

# 1 Bijlage 1 – Startnotitie GMP+

## Startnotitie GMP+

2 0 1 2 - 3 7 0

### 1. Inleiding

Op 20 juni jl. heeft er, op basis van een discussienotitie, in een raadsinformatieavond een eerste oriënterende discussie plaatsgevonden over het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Plus (GMP+). Een bondige (en niet woordelijke) weergave van deze bijeenkomst is bijgevoegd.

Tijdens deze raadsinformatieavond bleek dat er op een aantal onderdelen op het terrein van verkeer en vervoer sprake is van verschillen in opvattingen tussen de diverse partijen. De raadsleden gehoord hebbende is daarom met hen afgesproken de discussienotitie om te bouwen tot deze nu voorliggende startnotitie, waarin o.a. uitgangspunten staan beschreven die als richtsnoer voor toekomstig mobiliteitsbeleid moeten gaan fungeren.

Na vaststelling van deze startnotitie kan gestart worden met het uitwerken van het GMP+.

### 2. Collegeprogramma en Structuurvisie Nieuwegein 2030

In zowel het Collegeprogramma als de Structuurvisie worden nieuwe ambities op het terrein van mobiliteit geformuleerd die in het huidige verkeersbeleid nog niet zijn vastgelegd. Het is van belang dat het duidelijke verband met de Structuurvisie wordt benadrukt, zowel qua inhoud als qua tijdshorizon; de fysieke inrichting van de stad heeft duidelijke gevolgen voor het mobiliteitspatroon.

Ook is er behoefte aan het bieden van een duidelijker vervoerskeuzemogelijkheid aan (potentiële) reizigers: per auto, OV, fiets en/of te voet. Al deze vervoersystemen dienen op een kwalitatief dusdanig niveau te worden gebracht of gehouden dat reizigers zelf de beste afweging kunnen maken welk transportmiddel op dat moment voor hen het beste is. De intentie is te streven naar het aanbieden van volwaardige keuzemogelijkheden.

Hiervoor wordt in deze startnotitie een uitwerkingsvoorstel gedaan.

De in §4 beschreven uitgangspunten worden bestuurlijk vastgesteld. Dit biedt een kader voor een nadere, gedetailleerde uitwerking van het GMP+. Het proces van totstandkoming van dit gedetailleerd GMP+ wordt hierna beschreven.

### 3. Participatie en besluitvormingsproces

Tijdens de raadsessie van 20 juni is gesteld dat het een goede zaak is het GMP+ in overleg met belangengroepen vorm te geven, maar dat de gemeente moet waken voor een te uitgebreid participatietraject. Benadrukt werd ook dat het GMP+ uiteraard uiteindelijk door de Gemeenteraad wordt vastgesteld, daarbij zoveel mogelijk rekening houdend met de resultaten van het te doorlopen traject.

Van externe partijen willen we graag een inhoudelijke inbreng op het GMP+. Zij zijn tenslotte de partijen die in de praktijk te maken krijgen met de uitwerking ervan, maar ook deskundigheid bezitten. Door hen in een vroeg stadium bij de planvorming te betrekken kunnen we hun ideeën, maar ook kritiek meenemen in het denkproces en tot een gedeeld resultaat komen.

Er worden bijeenkomsten en overleggen georganiseerd met deze (georganiseerde) belanggroeperingen, conform onze Participatienota, te weten:

- Wijknetwerken Nieuwegein,
- Hulpdiensten,
- WMO-raad,
- Fietsersbond, afdeling Nieuwegein,
- Buurgemeenten (de directe: Houten, Vianen, IJsselstein, Utrecht),
- Transport en Logistiek Nederland (TLN/EVO),
- Kamer van Koophandel,
- Veilig Verkeer Nederland,
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht,
- Ondernemersverenigingen,
- Bestuur Regio Utrecht,
- Provincie Utrecht,
- Stichting Natuur en Milieu,
- (samenwerkende) Ouderenbonden,
- Jongerenraad,
- ANWB,
- IVN/Vogelwacht, afdeling Nieuwegein.

Deze al dan niet georganiseerde belangengroepen zullen in een startbijeenkomst (nader) worden geïnformeerd over doel en proces van het gehele traject en zij zullen om verdere medewerking worden gevraagd. Ook zal hen worden verteld dat zij op wisselende momenten en in wisselende samenstelling tijdens het traject om advies worden gevraagd.

Doel: verzamelen van input voor de aanpak van vraagstukken zoals genoemd in discussienotitie GMP+, gebaseerd op de in §4 beschreven uitgangspunten. Vervolgens wordt het feitelijke GMP+ geschreven. Gedurende dat proces zal het dus zo zijn dat één, meerdere of alle belangengroepen om reacties op tussenproducten en/of vraagstukken worden verzocht; dat zal digitaal gebeuren.

Wanneer het concept GMP+ gereed is, zal weer met alle belangengroepen bijeen worden gekomen om het te bespreken en gemeentelijke afwegingen en keuzen te verduidelijken.

Daarna zal het concept GMP+ ter advisering (nogmaals) aan de wijknetwerken worden voorgelegd. Dit is conform de afspraken die met de wijknetwerken bij dit soort beleidsontwikkeling zijn gemaakt (Convenant). Desgewenst zal in een plenaire bijeenkomst het plan toegelicht worden. Het is aan de wijkplatforms om e.e.a. ook terug te koppelen naar de wijkbewoners.

Communicatie naar al deze extern betrokkenen is gedurende het proces van belang. Via de gemeentelijke kanalen zoals de gemeentepagina en website wordt het brede publiek geïnformeerd. De participanten en de Gemeenteraad houden we tussentijds via een digitale nieuwsbrief op de hoogte van de stand van zaken. Gedurende het gehele proces worden alle reacties verzameld in een document en van commentaar voorzien met als doel de inspraak en verwerking hiervan voor de Gemeenteraad en het college zo duidelijk mogelijk te maken.

Het GMP+ zal een facetnota zijn: het beschrijft de uitgangspunten vanuit het perspectief van verkeer en vervoer op basis van de ambities als verwoord in het collegeprogramma 2010-2014. Daar waar het gaat om het ruimtelijk beleid is de integraliteit gewaarborgd doordat het GMP+ de inbreng vormt vanuit het verkeers- en vervoersbeleid bij o.a. nieuwe bestemmingsplannen en gebiedsgerichte projecten. Daar waar concrete integrale afwegingen gemaakt moeten worden zal de onderlinge samenhang op dat moment (nader) in beeld worden gebracht. Ook daar geldt weer een traject conform de Participatienota.

Het college heeft eind februari de handreiking 'Samen met de Stad, Inspraak en Burgerparticipatie' vastgesteld. Deze handreiking is opgesteld op verzoek van de Gemeenteraad. Deze handreiking zal in de nader in te vullen contacten met de (leden van de) belangengroepen als leidraad dienen.

Op dit moment kan al wel worden gesteld dat de bestuursstijl de participatieve stijl is, dat de functie van de belangengroepen primair is om breed draagvlak voor beleid te verkrijgen maar dat consensus hierover met de belangengroepen geen voorwaarde maar wel het streven is, en dat de Gemeenteraad uiteindelijk – gelezen hebbende de ambtelijke en maatschappelijke adviezen – een eindbeslissing neemt en daarmee het beleid vaststelt.

