

*Gemeente*  
***IJsselstein***



**Mobiliteitsplan IJsselstein**  
**‘Gezond op weg naar 2030’**

Versie 2.0, 1 oktober 2020



# Mobiliteitsplan IJsselstein 'Gezond op weg naar 2030'

Vastgesteld door de gemeenteraad op 1 oktober 2020



**COLOFON**

Gemeente IJsselstein, 2020

Mobiliteitsplan IJsselstein 'Gezond op weg naar 2030'

Citeertitel: Mobiliteitsplan 2020-2030

Versie 1.0 21 augustus 2020

Versie 1.1 26 augustus 2020, opmerkingen B en W verwerkt

Versie 2.0 1 oktober 2020, vastgesteld door de gemeenteraad

Contactpersoon: A.A.M. Egbers

Kernteam: A.A.M. Egbers D. Tuinenburg, M. Jablonski, F. Both



# Inhoudsopgave

|                                                 |           |
|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>Voorwoord</b>                                | <b>7</b>  |
| <b>Samenvatting</b>                             | <b>9</b>  |
| <b>1 De uitgangspunten en ambities</b>          | <b>13</b> |
| 1.1 Mobiliteitsplan IJsselstein                 | 13        |
| 1.2 Vijf kernopgaven                            | 14        |
| 1.3 Kernopgaven vertaald naar ambities          | 15        |
| <b>2 Bereikbaar blijven</b>                     | <b>19</b> |
| 2.1 Ruimtelijke ordening en mobiliteit          | 21        |
| 2.2 Omslag in mobiliteitsgedrag                 | 23        |
| 2.3 Reistijd fiets, openbaar vervoer en auto    | 25        |
| 2.4 Kwaliteitssprong regionaal fietsnetwerk     | 27        |
| 2.5 Versterken lokaal fietsnetwerk              | 29        |
| 2.6 Versterken regionaal openbaar vervoer       | 30        |
| 2.7 Sneltram 2.0                                | 31        |
| 2.8 Mobiliteitsketens en overstappunten         | 33        |
| 2.9 Hoofdwegennet                               | 34        |
| 2.10 Kruispunten van netwerken                  | 36        |
| <b>3 Verkeersveiligheid verbeteren</b>          | <b>39</b> |
| 3.1 Duurzaam veilige infrastructuur             | 40        |
| 3.2 Risico-gestuurde aanpak                     | 41        |
| 3.3 Snelheidsgedrag                             | 42        |
| 3.4 Handhaving onmisbaar                        | 43        |
| <b>4 Zorg voor leefbaarheid</b>                 | <b>45</b> |
| 4.1 Verblijfsgebieden                           | 46        |
| 4.2 Binnenstad                                  | 46        |
| 4.3 Parkeren en openbare ruimte                 | 48        |
| 4.4 Landschappelijke linten                     | 50        |
| 4.5 Landbouwverkeer                             | 51        |
| 4.6 Geluid en luchtkwaliteit                    | 51        |
| <b>5 Mobiliteit voor iedereen</b>               | <b>53</b> |
| 5.1 Basismobiliteit                             | 55        |
| 5.2 Toegankelijkheid                            | 55        |
| <b>6 Transformatie naar duurzame mobiliteit</b> | <b>57</b> |
| 6.1 Duurzaamheidsladder mobiliteit              | 59        |
| 6.2 Ruimtelijke ontwikkelingen                  | 61        |
| 6.3 Lopen                                       | 62        |
| 6.4 Fietsen                                     | 62        |
| 6.5 Parkeren                                    | 65        |
| 6.6 Deelauto                                    | 66        |
| 6.7 Energietransitie                            | 66        |
| 6.8 Klimaatadaptatie en innovatie               | 68        |
| <b>7 Van visie naar uitvoering</b>              | <b>71</b> |
| 7.1 Keuzes maken                                | 73        |
| 7.2 Van PARTicipatie naar PARTnerschap          | 73        |
| 7.3 Uitvoering: slim en efficiënt               | 73        |
| 7.4 Organisatie en werkwijze                    | 74        |
| 7.5 Monitoring                                  | 74        |
| <b>Bijlage 1: uitgangspunten fietsnetwerk</b>   | <b>77</b> |



# Voorwoord



IJsselstein maakt onderdeel uit van de regio Utrecht. Ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente en de regio Utrecht heeft IJsselstein te maken

met een verdere groei van de mobiliteit. Woningbouw in IJsselstein is nodig om onze gemeente vitaal te houden: draagvlak voor economische en maatschappelijke voorzieningen, culturele voorzieningen en voor verenigingen. En natuurlijk voor de woningbehoefte van onder andere starters en ouderen die graag in IJsselstein willen blijven wonen. Meer woningen en werkgelegenheid leiden wel tot een groei van de mobiliteit. Dat vraagt om extra maatregelen. We zien dan ook een vijftal kernopgaven voor de komende decennia:

1. Bereikbaar blijven: beperken van de groei van het autoverkeer en verbeteren van de fiets- en OV-mogelijkheden maar ook slim omgaan met het benutten van de infrastructuur voor het autoverkeer.
2. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
3. Zorgen voor leefbaarheid: terugdringen van verkeers- en parkeeroverlast.
4. Bieden van mobiliteit voor iedereen: basismobiliteit voor personen die niet zelfstandig kunnen reizen.
5. Bijdragen aan de klimaatdoelstellingen: een toename van efficiënte en schone mobiliteit.

Met het werken aan deze kernopgaven houden we onze gemeente aantrekkelijk om in te wonen en te werken. Dat is een kwestie van efficiënt aanpakken:

- In onze dagelijkse werkzaamheden en bij nieuwe ontwikkelingen houden we steeds rekening met de aanpak en ambities van het Mobiliteitsplan.
- Bij groot onderhoud van onze infrastructuur leggen we de straat, weg of fietspad terug op een wijze die past bij dit Mobiliteitsplan.
- We investeren in het samenwerken. We kunnen en hoeven niet alles alleen te doen.

We geven prioriteit aan projecten waarbij partijen bereid zijn om deze gezamenlijk aan te pakken. Vooral de bereikbaarheid speelt zich af op het regionale niveau. Daarbij is samenwerking met de Provincie en de gemeenten uit de regio Utrecht vanzelfsprekend. Dit geldt in het bijzonder voor de aanhechting van nieuwe woningen in onze gemeente aan de bestaande stad en het beter benutten van het tramsysteem.

- We spelen in op kansen die subsidieprogramma's bieden. We anticiperen daarop met onze prioriteiten en financiële reserveringen.

We zullen menskracht en financiën vrij moeten maken voor de gezamenlijke aanpak van knelpunten en voor de strategische projecten op het gebied van fietsen, het openbaar vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen, de hoofdwegen en de duurzame mobiliteit.

We zien dat onze speerpunten en aanpak goed aansluiten bij onze inwoners, waarbij verschillen van mening en belangen uiteraard ook een rol spelen, bijvoorbeeld:

- last van parkeerdruk maar ook hechten aan het autobezit;
- de belangrijke rol van de fiets: 70% gebruikt deze frequent of zelfs dagelijks, het belang van de snelfietsroutes en meer voorrang voor de fiets;
- de vraag naar betere loopvoorzieningen;
- de te lange reistijd met de tram.

Met het vaststellen van dit Mobiliteitsplan gaan we een boeiende en uitdagende periode in, waarin we gaan werken aan een toekomstbestendig en aantrekkelijk IJsselstein: 'IJsselstein gezond op weg naar 2030'. Ik zie uit naar de samenwerking met vele belanghebbenden en betrokkenen om dit Mobiliteitsplan tot uitvoering te brengen.

Wethouder  
Peter Bekker



# Samenvatting

Mobiliteit maakt het mogelijk om activiteiten op een andere locatie uit te voeren. Voor werken, sporten, recreëren, sociaal bezoek, cultureel bezoek en onderwijs zijn in meeste gevallen verplaatsingen nodig. Soms is mobiliteit een doel op zich zoals wandelen en recreatief of sportief fietsen. Mobiliteit heeft echter ook (negatieve) omgevingseffecten (uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstofdepositie, fijnstof, ruimtebeslag, geluid, verkeersonveiligheid en barrièrewerking).

Voordat dit Mobiliteitsplan opgesteld is, zijn de 'Uitgangspunten en Ambities' op 18 februari 2020 door het college van B en W vastgesteld. Dit is opgenomen in de rapportage 'Mobiliteitsplan IJsselstein Gezond Op Weg, Uitgangspunten en Ambities'. In die rapportage zijn tevens de trends en ontwikkelingen opgenomen. Op basis van deze trends en ontwikkelingen en de samenhang met andere beleidsvelden zijn **vijf kernopgaven** voor IJsselstein gedefinieerd.

1. Bereikbaar blijven.
2. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
3. Zorg voor leefbaarheid.
4. Mobiliteit voor iedereen.
5. Bijdragen aan de klimaatdoelstellingen (duurzaamheid).

## Bereikbaar blijven

De ontwikkeling van IJsselstein en de regio Utrecht op het gebied van woningbouw en economie leidt tot een forse mobiliteitsgroei. Als het mobiliteitsgedrag niet wijzigt, veroorzaakt de groei van de automobiliteit extra congestie en verkeersoverlast zoals sluisverkeer en parkeeroverlast. Er is een omslag in het mobiliteitsgedrag nodig. Slim bouwen (ruimtelijke ordening) en meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer zijn de pijlers om de bereikbaarheid, ook voor

het autoverkeer, in stand te houden. Dit vraagt eveneens om een goed functionerend hoofdwegenet. Om de bereikbaarheid in stand te houden, bewandelen we twee sporen:

1. Zorgen voor een **afname van het autogebruik**, vooral in de spitsuren met minimaal 10%. Daar hoort een toename van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bij.
2. Een **herverdeling van het autoverkeer** over het hoofdwegenet zodanig dat IJsselstein minder afhankelijk wordt van één externe ontsluiting aan de oostkant maar ook zodanig dat het autogebruik juist niet extra aantrekkelijk wordt.

*Onze speerpunten zijn:*

- *Slim bouwen, het verleggen van de N210 naar het zuiden, het bundelen van het regionale verkeer op de N210.*
- *Het fietsnetwerk verbeteren.*
- *Het regionale openbaar vervoer verbeteren en het onderzoeken van een andere opzet van de sneltram binnen IJsselstein.*
- *De mogelijkheid bieden voor het regionale autoverkeer om over te stappen op het openbaar vervoer.*
- *Het bewaken van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegenet en het bewaken van de doorstroming van alle vervoerwijzen op de kruispunten met het hoofdwegenet. De eventuele vertragingen op het hoofdwegenet en bij het kruisen van het hoofdwegenet moeten binnen gedefinieerde grenswaarden blijven.*

## Verbeteren van de verkeersveiligheid

Het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) geeft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Met duurzaam veilige infrastructuur redden we het niet alleen. Educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving zijn evenzeer noodzakelijk.

### *Onze speerpunten zijn:*

- *Zorgen voor duurzaam veilige infrastructuur.*
- *Preventieve aanpak uitbreiden.*
- *Omvormen van woonwijken naar 30 km/uur-gebieden en mogelijk daarna delen van de wijkverzamelwegen.*
- *Snelheidsgedrag beïnvloeden.*
- *Handhaving.*

## Zorg voor leefbaarheid

Voor het autoverkeer, het vrachtverkeer en het landbouwverkeer hebben negatieve effecten op de omgeving en voor bewoners in de vorm van emissie, geluid, barrièrewerking, verkeersonveiligheid, sluipverkeer en parkeeroverlast. Wij streven naar een goede balans tussen de verkeersfuncties en (economische) bereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid en kwaliteit van de woon- en winkelomgeving anderzijds.

### *Onze speerpunten zijn:*

- *Hanteren van knelpuntdefinities en monitoring.*
- *Fiets- en loopverbindingen naar de binnenstad.*
- *Het realiseren van een bewaakte fietsenstalling in de binnenstad.*
- *Landschappelijke linten inrichten voor bestemmingsverkeer en fietsverkeer.*
- *Voorkomen van sluipverkeer door woongebieden.*
- *Bundelen van het gemotoriseerde verkeer.*

## Mobiliteit voor iedereen

Er komen steeds meer inwoners die niet zelfstandig kunnen reizen. Het aantal ouderen en mensen met een beperking neemt toe. Tegelijkertijd willen we dat deze personen zo lang mogelijk zelfstandig wonen, gebruikmaken van voorzieningen en deelnemen aan maatschappelijke en sociale activiteiten. Daarvoor zijn bereikbaarheid en toegankelijkheid nodig toegesneden op deze specifieke doelgroepen.

### *Onze speerpunten zijn:*

- *Het ontwikkelen en aanbieden van basismobiliteit: 'stadsservice' van deur tot deur voor personen die niet over een auto beschikken of niet zelfstandig gebruik kunnen maken van een auto of fiets.*
- *Toegankelijke infrastructuur.*

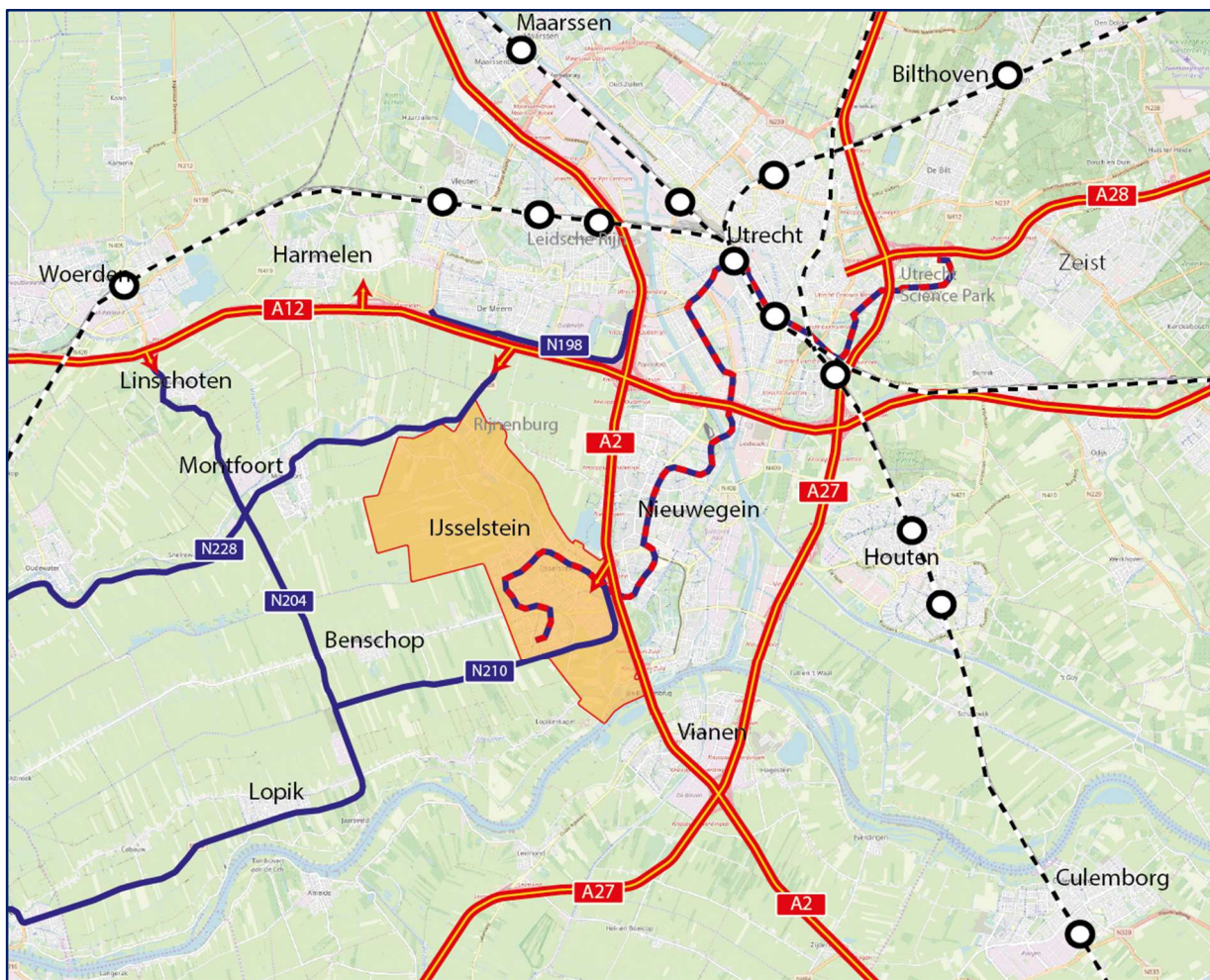
### **Bijdragen aan de klimaatdoelstellingen (duurzaamheid)**

De doelstellingen volgens het Klimaatakkoord (nationaal en internationaal) worden alleen bereikt als iedereen zijn bijdrage levert. Voor IJsselstein gaat het om de inzet van de gemeente, de inwoners en de ondernemers op het vlak van schone mobiliteit (minder of geen emissie, geen fossiele brandstoffen) en energietransitie.

*Onze speerpunten zijn:*

- *Versterken van de aantrekkelijkheid van het fietsen en lopen.*
- *Beperken van de mobiliteitsvraag per auto en wijzigen van het mobiliteitsgedrag.*
- *Samenwerken met werkgevers en bewoners met als inzet meer gebruik van duurzame vormen van mobiliteit.*
- *Anders omgaan met parkeren, versterken samenhang met vervoerwijzekeuze.*
- *Uitbreiden van de laadinfrastructuur en het stimuleren van het gebruik van deelauto's.*
- *Innovatie op het gebied van infrastructuur en klimaatadaptatie.*





### IJsselstein

- Autosnelweg
- Provinciale weg
- - - Sneltram
- Treinstation
- - - Spoorweg

### De positie van de gemeente IJsselstein in de regio Utrecht

#### Uit de IJsselstein Atlas Omgevingsvisie

Het compacte en authentieke karakter van IJsselstein maakt de stad een prettige woon- en leefomgeving. Het vele groen in het stedelijke gebied is tevens een aanvullende kwaliteit. Met Utrecht als grote stad in de buurt zijn alle grootstedelijke voorzieningen dichtbij. Er bevindt zich een goede infrastructuur van IJsselstein naar de voorzieningen en werkgebieden in de metropoolregio. De A2 zorgt ervoor dat de automobilist direct op het hoofdwegenet van Nederland zit en zich snel in de regio kan verplaatsen. Het openbaar vervoer is met name gericht op Utrecht en Nieuwegein, waardoor inwoners ook met het OV naar bestemmingen in de metropoolregio kunnen komen.

