



Gemeentelijk Mobiliteitsplan+, 2030

1. Inleiding

Nieuwegein verleidt...



Voor u ligt het GMP+; gebaseerd op de uitgangspunten, vastgesteld door de Raad in de startnotitie. Dank zij de creatieve en kritische inbreng van belanghebbenden en belangstellenden tijdens het inspraakproces is getracht om tot een zo groot mogelijk draagvlak te komen.

De kracht van Nieuwegein is haar centrale ligging in Nederland. Haar uitdaging is om deze kracht zoveel mogelijk te benutten. Toevoer en doorvoer van verkeer is daarbij essentieel. Dit is zowel belastend voor het milieu, als bevorderlijk voor de economie!

In een periode met financiële tegenwind is het extra uitdagend om een visie en een daarbij behorende ambitie uit te spreken en vast te leggen. Wij vinden echter dat juist in een periode van financiële krapte keuzes gemaakt moeten worden op basis van onderbouwde visies en ambities. Realiteitszin is daarbij onmisbaar.

Na jaren van groei staat Nieuwegein nu voor de uitdaging om de kwaliteit van wonen, werken en recreëren verder te verhogen. Een goed verkeer- en vervoersysteem levert daaraan een belangrijke bijdrage. Demografische ontwikkelingen en blijvende toename van de mobiliteit stellen steeds hogere eisen aan het verkeerssysteem. Dit geldt voor jong en oud en zeker ook voor de minder validen onder ons. Nieuwegein wordt met snel toenemende vergrijzing geconfronteerd. Uit onderzoek is gebleken dat oudere deelnemers zich zo lang mogelijk zelfstandig willen blijven verplaatsen. Dit stelt andere eisen aan de infrastructuur en verkeerssystemen.

Zo verdient de kwaliteit van het openbaar vervoer een continue verbetering. Nieuwegein Fietsstad kan ervoor zorgen dat inwoners vaker de auto laten staan en daardoor bijdragen aan een beter leefklimaat. Nieuwegein beschikt daarom in de binnenstad naast prachtige parkeervoorzieningen ook over gratis bewaakte fietsenstallingen. Tegelijkertijd is binnen bepaalde woonwijken de parkeerdruk erg hoog. In het GMP+ zal bekeken moeten worden hoe we dit kunnen oplossen. Daarbij mag de (vracht)autodoorstrooming op de belangrijkste wegen van Nieuwegein niet in het gedrang komen: het is een noodzakelijke voorwaarde voor de groei van de Nieuwegeinse economie.

De wereld rond ons heen staat niet stil. Vanuit de provincie, de regio Utrecht en omliggende gemeenten worden we geconfronteerd met plannen en beleidsvoornemens. Het blijft van belang om vanuit Nieuwegein hier goed en alert op te reageren.

Nieuwegein wil een duurzame, gezonde en schone stad zijn; toekomstbestendig voor de inwoners van nu en later, een prettige leefomgeving voor iedereen die hier woont, werkt, naar school gaat en recreëert. Het verkeer en vervoer moet daarin faciliteren. Daarbij is het goede versterken en het nadelige gevolg voorkomen of beperken.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden van vraagstukken die allemaal in het GMP+ aan de orde komen.

Omdat niet aan alle wensen van de verkeersdeelnemers voldaan kan worden, moeten er keuzes worden gemaakt; keuzes op kortere en langere termijn. Deze keuzes worden in het GMP+ gemaakt. Ik wil iedereen bedanken die tot nu toe meegedacht heeft over de oplossingsrichtingen en mogelijke keuzes, waardoor er een conceptvisie ligt, gereed voor Raadsbehandeling. Door deze visie hopen wij de Nieuwegeiner te verleiden tot functionele mobiliteit! Het uiteindelijke doel van het GMP+ is dan ook om op een veilige en comfortabele manier zo snel mogelijk van A naar B te bewegen met zo weinig mogelijk belasting voor het milieu!

Hartelijk dank!

Namens het college van Burgemeester en wethouders,
Hans Reusch, wethouder Verkeer en Duurzame Ontwikkeling

Samenvatting



Nieuwegein is goed bereikbaar per auto, openbaar vervoer, fiets en te voet. Dat willen we graag zo houden en waar mogelijk verbeteren. Ook willen we inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan GMP+ schetst de visie op het gebied van verkeer en vervoer voor Nieuwegein tot 2030. Verkeer bestaat echter uit verschillende vervoerswijzen met verschillende belangen die elkaar soms versterken, maar elkaar soms ook in de weg zitten. De 'plus' van het GMP ligt op het terrein van milieu; specifiek lucht en geluid. Een integrale visie zoals verwoord in het GMP+ moet bijdragen aan het nemen van de juiste maatregelen in het omvangrijke en complexe verkeerssysteem. De doelen van dit GMP+ zijn dan ook:

1. het formuleren van verkeer- en vervoerbeleid vanuit een integrale visie die zoveel mogelijk rekening houdt met andere beleidsvelden;
2. het voorstellen van maatregelen bij knelpunten in de afweging tussen verkeer, vervoer en milieu.

Een belangrijke kracht van Nieuwegein is de centrale ligging in Nederland in combinatie met een goede bereikbaarheid. Het mobiliteitsbeleid is er op gericht deze kracht te versterken en te koesteren. Hierbij staat bereikbaarheid van Nieuwegein met volwaardige vervoersalternatieven voor de auto centraal. Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn daarbij belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfmilieu. Het succes van de auto heeft ook zijn beperkingen: luchtvervuiling, geluidsoverlast, congestie, ruimtebeslag, verkeersveiligheid. Gezien deze beperkingen is het vertrekpunt van de mobiliteitsvisie van gemeente Nieuwegein het verleiden van mensen om andere vervoersmiddelen dan de auto te kiezen door het aanbieden van volwaardige alternatieven. Dit betekent dat we wel iets te bieden moeten hebben om mensen te kunnen verleiden van andere modaliteiten gebruik te maken. De gemeente Nieuwegein kiest er dan ook voor om de rol van de fiets en milieuvriendelijk Openbaar Vervoer te versterken. Daarbij maken we gebruik van vier pijlers: 1) *duurzaamheid*, 2) *bereikbaarheid*, 3) *samenhang met de stadsontwikkeling* en 4) gedragsbeïnvloeding.

Op de fiets ...

Het beleid zet in op het verder verbeteren van het fietsnetwerk. De hoofdstructuur moeten aantrekkelijk zijn in termen van kwaliteit en comfort. Hoofdroutes moeten altijd in de buurt van een herkomst en bestemming van de (potentiële) fietser liggen. Ontbrekende schakels in het netwerk moeten worden opgelost.

Te voet ...

Mensen zijn eerder geneigd zeer korte afstanden te voet af te leggen als deze plezierig zijn om te lopen. Een slechte bereikbaarheid te voet van bijvoorbeeld een OV-halte, een binnenstad of een winkelcentrum kan al snel als barrière worden ervaren.

In samenspraak met belangenorganisaties, zoals de WMO-Raad, gehandicapten-organisaties, wijkplatforms, omwonenden wordt het voetgangersbeleid uitgewerkt in een deelnota waarin bereikbaarheid voor iedereen centraal staat. Tevens wordt geïnventariseerd welke wensen er zijn ten aanzien van verbetering van de looproutes.

Met de bus of tram...

Nieuwegein heeft een goed openbaarvervoersysteem, voorzien van goede en snelle tram- en busverbindingen. Om de groei van het autoverkeer met name tijdens spijstijden tegen te gaan, maakt Nieuwegein in het GMP+ strategische beleidskeuzes om het gebruik van Openbaar Vervoer te stimuleren. In zijn algemeenheid geldt hierbij dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen er van meet af aan goed openbaar vervoer aanwezig is. Het streven van Nieuwegein is om gedurende de periode tot 2030 het openbaar vervoer in Nieuwegein een grotere rol te laten vervullen. Om deze grotere rol te bewerkstelligen zal de kwaliteit van het OV een verbeteringslag moeten ondergaan qua lijnennet. Verbetering van het lijnennet is de verantwoordelijkheid van de concessieverleners. De gemeente spant zich in de concessieverlener(s) te overtuigen van het belang invulling te geven aan de uitdagingen. Daarnaast treft Nieuwegein maatregelen om te zorgen voor optimale omstandigheden voor een snel en efficiënt OV-netwerk.

Met de auto...

De auto is in Nieuwegein een volwaardige vervoerskeuze doordat het autonetwerk een groot deel van de dag goed functioneert. Plaatsen in en om de stad zijn goed bereikbaar waardoor de auto een vaak voor de hand liggende vervoerskeuze is. Reizen met de auto lijkt comfortabel, maar zorgt ook voor meer problemen. Het toenemende autogebruik gaat steeds vaker gepaard met verstoringen in het netwerk. Om de verkeersintensiteit in de spijstijden te verminderen wil Nieuwegein mensen verleiden meerdere vervoersvormen te gebruiken in plaats van alleen de auto door de kwaliteit van fietsinfrastructuur, -voorzieningen, Openbaar Vervoer infrastructuur en -voorzieningen te verbeteren.

Parkeren

Parkeerbeleid streeft naar het zo goed mogelijk benutten van de beschikbare parkeerplaatsen en het bieden van kwalitatief goede parkeervoorzieningen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van functies wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. Locatie gebonden maatwerk staat hierbij centraal. Parkeerregulering wordt voortgezet, toepassing van blauwe zones gebeurt selectief.

Veilig in het verkeer



Verkeersveiligheid blijft ongeacht de daling van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2002 altijd een punt van zorg en aandacht. Nieuwegein doet het op dit gebied steeds beter, er zijn geen blackspots, maar 'beter' is niet goed genoeg.

Verkeersveiligheid wordt op drie manieren bevorderd: via fysieke maatregelen in de weginrichting, via handhaving van de verkeersregels en middels gedragsbeïnvloeding.

Een prettig milieu

Ons leefmilieu wordt sterk bepaald door de kwaliteit van het milieu. Autoverkeer is daarbij de belangrijkste bron van luchtvervuiling en van hoge geluidbelastingen op woningen. De lucht- en geluidkwaliteit van Nieuwegein voldoet aan de wettelijke normen, en wordt de komende jaren met regelmaat gemeten en getoetst. De luchtkwaliteit in Nieuwegein wordt langzaam maar zeker beter.

Goederen vervoer en...

Gemeente Nieuwegein moet economisch vitaal en aantrekkelijk voor bedrijven blijven. Dit betekent dat er vanuit mobiliteitsbeleid aandacht moet zijn voor stedelijke distributie. Stedelijke distributie omvat al het goederenvervoer met oorsprong of bestemming in de stad, zowel van of naar de ondernemers en publieke instellingen in de stad als naar bewoner/consument. Naast transport zijn ook andere logistieke activiteiten belangrijk zoals het laden en lossen van goederen. Stedelijke distributie moet in samenhang met bereikbaarheid en leefbaarheid worden bekeken. Weliswaar heeft ze een sterke economische functie, maar haar impact op de maatschappelijke leefbaarheid van de stad kan groot zijn. Het Nieuwegeinse wegennet voor het vrachtverkeer maakt dan ook deel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht. Het kwaliteitsnet garandeert een betrouwbare reistijd van deur tot deur, zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en veiligheid. Ook op het gebied van goederenvervoer wil gemeente Nieuwegein het gebruik van duurzame vervoerswijzen stimuleren. Ook wil gemeente Nieuwegein in overleg met bedrijven de mogelijkheden van lokale goederenuitleverpunten onderzoeken om vrachtverkeer in verblijfsgebieden te beperken.

Verkeersmanagement : het wegennetwerk beter benutten...

De komende jaren wordt het drukker op de woon- en werkassen van Nieuwegein en de daarbij behorende verbindingswegen. Verkeersmanagement kan knelpunten voorkomen en een bijdrage leveren aan bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De inzet van verkeersmanagement richt zich op een betere benutting van de wegenstructuur voor alle modaliteiten: auto, OV en goederenvervoer. Dynamisch verkeersmanagement wordt ingezet om verkeersstromen over (delen van) het netwerk te sturen. Dynamisch Verkeersmanagement draagt bij aan het verminderen van onnodige autokilometers door het minimaliseren van zoekverkeer en stimuleert de overstap van auto naar OV en/of naar fiets nabij Park & Ride locaties door het leveren van betrouwbare verkeers- en reisinformatie.

Mobiliteitsmanagement : verleiden...

Mobiliteitsmanagement is het geheel aan niet-infrastructurele maatregelen dat gericht is op het beïnvloeden van de keuzes van de verkeersdeelnemers. Met name de piekmomenten op het gebied van verkeersintensiteit zijn hierbij van belang. Een belangrijke voorwaarde is dat de infrastructuur voor fietsers en openbaar vervoer van goede kwaliteit is waardoor mensen worden verleid hiervan gebruik te maken. De reiziger maakt in principe de keuze voor de vervoerswijze die hem het meeste oplevert (product, imago, prijs, gemak). Gewoontegedrag speelt daarbij een belangrijke rol. Bij het doorbreken van gewoontegedrag is het van belang om verandermomenten te benutten en de juiste informatie op het juiste moment aan te bieden aan de reiziger.

Actie- en uitvoeringsprogramma : wat willen we doen, hoe kunnen we het doen

Het GMP+ bevat acties. Acties die een nauw verband hebben met de beleidsuitgangspunten die in de door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie zijn neergelegd en laten zien hoe we het beleid zichtbaar willen maken met als doel mensen te verleiden andere, duurzamere vervoerswijzen te kiezen dan de auto.

1.1 Aanleiding en doel

Goed bereikbaar. Houden zo!

Nieuwegein is goed bereikbaar per auto, openbaar vervoer, fiets en te voet. Dat willen we graag zo houden en waar mogelijk verbeteren. Ook willen we inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Denk daarbij aan veranderingen in de stad, kwaliteit van de leefomgeving, nieuwe vormen én wensen van (elektrisch) vervoer. Mobiliteit is en wordt steeds belangrijker. Zowel in het collegeprogramma 2010-2014 als in de Structuurvisie 2025 zijn ambities geformuleerd die in het huidige verkeersbeleid nog niet zijn vastgelegd. Aanleiding voor een nieuw Gemeentelijk Mobiliteitsplan, GMP+, waarbij de plus staat voor duurzaamheid.

Samenhang en afstemming

Dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan GMP+ schetst de visie op het gebied van verkeer en vervoer voor Nieuwegein tot 2030. Een nieuw GMP+ is om verschillende redenen nodig. De gemeente kent op dit moment geen eenduidig verkeers- en vervoersplan. Het huidige verkeer- en vervoerbeleid is gebaseerd op deelnota's zoals de Beleidsnota Verkeersveiligheid (2000), de Evaluatie 30km/h gebieden (Raadsbesluit 2003), de Beleidsnota Fiets (2004) en het Collegebesluit Groot Onderhoud Wegen en Duurzaam Veilig (2005). Verkeer bestaat echter uit verschillende vervoerswijzen met verschillende belangen die elkaar



soms versterken, maar soms ook in de weg zitten. De 'plus' van het GMP ligt op het terrein van milieu, specifiek lucht en geluid. De gemeente Nieuwegein voldoet op dit moment aan alle wettelijke vereisten op het terrein van geluid en lucht. Dit willen we graag zo houden! Een integrale visie als verwoord in dit GMP+ moet bijdragen aan het nemen van de juiste maatregelen in het omvangrijke en complexe verkeerssysteem.

Doelen van het GMP+

De doelen van dit GMP+ zijn dan ook:

1. het formuleren van verkeer- en vervoerbeleid vanuit een integrale visie die zoveel mogelijk rekening houdt met andere beleidsvelden;
2. het voorstellen van maatregelen bij knelpunten in de afweging tussen verkeer, vervoer en milieu.

1.2 De positie van het GMP+

Het GMP+ is onderdeel van het integrale strategische beleid van de gemeente Nieuwegein. Het sluit aan bij de belangrijkste, door de gemeenteraad vastgestelde nota's, zoals de Structuurvisie Nieuwegein 2030, de Woonvisie, de Economische Visie Nieuwegein 2011-2015, het Actieplan geluid 2013 en de Vervolgplanpak luchtkwaliteit 2011-2014. Met name de filosofie zoals neergelegd in de Structuurvisie Nieuwegein 2030 vormt een belangrijke basis voor dit GMP+. Het GMP+ geeft een nadere uitwerking van de verkeer- en vervoerparagraaf uit de Structuurvisie Nieuwegein 2030 (zie bijlage 8).

Het GMP+ geeft aan waar er qua verkeersbeleid nieuwe inzichten zijn ten opzichte van het eerdere beleid en hoe daarmee beleidsmatig mee wordt omgegaan. Het GMP+ schaft het bestaande beleid niet af, maar is een actualisatie van dit beleid naar de inzichten op het gebied van verkeer en vervoer op dit moment. Het GMP+ zet de (hoofd)lijnen voor het verkeer- en vervoerbeleid uit en is dus niet uitputtend. Voor onderwerpen die niet expliciet in dit GMP+ staan beschreven, geldt in principe het oude verkeer- en vervoerbeleid of wordt aanvullend beleid opgesteld.

1.3 Totstandkoming van het GMP+

Inventarisatie en probleemanalyse

In de inventarisatiefase zijn (verkeer- en vervoer)gegevens, ontwikkelingen, meningen en ideeën geïnventariseerd. Het doel van deze fase was het duidelijk in beeld krijgen van wat gemeente Nieuwegein wil bereiken met het GMP+: welke problemen en vraagstukken moeten worden opgelost en op welke ontwikkelingen moet worden geanticipeerd?

Uitgangspunten

De gemeenteraad heeft in november 2012 de Startnotitie GMP+ vastgesteld. Per thema zijn uitgangspunten bepaald voor het mobiliteitsbeleid. De uitgangspunten vormen de basis voor het GMP+ en geven richting aan de oplossingsrichtingen en de te maken afwegingen.

Afstemming en overleg

Het concept GMP+ is dankzij afstemming en overleg met inwoners en belangengroepen uit de samenleving en een gemeentelijke projectgroep tot stand gekomen. In februari 2012 heeft er een informatiebijeenkomst voor belangengroepen plaatsgevonden. Daarnaast biedt de E-participatiewebsite mogelijkheden om suggesties voor dit GMP+ aan te dragen. Ook zijn participanten en raadsleden op de hoogte gebracht via nieuwsbrieven. Nu gaan wij het afrondende inspraaktraject in om te toetsen of het draagvlak zo breed is als wij verwachten en zo mogelijk nog groter gaat worden!

1.4 Opbouw en leeswijzer van het GMP+

Hoofdstuk 2

– Kaders, context en visie

Dit hoofdstuk beschrijft de beleidskaders en ontwikkelingen die van belang zijn voor het GMP+. Het laat zien welke dilemma's en vragen hierbij naar boven komen en wat onze visie is om hier richting aan te geven.

Hoofdstukken 3 tot en met 8

De hoofdstukken 3 tot en met 8 beschrijven het integrale mobiliteitsbeleid voor de stad waarbij nadrukkelijk een relatie is gelegd met de in de startnotitie bestuurlijk vastgestelde uitgangspunten. Het gaat hier om de volgende mobiliteitsthema's:

- Langzaam Verkeer
- Openbaar Vervoer
- Autoverkeer
- Goederenvervoer en vervoer over water
- Verkeersmanagement
- Mobiliteitsmanagement



Bij elk thema staan de beleidsuitgangspunten uit de door de raad vastgestelde startnotitie als vertrekpunt centraal (zie bijlage 1), worden het netwerk en indien mogelijk de daarbij behorende streefqualiteiten beschreven, en worden uitdagingen genoemd. Elk hoofdstuk sluit af met acties die uit de uitdagingen voortkomen. Acties concretiseren hoe we met de uitdagingen willen omgaan en welke concrete plannen de beleidsuitgangspunten ondersteunen en onderstrepen.