#### **4. De uitgangspunten**

Door het vaststellen van uitgangspunten wordt een kader aangegeven voor het GMP+. Er zal terdege rekening worden gehouden met vastgesteld beleid, indien wijziging geen toegevoegde waarde heeft. Het gaat er nu om dat duidelijk wordt in welke richting het GMP+ vormgegeven kan worden.

Deze beleidsmatige uitgangspunten (het 'wat') zijn hard, d.w.z. ze zijn niet onderhandelbaar door derden zoals bijvoorbeeld de eerder opgesomde (georganiseerde) belangengroeperingen. Hoe aan deze uitgangspunten uitvoering kan worden gegeven (het 'hoe') is wel bespreekbaar.

Het voorstel is bestuurlijk de volgende uitgangspunten vast te stellen:

#### **Fiets**

1. Een kwart van al onze verplaatsingen en een derde van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer, doen we met de fiets. Binnen die afstand is in Nieuwegein elke bestemming vanaf vrijwel elke herkomst met de fiets bereikbaar. Daarom wordt in het kader van Nieuwegein Fietsstad er naar gestreefd het fietsnetwerk naar een hoog niveau brengen op gebied van veiligheid, volledigheid (ontbrekende schakels), herkenbaarheid (rode deklagen, 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).

### **Openbaar vervoer**

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 Nieuwegeiners 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 de busroutes door woonwijken rijden alleen zo schoon mogelijke bussen, die voldoen aan de dan vigerende Europese emissienorm zoals afgesproken bij de concessieverlening.

### **Auto**

1. Op de stads- en de werkas (de 'Ladderstructuur' uit de Structuurvisie 2030) staat de doorstroming van het verkeer voorop. Dit is m.n. 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 overlast van autoverkeer – m.n. 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. De gemeente stimuleert door actief te communiceren over schone vervoersmogelijkheden, maar ook door plaatsing van oplaadpunten voor elektrische auto's te faciliteren via bijvoorbeeld parkeerruimte en bebording.
4. 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.
5. We streven ernaar om logische distributiepunten voor goedertransport aan te (laten) leggen, bijvoorbeeld t.b.v. binnenstaddistributie.

### **Voetganger**

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.

### **Verkeersveiligheid**

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.

### **Duurzaamheid**

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 CO<sub>2</sub> 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.

### **Parkeren**

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.
6. Bij relevante ontwikkelingen in gebieden, niet aansluitend aan gereguleerde gebieden, is een beargumenteerde uitzondering op voorgaande regel mogelijk.

## **Algemeen**

1. Daar waar beleidslijnen en getroffen en voorgenomen maatregelen uit het 'oude GVVP' nog steeds actueel en afdoende zijn, worden deze overgenomen in nieuw beleid.
2. Uitwerking van de in het GMP+ op te stellen beleidskaders, worden met de relevante maatschappelijke belanghebbenden besproken.
3. De voorgenomen maatregelen dienen realistisch en financieel haalbaar te zijn.

## **5. Financiën**

Tijdens de raadsinformatieavond op 20 juni kwam aan de orde dat er op dit moment niet of nauwelijks geld beschikbaar is om maatregelen op het terrein van verkeer en vervoer te nemen. Noch in het collegeprogramma noch in de begroting zijn voor het GMP+ financiële middelen gereserveerd. Er moet dus gezocht worden naar alternatieve financieringsmogelijkheden. Op dit moment bestaan er de volgende wijzen van financiering waarvan gebruik gemaakt kan worden:

- a. uit efficiencyoverwegingen zullen de maatregelen gecombineerd worden met het reguliere wegonderhoudsprogramma. Het budget voor wegonderhoud is echter berekend voor één op één vervangingen (wat er nu ligt komt exact, doch vernieuwd terug) van de huidige situatie. Op deze wijze is de uitvoering van infrastructurele projecten (voortkomend) uit het GMP+ een langdurig traject. Het GMP+ dient als kader (met als basis de vastgestelde uitgangspunten) om te zijner tijd gelden aan te vragen voor projecten geïnitieerd vanuit het GMP+.
- b. zoals al gebruikelijk worden voor gemeentelijke infrastructurele projecten subsidie(s) aangevraagd bij de beheerder van de BDU-gelden (momenteel BRU). Criterium daarvoor is veelal dat projecten (ook) duidelijk een regionaal verkeers- en vervoersdoel moeten dienen.
- c. ook kunnen marktpartijen worden benaderd om projecten te realiseren via een (soort) publiek-private samenwerking (PPS). Onderzocht zal nog moeten worden of dit een geschikte financieringswijze is om onze lokale infrastructuurprojecten gerealiseerd te krijgen.

Bij alle wijzen geldt dat het steeds een bijdrage in de projecten betreft. Er zal altijd nog een eigen bijdrage van de gemeente noodzakelijk blijken. Daartoe zal dan een nader voorstel worden gedaan, inclusief een dekkingsvoorstel, aan het college van B&W en Gemeenteraad.

## **6. Voorstel:**

Dit alles in overweging nemende is het voorstel in te stemmen met de in §4 genoemde uitgangspunten en het GMP+ conform het beschrevene in deze startnotitie ter hand te nemen.

De verwachting is dat besluitvorming in de Gemeenteraad over het uiteindelijke GMP+ voor haar zomerreces in 2013 kan gaan plaatsvinden.

## 2 Bijlage 2 - Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' heeft als doel om zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en overprogrammering op regionaal niveau te voorkomen. De ladder bestaat uit drie treden (de 3 B's):

1. **Behoeftte:** voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte waarin nog niet elders in de regio is voorzien? Het kan zowel om een kwantitatieve als een kwalitatieve behoefte gaan.
2. **Binnen- of buitenstedelijk:** indien er sprake is van een actuele regionale behoefte, dan moet worden beoordeeld of deze in bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden gerealiseerd, eventueel door benutting van beschikbare gronden, herontwikkeling of transformatie van bestaande locaties.
3. **Bereikbaarheid met meerdere modaliteiten:** indien gekozen moet worden voor een locatie buiten het stedelijke gebied, dan gaat de voorkeur uit naar een plek die (in de toekomst) bereikbaar is via verschillende vervoerswijzen.

### **Wanneer is de ladder van toepassing?**

De duurzaamheidsladder is van toepassing op alle bestemmingsplannen die vanaf 1 oktober 2012 worden vastgesteld. De ladder geldt bij stedelijke ontwikkelingen zoals bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur, indoorsport en leisure.