De groene omgeving maakt IJsselstein voor stedelingen een aantrekkelijk uitloopegebied wat goed bereikbaar is met de auto en het OV. Het groene karakter van de Lopikerwaard komt in IJsselstein met name terug in het buitengebied. Naast de agrarische gebieden zijn er veel groene gebieden in combinatie met water. De groenblauwe structuren, met de Hollandse IJssel als hoofdader, zorgen voor een typisch rivierenlandschap met verschillende ruimtelijke kenmerken: van kleinschalige en redelijk dichte oeverwallen tot open grootschalige polders waar weide- en wintervogels op af komen.

De recreanten kunnen daarnaast ook genieten van het historische, middeleeuwse centrum waar een lange historie van handel aan de IJssel terugkomt. In het oude centrum zijn verschillende voorzieningen op het gebied van kunst en cultuur te vinden. Daarnaast is er een mix van detailhandel en horecagelegenheden. Dit wordt gecombineerd met verschillende evenementen door het jaar heen. Deze evenementen en de verschillende voorzieningen in de binnenstad zijn zowel een aantrekkingskracht voor de inwoners van IJsselstein als breder in de Lopikerwaard.



# 1 De uitgangspunten en ambities

## 1.1 Mobiliteitsplan IJsselstein

In 2007 is het laatste Beleidsplan Verkeer van IJsselstein vastgesteld (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan) met als planhorizon 2020. In de afgelopen 15 jaren hebben er vele nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden die van invloed zijn op de mobiliteit:

- o economische groei die gepaard gaat met mobiliteitsgroei en een krappe arbeidsmarkt;
- o ruimtelijke ontwikkelingen: de ontwikkeling van nieuwe woningen en bedrijvenlocaties in onze gemeente volgens onze Woonvisie (2.500 nieuwe woningen) en in de gehele regio Utrecht;
- o demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zoals: arbeidsparticipatie, individualisering van de arbeidsmarkt, vergrijzing en de aandacht voor de inclusieve samenleving;
- o gemeentelijke ambities en opgaven op het vlak van duurzaamheid, energietransitie en reductie van de stikstofdepositie;
- o technologische ontwikkelingen: elektrisch rijden, autonoom rijden, digitale platforms en dienstverlening;
- o een toename van marktinitiatieven op het gebied van mobiliteit waardoor de overheid meer in de rol komt van samenwerkingspartner;
- o de Omgevingswet die in 2021 ingaat. De regelgeving rond de Omgevingswet stuurt aan op integraal beleid waarbij gezondheid één van de belangrijkste thema's is.

Mede naar aanleiding van deze ontwikkelingen is dit Mobiliteitsplan 2020-2030 opgesteld. Daarbij is sterk gelet op de samenhang met andere beleidsvelden en een duurzame ontwikkeling.

Het Mobiliteitsplan gaat verder dan alleen een visie op het wegennet, de fiets of verkeersveiligheid. Het gaat over alle vervoerwijzen, doelgroepen, gebieden en het maken van keuzes die nodig zijn voor een gemeente met een economisch en duurzaam perspectief. Het Mobiliteitsplan is als volgt te karakteriseren:

- o Een visie met als **tijdshorizon 2030** en waar mogelijk met een doorkijk daarna. Deze tijdshorizon valt samen met de planperiode van de Woonvisie. Tussentijds wordt het beleid geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd, bijvoorbeeld in 2025.
- o Een plan met het accent op **ambities, doelstellingen**, en de gewenste **effecten**. In het Mobiliteitsplan is opgenomen wat de gemeente de komende jaren wil bereiken en hoe. Het Mobiliteitsplan gaat niet over gedetailleerde maatregelen maar vooral over de koers die de gemeente gaat inzetten.
- o Het Mobiliteitsplan biedt kaders voor het realiseren van onze ambities. Het gaat hierbij om de **samenhang en synergie met andere beleidsvelden** zoals: duurzaamheid, economische en ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en milieu, onderwijs, landschap en groen. Duurzaamheid en verkeersveiligheid lopen er als rode draad doorheen.
- o De mogelijkheid om nieuwe **innovatieve** technieken in te zetten, die ons helpen bij het oplossen van mobiliteits- en duurzaamheidsvraagstukken. Het gaat om informatisering, datagebruik en nieuwe circulaire en duurzame toepassingen.
- o Het Mobiliteitsplan gaat over verschillende **schaalniveaus**: wijken, de gemeente in zijn

geheel en de samenhang met de regio. Op regionaal niveau maakt IJsselstein onderdeel uit van de regio Utrecht en werkt samen met de gemeenten in de Zuidlob (IJsselstein, Nieuwegein, Houten, Vijfheerenlanden).

- o Het Mobiliteitsplan is te gebruiken voor het maken van **investeringskeuzes** op basis van de Mobiliteitsagenda. In een Mobiliteitsagenda wordt aangegeven met wie samenwerking nodig is en waar de mogelijkheden liggen voor cofinanciering. De Mobiliteitsagenda wordt input voor de Regionale Mobiliteitsagenda. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat een Regionale Mobiliteitsagenda opgesteld gaat worden in alle regio's in Nederland. De Mobiliteitsagenda wordt periodiek geëvalueerd en geactualiseerd.

#### **Het Mobiliteitsplan bestaat uit drie delen:**

- o De kernopgaven en de ambities: paragrafen 1.2 en 1.3.
- o De Mobiliteitsvisie: hoofdstuk 2 tot en met 6.
- o De uitgangspunten voor de uitvoering: hoofdstuk 7.

## **1.2 Vijf kernopgaven**

Mobiliteit is nodig voor het uitvoeren van een activiteit (bijvoorbeeld werken, wonen, sport, recreatie, sociaal bezoek, cultureel bezoek, onderwijs) die op een andere locatie wordt uitgevoerd. Maar mobiliteit heeft ook (negatieve) omgevingseffecten (uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstofdepositie, fijnstof, ruimtebeslag, geluid, verkeersonveiligheid en barrièrewerking).

Voordat dit Mobiliteitsplan opgesteld is, zijn de 'Uitgangspunten en Ambities' op 18 februari 2020 door het college van B en W vastgesteld. Dit is opgenomen in de rapportage 'Mobiliteitsplan IJsselstein Gezond Op Weg, Uitgangspunten en Ambities'. In die rapportage zijn tevens de trends en ontwikkelingen opgenomen. Op basis van deze trends en ontwikkelingen en de samenhang met andere beleidsvelden zijn **vijf kernopgaven** voor IJsselstein gedefinieerd: De vijf kernopgaven zijn in onderstaand schema weergegeven.

### **KERNOPGAVE 1: BEREIKBAAR BLIJVEN**

IJsselstein wil bereikbaar blijven. Daarvoor is het nodig om een omslag in het mobiliteitsgedrag tot stand brengen: meer gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en van slimme mobiliteitsketens. Dat moeten we samen bereiken met onze inwoners, bedrijven, werknemers en bezoekers.

### **KERNOPGAVE 2: VERBETEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID**

IJsselstein wil het aantal verkeersslachtoffers structureel terugdringen door duurzaam veilige infrastructuur in combinatie met handhaving, bewustwording en een veilig weggedrag.

### **KERNOPGAVE 3: ZORG VOOR LEEFBAARHEID**

IJsselstein wil de aantrekkelijkheid van de woonomgeving en de binnenstad in stand houden en versterken, zodat IJsselstein een fijne en gezonde woonstad is met een vitale aantrekkelijke binnenstad.

### **KERNOPGAVE 4: MOBILITEIT VOOR IEDEREEN (INCLUSIEVE MOBILITEIT)**

IJsselstein wil het mogelijk maken, dat de inwoners zelfstandig kunnen reizen van deur tot deur met een vorm van collectief vervoer zodat zij kunnen blijven deelnemen aan de economische, maatschappelijke en sociale activiteiten. Dit is van belang voor inwoners die niet meer zelfstandig gebruik kunnen maken van een auto, fiets of het reguliere openbaar vervoer.

### **KERNOPGAVE 5: BIJDAGEN AAN DE KLIMAATDOELSTELLINGEN (DUURZAAMHEID)**

IJsselstein wil een aantrekkelijke gemeente blijven voor de huidige en toekomstige generaties. Daarvoor is het nodig om de auto-afhankelijkheid te verminderen en het aandeel van duurzame vormen van mobiliteit te vergroten.

### 1.3 Kernopgaven vertaald naar ambities

De vijf kernopgaven zijn vertaald naar de volgende ambities. Tussen haakjes is aangegeven met welke kernopgave(n) de ambitie een samenhang heeft.

#### 1. Slim bouwen: meer fiets- en OV-gebruik

- a. Inbreiding bij OV-knooppunten, fietsroutes en voorzieningen heeft de voorkeur boven uitbreiding aan de stadsrand.
- b. Op nieuwe woonlocaties (1.700-1.900 nieuwe woningen buiten de rode contour) moeten het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsconcepten, ten gevolge van de locatie en de inrichting, meer voor de hand gaan liggen.
- c. Dit geldt ook voor bedrijvenlocaties en het benutten van de bestaande bedrijventerreinen.  
[kernopgaven 1, 3, 5]

#### 2. Meer gebruik van de fiets- en het OV

- a. We willen de verkeersdruk van het autoverkeer in de spitsperiodes op de bestaande aansluiting op de A2 beheersbaar houden door een toename van het gebruik van andere vervoerwijzen.
- b. Een groei van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets achten we noodzakelijk om de congestie te beperken en de bereikbaarheid te verbeteren.
- c. We willen de concurrentiepositie van de fiets en het openbaar vervoer op de regionale verplaatsingen naar onze werklocaties en de regionale economische kerngebieden verbeteren.  
[kernopgaven 1, 5]

#### 3. Netwerken langzaam verkeer verbeteren

- a. We werken verder aan het comfortabel, direct, aantrekkelijk en compleet maken van het fietsnetwerk.
- b. Binnen IJsselstein willen we ook het lopen, vooral naar de binnenstad, aantrekkelijker maken.  
[kernopgaven 1, 5]

#### 4. Netwerk openbaar vervoer verbeteren

Voor het vergroten van het gebruik van het openbaar vervoer op de regionale verplaatsingen hebben we het volgende nodig:

- a. Meer tangentiële regionale verbindingen (buiten Utrecht CS om).
- b. Een betere benutting en/of versnelling van de sneltram. We zetten in op een aanzienlijke verkorting van de reistijd met de tram naar Utrecht CS.
- c. Versterken van de knooppunten (overstappunten, hubs), van de vervoerketens en de vervoermogelijkheden voor de 'eerste en laatste kilometer'. Door de combinatie van het reguliere openbaar vervoer met de auto, de fiets en vervoerdiensten neemt het bedieningsgebied van het openbaar vervoer toe ondanks het strekken van de OV-lijnen. Nieuwe regionale knooppunten, bijvoorbeeld een extra IC-station aan de zuidkant van de regio Utrecht, kunnen van betekenis zijn voor IJsselstein. Daarvoor zijn dan goede verbindingen naar dergelijke knooppunten nodig.  
[kernopgaven 1, 5]

#### 5. Doorstroming hoofdwegennet bewaken

- a. We definiëren in het Mobiliteitsplan wanneer er sprake is van een knelpunt in doorstroming van het autoverkeer op het hoofdwegennet (meetbaar en toetsbaar).
- b. Als de kwaliteit van verkeersafwikkeling onder de grenswaarde komt, is sprake van een knelpunt en doorlopen we de duurzaamheidsladder voor mobiliteit voor het verminderen of het oplossen van het knelpunt.
- c. Grensswaarden gaan we ook toepassen voor verkeers- en parkeeroverlast.  
[kernopgaven 1, 5]

## **6. Hoofdwegennet niet uitbreiden tenzij**

We breiden het hoofdwegennet voor het autoverkeer niet verder uit tenzij:

- a. Dit nodig of onvermijdelijk is voor de ontsluiting van nieuwe locaties.
- b. Dit een substantiële bijdrage levert aan het verbeteren van de leefbaarheid.
- c. Dit een substantiële bijdrage levert aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en/of het bieden van extra ruimte en kwaliteit voor het langzame verkeer.
- d. Indien er sprake is van een doorstromingsknelpunt en dit volgens de systematiek van de duurzaamheidsladder mobiliteit niet opgelost kan worden door een toename van het gebruik van de fiets en/of openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement.  
[kernopgaven 3, 5]

## **7. Verbeteren leefbaarheid**

- a. Vervoerwijzen die schoon zijn en relatief weinig ruimte vergen gaan een grotere rol spelen. Dat geldt in ieder geval voor de fiets en het lopen (utilitair en recreatief), openbaar vervoer en deelauto's. We sluiten ons aan bij de nationale doelstelling om het aantal verplaatsingen per fiets te laten toenemen (+20% in de periode 2020-2030) met als speerpunt het woon-werkverkeer.
- b. Voor de wegen in de wijken wordt het uitgangspunt 30 km/uur. De 30 km/uur gebieden zijn niet bedoeld voor doorgaand verkeer. In de verblijfsgebieden (30 km/uur) ligt de prioriteit bij het langzaam verkeer en past het autoverkeer zich aan.
- c. We willen het autoverkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer zo veel mogelijk bundelen op wegen die het minste overlast veroorzaken voor de woonomgeving.
- d. Parkeervoorzieningen in de openbare ruimte bij bestaande woningen worden niet verder uitgebreid. Volgens de duurzaamheidsladder mobiliteit kijken we naar andere oplossingen zoals

deelauto's, benutten en het parkeergedrag. We willen parkeeroverlast in de woonomgeving ten gevolge van uitwijkgedrag door werknemers, OV-gebruikers en voorzieningen voorkomen. We behouden het ruime groene karakter en de beschikbaarheid van speel-, ontmoetings- en recreatievoorzieningen.

- e. We willen het foutief parkeren verminderen. Een efficiënte (digitale) handhaving en monitoring spelen daarin een belangrijke rol. Daarmee ontstaat een goed beeld van de parkeerdruk en kunnen we maatregelen beter beoordelen.
- f. De woonomgeving, de fiets- en loopvoorzieningen nodigen uit tot actieve mobiliteit.  
[kernopgaven 1, 2, 3, 5]

## **8. Beschermen (beeld)kwaliteit landschappelijke linten**

- a. We willen de kwaliteiten en het karakter van de landschappelijke linten behouden. Dat vraagt om een zorgvuldige inrichting en inpassing van de verkeersfuncties met de nadruk op het langzame verkeer en het bestemmingsverkeer. De linten zijn: Achtersloot, Hogebeizen, Hogebeizendijk, Biezendijk en de Noord IJsseldijk. Voor de Nedereindseweg (gemeente Nieuwegein) en Boveneind Zuidzijde (Benschop, gemeente Lopik) willen we dezelfde aanpak inzetten in samenwerking met de betrokken buurgemeenten. Deze linten zijn namelijk ook van belang voor het langzame verkeer van en naar IJsselstein.  
[kernopgaven 2, 3]

## **9. Verkeerssysteem binnenstad slim regelen**

- a. In onze binnenstad willen we de bevoorrading en afvoer van goederen en afval duurzaam laten plaatsvinden: kleinschalig en schoon. Regelgeving en handhaving kunnen daarvoor nodig zijn.
- b. Het verkeerscirculatiesysteem moet garant staan voor efficiënte routes voor het distributieverkeer en het voorkomen van doorgaand verkeer. In de binnenstad wordt prioriteit gegeven aan de

voetganger, de fietser, parkeren voor bewoners en korte bezoeken.  
[kernopgaven 3, 5]



#### 10. Verkeersveiligheid verbeteren

- a. In de komende 10 jaar willen we jaarlijks een afname van het aantal verkeersslachtoffers bereiken. Daarbij spelen verschillende factoren een rol: duurzaam veilige infrastructuur, educatie, verkeersgedrag en handhaving.
- b. Speciale aandacht is nodig voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen en jeugd, ouderen, fietsers) en speerpunten zoals het gebruik van de E-fiets door ouderen en eenzijdige ongevallen met fietsers. De schaalvergroting in het landbouwverkeer vraagt om speciale aandacht wat betreft de verkeersveiligheid van de fietsers.
- c. We richten ons niet alleen op locaties waar ongevallen plaatsvinden maar zetten ook in op een risico-gestuurde aanpak (preventie) in combinatie met de klachten over de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid).  
[kernopgave 5]

#### 11. Inclusieve mobiliteit verder ontwikkelen

- a. Vooral voor de inwoners zonder auto streven we ernaar dat zij binnen IJsselstein zelfstandig van deur tot deur kunnen reizen met een vorm van collectief vervoer.
- b. De loopverbindingen naar voorzieningen, de binnenstad, naar OV-haltes en de parkeervoorzieningen moeten comfortabel en volledig toegankelijk zijn.  
[kernopgave 4]

*In de hoofdstukken 2 tot en met 6 is de Mobiliteitsvisie opgenomen. Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de beleidsvoorstellen waar we mee aan de slag gaan.*

#### Regionale samenwerking essentieel

Onze ambities staan niet los van onze omgeving. Deze sluiten aan bij de regionale ontwikkelingen en opgaven op het gebied van de ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en werkgelegenheid). De regio Utrecht vormt één geheel waarbij alle gemeenten afzonderlijk én gezamenlijk werken aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De ambities kunnen niet allemaal van de ene dag op de andere worden gerealiseerd. Ze vergen een 'lange adem' en een intensieve samenwerking op regionaal niveau. De ambities en onze beleidsvoorstellen geven aan welke speerpunten we willen aanpakken om de mobiliteit beheersbaar te houden, zodat de ruimtelijke, economische en duurzame ontwikkelingen mogelijk blijven. We zijn daarbij voor een aanzienlijk deel mede afhankelijk van de regionale samenwerking. Dat geldt zowel voor de inhoudelijke aanpak als de inzet van de financiële middelen en de prioriteiten.





