomweg	Gebiedsontsluitings- Weg	Wijkontsluitings- weg	Erftoegangs- Weg
Functie	Stromen	Stromen en ontsluiten	Ontsluiten	Toegang bieden
Gebruik				
² Aantal auto's	> 20.000	< 20.000	<10.000	< 5.000
Max. Snelheid buiten de kom	120/100	80	n.v.t.	60
Binnen de kom	70	50	50	30
Inrichting				
Verharding	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Elementen of asfalt met top laag van grind
Kantmarkering	Doorgetrokken	Onderbroken of trottoirband	trottoirband	geen of onderbroken
Rijrichting scheiding	Vangrail of brede berm	Dubbele asmarkering of berm	Geen of dubbele asmarkering	Geen
Bromfiets buiten de kom	Geen	Bromfietspad / parallelweg	n.v.t.	Rijbaan
Bromfiets binnen de kom	Geen	Rijbaan	Rijbaan	Rijbaan
Fiets	Geen	Vrijliggend fietspad	Fietsstrook	Rijbaan
Bus	n.v.t.	Halteplaats naast rijbaan	Rijbaan of halteplaats naast rijbaan	Rijbaan
Parkeren	Parkeerterrein	Parkeerterrein	Parkeerhavens	Rijbaan
Snelheidsvertragende maatregelen	geen	alleen bij grote conflictsituaties	Beperkt, alleen plateau bij conflict situaties	Ja, bij voorkeur plateaus/ Versmalling
Kruispunten				
Kruisend verkeer	Nee	Ja	Ja	Ja
Vorm	Ongelijkvloers	Rotonde of LARGAS-kruispunt	Vorrangsregling	Ongeregeld
Vorrangs-Regeling	Ja	Ja	Ja	Nee
Zebra	Nee	Nee, alleen bij grote concentraties en in combinatie met aanvullende voorzieningen (plateau)	Ja, in combinatie met aanvullende voorzieningen (plateau)	Nee

² Dit is een indicatie van de hoeveelheid verkeer in deze gemeente dat van dit type weg gebruik maakt

7.5 Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen van enige omvang kunnen in principe nog maar plaats vinden op goed bereikbare plaatsen. Ieder bouwplan dat vraagt om een bestemmingsplan-wijziging moet beschikken over een mobiliteitstoets. Vooral bouwplannen, die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en gelegen zijn aan het hoofdfietsnetwerk, krijgen een positieve mobiliteitstoets. Deze wordt betrokken bij de totale integrale afweging over een ontwikkeling. De projecten waarbij de gemeente initiatiefnemer is moeten uiteraard een positieve mobiliteitstoets hebben en moeten als voorbeeldfunctie voor particuliere initiatieven dienen.



7.6 Projecten gemotoriseerd verkeer

- Invoeren van het LARGAS-concept op gebiedsontsluitingswegen
- Wijkontsluitingswegen inrichten volgens richtlijnen
- Inrichten van kleine wooncompartimenten binnen grotere verblijfsgebieden en deze sober inrichten
- Functie, inrichting en gebruik van wegen zoveel mogelijk in overeenstemming brengen
- Verbreding van de A12 ondersteunen, mits dit geen onacceptabele leefbaarheidproblemen veroorzaakt;
- Problematiek Doorn: nader onderzoeken of de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en tegelijkertijd de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd kunnen worden.

Shared Space

Inleiding

De afgelopen decennia hebben verkeer en de doelstellingen op het gebied van verkeer, zoals verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid, een zware stempel gedrukt op de manier waarop de openbare ruimte werd ingericht. Vaak ging dit ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee van de leefomgeving van mensen. In het project Shared Space wordt een nieuwe benadering van de openbare ruimte toegepast. Deze benadering gaat uit van de multifunctionaliteit van de openbare ruimte. Shared Space streeft ernaar de verschillende functies van de openbare ruimte waar mogelijk te combineren in plaats van te scheiden, zoals in de huidige ontwerppraktijk vaak gebeurt. Shared Space beoogt op deze manier de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefruimte voor mensen te vergroten zonder gemotoriseerd verkeer de laan uit te sturen.

Verblijfs- en verkeersruimte

Bij Shared Space is het belangrijk om een helder onderscheid te maken tussen verblijf en verkeersruimte. Het gedrag dat mensen in een verblijfsruimte vertonen, en van anderen verwachten, verschilt totaal van het gedrag dat gepast en gewenst is in een verkeersruimte.

Verblijfsgedrag

Kenmerkend voor het gedrag van mensen in verblijfsruimten is dat hun bewegingen niet worden gestuurd door een van tevoren bepaald, eenduidig programma, maar door wat mensen van moment tot moment in de zin krijgen. De bewegingen zijn ongericht, onvoorspelbaar en relatief traag. In verblijfsgebieden laten mensen hun gedrag in belangrijke mate bepalen door de fysieke omgeving en het gedrag van anderen. Hierbij speelt oogcontact een belangrijke rol. Verblijfsbewegingen zijn bewegingen van winkelend publiek, wandelaars en recreatieve fietsers, zonder haast of speciaal doel.

Verkeersgedrag

Verkeersgedrag is het gedrag dat mensen vertonen wanneer ze snel van A naar B willen. Dit kenmerkt zich door doelgerichte, rechtlijnige grotendeels voorspelbare bewegingen. Dit gedrag is kenmerkend voor verkeer op de snelle baan, maar ook voor bijvoorbeeld forenzen of scholieren die dagelijks op de fiets tussen huis en school/werk pendelen. De snelheden liggen hoog, er is nagenoeg geen oogcontact. Mensen bewegen zich doelgericht en laten zich in hun gedrag vooral leiden door het juridische verkeerssysteem, door de voertuigen op de weg en door verkeerstechnische signalen, zoals wegkenmerken en verkeerstekens.

Sociaal verkeersgedrag

Verkeersgedrag van voertuigbestuurders heeft altijd een sociale en een technische/juridische component. De mix is afhankelijk van de snelheid, van de ruimtelijke inrichting en van persoonlijke factoren. Op verblijfsplekken ligt verblijfsgedrag voor de hand, op de snelle baan verkeersgedrag. En daartussen, op de overgangen van verblijfs- naar verkeersruimte: sociaal verkeersgedrag, een mengvorm tussen sociaal gedrag en verkeersgedrag. Het is in de visie van Shared Space belangrijk om

deze overgangsgebieden zo klein mogelijk te houden. Hier is namelijk de kans op misverstanden tussen mensen het grootste, omdat niet-gehaaste fietsers en voetgangers sociaal gedrag van automobilisten verwachten, terwijl gehaaste weggebruikers verkeersgedrag veronderstellen.

Kiezen tussen verblijfs- of verkeersruimte

De verschillen tussen verblijfsgedrag en verkeersgedrag en de wrijving die ontstaat wanneer beide gedragingen in dezelfde ruimte voorkomen, maken het nodig dat er bij de inrichting van een plek of een gebied een duidelijke keuze wordt gemaakt. Wat is hier dominant, verblijf of verkeer? En welk gedrag is hier dus gewenst? Sociaal gedrag of verkeersgedrag?

Is de keuze gemaakt, dan moet de ruimte duidelijkheid scheppen over het gewenste en te verwachten gedrag: sociaal gedrag of verkeersgedrag. Met een ontwerp en middelen die passen bij het karakter van de ruimte. In verblijfsgebieden en op plekken waar sociaal verkeersgedrag gewenst is, ligt versterking van het verblijfskarakter door accentuering van ruimtelijke of landschappelijke elementen voor de hand. In verkeersruimten wordt het gewenste verkeersgedrag aangemoedigd door inzet van verkeerstechnische instrumenten.

De ruimte zelf moet een boodschap vertellen die maar voor een uitleg vatbaar is. Een ruimte die bevordert dat een deel van de gebruikers vooral technisch/juridisch verkeersgedrag vertoont, terwijl een ander deel de ruimte beschouwt als sociale verblijfsruimte, vraagt om moeilijkheden. Veilig verkeersgedrag in verblijfsgebieden moet dus niet worden afgedwongen met verkeerstechnische en juridische middelen, die de passant vertellen dat hij zich in een verkeersruimte bevindt, maar door versterking van het verblijfskarakter van de ruimte.

Lessen uit de praktijk bij toepassing Shared Space

1. De weg vertelt het verhaal.
Shared Space wil dat de openbare ruimte het verhaal vertelt, waarbij de weginrichting de informatie van de ruimte benut en ondersteunt in plaats van deze negeert of onderdrukt. Het advies is dan ook terughoudend te zijn met technische verkeersinstrumenten. Gebruik en versterk liever ruimtelijke elementen om het gewenste gedrag te bewerken.
2. Maak een plek voor mensen.
Door minder te reguleren met borden en verkeerstekens en meer een beroep te doen op het zelfregulerend vermogen van mensen, wordt sociaal gedrag aangemoedigd.
3. Gebruikers hebben het woord.
Mensen willen, kunnen en moeten steeds meer eigen keuzes maken. Dus moet de overheid ervoor moeten zorgen dat de besluitvorming en uitvoering op een passende schaal worden georganiseerd.
4. Detaillering kan het ontwerp maken of breken.
Zoek naar materialen die aansluiten bij de gevels en het landschap en de cultuurhistorie van het gebied.

Shared Space toepassingsgebieden binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug

Het toepassen van Shared Space is alleen maar verstandig in duidelijke verblijfsruimtes. Shared Space kan alleen worden toegepast op gebiedsontsluitingswegen wanneer de verblijfsfunctie op een gedeelte van de weg dominant is. Binnen onze gemeente kan dit in de centra van de verschillende dorpen. Denk hierbij aan de Amersfoortseweg (op het gedeelte tussen het centrale kruispunt en de Kampweg) in Doorn, de Rijksstraatweg (ter hoogte van de kerk) in Leersum en mogelijk de Hoofdstraat (ter hoogte van de Traaij indien daaromheen een goede ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt en ter hoogte van het Kerkplein) in Driebergen. In Amerongen, Maarn en Maarsbergen zien wij geen toepassingen van

Shared Space op gebiedsontsluitingswegen omdat de directe omgeving te weinig een verblijfskarakter heeft.

Wanneer in Doorn doseerlichten worden geplaatst aan de rand van het dorp is het op termijn ook mogelijk om het centrale kruispunt volgens de principes van Shared Space in te richten. Voorwaarde hierbij is wel dat er sprake is en blijft van gedoseerde hoeveelheden autoverkeer dat van het kruispunt gebruik kan maken. Voetgangers en fietsers moeten voordeel hebben bij een dergelijke inrichting en mogen niet het kind van de rekening worden. Een dergelijke inrichting vergt dus wel een structuuringreep op het gehele dorp.

Naast het toepassen op gebiedsontsluitingswegen kan Shared Space in theorie worden toegepast op wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen de categorie wijkontsluitingswegen zien wij in de gemeente geen toepassingsmogelijkheden (met uitzondering van het 5-Meiplein in Maarn). Binnen deze categorie kiezen wij vooral voor de verkeersfunctie en minder voor de verblijfsfunctie. Juist op deze categorie wegen vinden wij scheiding van verkeer van belang.

Het toepassen van Shared Space op erftoegangswegen is goed mogelijk. De praktijk moet echter nog uitwijzen of grotere gebieden die ingericht zijn volgens de Shared Space principes op termijn ook als prettig worden ervaren. In echte woonwijken is de verblijfsfunctie weliswaar groot. Het feitelijk gebruik van de openbare ruimte is in onze gemeente vaak beperkt. Hierdoor neemt de dynamiek op straat al weer af. De toegankelijkheidscriteria voor mensen met een functiebeperking kunnen onder druk komen te staan bij toepassing van Shared Space in woonwijken. Daarnaast heeft ervaring in het verleden geleerd dat inwoners vaak belang hechten aan bijvoorbeeld een duidelijk trottoir. Ouders vinden het prettiger dat hun kinderen op een duidelijk trottoir spelen in plaats van op een informeel ingerichte straat.

Langzaam rijden gaat sneller (LARGAS)

Inleiding

Ons stedelijke verkeerssysteem kenmerkt zich door hollen en stilstaan: auto's remmen als ze een kruispunt naderen en trekken daarna weer op. Dit is niet alleen onveilig, maar kost ook onnodig veel energie en veroorzaakt extra luchtverontreiniging.

Al in 1995 heeft Rijkswaterstaat laten onderzoeken of dat niet anders kan. De opdracht aan de onderzoekers was: 'Beschrijf hoe een stad eruit kan zien als de snelheid van auto's laag is.' Er werd gedacht aan het toepassen van snelheidsbegrenzers, waardoor treintjes ontstaan die ruimte laten voor overstekende voetgangers. Volgens een studie kunnen dan de meeste verkeerslichten vervallen. Gestaa doorrijden bleek niet alleen veiliger, maar ook sneller dan hollen en stilstaan.

De inrichting bepaalt het gedrag

We hoeven niet te wachten op de snelheidsbegrenzer. Nieuwe studies wijzen uit dat een aanpassing van de vormgeving van de weg hetzelfde resultaat oplevert. De essentie van het LARGAS-concept (Langzaam Rijden Gaat Sneller) is dat het verkeer gelijkmatig en relatief langzaam op voorrangswegen door de stad rijdt. Het principe is van toepassing op zowel doortochten door kleine dorpen als op gebiedsontsluitingswegen, waar het verkeer zowel doorstroomt en afslaat naar het aanliggende gebied. Door een zorgvuldige vormgeving roepen de weg en de omgeving automatisch de gewenste rijnsnelheid op: de inrichting bepaalt het gedrag. In veel gevallen kunnen verkeerslichten verdwijnen. Dit beperkt het optrekken en afremmen. Het gevolg is een betere doorstroming, minder uitlaatgassen, minder energieverbruik en lawaai. Naar verwachting ligt de totale besparing in de orde van 20 tot 30%.