Hoofdstuk 9 – Actie- en projectenlijst

In dit hoofdstuk is het uitvoeringsprogramma opgenomen. Dit programma geeft weer hoe en in welke samenhang het in het GMP+ vastgelegde beleid tot uitvoering kan worden gebracht. Hierin zijn ook de opties voor financiële dekking uiteengezet. Beschreven wordt welke budgetten ter beschikking staan en hoe omgegaan wordt met ontbrekende middelen.



Model 1. Opbouw van het GMP+

2. Kaders, context en visie

In dit hoofdstuk schetsen we de beleidskaders en ontwikkelingen die van belang zijn voor het GMP+. We laten zien welke dilemma's en vragen hierbij naar boven komen en wat onze visie is om hier richting aan te geven.

2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

De regio Utrecht kent een hoge verstedelijkingsdruk. Deze zal in de toekomst nog sterk groeien, met alle gevolgen voor mobiliteit. Hoewel in Nieuwegein de periode van groei en grootschalige woningbouw voorbij is, zijn er nog wel ontwikkelingen voorzien.

Woningen voor jongeren en senioren

Een belangrijke opgave is het aantrekkelijk houden van Nieuwegein voor de 'tweede generatie'. De kinderen van toen moeten alleen of met hun eigen jonge gezin een plek kunnen vinden in Nieuwegein. Dit betekent voor woningbouw dat met name woningen gewenst zijn voor jongeren en senioren, al dan niet in combinatie met zorgvoorzieningen. Omdat vooral binnen de stedelijke grens gezocht moet worden naar woningbouw-locaties, heeft dit gevolgen voor mobiliteit. Denk aan toename van verkeersbewegingen tussen wijken, toenemend autogebruik en parkeerdruk. Wegen kunnen woonwijken verbinden, maar kunnen ook barrières zijn.

Transformatie en herstructurering bedrijventerreinen

Op het gebied van werken gaat het om transformatie en herstructurering van bedrijventerreinen. Verouderde bedrijventerreinen die door hun ontsluiting en omgevingsinrichting niet langer geschikt zijn voor bedrijvigheid worden getransformeerd naar wonen. Op de andere bedrijventerreinen gaat de aandacht uit naar verbetering van de infrastructuur en de openbare ruimte. Daarnaast is er nog een nieuw bedrijventerrein in ontwikkeling zoals Het Klooster, inclusief een uitbreiding aan de noordzijde



als Blue Port voor watergebonden vestigingen. De autobereikbaarheid en voldoende aanbod voor parkeren zijn essentiële voorwaarden voor vestiging van bedrijven.

Economisch kerngebied

Gemeente Nieuwegein behoort tot de zes economische kerngebieden (werkkernen) die de NV Utrecht¹, heeft aangewezen als zijnde beeldbepalend voor de economie. Gemeente Nieuwegein beschikt met bedrijventerrein Het Klooster ook over één van de drie ontwikkellocaties langs de snelwegen die de NV Utrecht heeft opgenomen in de lijst met werkkernen. Vooral deze plekken moeten goed bereikbaar zijn vanuit de belangrijke woongebieden in de regio en gebieden daarbuiten.

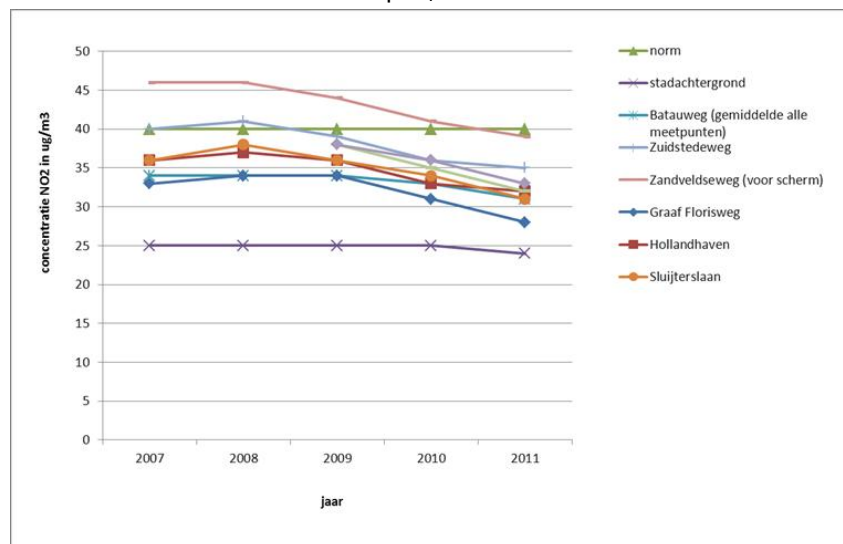
(¹De NV Utrecht is een informeel samenwerkingsverband dat bestaat uit de partijen: provincie Utrecht, gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, het gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Amersfoort en het Bestuur Regio Utrecht.)

Woon- en werkgebieden

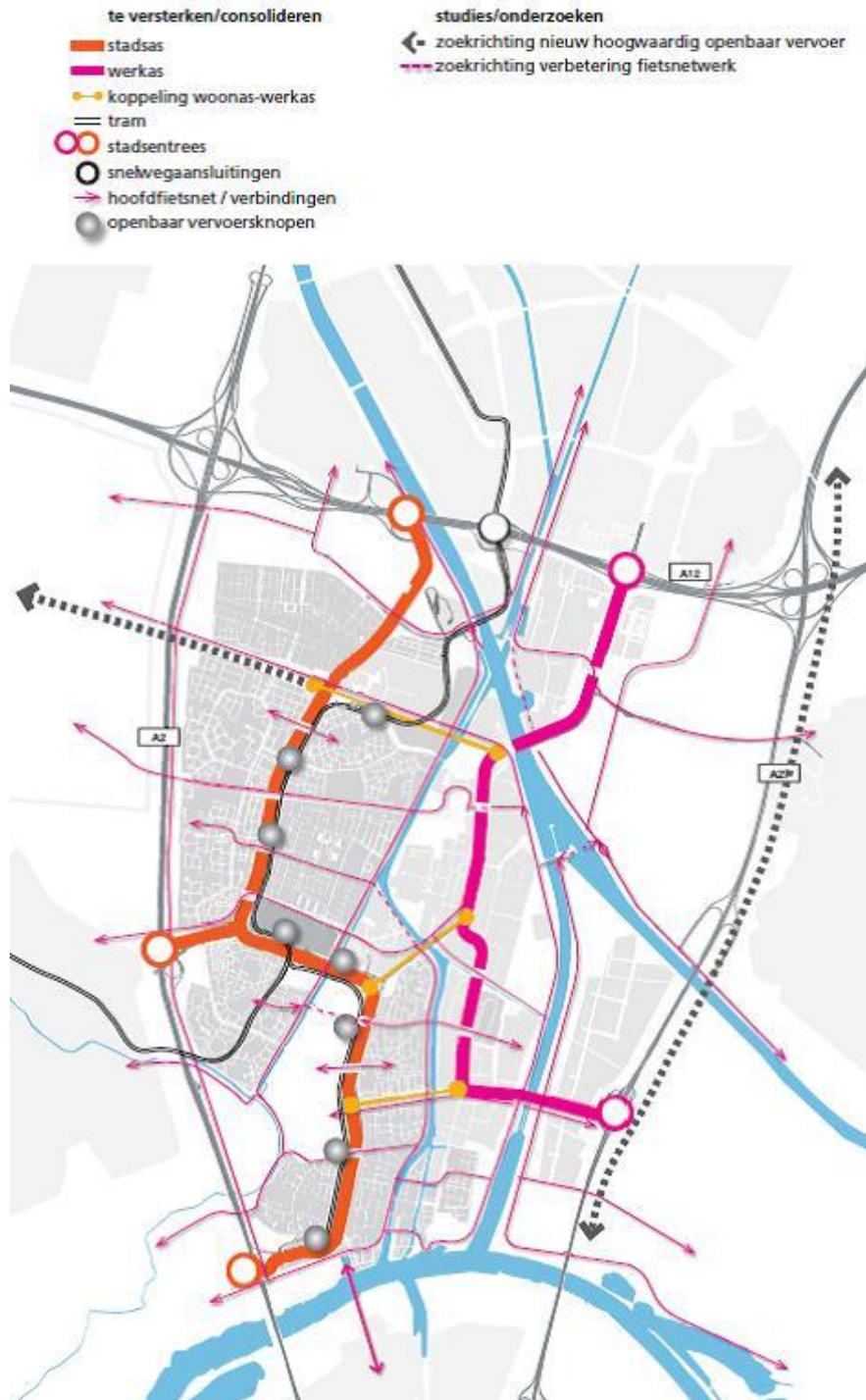
De woon- en werkgebieden zijn in Nieuwegein voor het grootste deel gescheiden. De woongebieden kenmerken zich door een sterke uitgaande arbeidspendel (uitgaande forensen), terwijl de werkgebieden zich kenmerken door een sterke inkomende arbeidspendel (inkomende forensen). De woongebieden worden vooral ontsloten via de stadsas (A.C. Verhoefweg), terwijl de gebruikers van werkgebieden met name de werkas (Plettenburgerbaan) benutten (zie kaart 1). De centrale ligging in Nederland in combinatie met de zeer goede bereikbaarheid dankzij de ontsluiting via maar liefst drie Rijkswegen maken wonen en werken in Nieuwegein aantrekkelijk. De aantrekkelijkheid van deze gebieden met ieder zijn eigen karakter (bij de een ligt het accent op werken, bij de ander op wonen) heeft impact op het verkeerssysteem met uitdagingen en dilemma's als gevolg.

Kwaliteit boven kwantiteit

In de Structuurvisie 2030 'Nieuwegein Verbindt' (2010) is vastgelegd dat de opgave vooral ligt in het aantrekkelijk houden van het bestaand stedelijk gebied. Niet kwantiteit, maar kwaliteit is het speerpunt. Hieraan wordt invulling gegeven door te verbinden, zowel in sociaal als in fysiek opzicht. Denk hierbij aan het verbinden van de stad met het buitengebied en verbeteren van de publieke ruimte. Maar ook aan een duurzame ontwikkeling, waarbij de volgende generatie niet onnodig belast wordt met milieuknelpunten. Wat dat betreft treft Nieuwegein diverse maatregelen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De verwachting is dat in 2015, conform de wettelijke verplichting, heel Nieuwegein aan de normen van geluid- en luchtkwaliteit voldoet. In figuur 1 is te zien dat de luchtkwaliteit in Nieuwegein de laatste jaren verbeterd. De Structuurvisie zet in op het consolideren of versterken van de stadsas, de werkas, de woon-werkassen, de tramverbinding, de stadsentrees, de aansluitingen op Rijkswegen, hoofdfietsnet en OV vervoersknopen, zoals kaart 1 laat zien.



Figuur 1. Concentratie NO₂ op verschillende meetpunten in Nieuwegein



Kaart 1. Ambities en opgaven Infrastructuur Nieuwegein 2030

Ontsluiting voor alle vormen van verkeer

Bij al deze ontwikkelingen is het van belang dat ze voor alle vormen van verkeer goed ontsloten zijn. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een verstrend effect hebben op het functioneren van het verkeersnetwerk in de directe nabijheid (doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en/of leefbaarheid). Bij ruimtelijke ontwikkelingen verkent de Provincie Utrecht met een mobiliteitsscan eventuele verstoringen in het verkeerssysteem en past ze een mobiliteitstoets toe om maatregelen in kaart brengen indien verstoringen optreden (Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028). Ook vanuit het Rijk ligt de nadruk op 'multimodale' ontsluiting. Met behulp van de Ladder van Duurzame verstedelijking (zie bijlage 2) ondersteunen zij gemeenten bij het maken van een zorgvuldige afweging van belangen bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Selectieve bereikbaarheid en betere benutting

Voor de Regio Utrecht is van belang dat zij aantrekkelijk blijft voor mensen en bedrijven. Dat betekent dat er afwegingen gemaakt moeten worden over drie thema's waar het regionale beleid zich concentreert:



bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Rode draad in het regionale beleid is de keuze van Bestuur Regio Utrecht (BRU) voor selectieve bereikbaarheid en tegen het ongelimiteerd faciliteren van de vraag naar verkeer en vervoer. Prioriteit wordt gegeven aan betere benutting van het bestaande net, verschuiving van verkeersdruk naar perioden buiten de spits en bereikbaarheid van kerngebieden. Investeren in openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement en lokale wegen is daarbij belangrijk. Daarnaast blijven maatregelen op de snelwegen nodig.

Lange termijn ambities A12 Centraal

Voor de lange termijn, na 2030, zijn voor het gebied rondom de snelweg A12, de A12 zone, samen met de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht en Houten de ambities ontwikkeld om te komen tot een hoogwaardige binnenstedelijke ontwikkeling. Een nieuwe stedelijke zone die zich kenmerkt door een afwisseling van functies (met wonen, werken en voorzieningen) en een goede bereikbaarheid. Hiervoor zal de infrastructuur voor langzaam verkeer, auto en openbaar vervoer een kwaliteitsslag moeten maken. Het beleid en de maatregelen uit het GMP+ dragen hier aan bij.

2.2 Doelstellingen en dilemma's

Een belangrijke kracht van Nieuwegein is de centrale ligging in Nederland in combinatie met een goede bereikbaarheid. Het mobiliteitsbeleid is er op gericht deze kracht te versterken en te koesteren. Hierbij staat bereikbaarheid van Nieuwegein met volwaardige vervoersalternatieven voor de auto centraal. Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn daarbij belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfmilieu.

Dat vertaalt zich in de volgende doelen voor het beleid:

1. Een balans realiseren tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefmilieu.
2. De groei van de mobiliteit van volwaardige vervoersalternatieven faciliteren. Op wegen die niet tot de 'ladderstructuur' behoren kan voorrang worden gegeven worden aan verkeersveiligheid en leefmilieu.
3. Negatieve gevolgen van mobiliteit voor het milieu (lucht en geluid) worden zoveel mogelijk beperkt.

Dilemma's in mobiliteitsbeleid

Door de groei van mobiliteit zowel in Nieuwegein als in de regio, wordt de doorstroming van het verkeer in bepaalde gebieden op bepaalde tijden belemmerd. Dit levert afgezien van ongemak, extra uitstoot van gassen door stilstaand en sluipverkeer door woonwijken. Uitbreiding van de infrastructuur kan de problemen deels oplossen, maar dit blijkt in de praktijk vaak van tijdelijke aard te zijn. Deze dilemma's vragen om een afgewogen en evenwichtig pakket van strategisch beleid. Daarbij gaat het onder andere om het beantwoorden van de volgende vragen:

- In welke mate wordt de groei van het autoverkeer gefaciliteerd?
- In welke mate is het mogelijk om de omvang van het autoverkeer tijdens de spitsperioden te verminderen?
- In welke mate is het mogelijk om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te vergroten?
- In welke mate is er een samenhang tussen een visie op de stad, de kwaliteit van de stad, het maatschappelijk en economisch functioneren en het verkeers- en vervoerssysteem?

2.3 Visie Nieuwegein Verleidt...

De auto heeft in zijn algemeenheid sterk bijgedragen aan maatschappelijke en economische veranderingen en vooruitgang. De auto blijft dan ook een belangrijk vervoermiddel voor onder andere economische activiteiten. Tegelijkertijd dreigt de auto, doordat veel mensen die op hetzelfde tijdstip van de dag gebruiken, juist remmend te werken op de samenleving en de economie. Congestie op het wegennet leidt tot economische schade voor het economisch noodzakelijke wegverkeer. Toenemend autogebruik leidt daarnaast tot afname van de kwaliteit van de woonomgeving. Weliswaar neemt de uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer af door gebruik van katalysatoren in personenauto's en toepassing van schonere motoren in zware bedrijfsvoertuigen, maar de emissie van kooldioxide neemt daarentegen toe. Dit is een direct gevolg van het toegenomen brandstofverbruik. Gemiddeld wordt de auto slechts anderhalf uur per dag gebruikt. De rest van de tijd staat het voertuig geparkeerd. Het succes van de auto heeft dus ook zijn beperkingen: luchtvervuiling, geluidsoverlast, congestie, ruimtebeslag, verkeersveiligheid.

Gezien deze beperkingen is het vertrekpunt van de mobiliteitsvisie van gemeente Nieuwegein het verleiden van mensen om andere vervoersmiddelen dan de auto te kiezen door het aanbieden van volwaardige alternatieven. Dit betekent dat we wel iets te bieden moeten hebben om mensen te kunnen verleiden van andere modaliteiten gebruik te maken. De gemeente Nieuwegein kiest er dan ook voor om de rol van de fiets en milieuvriendelijk Openbaar Vervoer te versterken.

Pijlers van het GMP+

Het mobiliteitsbeleid van Nieuwegein is gericht op vier pijlers: 1) duurzaamheid, 2) bereikbaarheid, 3) samenhang met de stadsontwikkeling en 4) gedragsbeïnvloeding.



- 1) Met **duurzaamheid** wordt ingezet op een schone stad met beperkte geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen. Voordelen van een duurzame mobiliteitsontwikkeling is dat de capaciteit van het verkeerssysteem zonder grote ingrepen in de stad eenvoudig uit te breiden is. Bestaande infrastructuur wordt beter benut en de ladderstructuur wordt niet verder uitgebreid. Eerder wordt ingezet op fietsverbindingen. Ook draagt het bij aan de economische vitaliteit en het maatschappelijk functioneren van de stad doordat er meer keuzemogelijkheden zijn en de auto-afhankelijkheid afneemt. De auto is het minst duurzaam. Echter, technische ontwikkelingen maken dit vervoermiddel en andere vervoersmiddelen steeds duurzamer. Steeds meer voertuigen zijn energiezuinig, hebben beperkte uitstoot van gassen, maken minder geluid en worden gerecycled. Maar op het gebied van ruimtegebruik (parkeren en congestie), onveiligheid en toekomstvastheid zal het systeem zijn beperkingen blijven hebben.
 - 2) Ten aanzien van **bereikbaarheid** gelden openbaar vervoer en fiets als goede alternatieven voor de auto. Als meer personen van de fiets en/of het Openbaar Vervoer gebruik maken, leidt dit tot minder geluid, luchtverontreiniging en een betere bereikbaarheid. Om dit te bereiken is het nodig om voor de fiets en het Openbaar Vervoer een kwaliteitssprong te maken. Mooi voorbeeld hiervan is het koppelen van de sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein vanaf station Utrecht Centraal naar de Uithof. De bereikbaarheid kan ook vergroot worden door middel van Verkeersmanagement. Bijvoorbeeld door informatie zodanig aan te bieden dat de automobilist de 'ladder' structuur en de daarbij behorende stadsas of woonas gebruikt en zo min mogelijk de wijkwegen belast.
 - 3) **Samenhang in stadsontwikkeling** vraagt om samenhangend mobiliteitsbeleid. Hoewel grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in Nieuwegein niet meer aan de orde zijn, zijn er nog wel kleinschalige initiatieven op het gebied van woningbouw en bedrijvigheid. Deze hebben hoe dan ook gevolgen voor mobiliteit en daarmee samenhangend leefbaarheid. Het is belangrijk deze gevolgen tijdig in kaart te brengen om tot een zorgvuldige afweging te komen van ruimtelijke en infrastructurele belangen. Een optimale benutting van de ruimte en een multimodale ontsluiting voor alle andere vormen van vervoer dan de auto staat hierbij nadrukkelijk centraal.
- 1) **Gedragsbeïnvloeding** helpt reizigers bewust te kiezen. De sleutel ligt in het invloed uitoefenen op de individuele keuzes die reizigers maken en het inspelen op individuele behoeften op een zodanige wijze dat de reiziger kan kiezen, wil kiezen en blijft kiezen voor duurzame vervoerswijzen. Mobiliteitsmanagement draagt hieraan bij. Er zijn goede, duurzame alternatieven beschikbaar. De reiziger heeft dus keuzemogelijkheden. Het aanbieden van keuzemogelijkheden zal vooral gericht zijn op:
 - de grote werklocaties voor het woon-werkverkeer in de spits;
 - stadscentra, deelcentra en publiekstrekkingen;
 - korte verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen waar kansen liggen voor het vergroten van het fietsgebruik;
 - regionale verplaatsingen in het woon-werkverkeer, maar ook voor overige motieven gericht op het benutten van de (toekomstige) dragers van het openbaar vervoer;
 - wegvakken of corridors van het wegennet die overbelast zijn of geraken.