## 2 Bereikbaar blijven

### Bereikbaar blijven

De ontwikkeling van IJsselstein en de regio Utrecht op het gebied van woningbouw en economie leidt tot een forse mobiliteitsgroei. Als het mobiliteitsgedrag niet wijzigt, veroorzaakt de groei van de automobility extra congestie en verkeersoverlast zoals sluipverkeer en parkeerverlast. Er is een omslag in het mobiliteitsgedrag nodig. Slim bouwen (ruimtelijke ordening) en meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer zijn de pijlers om de bereikbaarheid, ook voor het autoverkeer, in stand te houden. Dit vraagt eveneens om een goed functionerend hoofdwegennet. Om bereikbaarheid in stand te houden, bewandelen twee sporen:

1. Zorgen voor een **afname van het autogebruik**, vooral in de spitsuren met minimaal 10%. Daar hoort een toename van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bij.
2. Een **herverdeling van het autoverkeer** over het hoofdwegennet zodanig dat IJsselstein minder afhankelijk wordt van één externe ontsluiting aan de oostkant maar ook zodanig dat het autogebruik juist niet extra aantrekkelijk wordt.







## 2.1 Ruimtelijke ordening en mobiliteit

### Meer inwoners en arbeidsplaatsen

 De druk op de woningmarkt is groot in de Regio Utrecht. In IJsselstein komen tot 2030 ongeveer 2.500 nieuwe woningen bij. Hiervan wordt het grootste deel buitenstedelijk (buiten de 'rode contouren') gerealiseerd. Totaal komen er in de regio Utrecht minimaal 104.000 woningen bij tot 2040, waarvan een groot deel in het stedelijk gebied (Utrecht). Ook in Nieuwegein en de Lopikerwaard komen er nieuwe woningen bij. Het aantal arbeidsplaatsen in de Regio Utrecht neemt in de periode tot 2040 toe met ruim 85.000. In de gemeente IJsselstein worden de bedrijvenlocaties De Kroon (A2-zone: 9 ha tussen Weg der Verenigde Naties en de A2) en Eastpoint (1,5 ha) tot ontwikkeling gebracht.

De binnenstedelijke woningbouw in IJsselstein zal voor het autoverkeer een extra belasting opleveren voor de Utrechtseweg (ongeveer 700 woningen: 3.500 – 4.000 mvt/etmaal<sup>1</sup>) en voor de Baronieweg (1.500 – 2.000 mvt/etmaal). Deze extra belasting ontstaat eveneens op het knooppunt van de N210 met de A2. Zonder aanpassingen van de hoofdwegenstructuur komen daar de extra verkeersbelastingen van de niet-binnenstedelijke uitbreidingen bij: 7.500 – 9.000 mvt/etmaal.

### Knooppunt N210-A2 wordt drukker

Voor het knooppunt van de N210 met de A2 betekent dat een totale extra belasting van 11.500 tot 15.000 mvt/etmaal bovenop de huidige belasting van ongeveer 58.500 mvt/etmaal (Utrechtseweg plus N210 zuid) en exclusief de extra mobiliteit ten gevolge van een toename van de werkgelegenheid. De verkeersbelasting neemt op het knooppunt zonder aanvullende maatregelen minimaal toe met 20 tot 30%. Dat zal leiden tot extra afwikkelingsproblemen en congestie gedurende de spitsuren.

<sup>1</sup> Mvt = motorvoertuigen.

### Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitssysteem integreren

De niet-binnenstedelijke uitbreidingen met woningen kunnen op meerdere locaties tot stand worden gebracht: aan de zuidzijde (bij N210), aan de westzijde of aan de noordzijde. De verschillende locaties zullen verschillende mobiliteitseffecten hebben. Dat hangt onder andere af van de nabijheid van voorzieningen en het openbaar vervoer, de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik en de ontsluitingsmogelijkheden voor het autoverkeer. Tevens zullen er leefbaarheidseffecten ontstaan. Extra automobilititeit in het binnenstedelijke gebied is ongewenst in verband met belasting van de woonomgeving en extra barrièrewerking.

Beoordeeld vanuit mobiliteit (bereikbaarheid en leefbaarheid) heeft een uitbreiding aan de zuidzijde een voorkeur:

- We kunnen het autoverkeer bundelen op de N210 en verdelen over de aansluitingen IJsselstein en Nieuwegein-Zuid (paragraaf 2.9). Ontwikkelingen aan de noord- of westzijde genereren meer extra autoverkeer in de bestaande stad (Utrechtseweg en Baronieweg).
- Voor een ontwikkeling aan de noordzijde achten we een extra ontsluiting naar de N228/A12 noodzakelijk. Een dergelijke ontwikkeling is alleen mogelijk als duidelijk is hoe de toekomst van Rijnenburg er uit ziet.

De specifieke ligging en structuur van IJsselstein leggen beperkingen op aan de hoofdwegenstructuur. Een ontwikkeling aan de zuidkant biedt het beste perspectief voor het benutten en het integreren van de bestaande hoofdwegenstructuur.

Onze visie op de ontwikkeling van de woningbouwlocaties is weergegeven op het volgende kaartbeeld:

- De N210 wordt verlegd naar de zuidzijde van de woningbouwlocatie naar de aansluiting Nieuwegein-Zuid.



- De bestaande N210 aan de zuidzijde van IJsselstein wordt benut voor de interne auto-ontsluiting van de woningbouwlocatie, als fietsroute en eventueel voor kleinschalig aanvullend vervoer naar het OV-overstappunt (paragraaf 2.7).
- Vanuit de nieuwe woningbouwlocatie is er een fijnmazige fietsstructuur naar de bestaande stad en de OV-haltes. Door het verleggen van de N210 wordt fietsen naar de bestaande stad vanzelfsprekend en zijn 3 tot 4 nieuwe (minder aantrekkelijke) fietstunnels niet nodig.
- De nieuwe bedrijvenlocaties De Kroon wordt beter met de fiets en het openbaar vervoer ontsloten. De belasting van de N210 ter hoogte van De Kroon neemt af zodat de aanhechting aan de bestaande stad beter tot stand kan komen.
- De trambaan wordt verlengd en we onderzoeken de mogelijkheden voor een overstappunt IJsselstein-zuid. Op het overstappunt kunnen regionale automobilisten uit de Lopikerwaard, de Krimpenerwaard en Benschop overstappen op het openbaar vervoer naar Utrecht. Het overstappunt wordt een nieuw OV-knooppunt dat tevens een functie heeft voor de nieuwbouwlocatie aan de zuidkant van IJsselstein. Het overstappunt (parkeren) wordt als groeimodel ingezet: uitbreiden als de vraag toeneemt.
- We onderzoeken tevens de mogelijkheden voor een overstappunt N210/A2 aan de oostzijde van IJsselstein voor het (boven)regionale autoverkeer vanuit het zuiden richting Utrecht.
- De centrale tramhalte bij het Podium zien we primair als binnenstedelijk overstappunt van de fiets op het openbaar vervoer voor reizigers met een herkomst of bestemming binnen IJsselstein.
- De Baronieweg en de Utrechtseweg behouden hun ontsluiting via de aansluiting IJsselstein (A2). De N210 met het achterland sluit aan op Nieuwegein-Zuid (A2). Het bestaande gedeelte van de N210 tussen de Baronieweg en de

nieuwe woningbouwlocatie maakt geen deel meer uit van de hoofdwegenstructuur.

- De verbinding tussen Boveneind Zuidzijde (Benschop) en de Baronieweg komt te vervallen. Het autoverkeer wordt via de Weg der Verenigde Naties naar de N210 geleid. Via deze route kan ook de binnenstad van IJsselstein worden bereikt.
- Het landbouwverkeer wordt afgeleid van de Baronieweg.

Als er voor deze principes gekozen wordt, is het gewenst om de nieuwe woningen dicht bij een overstappunt te realiseren. Deze locatie komt tevens in aanmerking voor nieuwe mobiliteitsconcepten met deelauto's en een lagere parkeereis (paragraaf 6.6). Het overstappunt draagt bij aan de bereikbaarheid van nieuwe woningen aan de zuidzijde.

Overige principes van slim bouwen zijn: parkeren meer concentreren voor de nieuwe woningen en bedrijven. Dat komt de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede, de parkeercapaciteit wordt efficiënter gebruikt en het ligt meer voor de hand om de fiets die dichterbij staat te gebruiken.

## 2.2 Omslag in mobiliteitsgedrag

### Trendbreuk: afname autogebruik noodzakelijk

We zitten niet in de positie dat we de bestaande infrastructuur voor het



autoverkeer nog eens fors (kunnen) uitbreiden. Los van de ruimtelijke en financiële (on)mogelijkheden, is de kans namelijk groot dat het faciliteren

van extra autoverkeer bijdraagt aan een vermindering van de leefbaarheid en extra congestie op plaatsen waar de uitbreiding van de infrastructuur niet mogelijk is. We kunnen wel het autoverkeer herverdelen op een zodanige wijze dat dit gunstig uitpakt voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

Daarnaast is er een trendbreuk nodig. Vooral tijdens de spitsuren is het noodzakelijk dat het autogebruik afneemt in het belang van de bereikbaarheid van onze gemeente en als bijdrage aan de regionale bereikbaarheid. Dat hebben we ook opgenomen in de bestuursovereenkomst die we op 11 april 2019 met de Provincie Utrecht hebben gesloten. Minder autogebruik, vooral in de spitsuren, is nodig voor een toekomstbestendige stad zowel op het gebied van economische vitaliteit als sociale binding.

Dit betekent dat we op een andere wijze onze bereikbaarheid moeten borgen. Het gaat vooral om het verleiden van de weggebruikers om van andere vervoerwijzen dan de auto gebruik te maken. Voor bedrijven is bereikbaarheid over de weg van belang voor het economisch gebonden wegverkeer. Zij hebben dan ook baat bij het verminderen van het woon-werkverkeer per auto en van het autoverkeer in het algemeen. Dat geldt vooral het pendelverkeer naar de economische kerngebieden in de regio Utrecht en naar onze bedrijvenlocaties. Van onze inwoners werkt 60% binnen een afstand van 15 km tot hun woningen. De benodigde omslag sluit ook naadloos aan bij het verduurzamen van de mobiliteit en het verbeteren van de leefbaarheid.

### Wijziging mobiliteitsgedrag moet voordelen opleveren

Meer gebruikmaken van de fiets, het openbaar vervoer, mobiliteitsketens, het aanschaffen van een zuinigere of schonere auto, het vaker laten staan van de auto, gebruikmaken van een deelauto, betekent altijd het doorbreken van gewoontegedrag. Het doorbreken van het individuele gewoontegedrag komt gemakkelijker tot stand als er keuzemogelijkheden zijn en het nieuwe gedrag voordelen oplevert. Een financieel voordeel, zowel voor bewoners als bedrijven, is altijd een sterke prikkel. We moeten dan ook samen met de werkgevers inzetten op het behalen van zoveel mogelijk positieve waarderingen en voordelen.



Een korte en betrouwbare reistijd en een goede prijs-kwaliteitverhouding zijn voorwaarden voor de wijziging van het mobiliteitsgedrag (minder autogebruik). Deze factoren moeten op orde zijn. Gezondheidsbevordering, duurzaamheid, imagoverbetering en een positieve beleving zijn satisfiers en dragen bij aan meer fietsgebruik en/of het uitdragen van een ambassadeursrol voor het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer of een deelauto.

Een lage prijs voor het openbaar vervoer helpt niet als de reistijd niet voldoende concurrerend is met de auto. De lage kosten voor een werknemer voor een fiets van de zaak helpen wel als de reistijd beperkt blijft.



## 2.3 Reistijd fiets, openbaar vervoer en auto

Een afname van het autogebruik is mogelijk als het gebruik van de alternatieven echt voordelen oplevert. We moeten er in ieder geval voor zorgen dat de concurrentiepositie van de fiets en het openbaar vervoer uitstekend is ten opzichte van de auto wat betreft de reistijd. Dat geldt zowel binnen IJsselstein als voor de regionale verplaatsingen naar de werklocaties. Een te lange reistijd met het openbaar vervoer is de belangrijkste factor om het openbaar vervoer niet te gebruiken.

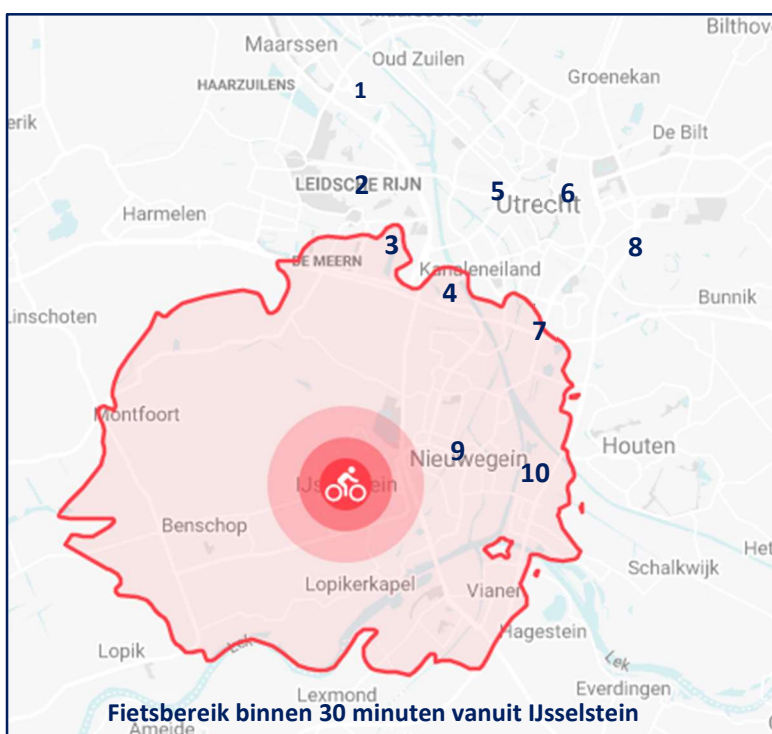
In de volgende beelden is een indicatie weergegeven van het bereik binnen 30 minuten reistijd vanuit IJsselstein bij het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer of de auto. In het algemeen geldt een acceptatie van ongeveer 45 minuten reistijd, maar op regionale schaal ligt die acceptatie wat lager.

Het bereik per fiets en auto heeft een cirkelstructuur en voor het openbaar vervoer meer een lijnstructuur. Het bereik per auto is aanzienlijk groter dan met de alternatieven. Dit bereik neemt de komende jaren af ten gevolge van de mobiliteitsgroei, waardoor meer vertragingen ontstaan voor het autoverkeer

De relatieve positie van de fiets en het openbaar vervoer verbetert dan. Toch is het zaak om de totale verplaatsing per fiets of openbaar vervoer te versnellen en extra te scoren op de overige positieve prikkels. Naast de reistijd speelt het parkeerregime op de bestemmingslocatie een belangrijke rol. In en rond de binnenstad van Utrecht zijn de parkeertarieven hoog. In Utrecht Science Park neemt de mogelijkheid om gratis te parkeren af. Dit geeft de fiets en het openbaar vervoer naar deze gebieden een extra stimulans.

Bij ongeveer 18 km/uur per fiets ligt een aantal economische kerngebieden buiten het bereik van 30 minuten. Er valt winst te behalen als op deze verbindingen de wachttijden geminimaliseerd worden, er weinig omgereden hoeft te worden en er meer gebruik wordt gemaakt van de elektrische fiets en/of de speed pedelec.