LARGAS-wegen hebben smalle rijstroken die van elkaar gescheiden zijn door een middenberm. Auto's kunnen elkaar dus niet inhalen. Kleine snelheidsverschillen zorgen voor groepjes voertuigen. Door de sterk vereenvoudigde vormgeving, de middenberm en de lage rijnsnelheid van het verkeer (zo'n 40 km per uur; bij oversteekpunten 25 km per uur) kunnen voetgangers en fietsers gemakkelijk en veilig oversteken.

Kenmerken van LARGAS

De uiterlijke kenmerken van LARGAS hebben betrekking op:

- De wegvakken;
- Oversteekvoorzieningen;
- Kruispunten.

Wegvakken

Een goede doorstroming is van belang op de gebiedsontsluitingswegen. Om verstoringen en vertragingen op deze hoofdstroom zo veel mogelijk te beperken, worden LARGAS-wegen uitgevoerd als voorrangswegen. Uitgangspunt bij LARGAS is dat de snelheid altijd beheerst blijft. Inhalen wordt onmogelijk gemaakt door de brede wegen en straten te vervangen door smalle en van elkaar gescheiden rijstroken. Deze kunnen worden gescheiden door een smalle fysieke rijstrookscheid

bijvoorbeeld een trottoirband) of een brede middenberm. De voorrangskruispunten zorgen voor een onbelemmerde doorstroming.

Oversteekvoorzieningen

Tot nu toe worden de oversteekmogelijkheden van fietsers en voetgangers vaak geconcentreerd op speciaal vormgegeven oversteekpunten bij kruispunten van wegen. Het netwerk van fiets- en voetgangersvoorzieningen is echter fijnmaziger dan dat van het autoverkeer. Dat betekent dat fiets- en voetpaden de gebiedsontsluitingswegen niet alleen op kruispunten, maar ook tussen de kruispunten kruisen. Het oversteken van een straat vraagt bijzondere aandacht van fietsers en voetgangers. Zij moeten inschatten of zij de overkant van de weg veilig kunnen bereiken in de tijd dat de weg vrij is. Als het druk is, komen er in de verkeersstroom onvoldoende hiaten voor om veilig te kunnen oversteken. Dan zorgt een middeneiland of een brede middenberm ervoor dat fietsers en voetgangers in etappes kunnen oversteken. Het voordeel is evident: per oversteek hoeven zij hun aandacht slechts te richten op verkeer uit een richting. Bovendien is de over te steken afstand - slechts een rijstrook - kleiner, waardoor vaker voldoende grote hiaten in de verkeersstroom optreden. Ter hoogte van de oversteek moet de snelheid van auto's 'gegarandeerd' laag zijn en moeten automobilisten door de goed vormgegeven wegomgeving worden geattendeerd op de oversteek. Fietsers en voetgangers moeten voorrang verlenen aan het autoverkeer, maar zij hoeven nooit lang te wachten op een bruikbaar hiaat. Dit biedt mogelijkheden voor aantrekkelijke fietsroutes en wandelroutes door de dorpen. Het kan wenselijk zijn om voor kwetsbare verkeersdeelnemers aanvullende voorzieningen te treffen.

Kruispunten

De vormgeving van kruispunten is erop gericht de verkeersafwikkeling vlot te laten verlopen en daarbij de doorstroming op de voorrangsweg zo weinig mogelijk te verstoren. De kern van de LARGAS-kruispunten is dat ook auto's uit de zijrichting kunnen oversteken in etappes. Dit creëert een rustmoment voor de bestuurder tussen de eerste en de tweede oversteek. Zogenaamde tweederijbaan ongevallen komen naar verwachting hierdoorn minder vaak voor. Ondanks het feit dat dit een brede middenberm vraagt, is uit studies gebleken dat LARGAS-kruispunten minder ruimte nodig hebben dan andere kruispuntvormen.

Op kruispunten met ondergeschikte zijwegen worden de rijrichtingen beperkt tot alleen rechts afslaan. Wil een automobilist toch naar links, dan moet hij eerst naar rechts en bij een volgend kruispunt met keerlus omdraaien. Vooral links afslaan veroorzaken opstoppingen en verkeersonveiligheid. Uiteraard kunnen fietsers en voetgangers wel, eventueel met behulp van de middengeleider, in alle richtingen gaan.



1: voorbeeld van een LARGAS kruispunt in Hilversum

Snelheidsbeheersing

Uitgangspunt is een wegprofiel dat uitnodigt tot een lage snelheid. Desondanks proberen sommige automobilisten met een hogere snelheid te rijden. Specifieke snelheidsremmende maatregelen zijn dan als aanvulling nodig. Het is verstandig om juist daar de snelheid te beïnvloeden waar belangrijke conflictpunten liggen, zoals bij schooluitgangen, oversteekpunten en kruispunten. Ook moet bekeken worden of op tussenliggende weggedeelten nog voorzieningen nodig zijn. Dit hangt onder andere af van de lengte van de weggedeelten, de gevelafstand, de aankleding van de straat, etc. Bij de situering van snelheidsremmende voorzieningen spelen niet alleen verkeerskundige aspecten een rol, maar ook omgevingskenmerken. Door snelheidsverlagende voorzieningen ter hoogte van een winkelcentrum of een 'natuurlijke' versmalling van het profiel te situeren en het ontwerp af te stemmen op dit kenmerk, ontstaat een relatie tussen de voorziening en de omgeving. Hiermee wordt bereikt dat de snelheidsverlagende voorziening een logisch onderdeel van de straat vormt en als zodanig door de weggebruiker wordt geaccepteerd.

LARGAS toepassingsgebieden binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug

Het toepassen van het LARGAS-principe is uitermate geschikt voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Wij vinden het niet geschikt om toe te passen op de wijkontsluitingswegen. Wij zijn van mening dat een wijkontsluitingsweg een verzamel functie heeft. Op een wijkontsluitingsweg moet het verkeer dan ook in alle richtingen kunnen uitwisselen met de zijstraten. Van een wijkontsluitingsweg wordt ook veel minder gebruik gemaakt dan van een gebiedsontsluitingsweg. Doorstromingsmaatregelen zijn dan ook minder noodzakelijk. Daarnaast ontbreekt in bijna alle gevallen de fysieke ruimte.

Omdat de N225 dwars door een groot aantal dorpen van deze gemeente gaat, is het wenselijk om juist op deze weg het LARGAS-principe toe te passen. De doorstroming wordt bevorderd en de overlast van de omwonenden wordt beperkt door de gelijkmatige stroom van verkeer in combinatie met stil asfalt. Zowel voor de luchtkwaliteit als het verminderen van de geluidhinder heeft LARGAS positieve effecten. Concreet betekent dit dat LARGAS wordt toegepast op de N225 binnen de bebouwde kom van Driebergen en Doorn en dat aan de provincie wordt gevraagd om het LARGAS-principe in te voeren in Leersum en Amerongen. Het toepassen van LARGAS op de N227 in Doorn is waarschijnlijk niet effectief. Voor een gedeelte wordt deze weg al ingericht volgens het Shared Space-principe.

Principe uitwerking in Amerongen als voorbeeld

Als voorbeeld hebben we een eerste schets laten maken van een LARGAS inrichting in het dorp Amerongen. De hoofdgedachte is het aantal conflictpunten te verminderen. In Amerongen zijn drie rotondes waar het verkeer zich op een veilige manier kan afwikkelen. De derde rotonde bij de groene entree van Amerongen staat niet op deze overzichtstekening. De tussenliggende kruispunten worden vereenvoudigd of zelfs weggehaald. Om die reden is bijvoorbeeld de ontsluiting van het industrieterrein aangesloten op de bestaande rotonde. Wij realiseren ons dat dit niet de eindoplossing is. Alle bedrijven moeten immers goed bereikbaar blijven. Maar bij een mogelijke aanpassing van het bedrijventerrein is het aansluiten op de rotonde een nadrukkelijke wens.

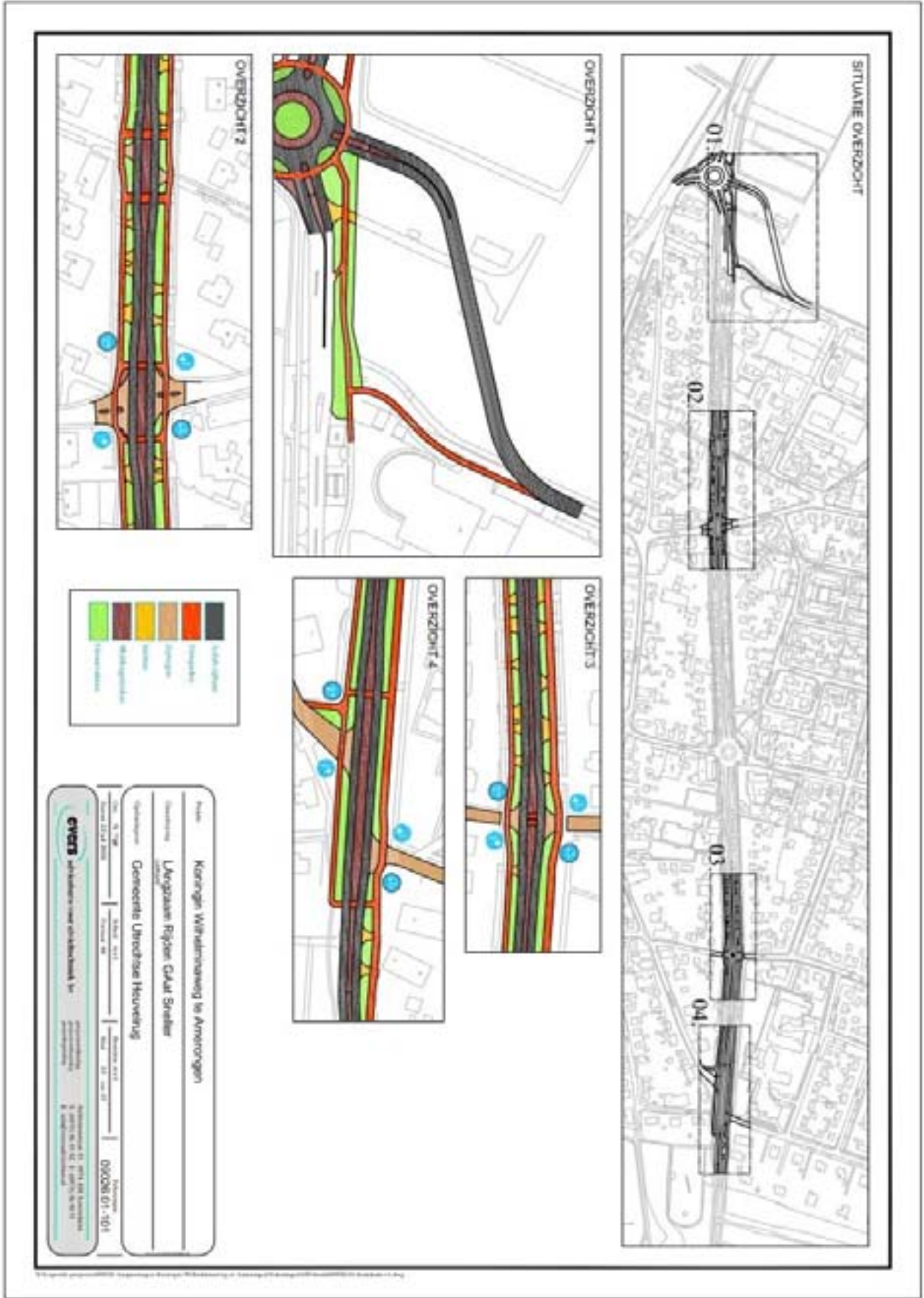
De vereenvoudiging bestaat uit het aanbrengen van een forse middengeleider waardoor vanuit de zijstraten alleen rechtsafbewegingen mogelijk zijn. Op de hoofdrichting is het niet meer mogelijk om linksaf te slaan. De inrichting past over het algemeen binnen het beschikbare profiel. Tussen de kruispunten is een fysieke rijbaanscheiding aanwezig. Deze is hoger en breder dan de huidige

verharding tussen de rijstroken. De rijstroken zelf krijgen een minimaal profiel zodat de snelheid beperkt blijft. Ook op de wegvakken is hierdoor nauwelijks sprake van verbreding van het totale profiel.

Op alle kruispunten kunnen fietsers in twee fases de N225 oversteken en in alle richtingen hun weg vervolgen. Door de N225 op deze manier in te richten ontstaat er een veel rustiger verkeersbeeld en zullen er veel minder ongevallen ontstaan. Voetgangers en fietsers kunnen de N225 op veel meer plaatsen dan nu het geval is in twee fases oversteken waardoor de barrièrewerking van de N225 enigszins teniet wordt gedaan.

Bij de daadwerkelijke realisatie van het LARGAS principe zal nadrukkelijk rekening gehouden worden met bevoorradings- en hulpverleningsvoertuigen. Voor de hulpverlening is het van belang dat de middenberm enigszins overrijdbaar blijft.