Streefkwaliteiten

Om te kunnen toetsen of de doelstellingen van het GMP+ ook behaald worden, zijn criteria ofwel, streefkwaliteiten, geformuleerd. Bij de hoofdstukken die gaan over de verschillende mobiliteitsthema's Langzaam Verkeer, Openbaar Vervoer, Autoverkeer, Goederenvervoer, Verkeersmanagement en Mobiliteitsmanagement worden de streefkwaliteiten benoemd.

Van denken naar doen!

Het formuleren van een mobiliteitsvisie die door velen gedragen wordt is een eerste stap op weg naar duurzame mobiliteit in Nieuwegein. Het realiseren van deze visie samen met andere partijen is de volgende stap die we graag gezamenlijk zetten! In de volgende hoofdstukken staat verwoord hoe die weg eruit ziet.

3. Op de fiets en te voet...

De oorspronkelijke stedelijke opbouw van Nieuwegein leidt er toe dat de autobereikbaarheid van de stad optimaal is. Voor de fietser betekent dit dat niet alle fietsroutes en fietsfaciliteiten in en door Nieuwegein het door ons gewenste niveau behalen. Het fietsgebruik blijft hierdoor achter bij het regionale gemiddelde. Ook de bereikbaarheid te voet van bijvoorbeeld een OV-halte, de binnenstad of een winkelcentrum is van belang in onze vervoerskeuze. Om mensen te verleiden vaker per fiets of te voet te gaan, is het nodig een inhaalslag te maken. De afgelopen jaren heeft Nieuwegein onder het mom van 'Nieuwegein Fietsstad' al een aantal ingrijpende maatregelen getroffen. Het GMP+ geeft aan wat we nog meer kunnen en moeten doen om het fietsgebruik te bevorderen.

Uitgangspunten Fiets Startnotitie GMP+:



1. In het kader van Nieuwegein Fietsstad streven we ernaar het fietsnetwerk naar een hoog niveau brengen op gebied van veiligheid, volledigheid (ontbrekende schakels), herkenbaarheid (rode dek-lagen, bewegwijzering), comfort en kwaliteit. Daarbij wordt ook ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen, zoals de elektrische fiets, bakfiets etc.
2. In woonwijken wordt qua inrichting prioriteit gegeven aan de fiets. Alleen daar waar buslijnen die tot het dragend netwerk behoren met het fietsnetwerk samenvallen, heeft het OV-belang prioriteit (ook uit overweging van verkeersveiligheid).
3. In het kader van de ketenbenadering dienen bij alle tram- en drukke bushaltes fietsstallingsmogelijkheden aanwezig te zijn, w.o. ook OV-fiets bij OV knooppunten.
4. Bij plannen voor gebiedsontwikkeling bekijken we op welke plekken fietsparkeren in de openbare ruimte zinvol zal zijn (bv. bij winkels, scholen, buurthuizen en andere plekken waar mensen veelvuldig met de fiets naar toe komen).

3.1 Fietsnetwerk 2030

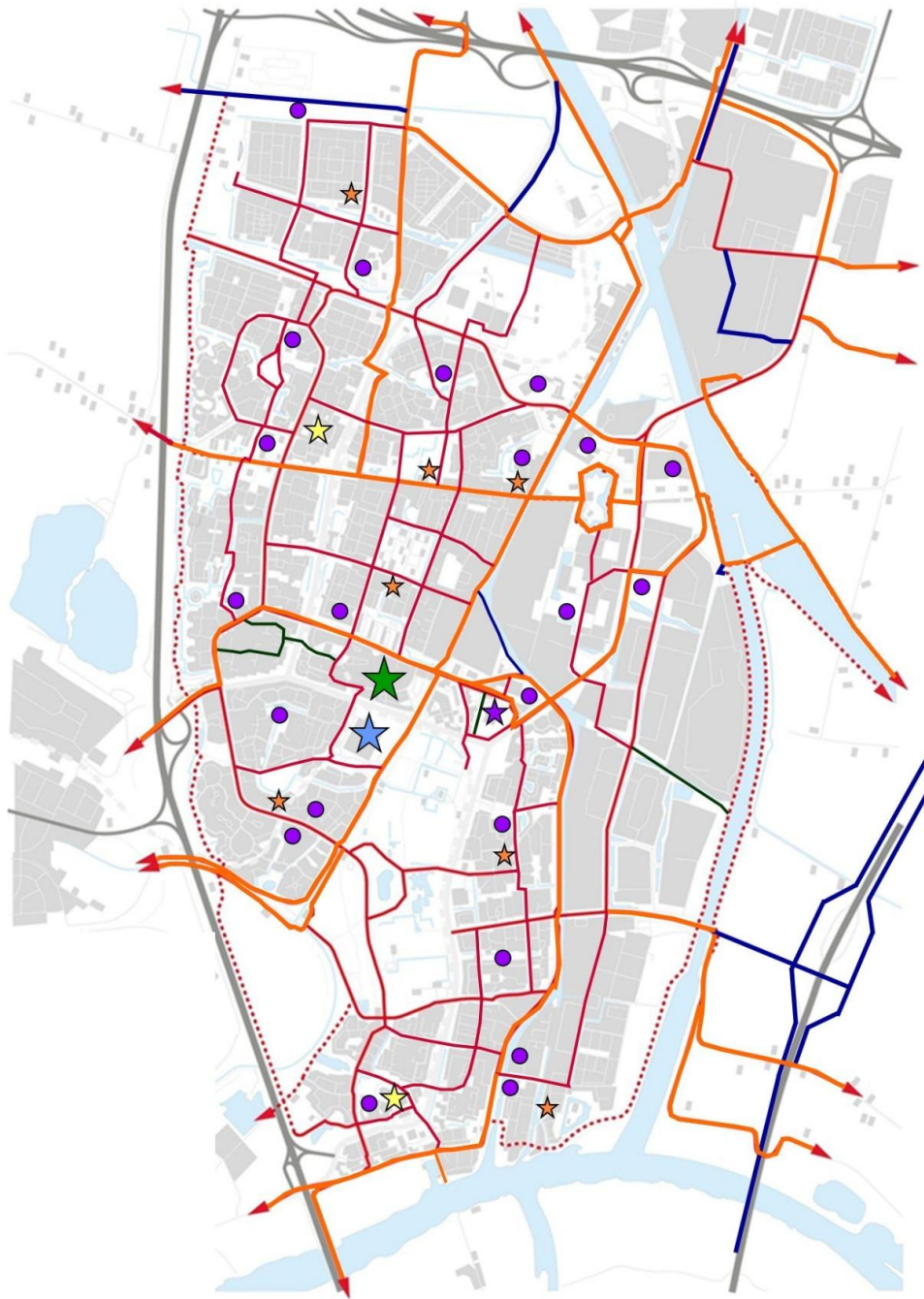
Een kwart van al onze verplaatsingen en een derde van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer, doen mensen met de fiets. Binnen die afstand is in Nieuwegein elke bestemming vanaf vrijwel elke herkomst met de fiets bereikbaar. Op basis van de Fietsnota Nieuwegein (2004) is de infrastructuur voor de fiets de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd. Recente knelpuntenanalyses hebben inzichtelijk gemaakt waar nog kansen voor verbeteringen liggen. Het beleid zet in op het verder verbeteren van het fietsnetwerk. De hoofdstructuur moeten aantrekkelijk zijn in termen van kwaliteit en comfort (snelwegkwaliteit). Hoofdroutes moeten altijd in de buurt van een herkomst en bestemming van de (potentiële) fietser liggen. Ontbrekende schakels in het netwerk moeten worden opgelost. Kaart 2 geeft het gewenste fietsnetwerk 2030 weer.

Het fietsnetwerk maakt onderscheid in:

1. Regionaal Hoofdnetwerk: verbindende fietsroutes tussen gemeenten, zoals onder andere de snel-fietsroutes van Fiets File Vrij.
2. Stedelijk hoofdnetwerk: de belangrijkste stedelijke routes waarop het grootste deel van het fietsverkeer wordt afgewikkeld (snel tussen en snel binnen wijken). Het is bepaald op basis van relaties met belangrijke voorzieningen.
3. Aanvullend fietsnet: routes van een lagere orde (vanwege beperkt gebruik).
4. Ontbrekende schakels: fietsverbindingen die wenselijk zijn omdat ze een route verkorten of voorzieningen beter ontsluiten.
5. Recreatieve fietsroutes: fietsroutes door aantrekkelijk landschap ter ontspanning en recreatie.



Utrechtsestraatweg – onderdeel van een snelfietsroute





Legenda	
	Regionaal Hoofdnetwerk
	Stedelijk Hoofdnetwerk
	Aanvullend fietsnetwerk
	Ontbrekende schakels
	Recreatieve fietsroutes
	Stadscentrum
	Ziekenhuis
	Wijkwinkelcentrum
	Buurtwinkelcentrum
	Sportcomplex Merwestein
	Schoollocaties

Kaart 2 Fietsnetwerk Nieuwegein 2030 (Bron: Gemeente Nieuwegein 2013)

Ontbrekende schakels zijn (de nummers corresponderen met de nummers op de kaart, zie ook bijlage 3):

1. De Biezenwade (bedrijventerrein De Liesbosch).
2. De verbinding Jutphase Vreeswijksestraatweg met de Herenstraat.
3. Een verbinding naar het Recreatietransferium aan de A27.
4. Verbindingen langs de A27 die Nieuwegein, Houten en Vianen met elkaar verbinden.
5. Een verbinding langs de A.C. Verhoefweg richting Papendorp.
6. Een verbinding door de Galecopperzoom met Rijnenburg.
7. Een verbinding aan de noord-oostzijde van de toekomstige Nieuwe Heemsteedsebrug, van/naar Houten en Utrecht via De Liesbosch.
8. Een verbinding tussen de Heemsteedsebrug en het Schipperspad.

Streefqualiteiten fietsnetwerk 2030

Voor het verbeteren van het fietsnetwerk zijn kwaliteitseisen beschreven in de Fietsnota Nieuwegein 2004. Deze zijn nog altijd van kracht (zie bijlage 3).

3.2 Uitdagingen voor het fietsnetwerk

Om mensen te verleiden om vaker de fiets te nemen moet de komende jaren meer dan ooit de kwaliteit van het fietsnetwerk centraal staan. In combinatie met goede en voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets, kan het fietsnetwerk een volwaardige plaats gaan innemen in de stad, zoals dat ook met hoofdwegen voor de auto het geval is. Fietsenstallingen zijn met name van belang bij winkelcentra, OV-knooppunten, OV-haltes en openbare voorzieningen. Zowel het aantal stallingplaatsen alsook de kwaliteit hiervan moeten afgestemd worden op de vraag (richtlijnen van het kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte - CROW). Diefstal en/of vernieling van de fiets moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Zoals onder meer door gratis openbare stallingen (bewaakte bij inpandige openbare fietsenstallingen). De stallingen houden ook rekening met veel gebruikte bijzondere



type fietsen, zoals de elektrische fiets of de bakfiets. Dat extra inzet op het thema fietsdiefstal nodig is, bewijst het feit dat het aantal fietsdiefstallen de laatste tijd sterk is toegenomen. Tot en met september 2013 bedroeg het aantal fietsdiefstallen al 274, wat een sterke toename is ten opzichte van 2012 (208 fietsdiefstallen in 2011: 232). Duidelijke 'hotspot' betreft de Noordstedeweg. Gezamenlijk gaan gemeente en politie aan de slag om het aantal fietsdiefstallen tegen te gaan.

De fiets vervult een uitstekende rol in de keten van verplaatsingen. De fiets is dan een voor- en/of na-transportmiddel van een hoofdtransportmiddel, zoals bus of tram. De fiets hoeft niet van de gebruiker zelf te zijn, maar kan ook worden aangeboden in de vorm van huur- of leenfiets (bijvoorbeeld OV-fiets). Wanneer een dergelijke keten in zijn geheel van goede kwaliteit is, kan het een aantrekkelijk alternatief voor het gebruiken van alleen de auto vormen. Het Openbaar Vervoer knooppunt in de binnenstad wordt binnenkort een OV-fiets locatie. Het mobiliteitsbeleid van gemeente Nieuwegein is er op gericht om het uitbreiden van het aantal OV-fiets locaties te stimuleren en te faciliteren.

We willen ook letterlijk meer voorrang aan de fiets gaan geven: uitgangspunt is dat de fietser op het hoofdnetwerk op kruisingen voorrang heeft, tenzij op de kruisende weg OV rijdt of op de kruisende weg ook een dikkere fietsroute is gelegen. Dat laatste geldt ook voor een kruising tussen 2 hoofd fietsroutes.

3.3 Acties fietsnetwerk

1. Om het hoofd fietsnetwerk een kwaliteitsimpuls te geven worden de inrichtingseisen voor het regionale en stedelijke hoofd fietsnetwerk en het aanvullende netwerk opgenomen in het Handboek Stedelijk Tapijt (handboek voor inrichting openbare ruimte) dat binnenkort aan het gemeentebestuur ter vaststelling wordt aangeboden.
2. De staat van dienst van het fietsnetwerk wordt elke twee jaar bepaald. Streefkwaliteiten voor de fiets kunnen hiermee in nog concretere mate worden vastgelegd en getoetst. Hiermee kan inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre het fietsnetwerk voldoet aan de kwaliteitseisen en waar ingrepen noodzakelijk zijn.
3. Gemeente Nieuwegein maakt afspraken met de Provincie Utrecht om de fietsroute over de Biezenwade (bedrijventerrein De Liesbosch) te verbeteren.
4. Momenteel is langs de A27 het Streektransferium Linieland in ontwikkeling. Gemeente Nieuwegein zet vanaf 2013/2014 in op realisatie van een fietsverbinding naar dit transferium en zal op zoek gaan naar middelen om dit te realiseren.
5. In samenwerking met belanghebbenden, omwonenden en de Fietzersbond wordt gezocht naar mogelijkheden om ontbrekende schakels te realiseren of om trajecten van het bestaande netwerk op te waarderen tot regionale of stedelijke hoofd fietsroute.
6. Gemeente Nieuwegein zet in 2013/2014 in op de opwaardering van de Structuurbaan als onderdeel van een snelfietsroute.
7. Om de fietsroute richting Papendorp aantrekkelijk te maken wordt ingezet op het realiseren van de ontbrekende schakel langs de A.C. Verhoefweg.
8. Wanneer Rijnenburg wordt ontwikkeld, is het wenselijk om hiervoor een langzaam verkeersontsluiting te realiseren. De ligging van de ontbrekende schakel op de kaart is indicatief.
9. Onderzocht moet worden of de ontbrekende schakel tussen de Jutphase-Vreeswijksestraatweg en de Herenstraat gerealiseerd kan worden.
10. Gemeente Nieuwegein blijft in samenwerking met andere lokale en regionale overheden het belang van een fietsnetwerk langs de A27 bij Rijkswaterstaat onder de aandacht brengen.
11. Gemeente Nieuwegein zoekt in samenwerking met bedrijven en organisaties methoden om mensen te verleiden meer en vaker de fiets te gebruiken in plaats van de auto (zie mobiliteitsmanagement).
12. Gemeente Nieuwegein zet in op samenwerking met de NS om OV-fiets in Nieuwegein verder uit te breiden en nadrukkelijker op de kaart te zetten.
13. Gemeente Nieuwegein voert jaarlijks fietsentellingen uit op nader te bepalen locaties.

3.4 Voetgangersnetwerk

Uitgangspunten Voetgangersnetwerk Startnotitie GMP+:

1. Daar waar veel oversteekbewegingen plaatsvinden is de weg zodanig ingericht dat deze veilig kunnen plaatsvinden.
2. Alle voetgangersvoorzieningen en oversteekplaatsen zijn ingericht voor gebruik door minder validen.
3. Ouderen dienen veilig naar het dichtstbijzijnde winkelcentrum te kunnen lopen.

3.5 Uitdagingen voetgangersnetwerk

Mensen zijn eerder geneigd zeer korte afstanden te voet af te leggen als deze plezierig zijn om te lopen. Een slechte bereikbaarheid te voet van bijvoorbeeld een OV-halte, een binnenstad of een winkelcentrum kan al snel als barrière worden ervaren. Langzaam verkeersbeleid heeft dan ook aandacht voor de looproutes van en naar het centrum (inclusief ziekenhuis) en winkelcentra, de voetgangersvoorzieningen



rondom winkelcentra, de kwaliteit van de routes voor minder valide mensen en de oversteekbaarheid van wegen in de directe omgeving van deze functies.

De ontwikkeling van de Nieuwegeinse binnenstad vraagt om goede, uitnodigende looproutes. Deze moeten in kaart worden gebracht om vervolgens een knelpuntenanalyse hierop uit te voeren. Dit geldt ook voor looproutes van en naar andere belangrijke functies, zoals OV-haltes, zorginstellingen, winkelcentra en scholen.

Uit stadsgesprekken² en opmerkingen tijdens inspraak blijkt dat de huidige routes niet voldoende geschikt zijn voor mensen met rollators, rolstoelen, of scootmobielen. Onderzocht moet worden waar deze verbeterd moeten worden; met name geldt dit voor looproutes voor visueel gehandicapten.

(²Ieder collegelid houdt jaarlijks minimaal 50 gesprekken met mensen uit Nieuwegein.)

3.6 Acties voetgangersnetwerk

In samenspraak met belangenorganisaties, zoals de WMO-Raad, gehandicaptenorganisaties, wijkplatforms, omwonenden wordt het voetgangersbeleid uitgewerkt in een deelnota waarin bereikbaarheid voor iedereen centraal staat. Tevens wordt geïnventariseerd welke wensen er zijn ten aanzien van verbetering van de looproutes.

Om het voetgangersnetwerk een kwaliteitsimpuls te geven worden de inrichtingseisen opgenomen in het Handboek Stedelijk Tapijt (handboek voor de inrichting van de openbare ruimte) waarmee in het bijzonder het comfort, de herkenbaarheid, de vindbaarheid en de aantrekkelijkheid van die routes kan worden verbeterd. Streefkwaliteiten kunnen hiermee in nog concretere mate worden vastgelegd.

4. Met de bus of de tram...

Nieuwegein heeft een goed openbaarvervoersysteem, voorzien van goede en snelle tram- en busverbindingen. Om de groei van het autoverkeer met name tijdens spijtijden tegen te gaan, maakt Nieuwegein in het GMP+ strategische beleidskeuzes om het gebruik van Openbaar Vervoer te stimuleren. In zijn algemeenheid geldt hierbij dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen er van meet af aan goed openbaar vervoer aanwezig is.

Uitgangspunten Openbaar Vervoer Startnotitie GMP+:

1. De regionale OV Visie is leidend voor de wenselijke ontwikkeling van het OV in Nieuwegein. De verwachting is dat deze visie bijdraagt aan het aanbieden van OV als volwaardige vervoerskeuze. Deze gewenste ontwikkeling houdt in dat de Nieuwegeinse worden gefaciliteerd en verleid om voor minimaal 50% van hun reizen het OV en/of de fiets te nemen.
2. We nemen geen maatregelen die de kwaliteit van het OV in negatieve zin beïnvloeden.
3. Op busroutes door woonwijken rijden alleen zo schoon mogelijke bussen, die voldoen aan de dan vigerende Europese emissienorm zoals afgesproken bij de concessieverlening.