### **Wat betekent dit voor projecten?**

Idealiter wordt in een vroeg stadium aan de hand van duurzaamheidsladder gekeken of het project past bij de regionale behoefte en of de functies binnenstedelijk kunnen worden gerealiseerd. Deze locatie- en behoefteafweging wordt dan in de tekst van het bestemmingsplan opgenomen. Maar ook als een project al verder is gevorderd, dan dient de motivatie in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Indien het ontwerp bestemmingsplan al ter inzage is gelegd dan kan vertraging ontstaan omdat het besluit -vanuit de ladder - alsnog nader gemotiveerd moet worden. Dit kan tijd vragen indien er geen (objectieve) informatie beschikbaar is over het bestaande regionale aanbod en de actuele behoefte. Maar wanneer niet voldaan wordt aan de voorwaarden zoals genoemd in de duurzaamheidsladder bestaat het risico dat in een gerechtelijke procedure het besluit tot bijvoorbeeld het vaststellen van het bestemmingsplan wordt vernietigd wegens het ontbreken van een zorgvuldige motivering.

### **3 Bijlage 3 – Kwaliteitseisen en Actualisatie van fietsnetwerk**

De kwaliteit van het fietsnetwerk bepaalt het fietsklimaat en is daarmee medebepalend voor het mobiliteitsgedrag. De Fietsnota uit 2004 houdt hiermee nadrukkelijk rekening. Bijlage 6 van die Nota onderscheidt kwaliteitseisen in doorstroming, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid en verwijst voor ontwerpeisen naar de richtlijnen uit *'tekenen voor de fiets'*, een uitgave van het CROW. Belangrijke maatstaven voor een aantrekkelijk fietsnetwerk zijn: samenhang, directheid, veiligheid, aantrekkelijkheid, comfort, herkenbaarheid en vindbaarheid. Om mensen te verleiden de auto te verruilen voor de fiets moet de komende jaren nog meer dan ooit de kwaliteit van het fietsnetwerk centraal staan en er continue aandacht voor de fietser zijn. Fietsroutes krijgen een volwaardige plaats in de stad, zoals dat ook met hoofdwegen voor de auto het geval is.

#### *Samenhang*

Het hoofdfietsnetwerk moet goed aansluiten op het onderliggende fietsnetwerk door de wijken, op regionale hoofdfietsroutes (zoals Fiets Filevrij routes, zie bijlage 3) en op belangrijke verkeersaantrekkende locaties in en rondom de stad. Wijkverbindingen krijgen specifieke aandacht, in het bijzonder de verbindingen die doorkruist worden door de hoofdwegenstructuur die door reizigers als barrière kan worden gezien. Die barrière kan leiden tot het gebruik van de auto in plaats van de fiets voor de binnenstedelijke verplaatsing.

#### *Directheid*

De directheid van fietsroutes zijn van invloed op de reistijd. Wil de fiets een volwaardig alternatief zijn voor de auto dan moet de reistijd per fiets daarmee kunnen concurreren. Omrijdafstanden moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en de doorstroming moet op hoofdfietsroutes zoveel mogelijk ongehinderd zijn. Ook het stalen van de fiets bepaalt hoe snel een reiziger op de plaats van bestemming is. Om de directheid van de fiets te vergroten, moeten op bestemmingen waartoe het hoofdfietsnetwerk naar leidt goede en voldoende stallingvoorzieningen aanwezig te zijn.

#### *Veiligheid*

Op het hoofdfietsnet worden conflicten met kruisend verkeer tot een minimum beperkt. Fietsen en motorvoertuigen zijn zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Snelheidsverschillen tussen fietsen en motorvoertuigen op conflictpunten worden zoveel mogelijk gereduceerd. Het hoofdfietsnet is herkenbaar voor alle weggebruikers. Verkeersoplossingen zijn zoveel mogelijk uniform. De fietsroutes moeten ook sociaal veilig zijn.



### *Aantrekkelijkheid*

De vormgeving van de fietsinfrastructuur en de inpassing hiervan in de omgeving zijn van invloed op de aantrekkelijkheid van de hoofdfietsroutes.

### *Comfort*

Comfort houdt in dat een vlotte en comfortabele doorstroming voor het fietsverkeer mogelijk is. Dit vertaalt zich in eisen ten aanzien van verharding, hellingen, bochten en omgeving.

### *Herkenbaarheid*

Ieder onderdeel van de hoofdfietsroute dient als zodanig herkenbaar te zijn.

### *Vindbaarheid*

Kwaliteit betekent ook dat de fietser gemakkelijk zijn of haar weg vindt binnen het hoofdfietsnetwerk en zich op elk moment goed kan oriënteren. Een goed bewegwijzeringsstelsel leidt de fietser tot in de juiste wijk van zijn of haar bestemming en zoveel mogelijk tot aan de afslag naar het onderliggend wegennet waar de bestemming het meest dichtbij ligt.

## **Actualisatie fietsnetwerk in 2011**

Op basis van een werkbijeenkomst met de Gemeenteraad in 2011 en de inventarisatie in het kader van de fietsknelpunten is het fietsnetwerk ten opzichte van het fietsnetwerk dat in de Fietsnota 2004 staat geactualiseerd.

De actualisatie is tweeledig. Enerzijds hebben onderdelen van routes een andere status gekregen. Anderzijds zijn ontbrekende schakels benoemd.

### **Route(status)wijzigingen:**

- de Zuidstedeweg is als onderdeel van de regionale hoofdfietsroute IJsselstein – Nieuwegein - Houten vervangen door de route via de Batauweg-zuid en de Noordstedeweg; daardoor zijn de routedelen Weg naar de Poort, Griendwal, Terpwal, Plettenburgerbaan, Laagravenseweg t/m Houtenseweg (N409) toegevoegd aan het hoofdfietsroutenetwerk;
- het fietspad langs de oostzijde van de Doorslag, tussen Parkhout en Geinoord, is inmiddels gerealiseerd en – evenals de vervolgroute naar IJsselstein-zuid – toegevoegd aan het hoofdfietsroutenetwerk;
- Helmkruid – Noorderpad (langzaam verkeerstunnel onder 's-Gravenhoutseweg) – Wiersedijk; de aanwezige sportfunctie in het zuidelijk deel van het Park Oudegein wordt versterkt, waardoor de al aanwezige regionale functie op sportgebied uit de regio die hier – al dan niet in club-/competitieverband – komen sporten, nog breder wordt; Helmkruid zou dan ingericht kunnen worden als fietsstraat;
- de Veerweg – de verbindingsweg vanaf het aanvullend fietsnet (Lekboulevard) – zat tot nu toe niet in het fietsnetwerk; dit is echter de enige verbinding van/naar de voet-/fietsveerpont VreVia en dient daarom toegevoegd te worden aan het aanvullend fietsnet.