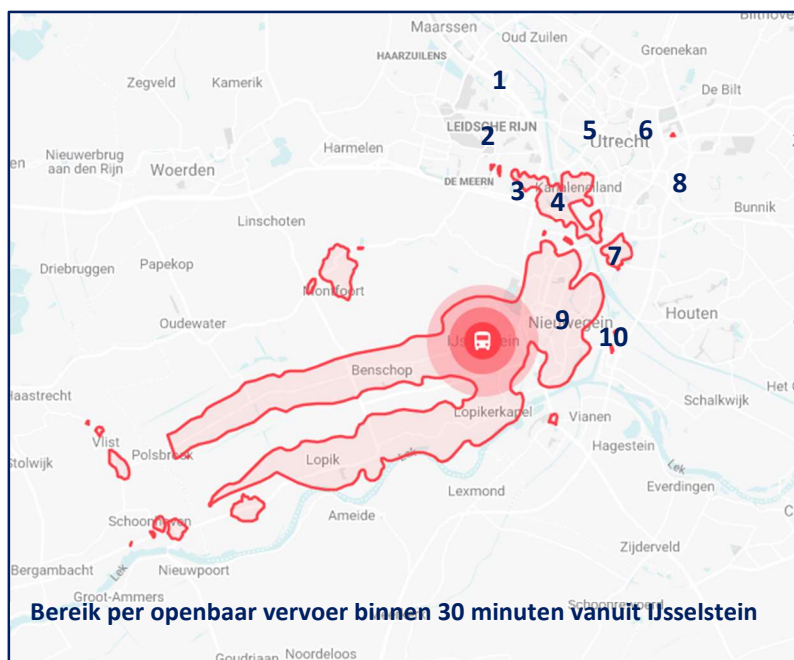
**Voor het vergroten van het fietsgebruik zetten we vooral in op een kwaliteitssprong van het regionale fietsnetwerk, het versterken van het lokale fietsnetwerk, slimme mobiliteitsketens en overstappunten en samenwerking met bedrijven (werkgeversaanpak).**



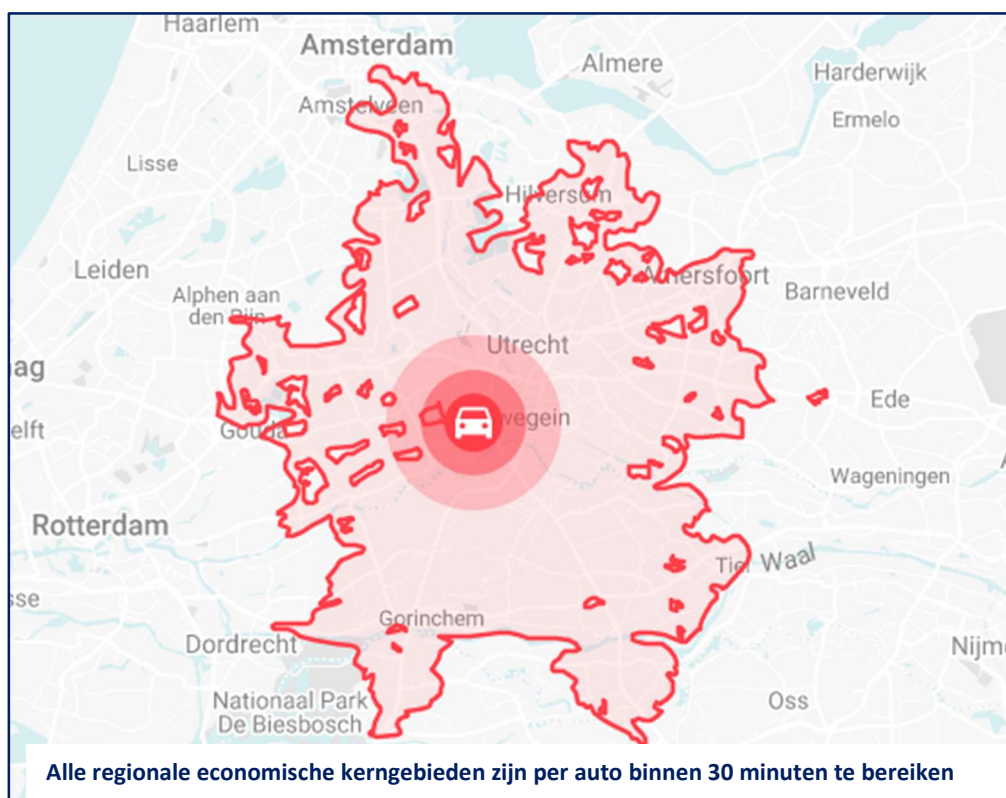
| Omrijdfactor fiets vanuit IJsselstein naar economische kerngebieden |                    |      |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------|------|
| 1                                                                   | Lage Weide         | 1,33 |
| 2                                                                   | Leidsche Rijn      | 1,36 |
| 3                                                                   | Papendorp          | 1,38 |
| 4                                                                   | Kanaleneiland-Z    | 1,40 |
| 5                                                                   | Jaarbeurs          | 1,34 |
| 6                                                                   | Utrecht binnenstad | 1,29 |
| 7                                                                   | Laagraven          | 1,31 |
| 8                                                                   | USP                | 1,25 |
| 9                                                                   | CityPlaza          | 1,40 |
| 10                                                                  | Plettenburg        | 1,41 |

Diverse economische kerngebieden liggen voor het openbaar vervoer buiten het bereik van 30 minuten reistijd. Er valt winst te behalen als op deze verbindingen de reistijd verkort wordt. Dit geldt vooral voor de verbindingen waarop de reistijdverhouding ten opzichte van de auto meer dan 1,3 bedraagt.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer van de bedrijvenlocaties in IJsselstein vanuit de regio is slecht. De grootste pendelstromen liggen buiten het bereik van 30 minuten en bovendien ligt de reistijdverhouding naar de binnenstadhalte tussen 1,4 en 2,0 en voor de bedrijventerreinen boven 2,0. Uitsluitend met forse verbeteringen van de OV-bediening is een hoger aandeel van het openbaar vervoer haalbaar (paragraaf 2.6).



| Reistijdverhouding tussen OV en auto vanuit IJsselstein naar economische kerngebieden (ochtendspits van deur tot deur) |                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----|
| 1                                                                                                                      | Lage Weide         | 1,7 |
| 2                                                                                                                      | Leidsche Rijn      | 1,3 |
| 3                                                                                                                      | Papendorp          | 1,4 |
| 4                                                                                                                      | Kanaleneiland-Z    | 1,4 |
| 5                                                                                                                      | Jaarbeurs          | 1,4 |
| 6                                                                                                                      | Utrecht binnenstad | 1,2 |
| 7                                                                                                                      | Laagraven          | 1,4 |
| 8                                                                                                                      | USP                | 1,5 |
| 9                                                                                                                      | CityPlaza          | 1,4 |
| 10                                                                                                                     | Plettenburg        | 1,3 |





## 2.4 Kwaliteitssprong regionaal fietsnetwerk

### Regionaal fietsnetwerk

In de regionale Fietsvisie is de ambitie opgenomen dat 60% van de mensen die wonen of werken in de U10 per fiets, OV of een combinatie daarvan naar het werk reizen in 2030. Daar gaan wij onze bijdrage aan leveren zoals wij ons ook aansluiten bij de nationale doelstelling om het aantal verplaatsingen per fiets met 20% te laten toenemen in de periode 2020-2030 alsmede de ambities van de Provincie Utrecht. De provincie streeft naar een schaalessprong in de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en wil dé fietsregio van Europa worden. De Provincie wil het fietsgebruik stimuleren door de knelpunten in het fietsnetwerk op te lossen, zodat in 2023 50% van alle ritten onder de vijftien kilometer met de fiets wordt afgelegd. Hiermee zet de provincie in op een duurzaam en gezond vervoerssysteem.

Van onze beroepsbevolking heeft 72,6% een baan buiten IJsselstein. Van de banen in IJsselstein wordt 46,2% uitgevoerd door personen van buiten IJsselstein. Onze focus ligt op de regionale fietsverbindingen naar de economische kerngebieden in de regio en de fietsbereikbaarheid vanuit de regio naar onze eigen (toekomstige) werklocaties. Gezien de omvang ligt het accent op de werklocaties in Utrecht: (binnenstad, Jaarbeurs, USP, Kanaleneiland, Papendorp, Lage Weide, A12-zone (wordt nog uitgebreid) en Nieuwegein (City Plaza, Plettenburg). Tevens vinden we de verbindingen naar Houten en Vianen belangrijk.

Op de meeste regionale verbindingen moet op delen worden omgereden ten gevolge van de hoofdinfrastructuur (A2, A12, knooppunt Oudenrijn, Amsterdam-Rijnkanaal, Wijkerslootweg-Zuidstedeweg Nieuwegein). Het is lastig, vooral op korte termijn, om deze barrières te slechten.

Om het regionale fietsgebruik vanuit IJsselstein te versterken zijn de volgende verbeteringen in het regionale fietsnetwerk nodig:

### SNELFIETSRUTES

Minimaal openthoud en zo direct mogelijke verbindingen naar de economische kerngebieden in Utrecht en Nieuwegein met doorkoppelingen naar Vianen, Houten (via Plettenburg, 't Klooster naar Meerpaal en station Houten) en Zeist.

Directe en comfortabele verbindingen naar Montfoort, Woerden en Lopik.

### NIEUWE VERBINDINGEN

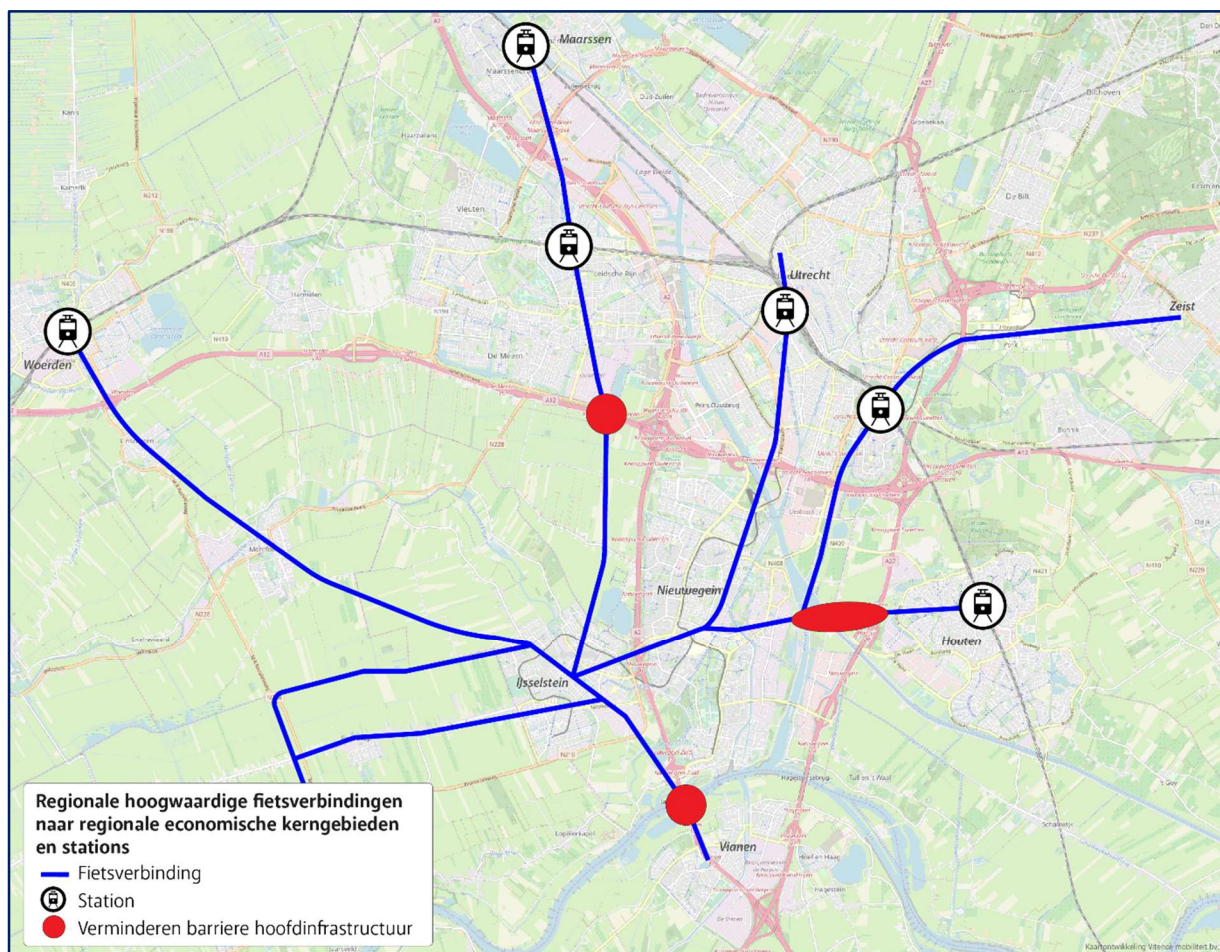
Nieuwe passages van het Lekkanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Plettenburg en Houten.

Nieuwe verbinding van IJsselstein-Noord, via de bestaande passage A12 (Strijkviertel)/Oudenrijn naar Leidsche Rijn en Lage Weide. De bestaande fietstunnel onder de A12 moet verbeterd worden en/of aangevuld met een nieuwe passagemogelijkheid van het knooppunt Oudenrijn.

### GESCHIKT VOOR SPEED PEDELECS

Met deze verbeteringen worden ook onze werklocaties vanuit de regio beter per fiets bereikbaar.







## 2.5 Versterken lokaal fietsnetwerk

### Lokaal fietsnetwerk

Voor de verplaatsingen binnen IJsselstein is de fiets bijna altijd al sneller dan de auto (van deur tot deur). Het fietsnetwerk volgens de Fietsvisie IJsselstein 2017 is de basis voor onze fietsinfrastructuur. We maken binnen het fietsnetwerk in IJsselstein onderscheid tussen regionale hoofdfietsroutes en lokale hoofdfietsroutes. De kwaliteitseisen voor ons fietsnetwerk zijn opgenomen in bijlage 1. Er liggen tevens fietspaden langs het hoofdwegenet. Deze zijn uit veiligheidsoverwegingen nodig (scheiding van verkeerssoorten). Ook de hoofdontsluitingen van de bedrijventerreinen worden voorzien van fietspaden of fietsstroken.

Voor het lokale fietsnetwerk zetten we per route in op de volgende verbeteringen:

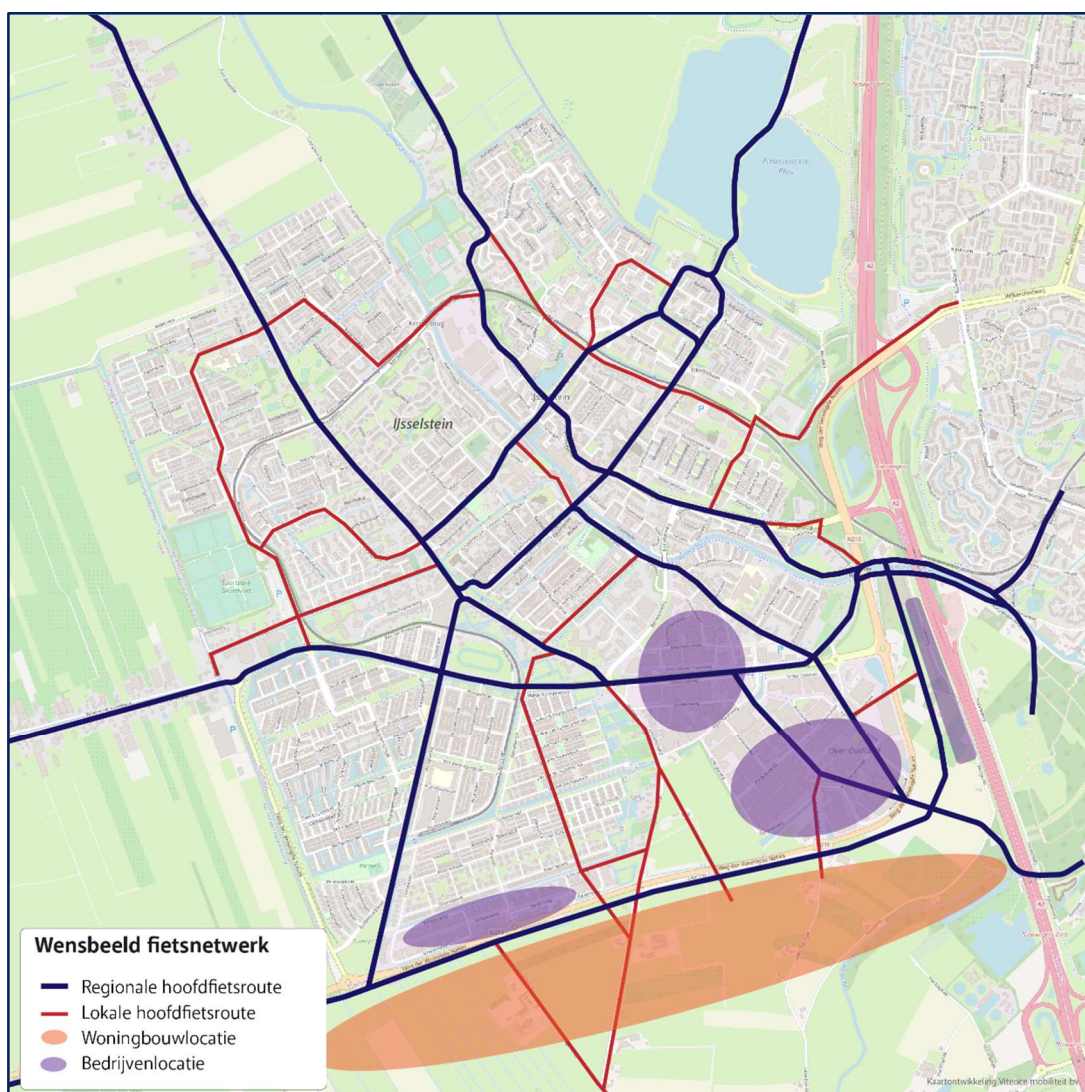
#### DE KWALITEITSEISEN (BIJLAGE 1)

##### WEINIG OPONTHOUD

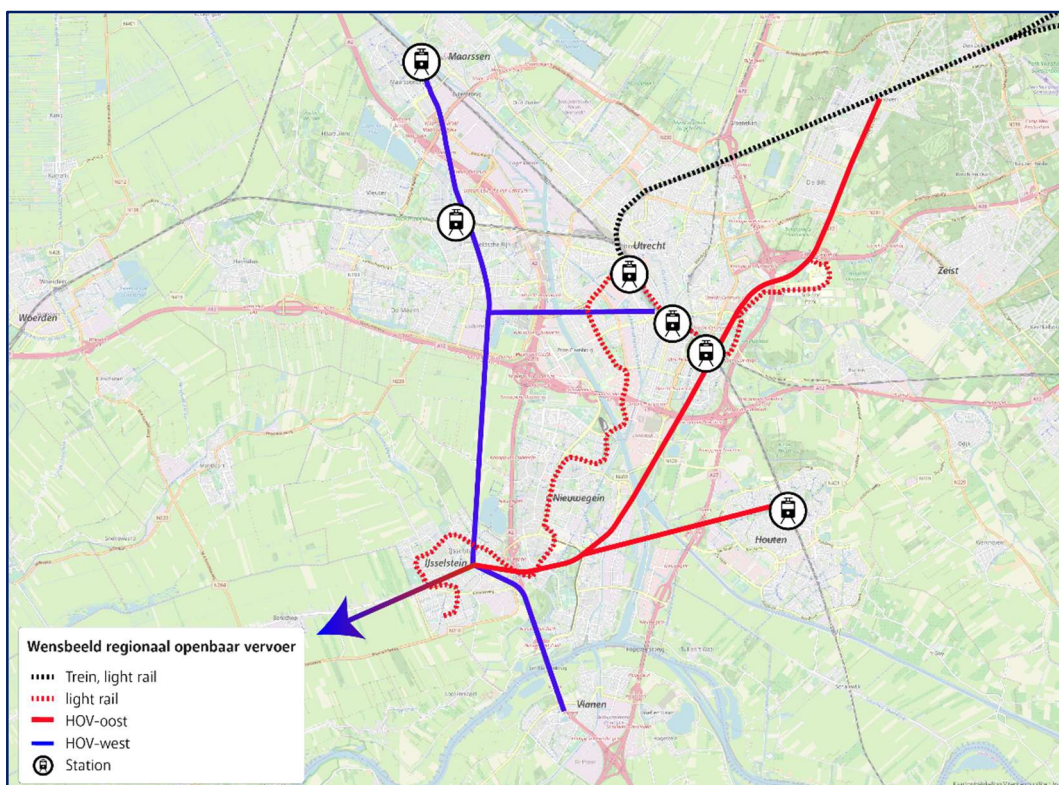
Op kruispunten (paragraaf 2.10), voorrang op rotondes, oversteken van rotondes in twee richtingen, fietspaden in twee richtingen langs de hoofdwegen, voorrang voor de hoofdfietsroutes in verblijfsgebieden, beperken van het aantal verkeersregelinstanties, meer passagepunten van de trambaan (paragraaf 2.7)

##### ONTBREKENDE SCHAKELS

Naar nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties



## 2.6 Versterken regionaal openbaar vervoer



### Regionaal openbaar vervoer

Ondanks de aanwezigheid van de sneltram is de regionale concurrentiepositie van het openbaar vervoer naar de regionale economische kerngebieden niet sterk. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer moeten complementair zijn: niet iedereen is bereid of in staat om te fietsen en vooral bij slechte weersomstandigheden is het handig als het openbaar vervoer de terugvaloptie kan zijn in plaats van de auto. Met de verbetering van het openbaar willen we tevens de bereikbaarheid van onze werklocaties verbeteren. Op veel bedrijventerreinen wordt helaas juist een omgekeerd proces beleefd (vershraling van het openbaar vervoer). Door deze trend om te buigen, kunnen we het autogebruik verminderen maar tevens ervoor zorgen dat bijvoorbeeld jong afgestudeerden uit Utrecht (zonder auto) onze bedrijven aantrekkelijk vinden.