Op de tekening zijn borden geplaatst om het systeem beter uit te leggen. In de feitelijke situatie is het niet nodig om dergelijke borden te plaatsen omdat de fysieke inrichting andere verkeersbewegingen onmogelijk maakt.



8 Parkeren

8.1 Inleiding

Het sturende parkeerbeleid (beperking van parkeermogelijkheden) waarmee de rijksoverheid in de periode 1985 – 2000 een bewuste vervoerskeuze wilde stimuleren, is niet het juiste medicijn gebleken. De afgelopen jaren zijn zowel het autobezit als het autogebruik aanzienlijk toegenomen. Ook in de toekomst lijkt daar geen verandering in te komen. Zo laten verschillende scenario's van het Centraal Planbureau zien dat het personenverkeer tussen 2000 en 2020 met circa 20% toeneemt en dat de omvang van het wagenpark groeit van 6,3 miljoen personenauto's in 2000 tot 8,8 miljoen in 2020.

De toename van het autobezit en autogebruik brengt behalve extra automobilititeit, ook een toename van het ruimtebeslag om te parkeren met zich mee. Al deze voertuigen blijven veruit het grootste deel van een etmaal geparkeerd staan. Vooral in de dorpen is hiervoor maar beperkt ruimte beschikbaar. Parkeren en daarmee parkeerbeleid, heeft daardoor te maken met een spanningsveld tussen enerzijds bereikbaarheid en mobiliteit en anderzijds leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. Een sterke groei van het aantal parkeerplaatsen is niet wenselijk, aangezien dit bijna altijd ten koste gaat van groenvoorzieningen en/of speelruimte. Er zijn woonwijken waar de auto nadrukkelijk in het straatbeeld aanwezig is. Dat is zeker geen aanwinst voor het uiterlijk aanzien van het dorp.

8.2 Parkeerregulering

De parkeerdruk in sommige woonwijken is hoog te noemen. De parkeerdruk in de centra van de verschillende dorpen zit op de traditionele winkeltijden (vrijdag en zaterdag) tegen zijn maximum. In de huidige situatie wordt het parkeren in de centra en in de woonwijken nauwelijks gereguleerd. In de centra van de dorpen is de enige regulering een parkeerduurbepending door middel van een blauwe zone. Binnen de gemeente bestaat geen belanghebbenden parkeren (vergunningstelsel) of betaald parkeren. Het parkeren in en rondom de centra gebeurt over het algemeen op parkeerterreinen op maaiveld die in veel gevallen in beheer en eigendom zijn van derden (exploitanten van naastgelegen winkels/kantoren). De terreinen zijn voor iedereen toegankelijk.

Het gebruik van de auto naar de winkels hoeven we niet te ontmoedigen, maar hoeft ook niet meer dan nu het geval is gefaciliteerd te worden. Voor het huidige winkelareaal zijn net voldoende autoparkeerplaatsen beschikbaar. Wanneer de hoeveelheid m² winkels of voorzieningen wordt uitgebreid moet voor deze uitbreiding overeenkomstig de normen het aantal autoparkeerplaatsen uitgebreid worden. Wanneer bestaande parkeerruimte wordt gebruikt voor nieuwbouw ontwikkelingen moet de bestaande capaciteit volledig worden gecompenseerd. Hiermee wordt het parkeerareaal op stand gehouden.

Bij nieuwbouw moet het parkeren in eerste instantie op eigen terrein worden opgelost. Indien hiervoor geen mogelijkheden zijn, kan het bestaande parkeerareaal in de onmiddellijke nabijheid worden

uitgebreid. Over het algemeen is de gemeente hiervan wegbeheerder. Als er parkeerruimte in de openbare ruimte gerealiseerd moet worden, draagt de ontwikkelaar de kosten hiervan af aan de gemeente die voor de aanleg van de parkeerplaatsen zorgt. Voor de fietsparkeerplaatsen geldt dat alle plaatsen financieel worden vergoed door de ontwikkelaar aan de gemeente omdat deze bijna altijd in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De gemeente is altijd verantwoordelijk voor de realisatie van voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen



8.3 Gehandicapten parkeren

In de centra en bij publiekaantrekkelijke gebouwen moeten gehandicaptenparkeerplaatsen komen. Deze parkeerplaatsen hebben een afwijkende vormgeving zodat ook mensen met een functiebeperking zelfstandig in- en uit kunnen stappen. De afstand tussen de gehandicaptenparkeerplaats en het gebouw is zo kort mogelijk en volledig toegankelijk. Bij ieder publiekaantrekkelijk gebouw (bijvoorbeeld de cultuurhuizen) is minimaal één gehandicaptenparkeerplaats aanwezig. In het onderzoek over de toegankelijkheid van openbare gebouwen voor mensen met een functiebeperking wordt nader ingegaan op de hoeveelheid van gehandicaptenparkeerplaatsen. In de centra van de dorpen is er minimaal één gehandicapte parkeerplaats op vijftig reguliere parkeerplaatsen.

Naar aanleiding van een schriftelijk verzoek kan er een persoonsgebonden gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd in de nabijheid van de woning. In de aanvraag moet worden aangetoond dat onder gebruikelijke omstandigheden het parkeren niet in de nabijheid van de woning kan plaatsvinden en dat de afstand tussen de woning en de auto regelmatig niet kan worden overbrugd. Uiteraard moet de aanvrager in het bezit zijn van een geldige gehandicaptenparkeerkaart.

8.4 Parkeernormen

Bij nieuwbouw worden de CROW-normen gehanteerd. Hierbij wordt de minimale parkeernorm voor een weinig stedelijk gebied gehanteerd. Op het moment dat het CROW deze normen actualiseert, worden voor het GVVP deze nieuwe normen van kracht. Het parkeren moet binnen het te ontwikkelen gebied worden gerealiseerd. Bij het parkeren op eigen terrein moet de reductiefactor worden toegepast.

Bij de ontwikkeling van woonwijken moet het parkeren zoveel mogelijk ondergronds, in gebouwde voorziening en minimaal op parkeerterreintjes plaatsvinden. Het binnen een nieuwbouwplan clusteren van auto's op één of meerdere parkeerterreintjes heeft de voorkeur boven het verspreid parkeren in het gehele plan. Eén centrale parkeerplaats voor de hele woonwijk levert uiteindelijk minder autoritten op

en vooral bij korte ritten (die het meest milieuvervuilend zijn) wordt eerder de fiets gepakt. Bij het gebruik van de fiets moet er geen hinder zijn van de geparkeerde auto op de oprit. Wanneer er geparkeerd wordt op eigen terrein moet de oprit minimaal 3,5 m breed zijn zodat de fiets makkelijk langs de auto kan.

Autoparkeernormen	Eenheid	Centrum	Schil overloop	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Woning duur	1 woning	1,5	1,7	2,0	0,3 pw
Woning midden	1 woning	1,3	1,6	1,8	0,3 pw
Woning goedkoop	1 woning	1,2	1,3	1,4	0,3 pw
Serviceflat/aanleunwoning	1 woning	0,3	0,3	0,3	0,3 pw
Winkels	100 m ² bvo	3,0	3,0	3,0	85%
(commerciële) dienstverlening	100 m ² bvo	2,3	2,8	3,0	20%
Kantoren met baliefunctie	100 m ² bvo	1,2	1,5	1,7	5%
Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	5,0	5,0	6,0	90%
Café/bar/discotheek/cafetaria	100 m ² bvo	10,0	10,0	10,0	80%
Restaurant	100 m ² bvo	1,7	2,0	2,5	95%
Sporthall	100 m ² bvo	13,0	13,0	13,0	95%
Sportveld	Ha netto terrein				
Dansstudio/sportschool	100 m ² bvo	3,0	3,0	4,0	95%
Squashbanen	1 Baan	1,0	1,0	1,0	90%
Tennisbaan	1 Baan	2,0	2,0	2,0	90%
Golfbaan	1 Hole	-	-	6,0	95%
Zwembad	100 m ² bassin	8,0	9,0	10,0	90%
Cultureel centrum/ wijkgebouw	100 m ² bvo	2,0	2,0	2,0	90%
Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	Behandelkamer	1,5	1,5	1,5	65%
Voorgezet en middelbaar onderwijs	1 Leslokaal	5,0	5,0	5,0	0%
Basisonderwijs	1 Leslokaal	0,5	0,5	0,5	0%
Religiegebouw	1 Zitplaats	0,1	0,1	0,1	0%

Bij het berekenen van het aantal parkeerplaatsen, dat in een plangebied gerealiseerd moet worden, kan op basis van bovenstaande normen gerekend worden met theoretische en berekeningsaantal parkeerplaatsen. Bij het beoordelen van bouwplannen wordt uitgegaan van het berekeningsaantal zoals hieronder is aangegeven.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5 meter diep
Lange oprit zonder garage	2	1,0	Oprit min. 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

Voorbeeld:

Een bouwproject van 10 dure twee onder een kap woningen met een garage met een lange oprit aan de rand van de bebouwde kom. Volgens de normen moeten er dus 20 parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plangebied. In de garage en op de lange oprit kunnen in theorie drie auto's worden geparkeerd. Bij de berekening wordt uitgegaan van het berekeningsaantal van 1,3 auto's op eigen terrein. Hierdoor zijn er dus 13 parkeerplaatsen op eigen terrein en moeten er nog 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte (bij voorkeur in de vorm van een parkeerterreintje) worden gerealiseerd.



Bij ontwikkelingen waarbij meerdere voorzieningen in een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt een parkeerbalans opgemaakt voor het totale te ontwikkelen gebied. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt nadrukkelijk rekening gehouden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hierdoor kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen uiteindelijk lager zijn dan de theoretische berekening op basis van alleen de CROW-normen. Bij het opstellen van een parkeerbalans kan worden uitgegaan van de volgende bezettingsgraden:

Aanwezigheidspercentages	Werkdag			Koop avond	Zaterdag		Zondag middag
	overdag	middag	Avond		middag	avond	
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	37	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Cafe	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tot op heden heeft de gemeente nog geen fietsparkeernormen opgelegd bij nieuwe ontwikkelingen. Bij alleen woningbouw is dit niet noodzakelijk omdat er volgens het bouwbesluit voldoende berging aanwezig moet zijn. Vooral bij de ontwikkeling van publiekaantrekkelijke functies is het gemis aan duidelijke fietsparkeernormen merkbaar. In hoofdstuk 5 zijn fietsparkeernormen opgenomen. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden deze fietsparkeernormen toegepast.



8.5 Parkeerfonds

De gemeente wil de mogelijkheden van een parkeerfonds onderzoeken. De intentie is dat ontwikkelaars altijd moeten voorzien in de eigen parkeerbehoefte. In bijzondere situaties is het bij nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk om alle parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Wanneer er een parkeerfonds zou worden ingesteld ontstaat de mogelijkheid om nieuwbouwontwikkelingen toch door te laten gaan waarbij de mogelijkheid wordt geboden om de aanlegverplichting af te kopen door een storting in het parkeerfonds. De gemeente heeft dan de verplichting om extra parkeerruimte te realiseren. De gemeente heeft de vrijheid om dit op zijn manier in te vullen. Dit kan dus ook op enige afstand zijn van het betreffende project, al moet er altijd een relatie zijn met het project. Het parkeerfonds wordt ook aangewend voor de realisatie van

fietsparkeerplaatsen in de centra en bij publiekaantrekkende functies. Bij het onderzoek naar de mogelijk invoering van een parkeerfonds moet nadrukkelijk gekeken worden naar de voor en nadelen voor zowel de gemeente als de projectontwikkelaar. Het fonds mag niet te aantrekkelijk worden en mag ook geen onuitvoerbare taak voor de gemeente zijn. De besluitvorming over het instellen van een parkeerfonds (incl. alle spelregels) vergt een behoorlijke voorbereidingstijd en zal in een later stadium worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

8.6 Projecten parkeren

- Kwalitatief en kwantitatief verbeteren van de stallingmogelijkheden bij publiekaantrekkende functies, te beginnen bij OV-halten en centra.
- Bij nieuwbouw de minimale parkeernormen van het CROW hanteren.
- Bij alle nieuwbouw van publiekaantrekkende voorzieningen de fietsparkeernormen toepassen.
- Onderzoek instellen naar de mogelijkheid tot invoering van een Parkeerfonds voor het realiseren van zowel auto als fietsparkeerplaatsen.

9 Verkeersveiligheid

9.1 Inleiding

De verkeersveiligheid valt nooit te garanderen. Het is een samenspel van menselijk gedrag, wetgeving, leesbaarheid van de infrastructuur en allerlei andere omstandigheden (vermoeidheid bestuurder, slecht weer, het gedachteloos bewegen in de openbare ruimte) die bepalen of een situatie gevaarlijk wordt of niet. Een echt veilig verkeers- en vervoerssysteem krijg je pas wanneer de zogenaamde drie E's (Engineering, Enforcement en Education) goed op elkaar zijn afgestemd en elkaar ondersteunen.