4.1 Netwerk Openbaar Vervoer

Het netwerk van Openbaar Vervoer in Nieuwegein bestaat uit frequente en snelle verbindingen met de omliggende gemeenten. De tram (Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, SUNIJ) verzorgt de verbinding met het belangrijkste OV-knooppunt van Nederland, het Centraal Station Utrecht met IJsselstein. De buslijnen 74 en 77 verbinden de wat verder van de tram gelegen wijken met Utrecht CS en de Utrechtse binnenstad. De bedrijventerreinen Plettenburg, Het Klooster en De Wiers hebben een snelle verbinding met Utrecht CS via lijn 65 of 66. Voorts zijn er goede busverbindingen met Rijnsweerd/De Uithof, Vianen, Houten en Papendorp. In zuidelijke richting zijn er via een overstap op het OV-knooppunt Vianen Lekbrug frequente busverbindingen van hoge kwaliteit met onder andere Leerdam, Gorinchem, Dordrecht, Oosterhout en Breda. Kaart 3 geeft het lijnennet 2013 weer.



Kaart 3 Opbouw Openbaar Vervoernetwerk in 2013 (Bron:Connexion)

4.2 Uitdagingen in het OV-netwerk

Het streven van Nieuwegein is om gedurende de periode tot 2030 het openbaar vervoer in Nieuwegein een grotere rol te laten vervullen. Inwoners van Nieuwegein worden verleid om voor minimaal 50% van de reizen het Openbaar Vervoer of de fiets te gebruiken. Om deze grotere rol te bewerkstelligen zal de kwaliteit van het OV een verbeteringslag moeten ondergaan. Op de eerste plaats is hierbij de opbouw van het lijnennet van belang. Verbetering van het lijnennet is de verantwoordelijkheid van de concessieverleners. De gemeente spant zich in de concessieverlener(s) te overtuigen van het belang invulling te geven aan de uitdagingen. Daarnaast treft Nieuwegein maatregelen om te zorgen voor optimale omstandigheden voor een snel en efficiënt OV-netwerk.

Regionale Openbaar Vervoervisie

De regionale OV-visie is leidend voor de wenselijke ontwikkeling van het OV in Nieuwegein. Deze visie, die in 2012 door het Algemeen Bestuur van BRU is vastgesteld, geeft aan hoe het regionale OV-systeem



zich moet ontwikkelen om in de periode tot 2028 (met een doorkijk naar 2040) de groei van de mobiliteit in de regio te accommoderen. Nieuwegein sluit zich in beginsel aan bij het nu in voorbereiding zijnde 'OV-Streefbeeld 2020', maar zal in dit proces wel haar invloed uitoefenen om specifieke wensen, bijvoorbeeld betreffende routevoering, haltes en frequenties, gerealiseerd te krijgen.

Streefkwaliteiten regionale vervoersvisie

- Modal Split: fiets en openbaar vervoer nemen samen 48% van alle verplaatsingen voor hun rekening in 2020. Nu is dat 40%.
- Een jaarlijkse groei van OV-gebruik (trein/tram/bus) van gemiddeld 2,5% tot 2020 en daarna een groei van minstens dat niveau.
- 10% sneller openbaar vervoer en een betrouwbaarheid van 90%.
- Een reizigerswaardering van een 7,5 of hoger op de belangrijkste kwaliteitsaspecten. (Waardering 2013: 7,3 voor de tram, 7,4 voor regio- en spitsvervoer.)
- Een OV-systeem dat zich continu duurzaam ontwikkelt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid.

Het OV-netwerk in de regio Utrecht in 2040 zal op deze wijze van hoge kwaliteit moeten zijn: berekend op de groei, betaalbaar, toegankelijk en duurzaam. Om openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, wordt de ketenmobiliteit sterk bevorderd. Het aantal P+R-locaties wordt uitgebreid en de fietsvoorzieningen bij haltes worden verbeterd. Het raamwerk voor dit robuuste OV-netwerk moet er staan in 2028.

Kosteneffectief OV-netwerk

Vanwege de bezuinigingen bij het Rijk krimpt het beschikbare OV-budget. Met minder financiële middelen moeten dus in de toekomst meer mensen worden vervoerd. BRU wil dit bewerkstelligen door het OV-netwerk zo kosteneffectief mogelijk te maken. BRU wil dit bereiken door stapsgewijs een *dragend* netwerk voor trein, tram en bus te ontwikkelen, waarbij netwerken en gebieden zo goed mogelijk met elkaar verbonden zijn.

Snelheid en betrouwbaarheid zijn daarbij belangrijke speerpunten. Vervoerstromen worden zodanig gebundeld dat lijnen met een hoge kostendekkingsgraad ontstaan. Daarnaast zet BRU in op een *servicenetwerk* dat vooral gebieden ontsluit met buslijnen in een vaste dienstregeling en een *netwerk voor individueel vervoer* (fiets, auto, voor doelgroepen regiotaxi). Ook zal het OV-tariefbeleid moeten bijdragen aan een hogere kostendekkingsgraad.



Streefkwaliteit: OV-netwerk in Nieuwegein in 2020-2030

Wat betreft Nieuwegein geldt het volgende streefbeeld voor de opbouw van het OV-netwerk in 2030 in en rond Nieuwegein als inzet voor de uitwerking van de regionale OV-visie. De aanpassingen in het OV-netwerk worden conform BRU-beleid stapsgewijs doorgevoerd eerst met vizier gericht op 2020, vervolgens op 2030. De inzet van Nieuwegein daarbij is dat de SUNIJ-lijn en de West- en Oosttangent-lijnen hoog op de uitvoeringslijst komen te staan.

Dragend netwerk 2020

- SUNIJ-lijn is gekoppeld aan de Uithoflijn. De huidige tramstellen zijn vervangen door lagevloertrams. De tramhaltes zijn hierop aangepast.
- Lijn 74 - Utrecht (binnenstad-Centraal)-Nieuwegein (Huis de Geer-Jutfaas/Wijkersloot-Stadscentrum-Doorslag-Zuid)-Vianen rijdt vanaf Utrecht Centraal via de Utrechtse binnenstad door naar andere bestemmingen in de regio Utrecht.
- Lijn 77 - Utrecht (binnenstad-Centraal)-Nieuwegein (Galecop-Batau-Stadscentrum) rijdt vanaf Utrecht Centraal via de Utrechtse binnenstad door naar andere bestemmingen in de regio Utrecht.
- Lijn 65 - Utrecht Centraal-Nieuwegein (Plettenburg-het Klooster/Vianen Lekbrug) rijdt ook in de periode tussen de spitsen. Deze buslijn rijdt 's avonds (ma/vrij) tot ca. 22.30 uur.
- Lijn 66 - Utrecht Centraal-Nieuwegein (De Liesbosch-Plettenburg-Stadscentrum) rijdt zoals nu.
- Westtangent: Maarssen NS-Leidsche Rijn Centrum-Nieuwegein-Houten



De Westtangent rijdt in de spits tenminste elke 15 minuten, daarbuiten tenminste om het halfuur. De huidige spitslijn Nieuwegein-Lage Weide-Maarsssen (lijn 291) is opgegaan in de Westtangent. In Nieuwegein wordt de snelst mogelijke route gereden: over de A.C. Verhoefweg. De halteplaatsen in Nieuwegein zijn: Wijkersloot (ter hoogte van de tramhalte), Batau Noord (ter hoogte van de tramhalte), Nieuwegein Homebox (ter hoogte van kruispunt A.C. Verhoefweg/Symfonielaan) en Galecop (ter hoogte van kruispunt A.C. Verhoefweg/Galecopperlaan).

• Oosttangent: Nieuwegein-Rijnsweerd/De Uithof-Bilthoven

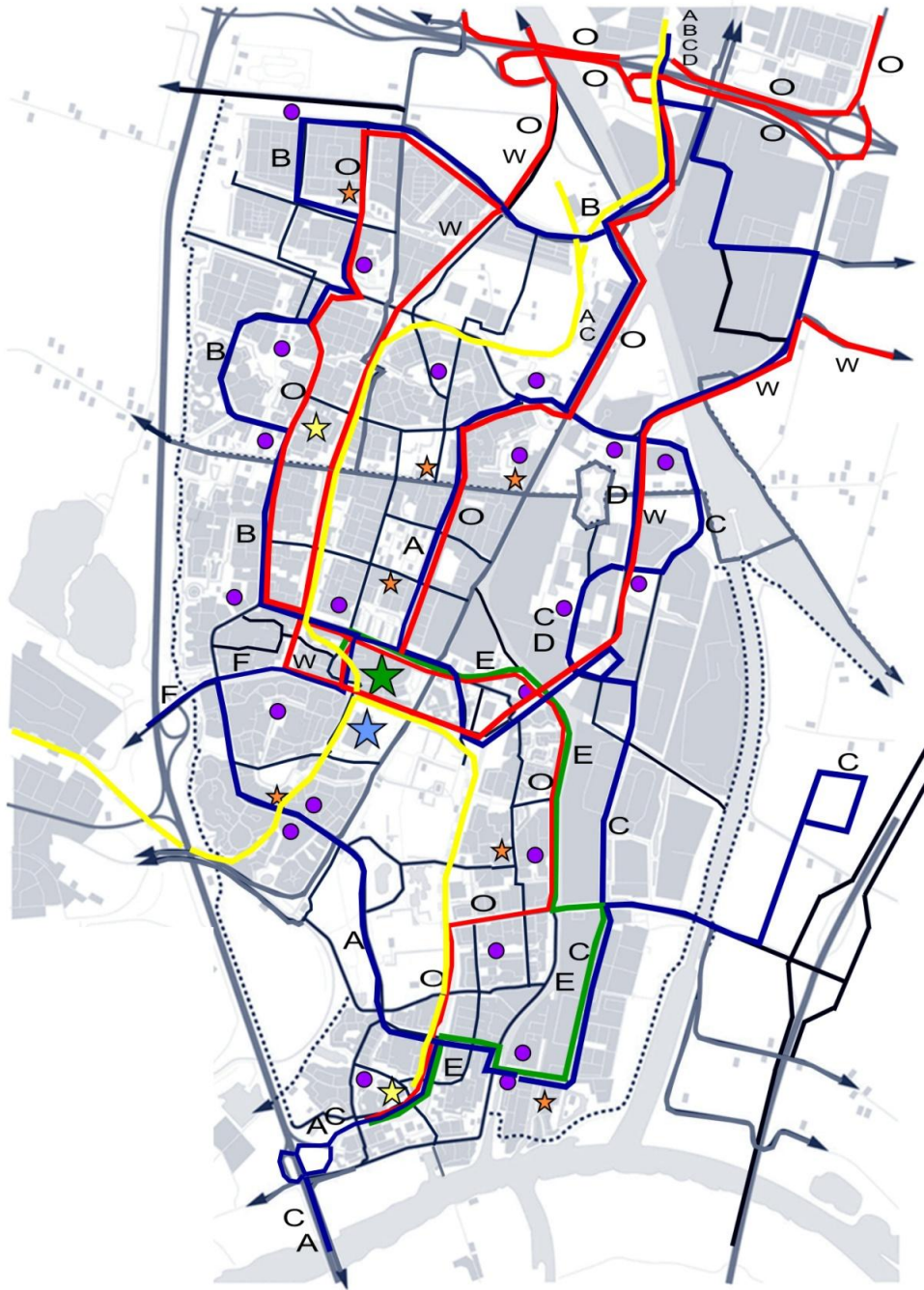
De Oosttangent is een buslijn, die de economische kerngebieden Nieuwegein Centrum en Rijnsweerd/De Uithof bedient. In Nieuwegein Noord rijdt de Oosttangent 2 routes: de westelijke route via Batau en Galecop en de oostelijke route via Jutphaas/Wijkersloot, Zuilenstein en Huis de Geer. Dit zijn de routes van de huidige lijnen 272 resp. 71.

• Servicenet: Nieuwegein Stadscentrum-Fokkesteeg-Vreeswijk-Hoog Zandveld (deel van de huidige lijn 77).











Het OV -netwerk in 2030

Het gewenste netwerk in 2030 is een logische doorontwikkeling van het netwerk 2020. De Nieuwegeinse inzet daarbij is om in ieder geval de onderstaande maatregelen gerealiseerd te zien worden:

- De SUNIJ-lijn is versneld door de realisatie van een 'short cut' via de Europalaan-Anne Frankplein-Vondellaan.
- De SUNIJ-lijn is gekoppeld aan de nieuw gerealiseerde 'binnenstadsas', zodat Nieuwegein een snelle tramverbinding krijgt met de Utrechtse binnenstad en Zeist via Rijnsweerd en De Uithof.
- Aangezien tram en bus ieder hun eigen markt bedienen blijven de buslijnen 74 en 77 via snelle routes naar Utrecht Centraal Station en de Utrechtse binnenstad rijden.
- De Oost- en de Westtangent rijden in dezelfde frequentie als Randstadspoor (Westtangent 6x per uur, Oosttangent 4x per uur).
- Nieuwegein is groot voorstander van de aanleg van de spoorlijn Breda-Utrecht-Almere met een station ter hoogte van Nieuwegein. Nieuwegein zal bij voorkeur in regionaal verband alle mogelijkheden aanwenden om dit belangrijke onderwerp bij het Rijk op de agenda te houden.
- Er is een directe busverbinding tussen Nieuwegein en Rijnenburg.





Legenda	
	Sneltram
	Dragend netwerk: radiale buslijnen
	Dragend netwerk: tangenten
	Servicelijn
	Stadscentrum
	Ziekenhuis
	Wijkwinkelcentrum
	Buurtwinkelcentrum
	Sportcomplex Merwestein
	Schoollocaties

A – Vianen – Nieuwegein Stadscentrum – Utrecht CS – Utrecht Binnenstad
B – Nieuwegein Stadscentrum - Utrecht CS – Utrecht Binnenstad
C – Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg – Nieuwegein Het Klooster – Vianen
D - Utrecht CS – Nieuwegein De Liesbosch – Nieuwegein Plettenburg – Nieuwegein Stadscentrum
E – Nieuwegein Waterbiestunnel – Nieuwegein Vreeswijk – Nieuwegein Stadscentrum
F – Nieuwegein Stadscentrum – Montfoort – Woerden
O – Oosttangent: Nieuwegein Stadscentrum – Rijnsweerd/de Uithof – Bilthoven
W – Westtangent: Houten – Nieuwegein – Papendorp – Leidsche Rijn Centrum – Maarssen NS station

Kaart 5 Openbaar Vervoernetwerk Nieuwegein 2020

Nieuwegein Stadscentrum OV- Knooppunt

BRU zet in op de versterking van ruimtelijke ontwikkeling nabij knooppunten in het dragende OV-netwerk. Knooppuntontwikkeling is een strategie om tot duurzame verstedelijking, economische ontwikkeling én optimalisering van het regionale OV-systeem te komen. Het vergt een samenwerking tussen publieke en private partijen.

Nieuwegein Stadscentrum staat in de top 10 van belangrijkste knooppunten van (boven)regionaal belang. Voor de binnenstad van Nieuwegein, met de tramhalten Stadscentrum en Merwestein, spelen de volgende opgaven: afbouw van de centrum-ontwikkelingen, woningen en appartementen. Op Nieuwegein Stadscentrum komen tram en een groot aantal buslijnen samen waardoor er vervoermogelijkheden in alle windrichtingen worden aangeboden. Dit overstappunt zorgt voor een beter functioneren van het totale OV-netwerk. Daarbij liggen er de uitdagingen om in het centrum een nieuw bus-/tramstation te realiseren met voldoende capaciteit om het groeiend aantal bussen en (overstappende) reizigers te kunnen accommoderen (regionale 'hub'), en om van halte Merwestein een hoogwaardige tramhalte te maken die de oostzijde van de binnenstad bedient (o.a. Stadhuis en Theater De Kom). Zo worden de mensen die in Nieuwegein wonen, werken en winkelen, naast de eerder genoemde lijnnetontwikkeling, verder gestimuleerd om voor hun verplaatsing het openbaar vervoer als serieus alternatief te overwegen. In Nieuwegein zetten we daarbij ook in op de fiets als voor- en/of natransport. Daartoe dienen goede fietsroutes van/naar en adequate fietsstallingsvoorzieningen bij dit knooppunt gerealiseerd te worden.

4.3 Acties openbaar vervoer

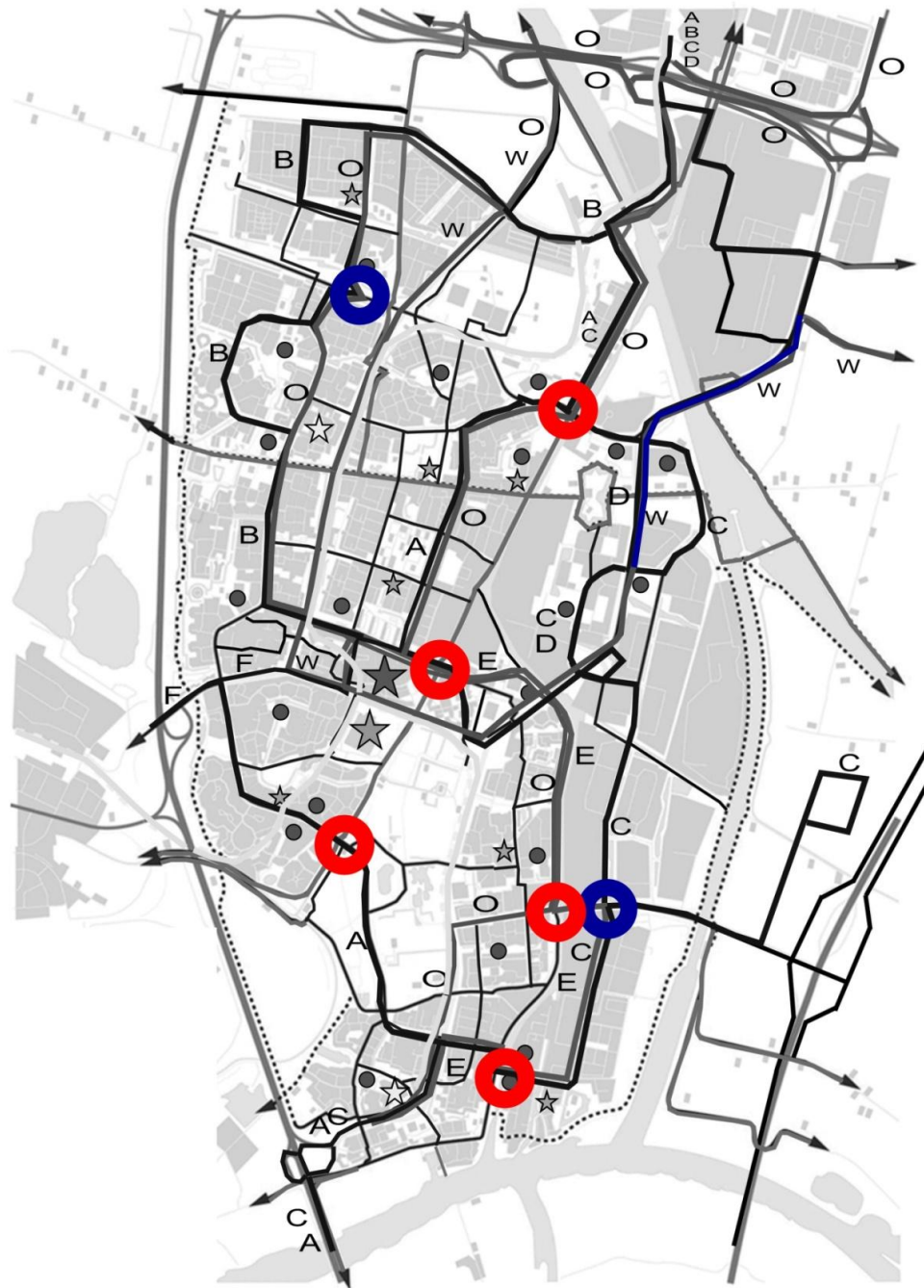
1. Nieuwegein zorgt ervoor dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Nieuwegein in 2020 tenminste 5% hoger ligt dan in 2012. Een versnelling van het openbaar vervoer met 10%, zoals in de regionale OV-visie staat, is in Nieuwegein niet haalbaar doordat er maar weinig knelpunten zijn (zie Kaart6). Nieuwegein streeft ernaar deze knelpunten in 2020 opgelost te hebben. Dit kan gehaald worden door wachttijden voor het wegverkeer bij bruggen te beperken (zie actie 1 in paragraaf 6.6) en door een reconstructie van de kruispunten Galecopperlaan-Batauweg en Hollandhaven-Ambachtsweg-Weg van de Binnenvaart.