Vanuit IJsselstein is een versterking van de regionale OV-structuur nodig met daarin de volgende elementen:

#### TANGENTIËLE VERBINDINGEN

naar de oostzijde van Utrecht (optie nieuw IC-station Lunetten), Utrecht Science Park, stations Bilthoven en de westzijde van Utrecht (knooppunt Lekbrug Vianen, Leidsche Rijn, Lage Weide, station Maarsse)

#### SNELDIENSTEN

vanaf IJsselstein via Nieuwegein Cityplaza en Plettenburg naar Houten en station Houten

#### VERBINDINGEN NAAR DE LOPIKERWAARD, DE KRIMPENERWAARD

De reistijd moet concurrerend zijn met de auto: betrouwbaar, geen last van congestie (bijvoorbeeld op de Utrechtseweg en de Baronieweg), prioriteit bij verkeerslichten en grote halteafstanden. Deze OV-structuur draagt tevens bij aan het verminderen van de reizigersdruk op Utrecht CS.



Lijn 31 (voorheen 283) wordt de komende jaren stapsgewijs uitgebreid tot een dagdekkende verbinding tussen IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht Science Park.

Lijn 295 naar Utrecht wordt intensief gebruikt. De gemiddelde reissnelheid is hoog. Syntus wil het aantal reizigers verder vergroten door een kwaliteitsverbetering volgens de R-net kwaliteit. De frequentie wordt de gehele dag viermaal per uur en in het drukste uur zesmaal naar Utrecht. In het nieuwe netwerk zijn IJsselstein en Schoonhoven knooppunten. In IJsselstein is de mogelijkheid om van de lijnen 195 en 295 over te stappen op lijn 31 naar Nieuwegein, USP en Bilthoven en op de sneltram.

OV-verbindingen naar Houten en Vianen ontbreken. Een verbinding naar Houten is van belang vanwege het woonverkeer tussen Houten en IJsselstein en het aansluiten op een treinstation aan de zuidzijde zonder via Utrecht CS te hoeven reizen. Naar Vianen is een OV-verbinding van belang voor het woonwerkverkeer en de aansluiting op de OV-lijnen naar het zuiden (knooppunt Lekbrug). Houten en Vianen zijn na Utrecht en Nieuwegein de belangrijkste pendelgemeenten voor IJsselstein.

bestaande perrons verlaagd zijn. In de zomer van 2020 is groot onderhoud aan de trambaan uitgevoerd en zijn de perrons verlaagd.

Ondanks de naam van sneltram is de reistijd naar Utrecht CS en USP relatief hoog. Dit wordt veroorzaakt door meerdere factoren: omrijden in IJsselstein en Utrecht, een aantal krappe bogen en relatief veel haltes.



## 2.7 Sneltram 2.0



De sneltram is in de jaren zeventig van de vorige eeuw ontworpen en in 1983 reden de eerste trams naar Nieuwegein en eind 1985 naar IJsselstein. Op 15 december 2019 is de Uithoflijn (tram) geopend: de verbinding tussen Utrecht CS en Utrecht Science Park. Deze lagevloertram wordt gekoppeld met de lijn naar Nieuwegein – IJsselstein zodra de

De sneltram is in de jaren zeventig van de vorige eeuw ontworpen en in 1983 reden de eerste trams naar Nieuwegein en eind 1985 naar IJsselstein. Op 15 december

Nu, ongeveer 40 jaar na de aanleg, is het tijd om de visie en de functie van de sneltram voor het gedeelte in IJsselstein bij te stellen. We willen inspelen op de volgende opgaven:

- o De reistijd met de sneltram moet korter.
- o Tegelijkertijd is er vanuit de bevolking de vraag om meer haltes te realiseren in IJsselstein bij voorzieningen (bijvoorbeeld sport, zorg).
- o In verband met de vergrijzing en inclusieve mobiliteit willen we de vervoermogelijkheden binnen IJsselstein uitbreiden.
- o Tevens willen we de bestaande en nieuwe bedrijvenlocaties beter met het openbaar vervoer bedienen. Deze liggen thans vrijwel allemaal buiten loopafstand van de tram.
- o De nieuwe woningbouwlocaties willen we tevens goed met het openbaar vervoer

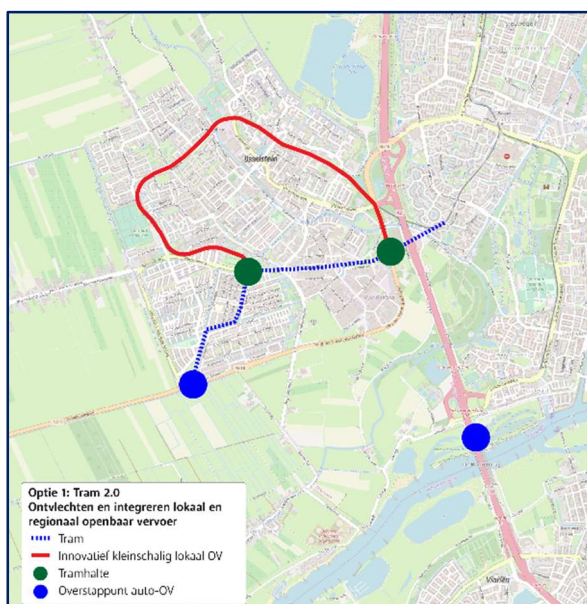


bedienen. Het is immers noodzakelijk dat het autogebruik afneemt.

- o We willen voor het autoverkeer dat afkomstig is uit de Krimpenerwaard en de Lopikerwaard en vanuit het zuiden (A2) een mogelijkheid bieden om over te stappen op het openbaar vervoer, vooral voor de bestemmingen in Utrecht. Voor het verkeer op de A2 zou ook een overstappunt bij de aansluiting van de N210 op de A2 een rol kunnen spelen (noordzijde N210). De ontsluiting van deze locatie is echter gecompliceerd. Samen met de Provincie, Rijkswaterstaat en de regio gaan we deze locatie nader beoordelen op nut en haalbaarheid. Daarbij kunnen ook alternatieven zoals Vianen en Nieuwegein-zuid een rol spelen. Voor het autoverkeer uit het westen, is een overstappunt aan de zuidzijde van IJsselstein bij de N210 eveneens een optie. Hiervoor is dan wel een voorwaarde dat de sneltram wordt doorgetrokken naar de N210 hetgeen tevens voor de nieuwe woningbouwlocatie van belang kan zijn.

Onze visie tram 2.0 bestaat uit twee denkrichtingen die we nader willen onderzoeken met de betrokken regionale overheden.

### Optie 1 tram 2.0



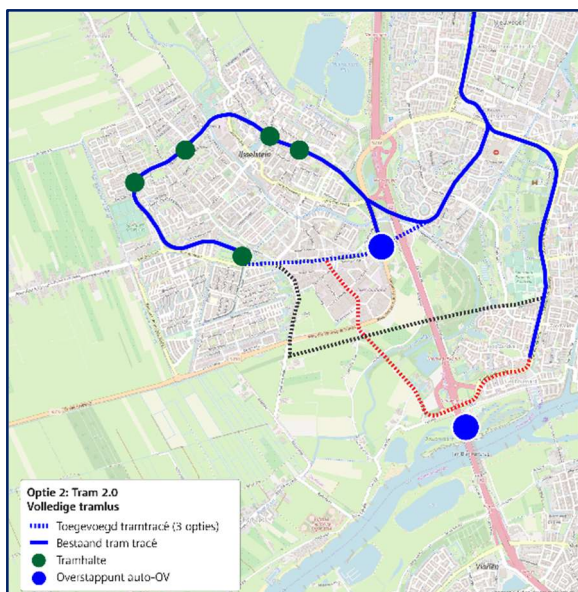
- o De route van de sneltram wordt ingekort door een nieuw zuidelijk tracé. Dit tracé sluit direct aan op het tracé naar Nieuwegein en wordt vanaf de halte binnenstad verlengd naar de N210. Op dit nieuwe eindpunt wordt een overstappunt voor automobilisten gerealiseerd.
- o Op de tramlus in IJsselstein gaan (zelfrijdende) kleine lichte voertuigen in twee richtingen rijden. Deze voertuigen brengen je naar één of twee grote haltes (overstappunten) van de nieuwe lagevloertram. Het aantal haltes voor dit kleinschalige aanvoersysteem wordt uitgebreid vooral in de omgeving van voorzieningen (verzorgingstehuizen, sportvoorzieningen, winkels). We blijven de bestaande infrastructuur (intensiever) gebruiken.
- o De kleinschalige voertuigen kunnen tevens worden gebruikt voor verplaatsingen binnen IJsselstein en sluiten aan op twee tramhaltes.



Op deze manier ontrafelen we de ontsluitende en verbindende functie, maken we maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur (handhaven railinfrastructuur) en kunnen we de (nieuwe) bedrijvenlocaties en een eventuele nieuwe woningbouwlocatie aan de zuidkant beter met het regionale openbaar vervoer bedienen. De tramverbinding wordt sneller door een afname van het aantal haltes en een korter tracé. Het kleinschalige systeem biedt mogelijkheden voor extra haltes waardoor de loopafstanden naar het openbaar vervoer afnemen. Voor het mogelijk houden van deze

ontwikkeling moeten we voldoende ruimte vrijhouden langs de N210.

### Optie 2 tram 2.0



- o In IJsselstein wordt het tramtracé uitgebreid zodat een volledige tramlus ontstaat. De bediening gaat plaatsvinden in twee richtingen.
- o Het aantal haltes op de tramlus kan eventueel worden verminderd door de fiets een grotere rol te geven in het voor- en natransport.
- o De tramlus sluit direct aan op het tracé in Nieuwegein. Hiervoor zijn 3 opties aangegeven. De bestaande passages van de A2 kan tevens worden benut door een HOV-bus (exclusief of medegebruik) zoals de verbinding naar Utrecht-oost.
- o Op de zuidelijke kruising van het tramtracé met de N210 komt een overstappunt voor automobilisten.
- o Tramreizigers kunnen door de bediening in twee richtingen de snelste verbindingsrichting kiezen.

**We willen deze twee opties voor een systeemwijziging (tram 2.0) verder verkennen met de regionale partijen en beschouwen optie 1 als een innovatieproject.**

## 2.8 Mobiliteitsketens en overstappunten

### Mobiliteitsketens

In veel gevallen biedt een samengestelde reis (fiets + OV) extra mogelijkheden. Het openbaar vervoer komt meer binnen het bereik (1,0 tot 1,5 km in plaats van 400 m) en regionale afstanden (> 10 km) zijn beter te overbruggen. In de huidige situatie is vanuit IJsselstein een aantal mobiliteitsketens nuttig:

#### Fiets en tram/bus

Bij de tram/bushaltes onderscheiden we drie niveaus mede afhankelijk van de mate van gebruik:

#### FIETSENKLEMMEN MET AANBINDMOGELIJKHEID

Voor deze categorie werken we vraagvolgend. Fietsenklemmen kunnen overal worden toegepast.

#### FIETSKLUIZEN

Kluizen zijn handig voor reizigers met dure fietsen. Het gebruik en het betalen moet eenvoudig zijn (bijvoorbeeld met de OV-chipkaart of de pinpas). Tevens zijn de bekendheid, informatie over de beschikbaarheid en de uniformiteit succesfactoren (vergelijk OV-fiets). Fietsenkluizen zijn nodig op de sneltramhaltes en de regionale HOV-buslijnen.

#### BEWAAKTE FIETSENSTALLING

Op de drukste locaties zoals de binnenstad, de binnenstadhalte en overstappunten.

De fietskluizen en bewaakte fietsenstallingen worden voorzien van deelfietsen zoals de OV-fiets (bij voorkeur regionaal systeem) en kunnen tevens worden gebruikt door bedrijfsfietsen. Deze combinatie is vooral van belang voor de bedrijvenlocaties. Deze liggen op dit moment allen buiten loopafstand van een tramhalte. De eerste en de laatste tramhaltes Hooghe Waerd, IJsselstein Zuid en de halte Doorslag in Nieuwegein zijn potentiële overstappunten. Het is tevens belangrijk dat de fietsverbindingen

vanaf deze haltes naar de bedrijvenlocaties zo direct mogelijk zijn. We inventariseren de behoefte aan dergelijke voorzieningen op de bedrijvenlocaties.



Bewaakte fietsenstallingen zijn succesvol als ze op de juiste locaties liggen, gemakkelijk toegankelijk zijn en gratis (maximaal 24 uur). Het vragen van een (beperkte) vergoeding werkt remmend op het gebruik en de kosten van het innen zijn vaak hoger dan opbrengsten. Voor de financiële dekking van de exploitatie zijn er meerdere opties: onderbrengen bij de parkeerexploitatie, inzetten als arbeidsintegratieproject en/of uitbesteding aan bijvoorbeeld U-stal.

#### *Auto + tram/bus*

In de paragrafen 2.1 en 2.7 hebben we aangegeven dat een regionaal overstappunt aan de zuidwestzijde van IJsselstein bij de N210 gesitueerd kan worden bij een nieuw OV-knooppunt (tram en bus).

## 2.9 Hoofdwegennet



### **Verkeersafwikkeling**

Voor het autoverkeer richten we ons vooral op het beheersen van de groei, het benutten van de bestaande infrastructuur

en het aanpassen van de infrastructuur in samenhang met de ontwikkeling van de woningbouwlocaties. We beoordelen de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet in vergelijking met een referentie-uur in de daluren (bijvoorbeeld 11 uur 's ochtends). Buiten dit referentie-uur willen we de totale extra reistijd tussen twee referentiepunten op het hoofdwegennet beperken tot: 1,5 minuut per kruispunt met verkeerslichten plus 1,0 minuut per rotonde. Als deze extra reistijden op werkdagen dagelijks minimaal 2 uur overschreden wordt, is er sprake van een knelpunt in de verkeersafwikkeling.

Tijdens de spitsuren accepteren we dus wat extra vertraging. De referentiepunten zijn aangegeven op het kaartbeeld van het hoofdwegennet. Met deze kwaliteitsdefinitie bepalen we wanneer er sprake is van een (toekomstig) knelpunt. In dat geval passen we vervolgens de Duurzaamheidsladder Mobiliteit toe.

Voor de Utrechtseweg (vanaf het kruispunt Oranje Nassaulaan tot en met aansluiting N210) betekent dit kwaliteitscriterium het volgende:

- de gemiddelde reistijd om 11 uur in de ochtend in de richting van de A2 bedraagt ongeveer 4 minuten (1,4 km).
- op dit traject staan vijf verkeerslichteninstallaties. De reistijd (in de spitsuren) mag dan maximaal 11,5 minuten bedragen. Op dit moment worden reistijden gemeten van 4 tot 12 minuten. Dit wordt door een ruime meerderheid van de bewoners als acceptabel beoordeeld.

Indien de gewenste afwikkelingskwaliteit niet behaald wordt, wordt beoordeeld volgens de



systematiek van de duurzaamheidsladder mobiliteit (paragraaf 6.1) op welke wijze de verkeersafwikkeling verbeterd kan worden. Mogelijkheden zijn: meer gebruik van andere vervoerwijzen, spits spreiden, verkeersmanagement, beter benutten van de bestaande infrastructuur en/of kruispunten aanpassen.

De hoofdwegen in IJsselstein bestaan uit 2 x 1 of 2 x 2 rijstroken met fietspaden en met een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur. Als een hoofdweg bestaat uit 2 x 2 rijstroken worden de fietspaden aan beide zijden van de weg geschikt gemaakt voor fietsen in twee richtingen.