Met engineering (ofwel infrastructuur) wordt vooral het treffen van fysieke maatregelen bedoeld. Dit kan in principe van alles zijn, maar doorgaans spreken we altijd wel over een bepaalde vorm van aanpassing(en) in het horizontale en/of verticale straatbeeld. Een voorbeeld van een aanpassing in het horizontale straatbeeld is bijvoorbeeld een wegversmalling. Een verticale straatbeeld aanpassing is bijvoorbeeld een drempel. Enforcement (wetgeving en handhaving) vertegenwoordigt primair de inhoud van de wetgeving en de handhaving hierop. Het gaat dan om zaken zoals het RVV1990 (Reglement verkeersregels en verkeerstekens), de wegenwet, de wetgeving vanuit het CBR etc. Handhaving moet om erop toe te zien dat wetgeving in de praktijk daadwerkelijk wordt nageleefd. Education (educatie) is gericht op kennis. Kennis bij verkeersdeelnemers over hoe zij zich moeten gedragen binnen het verkeerssysteem. Uit de praktijk blijkt dat deze kennis in de huidige tijd van leven nogal eens te wensen over laat. Hiervoor zijn oorzaken van verschillende aard te vinden.

9.2 Infrastructuur (Engineering)

Het programma Duurzaam Veilig (een landelijk programma om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren) is altijd scherp gericht op het goed inrichten van de verschillende wegen. De theorie achter Duurzaam Veilig is dat de weggebruiker als het ware automatisch zijn verkeersgedrag aanpast aan het wegbeeld dat hij voor zich heeft. Het wegbeeld moet dus eenduidig zijn. Wanneer van een wegbeeld verschillende interpretaties worden gemaakt, leidt dit tot verschillend verkeersgedrag. Gedragingen en verwachtingspatroon komen dan niet meer overeen met elkaar. Dit leidt tot onveilige situaties. Een duidelijke categorisering van alle wegen is dan ook noodzakelijk. In hoofdstuk 7 is om die reden ook uitgebreid ingegaan op de functie en inrichtingseisen van de verschillende wegen.

In de huidige situatie is de functie, vormgeving en het gebruik van een weg nog lang niet overal in overeenstemming. Als de inrichting van de weg niet in overeenstemming is met de functie van de weg, is meestal het gevolg dat de weggebruikers ongewenst verkeersgedrag gaan vertonen. Automobilisten rijden vaak harder dan wettelijk is toegestaan, terwijl buurtbewoners er vanuit gaan dat iedereen netjes 30 km rijdt en rekening houdt met spelende kinderen. Vooral dit verschil zorgt voor grote mate van subjectieve onveiligheid. Objectief gezien vinden de ongelukken binnen onze gemeente verspreid plaats. Er is nauwelijks een verkeersongevallenconcentratie te vinden.

Om vooral de subjectieve onveiligheid verder aan te pakken is het noodzakelijk om functie, vormgeving en gebruik in overeenstemming te brengen. De functie van alle wegen is met dit GVVP vastgelegd. Door een goede inrichting is het mogelijk dat op termijn ook de infrastructuur op een goede manier wordt gebruikt. In de afgelopen jaren zijn er diverse 30 km zones gerealiseerd, zonder dat een structurele aanpassing van de infrastructuur plaatsvond. Door de woonwijken verder onder te verdelen in kleinere gebieden (compartimenteren) is het mogelijk om de erftoegangswegen op een sobere en doelmatige manier in te richten waardoor op bepaalde punten 30 km wordt afgedwongen.

Vooraf verkeers dat geen binding heeft met de directe omgeving is geneigd harder te rijden. In de huidige situaties worden erftoegangswegen nog wel eens gebruikt als sluiproute. Door het compartimenteren van woonwijken is het voor sluiptverkeer niet meer interessant, c.q. niet meer mogelijk om gebruik te maken van de route. Doordat er qua infrastructuur kleinere woonwijken ontstaan, is sociale controle op elkaars rijgedrag gemakkelijker geworden.



Om de verkeersveiligheid in het buitengebied te waarborgen, is het noodzakelijk dat het doorgaande verkeer wordt geweerd van de erftoegangswegen. Het doorgaande verkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van de gebiedsontsluitingswegen. Ook hierbij is compartimentering een goed middel. Daarmee blijft het gebied bereikbaar, maar worden doorgaande verkeersbewegingen enorm bemoeilijkt. Naast compartimentering is een sobere inrichting, volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken, nog wel noodzakelijk

9.3 Wetgeving en handhaving (Enforcement)

De verkeerswetgeving is in verschillende wetten vastgelegd. De wetgeving is in Nederland overall gelijk. Alleen bij het invoeren van betaald parkeren en vergunningenparkeren kan een gemeente een eigen parkeerverordening opstellen waardoor marginale verschillen kunnen ontstaan. Het Openbaar Ministerie, en als uitvoeringsorgaan daarvan de politie, is verantwoordelijk voor de handhaving van deze wetten. De gemeente is geen opdrachtgever van de politie. Hierdoor is de invloed op de prioriteitenstelling van de politie zeer beperkt. In het driehoeksoverleg kan de burgemeester daar wel enige invloed op uitoefenen. Als er op regionaal of zelfs nationaal niveau afspraken zijn gemaakt, wijkt de lokale korpschef hier niet van af.

Op dit moment heeft handhaving op verkeersovertredingen geen prioriteit binnen de politie. Het Openbaar Ministerie is van mening dat handhaving helemaal niet nodig is, als de weg goed is ingericht. Handhaving van de snelheid op erftoegangswegen (de 30 en 60 km zones) gebeurt daardoor niet of nauwelijks. Dit is een algemene beleidslijn van het Openbaar Ministerie die los staat van de inrichting van het betreffende gebied.

Zoals al eerder aangegeven moeten de drie E's in overeenstemming zijn met elkaar. Het is niet mogelijk om een van de E's niet toe te passen waardoor de andere E's zwaarder worden belast. Vanuit de samenleving is vaak op grote schaal behoefte aan handhaving. Hoewel de snelheidsbekeuringen altijd zorgen voor een maatschappelijk debat over nut en noodzaak, leveren alle informatieavonden over reconstructies e.d. een grote roep op voor stringente handhaving.

Op de plekken die daarvoor geschikt zijn, blijven wij onze wens voor betere handhaving (ook op erftoegangswegen) aangeven. Vooralsnog moet er meer tijd en geld besteed worden aan de twee andere E's.

9.4 Educatie (Education)

Als verkeersdeelnemer moet je van veel zaken op de hoogte zijn. Naast de kennis en kunde vanuit de wetgeving, moet je beschikken over voertuigbeheersing en verschillende verkeerssituaties kunnen overzien en hierop anticiperen. Al met al een zeer complexe vaardigheid in een dichtbevolkt land als Nederland. Verrassend genoeg krijgt de mobilist weinig opleiding om deze ingewikkelde taak uit te voeren. Op de basisschool wordt het verkeersexamen afgenomen en voor het rijden op een brommer en in de auto zijn rijbewijzen noodzakelijk. Als het rijbewijs eenmaal is behaald, stopt de opleiding. Om die reden is permanente verkeerseducatie van groot belang. De verschillende mobilisten moeten op de hoogte zijn van de laatste wetgeving zodat ze deze dan kunnen toepassen in de praktijk. Vooral de oudere rijbewijsbezitters zijn vaak niet meer op de hoogte, omdat een vervolgopleiding ontbreekt.

De gemeente streeft dan ook naar permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen. Vanuit de verkeersongevallenanalyse is wel prioriteit gesteld voor een aantal leeftijdscategorieën. De jonge bestuurders, specifiek toegespitst op enerzijds het gebruik van de bromfiets en anderzijds op de personenauto, moeten de nodige aandacht krijgen.

De leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar is sterk aanwezig binnen de fietsmodaliteit. Deze modaliteit is uiteraard niet zo heel vreemd, aangezien deze leeftijdscategorie qua mobiliteit vooral aangewezen is op het gebruik van de fiets. Kenmerkend voor deze leeftijdscategorie is ook dat de reikwijdte van de mobiliteit belangrijk toeneemt. Het verplaatsingsgedrag neemt toe in omvang (zowel in frequentie als in aantal kilometers). Het is van belang om deze groep jongeren goed voor te bereiden op deze wijzigingen.



Het UVL-project (Utrechts Verkeersveiligheids Label) loopt sinds twee jaar binnen de gemeente en moet verder vorm krijgen zodat over vijf jaren alle scholen in het bezit zijn van het label. Middels het UVL-project worden onveilige situaties rondom scholen op een effectieve manier aangepakt. Naast infrastructurele maatregelen wordt nadrukkelijk de betrokkenheid van de school gevraagd.

De vergeten groep van oudere rijbewijsbezitters moeten bijgeschoold worden. In overleg met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid wordt gezocht naar een passende manier.

Om weggebruikers te wijzen op hun eigen verkeersgedrag zullen de interactieve snelheidsdisplay regelmatig op verschillende plaatsen actief zijn. Hierdoor blijft de attentiewaarde van de displays hoog en krijgen automobilisten op een positieve manier feed back over hun snelheidsgedrag. Ook "Victor veilig" zal ingezet blijven worden om subjectief onveilige situatie te markeren, zodat weggebruikers hun snelheid aanpassen.

Speerpunten

De ongevallencijfers en conclusies die hieruit te trekken zijn, leveren de volgende speerpunten op als het gaat om verkeerseducatie:

1. Intensivering verkeerseducatie in het basisonderwijs op basis van UVL en actuele lesmethoden
2. Verkeerseducatie intensiveren in het middelbaar onderwijs, toegespitst op (brom)fietsgebruik
3. Verkeerseducatie intensiveren voor jonge bestuurders, bromfietzers en automobilisten in het bijzonder
4. Algehele intensivering van voorlichting en gedragseducatie voor verkeersdeelnemers vanaf 25 jaar.

9.5 Projecten verkeersveiligheid

- Het weren van doorgaand verkeer door verblijfsgebieden.
- Verkeerseducatie verder vorm geven met een tweeledig doel: Het versterken van kennisniveau voor de diverse leeftijdscategorieën en het vergroten van inzicht bij verkeersdeelnemers over het gebruik van het wegennetwerk. Duidelijke doelgroepen bepalen. Hiervoor zal een aparte notitie opgesteld worden "veilig over de heuvelrug"
- Attenderende elementen zoals snelheidsdisplays en "Victor veilig" op diverse plaatsen blijven (ver)plaatsen
- Een integrale aanpak ter verbetering van de verkeersveiligheid rondom scholen, kinderdagverblijven en zorginstellingen.
- Het nog in het jaar 2010 in samenspraak met om- en aanwonenden ontwikkelen en uitvoeren van proeven met spitsafsluiting op de Langbroekerdijk.



10 Leefbaarheid

10.1 Inleiding

Mobiliteit draagt bij aan de leefbaarheid van de samenleving. Mensen kunnen contact hebben, activiteiten uitvoeren en goederen kunnen worden verplaatst. Voor de leefbaarheid van de samenleving is mobiliteit een groot goed en een goede bereikbaarheid wordt belangrijk gevonden. Maar de mobiliteit beïnvloedt tegelijk ook een aantal aspecten van de leefbaarheid in minder gunstige zin, zowel nu als in de toekomst. In het heden gaat het vooral om lokale milieuaspecten. Voor de toekomst baart vooral de globale klimaatsverandering zorgen.

Vanuit nationale en Europese wetgeving worden er steeds hardere normen gesteld op het vlak van leefbaarheid. Tegelijk zijn de lokale mogelijkheden vaak beperkt om veel te bereiken en hangt het lokale succes af van nationale of internationale beleidsmaatregelen.

De volgende leefbaarheidsaspecten worden onderscheiden:

- geluid
- luchtkwaliteit
- ruimtedruk en doorsnijding
- trillingen
- klimaat
- kwaliteit bodem en oppervlaktewater bij wegen
- verkeersveiligheid (zie hoofdstuk 9)
- sociale veiligheid
- externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)

Het GVVP en het Milieubeleidplan stellen zich ten doel om nu en voor toekomstige generaties de leefbaarheid te waarborgen en te verbeteren op aspecten waar de uitgangssituatie niet erg gunstig is en de gemeente samen met betrokkenen daadwerkelijk voor verbeteringen kan zorgen. Leefbaarheid wordt bij het maken van beleidskeuzen op het gebied van verkeer en vervoer vanaf het begin meegewogen. Op welke wijze dit plaatsvindt, wordt per leefbaarheidsaspect aangegeven.

10.2 Geluidhinder en luchtkwaliteit

In Nederland zijn in de Wet Geluidhinder (WGH) de grenzen vastgesteld voor de geluidbelasting veroorzaakt door het verkeer nabij geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. De WGH is vooral gericht op het voorkomen van akoestisch ongewenste situaties bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en het saneren van onacceptabele situaties van vóór de invoering van de WGH. Voor bestaande situaties waar geen verkeerskundige reconstructies plaatsvinden en waar de geluidsbelasting meer toeneemt dan verwacht, zijn geen wettelijke instrumenten om actie te ondernemen.

Wij hebben aan dit hiaat vormgegeven met het geluidbeleid dat eind 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld. Aanvullend op de wettelijke normen is beleid vastgesteld om de leefbaarheid (qua geluid) van onze inwoners ook in bestaande situaties te kunnen garanderen.

In dit geluidbeleid wordt vooral ingezet op de aanpak van de bron. Hoewel de hoeveelheid verkeer moeilijk is te beïnvloeden is het gemeentelijke beleid erop gericht om het gemotoriseerd verkeer niet veel meer te laten toenemen. De totale mobiliteit mag wat ons betreft wel groeien maar dan vooral met duurzame vervoerwijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer. Verkeersgeluid willen wij bij de bron aanpakken door op gebiedsontsluitingswegen stille wegdekken toe te passen. Deze wegen worden het zwaarst belast waardoor de toepassing van stil asfalt het meest effectief is. Op wijkontsluitingswegen zal per weg beoordeeld worden of de toepassing van stille wegdekken kosteneffectief is. Dit is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer dat er gebruik van maakt en de ligging van de woningen aan deze weg. Stille wegdekken zijn in onderhoud veel duurder dan gewoon asfalt. Ook de invoering van LARGAS moet voor minder verkeerslawaaï zorgen, omdat het aantal remmende en optrekkende bewegingen wordt verminderd. Motorvoertuigen die met constante snelheid door het dorp rijden veroorzaken minder geluid dan motorvoertuigen die constant moeten optrekken en afremmen.