**Nieuwe ontbrekende schakels:**

1. Biezenwade: inprikker vanaf de Laagravenseweg (N408, t.h.v. de fietstunnel) De Liesbosch in. Deze verbinding maakt het mogelijk naar Utrecht te fietsen via De Liesboschbrug. Fietsers kunnen door deze route het drukke kruispunt Ravenswade mijden en een kortere, verkeersveiligere route kiezen;
2. De verbinding Jutphase Vreeswijksestraatweg met de Herenstraat. Deze kan de route Jutphase Vreeswijksestraatweg – Herenstraat aanzienlijk verkorten. Bovendien haalt ze verkeersdruk van de oversteek Herenstraat, Noordstedeweg, Brugpad weg;
3. De route naar Het Klooster (Waterliniedok) en het Recreatietransferium A27. Deze twee locaties moeten ook per fiets te bereiken zijn;
4. Fietsverbindingen langs de A27 richting Vianen en Houten. Dit zijn belangrijke ontbrekende schakels in het zuid-oosten die de gemeenten Vianen, Houten en Nieuwegein ook vanuit deze hoek goed met elkaar verbinden. Deze wens wordt ook gedeeld door de 2 genoemde buurgemeenten. Er wordt gezamenlijk opgetrokken richting Rijkswaterstaat om dit gerealiseerd te krijgen;
5. De verbinding langs de oostzijde van de A.C. Verhoefweg, gedeelte tussen Taludweg en Papendorpsepapad (fietspad langs Amsterdam-Rijnkanaal). Er ontstaat een fietsroute naar Papendorp en een alternatieve route tussen de binnenstad van Nieuwegein en Utrecht. De route gaat langs Blokhoeve, via Zuilenstein en Jutphaas-Wijkersloot;
6. Als Rijnenburg wordt ontwikkeld moet er via de Galecopperzoom een fietsverbinding worden aangelegd ter ontsluiting van dit recreatiegebied en om de toekomstige bewoners van Rijnenburg te verleiden naar Nieuwegein te komen om er te werken, te winkelen, naar school te gaan enzovoorts;
7. De vervolgroute aan de noord-oostzijde van de toekomstige Nieuwe Heemstedsebrug, van/naar Houten en Utrecht (via De Liesbosch, zie voorgaande punt).

## 4 Bijlage 4 – Fiets Filevrij routes

Het project Fiets filevrij verbetert bestaande fietsroutes in Nederland die langs fileknooppunten lopen, door onder meer het wegnemen van barrières, het verhogen van de kwaliteit en actieve communicatie over de routes.

Doel is automobilisten die op fietsbare afstand wonen te stimuleren om de fiets te pakken naar het werk én de fiets als gelijkwaardig vervoermiddel van auto en openbaar vervoer in woon-werkverkeer tot 15 kilometer. Het doel van Fiets Filevrij is een substitutie van auto naar fiets te bereiken van circa 5% in het woon-werkverkeer op de betreffende route. Om dit te bereiken ligt het accent op het verbeteren van bestaande routes: het verhogen van kwaliteit en imago.

Uit onderzoek blijkt dat mensen bereid zijn te fietsen naar het werk tot afstanden van 15 kilometer. Zijn deze routes ook nog snel en comfortabel dan is het zelfs één van de redenen voor automobilisten om over te stappen op de fiets.

De maatregelen moeten zorgen voor een comfortabele, duidelijke, logische, goed leesbare regionale snelfietsroute.

In 2013 uitgevoerde maatregelen:

Locatie op de route	Maatregelen/aandachtspunten
Kruising Blauwebrug - Utrechtsestraatweg	Aanbrengen asfalt
Herenstraat	Fietssymbolen en belijning aanbrengen
Herenstraat	Rode toplaag aanbrengen op fietsstroken
Utrechtsestraatweg	Rode toplaag fietsstroken/fietspaden
Kruising Utrechtsestraatweg - Remiseweg	Fietsoversteek realiseren
Remiseweg	Dubbelzijdig fietspad aanleggen
Remiseweg	Fietsoversteek realiseren
Utrechtsestraatweg (Remiseweg – Taludweg)	Dubbelzijdig fietspad aanleggen



*Overzichtskaat van Fiets Filevrij route Nieuwegein.*

De noord-zuidroute staat voor 2013 op de uitvoeringsagenda. De oost-west route (van en naar Plofsluis) is een wenselijke route die in samenhang met de brug over het Amsterdam Rijnkanaal moet worden ontwikkeld. In 2014 moet onderzocht worden wat de meest wenselijke inrichting voor fietsers is. Verkeersveiligheid is hier maatgevend.

## **5 Bijlage 5 – Fysieke kwaliteitseisen kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht**

### **Streefwaarden netwerk Goederenvervoer**

De kwaliteitseisen die aan het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht worden gesteld zijn opgebouwd uit vier onderdelen:

#### **- Streefwaarden Fysieke Kwaliteit**

De streefwaarden voor de fysieke kwaliteit staan in de tabel. Hierin is ook het begrip stroomweg opgenomen. Stroomwegen hebben als primaire functie het verkeer zo snel mogelijk van A naar B te geleiden. Het betreft hier met name lange afstandsverkeer. In de praktijk gaat het om autosnelwegen en autowegen.

#### **- Streefwaarden Bereikbaarheid**

Wanneer de intensiteit/capaciteitsverhouding hoger is dan 0,75 is er sprake van congestie, verminderde doorstroming en verslechtering van de bereikbaarheid. 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. Maximaal 20% heeft een afwijking van 10 minuten of meer. Eventuele groene golven moeten zijn afgestemd op acceleratiekenmerken van vrachtverkeer.

#### **- Streefwaarden Veiligheid**

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.

#### **- Streefwaarden Leefbaarheid**

De landelijke normen op het gebied van lucht en geluid mogen niet worden overschreden.

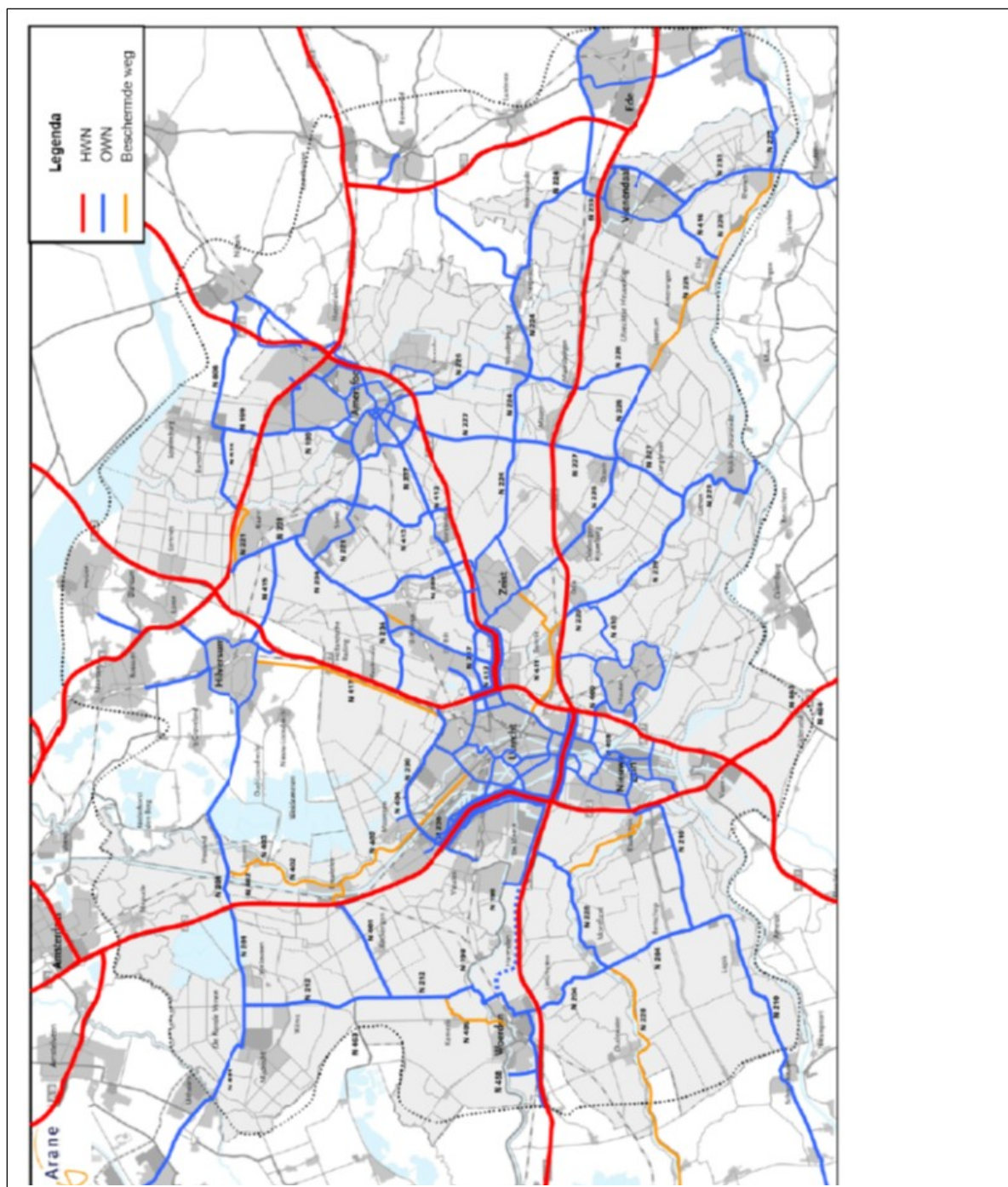
## Overzicht kwaliteitseisen Fysieke Kwaliteit Goederenvervoer Regio Utrecht deel 1