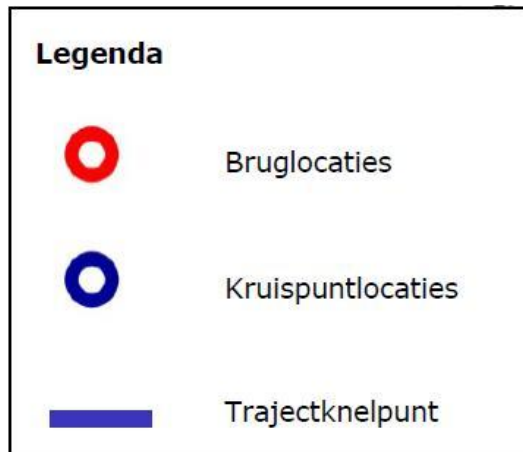
Ook voor de toekomst geldt:

- het principe van absolute prioriteit voor bus en tram bij verkeersregel-installaties;
 - op congestiegevoelige trajecten beschikt de bus over eigen infrastructuur, de doelgroepstrook op de Laagravenseweg wordt gehandhaafd;
 - op wijkwegen (30 en 50 km/u) die onderdeel zijn van een busroute van een dragende buslijn zijn de kruispunten ingericht als voorrangskruis-punten of wordt de voorrang geregeld door middel van inritconstructies;
 - op busroutes worden geen maatregelen genomen die negatieve gevolgen hebben voor de reistijd.
2. Er worden geen maatregelen genomen die het comfort van het reizen met het openbaar vervoer verminderen. Op busroutes worden spaarzaam drempels en plateaus toegepast, die in elk geval 'busvriendelijk' zijn.
 3. Om het OV-systeem goed te ontwikkelen werkt Nieuwegein aan optimale ketenmobiliteit tussen dragende OV-lijnen en individuele vormen van vervoer. Dit betekent dat er bij de tram- en bushaltes voldoende fietsstallingsmogelijkheden zijn van een hoge kwaliteit.



4. Nieuwegein streeft er naar dat bij alle bushaltes van het dragende netwerk dynamische reisinformatiepanelen worden geplaatst.
5. In het kader van de herontwikkeling van het gebied 'Centrum West' zal onderzocht moeten worden of en hoe de inpassing van een nieuw bus-/ tramstation meegenomen kan worden. In de omgeving van de tramhalte Merwestein ligt de opgave om de Binnenstad, de nieuwe entree van het Antoniusziekenhuis, Merwestein, Park Oudegein en de toekomstige ontwikkeling van de Doorslagzone met elkaar te verbinden, de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en de vervoerswaarde van het knooppunt te verhogen (door toevoeging van programma).
6. Om de kwaliteit van de Westtangent te verbeteren zal de route verlegd worden van de Batauweg-Galecopperlaan naar de A.C. Verhoefweg. Om het vervallen van de haltes in de woonwijken te compenseren worden bushaltes aangelegd op de A.C. Verhoefweg ter hoogte van de tramhaltes Wijkersloot en Batau Noord; ook komen er haltes ter hoogte van het kruispunt met de Batauweg/Symfonielaan en Galecopperlaan/Taludweg.
7. Het moment van concessieverlening OV is hét moment om qua duurzaamheid alert te zijn. Bij het verlenen van een nieuwe concessie ziet de Gemeente Nieuwegein erop toe dat aan de nieuwste eisen voor uitstoot door bussen wordt voldaan (nu: EuroV, vanaf september 2014 is dat EuroVI).





Kaart 6 OV knelpunten 2012

4.4 Aanvullend vervoer

Naast het reguliere Openbaar Vervoer (OV) zijn er binnen de gemeente Nieuwegein ook aanvullende vervoerssystemen waar inwoners gebruik van kunnen maken.

Veelal zijn dit inwoners die vanwege een beperking geen gebruik (meer) kunnen maken van het OV. De aanvullende vervoerssystemen zijn de volgende:

WMO-vervoer wordt verzorgd door de Regio-taxi, waarmee inwoners die geïndiceerd zijn in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning gebruik kunnen maken van het vervoer van deur tot deur. Dit vervoer wordt in samenwerking met 8 gemeenten beheerd en aanbesteed door het Beraad Regio Utrecht (BRU).

Leerlingenvervoer wordt verzorgd door diverse taxi-bedrijven, waardoor leerlingen die naar speciaal onderwijs gaan kunnen worden vervoerd. Gemeente Nieuwegein werkt hierin samen met een aantal omliggende gemeenten, zowel in de aanbesteding als het beheer.

WSW-vervoer Middels de Wet Sociale Werkvoorziening kunnen werknemers met bussen naar hun werk gebracht worden en weer naar huis. Binnen de gemeente Nieuwegein wordt dit nu verzorgd door Pauw-bedrijven.

AWBZ-vervoer is bedoeld om inwoners te vervoeren uit drie sectoren van de AWBZ: gehandicaptenzorg, geestelijke gezondheidszorg, en verpleging en verzorging. Het vervoer is vooral bedoeld om mensen naar een dagbesteding te brengen. Dit kan zijn binnen de gemeente of daarbuiten. Vooralsnog is dit niet onder de verantwoordelijkheid van gemeenten. Dit gaat het wel worden na 1 januari 2015 wanneer de transitie van de AWBZ van start gaat.

Inmiddels is in opdracht van de 9 BRU gemeenten een onderzoek gestart naar bundeling van het doelgroepenvervoer. Eind 2013 zal hier een onderzoeksrapport over verschijnen met een aantal aanbevelingen om tot kostenbesparing te kunnen komen.

GeinExpress In 2012 is in Nieuwegein ook de BoodschappenPlusBus van start gegaan onder de naam GeinExpress. Hiermee kunnen inwoners van 50 jaar en ouder gebruik maken van groepsactiviteitenvervoer naar diverse activiteiten binnen als buiten Nieuwegein. De GeinExpress wordt gesubsidieerd door de Gemeente Nieuwegein.

4.5 Acties aanvullend vervoer

1. Bepalen van maatregelen in het doelgroepenvervoer om tot kostenbesparing te komen;
2. Organiseren AWBZ-vervoer vanaf 2015;
3. Samenwerken met omliggende gemeenten bij leerlingenvervoer;
4. Samenwerken met andere gemeenten en BRU bij WMO-vervoer.

5. Met de auto...

Nieuwegein is vanaf de jaren 70 van de vorige eeuw als groeikern ontworpen op basis van de gedachte dat alles goed met de auto bereikbaar moest zijn. Dit moest een dragende eigenschap worden. Gemeente Utrecht kreeg meer en meer te maken met een afnemende bereikbaarheid. Nieuwegein moest aantrekkelijk worden om te wonen en te werken. Daarin is Gemeente Nieuwegein geslaagd met alle lusten, maar ook de lasten. Nieuwegein is inmiddels geen groeikern meer, maar een volwassen stad met daarbij behorende uitdagingen en kansen. Dit geldt ook voor het autonetwerk.

Uitgangspunten Autoverkeer Startnotitie GMP+:

1. Op de stads- en de werkas (de 'Ladderstructuur' uit de Structuurvisie Nieuwegein 2030) staat de doorstroming van het verkeer voorop. Dit is met name ook van belang voor de groei van de Nieu-



wegeinse economie (zoals verwoord in de Economische Visie Nieuwegein 2011 - 2015) waarin autobereikbaarheid als noodzakelijke voorwaarde wordt genoemd.

2. De overlast van autoverkeer – met name op het vlak van verkeersveiligheid bij scholen - wordt tegengegaan. We doen hierbij primair een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker, alvorens over te gaan tot het treffen van verkeersmaatregelen op straat.
3. De gemeente stimuleert het gebruik van schone vervoersmiddelen, zoals de fiets, elektrisch vervoer en vervoer op groengas.
4. De gemeente stimuleert door actief te communiceren over schone vervoersmogelijkheden, maar ook door plaatsing van oplaadpunten voor elektrische auto's te faciliteren via bijvoorbeeld parkeer ruimte en bebording.
5. De bedrijventerreinen Plettenburg, Het Klooster en De Liesbosch/ Laagraven en grotere stedelijke voorzieningen zijn direct aangesloten op het hoofdwegennet en genereren geen doorgaand (vracht)verkeer door de woonwijken.
6. We streven ernaar om logische distributiepunten voor goederentransport aan te (laten) leggen, bijvoorbeeld t.b.v. binnenstaddistributie.
7. In het kader van de ketenbenadering dienen bij alle tram- en drukke bushaltes fietsstallingsmogelijkheden aanwezig te zijn, w.o. ook OV-fiets bij OV knooppunten.

5.1 Autonetwerk 2030

De 'ladderstructuur' die in de Structuurvisie Nieuwegein 2030 staat, vormt de hoofdstructuur voor het autoverkeer. Autoverkeer dient zoveel mogelijk van die ladderstructuur gebruik te maken, zowel voor ritten binnen Nieuwegein alsook voor ritten van en naar Nieuwegein.

Het autowegennet is in de Nota Autoverkeer (1997) en de Nota Verkeersveiligheid (2000), waarin Duurzaam Veilig centraal staat, onderverdeeld in:

- Gebiedsontsluitende wegen: zorgen voor bereikbaarheid van wijken;
- Erftoegangswegen: zorgen voor bereikbaarheid van straten en buurten.

Streefkwaliteiten Autonetwerk 2030

Gebiedsontsluitende wegen

Voor de hoofdwegenstructuur van gemeentelijke gebiedsontsluitende wegen wordt onderscheid gemaakt in Categorie I en Categorie II wegen. De Categorie I zijn wegen waar de streefwaarde van het aantal motorvoertuigen maximaal 15.000 motorvoertuigen per etmaal per rijstrook is. Het snelheidsregiem is hier doorgaans 70 km/u en op enkele plaatsen 50km/u. Fietspaden op deze wegen zijn altijd vrijliggend. Deze wegen maken onderdeel uit van de 'Ladder-structuur'. Op de A.C. Verhoefweg zijn de verkeersintensiteiten in 2013 hoger dan de gewenste streefwaarde.

Categorie II wegen zijn wegen waar de streefwaarde van het aantal motorvoertuigen maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal is (5.000 motorvoertuigen per etmaal per rijstrook). Het snelheidsregiem is hier 50 km/u. Fietspaden op deze wegen zijn bij voorkeur vrijliggend. Twee van deze wegen maken onderdeel uit van de 'Ladder-structuur': de Symfonielaan en de Graaf Florisweg.

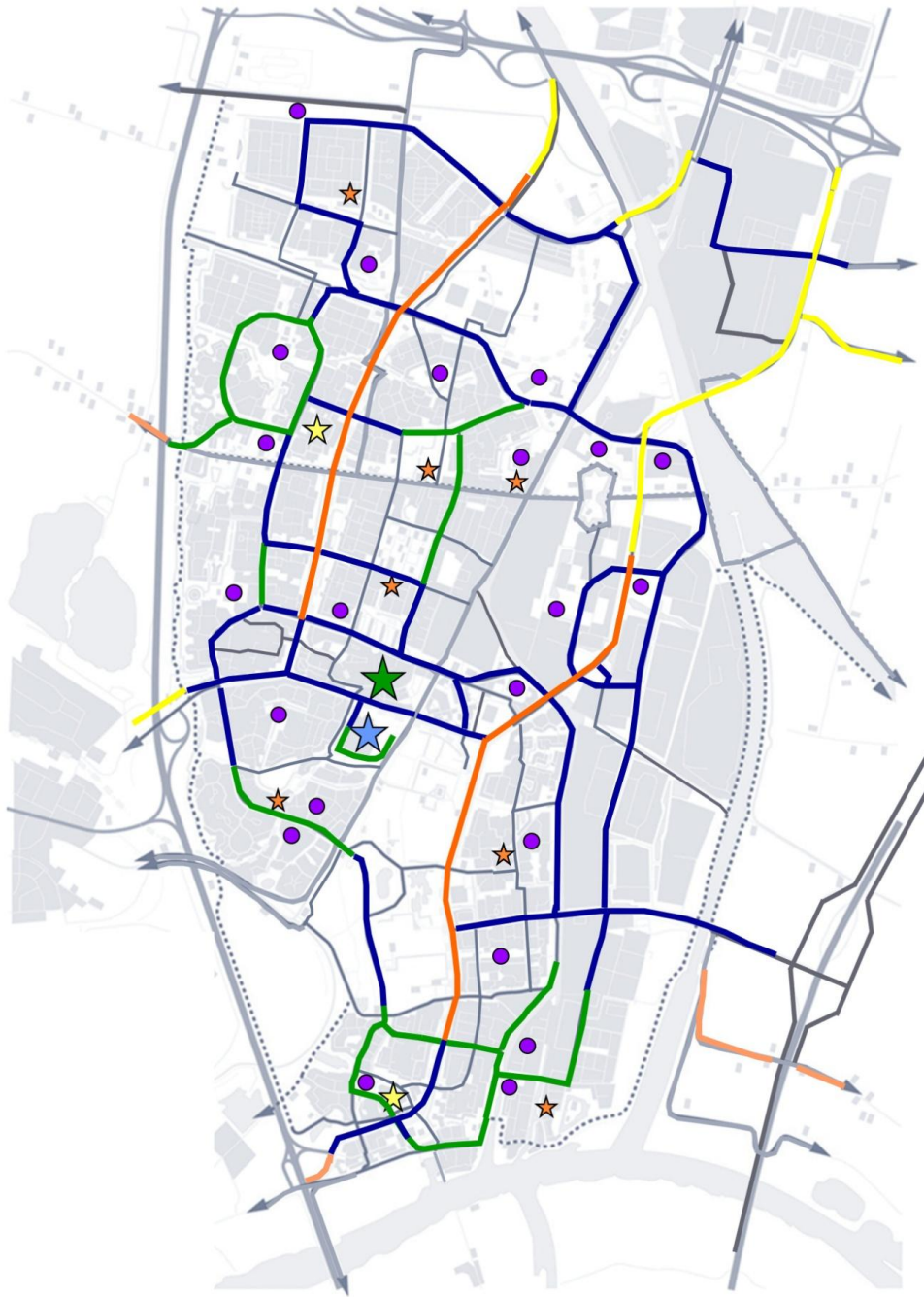
Op de kruisingen tussen de gebiedsontsluitende wegen wordt per locatie de gewenste aansluitingsvorm bepaald. De inrichting is afhankelijk van capaciteit, ruimtebeslag en uitvoeringskosten: rotonde, voorrangskruising of met verkeerslichten.

Erftoegangswegen

De erftoegangswegen vormen de verbindingen naar de gebiedsontsluitingswegen en kennen een menging van verkeerssoorten. Nieuwegein heeft praktisch gezien twee typen erftoegangswegen. Erftoegangswegen mét OV-verbinding en fietsroute er op en erftoegangswegen zonder OV-verbinding en fietsroute. De streefwaarde van erftoegangswegen met OV-verbinding en hoofdfietsroute er op is maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal. De streefwaarde van erftoegangswegen zonder OV-verbinding en hoofdfietsroute er op is maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal. In de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom zonder OV –verbinding geldt een snelheidsregiem van 30km/u dat wordt afgedwongen met uniforme snelheidsremmende maatregelen. De functie en de uitstraling van de wegen binnen het verblijfsgebied onderstrepen de functie 'verblijven'. Er is geen doorgaand verkeer. De grenzen van de verblijfsgebieden zijn duidelijk herkenbaar. Bij voetgangers- of fietsoversteken en bij scholen heeft het aanbrengen van plateaus de voorkeur.

Verblijfsgebieden

Nieuwegein heeft twee soorten verblijfsgebieden: woonstraten en woonerven. Deze straten zijn bedoeld voor de ontsluiting van de aanliggende percelen. Er is altijd een snelheidsbeperking van kracht die met inrichting wordt benadrukt. Het maximum aantal motorvoertuigen per etmaal is op woonstraten 1.500 en op woonerven 500 per etmaal. De woonerven zijn ontstaan in de jaren zeventig. In nieuwe situaties worden woonerven niet meer toegepast, omdat voetgangers geen duidelijke plek hebben.





Legenda	
	Gebiedsontsluitingsweg 80km
	Gebiedsontsluitingsweg 70km
	Gebiedsontsluitingsweg 50km
	Erftoegangsweg 60km
	Erftoegangsweg 30km
	Stadscentrum
	Ziekenhuis
	Wijkwinkelcentrum
	Buurtwinkelcentrum
	Sportcomplex Merwestein
	Schoollocaties

Kaart 7 Categorisering wegen Nieuwegein

5.2 Uitdagingen Autonetwerk

Drukke spits

De auto is in Nieuwegein een volwaardige vervoerskeuze doordat het autonetwerk een groot deel van de dag goed functioneert. De ladderstructuur maakt plaatsen in en om de stad goed bereikbaar waardoor de auto een vaak voor de hand liggende vervoerskeuze is. Reizen met de auto lijkt comfortabel, maar zorgt ook voor steeds meer problemen. Het toenemende autogebruik gaat steeds vaker gepaard met verstoringen in het netwerk. In de spitsperioden neemt de druk op de aansluitingen bij de rijkswegen toe waardoor reistijden in steeds mindere mate betrouwbaar worden en de bereikbaarheid niet meer als vanzelfsprekend wordt.

Kruispunten en stadsentree's

Dit heeft vooral bij kruispunten effect op de doorstroming van de ladderstructuur. Met name op de A.C. Verhoefweg is een aantal kruispunten die naar verwachting in 2020 onvoldoende capaciteit hebben om het verkeer te verwerken. Hierbij gaat het niet alleen om het verkeer dat al op de 'ladderstructuur' rijdt, maar ook om verkeer dat uit de woonwijken komt. Daarnaast zet Nieuwegein ook in op versterking van de stadsentrees (Structuurvisie 2030). Dit geldt in het bijzonder voor de stadsentree A27 ter hoogte van Het Klooster en de A12 ter hoogte van De Liesbosch, beiden zijn gekoppeld aan de werkas. Om het vestigingsklimaat van Nieuwegein te verbeteren wordt, zoals in de Economische Visie is verwoord, onder meer ingezet op het ontwikkelen van het bedrijvenpark Het Klooster.

Dit heeft gevolgen voor verkeersintensiteiten op het wegennet. Het is een uitdaging om de kans op congestie tijdens spitsperioden, die van invloed is op de bereikbaarheid van Nieuwegein, te verminderen. Bovendien brengt de auto ook problemen voor de omgeving met zich mee: uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en barrièrewerking voor langzaam verkeer.