Brommers en scooters zijn niet milieuvriendelijk. Ze maken veel lawaai en zijn vervuilend. Inmiddels zijn er milieuvriendelijke alternatieven voor de ouderwetse verbrandingsmotoren. De elektrische scooter is in meerdere vormen breed verkrijgbaar. Wanneer de bestaande scooters vervangen zouden worden door elektrische exemplaren zal dat een milieuwinst zijn. De gemeentelijke invloed hierop is zeer beperkt. Desondanks zullen wij door middel van promotieacties proberen om de elektrische scooters het goede imago te krijgen.

In de lucht bevinden zich duizenden stoffen. Aan de hand van de concentraties van schadelijke stoffen in de lucht wordt de kwaliteit van de lucht beoordeeld. In stedelijke gebieden hebben vooral lokale bronnen invloed op de luchtkwaliteit. Verkeer is de belangrijkste bron wat betreft de lokale luchtkwaliteit.

Daarnaast ontstaat een deel van de stoffen in de lucht door chemische reacties van andere stoffen. Tot slot is de achtergrondconcentratie, de concentratie van luchtverontreinigende stoffen zonder bijdrage van lokale bronnen, van invloed op de luchtkwaliteit.

Maatregelen om luchtverontreiniging tegen te gaan zijn het gebruik van 'schone brandstoffen' zoals LPG, aardgas, de driewegkatalysator, roetfilter, technische verbeteringen aan personenwagens, schone energiebronnen, energiebesparing en beperking van de groei van het gemotoriseerd verkeer. Lokaal

kan de luchtkwaliteit op knelpunten worden verbeterd door de verkeersafwikkeling te wijzigen en/of de samenstelling van het verkeer te beïnvloeden.

Binnen de diverse dorpen staat de luchtkwaliteit onder druk. Vooral langs de A12 is de luchtkwaliteit matig te noemen. Een lage luchtkwaliteit is slecht voor de volksgezondheid. De gemeentelijke invloed op de A12 is zeer beperkt. Door de ZSM maatregelen (het aanbrengen van stil wegdektype en het aanbrengen van nieuwe geluidschermen) bestaat de mogelijkheid dat de geluidhinder vermindert en de luchtkwaliteit minder aangetast wordt dan in de huidige situatie. Ondanks de toename van het verkeer zal het verkeer beter doorstromen, waardoor de totale uitstoot minder wordt. Daarnaast wordt op termijn het wagenpark schoner. Desondanks blijft de leefbaarheid rondom de A12 beperkt. Onder de inwoners van Maarn is, ondanks de aanwezigheid van de A12 midden in het dorp, een hoge mate van tevredenheid over de leefomgeving. Waarschijnlijk wordt de geluidhinder gecompenseerd door de kwaliteit van de woningen en de inrichting van de openbare ruimte.

Uit de rapportage luchtkwaliteit 2007 blijkt dat er aan de jaargemiddelde grenswaarde (40 microgram per m³) en de uurgemiddelde grenswaarde (200 microgram per m³) voor stikstofdioxide wordt voldaan. Dit betekent dat onze inwoners niet worden blootgesteld aan concentraties stikstofdioxide boven de wettelijke grenswaarden.

Verder blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde (40 µg/m³) niet wordt overschreden en dat de daggemiddelde grenswaarde (50 µg/m³) voor fijn stof niet vaker dan de toegestane 35 keer wordt overschreden in onze gemeente. Dit betekent dat er geen inwoners worden blootgesteld aan concentraties fijn stof boven de wettelijke jaargemiddelde grenswaarden. Conform het landelijke beeld worden in onze gemeente geen overschrijdingen verwacht van de grens- en richtwaarden van de overige luchtverontreinigende stoffen. Opgemerkt wordt dat er ook schade aan de gezondheid is beneden de grenswaarden en dan vooral door de verkeersgerelateerde fijnstofbijdrage. Van belang is dat de concentraties fijn stof zoveel mogelijk worden verminderd door schonere voertuigen. De kwaliteit van de lucht is niet alleen van belang voor de mens en dier, maar ook voor de kwaliteit van de bossen.

Bij de huidige knelpunten in ons wegennet wordt getracht om de doorstroming te bevorderen. Door het LARGAS-principe verbetert de leefbaarheid in de kernen iets. Geluidsoverlast en extra vervuiling door remmen en optrekken worden tot een minimum beperkt. Door de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken en het gemotoriseerd verkeer slechts beperkt te faciliteren vindt een modaalshift (verandering van het hoofdvervoermiddel) plaats. Vooral voor de korte verplaatsingen binnen de dopen en tussen de dorpen wordt een behoorlijke reductie verwacht van het aantal autoverplaatsingen.



10.3 Ruimtedruk en doorsnijding

Het verkeer neemt kostbare ruimte in. Relatief valt het nog mee, maar vooral het parkeren vergt een aanzienlijk absoluut ruimtebeslag. De aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer tast de leefbaarheid aan direct langs de wegen en in de tussenliggende (woon)-wijken. Naast het fysieke beslag neemt het verkeer ook indirect in de vorm van milieucontouren (geluid, vervoer gevaarlijke stoffen, luchtkwaliteit) veel ruimte in.

In veel woonwijken domineert de auto het straatbeeld. Het autobezit is hoog, terwijl de auto's over het algemeen heel inefficiënt worden gebruikt. Naast de parkeermaatregelen (zie hoofdstuk 8) zullen wij de verdere uitrol van deelauto's stimuleren omdat deze auto's efficiënt en door meerdere huishoudens worden gebruikt. Als meer mensen gebruik zouden maken van deelauto's wordt de hoeveelheid vierkante meters openbare ruimte dat wordt ontsierd, door auto's minder.

Verkeersstromen doorsnijden ook leefgebieden en belasten de leefruimte van mens, plant en dier. Dit houdt in dat ook een volledig stille en emissieloze (voertuigen zonder uitstoot van schadelijke gassen) stroom voertuigen een negatief effect heeft op de leefbaarheid. Vooral in het buitengebied staan gebieden onder druk door de hoeveelheid verkeer dat de gehele dag gebruik maakt van de aanwezige wegen. Dit beperkt zich niet alleen tot de provinciale wegen. De verschillende gemeentelijke wegen door het buitengebied kennen vaak een hoge belasting en doorsnijden waardevolle gebieden. De situatie rondom Overberg, Langbroekerweteringgebied en tussen Woudenberg en Maarsbergen vragen om maatregelen voor zowel mens als dier. Om die reden is in dit GVVP (zie hoofdstuk 11 en 12) aangegeven dat deze gebieden autoluw moeten worden gemaakt.



10.4 Klimaatverandering

Het gemotoriseerde verkeer belast de leefbaarheid van vandaag en die van morgen. De belangrijkste problemen voor de lange termijn zijn de klimaatverandering als gevolg van de kooldioxide (CO₂-) uitstoot en de verzuring als gevolg van stikstofdioxide (NO_x-) uitstoot. Ons beleid heeft echter zeer geringe invloed op de totale klimaatverandering. Toch is het een gemeentelijke taak om onze inwoners te wijzen op de consequenties op het klimaat van het gebruik van motorvoertuigen. Wij zetten daarom nadrukkelijk in op het aantrekkelijk maken van duurzame vervoerwijze zoals de fiets en het openbaar vervoer. Daarnaast zullen wij met educatie en communicatie een positieve invloed te krijgen op de mobiliteitskeuze van onze inwoners. Ook milieuvriendelijk brandstoffen promoten wij zoveel mogelijk. Het wagenpark van de gemeente zelf zal als voorbeeldfunctie moet dienen. Andere bedrijven en inwoners moeten kunnen profiteren van de voorzieningen die de gemeente realiseert op het gebied van

duurzame brandstoffen (dit kunnen oplaadpunten zijn voor elektrische auto's/scooters of aardgas stations zijn), zodat ook andere duurzame vervoersinitiatieven van de grond kunnen komen.



10.5 Trillingen

Bij het rijden over ongelijke ondergrond veroorzaakt gemotoriseerd verkeer trillingen. Deze trillingen kunnen leiden tot hinder en in ernstige gevallen tot schade. Deze problemen worden vooral veroorzaakt door het vracht- en busverkeer dat over verkeersdrempels of over oneffenheden in het wegdek rijdt. Ook matig en slecht onderhouden wegen kunnen leiden tot trillingen (en geluidsoverlast).

Bij het inrichten van wijken en straten worden snelheidsvertragende maatregelen zo min mogelijk uitgevoerd met verticale elementen. Alleen op bijzondere locaties wordt de snelheid afgeremd met een plateau. Alle snelheidsvertragende maatregelen voldoen aan de richtlijnen behorende bij de functie en de geldende maximum snelheid ter plaatse.

In het Beheerplan Wegen wordt aandacht besteed aan het fenomeen trillingen. Bij de inspecties zullen oneffenheden in de verharding en in de ondergrond worden beoordeeld. Wanneer deze te groot zijn kan dit aanleiding zijn voor het treffen van maatregelen.

10.6 Kwaliteit bodem en oppervlaktewater bij wegen

Het wegverkeer belast de kwaliteit van de bodem en het oppervlaktewater bij wegen. Dit gebeurt met stoffen zoals minerale olie, Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK), zware metalen en strooizout. Op dit onderwerp zijn de Wegenverkeerswet, de Wet bodembescherming en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren van toepassing.

De regelgeving voor het grondwaterbeschermingsbeleid is vastgelegd in de provinciale milieuverordening. Van de totale uitstoot van het verkeer wordt 1 tot 15 % verspreid door afstroming van regenwater en verwaaiing. Afstromend wegwater beïnvloedt vooral de eerste meters van de berm, terwijl het effect van verwaaiing merkbaar is tot 15 meter van de weg. Deze effecten wegen het zwaarst in het grondwaterbeschermingsgebied.

Toepassing van bovengenoemde wetten en regelingen zoals die nu plaatsvindt is wat onze gemeente betreft toereikend.

10.7 Sociale veiligheid

Emotie speelt een belangrijke rol bij de 'klantwaarde' van de verkeers- en vervoersvoorzieningen. Een belangrijk aspect van die emotie is het gevoel van (on)veiligheid; het zich bedreigd voelen. Dit geldt zowel in de onderlinge interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers (subjectief verkeers(on)veiligheidsgevoel) als in de interactie met de omgeving. Het subjectief verkeersonveiligheidsgevoel kan verband houden met de beleving van een verkeerssituatie. Dit kan overigens losstaan van de objectieve veiligheidssituatie ter plaatse. Op diverse plaatsen die als onveilig worden ervaren, blijken objectief uit verkeersongevallencijfers geen grote knelpunten. Dit bemoeilijkt een effectieve aanpak. In hoofdstuk 9 is al uitgebreid ingegaan op de aspecten subjectieve en objectieve verkeersveiligheid.

Een andere vorm van sociale onveiligheidsbeleving kan zich voordoen in het openbaar vervoer. Hieraan wordt binnen de Provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht als concessieverleners en bij Connexxion en NS als vervoerders al nader aandacht besteedt. Voorbeelden van onveilig gevoel door de omgeving zijn: slecht verlichte fietspaden en / of looproutes naar bushaltes, afgelegen / slecht verlichte parkeerplaatsen, verpaupering / vervuiling, onoverzichtelijke situaties en plaatsen met gebrek aan sociale controle. Impliciet wordt bij het ontwerpen van nieuwe voorzieningen /inrichtingsplannen waar mogelijk rekening gehouden met huidige en mogelijk toekomstige knelpunten. In het verleden is hiervoor bijvoorbeeld het verlichtingsplan opgesteld. Ook binnen de integrale gemeentelijke aanpak van onveiligheid (Veiligheidsplan) wordt aan dit aspect aandacht besteed.

10.8 Externe veiligheid

Een ander soort onveiligheid wordt gevormd door het transport van gevaarlijke stoffen. Dit transport wordt over het algemeen afgewikkeld over daartoe aangewezen hoofdroutes op weg en spoor. Hoe groter de hoeveelheid gevaarlijke stoffen en hoe hoger de snelheid van de voertuigen, des te groter is de kans op een ongeval waarbij dodelijke slachtoffers vallen: het Plaatsgebonden Risico (PR) van deze route.

Binnen de gemeente zijn de A12 en de spoorlijn de belangrijkste vervoerassen. Op deze vervoerassen vinden ook transporten met gevaarlijke stoffen plaats. Over een aantal jaren (naar verwachting 2012) behoort het goederenvervoer over de spoorlijn Utrecht – Arnhem tot het verleden. Al het goederenvervoer richting het oosten maakt dan gebruik van de Betuwelijn of via noordelijk gelegen routes.