Fysieke kwaliteit		stroomwegen	logistieke routes I	logistieke routes II
A	Kruispunttype: Rotonde	TLN norm (mn verharding in centrum rotonde), bron: blad tin, of CROW 126a	TLN norm (mn verharding in centrum rotonde), bron: blad tin, of CROW 126a	TLN norm (mn verharding in centrum rotonde), bron: blad tin, of CROW 126a
B	Kruispunttype: Chicane	ontwerpnormen vergelijkbaar met rotonde	ontwerpnormen vergelijkbaar met rotonde	ontwerpnormen vergelijkbaar met rotonde
C	Kruispunttype: VRI	gem. wachttijd maximaal 2 minuten + Afgestemd op acceleratiekenmerken / signalering van vrachtverkeer	gem. wachttijd maximaal 2 minuten + Afgestemd op acceleratiekenmerken / signalering van vrachtverkeer	gem. wachttijd maximaal 2 minuten + Afgestemd op acceleratiekenmerken / signalering van vrachtverkeer
D	Kruispunttype: Voorrangssituatie	Voorrang op het kwaliteitsnetwerk	Voorrang op het kwaliteitsnetwerk	Voorrang op het kwaliteitsnetwerk
F	Overhangende bomen	Minimaal 5 meter boven het wegdek (CROW-richtlijnen hoogtebeperking + 0,5 meter)	Minimaal 4,5 meter boven het wegdek (CROW-richtlijnen hoogtebeperking + 0,25 meter)	Minimaal 4,5 meter boven het wegdek (CROW-richtlijnen hoogtebeperking + 0,25 meter)
G	Vrachtverkeersverboden	Geen vrachtverkeersverboden	Geen vrachtverkeersverboden	Geen vrachtverkeersverboden
H	Inhaalverboden (ps. Vanuit veiligheidsoogpunt positief)	dynamisch inhaalverbod wanneer $I/C > 0,56$	geen inhaalverbod	inhaalverboden mogelijk
I	Verboden Landbouwverkeer	Verbod landbouwverkeer	Verbod landbouwverkeer	Verbod landbouwverkeer
J	Spoorwegovergangen	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers
K	Fietsoversteken	geen, of ongelijkvloers	geen, of geregeld met VRI	geen, of geregeld met VRI
L	Voetgangersoversteken	geen, of ongelijkvloers	geen, of geregeld met VRI	geen, of geregeld met VRI

## Overzicht kwaliteitseisen Fysieke Kwaliteit Goederenvervoer Regio Utrecht deel 2

Fysieke kwaliteit		stroomwegen	logistieke routes I	logistieke routes II
M	Hoogtebeperkingen	Minimaal 4,6 meter (CROW-richtlijnen)	Minimaal 4,6 meter (CROW-richtlijnen)	Minimaal 4,6 meter (CROW-richtlijnen)
N	Lengtebeperkingen en LZV-geschiktheid	25,25 m lengte minimaal mogelijk	25,25 m lengte minimaal mogelijk	18,75 m lengte minimaal mogelijk
O	Beschikbare wegbreedte / -profiel	Minimaal 3,95 per rijrichting, geen gemengd verkeer	Minimaal 2,75 - 3,5 meter per rijrichting afhankelijk van snelheid, vrijliggende rijbanen en / of fietspaden(CROW-richtlijnen)	Minimaal 3,4 - 4,6 meter totaal beide richtingen afhankelijk van intensiteit fietsverkeer
P	Maximaal toegestane aslast	Voldoen aan in Nederland maximaal toegestane gewichten; minimaal 60 ton toelaatbaar	Voldoen aan in Nederland maximaal toegestane gewichten; minimaal 50 ton toelaatbaar	Voldoen aan in Nederland maximaal toegestane gewichten; minimaal 50 ton toelaatbaar
Q	Verhardingstype	Beton- of asfaltverharding	Beton- of asfaltverharding	elementenverharding (klinkers) mogelijk
R	Bermverhardingen	nvt	bermverharding (tegen kantelongevallen), daar waar geen sprake is van een harde kant (vluchtstrook, trottoir, parkeren)	bermverharding (tegen kantelongevallen), daar waar geen sprake is van een harde kant (vluchtstrook, trottoir, parkeren)
S	Drempels	geen drempels	geen drempels	Aleen vrachtautovriendelijke drempels
T	(Brom)fietsvoorzieningen	vrijliggende (brom)fietsvoorzieningen	vrijliggende (brom)fietsvoorzieningen (indien fysiek mogelijk)	geen gemengd verkeer, minimaal aanliggend fietspad (visueel herkenbaar)
U	Langsparkeren	geen langsparkeren	geen langsparkeren	Maximaal langsparkeren aan één zijde
V	Vluchtstroken	Vluchtstroken op stroomwegen	-	-
W	Laad- en losplaatsen	geen laad- en lossen op de rijbaan	geen laad- en lossen op de rijbaan	laad- en losplaatsen toegestaan
X	Doelgroepstroken	-	-	-
Y	Beweegbare bruggen	gemiddelde wachttijd maximaal 2 minuten	gemiddelde wachttijd maximaal 2 minuten	gemiddelde wachttijd maximaal 2 minuten
Z	Verboden gevaarlijke stoffen	Geen verboden	Geen verboden	Geen verboden

## Bijlage 6 – Beschikbare regionale netwerk RVM



*Beschikbaar wegennet voor RVM in Midden Nederland*

Bron: RVM Sturingsvisie Midden Nederland - 2009



## Bijlage 7 – Groene Golf

Op de Zuidstedeweg zijn de verkeerslichten zo geprogrammeerd dat je, bij groen licht op de eerste kruising en een gemiddelde snelheid van ongeveer 50 km/u, automatisch ook groen licht krijgt op de volgende kruising(en). Je hoeft dan minder vaak te stoppen, wachten en weer optrekken. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit, de verkeersdoorstroming en het comfort voor de automobilist. Bovendien bespaar je zo brandstof.