Op diverse punten zijn of worden de hoofdwegen in IJsselstein voorzien van middeneilanden zodat fietsers en/of voetgangers veilig en snel kunnen oversteken. Vóór deze locaties passen we indien nodig snelheidsremmende voorzieningen toe.

Alle wegen en straten met een belasting < 8.000 mvt/etmaal behoren tot de verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Op de wijkverzamelwegen binnen de verblijfsgebieden met een intensiteit tussen 4.000 en 8.000 mvt/etmaal passen we fietsstroken ( $\geq 2,00$  m) of fietspaden toe.





## Lokaal en regionaal hoofdwegenet

Het lokale hoofdwegenet en het regionale hoofdwegenet worden met elkaar verbonden op twee aansluitingen aan de A2. De Baronieweg (oostzijde) en de Utrechtseweg ontsluiten de bestaande kern van IJsselstein naar de noordelijke (huidige) aansluiting aan de A2 en de N210 verbindt de Lopikerwaard en de nieuwe woningbouwlocatie met de (nieuwe) zuidelijke aansluiting aan de A2. Daardoor spreiden we de verkeersdruk in IJsselstein en op de aansluitingen van de A2 (ontvlechting lokaal en regionaal verkeer). Voor de noordzijde van IJsselstein willen we de optie openhouden van een verbinding naar N228-A12. Bij calamiteiten op de noordzijde van de A2 of ernstige congestie maakt het gemotoriseerde verkeer uit IJsselstein gebruik van de lokale wegen in Nieuwegein. Dat is niet wenselijk. Een alternatieve route via het regionale hoofdwegenet wordt mogelijk als de A2 (in zuidelijke richting) verbonden wordt met de A27 (in noordelijke richting).

## 2.10 Kruispunten van netwerken



Voor een uniform en herkenbaar verkeersbeeld passen we de volgende

kruispunten toe volgens de volgende tabel:

| Kruispunt van |                                  | Type kruispunt                                                      |
|---------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Hoofdweg      | Hoofdweg                         | VRI<br>Rotonde indien hoofdfietsroute fietsnetwerk                  |
| Hoofdweg      | Overige wegen                    | Voorrangsweg<br>Voorrangsp plein<br>Middeneilanden<br>Eventueel VRI |
| Hoofdweg      | Fietsnetwerk (solitair fietspad) | Middeneiland<br>Fietsrotonde<br>Eventueel VRI                       |

VRI's plaatsen we alleen op kruispunten met het hoofdwegenet. Voor de VRI's hanteren we de volgende streefwaarden:

| Streefwaarden voor verkeersregelinstanties             |        |
|--------------------------------------------------------|--------|
| Maximumroodtijd na aanvraag                            | 90 s   |
| Gemiddelde wachttijd HOV-bus                           | < 10 s |
| Gemiddelde wachttijd tram                              | < 5 s  |
| W <sub>95</sub> <sup>2</sup> hoofdfietsroute           | < 30 s |
| W <sub>95</sub> hoofdfietsroute                        | < 45 s |
| W <sub>95</sub> overig fiets en voetganger             | < 60 s |
| Hoofdweg: kwaliteitseis op corridor: zie paragraaf 2.9 |        |

De verkeersregelingen zijn fietsvriendelijk:

- wachtsstand is groen voor de fiets;
- altijd een groenfase als dat in de regeling past: bijvoorbeeld gelijk met een voetgangersoversteek of met een linksaffer en groenfase niet onnodig vroeg beëindigen;
- voor de hoofdfietsroutes twee mogelijke groenvensers in één cyclus;
- twee verkeerslichten op één kruispunt bij linksafslaan koppelen (geen of beperkte wachttijd bij het tweede verkeerslicht);
- op afstand aanvragen en verlengen (bijvoorbeeld met Schwung-app) en meer prioriteit voor groepen fietsers. Daarvoor is het nodig om onze VRI's aan te passen naar i-VRI's. Als fietsers zich op grotere afstand kunnen aanmelden, wordt een deel van de wachttijd vervangen door rijtijd ('rijdend wachten').

We gaan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling monitoren zodat we een beeld houden van de ontwikkelingen en de eventuele noodzaak tot bijsturing.

<sup>2</sup> W<sub>95</sub> = Waarde van de wachttijd waarvoor geldt dat de wachttijd van 95% van de weggebruikers lager is.

## Bereikbaar blijven

### Waar gaan we mee aan de slag?

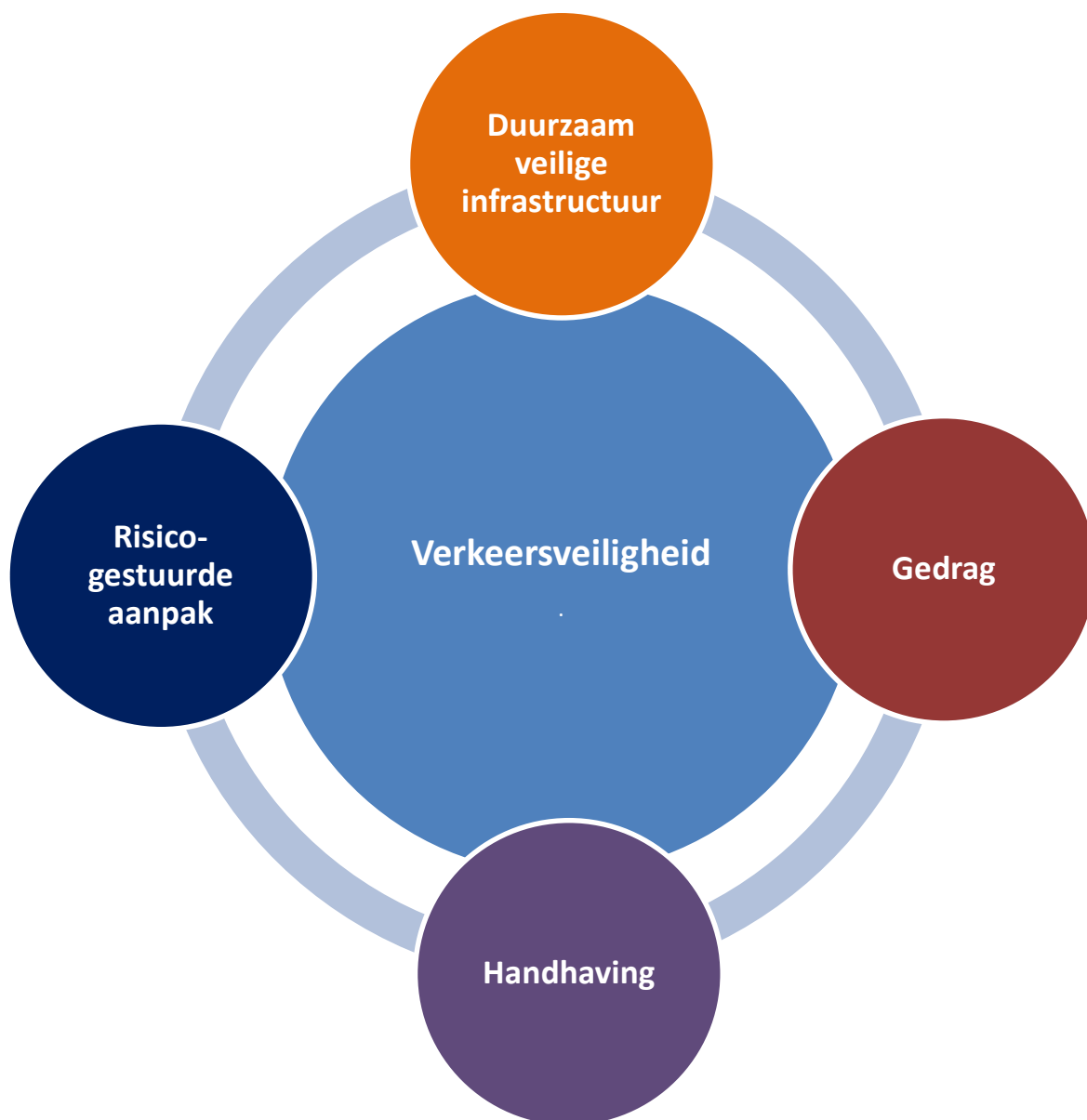
- Slim bouwen: inbreiden bij voorzieningen en OV-knooppunten, inbreiding bedrijventerrein, parkeren op nieuwe locaties efficiënter organiseren.
- In het geval van een nieuwe woningbouwlocatie aan de zuidzijde de N210 verleggen zodat deze locatie voor het langzame verkeer goed met de bestaande stad wordt verbonden. Dit vergt uiteraard overeenstemming met de wegbeheerder (in dit geval de Provincie Utrecht).
- Het afleiden van het doorgaande regionale verkeer vanuit Benschop van de Baronieweg naar de N210.
- Het lokale en regionale fietsnetwerk sterk verbeteren. Per route brengen we het potentiële gebruik in beeld, toetsen we de kwaliteit (zie bijlage 1) en benoemen we de ontbrekende schakels. In samenhang met groot onderhoud, de regionale aanpak en de ontwikkeling van nieuwe woning- en bedrijvenlocaties maken we zo het uitvoeringsplan fietsnetwerk.
- Het regionale openbaar vervoer naar de regionale economische centra en onze werklocaties sterk verbeteren.
- Onderzoeken of de sneltram binnen onze gemeente een sterkere rol kan gaan spelen. We zien daarvoor twee opties: een volledig tramlus of een kort tramtracé aangevuld met een lokaal OV-systeem.
- De trambaan verlengen naar de zuidzijde met opties voor overstappunten voor automobilisten bij de N210: aan de zuidwestzijde voor reizigers vanuit de Lopikerwaard en bij de N210-A2 aan de oostzijde voor reizigers vanuit het zuiden.
- Het versterken van het gecombineerd gebruiken van de auto of de fiets en het openbaar vervoer.
- Bewaken van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op ons hoofdwegennet (Utrechtseweg en Baronieweg) en het bewaken van de doorstroming van alle vervoerwijzen op de kruispunten met het hoofdwegennet. De eventuele vertragingen op het hoofdwegennet en bij het kruisen van het hoofdwegennet moeten binnen bepaalde grenswaarden blijven.



### 3 Verkeersveiligheid verbeteren

#### Verkeersveiligheid verbeteren

Het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) geeft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Met duurzaam veilige infrastructuur redden we het niet alleen. Educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving zijn evenzeer noodzakelijk



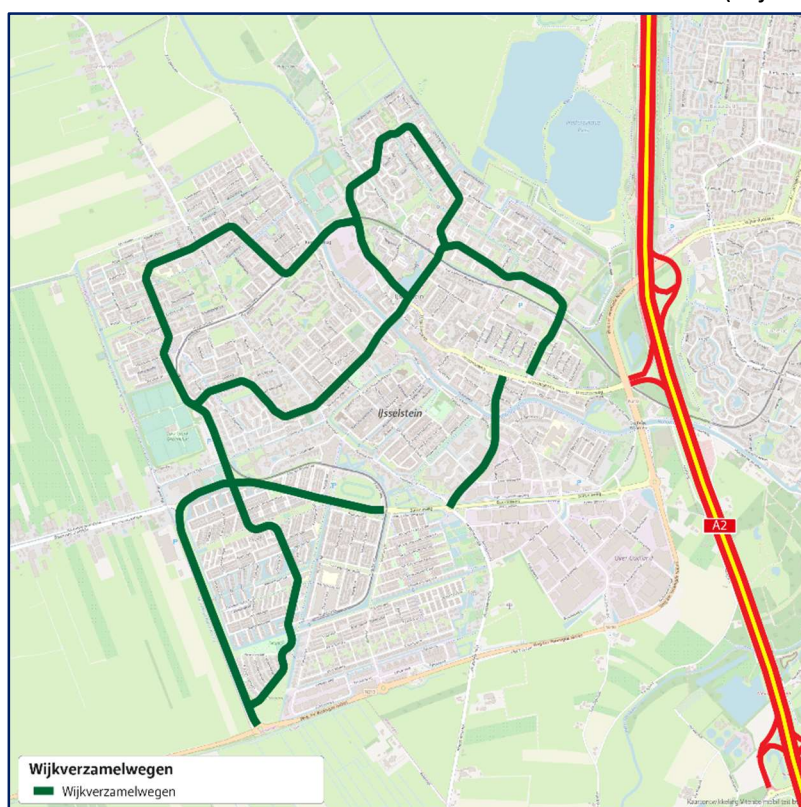


### 3.2 Duurzaam veilige infrastructuur



We zorgen voor een duurzaam veilige infrastructuur:

- o De **maximumsnelheid** is in de wijken binnen de bebouwde kom overal 30 km/uur en op het hoofdwegennet en de wijkverzamelwegen 50 km/uur. Buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid buiten het hoofdwegennet 60 km/uur en op het hoofdwegennet 70 of 80 km/uur.
- o De **verblijfsgebieden** (gebieden buiten het hoofdwegennet en de wijkverzamelwegen) worden ingericht in overeenstemming met de functie en het gewenste gedrag. Bij de inrichting staan ruimte en veiligheid voor het langzame verkeer voorop. Nadat alle woonwijken op orde zijn, beoordelen of we delen van de wijkverzamelwegen transformeren naar 30 km/uur. Dat doen we bijvoorbeeld vóór het uitvoeren van groot onderhoud. Dat geldt vooral voor die delen met een lage intensiteit (< 4.000 mvt/etmaal) en met klachten over het snelheidsgedrag.
- o Het hoofdwegennet is voorzien van **fietspaden**. De wijkverzamelwegen zijn voorzien van fietspaden of (brede) fietsstroken).
- o In de verblijfsgebieden liggen **wijkverzamelwegen** die de wijk met het hoofdwegennet verbinden. Deze wijkverzamelwegen zijn drukker dan de overige (woonstraten), hebben een intensiteit van 4.000 – 8.000 mvt/etmaal en de maximumsnelheid is 50 km/uur. Deze wijkverzamelwegen zijn fietsveilig door ze te voorzien van fietspaden of (brede) fietsstroken. De inrichting en de beleving van de wijkverzamelwegen wijken af van de hoofdwegen. Zo kan bijvoorbeeld volstaan worden met één smalle rijloper in plaats van twee volledige rijstroken. Zo bestaat de Baronieweg in de toekomst uit twee delen: de Baronieweg ten oosten van de Heemradenlaan (hoofdwegennet) en de “Baroniestraat” ten westen van de Heemradenlaan (wijkverzamelweg).



- o Op wegen en straten met een intensiteit > 4.000 mvt/etmaal zorgen we voor **oversteekvoorzieningen** voor het langzame verkeer, zodat snel en veilig kan worden overgestoken.



- o **Bromfietzers en speed pedelecs** rijden op de rijbaan met uitzondering van het hoofdwegennet.



- o De **basisscholen** zijn voorzien van schoolzones. De vier meest toegepaste inrichtingsvormen zijn: Octopus en hiervan afgeleide varianten, zoals Julie, Leer in het Verkeer en Gouden Regels van VVN. IJsselstein richt de schoolzones in volgens één van deze inrichtingsvormen.



Schoolzone: lage snelheid autoverkeer, zebra of oversteek in twee delen

- o Vanwege het risico van schijnveiligheid wordt terughoudend omgegaan met **zebra's**. Uitzonderingssituaties zijn locaties met veel voetgangers waar het autoverkeer een lage snelheid heeft (op maximaal één rijstrook) en een uitstekend zicht heeft op de oversteekvoorziening. Ook rotondes (met één rijstrook) lenen zich soms voor een zebra.

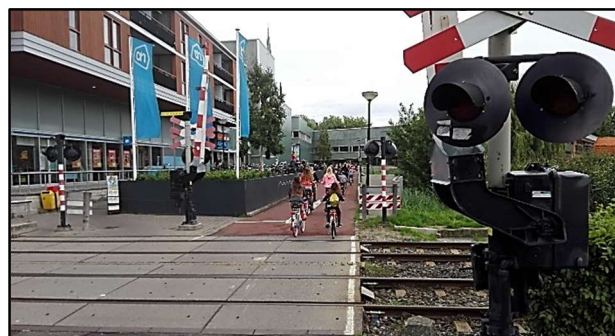
### 3.3 Risico-gestuurde aanpak

Risico-gestuurde aanpak

We beoordelen jaarlijks de locaties met veel ongevallen. Deze locaties hebben

een hoge prioriteit in de aanpak. Dat geldt zeker voor de locaties waar de het langzame verkeer het grootste risico loopt.

- o Op **kruispunten** wordt het uitzicht niet belemmerd door groenvoorzieningen of objecten.
- o Op **rotondes** binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang.





We gaan ook preventief te werk voor de bestaande infrastructuur (de risico-gestuurde aanpak). We gaan de locaties in beeld brengen met een verhoogd risico en beoordelen of er maatregelen op het gebied van duurzaam veilig nodig zijn. We beoordelen eerst de omgeving van scholen en voorzieningen, het fietsnetwerk, het snelheidsgedrag in de verblijfsgebieden en looproutes die frequent worden gebruikt door mensen met een beperking. Tevens beoordelen we de situaties waarover meerdere klachten over de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid) binnenkomen, bijvoorbeeld via het verkeersmeldpunt.

Daarnaast hebben we een aantal thematische speerpunten zoals het gebruik van de e-fiets door ouderen, eenzijdige ongevallen met fietsers en kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen, jeugd, ouderen, mensen met een beperking en fietsers).

Voor het basisonderwijs richten we ons vooral op:

- o de looproutes in een gebied van 500 m rondom de basisscholen;
- o het parkeergedrag: het halen en brengen per auto mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid rondom de schoolingang. Indien nodig geven we prioriteit en ruimte aan het langzame verkeer en kan het parkeren niet altijd voor de deur plaatsvinden. Ook communiceren we in probleemsituaties over het parkeergedrag met de ouders.

De analyse van de verkeersveiligheid rondom de basisscholen wordt onderdeel van de risico-gestuurde aanpak.