10.9 Projecten Leefbaarheid

- Duurzame vervoerwijzen aantrekkelijker maken, waardoor ze een volwaardig alternatief zijn voor de auto
- Het mobiliteitsgedrag beïnvloeden door communicatie en educatie
- Sociale veiligheid betrekken bij reconstructies, groot onderhoud en dagelijks beheer
- Stille verhardingen toepassen op alle Gebiedsontsluitingswegen en op Wijkontsluitingswegen wanneer het efficiënt is
- Het wagenpark van de gemeente milieuvriendelijk maken en dit als een voorbeeldfunctie uitdragen, waarbij ook andere bedrijven en inwoners moeten kunnen meeprofiteren van de aangelegde infrastructuur voor nieuwe energiebronnen.

11 Economie en goederenvervoer

11.1 Inleiding

Economie en mobiliteit zijn sterk afhankelijk van elkaar. Door de economische welvaart is er meer mobiliteit (vervoer van consumptiegoederen, woon-werk verkeer, zakelijk verkeer enz.). Daarentegen is de economie weer afhankelijk van de mobiliteit. Wanneer de mobiliteit hapert, levert dit vaak grote economische schade op. Goederen komen niet meer op tijd, waardoor productieprocessen stil komen te liggen, het zakelijke verkeer verliest veel tijd door files enz. Voor een goede bedrijfsvoering is bereikbaarheid van belang.

De gemeente kenmerkt zich niet door grote bedrijventerreinen. Ongeveer 4% van het totaal aantal bedrijven is gevestigd op de bedrijventerreinen. Deze bedrijven zorgen voor 6% van de werkgelegenheid. De werkgelegenheid zit in onze gemeente vooral in de zakelijke dienstverlening (o.a. congrescentra), non-profit en handel. De twee grootste werkgevers zijn het KLPD in Driebergen en het korps mariniers in Doorn.

11.2 Bedrijventerreinen

De binnen onze gemeente gelegen bedrijventerreinen kennen net als de rest van de gemeente bereikbaarheidsproblemen.

Stationsgebied Driebergen-Zeist

In dit gebied zijn naast kantoren ook productiebedrijven en autobedrijven gevestigd. De bereikbaarheid van dit gebied is in theorie ideaal. Het ligt naast het station, alle buslijnen uit alle windrichtingen komen hier samen, ligt dichtbij de A12 en de N225. De N225 is eigenlijk de enige toevoerweg wat het systeem kwetsbaar maakt. Gedurende de ochtend- en avondspits is er veel file op de N225 rondom het stationsgebied. Hierdoor zijn de bedrijven voor het gemotoriseerde verkeer alsmede voor de bus alsnog moeilijk bereikbaar. Door de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising en de verbetering van de aansluiting op de A12 zal de bereikbaarheid van het stationsgebied op termijn sterk verbeteren. Bij de duurzame transformatie van dit gebied is het uit vervoerkundig perspectief wenselijk als de bestaande productiebedrijven en autobedrijven worden getransformeerd naar meer kantoorfuncties en functies als congrescentra/opleidingsinstituten.

Lookant/KLPD te Driebergen

Hoewel dit kantorencomplex is gelegen tegen de aansluiting van de A12 aan is op dit moment de bereikbaarheid niet optimaal. Gedurende de gehele dag staat de aansluiting onder druk. Tijdens de spitsuren zorgt dit voor filevorming in het dorp Driebergen. Met name de ontsluiting van het KLPD op de Hoofdstraat ter hoogte van de aansluiting A12 is niet ideaal. Met de verbreding van de A12 wordt deze aansluiting ook aangepakt. De capaciteit wordt verruimd en de ontsluiting van het KLPD wordt door middel van een verkeerslicht geregeld. De verbetering van de aansluiting zal naar verwachting

niet leiden tot een volledige eliminatie van bestaande files op bijvoorbeeld de Hoofdstraat en de Loolaan. Hierdoor zal de bereikbaarheid van de kantoren op de Lookant enigszins beperkt blijven.

Hoenderdaal te Driebergen

Dit bedrijventerrein wordt ontsloten door de wijkontsluitingsweg Nijendal. Met name in de ochtendspits is op de Nijendal sprake van filevorming. Ook hiervoor geldt dat de verbreding van de A12 en de verbetering van de aansluiting een verbetering moet zijn voor de doorstroming op de Nijendal. Het bedrijventerrein wordt in de huidige situatie nauwelijks bediend met openbaar vervoer. Wel zijn er goede fietsverbindingen met station Driebergen-Zeist. Gezien het karakter van het terrein is uitbreiding van het openbaar vervoer hier naar toe niet noodzakelijk.



Vossenstein/Velperengh te Doorn

Dit is een echt bedrijventerrein met relatief weinig kantoorfuncties. Het bedrijventerrein genereert dan ook veel verkeersbewegingen. Het bedrijventerrein is rechtstreeks aangesloten op de N225. De ontsluiting is niet filegevoelig. Het bedrijventerrein is gelegen langs het hoofd fietsnetwerk en heeft op korte afstand een halte voor het openbaar vervoer. De aansluiting is verkeerstechnisch veilig, desondanks is er sprake van subjectieve verkeersonveiligheid. In overleg met de provincie Utrecht (wegbeheerder van de N225) zal bekeken worden of de huidige aansluiting aanpassing behoeft.

Bedrijventerrein Amerongen

Ook dit is een echt bedrijventerrein met relatief weinig kantoorfuncties. Recentelijk heeft er een eerste revitalisering plaatsgevonden waarbij de Bertus Leendersweg is doorgetrokken en parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn gecreëerd. De ontsluiting van het terrein vond voorheen via de woonwijken plaats. Momenteel worden de mogelijkheden voor een tweede revitalisering, met name gericht op het optimaliseren van de beschikbare bedrijfsruimte, verkend. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het wenselijk om in de toekomst de ontsluiting van het bedrijventerrein rechtstreeks op de bestaande rotonde aan te sluiten. In de huidige situatie ligt het kruispunt met de Bertus Leendersweg wel erg dicht op de bestaande rotonde. Uiteraard moeten alle bedrijven voor het gemotoriseerde verkeer toegankelijk blijven. Het bedrijventerrein ligt aan het hoofd fietsnetwerk en heeft op geringe afstand de beschikking over openbaar vervoer haltes.

Bedrijventerrein Maarsbergen

Hoewel dit bedrijventerrein is gelegen naast de A12 is de verbinding naar de aansluiting van de A12 verre van ideaal. De bestaande aansluiting van Maarsbergen op de A12 kent een groot knelpunt dat dagelijks voor lange wachtrijen zorgt. De Haarweg in Maarsbergen is door de huidige inrichting niet geschikt als ontsluiting van het bedrijventerrein.

Door de verbreding van de A12, het wijzigen van de bestaande aansluiting in een hondenkluifrotonde en het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising zal de doorstroming op de N226 aanzienlijk verbeterd worden. Vooral nog zal gebruik gemaakt moeten worden van de Haarweg om het bedrijventerrein te bereiken. In de structuurvisie is aangegeven dat een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein mogelijk is en dat hiervoor een nieuwe ontsluiting richting de N226 noodzakelijk is. Vooruitlopend op deze beslissingen wordt de bestaande Haarweg gehandhaafd. Vrachtverkeer dat nu gebruik maakt van het buitengebied dient zo veel mogelijk ontmoedigd te worden omdat dit leidt tot verkeersonveilige situaties.

11.3 Congrescentra en opleidingsinstituten

Onze gemeente kenmerkt zich door de aanwezigheid van een groot aantal congrescentra en een aantal opleidingsinstituten (o.a. Instituut voor de Autobranche). Veel van deze congrescentra zijn gelegen op de Heuvelrug zelf. Daardoor zijn zij minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets. De grootste uitzondering hierop is natuurlijk Antropia/landgoed de Reehorst dat naast station Driebergen-Zeist is gelegen. Aangezien congrescentra veel bezoekers aantrekken is het wenselijk dat deze bezoekers zoveel mogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor veel bezoekers is de verbinding tussen station Driebergen-Zeist en het congrescentrum niet optimaal en daardoor een reden om geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Groen Centraal, een samenwerkingsverband van nagenoeg alle congrescentra in onze gemeente, rijdt vanaf eind 2009 met een "groene bus". De "groene bus" is een milieuvriendelijke personenbus, die rijdt op aardgas, die bezoekers rechtstreeks van het station naar een van de aangesloten congrescentra brengt. De "groene bus" biedt extra service in de vorm van biologische koffie en een krant. Op station Driebergen-Zeist is hiervoor een speciale standplaats gecreëerd. Dit project is een initiatief geweest vanuit de markt dat uitstekend aansluit bij dit GVVP. Vanuit de gemeente is dan ook bereidwillig meegewerkt aan de realisatie van de standplaats. Soortgelijke initiatieven vanuit derden zullen door de gemeente, voor zover mogelijk, worden ondersteund.

De OV-fiets is een belangrijk alternatief. Op station Driebergen-Zeist is deze al verkrijgbaar. Voor het goed functioneren is een netwerk van verschillende ophaal- en terugbrengpunten van belang. Samen met de congrescentra moet worden bekeken hoe door middel van communicatie de vervoermiddelkeuze van de bezoekers van de congrescentra kan worden beïnvloed.



11.4 Midden en kleinbedrijf

Binnen de dorpen zijn verspreid over de bebouwde kom nog veel bedrijven gevestigd. Dit zijn vaak bedrijven vanuit huis (ZZP-ers) maar ook enkele kleinere bedrijven. In de centra van de dorpen zijn vaak de winkels gevestigd. Deze winkels trekken met name op vrijdag en zaterdag veel verkeer aan. Rondom de winkels zijn over het algemeen net voldoende parkeerplaatsen aanwezig om aan de vraag te voldoen. De centra van onze dorpen zijn vooral gericht op het boodschappen doen en veel minder op het winkelen. Winkelen gebeurt toch veel meer in de grote kernen om ons heen zoals Utrecht, Zeist, Amersfoort en Veenendaal. Veel boodschappen worden traditioneel met de auto gehaald. Wij denken dat het mogelijk is, door verbetering van de fietsparkeerplaatsen en de fietsverbindingen naar het centrum, dat meer mensen met de fiets de dagelijkse boodschappen gaan doen. Het gebruik van de auto willen wij niet ontmoedigen, maar het fietsen stimuleren. Bij nieuwbouwwontwikkelingen dient het parkeerareaal rechtvaardig met de toename van het voorzieningenniveau uitgebreid te worden.



De horeca is veelal gevestigd aan de gebiedsontsluitingswegen. Daarmee zijn zij uitstekend bereikbaar en ook goed zichtbaar. Hoewel dit belangrijk is voor het voortbestaan van de horecavoorziening heeft het ook nadelen. De gebiedsontsluitingswegen veroorzaken ook geluidsoverlast waardoor de aantrekkingskracht van een terras wordt verminderd. Desondanks worden de bestaande terrassen langs de verschillende gebiedsontsluitingswegen goed bezocht. De aangrenzende wegen zorgen in dat geval ook voor een bepaald type levendigheid wat mensen ook prettig vinden.

11.5 Goederenvervoer

Doordat er binnen onze gemeente geen echt grote bedrijventerreinen gevestigd zijn, is het goederenvervoer geen echt belangrijk knelpunt. In onze buurgemeenten Wijk bij Duurstede en Woudenberg zijn wel een aantal transportbedrijven gevestigd. Met name verkeer vanuit Wijk bij Duurstede dat naar het oosten wil veroorzaakt problemen in de kern van Doorn. Op de N226 bij Maarsbergen is sprake van doorgaand vrachtverkeer.

Onze eigen bedrijven veroorzaken natuurlijk ook goederenvervoer. Dit is echter over het algemeen zeer beperkt. Alleen de bevoorrading van de winkels in de centra verdient aandacht. Op de Traaij in Driebergen zijn een aantal jaren geleden venstertijden ingesteld. Dit betekent dat expeditieverkeer alleen gedurende bepaalde tijden gebruik mag maken van het afgesloten gedeelte van de Traaij. In het verleden veroorzaakte de bevoorrading van de AH vestiging op het Binnenhof problemen. Door de nieuwe inrichting zal het conflict tussen bevoorravingsverkeer en bezoekers van de winkel opgelost zijn.

In de andere dorpen gelden op dit moment geen venstertijden. Toch is het wenselijk dat de bevoorrading niet gedurende spitsuren plaatsvindt. In overleg met de ondernemerskoepel zal bekeken worden of het mogelijk is om de bevoorrading meer te stroomlijnen zonder direct met venstertijden te gaan werken. Het probleem is zeker niet overal even groot, maar een lossende vrachtwagen op de Rijksweg in Leersum in de ochtendspits kan de doorstroming behoorlijk frustreren. Huidige knelpunten zijn de gebiedsontsluitingswegen in de centra van Doorn en Leersum en de omgeving van het 5 mei plein in Maarn.

Het oude dorp van Amerongen is eigenlijk niet geschikt voor de verwerking van vrachtwagens. Toch maken er dagelijks vrachtwagens gebruik van deze smalle straten. De Lekdijk is enkele jaren geleden al afgesloten voor vrachtverkeer uitgezonderd bestemmingsverkeer. Om het oude dorp van Amerongen te beschermen nemen wij een verkeersbesluit waardoor vrachtwagens geen gebruik mogen maken van het oude dorp. Hiervoor is wel samenwerking nodig met de veerpont. Bevoorrading van de bedrijven in het oude dorp kan plaats vinden door middel van ontheffingen. Hiervoor zullen bedrijven afspraken moeten maken met hun leveranciers.