De verkeerslichten op de doorgaande wegen in Nieuwegein zijn op dit moment al goed op elkaar afgestemd. Ze 'communiceren' met elkaar en werken onder bepaalde omstandigheden als groene golf. Uit onderzoek blijkt dat een optimalisatie van deze afstemming op andere locaties nauwelijks leidt tot een verdere verbetering van de doorstroming en de luchtkwaliteit.

De gemeenteraad is van dit besluit (2010/8073) en het daarbij behorende onderzoek op 9 juni 2010 schriftelijk op de hoogte gesteld.

Uit dit onderzoek dat uitgevoerd is door een verkeersadviesbureau blijkt dat:

- op de Wijkerslootweg en de Weg naar de Poort al een geavanceerd systeem voor een optimale doorstroming functioneert. Hier zijn geen verbeteringen meer te behalen;
- een groene golf op de Plettenburgerbaan en de Zandveldseweg - 's Gravenhoutseweg nauwelijks voordelen voor doorstroming en luchtkwaliteit biedt;
- op het noordelijk deel van de A.C. Verhoefweg (kruisingen met Taludweg en Symfonielaan) een groene golf verkeerskundig kansrijk is. Bovendien kan het de luchtkwaliteit enigszins verbeteren. Realisatie is echter niet wenselijk, met name omdat het systeem bij een toename van de hoeveelheid verkeer op de (reeds zwaar belaste) kruising met de Taludweg niet meer functioneert;
- op de overige locaties het aandeel doorgaand verkeer te klein is of dat er door invoer van een groene golf een (nog) aantrekkelijke(r) sluiproute ontstaat.

## **Bijlage 8 – Structuurvisie**

### *Structuurvisie Nieuwegein 2030, Nieuwegein Verbindt*

Begin 2010 is de structuurvisie voor Nieuwegein door de gemeenteraad vastgesteld. De Structuurvisie geeft de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030 op hoofdlijnen weer en beoogt daarmee een kader te bieden voor tussentijdse initiatieven. Binnen een gemeente is een structuurvisie de planfiguur met het hoogste abstractieniveau.

In de Structuurvisie is vastgelegd dat de periode van groei en uitleg voorbij is en dat nu de opgave 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.

De bijzondere bevolkingsopbouw door de zeer snelle groei van de gemeente heeft tot gevolg dat, als er geen woningen bij worden gebouwd, in de komende jaren de bevolking zal dalen en zal ontgroenen en vergrijzen bij een gelijkblijvend aantal woningen.

Een belangrijke opgave is het aantrekkelijk houden van Nieuwegein voor de 'tweede generatie'. De kinderen van toen moeten met hun eigen jonge gezin een plek kunnen vinden in Nieuwegein. De opgave is om meer woningen voor jongeren en senioren, al dan niet in combinatie met zorgvoorzieningen, te realiseren.

Op het gebied van werken is vernieuwing, transformatie en herstructurering van bedrijventerreinen aan de orde. 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.

Kaart 1 geeft het beschreven integrale ontwikkelbeeld 2030 weer.



**Kaart 1**

**Integraal ontwikkelingsbeeld 2030**

**Bron: Nieuwegein Verbindt, Structuurvisie Nieuwegein 2030**

In de Structuurvisie Nieuwegein 2030 zijn vier stadsbrede ontwikkelthema's benoemd, waarvan er twee voor mobiliteit van belang zijn:

- 'Nieuwegein Verbindt!': intensiveren en versterken van de verbindingen in de stad en met het buitengebied en verbeteren van de kwaliteit van de publieke ruimte;
- 'Duurzaam Nieuwegein!': de stad neemt haar verantwoordelijkheid jegens omgeving en volgende generaties door deze niet onnodig te belasten met milieuknelpunten en waar mogelijk deze milieuknelpunten te verminderen.

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.

---

## **UIT STRUCTUURVISIE NIEUWEGEIN 2030**

(P. 9 EN 10)

### ***Verbinden als rode draad bij de invulling van het begrip kwaliteit***

*"Bij de invulling van het begrip 'kwaliteit' in Nieuwegein is 'verbinden' de rode draad, zowel in sociaal als in fysiek opzicht. In sociaal opzicht het verbinden van mensen onderling; meer mogelijkheden voor ontmoeten, ook in de publieke ruimte. En in fysiek opzicht het 'verbinden' van voorzieningen en het creëren van routes voor langzaam verkeer die de wijken verbinden, de woongebieden verbinden met de werk- en winkelgebieden en die Nieuwegein verbinden met de stad Utrecht en de weidse landschappen van grote rivieren, Groene Hart en Nieuwe Hollandse Waterlinie. Invulling geven aan 'kwaliteit' en 'verbinden' leidt tot een betekenisvolle stad voor de inwoners van Nieuwegein, tot een stad met 'identiteit'.*

### ***Blijven binden, van oud en jong***

*Nederland vergrijst in de komende decennia en Nieuwegein nog meer. De veelal jonge bevolking die nieuw kwam in de periode van snelle groei, zorgt juist in de naaste toekomst voor een bovengemiddelde vergrijzing. Daarnaast dreigt, als gevolg van de beperkte groeimogelijkheden van Nieuwegein, ontgroening met als resultaat een onevenwichtige samenstelling van de bevolking. Dit vraagt een extra inzet op voorzieningen en wonen voor jonge gezinnen en jongeren. Daarbij is er de roep om en behoefte aan sociale cohesie en dus meer behoefte aan zorg(zaamheid) en ontmoeting, aan binding met de plek en binding tussen bewoners onderling. Het belang van de woon- en verblijfsruimte, zowel in fysiek als sociaal opzicht, neemt daarmee toe voor welzijn en welbevinden. Veel inwoners van Nieuwegein wonen er nu naar tevredenheid en willen er graag blijven wonen, ook na hun werkzame periode. Daarbij passen een sociaal prettige en vertrouwde omgeving en tegelijk ook een fysieke omgeving die rekening houdt met en aangepast is aan veranderde wensen en behoeften. De inzet van woonzorgzones, brede scholen en multifunctionele accommodaties speelt hierin een belangrijke rol.*

### ***Aantrekkelijk blijven voor bedrijven***

*Nieuwegein is bevoordeeld met een relatief groot aantal arbeidsplaatsen. Het aantrekkelijk houden van Nieuwegein als vestigingsplaats voor bedrijven vraagt, naast continue zorg en aandacht voor de noden van het zittende bedrijfsleven, om vernieuwing, herstructurering en transformatie van een aantal van de huidige*