### 3.4 Snelheidsgedrag



De ernst van een ongeval neemt meer dan evenredig toe met de snelheid van een betrokken

voertuig. Dit effect wordt versterkt doordat het aantal hoge en elektrische auto's toeneemt. Deze auto's zijn zwaarder dan de traditionele brandstofauto. Een grotere hoogte en massa hebben voor het langzame verkeer een negatief effect op de afloop van een ongeval. Daarom is snelheidsbeheersing een belangrijk aspect van de verkeersveiligheid.



#### ***Knelpuntdefinitie snelheidsgedrag***

*Het snelheidsgedrag is een knelpunt als gedurende een meetperiode van een week minimaal 15% van de weggebruikers de maximumsnelheid overschrijdt.*

We willen meer grip krijgen op het snelheidsgedrag op basis van monitorgegevens en de risico's die we inschatten voor het langzame verkeer. Indien nodig nemen we maatregelen door infrastructurele aanpassingen, gerichte handhaving (staandhouding, cameracontrole). We gaan tevens snelheidsmeters inzetten waarbij goed gedrag beloond wordt. Een voorbeeld hiervan is de snelheidsmeterspaarpot (Provincie Noord-Brabant, Helmond). Voor iedere correcte

snelheidspassage wordt de spaarpot gevuld door de wegbeheerder of de Provincie met enkele centen. Het geld wordt gebruikt voor een goed doel in de wijk. Wij verbinden wel een voorwaarde aan de uitkering: minimaal 85% (gedurende een week) houdt zich aan de maximumsnelheid.

**We maken jaarlijks een actieprogramma voor de verkeersveiligheid en sluiten aan bij de acties (educatie, training en risico-gestuurde aanpak) van de Provincie Utrecht en Veilig Verkeer Nederland.**

### 3.5 Handhaving onmisbaar



Voor de handhavingsinzet en – methodiek (mens of elektronica) maken we onderscheid tussen het

hoofdwegennet, de verblijfsgebieden en specifieke routes die van belang zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets, voetganger, schoolgaande jeugd en ouderen).



Voor de handhaving zijn we in hoge mate afhankelijk van de politie. De handhavingsinzet is altijd beperkt en dat vergt dat er keuzes gemaakt moeten worden. Wat ons betreft wordt prioriteit gegeven aan de handhaving van snelheidsovertredingen in de omgeving waar dit ernstige gevolgen heeft voor het langzaam verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit geldt tevens voor de het belemmeren van de toegankelijkheid.

Het voorkomen van het gebruik van alcohol, drugs (waaronder lachgas) en de telefoon achter het stuur en op de fiets blijft noodzakelijk.

We gaan met de politie periodiek afspraken maken over een halfjaarlijks handhavingsprogramma. Daarbij maken we gebruik van monitorgegevens van het snelheidsgedrag op ons wegennet.



## **Verkeersveiligheid verbeteren**

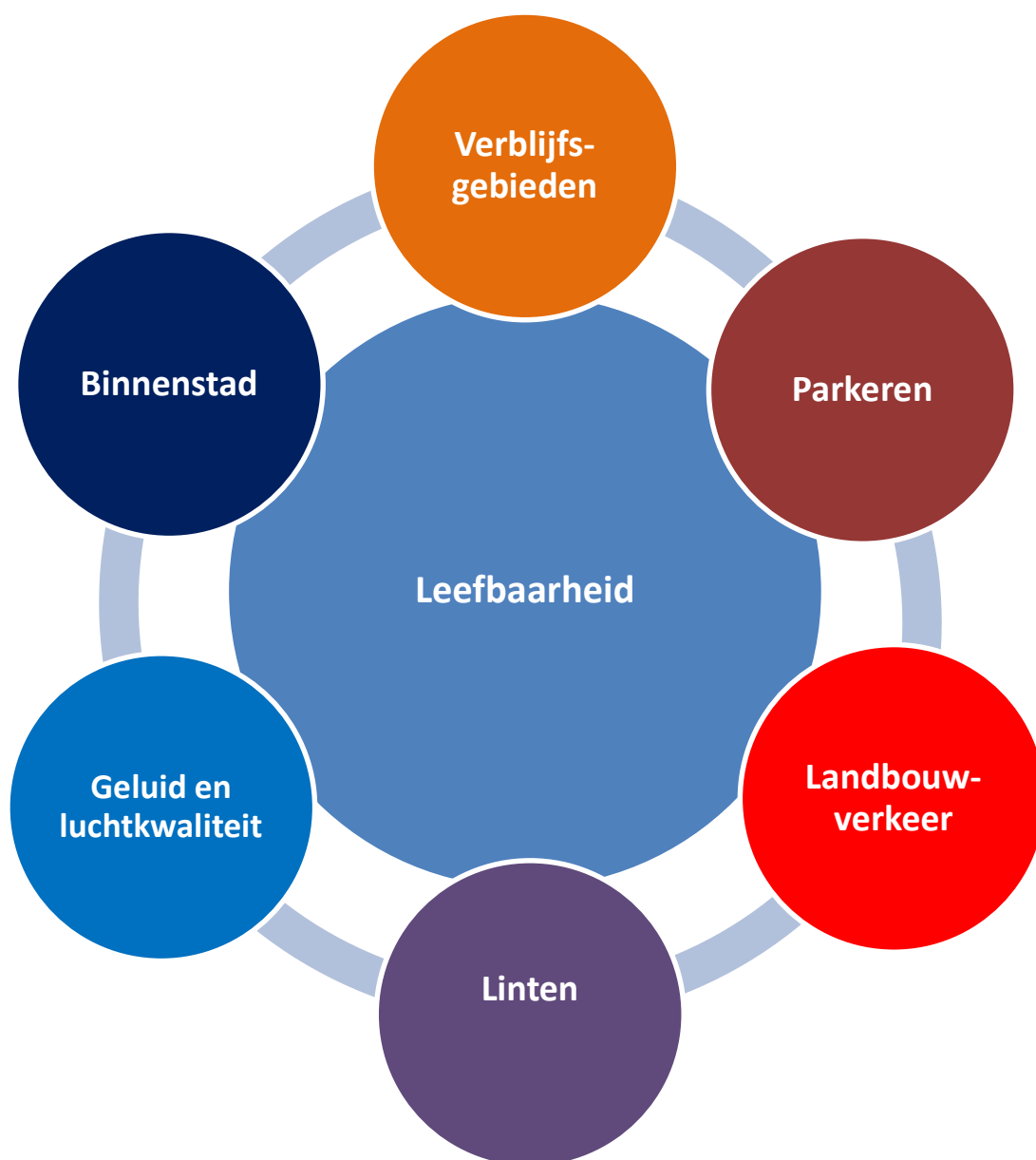
### **Waar gaan we mee aan de slag?**

- Zorgen voor duurzaam veilige infrastructuur: snelheidsbeheersing, fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen, schoolzones, overzichtelijke kruispunten en terughoudend met zebra's.
- Preventieve aanpak (risico-gestuurd) uitbreiden: veiliger maken van bestaande infrastructuur.
- Omvormen van woonwijken naar 30 km/uur-gebieden en mogelijk daarna delen van de wijkverzamelwegen met een lage intensiteit en klachten over het snelheidsgedrag en bij het uitvoeren van groot onderhoud.
- Snelheidsgedrag beïnvloeden.
- Handhavingsinzet vooral op snelheidsgedrag, voorkomen van ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers, belemmeren van de toegankelijkheid en het gebruik van alcohol, drugs en de telefoon in het verkeer.
- We stellen een actieplan verkeersveiligheid op.

## 4 Zorg voor leefbaarheid

### Zorg voor leefbaarheid

Vooraf het autoverkeer, het vrachtverkeer en het landbouwverkeer hebben negatieve effecten op de omgeving en voor bewoners in de vorm van emissie, geluid, barrièrewerking, verkeersonveiligheid, sluipverkeer en parkeeroverlast. Wij streven naar een goede balans tussen de verkeersfuncties en de (economische) bereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid en kwaliteit van de woon- en winkelomgeving anderzijds.



## 4.1 Verblijfsgebieden

### Verblijfs- gebieden

Het gemotoriseerd verkeer bundelen we op het hoofdwegennet. De structuur van het hoofdwegennet is

gebaseerd op het zo min mogelijk belasten van de woonomgeving. Alle straten en wegen buiten het hoofdwegennet, ook op de bedrijventerreinen, behoren tot de verblijfsgebieden.

In de verblijfsgebieden beperken we het doorgaande verkeer (sluipverkeer) en het gemotoriseerd verkeer past zich aan wat betreft de snelheid in verband met de verkeersveiligheid van het langzame verkeer. De maximumsnelheid is 30 km/uur. In het verblijfsgebied is het belangrijk dat kinderen zich veilig kunnen verplaatsen en spelen. In en rond de woning is er geen overlast van verkeerslawaaï en is de luchtkwaliteit in orde. Op de bedrijventerreinen gaan we eveneens uit van een maximumsnelheid van 30 km/uur in verband met het laden en lossen, het zware verkeer en het (vaak) ontbreken van voorzieningen voor het langzame verkeer.

Om knelpunten objectief te kunnen vaststellen, hanteren we knelpuntdefinities.

Binnen de kern IJsselstein is er sprake van doorgaand verkeer als het autoverkeer zich van de ene hoofdweg naar de andere hoofdweg begeeft door een verblijfsgebied heen.

### **Knelpuntdefinitie sluipverkeer**

*Er is sluipverkeer als de omvang van het doorgaande verkeer gedurende minimaal 4 uur per dag (maandag-vrijdag, 7-19 uur) meer dan 10% bedraagt van het verkeer dat het verblijfsgebied in- of uitrijdt bij de aansluiting op het hoofdwegennet.*

We gebruiken deze definitie om de mate van overlast te objectiveren en verschillende

knelpunten te kunnen rangschikken naar ernst. Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht welke maatregelen er mogelijk zijn om de overlast te verminderen.

Van een aantal routes is bekend dat er sluipverkeer aanwezig is:

- o Regionaal verkeer over de Baronieweg. Volgens de opzet van het hoofdwegennet gaan we dit verkeer afleiden naar de N210.
- o De Noord IJsseldijk naar de N228. We gaan de Noord IJsseldijk meer bestemmen voor het fietsverkeer en we houden de optie open voor een nieuwe wegverbinding via Rijnenburg.
- o Autoverkeer vanuit Zenderpark rijdt niet allemaal via de N210 naar de A2 maar neemt routes binnendoor in IJsselstein. We gaan onderzoeken op welke wijze dit verminderd kan worden.

## 4.2 Binnenstad

### Binnenstad

In de binnenstad geven we prioriteit aan de volgende verblijfsfuncties: horeca (terrassen), winkelen,

wonen, wandelen en recreatie. Het parkeren voor bezoekers wordt zoveel mogelijk buiten de binnenstad opgevangen en in de binnenstad willen we geen doorgaand gemotoriseerd verkeer.



In de praktijk functioneert het systeem nog niet optimaal: we constateren dat eenrichtingsverboden worden genegeerd, en dat er wordt gefietst in het wandelgebied, er vooral 's avonds niet wordt betaald voor het parkeren, dat de beperking van de voertuiglengte niet in acht wordt genomen. Daar waar het mogelijk is, maken we duidelijker welk gedrag verwacht wordt of maken we het ongewenste gedrag fysiek onmogelijk. De verkeerscirculatie beoordelen we opnieuw in samenhang met de ontsluiting van de parkeerplaatsen, het onderhoud van de bruggen, het laden en lossen, dynamische afsluitingen en de herinrichting van de Vingerhoekhof.

We stimuleren onze bezoekers om lopend of fietsend naar de binnenstad te komen. Hiervoor zijn directe, comfortabele en veilige **looproutes** nodig vanuit de wijken tot een afstand van ongeveer 2 km.

| Omloopfactor van looproutes naar binnenstad<br>(referentiepunt Utrechtsestraat, locatie voormalig stadhuis), streefwaarde < 1,25 |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Kasteelkwartier noord                                                                                                            | 1,31 |
| IJsselveld noord                                                                                                                 | 1,23 |
| IJsselveld zuid                                                                                                                  | 1,17 |
| Zenderpark Oost                                                                                                                  | 1,15 |
| Zenderpark West                                                                                                                  | 1,36 |

Omloopfactor: verhouding tussen lengte van de looproute en de hemelsbrede afstand

Vooraf voor de looproutes vanuit Kasteelkwartier-noord en Zenderpark-west is de omloopfactor aan de hoge kant.

De kwaliteitsaspecten van de looproutes zijn: goede staat van onderhoud, obstakelvrije breedte van minimaal 1,2 meter (gewenst 1,8 m), goede oversteekvoorzieningen en verlichting, toegankelijk voor mensen met een beperking, bankjes en aantrekkelijk qua onderhoud en beleving.

Voor inwoners die fietsen zijn directe en comfortabele **fietsverbindingen** nodig vanuit de wijken. Diverse routes van het fietsnetwerk zijn op de binnenstad gericht (paragraaf 2.5).



Voor lange verblijven (winkelen, horeca, toerisme) is een **bewaakte fietsenstalling** gewenst. Deze is dan ook te gebruiken door het woon-werkverkeer. De fietsenstalling moet op een centrale locatie liggen, comfortabel toegankelijk zijn en een goede dienstverlening hebben.

In onze binnenstad willen we de **bevoorrading** en afvoer van goederen en afval **kleinschalig en duurzaam** laten plaatsvinden: kleinschalig en schoon. Er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van schoner, kleiner en 0-emissie voor de distributie van goederen. Een aantal (30-40) grotere steden neemt deel aan de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES). Deze steden stellen uiterlijk in 2022 zero-emissie zones (Ze-zones) vast. Deze zones moeten dan vervolgens met ingang van 2025 voor het vrachtverkeer gaan gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Voor het centrumgebied van IJsselstein is dit een interessante ontwikkeling, Onze intentie is om **met ingang van 2028 een zero-emissie zone** in te voeren voor de binnenstad. We nemen hierover uiterlijk de eerste helft van 2023 een besluit over zodat de markt hierop tijdig kan anticiperen.



### 4.3 Parkeren en openbare ruimte



Parkeren vraagt veel ruimte en is daarom kostbaar. Tevens gaat het ten koste van de ruimte

voor spelen, groen, ontmoeten, bewegen en wandelen. We willen dan ook zorgvuldig omgaan met het uitbreiden van parkeerplaatsen. We willen, ook in het geval van klachten, altijd eerst toetsen of er wel sprake is van een knelpunt ten gevolge van wijkvreemd parkeren in de woonomgeving, uitwijk- en overloopgedrag en een hoog autobezit. We zullen dan ook periodiek het parkeren moeten monitoren op verschillende tijdstippen van de dag en week. Dat vraagt om een efficiënte en doelmatige aanpak voor het in beeld brengen van de bezettingsgraad in de wijken.

#### **Parkeeroverlast door niet-bewoners overdag in de woonomgeving**

Parkeeroverlast in de woonomgeving ten gevolge van wijkvreemd parkeren kan optreden rond het tramhaltes, werklocaties, de binnenstad en sportaccommodaties. Er is sprake van overlast als er daardoor regelmatig te weinig parkeerruimte overblijft voor de bewoners zelf.

#### **Knelpuntdefinitie parkeeroverlast woonomgeving**

*Er is parkeeroverlast in de woonomgeving als gedurende 2 of meer dagen per week minimaal 2 uur per dag de bezetting meer dan 85% bedraagt en minimaal 15% van de parkeercapaciteit wordt ingenomen door parkeerders met een ander motief dan wonen of bezoeken van bewoners.*

Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht welke maatregelen mogelijk haalbaar zijn om de overlast te verminderen. Zoekrichtingen zijn:

- o overleg met bedrijven en sportverenigingen in de directe omgeving

en afspraken maken over het parkeergedrag;

- o het invoeren van betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders.
- o het scheiden van parkeerplaatsen en containeropstelplaatsen.

Het verder uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen is niet langer een optie. De woonwijken van IJsselstein zijn voorzien van een ruim parkeeraanbod en we hebben enige jaren geleden al geïnvesteerd in 200 extra parkeerplaatsen. We willen het groene en ruime karakter van onze woonwijken behouden alsmede de ruimte voor spelen en bewegen. Vooral voor jonge kinderen zijn ontplooiings- en beweegmogelijkheden in de woonomgeving belangrijk.

#### **Parkeerdruk in de woonomgeving (avond en nacht) door de bewoners**

In de avond en nacht is de parkeerdruk ten gevolge van het parkeren door de bewoners zelf het hoogste.

#### **Knelpuntdefinitie parkeerdruk auto's woonomgeving (avond en nacht)**

*Er is een hoge parkeerdruk in de woonomgeving als in de avond- en/of nachturen de bezetting meer dan 95% bedraagt. We gaan daarbij uit van een acceptabele loopafstand van 150 m.*



De gebieden met de hoogste parkeerdruk en het laagste parkeeraanbod zijn de grootste knelpunten. We beoordelen in

knelpuntsituaties of één of meerdere van de volgende oplossingsrichtingen toegepast kunnen worden:

- o optimaler gebruik van parkeervoorzieningen op eigen erf;
- o efficiënter gebruik van de aanwezige parkeercapaciteit in de directe omgeving;
- o eenrichtingsverkeer als daardoor aan één van de straat extra parkeerruimte ontstaat;
- o het stimuleren van het gebruik van deelauto's (paragraaf 6.6).

Indien er sprake is van een knelpunt, zetten we niet als eerste in op het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. Het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen is uitsluitend een optie als voorgaande oplossingsrichtingen onvoldoende effect opleveren. Mocht een dergelijke situatie zich voordoen, dan wordt er gekeken naar het aantal auto's per woning in de desbetreffende straat of wijk en wordt de mogelijkheid tot het leveren van maatwerk onderzocht en uitgevoerd.

Voor een goede afweging en knelpuntbeoordeling is periodiek inzicht nodig in het parkeergedrag in onze gemeente.