11.6 Vervoersmanagement

Wij vinden het belangrijk dat de bedrijven die in onze gemeente gevestigd zijn ook zelf nadenken over hun eigen bereikbaarheid. Vervoersmanagement kan hier een rol in spelen. Op het moment dat bedrijventerreinen gerevitaliseerd worden dient een samenwerkingsverband gesloten te worden tussen de gemeente en de bedrijven. Mobiliteit zal hier een onderdeel van moeten uitmaken.

Door vervoersmanagement toe te passen worden werknemers gestimuleerd om op een duurzame manier naar het werk te komen. Hierdoor wordt gelijktijdig de bereikbaarheid van het bedrijf verbeterd voor de verplaatsingen die alleen maar door middel van gemotoriseerd verkeer kunnen plaats vinden. Bij het opstellen van de mobiliteitstoets zal nadrukkelijk gekeken worden of het bedrijf bereid is om aan vervoersmanagement te doen. De gemeente als werkgever moet hierin een voorbeeld rol op zich nemen, zowel in de bestaande situatie alsmede bij de nieuwbouw van het gemeentekantoor in Doorn.

11.7 Projecten Economie en goederenvervoer

- Verbreding van de A12 ondersteunen omdat het de bereikbaarheid van de totale gemeente verbetert
- Ongelijkvloerse spoor kruisingen in Driebergen en Maarsbergen realiseren
- Oude dorp van Amerongen gesloten verklaren voor vrachtwagens
- Afspraken maken met de ondernemerskoepel over het laden en lossen langs gebiedsontsluitingswegen en andere knelpunten

12 Recreatie en toerisme

12.1 Inleiding

Wij profileren ons als groene gemeente. Het Nationaal Park vormt hier het hart. Door de groene omgeving en de rijke cultuurhistorie trekt het gebied veel dagjesmensen aan. Het is wenselijk dat de bezoekers maar ook onze eigen inwoners zoveel mogelijk gebruik maken van milieuvriendelijke vervoerwijzen. Vanuit de verschillende dorpen moet het verleidelijk en gemakkelijk zijn om lopend of met de fiets het nationaal park te bezoeken en te recreëren in het buitengebied. Om ruimte te maken voor fietsers en wandelaars op toeristisch interessante wegen (bijvoorbeeld Lekdijk) moet het gemotoriseerde verkeer worden ontmoedigd. Als mensen met gemotoriseerd verkeer de gemeente benaderen moeten ze zoveel mogelijk opgevangen worden bij poorten en groene entrees. Het openbaar vervoer moet ook in het weekend en tijdens zomermaanden met hoge frequentie rijden. Toeristen moeten aangetrokken worden met arrangementen waarbij openbaar vervoer een belangrijke rol speelt.

12.2 Poort van de Heuvelrug en groene entrees

Wij willen dat recreanten en toeristen op een duurzame manier een bezoek brengen aan onze gemeente en het Nationaal Park in het bijzonder. Daarvoor is het van groot belang dat de bezoekers op een goede manier ontvangen worden. Het stationsgebied Driebergen-Zeist speelt hierin een belangrijke rol en zou de Poort van de Heuvelrug moeten zijn. Zowel mensen die met het openbaarvervoer reizen als bezoekers die over de A12 komen moeten hier worden opgevangen. Het is de opzet dat het voertuig hier in het weekend goed geparkeerd kan worden en dat men op een goede manier kan overstappen op allerlei soorten van duurzame vervoerwijzen (bus, (elektrische)fiets, lopen, elektrische scooter enz). Daarvoor moet een bezoekerscentrum worden opgetuigd met allerlei voorzieningen (verhuur van vervoermiddelen, verkoop dagkaarten OV, verstrekken van wandel en fietsroute, omkleedmogelijkheden, oplaadpunt elektrische fietsen, fietsservicepunt, bagageservicepunt, enz). Door dit soort voorzieningen wordt het voor recreanten aantrekkelijk om over te stappen op een andere vervoerwijze die ze tijdens het gehele verblijf (dus ook meerdere dagen) kunnen gebruiken.

Naast de Poort van de Heuvelrug moeten ondersteunende punten worden gerealiseerd in de vorm van groene entrees op strategische invalswegen. Net als de Poort van de Heuvelrug hebben zij als doel dat automobilisten op een duurzame manier van het gebied gebruik maken. Op de meeste groene entrees moet het mogelijk zijn om fietsen te huren, met een fietsservicepunt en wandel en fietsmogelijkheden. Voor de recreant en de toerist is het wenselijk dat er één soort fietsverhuursysteem (heuvelrugbreed) wordt geïntroduceerd. Het voordeel van een breed systeem is dat mensen op verschillende punten de fiets kunnen ophalen en weer inleveren. Op die manier hoeft iemand niet altijd een rondje te fietsen, maar kan de fiets ook worden achtergelaten op een andere entree en verder worden gereisd met het openbaar vervoer. Het bestaande fietsknooppuntennetwerk moet aansluiten op de Groene Entrees en de Poort van de Heuvelrug.

12.3 Ruimte voor de toerist en recreant

Voor de eigen inwoners is het van belang dat zij vanuit de woning op een goede, veilige en aantrekkelijke manier gebruik kunnen maken van het buitengebied. Verbindingen vanuit de dorpen naar het buitengebied moeten aantrekkelijk gemaakt worden voor fietsers en wandelaars. Hetzelfde geldt voor de verblijfsrecreatieterreinen. Deze moeten vooral ontsloten te worden met wandel- en fietspaden, zodat de bezoeker zijn auto nauwelijks meer gebruikt. Ook moeten de verblijfsrecreatieterreinen aangesloten worden op het heuvelrugbrede fietsverhuursysteem.

Wegen in het buitengebied moeten geschikt worden gemaakt voor de recreant en de toerist. Voor de wandelaar worden nog meer dan nu al het geval is klompenpaden gerealiseerd. Hierdoor wordt het gebied op een heel andere manier bekeken. Voor de fietser wordt over de Heuvelrug het Let de Stigterpad aangelegd. De gradiënten (hoogteverschillen) zijn voor de fietser minstens zo interessant. Om de fietsers inderdaad ruimte en rust te bieden, is het wellicht wenselijk om een aantal wegen in het buitengebied autoluw te maken. De recreant en toerist ondervinden momenteel teveel hinder van auto's en motoren op bijvoorbeeld de Lekdijk bij Amerongen. Andere wegen waar het conflict tussen de wandelende of fietsende recreant / toerist met het gemotoriseerde verkeer ontstaat zijn de Langbroekerdijk /Gooyerdijk, de Bergweg/Scherpenzeelseweg en de Haarweg/Altena. Hierbij wordt gedacht aan snelheidsbeperkende maatregelen, maar is afsluiten voor het autoverkeer niet aan de orde. Als in het weekend op een dergelijke weg het doorgaande verkeer wordt geweerd, ontstaat er een autoluwe recreatieve fietsverbinding met wandel mogelijkheden. Het bieden van een veilige toeristische fietsverbinding over de top van de Heuvelrug is niet voldoende. Juist de overgangsgebieden met de landgoederen zijn toeristische trekpleisters. Door fietsers en wandelaars gedurende het weekend hier de prioriteit te geven zal het recreëren in deze gebieden aantrekken. Veel recreanten mijden nu bijvoorbeeld de Lekdijk omdat zij het onveilig vinden. In overleg met diverse partijen moet bekeken worden welke mogelijkheden er zijn om deze gebieden autoluw te maken.

Het oude dorp van Amerongen incl. kasteel heeft grote recreatieve aantrekkingskracht. Voor de beheersing van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van het oude dorp is het noodzakelijk om een integraal plan van aanpak op te stellen voor het recreatieverkeer.

12.4 Projecten recreatie en toerisme

- Het realiseren en stimuleren van de Poort van de Heuvelrug en de groene entrees
- Het stimuleren van één heuvelrug breed fietsverhuursysteem
- toeristisch interessante wegen autoluw maken door middel van snelheidsbeperkende maatregelen
- Het maken van aantrekkelijke verbindingen voor fietsers en voetgangers vanuit de dorpen naar het buitengebied
- Het maken van fiets- en wandelroutes vanuit de verschillende verblijfsrecreatieterreinen
- Integraal plan van aanpak recreatieverkeer voor het oude dorp Amerongen

13 Natuur en Landschap

13.1 Inleiding

Onze gemeente kenmerkt zich door de aanwezigheid van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH) en een parkachtig landschap vanwege de vele landgoederen. Dit heeft echter ook consequenties op het gebied van verkeer en vervoer. De doorsnijding van het park moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Wegen moeten zoveel mogelijk autoluw worden gemaakt. De wegen in het 'vierkant Doorn – Leersum – A12' dienen hiervoor als voorbeeld. Als dat niet mogelijk is, moeten maatregelen worden getroffen om de natuurgebieden toch zoveel mogelijk met elkaar te verbinden (ecoducten, tunnels en snelheidsverlaging van het verkeer). Bij de gebiedsontsluitingswegen staat de verkeersfunctie voorop. Doorstroming is belangrijk, waardoor de snelheid op 80 km/h gehandhaafd blijft. Door verkeer te concentreren op de gebiedsontsluitingswegen zijn maatregelen als ecoducten en dassentunnels veel effectiever. Alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom kennen een maximum snelheid van 60 km/h, waarbij er sobere maatregelen zijn getroffen om dit af te dwingen. Uit onderzoek is gebleken dat bij de instelling van een maximum snelheid van 60 km/h het aantal verkeersslachtoffers onder dieren fors afneemt.



13.2 Doorsnijding Nationaal Park

Het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt nu op een groot aantal punten doorsneden door wegen. Over het algemeen is de intensiteit en de snelheid van het verkeer op deze wegen zodanig hoog dat de oversteekbaarheid voor zowel mens als dier onder druk staat. Het is noodzakelijk om de hoeveelheid verkeer in het buitengebied te beperken tot het strikt noodzakelijke (bestemmingsverkeer). Vooral het gebied rondom Overberg kent nu veel doorgaand verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het gebied. Door middel van een spitsafsluiting is getracht een deel van het verkeer tegen te gaan. Hoewel dit voor een groot deel is gelukt, is het nog niet afdoende. Buiten de ochtendspits worden de wegen nog steeds intensief gebruikt. Op het moment dat de A12 is verbreed, is er voor het oost-west

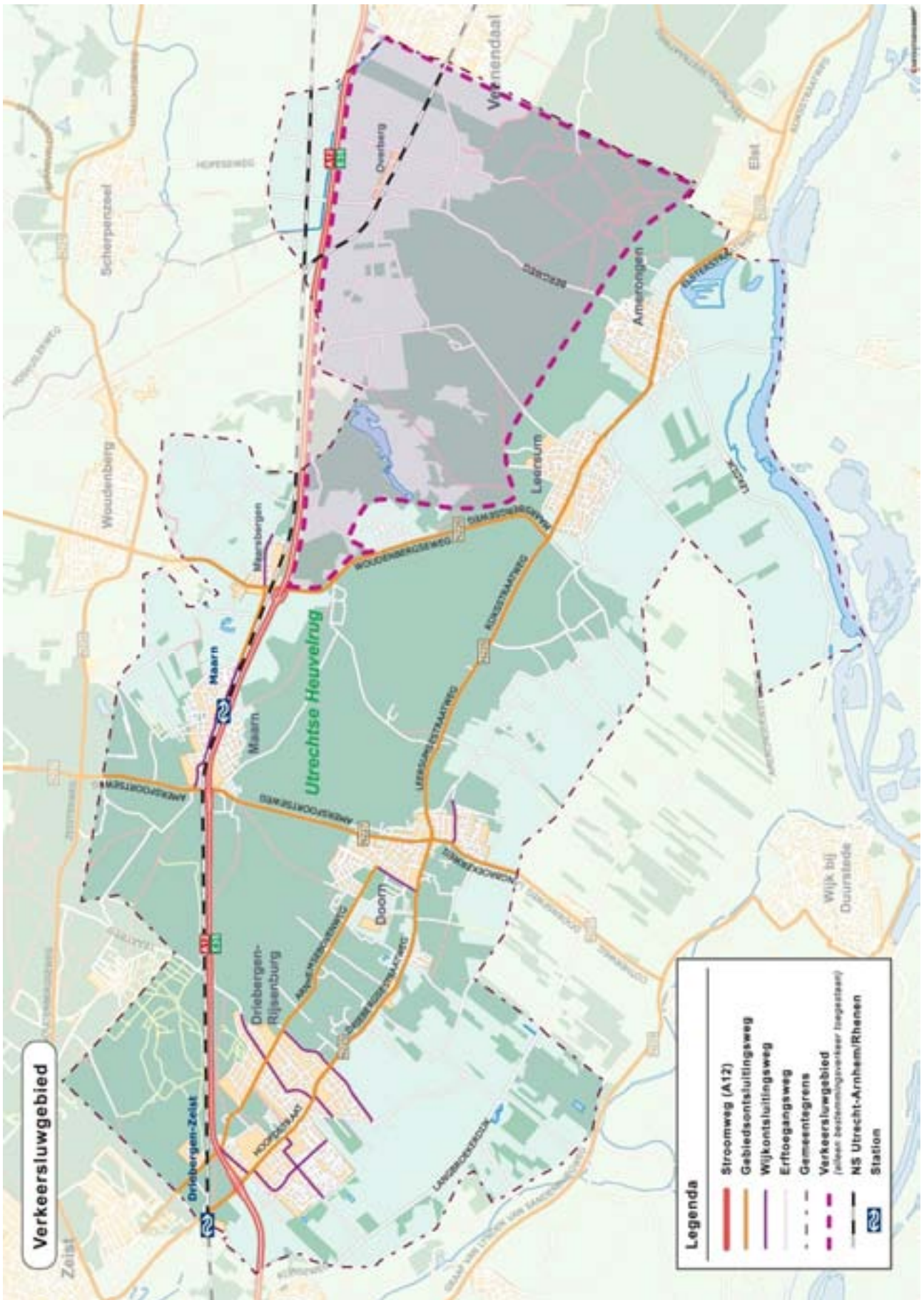
verkeer een goed alternatief. Dan kunnen maatregelen worden genomen om het doorgaande verkeer te verleiden de N-wegen en de A12 te nemen en het gebruik van de wegen in het Nationaal Park te ontmoedigen. Hierbij stellen wij voor om voor het gehele gebied (zie kaart) autoluw te maken. De voorkeur ligt in het autoluw maken van het gebied door het alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer en dit af te dwingen met (camera)controle. De wegen in het gebied zullen we niet door fysieke maatregelen voor het autoverkeer af sluiten. Het realiseren van snelheidsvertragende maatregelen vinden wij niet passen binnen dit gebied en zijn nauwelijks te realiseren gezien de fysieke omstandigheden (reliëf) in dit gebied. Wij vinden de bereikbaarheid van dit gebied van groot belang. De woningen, bedrijven en recreatieterreinen moeten bereikbaar blijven zonder ingewikkeld pasjes systeem. Het is dan ook zoeken naar een evenwicht tussen bereikbaarheid en bescherming van mens en dier. De grote hoeveelheid verkeer beperkt de oversteekmogelijkheden van de aanwezige dieren. Hierdoor wordt ook het leefgebied beperkt. Voor de verkeersveiligheid is het gewenst om het aantal verkeersbewegingen te verminderen.