Voorwaarden aanpassingen autonetwerk

Bij aanpassingen of actualisatie van het autowegennet gelden de volgende voorwaarden:

- de kwaliteit van het OV wordt niet in negatieve zin beïnvloedt. Dit vertaalt zich in eisen ten aanzien van inrichting van wegen en vormgeving van kruispunten. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om wegen qua vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen;
- verkeer mag niet in meerdere mate door de woonwijken gaan rijden in plaats van over de 'ladderstructuur';
- er worden geen wegen geschrapt van of toegevoegd aan de 'ladderstructuur';
- er komt geen volwaardige aansluiting voor het autoverkeer voor de ontwikkeling van Rijnenburg via de Nedereindseweg, Heemraadsweide en Batauweg.

Ketenmobiliteit

Om de verkeersintensiteit in de spittijden te verminderen wil Nieuwegein mensen verleiden meerdere vervoersvormen te gebruiken in plaats van alleen de auto. Het ontwikkelen goede knooppunten is daarbij belangrijk. Door ervoor te zorgen dat aansluitingen van auto op OV of fiets goed geregeld zijn, zal de automobilist eerder geneigd zijn om zijn of haar reis te combineren met bus, tram, trein of fiets. Denk hierbij aan carpoolplaatsen en P+R locaties.



5.3 Acties Autonetwerk

1. Toepassen Regionaal Verkeersmanagement om een efficiënter gebruik, betere doorstroming van het netwerk te realiseren (zie hoofdstuk 7) door verkeersstromen te monitoren en te sturen;
2. Uitvoeren van verkeersonderzoek naar de mogelijkheden om verkeerscongestie op de stadsentree A27 te beperken, zodat bedrijventerrein Het Klooster en bedrijventerrein Plettenburg/de Wiers goed bereikbaar blijven.
3. Meewerken aan verkeersonderzoek(en) naar de mogelijkheden om de doorstroming op de Laagravenseweg (N408) en de Houtenseweg (N409) te verbeteren zodat maatregelen volgen waardoor bedrijventerreinen De Liesbosch en Laagraven goed bereikbaar blijven.
4. Investeren in alternatieve vervoersmodaliteiten als Openbaar Vervoer, fiets, gedragsbeïnvloeding om mensen te verleiden hiervan gebruik te maken, zodat congestie in de spits en belasting van het milieu wordt verminderd.
5. Uitvoeren structurele en incidentele verkeerstellingen ter monitoring van verkeersintensiteiten.
6. Het ontwikkelen van goede OV-overstappunten bij tramhaltes: logische plekken waar verschillende mobiliteitsstromen bij elkaar komen en overstappen van de ene op de andere vervoerswijze mogelijk is.
7. Het ontwikkelen van P+R-voorzieningen op geschikte locaties aan de rand van de stad, zodat automobilisten kunnen carpoolen of kunnen overstappen op Openbaar Vervoer of de fiets.
8. Goede overstap van OV naar OV, zodat er zo min mogelijk reistijdverlies is.
9. Zorgen voor voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen bij OV-knooppunten, zodat overstappen van OV naar Fiets eenvoudig gaat.
10. Het stimuleren en faciliteren van OV-Fiets in Nieuwegein, zodat overstappen van OV naar Fiets ook daadwerkelijk kan.

5.4 Parkeren

Uitgangspunten Parkeren startnotitie GMP+ :

1. In woonwijken wordt het bestaande parkeerareaal in principe niet uitgebreid op een wijze die ten koste gaat van andere voorzieningen in de openbare ruimte.
2. Bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen in de bestaande stad wordt in de parkeerbehoefte binnen die ontwikkeling voorzien.
3. Voor de groei van de Nieuwegeinse economie (zoals verwoord in de Economische Visie Nieuwegein 2011 - 2015) is voldoende aanbod van parkeren bij economische functies een noodzakelijke voorwaarde.
4. De parkeerplaats op eigen terrein (garage, oprit) telt mee in de parkeercapaciteit.
5. We continueren de regel dat een straat, wijk of gebied komt in aanmerking voor invoering/uitbreiding gereguleerd parkeren indien:

- het aansluit op een reeds bestaande gereguleerde zone,
 - daar een structurele parkeerdruk van meer dan 80% is gemeten,
 - waarbij de belanghebbenden (bewoners en bedrijven) in het betreffende gebied in meerderheid haar voorkeur voor invoering heeft aangegeven in een door de gemeente uitgeschreven enquête.
- Bij relevante ontwikkelingen in gebieden, niet aansluitend aan gereguleerde gebieden, is een beargumenteerde uitzondering op deze regel mogelijk.

5.5 Uitdagingen in het parkeerbeleid

Het optimaal functioneren van de verschillende functies in woon- en werkgebieden (groen, spelen, water, parkeren etc) staat centraal in het mobiliteitsbeleid. Parkeerbeleid streeft naar het zo optimaal mogelijk benutten van de beschikbare parkeerplaatsen en het bieden van kwalitatief goede parkeervoorzieningen. Daarnaast biedt het mogelijkheden om locatie gebonden maatwerk te realiseren.

Parkeren op eigen terrein

In veel woonwijken wordt parkeren op eigen terrein niet of nauwelijks benut voor het doel waarvoor het is bedoeld. In combinatie met het toenemend aantal auto's per huishouden, geeft dit een extra belasting voor de woonomgeving. Om andere functies zoals groen en spelen in de wijken te behouden, doet Nieuwegein beroep op de eigen verantwoordelijkheid van bewoners om indien mogelijk op eigen terrein te parkeren. Een parkeerplaats op eigen terrein als een garage, oprit, beschikbare ruimte vóór een garagedeur of carport telt mee als parkeerplaats in de parkeernorm (mits de parkeerplaats minimaal 5,50 meter diep is).

Parkeernormen

Een parkeernorm is een getal dat gebruikt wordt bij het berekenen van de parkeerbehoefte bij een functie. Bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen in de bestaande stad wordt in de parkeerbehoefte binnen



die ontwikkeling voorzien. Hiervoor worden de Parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2011 – 2015 gebruikt. Dit geldt ook voor voldoende aanbod van parkeerplaatsen bij economische functies.

Betaald parkeren

Parkeerregulering (betaald parkeren) komt in beeld indien er sprake is van een situatie waarbij de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod en er voldoende draagvlak voor toepassing ervan bestaat.

Blaauwe zone

Een blauwe zone wordt alleen toegepast als uit onderzoek blijkt dat:

- de resultaten uit een parkeerdrukmeting (>90%) hiervoor aanleiding geeft;
- uit de parkeerdrukmeting blijkt dat er een groot aandeel van de parkeerders uit langparkeerders bestaat, terwijl parkeerplaatsen voor kortparkeerders beschikbaar moeten zijn;
- het fysiek ruimtelijk kan;
- het substantieel bijdraagt aan het oplossen van het parkeerprobleem;
- het aandeel ' langparkeerders' hierdoor afneemt;
- het niet leidt tot verschuiving van het parkeerprobleem naar aangrenzende wijken;
- er voldoende maatschappelijk draagvlak voor de maatregel is.

Bij parkeerterreinen met gemengd gebruik (zowel lang- alsook kortparkeerders) vallen niet alle parkeerplaatsen onder een blauwe parkeerzone, maar wordt rekening gehouden met de behoefte aan kort parkeerplaatsen van de aanwezige functies overdag.

Ontheffingen van de blauwe zone worden met terughoudendheid verleend.

E-laadpunten maken geen deel uit van blauwe zones. Wanneer in een blauwe zone vraag is naar een E-laadpunt zal de gemeente hierin faciliteren en het parkeervak hierop aanpassen. Wanneer de vraag naar E-laadpunten in of bij blauwe zones toeneemt, wordt op basis van parkeerdruk bepaald of en zo ja, in welke mate dit mogelijk is.

5.6 Acties Parkeren

1. Parkeerregulering wordt voortgezet.
2. Toepassing van blauwe zones gebeurt selectief.
3. Het gemeentelijk parkeerbeleid wordt nader uitgewerkt in een deelnota. Belangrijke aspecten hierin zullen zijn:
 - a. De gemeentelijke parkeernormen zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2011-2015. Het ABC-locatiebeleid met zijn sterk sturende parkeernormen dat in de Nota Parkeren 1999 is vastgelegd, is vervallen.
 - b. Stimuleren van vervoersmanagement, niet alleen vanuit verkeers- en vervoersbeleid maar ook vanuit ruimtelijk beleid, milieuzorg en energiebesparing.
 - c. Inzetten op maatwerk en daarbij aansluiting zoeken bij het openbaar vervoer en de fiets, de ruimtelijke inrichting en voorlichting.
4. Evaluatie van parkeernormen die vastgesteld zijn in de Nota Parkeernormen 2011-2015.





5.7 Veilig in het verkeer

Verkeersveiligheid blijft ongeacht de daling van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2002 altijd een punt van zorg en aandacht. Nieuwegein doet het op dit gebied steeds beter, er zijn geen blackspots, maar 'beter' is niet goed genoeg.

Verkeersveiligheid wordt op drie manieren bevorderd: via fysieke maatregelen in de weginrichting, via handhaving van de verkeersregels en middels gedragsbeïnvloeding.

In Startnotie GMP+ vastgestelde beleidsuitgangspunten:

1. Binnen de bebouwde kom komen geen black-spots voor waarbij de oorzaak bij weginrichting ligt.
2. De verkeersveiligheid wordt door de gemeente primair bevorderd via het treffen van fysieke (verkeers)maatregelen volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig Verkeer, waarbij rekening gehouden wordt met de minder valide weggebruiker.
3. Vertonen van verkeersveilig gedrag is primair een verantwoordelijkheid van de weggebruiker zelf. De gemeente richt zich op het gebied van gedragsbeïnvloeding voornamelijk op voorlichting in het algemeen en draagt bij in verkeerseducatie voor jeugd in het basisonderwijs en voor senioren in het bijzonder.

Uitdagingen in beleid op het gebied van verkeersveiligheid

Met de groei van het verkeer groeit ook de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid. Zeker in situaties waar verschillende vervoersvormen naast elkaar voorkomen en kwetsbare doelgroepen betrokken zijn. Ook de vergrijzing heeft consequenties voor de verkeersveiligheid. Ouderen zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken en voelen zich minder veilig in het steeds drukker wordende verkeer. Verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van alle verkeersdeelnemers.

Streefwaarden

In navolging van de landelijke en provinciale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid stelt Nieuwegein zich ten doel om in 2020 een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers te hebben bereikt. Nieuwegein volgt hierbij de meest ambitieuze lijn van de provincie Utrecht: 40% minder ziekenhuisgewonden ten opzichte van peildatum 2002 in 2020 en 50% minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van 2002. In 2002 vielen er 33 ziekenhuisgewonden en 3 dodelijke slachtoffers te betreuren. Acceptabel vinden wij 0 verkeersdoden.

Fysieke maatregelen

Bij het inrichten van de weg maakt Nieuwegein gebruik van de richtlijnen van het CROW, van Duurzaam Veilig, en van de voorwaarden die in dit GMP+ gesteld zijn (tenzij er aanleiding is om hiervan af te wijken). Gestreefd wordt naar uniforme, herkenbare weginrichtingen die een voorspelbaar verkeersgedrag mogelijk maken. Ook wordt bij majeure projecten een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd.

Bij scholen zorgt Nieuwegein voor verkeersveilige schoolroutes en een verkeersveilige inrichting van de directe schoolomgeving. In samenwerking met scholen en verkeersouders worden de veilige loop- en fietsroutes vanuit de wijk naar de school in kaart gebracht en gemarkeerd. In combinatie met een lespakket worden kinderen en ouders gestimuleerd hiervan gebruik te maken in plaats van gebruik van de auto.

Handhaving

De verantwoordelijkheid voor het al dan niet plaatsen en beheren van roodlicht- en/of snelheidscamera's ligt niet bij de gemeente. De gezaghebbende en bepalende autoriteit hiervoor is het Bureau Verkeershandhaving (Landelijk Parket Team Verkeer) van het Openbaar Ministerie. Zij bepaalt de plaatsing van camera's, de perioden waarin de camera's in bedrijf zijn en draagt ook zorg voor het innen van de boetes. De gemeente heeft hierin slechts een adviserende rol. De haalbaarheid van het plaatsen van roodlicht/ en-of flitspalen moet dan ook worden getoetst bij het Bureau Verkeershandhaving. Het Bureau Verkeershandhaving (Landelijk Parket Team Verkeer) van het Openbaar Ministerie laat zijn medewerking aan de plaatsing en exploitatie van een camera onder meer afhangen van de mate waarin de camera kan bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid en de mate waarin de wegbeheerder er alles aan gedaan heeft om de inrichting van de weg aan te laten sluiten aan het beoogde verkeersgedrag.

Educatieve maatregelen

Bij verkeerseducatie vervult gemeente Nieuwegein een faciliterende rol. 'Verkeersveilige schoolroutes' is hier een voorbeeld van. Daarnaast stelt Nieuwegein jaarlijks per school een budget voor verkeerseducatie beschikbaar. De scholen bepalen zelf op welke wijze zij verkeerseducatie inpassen in hun lesprogramma.

Veel scholen in Nieuwegein hebben het Utrechts Verkeersveiligheids Label. Dit landelijke keurmerk geeft aan de scholen structureel aandacht besteden aan verkeerseducatie. De coördinatie voor het UVL is ondergebracht bij het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht. In 2011 heeft BRU als gevolg van bezuinigingen besloten de samenwerking met het ROV-Utrecht te beëindigen. Hierdoor kan het ROV-Utrecht niet langer de taken voor het UVL uitvoeren. Daarnaast ligt sinds 2010 de prioriteit van het ROV-Utrecht niet bij het behalen van het UVL, maar bij het actualiseren van verkeerslesmethodes.



Scholen moeten meer zelf doen om het UVL te behalen. Om voor het label in aanmerking te kunnen komen, moeten basisscholen zich aanmelden bij het ROV-Utrecht voor het UVL-traject basisscholen. Het middelbare onderwijs kan ook via het ROV-Utrecht gebruik maken van verkeerseducatieve projecten. Permanente Verkeerseducatie (PVE) heeft tot doel de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen die nodig zijn voor een veilige deelname aan het verkeer. PVE begint bij de verkeersopvoeding van heel jonge kinderen en loopt door tot voorlichting en training aan ouderen. Gemeente Nieuwegein faciliteert dit door doelgroepen te wijzen op de mogelijkheden die de markt biedt.

Acties

1. Het opstellen van het Handboek Stedelijk Tapijt waarin eisen voor het langzaam verkeernetwerk worden vastgelegd. Duidelijk moet worden in hoeverre dit netwerk voldoet aan de kwaliteitseisen en waar ingrepen vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk zijn. Hierbij moet nadrukkelijk rekening gehouden worden met eventuele effecten op het Openbaar Vervoer, maar ook op milieu en leefomgeving.
2. Gemeente Nieuwegein gaat in gesprek met het Openbaar Ministerie om snelheidscamera's te plaatsen op de 'ladderstructuur'.
3. Middels een jaarlijkse verkeersveiligheidsrapportage wordt gemeten of en in welke mate de streefwaarden worden gehaald.
4. In samenwerking met verkeersouders, kinderen, onderwijzers, omwonenden wordt de verkeersveiligheid van loop- en fietsroutes bij scholen verbeterd.
5. Basisscholen wijzen op de mogelijkheid voor het verkrijgen van het UVL-label via het ROV-Utrecht.
6. Middelbare scholen wijzen op de verkeerseducatieve projecten die het ROV-Utrecht biedt.
7. Faciliteren Permanente Verkeerseducatie door doelgroepen te wijzen op de mogelijkheden die de markt biedt.
8. De gemeente sluit aan en maakt gebruik van landelijke en regionale campagnes op het gebied van verkeersveiligheid.
9. Het jaarlijkse budget per school voor verkeerseducatie wordt voortgezet zolang betrokken partner hier hun bijdrage aan kunnen en willen leveren.
10. De gemeente zoekt nieuwe en extra mogelijkheden om de inwoners van Nieuwegein zelf actief te laten deelnemen bij het werken aan een attitude- en gedragsverandering van verkeersdeelnemers in de eigen straat of buurt.

5.8 Een prettig milieu

Ons leefmilieu wordt sterk bepaald door de kwaliteit van het milieu. Autoverkeer is daarbij de belangrijkste bron van luchtvervuiling en hoge geluidbelastingen op woningen. Via het 'Actieplan geluid' en 'Vervolgplanpak luchtkwaliteit Nieuwegein' heeft Nieuwegein knelpunten in kaart gebracht en voorstellen voor maatregelen gedaan.

In startnotitie GMP+ vastgestelde beleidsuitgangspunten:

1. Negatieve gevolgen van gemotoriseerd verkeer voor geluid/ luchtkwaliteit en daarmee voor volksgezondheid, worden zoveel mogelijk voorkomen en ingeperkt, o.m. via verschil in kwaliteit van doorstroming (op A.C. Verhoefweg hoogste doorstroming, op wijkontsluitingsweg iets mindere doorstroming en in de wijk de minste doorstroming).
2. We willen de uitstoot van CO² terugdringen, te bereiken via een (verdere) stimulans van het gebruik van fiets, OV en auto's op duurzame brandstoffen als groengas en elektriciteit.
3. Alternatieven voor het gebruik van de auto worden gefaciliteerd en gestimuleerd.

Uitdagingen op het gebied van leefmilieu en mobiliteit

De Zuidstedeweg heeft een belangrijke functie in het verkeersnetwerk.

Langs deze weg liggen op korte afstand woningen. Om problemen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidbelasting te voorkomen, is hier niet alleen de maximum snelheid is teruggebracht tot 50 km/u, maar zijn ook verkeersregelininstallaties op elkaar afgestemd.

Op een aantal wijkontsluitingen liggen aandachtspunten voor geluid (belasting boven gemeentelijke plandrempel): Batauweg, Sluyterslaan/Richterslaan, deel Wierselaan, deel Sweelincklaan. Langs wijkontsluitingswegen zijn echter weinig mogelijkheden om maatregelen te treffen: stil asfalt en afscherming zijn hier om technische redenen niet toepasbaar. De enige optie is het verbeteren van de geluidisolatie van woningen. In het vastgestelde Actieplan Geluid staat dat gemeente Nieuwegein uit kostenefficiëntie geen maatregelen treft ter verbetering van de geluidisolatie van bestaande woningen.

Langs enkele drukke wegen zijn relatief hoge concentraties van luchtverontreiniging. Woningen liggen hier echter in het algemeen op relatief grote afstand (A.C. Verhoefweg) vandaan. Langs andere wegen is afscherming aanwezig (Wijkerslootweg) of voorzien ('s-Gravenhoutseweg en Zandveldseweg).

Acties



1. De gemeente is verplicht om elke 5 jaar de geluidssituatie in Nieuwegein in beeld te brengen met geluidbelastingkaarten en volgend hierop een actieplan vast te stellen. Het meest recente 'Actieplan geluid' dateert van 2013.
2. De gemeente is wettelijk verplicht om jaarlijks de luchtkwaliteit in beeld te brengen en neemt op basis van het 'Luchtkwaliteitplan Nieuwegein' (2008-091) en de 'Vervolgaanpak luchtkwaliteit Nieuwegein' (2011-094) maatregelen.

6. Goederen vervoeren en varen door Nieuwegein

Gemeente Nieuwegein moet economisch vitaal en aantrekkelijk voor bedrijven blijven. Dit betekent dat er vanuit mobiliteitsbeleid aandacht moet zijn voor stedelijke distributie. Stedelijke distributie omvat alle goederenvervoer met oorsprong of bestemming in de stad, zowel van of naar de ondernemers en publieke instellingen in de stad als naar bewoner/consument. Naast transport zijn ook andere logistieke activiteiten belangrijk zoals het laden en lossen van goederen. Stedelijke distributie moet in samenhang met bereikbaarheid en leefbaarheid worden bekeken. Weliswaar heeft ze een sterke economische functie, maar haar impact op de maatschappelijke leefbaarheid van de stad kan groot zijn.