*bedrijventerreinen. Bij deze vernieuwingsopgave vormen zuinig en meervoudig ruimtegebruik, mobiliteit, energiegebruik en beeldkwaliteit aparte opgaven en uitdagingen.*

*De hoofdwegenstructuur kan verduidelijkt en verbeterd worden met een duidelijk onderscheid in een stadsas en een werkas. Daarnaast is een belangrijke opgave om onnodig autoverkeer binnen de bebouwde kom te verminderen middels het verbeteren en aantrekkelijker maken van langzaamverkeerroutes en openbaar vervoersvoorzieningen.*

## **HET THEMA DUURZAAMHEID IN RELATIE MET MOBILITEIT IN DE STRUCTUUR NIEUWEGEIN 2030**

(p. 49)

### **Naar een duurzame stad**

*Klimaatverandering, eindigheid van fossiele brandstoffen en een toenemend verantwoordelijkheidsbesef voor ons nageslacht maken dat onze focus steeds meer gericht is op schone energie en een verantwoord omgaan met onze omgeving. Gestreefd wordt naar 'klimaatneutraal' en 'energieneutraal'. Nieuwegein wil een vooraanstaande en toonaangevende rol spelen waar het gaat om duurzaam bouwen en materiaalgebruik en op de gebieden van gebruik van schone energie en inspelen op klimaatverandering. Nieuwegein wil dit doen vanuit een breder milieubesef, in het belang van de stad als geheel en ter verbetering van de woon- en leefkwaliteit van de individuele inwoners.*

### **Geluid- & luchtkwaliteit**

*De geluids- en luchtkwaliteitsoverlast in woongebieden is in 2030 afgenomen. Met name de woongebieden langs de stadswegen ervaren door aanleg van afscherming en technische ontwikkelingen, zoals stillere en schonere motoren, banden of wegdekken, minder milieuhinder van het verkeer. Geluidswallen, -schermen en als geluidswal functionerende gebouwen zorgen voor een prettig leefklimaat voor de achtergelegen woonwijken. De gemeente stimuleert de toepassing van de nieuwe technische ontwikkelingen onder andere door mee te werken aan voorzieningen voor aardgas- en elektravoertuigen. Ook het uitstekende fietsnetwerk zorgt voor minder autoverkeer. De gehele stad - woonwijken en bedrijventerreinen - is goed met alle vormen van openbaar vervoer bereikbaar. De openbaar vervoerverbindingen naar de omliggende steden zijn uitstekend. In 2030 is overal in Nieuwegein voldaan aan de dan geldende Europese luchtkwaliteitsnormen. In gebieden waar gevoelige en risicovolle groepen (kinderen, ouderen) lang verblijven, is de luchtkwaliteit beter dan de wettelijke norm. Nieuwegein neemt hierin een actieve rol.*

### **HET THEMA MOBILITEIT IN DE STRUCTUURVISIE NIEUWEGEIN 2030 (p. 33):**

*De centrale ligging van Nieuwegein, de directe aantakking op het hoofdwegennet en de ruime en goede verkeersstructuur maken dat de bereikbaarheid goed is, maar wel onder druk staat van hoge verkeersintensiteiten tijdens de spitsperiodes. Toch mag, aan de hand van recente capaciteitsberekeningen van het wegennet, geconcludeerd worden dat, ook met een lichte groei van mobiliteit en autobezit, er tot 2025-2030 geen grote aanpassingen in de hoofdinfrastructuur nodig zijn.*

Voorwaarden daarbij zijn:

1. een goede doorstroming van het verkeer op de A2, A12 en A27;
2. stabilisering danwel een geringe groei van het aantal inwoners;
3. eerst optimale benutting van bestaande infrastructuur alvorens nieuwe aan te leggen;
4. bevorderen gebruik fiets- en openbaar vervoer in relatie tot autogebruik;
5. bij realisering van nieuwe woon- of werklocaties onderzoeken of aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn.

Ter voorkoming van onnodig autogebruik en congestie, verdienen langzaam verkeer, openbaar vervoer en verkeersmanagement – al dan niet in samenhang - meer aandacht in de toekomst.

## **UIT STRUCTUURVISIE NIEUWEGEIN 2030:**

### **Fiets**

(p.69)

Nieuwegein kent een grote diversiteit aan fietsvoorzieningen. Dit padenstelsel heeft zowel een recreatief (bindend) als een utilitair (verbindend) karakter. Vanuit recreatief oogpunt is een aantrekkelijke ligging en vormgeving van de paden van belang. Vanuit utilitair oogpunt zal er daarnaast sprake moeten zijn van een samenhangend, de woonwijken en voorzieningen ontsluitend stelsel van fiets- en wandelpaden. Bij de vormgeving van de infrastructuur zal uiteraard rekening moeten worden gehouden met mensen met een fysieke beperking en de (sociale) veiligheid van het (fiets)padenstelsel

Inwoners en bezoekers van Nieuwegein en omgeving hebben baat bij goede alternatieven in vervoerwijzen, dat wil zeggen niet alleen een duidelijk herkenbaar hoofdwegennet, onderliggend wegennet en openbaar vervoersnetwerk maar ook een duidelijk herkenbaar fietsnetwerk van goede kwaliteit en met bijbehorende voorzieningen.

De gemeente Nieuwegein streeft naar een kwaliteitsfietsnetwerk dat onderdeel uitmaakt van het Regionaal Kernnet. Dit kernnet is geschikt voor snelle en comfortabele verplaatsing per fiets door de regio Utrecht. Gestreefd wordt om het aandeel fiets in de regio minimaal te handhaven op 40% en mogelijk uit te breiden. Tijdige aanleg van nieuwe fietsverbindingen naar nieuwe bestemmingen en het beperken van omrij-situaties kunnen daarin bijdragen. Ook het optimaliseren van de keten waarin fietsgebruik een belangrijke rol speelt in het voor- en natransport van het openbaar vervoer met onder meer goede stallingmogelijkheden en een goede bewegwijzering van fietsroutes spelen hierbij een belangrijke rol.

### **Openbaar vervoer**

(p.52)

Het centrumstedelijk woonmilieu van de binnenstad kan verder ontwikkeld worden. Door de ligging nabij voorzieningen en openbaar vervoer is dit een aantrekkelijk woonmilieu voor ouderen (dichtbij voorzieningen en openbaarvervoer) en jongeren (uitgaan, moderne appartementen).