Door het gebied autoluw te maken wordt het optimum bereikt tussen bereikbaarheid, veiligheid en natuur. Door de maatregelen zal het verkeer op de Bergweg en Scherpenzeelse weg behoorlijk gereduceerd worden.

Overigens moet hierbij gerealiseerd worden dat er een verkeerstoename zal zijn op de N225 en N226. Voor beide wegen geldt dat dit gebiedsontsluitingswegen blijven en dat er daarom voorzieningen moeten worden getroffen voor mens en dier. Zo is er op de N225 al een fietstunnel gerealiseerd en zal er op termijn een ecoduct aangelegd moeten worden om beide gebieden ten oosten en westen van de N226 op een duurzame manier met elkaar te verbinden. Beide wegen kunnen het extra verkeersaanbod verwerken.

Door het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te bundelen op de gebiedsontsluitingswegen is het mogelijk om de erftoegangswegen qua intensiteit af te waarderen (maximum snelheid 60 km/h en alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer). Voor alle gebiedsontsluitingswegen geldt dan wel dat er speciale voorzieningen moeten worden getroffen (zoals ecoducten en faunapassages) om de oversteekbaarheid te garanderen.





13.3 Verstoring door infrastructuur

Naast de oversteekbaarheid veroorzaakt infrastructuur nog andere verstoringen zoals geluidhinder, lichthinder en luchtvervuiling. Voor veel van deze aspecten zijn wij afhankelijk van landelijke en Europese regelgeving. Het toepassen van stille wegdekken op wegen in het buitengebied is te kostbaar. Wij willen samenwerken met de provincie in het kader van de aanleg van dynamische verlichting in het buitengebied en in het Nationaal Park in het bijzonder. Deze verlichting kan worden toegepast als verlichting vanuit het oogpunt van sociale veiligheid wenselijk is. Lichthinder wordt dan zoveel mogelijk voorkomen.



13.4 Projecten Natuur en Landschap

De belangrijkste maatregelen zijn:

- Doorsnijding van het Nationaal Park voorkomen door middel van het autoluw maken van een aantal wegen in het buitengebied
- Op gebiedsontsluitingswegen maatregelen (ecoducten en tunnels) treffen waardoor de natuurgebieden met elkaar worden verbonden
- Op alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom 60 km/h instellen
- Verlichting langs wegen integraal afwegen en daarbij dynamische verlichting nadrukkelijk betrekken

14 Van beleid naar uitvoering

14.1 Inleiding

In dit GVVP is een groot aantal beleidsvoornemens en projecten genoemd die de komende jaren in uitvoering moeten worden gebracht. De projecten zijn in een separaat uitvoeringsprogramma één op één overgenomen. In het uitvoeringsprogramma is per project aangegeven tot welk hoofdthema en subthema's het behoort, wie trekker is van het project, of het uitgewerkt kan worden in verschillende deelprojecten, wat de totale kosten zijn, of er mogelijkheden zijn voor co-financiering, de resterende gemeentelijke kosten en de hoeveelheid ambtelijke uren. Op basis van deze gegevens is aangegeven wanneer het project tot uitvoering kan worden gebracht.

14.2 projecten en financiering

De projecten zoals genoemd in het GVVP zijn onder te verdelen in vier type projecten, te weten:

1. *Grote infrastructurele projecten*; (zoals station Driebergen-Zeist) waarvoor een eigen projectplan en financiering wordt opgesteld.
2. *Projecten in combinatie met onderhoud*; Duurzaam veilig inrichten van wegen tegelijkertijd met onderhoudswerkzaamheden. Onderhoud bepaalt hierbij de planning.
3. *Beleidsmatige projecten*; dit zijn projecten afkomstig uit het GVVP die niet gekoppeld kunnen worden aan onderhoudsmaatregelen (o.a. het verbeteren van fietsenstallingen bij ov-haltes)
4. *Klachten/onveilige situaties*; dit zijn projecten waar de functie, inrichting en gebruik van de weg niet in overeenstemming met elkaar zijn en waarover bij de gemeente veel klachten zijn binnengekomen. Op basis van een eerste analyse zijn wij van mening dat deze projecten niet kunnen wachten op onderhoudswerkzaamheden, maar op afzienbare termijn aanpassing behoeven.

De belangrijkste constatering is dat de overgrote meerderheid van de projecten alleen maar in combinatie met groot onderhoud of reconstructies uitgevoerd kunnen worden. De financiële middelen ontbreken om verkeersprojecten zelfstandig uit te voeren. Dit betekent wel dat de prioriteiten voor de categorie 2 projecten worden bepaald vanuit beheeraspecten.

Als bijvoorbeeld weg A een slecht riool heeft maar de huidige weginrichting nog niet vraagt om aanpassingen en weg B een goed riool heeft, maar de weginrichting verkeerskundig niet optimaal is, maar qua onderhoud nog voldoende is, zal weg A als eerste aangepakt worden en zal gelijktijdig met de rioleringswerkzaamheden de weg optimaal ingericht worden. Weg B zal niet opgepakt worden totdat er onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd moeten worden.

Voor de categorie 3 projecten wordt in het uitvoeringsprogramma een voorstel gedaan om deze projecten te financieren en prioriteiten gesteld tussen de projecten.

Voor de categorie 4 projecten wordt jaarlijks een actieprogramma opgesteld. Wanneer er financiële middelen nodig zijn worden deze onttrokken uit de reserve duurzaam veilig.

14.3 Ambtelijke organisatie

De bestaande capaciteit op het gebied van verkeer en vervoer bedraagt in 2009 1,78 fte. Deze medewerkers worden ingezet op zowel reguliere werkzaamheden als voor projecten zoals afkomstig uit dit GVVP. Als wordt gekeken naar het aantal beschikbare productieve uren die nu ingezet kunnen worden voor de realisering van dit GVVP, is dit ongeveer 500 uur per jaar. Vanaf de herindeling is duidelijk dat er structureel te weinig fte beschikbaar is voor de hoeveelheid werk en de ambities op het gebied van verkeer en vervoer. Ieder dorpsbezoek toont aan dat verkeer en vervoer een onderwerp is dat leeft onder de samenleving. De beschikbare 500 manuur per jaar is te weinig om de projecten te kunnen realiseren en daarmee de ambities van dit GVVP waar te maken. Een structurele uitbreiding van de formatie op het gebied van verkeer en vervoer is noodzakelijk.



15 Begrippenlijst

Begrip	Uitleg
<i>Autoluw</i>	Een situatie waarin het gemotoriseerd verkeer is teruggedrongen door het weren van het doorgaande verkeer en waarbij de bereikbaarheid gegarandeerd blijft.
<i>Barrièrewerking</i>	Infrastructuur vormt letterlijk een obstakel voor mens en dier. De sociale samenhang aan beide zijden van de weg kunnen verschillen
<i>Bereikbaarheid:</i>	Maat voor de toegankelijkheid van een bestemming, uitgedrukt in tijd en of kosten en/of moeite
<i>Bibeko:</i>	Binnen bebouwde kom
<i>Bubeko:</i>	Buiten bebouwde kom
<i>Capaciteit:</i>	De hoeveelheid verkeer dat een weg kan verwerken
<i>Congestie:</i>	Filevorming
<i>CROW:</i>	Nationaal kenniscentrum voor het verkeer en vervoer
<i>Doorgaand verkeer:</i>	Verkeer dat geen herkomst en geen bestemming heeft binnen het beschouwde gebied
<i>Doseerlicht:</i>	De werking van een doseerlicht komt neer op het selectief (tijdgebonden) toelaten van het verkeer tot een aansluitend deel van het wegennet
<i>Duurzaam Veilig:</i>	Preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid. In deze aanpak bestaat een zodanige afstemming tussen mens, voertuig en infrastructuur, dat de kans op letsel bij een verkeersongeval minimaal is
<i>Erftoegangsweg:</i>	Weg die een functie heeft voor het toegankelijk maken van de directe woon- en leefomgeving
<i>Essentiële herkenbaarheids kenmerken</i>	De belangrijkste uiterlijke verschijningsvormen van een weg (bijv. markering) waardoor de weggebruiker weet welke type weg het is.
<i>Gebiedsontsluitingsweg:</i>	Weg die een functie heeft voor afwikkelen en uitwisselen van verkeer
<i>Hiaten:</i>	De ruimte tussen voertuigen in
<i>Intensiteit:</i>	Aantal verkeerseenheden (bijvoorbeeld personenauto's) dat binnen een tijdsperiode een bepaald punt passeert
<i>Intern verkeer:</i>	Verkeer dat zowel de herkomst als de bestemming heeft binnen het beschouwde gebied
<i>Kanalisatiestrepen</i>	Markering dat een oversteekplaats weergeeft zonder dat de voetganger voorrang heeft
<i>Klompepad</i>	Solitaire onverharde wandelpaden door het buitengebied
<i>Knip:</i>	Plaatselijke gesloten verklaring van een weg voor categorieën weggebruikers
N225	Gebiedsontsluitingsweg tussen Driebergen en Arnhem
N226	Gebiedsontsluitingsweg tussen Leersum en Amersfoort
N227	Gebiedsontsluitingsweg tussen Cothen en Amersfoort
N229	Gebiedsontsluitingsweg tussen Wijk bij Duurstede en Bunnik

<i>LARGAS:</i>	Langzaam rijden gaat sneller
<i>Leefbaarheid:</i>	De kwaliteit van de verblijfsomgeving. Het verkeer beïnvloedt de leefbaarheid in de vorm van verkeersonveiligheid, geluid, luchtverontreiniging en barrièrewerking
<i>Letselongevallen:</i>	Ongevallen, waarbij gewonden zijn gevallen
<i>Objectieve verkeersonveiligheid</i>	Op feiten gebaseerde verkeersonveiligheidsbeeld
<i>Oversteekbaarheid</i>	De mate waarin een weg onder normale omstandigheden is over te steken als voetganger
<i>OV-fiets</i>	Landelijk fietsverhuursysteem, waarbij abonneementhouders tegen gereduceerd tarief een fiets kunnen huren en eventueel op een ander punt kunnen inleveren. Registratie en betaling gebeuren automatisch. Binnenkort zijn ook elektrische fietsen en scooters te huur.
<i>Shared space</i>	Een ontwerpprincipes waarbij alle verkeersstromen gemengd worden (zie apart onderdeel van dit GVVP)
<i>Slachtofferongevallen:</i>	Ongevallen, waarbij doden en/of gewonden zijn gevallen
<i>Solitaire fietsverbindingen</i>	Fietsverbinding die niet gekoppeld is aan de auto-infrastructuur, maar zelfstandig functioneert
<i>Sprinters</i>	Naam die de NS gebruikt voor de stoptreinen
<i>Stroomweg:</i>	Weg uitgevoerd als autosnelweg of autoweg met als doel het doorgaande verkeer snel te verwerken
<i>Subjectieve verkeersonveiligheid</i>	Verkeersonveiligheidsbeeld op basis van gevoel
<i>Wijkontsluitingsweg:</i>	Weg die als functie heeft het verzamelen van het verkeer en dit af te wikkelen naar de gebiedsontsluitingswegen of stroomwegen
<i>Wizzl</i>	Stationswinkel, naast treinkaartjes kan je hier ook eten, drinken en kranten kopen.
<i>Zebra:</i>	Markering dat een oversteekplaats weergeeft, waarbij de voetganger formeel voorrang heeft op het overige verkeer
<i>ZSM maatregelen</i>	Zichtbaar, Slim en Meetbaar maatregelen pakket met als doel de A12 tussen Lunetten en Veenendaal te verbreden incl. aansluitingen