Uitgangspunten Goederenvervoer Startnotitie GMP+:

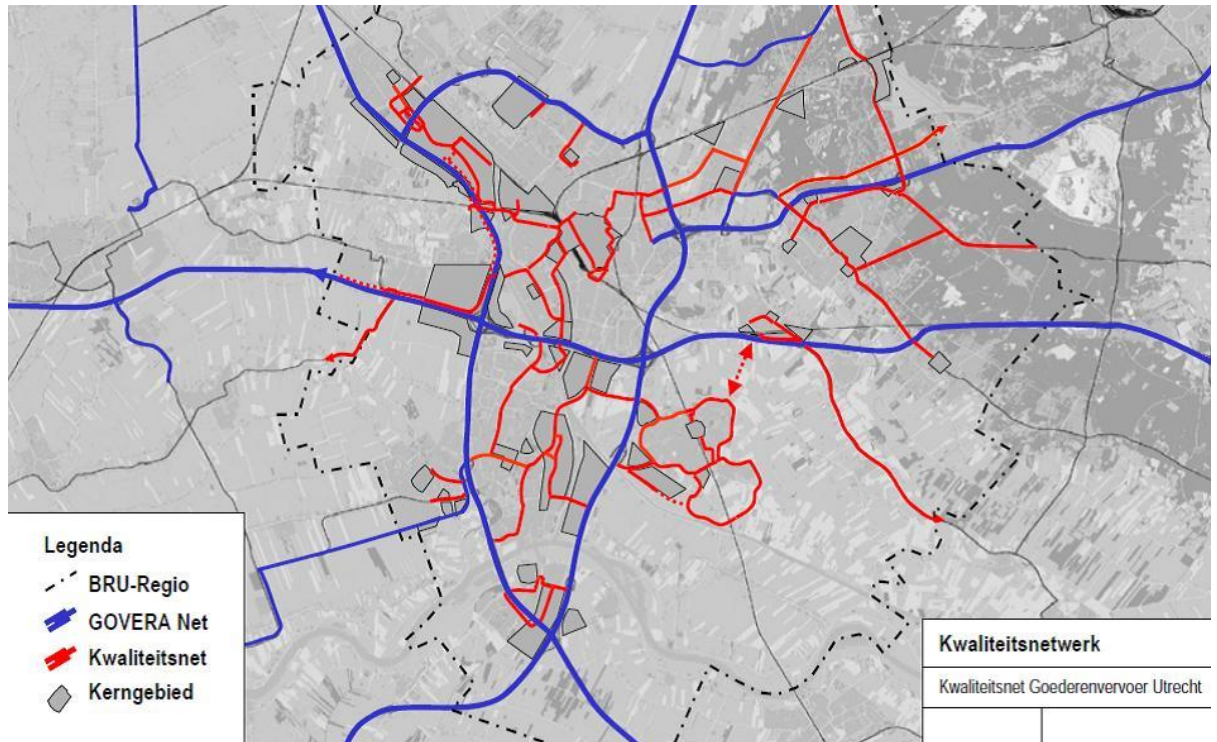
1. Op de stads- en de werkas (de 'Ladderstructuur' uit de Structuurvisie Nieuwegein 2030) staat de doorstroming van het verkeer voorop. Dit is met name ook van belang voor de groei van de Nieuwegeinse economie (zoals verwoord in de Economische Visie Nieuwegein 2011 - 2015) waar autobereikbaarheid als noodzakelijke voorwaarde wordt genoemd.
2. De bedrijventerreinen Plettenburg, Het Klooster en De Liesbosch/Laagraven en grotere stedelijke voorzieningen zijn direct aangesloten op het hoofdwegennet en genereren geen doorgaand (vracht)verkeer door de woonwijken.
3. We streven ernaar om logische distributiepunten voor goederentransport aan te (laten) leggen, bijvoorbeeld t.b.v. binnenstaddistributie.

6.1 Netwerk Goederenvervoer 2030

Bereikbaarheid van Nieuwegein en in het bijzonder de bedrijventerreinen en het stadscentrum is één van de voorwaarden om de stad economisch vitaal te houden. Vrachtverkeer moet hierbij in goede banen worden geleid. Het Nieuwegeinse wegennet voor het vrachtverkeer maakt deel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht.

Het kwaliteitsnet is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra³ waarover goederenvervoer wordt afgewikkeld. Het kwaliteitsnet garandeert een betrouwbare reistijd van deur tot deur, zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en veiligheid. Het kwaliteitsnet is een selectief netwerk waarop het goederenvervoer geconcentreerd wordt. Een selectief netwerk is bedoeld om enerzijds de wegen te ontzien waar vrachtverkeer onwenselijk is. Anderzijds kunnen op de wegen waar vrachtverkeer wel gewenst is gerichte investeringen worden gedaan om het goederenvervoer te faciliteren. Het faciliteren van vrachtverkeer betekent niet dat alle negatieve gevolgen hiervan geaccepteerd worden. Veiligheid en leefbaarheid moeten gewaarborgd blijven. Daarnaast moeten eventuele maatregelen ruimtelijk inpasbaar zijn binnen realistische financiële ruimten.

(³Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht onderscheidt drie economische centra: bedrijventerreinen, solitaire bedrijven die door hun omvang veel vrachtverkeer genereren en centrumlocaties. Voor de selectiecriteria van de economische centra met een regionaal economisch belang wordt verwezen naar het BRU beleidsstuk 'Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht'.)



Kaart 8 Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Regio Utrecht (Bron: Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Regio Utrecht – BRU - 2006)

Tot het kwaliteitsnetwerk behoort niet de volledige 'ladderstructuur'. De Graaf Florisweg maakt er geen deel van uit. Ook de Symfonielaan is er geen onderdeel van. De Weg van de Binnenvaart, de Hollandhaven, de Marconibaan, de Martinbaan, en de Structuurbaan zijn essentiële wegen voor het goederenvervoer doordat ze samenhangen met de bereikbaarheid van bedrijfslocaties. Kaart 9 laat zien waar die bedrijfslocaties in Nieuwegein en de regio zich bevinden.



Kaart 9 Bedrijfslocaties Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Regio Utrecht (Bron: Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Regio Utrecht – BRU - 2006)

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht houdt ook rekening met het Nieuwegeinse Stadscentrum als belangrijke centrumlocatie.

Het beleid van Nieuwegein is er op gericht de 'stadsas' van de 'ladderstructuur' zo min mogelijk met vrachtverkeer te belasten. Alleen vrachtverkeer met een bestemming in de omliggende woonwijken is acceptabel. Vrachtverkeer dat bedrijventerreinen als bestemming heeft gebruikt zoveel mogelijk de 'werkas'. Dat betekent dat de aansluitingen op de A27 (Het Klooster) en de A12 (Liesbosch/Laagraven)



van essentieel belang zijn voor dit type verkeer en dat de kwaliteit van die aansluitingen overeenkomstig de streefwaarden is.

Streefwaarden netwerk Goederenvervoer

De kwaliteitseisen die aan het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht worden gesteld zijn opgebouwd uit vier onderdelen (zie bijlage 5), samengevat:

- Fysieke kwaliteit van het netwerk.
- Bereikbaarheid van het netwerk; de reistijd in de spits mag maximaal 1,5 keer de reistijd buiten de spits zijn. Buiten de spits is 95% van de verplaatsingen op tijd.
- Veiligheid op het netwerk; er komen geen black spots voor. Alle wegen worden zoveel mogelijk conform Duurzaam Veilig ingericht. Er gelden hoge normen voor incidentmanagement. Er mogen geen knelpunten qua externe veiligheidsrisico's zijn.
- Leefbaarheid op en rondom het netwerk: de landelijke normen op het gebied van lucht en geluid mogen niet worden overschreden.

6.2 Uitdagingen Goederenvervoernetwerk

Bevoorrading winkelcentra

Winkelcentra moeten bereikbaar zijn voor vrachtverkeer. Winkelcentra liggen in woongebieden. Het vrachtverkeer dat winkels van voorraden voorziet, moet die winkelcentra kunnen bereiken. Dit houdt in dat niet alleen de wegen van de 'ladderstructuur' geschikt moeten zijn voor dit bevoorradingsverkeer, maar ook onderliggende wegen zoals gebiedsontsluitingswegen met 50 km per uur regiem of erftoegangswegen met 30 km per uur regiem. Hierbij gelden dezelfde kwaliteitseisen die aan het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht worden gesteld.

Bezorging aan huis

De opkomst van webwinkels leidt tot andere distributiestromen: bezorging vanuit en aan huis. Dit zijn dus stromen die nog verder in de wijk doordringen. Vaak worden die bezorgingen uitgevoerd door bestelwagens te gebruiken. Het gaat hier vaak om kleine hoeveelheden bestellingen. Naar verhouding hebben die bestelwagens een groter impact op het milieu dan grote vrachtwagens waarvan de laadruimte zo efficiënt mogelijk wordt benut. Het mobiliteitsbeleid van gemeente Nieuwegein wil het gebruik van duurzame vervoerswijzen voor bezorging vanuit en aan huis faciliteren. Te denken valt aan het gebruiken van elektrische wagens en elektrische fietsen. Fietskoeriers kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal voertuigbewegingen in de stad. Bovendien gebeuren de transporten emissieloos. Een goede reden om nog meer te investeren in fietsvriendelijk mobiliteitsbeleid. Indien van grote voertuigen gebruik wordt gemaakt stimuleert de gemeente de inzet van stadsdistributiesystemen.

Uitleverpunten

Gemeente Nieuwegein ziet een belangrijke rol weggelegd voor het bedrijfsleven in het goederenvervoerbeleid. Bedrijven hebben veel baat bij een goed functionerend verkeersnetwerk en vervullen hierin ook een rol. Investerings in verbetering van het goederenvervoer willen we dan ook faciliteren. Dit kan ook in de vorm van mobiliteitsmanagement in het goederenvervoer zijn (zie hoofdstuk 8). Gemeente Nieuwegein wil daarnaast met het bedrijfsleven bekijken wat de mogelijkheden zijn om het gebruik van schonere voertuigen te bevorderen zonder dat dit de bedrijfsvoering van het bedrijfsleven ernstig schaadt. Ook wil gemeente Nieuwegein in overleg met bedrijven de mogelijkheden van lokale goedereuitleverpunten onderzoeken. Goedereuitleverpunten beperken het vrachtverkeer in verblijfsgebieden. Ze spelen in op de groei van webwinkels en het toenemend aantal kleine leveringen. De goederen worden afgeleverd op het goedereuitleverpunt en daar door de klant opgehaald.

Laden en lossen

Laden en lossen is een onderdeel van stedelijke distributie. Zonder een laad- en loszone kunnen winkels niet bestaan. Gemeente Nieuwegein faciliteert de laad- en losvoorzieningen in het openbare gebied, met inachtneming van eisen aan inrichting en gebruik. Eigenaren van winkels of bedrijven kunnen op eigen terrein een laad- en loszone hiervoor aanleggen. Voor het realiseren hiervan is overleg met gemeente een vereiste. Onder meer moet door de gemeente getoetst worden of er wordt voldaan aan verkeersveiligheidseisen, of er geen gevolgen zijn voor de inrichting van de openbare weg en of de in- en uitritten op de juiste plaats liggen ten opzichte van de openbare weg. Een bevoorradingprofiel, een objectieve schets van de bevoorradingssituatie in een gebied, is een goed hulpmiddel bij het bepalen van maatregelen op het gebied van bevoorrading. Het initiatief hiervoor ligt bij de veroorzaker.

6.3 Acties Goederenvervoer

1. Zorg dragen voor een bewegwijzering die er toe leidt dat vrachtverkeer op de daarvoor gewenste wegen rijdt.
2. Vruchtverkeerverboden op gezette tijden handhaven, zoals op de Graaf Florisweg en Symfonielaan.
3. In gesprek gaan met het bedrijfsleven om gebruik van alternatieve duurzame, schonere vervoerswijzen te stimuleren en logistiek te verbeteren ten gunste van de leefbaarheid van woongebieden.



4. De gemeente stimuleert alternatieven voor bevoorrading via bijvoorbeeld een distributienetwerk zoals in 2013 in de Binnenstad is gestart (door Binnenstadservice). De gemeente kan dergelijke initiatieven faciliteren door bv. ondersteuning te verlenen via communicatie, verlenen van onthefingen of vergunningen en publiciteit.



Plettenburgerbaan - Martinbaan

6.4 Vaarwegen: Vervoer over het water

De vaarwegen in Nieuwegein bestaan uit het Amsterdam Rijnkanaal, de Lek, het Lekkanaal, het Merwedekanaal, de Vaartse Rijn, de Doorslag en de Hollandsche IJssel. Al deze vaarwegen zijn open voor gemotoriseerde vaartuigen.

Naast deze vaarwegen is er in Nieuwegein een veerdienst tussen Nieuwegein en Vianen, VreVia genaamd. De veerpont speelt een belangrijke rol in het woon-werkverkeer van en naar Vianen. Daarnaast maken veel scholieren uit Vianen gebruik van de verbinding om in Nieuwegein naar school te gaan. Ook maken veel inwoners van Nieuwegein-zuid gebruik van het veer om boodschappen te doen in Vianen. Daarnaast heeft het veer een betekenis op het gebied van toerisme en recreatie. Het maakt deel uit van belangrijke regionale fiets- en wandelroutes in de provincie.

Streefkwaliteit

Voor vervoer over water geldt dat de wachttijd bij de sluisen een belangrijk criterium is. Deze wachttijd bedraagt maximaal 30 minuten.

6.5 Uitdagingen vaarwegen

Goederenvervoer over water is over het algemeen een duurzame en efficiënte manier van vervoeren met potentie om ook het wegennet te ontlasten. Waar mogelijk wordt dit bevorderd. Nieuwegein werkt mee aan het realiseren van een 3e sluiscolk bij de Prinses Beatrixsluis in het Lekkanaal en aan het onderzoek naar een regionale haven in het noorden van bedrijventerrein Het Klooster.

Het Lekkanaal is de belangrijkste rechtstreekse hoofdvaarwegverbinding tussen de Rotterdamse en Amsterdamse havens. Jaarlijks passeren ongeveer 50.000 schepen de Prinses Beatrixsluis. Steeds grotere schepen gebruiken het Lekkanaal. Hierdoor dreigt de Prinses Beatrixsluis een knelpunt te worden. Om een betere doorstroming van de scheepvaart te bereiken, verbreedt Rijkswaterstaat het Lekkanaal. Het toenemend goederenvervoer over water vraagt niet alleen om aanpassing van het Lekkanaal, maar ook om extra opslagcapaciteit voor containers. Capaciteit is te vinden in de regionale haven bij Het Klooster.

Over een aantal vaarwegen liggen beweegbare bruggen. Deze kunnen barrières vormen, zeker wanneer het hoofdwegen betreft. Het gaat om de bruggen de Doorslagbrug (over de Doorslag) in de Noordstedeweg/Vreeswijksestraatweg, de Blauwebrug (over het Merwedekanaal) in de Structuurbaan/Symfonielaan en de Wiersebrug (over het Merwedekanaal) in de Ambachtsweg/Graaf Florisweg.

Om de hinder voor het wegverkeer tijdens de spitsperioden te beperken, zijn deze bruggen voor de recreatievaart gestremd van 07.00 tot 09.00 uur en van 16.30 tot 18.00 uur. Tijdens de avondspits komt



het vaak voor dat er toch nog lange wachtrijen auto's voor de openstaande brug staan. Voor de doorstroming en de verkeersveiligheid van het wegverkeer is het wenselijk om de stremming van de bruggen voor de recreatievaart te vervroegen naar 16.00 uur en te verlengen tot 18.30 uur.

6.6 Acties Vaarwegen

1. Met Rijkswaterstaat in overleg treden om de spitsperioden van de bruggen te verlengen met een half uur eerder en later. Bruggen gaan dan tussen 16.00 en 18.30 uur niet omhoog.
2. De gemeente Nieuwegein onderschrijft dat het voet- en fietsveer VreVia met haar 127.000 overzettingen per jaar een regionaal knooppunt is geworden voor het voetgangers- en fietsverkeer. Daarom zal, zolang door de exploitant het bestaansrecht aangetoond kan worden, gemeente Nieuwegein het voet-/ fietsveer blijvend financieel ondersteunen.
3. Gemeente Nieuwegein onderzoekt de realisatie van de regionale haven op Het Klooster.
4. Gemeente Nieuwegein werkt mee aan het realiseren van een 3e sluiscolk bij de Prinses Beatrixsluis.



Merwedekanaal

7. Verkeersmanagement: het wegennetwerk beter benutten.

De komende jaren wordt het drukker op de woon- en werkassen van Nieuwegein en de daarbij behorende verbindingswegen. Verkeersmanagement kan knelpunten voorkomen en een bijdrage leveren aan bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De inzet van verkeersmanagement richt zich op een betere benutting van de wegenstructuur voor alle modaliteiten: auto, OV en goederenvervoer.

In startnotitie GMP+ vastgestelde beleidsuitgangspunt:

Op de stads- en de werkassen (de 'Ladderstructuur' uit de Structuurvisie Nieuwegein 2030) staat de doorstroming van het verkeer voorop. Dit is met name ook van belang voor de groei van de Nieuwegeinse economie (zoals verwoord in de Economische Visie Nieuwegein 2011 - 2015) waar autobereikbaarheid als noodzakelijke voorwaarde wordt genoemd.

7.1 Uitdagingen Verkeersmanagement

Dynamisch verkeersmanagement

Dynamisch verkeersmanagement wordt ingezet om verkeersstromen over (delen van) het netwerk te sturen. Dynamisch Verkeersmanagement draagt bij aan het verminderen van onnodige autokilometers door het minimaliseren van zoekverkeer en stimuleert de overstap van auto naar OV en/of naar de fiets nabij Park & Ride locaties door het leveren van betrouwbare verkeers- en reisinformatie. Provincie Utrecht is Programmamanager van het VERDER project Regionaal Verkeersmanagement. Gemeente Nieuwegein is hierbij aangesloten.

Om te zorgen dat alle maatregelen voor verkeersmanagement op rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen in onderlinge samenhang werken, vindt aansturing van de maatregelen plaats vanuit één regionale verkeersmanagementcentrale. De wegbeheerders stellen de kaders en zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor verkeersmanagement. De verkeerscentrale heeft hierin een verkeerskundige coördine-



rende functie voor wegbeheerders en hulpdiensten. Met de meetgegevens is het mogelijk om het Nieuwegeinse verkeer op de beste manier de stad uit te leiden. Dit gebeurt door het inwinnen van verkeersinformatie, het op basis daarvan informeren van weggebruikers via routefinformatiepanelen die in de berm staan, in-car systemen en het aanpassen van instellingen van verkeerslichten.

7.2 Opbouw Regionaal Verkeersmanagement netwerk 2030

Het Nieuwegeinse voor RVM beschikbare wegennet bestaat uit de 'ladderstructuur', aangevuld met de Marconibaan, de Martinbaan, en de Structuurbaan, de Taludweg en de Symfonielaan. In bijlage 6 staat het totale voor RVM Beschikbare wegennet van Midden Nederland.



Kaart 10 Beschikbaar wegennet Nieuwegein RVM (Bron: DVM Sturingsvisie Midden Nederland – 2009) *Streefkwaliteiten*

In de spits is de norm dat de reistijd op het Hoofdwegennet tussen de stedelijke gebieden 1,5 maal langer mag duren dan de reistijd tijdens 'free flow' snelheid (de tijd die nodig is om een bepaalde afstand af te leggen wanneer er geen knelpunten zijn). Voor een free flow snelheid van 100 km/uur geldt dus een streefsnelheid van $100 : 1,5 = 65$ km/uur. Voor een stedelijke verbindingsweg geldt een norm van 2,0.