(p.71)

*De kwaliteit van het openbaar vervoer verdient continue verbetering met de toepassing van nieuwe technieken en inzichten en met een regelmatige afstemming op gebruikerswensen. Ketendenken en vervoersmanagement kunnen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer een nieuwe impuls geven. Belangrijke voorwaarde daarbij blijft om de wacht- en schuilmogelijkheden voor bus en tram aantrekkelijker te maken en te houden.*

*Naast de aanwezigheid van bus en tram kunnen de openbaar vervoersmogelijkheden in en naar Nieuwegein verbeterd worden met de aanleg van de treinverbinding Utrecht-Breda met een halteplaats ter hoogte van Nieuwegein.*

p.146)

*Inbreiding zorgt ervoor dat er voldoende support voor hoogwaardig openbaar vervoer als tramlijnen ontstaat, wanneer een groot aantal mensen in de buurt van een halteplaats woont. Verschillende ontwikkelzones stimuleren daarnaast het fietsgebruik door het inrichten van bijvoorbeeld nieuwe fietspaden en de afname van barrières.*

### **Auto**

(p.71)

*In de voorliggende periode tot 2030 lijkt er vooralsnog geen aanleiding om in Nieuwegein nieuwe grootschalige infrastructuur te realiseren. De capaciteit van het wegennet is nu voldoende en mogelijke groei van autobezit en automobilititeit kan opgevangen worden binnen het bestaande wegennet. Zowel de opvangcapaciteit van het wegennet als de kwaliteit van de mobiliteit in het algemeen kunnen verbeterd worden met een verdere optimalisering van het verkeersmanagement maar ook met een kwaliteitsverbetering van de keten fiets - openbaar vervoer waarmee meer mensen verleid kunnen worden voor deze vorm van verplaatsing.*

*Voor de (middel-)lange termijn wordt ervoor gekozen om de hoofdverkeersstructuur te verbeteren en te verduidelijken met het realiseren van een stadsas en een werkas. Een verbeterd, uniform en herkenbaar wegprofiel, zowel dwars op als in de lengterichting van de assen, moet niet alleen de doorstroming van het verkeer op beide assen verbeteren maar tegelijk ook de herkenbaarheid en uitstraling ervan. Er ontstaat daarmee een ladderstructuur met de stadsas en werkas als 'standers' en drie 'sporten': de Symfonielaan, de Plettenburgerbaan en de Graaf Florisweg.*

*Nadere uitwerking van deze wegenstructuur met aandacht voor auto, fiets en voetganger maar ook voor aspecten als herkenbaarheid en uitstraling, moeten duidelijkheid geven voor benodigde inrichtingsmaatregelen.*

(p.147)

*De realisatie van trambaan of ander openbaar vervoer en nieuwe fietsverbindingen brengt verschillende voordelen met zich mee en kan potentieel het autoverkeer doen verminderen. Voor Nieuwegein, met de goede autobereikbaarheid, is het van belang dat het openbaar vervoer toegankelijk is, zodat het ook daadwerkelijk een reëel alternatief wordt. Tevens is het van belang dat fietsers veilig door de stad kunnen bewegen. Hierbij is het van belang de barrières van autowegen te verminderen en de oost-west fietsbereikbaarheid verder te waarborgen.*

### **Stadsas**

(p.89)

*Belangrijkste functie van de stadsas met de trambaan is het voorzien in de bereikbaarheid van de woongebieden als onderdeel van de hoofdwegenstructuur in Nieuwegein. De as is nu een anonieme as, waar de auto dominant is en waar de woongebieden met de achterkant aan grenzen. De weg is vooral een doorvoerweg met op sommige plekken een toegestane snelheid van 70 km/h. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers is beperkt en ongelijkvloers, wat het gebruik ervan niet ten goede komt. Belangrijke ontmoetingsplekken zoals de binnenstad en park Oudegein keren zich af van de weg. De aansluiting met de snelweg draagt nu nog onvoldoende bij aan een aantrekkelijke entree van de stad.*

### **Werkas**

(p.95)

*De Werkas wordt gedragen door de hoofdinfrastructuur van de oostelijk gelegen werkgebieden in Nieuwegein. De bereikbaarheid van de werkgebieden staat onder druk en het ontbreekt in oost Nieuwegein aan herkennings- en oriëntatiepunten, vooral bij de entreegebieden aan de snelweg. Bij een aantrekkelijk werkgebied voor de toekomst hoort een optimale bereikbaarheid, een aantrekkelijk ondernemersklimaat en representatieve werkgebieden, zodat ondernemers zich er graag willen (blijven) vestigen. De concentratie van opgaven langs deze as biedt kansen voor transformatie.*

### **De visie op Lek en uiterwaarden naar 2030**

(p.103)

*In de zone Lek en uiterwaarden heeft Nieuwegein de kans zich te presenteren als stad aan de rivier. De centraal in deze zone gelegen kern van Vreeswijk vormt hierin het historisch/recreatief zwaartepunt. In de uiterwaarden liggen kansen voor de ontwikkeling van een (educatief) landschapspark waarin ruimte wordt gegeven aan ecologie en ruige natuur. Als stedelijk uitloopgebied zullen de uiterwaarden voorzien in de behoefte aan vormen van extensieve recreatie. Een recreatief transferium draagt bij aan een betere bereikbaarheid. De voorzieningen voor waterrecreatie worden op peil gebracht en een netwerk van eenvoudige wandel- en fietspaden is verknoot met het regionale fietsnetwerk. Het aangrenzend landschap is beter toegankelijk en de aansluiting met de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormt een aantrekkelijk perspectief.*

### **A12 zone**

(p.107)

*De A12 zone wordt gedragen door de oost-west infrastructuur van (inter-)nationaal belang; de A12 verbindt Arnhem met Den Haag met daartussen Nieuwegein en Utrecht als de in geografisch opzicht best bereikbare gebieden in het hart van Nederland. De zone kenmerkt zich door de sterk scheidende werking van de snelweg tussen Utrecht en Nieuwegein en een fragmentarische inrichting met weinig aansprekende bedrijfspanden. Vanuit het Rijk en de BRU zijn recent een aantal verkenningen verricht voor deze zone die inzicht geven in de mogelijk potenties van het gebied na 2025. Voor de A12 zone liggen er dan ook opgaven en kansen om de infrastructuur beter in te passen, de programmering van de afzonderlijk gebieden*



*in regionaal verband te beschouwen en de noord-zuid relaties in het gebied te versterken. In de A12 zone is nog ruimte aanwezig om aanzienlijk bij te dragen aan de woningbouwopgave, de stedelijke programma 's voor onderwijs en voorzieningen en om moderne en aantrekkelijke werklocaties te ontwikkelen. Hiermee ontstaat een kanszone waarmee zowel Utrecht als Nieuwegein zich met nieuwe herkenningspunten aan de snelweg kan presenteren.*

*(p.109)*

*Er wordt ingezet op het realiseren van goede verbindingen met openbaar vervoer en voor de fiets naar Utrecht en het verbeteren van het fiets en openbaar vervoersnetwerk van Nieuwegein naar Houten, Rijnenburg en de recreatiegebieden bij de Nedereidse Plas. Gestreefd wordt naar het verminderen van de barrièrewerking van de A12 door het realiseren van verbindingen onder of boven de rijksweg, goede milieutechnische afscherming, en in de meest ambitieuze variant de overkluizing of ondertunneling van een deel van de snelweg. Het bestaande bedrijventerrein 'De Liesbosch' maakt een kwaliteitssprong door een verbetering van de ontsluiting, meer kwaliteit in de buitenruimte en een hoogwaardiger invulling.*