7.3 Uitdagingen in verkeersmanagement

Dynamisch Verkeersmanagement is gebonden aan randvoorwaarden. De verkeersveiligheid en leefbaarheid (geluid en lucht) op het gehele netwerk mag als gevolg van maatregelen niet zodanig verslechteren dat er knelpunten optreden. Autoverkeer wordt dan ook zoveel mogelijk gebundeld op daarvoor geschikte hoofdwegen. Omleidingsroutes gaan altijd via het voor RVM beschikbare wegennet. De wijkontsluitingswegen die niet zijn opgenomen in het voor Dynamisch Verkeersmanagement beschikbare wegennet hebben een functie voor het bestemmingsverkeer. Trambanen en HOV-assen moeten zoveel mogelijk beschikbaar blijven. OV-haltes moeten bereikbaar blijven en het ontsluitend vervoer dient zo min mogelijk hinder te ondervinden. Ook fietsroutes moeten veilig blijven. Tevens moeten hulpdiensten kunnen beschikken over geëigende routes.

Regelscenario's zorgen er voor dat het verkeer vanuit Nieuwegein geïnformeerd wordt over de op dat moment meest geschikte route naar de snelweg of Utrecht Centrum.

Regelscenario 'Nieuwegein Uit', een voorbeeld van een regelscenario:

- Het verkeer vanaf de Zuidstedeweg in Nieuwegein heeft twee mogelijke routes richting Utrecht / knooppunt Oudenrijn, namelijk:- route Wijkerslootweg / A2,- route A.C. Verhoefweg / A12.
- Op drukke momenten (voornamelijk in de ochtendspits) kan er op beide routes vertraging ontstaan.



Hiervoor is een regelscenario opgesteld. Doel is om het verkeer 'Nieuwegein Uit' te spreiden over de twee uitvalswegen richting de snelweg zodat de doorstroming verbetert in Nieuwegein. Wanneer er grote vertraging ontstaat op de route Wijkerslootweg / A2, of op de route A.C. Verhoefweg / A12 zal het verkeer geïnformeerd worden over een alternatieve route. Dit heeft op 2 punten effect:

- bij vertraging op de route A.C. Verhoefweg / A12, wordt het verkeer gestuurd over de route Wijkerslootweg / A2. Hiermee wordt de route over de A.C. Verhoefweg ontlast en zal de vertraging daar beperkt worden. Voor de weggebruiker is het effect dat hij de snelste route kan kiezen.
- bij een file op de route Wijkerslootweg / A2, wordt het verkeer gestuurd over de route A.C. Verhoefweg / A12.

Het regelscenario 'Nieuwegein Uit' moet op drie onderdelen verder ontwikkeld worden.

- **Functioneel beheer VRI's** Vanuit de gemeente Utrecht is aangegeven dat de VRI's bij Papendorp nog voldoende restcapaciteit hebben. Wanneer toch blijkt uit de evaluatie dat de capaciteit niet voldoende is kunnen de VRI's worden opgenomen in dit scenario. Hierover dient overleg plaats te vinden met de gemeente Utrecht.
- **Monitoring en inzet** In het scenario wordt nu gebruik gemaakt van het monitoringsmiddel TomTom. In de toekomst is het wenselijk dat voor de monitoring en voor het bepalen van het moment van inzet, een netwerk management systeem gebruikt gaat worden. Hiervoor moet wel eerst het basismeetnet worden uitgerold en worden geïmplementeerd.
- **Uitbreiding scenario** Het scenario kan in de toekomst uitgebreid worden met inzet van VRI's op de beide routes uit dit scenario. Ook en uitbereiding van het aantal routes (bijvoorbeeld routes in Nieuwegein oost) is mogelijk.

7.4 Acties Verkeersmanagement

1. In samenwerking met Provincie (Programmamanager) en BRU zorg dragen voor inwinnen van verkeersgegevens (het project basismeetnet verkeersgegevens).
2. In samenwerking met Provincie en BRU regelscenario's opstellen en verder ontwikkelen.
3. In samenwerking met Provincie en BRU zorg dragen voor de communicatie tussen verkeerscentrale en VRI of netwerk van VRI's.
4. Verspreiding door Regionale Verkeerscentrale van actuele verkeersinformatie via serviceproviders die de informatie via incar systemen, dynamische routeinformatiepanelen langs de weg verspreidt. Hierdoor kunnen reizigers voorafgaand en tijdens de reis een betrouwbare inschatting van de reis maken.
5. Dynamische bewegwijzering: Op cruciale schakels in het verkeersnetwerk wordt de bewegwijzering geoptimaliseerd, zodat de capaciteit om verkeer te verwerken schakelbaar wordt. Voorbeeld hiervan is de dynamische rijstrookindeling op het kruispunt Plettenburgerbaan-Martinbaan. Hierbij worden afhankelijk van het verkeersaanbod, 1 of 2 rijbanen gereserveerd voor linksafslaand verkeer.

7.5 Groene Golf

Weggebruikers zien graag een 'groene golf' op hun route. De verschillende rijrichtingen krijgen groen, afhankelijk van het verkeersaanbod op het betreffende kruispunt. De weggebruiker die op de 'groene golf' zit, heeft niet snel de indruk dat hij onnodig lang voor een rood verkeerslicht staat te wachten. Verkeer op de zijrichtingen en overstekend langzaam verkeer echter worden geconfronteerd met langere wachttijden. De trambaan in Nieuwegein is een beperkende factor voor de groene golf.

K oppeling Verkeersregelinstallaties

Uit onderzoek (bijlage 7) blijkt dat alleen op de Zuidstedeweg beperkt voordeel valt te behalen met het koppelen van de verkeerslichten. Op de A.C. Verhoefweg en 's-Gravenhoutseweg wordt een groene golf niet aanbevolen, omdat verkeer uit de wijken dan in veel slechtere mate deze wegen op kan rijden. Dit verkeer moet dan langer wachten en staat dan langer in de wijken. Dit komt doordat de tram de kruispunten doorsnijdt en de verkeersregelsystemen hiermee rekening moeten houden. Een voorbeeld hiervan is de situatie aan de Richterslaan.



Situatie Richterslaan-A.C.Verhoefweg

Op de Zuidstedeweg zijn de verkeerslichten tussen de oprit Zoomstede en de Kapittelstede in de rijrichting van oost naar west op elkaar afgestemd.

In de tegengestelde rijrichting kan dit niet, omdat dan zijwegen onnodig lang rood krijgen, bijvoorbeeld de Kapittelstede.

Een adaptieve netwerkregeling kan een oplossing bieden. Ze biedt mogelijkheden om verkeer dat niet op de te koppelen hoofdstroom rijdt, zoals kruisend- en langzaam verkeer toch optimaal in te passen.

7.6 Actie

- Onderzoek verrichten naar de kosten, effecten en baten van een adaptieve netwerkregeling.

8. Mobiliteitsmanagement: verleiden...

Mobiliteitsmanagement is het geheel aan niet-infrastructurele maatregelen dat gericht is op het beïnvloeden van de keuzes van de verkeersdeelnemers. Met name de piekmomenten zijn hierbij van belang. Het draagt bij aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van Nieuwegein.

Uitgangspunten Mobiliteitsmanagement startnotitie GMP+:

1. Op de stads- en de werkas (de 'Ladderstructuur' uit de Structuurvisie Nieuwegein 2030) staat de doorstroming van het verkeer voorop. Dit is met name ook van belang voor de groei van de Nieuwegeinse economie (zoals verwoord in de Economische Visie Nieuwegein 2011 - 2015) waar autobereikbaarheid als noodzakelijke voorwaarde wordt genoemd.
2. De regionale OV Visie is leidend voor de wenselijke ontwikkeling van het OV in Nieuwegein. De verwachting is dat deze visie bijdraagt aan het aanbieden van OV als volwaardige vervoerskeuze. Deze gewenste ontwikkeling houdt in dat de Nieuwegeiners worden gefaciliteerd en verleid om voor minimaal 50% van hun reizen het OV en/of de fiets te nemen.

8.1 Uitdagingen Mobiliteitsmanagement

Verleiden

Een belangrijke voorwaarde is dat de infrastructuur voor fietsers en openbaar vervoer van goede kwaliteit is waardoor mensen worden verleid hiervan gebruik te maken. De reiziger maakt in principe de keuze voor de vervoerswijze die hem het meeste oplevert (product, imago, prijs, gemak). Gewoon-tegedrag speelt daarbij een belangrijke rol. Bij het doorbreken van gewoontegedrag is het van belang om verandermomenten te benutten en de juiste informatie op het juiste moment aan te bieden aan de reiziger.

Het verleiden van reizigers en verladers van goederen tot het gebruik van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen of tot het reizen op een tijdstip buiten de ochtend- en avondspits is mogelijk door:

- het aanbieden van betrouwbare en actuele informatie over reistijden;
- het aanbieden van betrouwbare en actuele informatie over routes van alternatieve vervoerswijzen;
- het aanbieden van betrouwbare en actuele informatie over voorzieningen voor alternatieve vervoerswijzen (fietsenstallingen, oplaadpalen voor elektrische vervoersmiddelen);
- het promoten om fietsend naar het werk te gaan;
- het promoten om met het Openbaar Vervoer naar het werk te gaan.

Samenwerken

De overheid kan niet eindeloos fysieke infrastructurale maatregelen treffen om de groeiende mobiliteit op te vangen. Andere partijen hebben hier ook een rol in. De verantwoordelijkheid op dit gebied van inwoners, werknemers, bezoekers, bedrijven, instellingen, branche-organisaties, vervoer- en transport-bedrijven, investeerders, corporaties, bewonersorganisaties en maatschappelijke organisaties krijgt steeds meer een medebepalende rol.



Nieuwegein Mobiel is een voorbeeld van een mobiliteitsplatform. Gemeente Nieuwegein werkt hierin samen met BRU, Provincie Utrecht en bedrijven uit Nieuwegein. Het doel van dit platform is om structureel het spitsverkeer te verminderen. Het initiatief voor dit soort platforms ligt bij bedrijven. Gemeente Nieuwegein probeert hierin te faciliteren.

Vestigingsbeleid

Mobiliteitsmanagement maakt daarnaast steeds meer deel uit van ruimtelijke ontwikkelingen. In de Nota Parkeernormen uit dit zich in een mobiliteitstoets. Een ander voorbeeld is bedrijventerrein Het Klooster waar parkmanagement geldt. Dit houdt in dat bedrijven een plan moeten opstellen waarin staat hoe zij aan mobiliteitsmanagement doen in hun vestiging op Het Klooster.

Voorbeeldfunctie

De gemeente Nieuwegein heeft op het gebied van mobiliteitsmanagement een voorbeeldfunctie en biedt haar werknemers instrumenten aan die tot bewust verplaatsingsgedrag moeten leiden en hen verleiden tot gebruik van duurzame vervoersmiddelen en het in mindere mate belasten van het (auto)spitsverkeer.

Andere vormen van mobiliteitsmanagement

Andere voorbeelden van mobiliteitsmanagement zijn:

- telewerken;
- collectief vervoer vanaf transferia en P&R zones;
- dubbelgebruik van parkeerplaatsen (niet alle functies hebben een gelijktijdige bezetting);
- autodelen;
- bewustwordingsacties en educatie;
- starten van of deelnemen aan een mobiliteitsplatform, dit is een werkgroep waarbinnen bedrijven de knelpunten in bereikbaarheid inventariseren en bekijken hoe ze gezamenlijk en individueel kunnen bijdragen aan een oplossing van die knelpunten.

Streefkwaliteiten Mobiliteitsmanagement

- Mobiliteitsmanagement draagt bij aan verandering van de Modal Split. Nu wordt 40% van alle verplaatsingen met fiets en Openbaar Vervoer afgelegd. In 2020 is dit 48%.
- Mobiliteitsmanagement draagt bij aan een jaarlijkse groei van OV-gebruik (trein/tram/bus) van gemiddeld 2,5% tot 2020 en daarna een groei van minstens dat niveau.

8.2 Acties Mobiliteitsmanagement

Nieuwegein treft de volgende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement:

1. Nieuwegein werkt samen met andere overheden en partners in een mobiliteitsplatform om mobiliteitsmanagement te stimuleren.
2. We hanteren een mobiliteitstoets bij vestiging van nieuwe bedrijven.
3. Nieuwegein geeft zelf het voorbeeld als het gaat om mobiliteitsmanagement in haar eigen gemeentelijke organisatie.
4. De gemeente sluit aan en maakt gebruik van landelijke en regionale campagnes op het gebied van mobiliteitsmanagement.
5. Gemeente beoordeelt op basis van de modal split en de jaarlijkse groei van OV-gebruik of mobiliteitsmanagement nog meer een rol moet spelen bij het verleiden van verkeersdeelnemers om vervoersmiddelen als de fiets en OV meer dan de auto te gaan gebruiken.

9. Actie- en uitvoeringsprogramma: wat willen we doen, hoe kunnen we het doen...

Het GMP+ bevat acties. Acties die een nauw verband hebben met de beleidsuitgangspunten die in de door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie zijn neergelegd en laten zien hoe we het beleid zichtbaar tot uitdrukking willen laten komen met als doel mensen te verleiden andere, duurzamere vervoerswijzen te kiezen dan de auto.

Uitgangspunten Uitvoeringsprogramma startnotitie GMP+

1. Uitwerking van de in het GMP+ op te stellen beleidskaders, worden met de relevante maatschappelijke belanghebbenden besproken.
2. De voorgenomen maatregelen dienen realistisch en financieel haalbaar te zijn.

9.1 Vertaling naar een actie- en uitvoeringsprogramma

De acties zijn verschillend van aard. Sommigen zijn al heel uitvoeringsgericht. Andere acties zitten nog op regionaal strategisch niveau (Openbaar Vervoer bijvoorbeeld). Het uitvoeringsprogramma maakt onderscheid in:

1. Inbedding in het regionale beleid en programmering.
2. Projectplannen voor het nemen van een uitvoeringsbeslissing en de financiële programmering voor nieuwe infrastructuur. De verdiepingsslag houdt in dat het actiethema nader wordt geconcre-



tiseerd in een projectplan, zodat duidelijk wordt op welke wijze de uitvoering daadwerkelijk kan plaatsvinden, wanneer en tegen welke kosten. Op basis van een bepaald projectplan kan een separaat uitvoeringsbesluit worden genomen.

3. Integrale plannen en onderhoudsprojecten.

Nadat de gemeenteraad het GMP+ heeft vastgesteld worden de verschillende acties zoveel mogelijk ingepland in financiële programma's en stedelijke en regionale plannen. Voor financiële dekking zijn diverse mogelijkheden, maar ook beperkingen, in beeld:

- Budget aanpak Fietsknelpunten (€100.000,= per jaar);
- Budget Inrichten verkeersveilige schoolomgeving (€50.000,= per jaar);
- Onderhoudsbudgetten ('werk met werk maken');
- Subsidies (Brede Doel Uitkering voor verkeer en vervoer);
- Op basis van co-financiering middelen beschikbaar stellen voor onderwerpen op het gebied van verkeer;
- Publiek-private samenwerking (PPS).

9.2 Hoofdpijnen voor het uitvoeringsprogramma

Het gemeentebestuur geeft in dit GMP+ haar visie op de mobiliteit weer. Het daadwerkelijk uitvoeren van de projecten en maatregelen zal stap voor stap plaatsvinden. Na vaststelling van het GMP+ door de Gemeenteraad zal er binnen een half jaar een uitvoeringsprogramma worden opgesteld waarin wordt aangegeven welke projecten (t/m 2019) de gemeente binnen 5 jaar wil uitvoeren met de beschikbare middelen vanuit onderhoudsbudgetten en de te verwachten subsidiegelden. Ook zal daarbij voor de langere termijn een doorkijk naar de op stapel staande projecten worden gegeven (niet noodzakelijk herwijs met beoogd uitvoeringsjaar). Daarbij is samenwerking met andere partijen (Provincie Utrecht, BRU, ondernemers, instellingen) een belangrijke voorwaarde.

De rode draad in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid zijn de vier pijlers van dit beleid: duurzaamheid, bereikbaarheid, samenhang met de stadsontwikkeling en gedragsbeïnvloeding.

Tabel 1 Hoofdpijnen voor het uitvoeringsprogramma

	Duurzame economische ontwikkeling	Leefbaarheid en Milieu
Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> • Goederen vervoer over water. • Veerpont tussen Vianen en Nieuwegein. • Haven in Het Klooster. 	<ul style="list-style-type: none"> • Om de vijf jaar Actieplan Geluid. • Jaarlijkse monitoring luchtkwaliteit op basis van het 'Luchtkwaliteitplan Nieuwegein' en de 'Vervolgaanpak luchtkwaliteit Nieuwegein'. • Inzetten op lager energiegebruik en lagere CO² uitstoot door en gebruik van groene energie in het Openbaar Vervoer.
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Verhogen kwaliteit fietsnetwerk. • Verhoging kwaliteit voetgangersnetwerk. • Verhoging kwaliteit Openbaar Vervoer netwerk: OV-aanbod meer gericht op keuzereiziger en op relaties waar OV een duidelijke toegevoegde waarde heeft. • Maatwerk bij parkeren, aansluiting zoeken bij openbaar vervoer, fiets, ruimtelijke inrichting en voorlichting. • Kwaliteitsnet Goederenvervoer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van Ketenmobiliteit.
Samenhang met Stadsontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> • Openbaar Vervoer knooppunten in het bijzonder Nieuwegein stadscentrum. • Versterken van de werkassen voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. • Versterken van de woonassen voor de bereikbaarheid van de woongebieden. • Versterken van de stadsentrees, in het bijzonder die bij de A27 vanwege de verdere ontwikkeling van Het Klooster. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van gebruik van schonere voertuigen. • Samen met het bedrijfsleven de mogelijkheden van lokale goederenuitleverpunten onderzoeken.
Gedragsbeïnvloeding	<ul style="list-style-type: none"> • De parkeerplaats op eigen terrein telt mee in de parkeernorm. • Het stimuleren en faciliteren van initiatieven die als doel hebben de verkeersveiligheid van en naar school te verbeteren. • Regionaal Verkeersmanagement. • Mobiliteitsmanagement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het aanbieden van betrouwbare en actuele informatie over reistijden. • Het aanbieden van betrouwbare en actuele informatie over routes van alternatieve vervoerswijze. • Het aanbieden van betrouwbare en actuele informatie over voorzieningen voor alternatieve vervoerswijzen (fietsenstallingen, oplaadpalen voor elektrische vervoersmiddelen). • Het promoten om fietsend naar het werk te gaan. • Het promoten om met het Openbaar Vervoer naar het werk te gaan.



9.3 Schaalniveau's voor het uitvoeringsprogramma

Tabel 2 Schaalniveau's voor het uitvoeringsprogramma

Schaalniveau's voor het uitvoeringsprogramma

Thema's	Rijk	Provincie	Regio	Stad	Wijk
Netwerk en voorzieningen Openbaar Vervoer		x	x	x	
OV knooppunten		x	x	x	
Verbetering kwaliteit fietsnetwerk hoofdroutes			x	x	
Verbetering kwaliteit fietsnetwerk overige routes				x	x
Netwerk fietsenstallingen				x	x
Hoofdwegennet autoverkeer	x	x		x	
Kwaliteitsnet Goederenvervoer			x	x	x
Bewegwijzering Goederenvervoer				x	
Regionaal Verkeersmanagement		x	x	x	
Inrichting bestaande wijken en verblijfsgebieden					x
Verkeersveiligheid				x	x

Aan de Gemeenteraad van Nieuwegein wordt jaarlijks een overzicht aangeboden van de projecten die uit dit GMP+ voortkomen die in dat jaar op de agenda staan.