#### **Parkeerdruk op bedrijventerreinen en rond sportaccommodaties, winkelvoorzieningen en religieuze centra**

Als het autogebruik bij bedrijven, sportaccommodaties, winkelvoorzieningen en religieuze centra hoog is en de parkeercapaciteit onvoldoende wordt, neemt het foutparkeren en uitwijkgedrag naar de omgeving toe.

#### ***Knelpuntdefinitie parkeerdruk auto's bedrijventerreinen, sportaccommodaties en winkelvoorzieningen en religieuze centra***

*Er is een hoge parkeerdruk als de bezetting van de daartoe bedoelde parkeervoorzieningen tijdens de bedrijfs- en gebruiksuren periodiek minimaal 1x per week hoger is dan 95%.*

We lossen de knelpunten in dergelijke situaties niet op door het parkeeraanbod uit te breiden. Ook in deze situaties passen we de duurzaamheidsladder toe (paragraaf 6.1). We gaan met bedrijven, sportverenigingen, winkeliers of religieuze centra in overleg over de wijze waarop het autogebruik kan worden verminderd en/of parkeercapaciteit beter kan worden benut. Tevens zijn een parkeergedragscode en/of parkeerregulering in de directe woonomgeving opties. Van de bewoners geeft 64% aan dat andere oplossingen dan het uitbreiden van parkeerplaatsen mogelijk zijn.



#### ***Knelpuntdefinitie parkeren bedrijfsbusjes in woonwijken***

*Er is woonhinder door geparkeerde bedrijfsbusjes op de openbare weg als op minder dan 3,0 meter vanuit de gevel er frequent geparkeerd wordt door voertuigen met een hoogte van meer dan 2,0 meter. Tevens willen we inefficiënt gebruik van de parkeervoorzieningen voorkomen alsmede verkeersonveiligheid door het ontnemen van het uitzicht op straathoeken, voor uitritten en vanaf parkeervakken.*

Ongeveer 20% van de bewoners ervaart een hoge parkeerdruk met bedrijfsbusjes of vrachtwagens. Bij klachten beoordelen we eerst of er sprake is van een knelpunt volgens onze definitie. Als dat het geval is gaan we in gesprek met de betrokkenen met als doel om tot een gezamenlijke oplossing te komen. Er bestaat geen uniforme aanpak. Het gaat om

maatwerk per situatie om tot een oplossing te komen.

Er worden steeds meer bedrijfsbusjes geparkeerd in de woonomgeving. De APV geeft in principe voldoende houvast om probleemsituaties aan te pakken. In de vastgestelde APV is parkeren van grote voertuigen (langer dan 6 m, hoger dan 2,4 m) tussen 18 en 8 uur niet toegestaan. Voor hinderlijk parkeren van bedrijfsbusjes is dan een aanscherping nodig. Tevens is het mogelijk om bord E8 van het RVV toe te passen. Het is noodzakelijk om de begrippen als uitzichtbelemmering en overlast toetsbaar te maken.

#### **Toegankelijkheid voetgangers en hulpdiensten**

Geparkeerde auto's mogen geen belemmeringen opleveren voor de toegankelijkheid voor voetgangers en de hulpdiensten. We brengen eventuele knelpunten periodiek in beeld in samenwerking met de hulpdiensten, de Stichting Plaatselijk Overleg Gehandicapten IJsselstein, de Seniorenraad en de basisscholen. Daar waar nodig zetten we extra communicatie en handhaving in.

## **4.4 Landschappelijke linten**



We willen de beeldkwaliteit en het karakter van de landschappelijke linten behouden.

Dat vraagt om een zorgvuldige inrichting en inpassing van de verkeersfuncties. De linten zijn: Achtersloot, Hogebeizen, Hogebeizendijk, Biezendijk en de Noord IJsseldijk. Voor de Nedereindseweg (gemeente Nieuwegein) en Boveneind Zuidzijde (Benschop, gemeente Lopik) willen we dezelfde aanpak inzetten in samenwerking met de betrokken buurgemeenten. Deze linten vormen namelijk regionale fietsroutes en het voorkomen van doorgaand regionaal autoverkeer vraagt om een gezamenlijke aanpak van routes die doorlopen voorbij de gemeentegrens.

Voor de linten hanteren we de volgende uitgangspunten:

- o We brengen altijd meerdere oplossingsrichtingen in beeld waarbij het belang, comfort en de veiligheid van de fietsers centraal staan. Dat geldt zeker als het lint onderdeel is van een hoofdfietsroute.
- o De linten maken onderdeel uit van de verblijfsgebieden en zijn daarom bedoeld voor bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand sluipverkeer. Als de routes gebruikt worden door sluipverkeer, volgens de knelpuntendefinitie, zijn aanvullende maatregelen nodig.





## 4.5 Landbouwverkeer

### Landbouw- verkeer

Landbouwverkeer komt vooral voor op de Noord IJsseldijk, Achtersloot, Heemradenlaan en

de Baronieweg. We willen (grote) landbouwvoertuigen zo min mogelijk door de woonomgeving laten rijden en zorgen voor de veiligheid van het langzame verkeer. Op dit moment is er echter geen alternatief. De N210 is te zwaar belast om daar landbouwverkeer op toe te laten. We zien op termijn wel nieuwe mogelijkheden als we onze visie op de hoofdwegenstructuur tot uitvoering kunnen brengen (paragrafen 2.1 en 2.9).

## 4.6 Geluid en luchtkwaliteit

### Geluid en lucht- kwaliteit

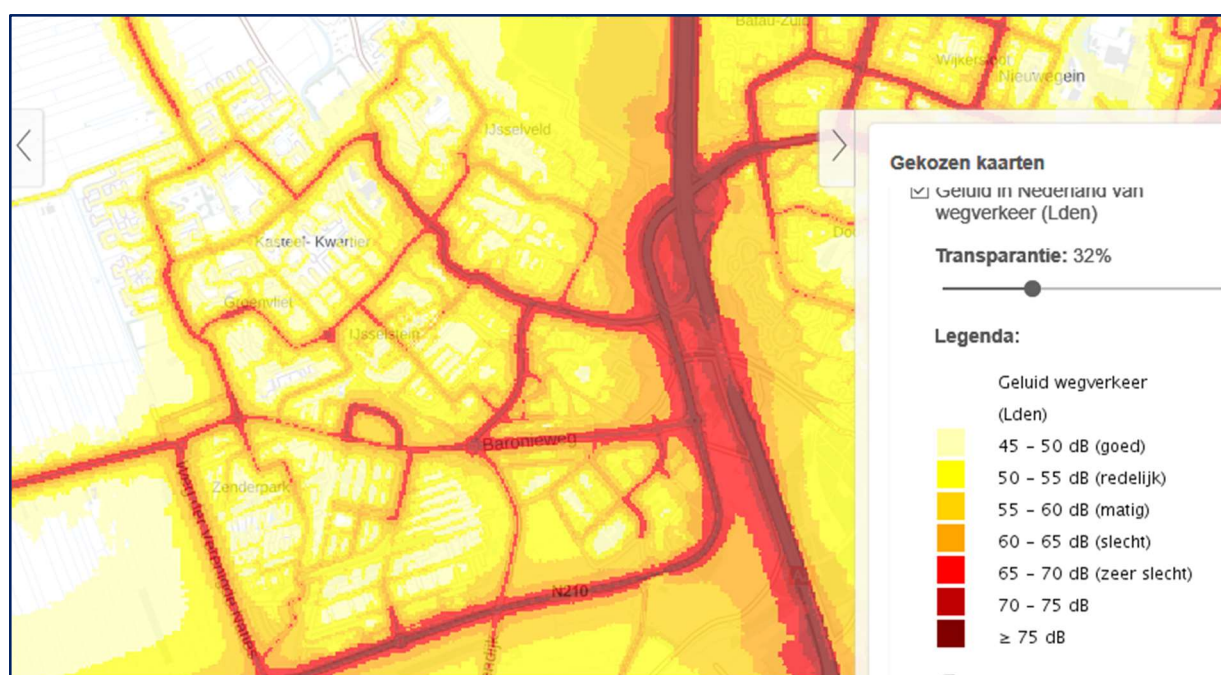
### Geluid

Het kaartbeeld geeft een beeld van de geluidniveaus.

De hoogste geluidbelastingen komen voor langs het hoofdwegennet: Utrechtseweg, Baronieweg (oostzijde) en de N210. Ook rond de Beneluxweg is de geluidbelasting hoog. Hier staan echter geen woningen.

Voor het verminderen van het geluidniveau voor de woningen passen we de volgende principes toe:

- Toepassen van stil asfalt op de hoofdwegen bij het uitvoeren van groot onderhoud. De eerste toepassing vindt plaats op de Utrechtseweg (bij de Poortdijk).
- Verminderen van de verkeersdruk op het westelijk deel van de Baronieweg.
- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur op de wegen buiten het hoofdwegennet.





## **Luchtkwaliteit**

Op het gebied van de luchtkwaliteit werkt de gemeente IJsselstein samen met de Provincie Utrecht. Op 13 januari 2020 heeft de provincie Utrecht het Schone Lucht Akkoord ondertekend. (Rijk, 9 provincies, 36 gemeenten). Doel van dit akkoord is dat de lucht in Nederland zoveel schoner wordt dat hierdoor in 2030 vijftig procent gezondheidswinst wordt geboekt ten opzichte van 2016. Een schonere lucht betekent vermindering van de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxiden. Mobiliteit kan daaraan een bijdrage leveren. De toename van het aantal elektrische voertuigen heeft een positief effect. Wij werken mee aan de uitbreiding van het aantal laadpalen voor elektrische auto's. Het Rijk heeft voor het akkoord 50 miljoen euro uitgetrokken. De provincie Utrecht heeft allerlei partijen bij elkaar gebracht, waarmee de Uitvoeringsagenda Gezonde Lucht tot stand is gekomen. In de provincie Utrecht wordt gestreefd naar uitstootvrij verkeer (zero-emissie). Schone vormen van vervoer zoals fietsen en wandelen, rijden buiten de spits en uitstootvrij openbaar vervoer worden gestimuleerd.

## **Zorg voor leefbaarheid**

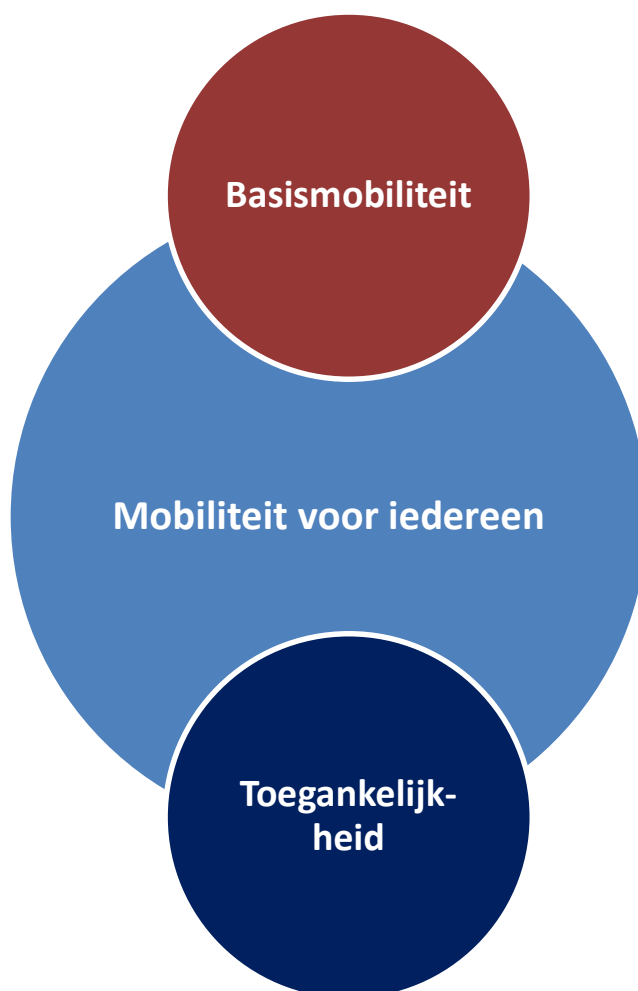
### **Waar gaan we mee aan de slag?**

- Hanteren knelpuntdefinities voor sluipverkeer en parkeren en regelmatig meten van het parkeergedrag. Voor het oplossen van parkeerknelpunten gebruiken we diverse oplossingsrichtingen die van invloed zijn op de parkeervraag en het parkeergedrag. We zoeken de oplossing niet in het uitbreiden van het parkeeraanbod.
- Het verbeteren van de loop- en fietsverbindingen naar de binnenstad (aangenaam, veilig en direct).
- Het realiseren van een bewaakte fietsenstalling in de binnenstad.
- De landschappelijke linten zijn vooral bedoeld voor het bestemmingsverkeer en voor het (regionale) fietsverkeer. De inrichting en de verkeersfunctie moeten bijdragen aan het voorkomen van doorgaand gemotoriseerd verkeer.
- Voorkomen van sluipverkeer door de woongebieden.
- Bundelen van het gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtverkeer, landbouwverkeer), zo min mogelijk door de woonomgeving.

## 5 Mobiliteit voor iedereen

### Mobiliteit voor iedereen

Er komen steeds meer inwoners die niet zelfstandig kunnen reizen. Het aantal ouderen en mensen met een beperking neemt toe. Tegelijkertijd willen we dat deze personen zo lang mogelijk zelfstandig wonen, gebruikmaken van voorzieningen en deelnemen aan maatschappelijke en sociale activiteiten. Daarvoor is bereikbaarheid en toegankelijkheid nodig, die zijn toegesneden op deze specifieke doelgroepen.







## 5.1 Basismobiliteit

### Basis- mobiliteit

Het aantal ouderen en mensen met een beperking neemt toe. Tegelijkertijd willen we dat deze inwoners zo lang

mogelijk zelfstandig blijven wonen, gebruikmaken van voorzieningen en deelnemen aan maatschappelijke en sociale activiteiten. Voor deze doelgroep voldoet het reguliere openbaar vervoer niet. Om zo veel mogelijk zelfstandig deel te nemen moet voorzien worden in basismobiliteit en toegankelijkheid. Toegankelijke infrastructuur zorgt ervoor dat er geen barrières zijn bij het zelfstandig verplaatsen. Basismobiliteit voorziet in de mogelijkheid om van deur tot deur vervoerd te worden. Het gaat niet om snelheid maar vooral om beschikbaarheid.

Er is ook een trend dat mensen, vooral in stedelijk gebied, hun auto minder gaan gebruiken of geen auto meer willen of kunnen bezitten. Hier liggen diverse overwegingen aan ten grondslag: financiën, leefstijl, bewegen, duurzaamheid of het vermijden van congestie. Naast het lopen, fietsen en het reguliere openbaar heeft deze groep ook baat bij een vorm van basismobiliteit.

We willen een toekomstbestendig systeem voor onze gemeente. We zoeken de oplossing in de richting van een elektrische 'stadsservice (taxi, busje)' waarbij we het volgende betrekken:

- o de combinatiemogelijkheden met het doelgroepenvervoer (zorg, onderwijs);
- o het voor- en natransport naar de reguliere OV-haltes;
- o een vervoerbudget voor specifieke doelgroepen;
- o Mobility as a Service: boeken, betalen en gebruiken van mobiliteit van deur tot deur. De resultaten van de landelijke pilots op dit terrein leveren voor IJsselstein mogelijk toepassingen op.

- o opties met en zonder vrijwilligers;
- o pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en sociaal-recreatief Wmo-vervoer.

Voor de langere termijn willen we de vervoermogelijkheden binnen IJsselstein uitbreiden zoals we aangegeven hebben in paragraaf 2.7 (tram 2.0).

## 5.2 Toegankelijkheid

### Toegank- lijkheid

Op het gebied van mobiliteit moet de toegankelijkheid voor mensen met een beperking op orde zijn

voor:

- o de infrastructuur (lopen, rollator, scootmobiel, rolstoel);
- o het openbaar vervoer (halte-bereikbaarheid en toegankelijkheid, service);
- o het parkeren (maatvoering, loopafstanden);
- o het verkeersmanagement (oversteken bij verkeerslichten).

Voor een zelfstandige deelname aan het verkeer zijn de volgende voorzieningen nodig:

- o voldoende trottoirbreedte (minimaal 1,20 meter, gewenst 1,80 meter) en obstakelvrije routes: handhaving op foutparkeren, geen blokkades door gestalde fietsen of straatmeubilair en het limiteren van de uitstallingen (inclusief handhaving);
- o trottoirverlagingen bij kruispunten en oversteekplaatsen;
- o toegankelijkheid van het openbaar vervoer (naar de halte, van de halte naar het voertuig, en in het voertuig);
- o oversteekvoorzieningen: op wegen/straten met een intensiteit groter dan 4.000 mvt/etmaal;



- o parkeerplaatsen voor gehandicapten (aantal en voldoende breed);
- o gidslijnen voor visueel gehandicapten;
- o akoestische signalen bij verkeerslichten. Daar waar dit overlast oplevert voor de woonomgeving gaat dit op aanvraag plaatsvinden (drukknop of app);
- o het toepassen van digitale ondersteuning. We brengen met de belangenorganisaties in beeld welke digitale toepassingen voor IJsselstein nuttig zijn en snel tot extra resultaten leiden.

De inzet van een platform van ervaringsdeskundigen blijkt een succesfactor te zijn. In IJsselstein ligt een samenwerking met het Plaatselijk Overleg Gehandicapten IJsselstein (POG) en de Ouderenbond voor de hand. We gaan samen met deze organisaties een plan van aanpak opstellen voor het verbeteren van de toegankelijkheid. Daarin nemen we ook prioriteiten op voor gebieden, routes, locaties en onderhoud.

Deze kwaliteitseisen hanteren we altijd bij het uitvoeren van onze onderhoudswerkzaamheden zodat de nieuwe situatie voldoet aan de eisen van toegankelijkheid.

## Mobiliteit voor iedereen

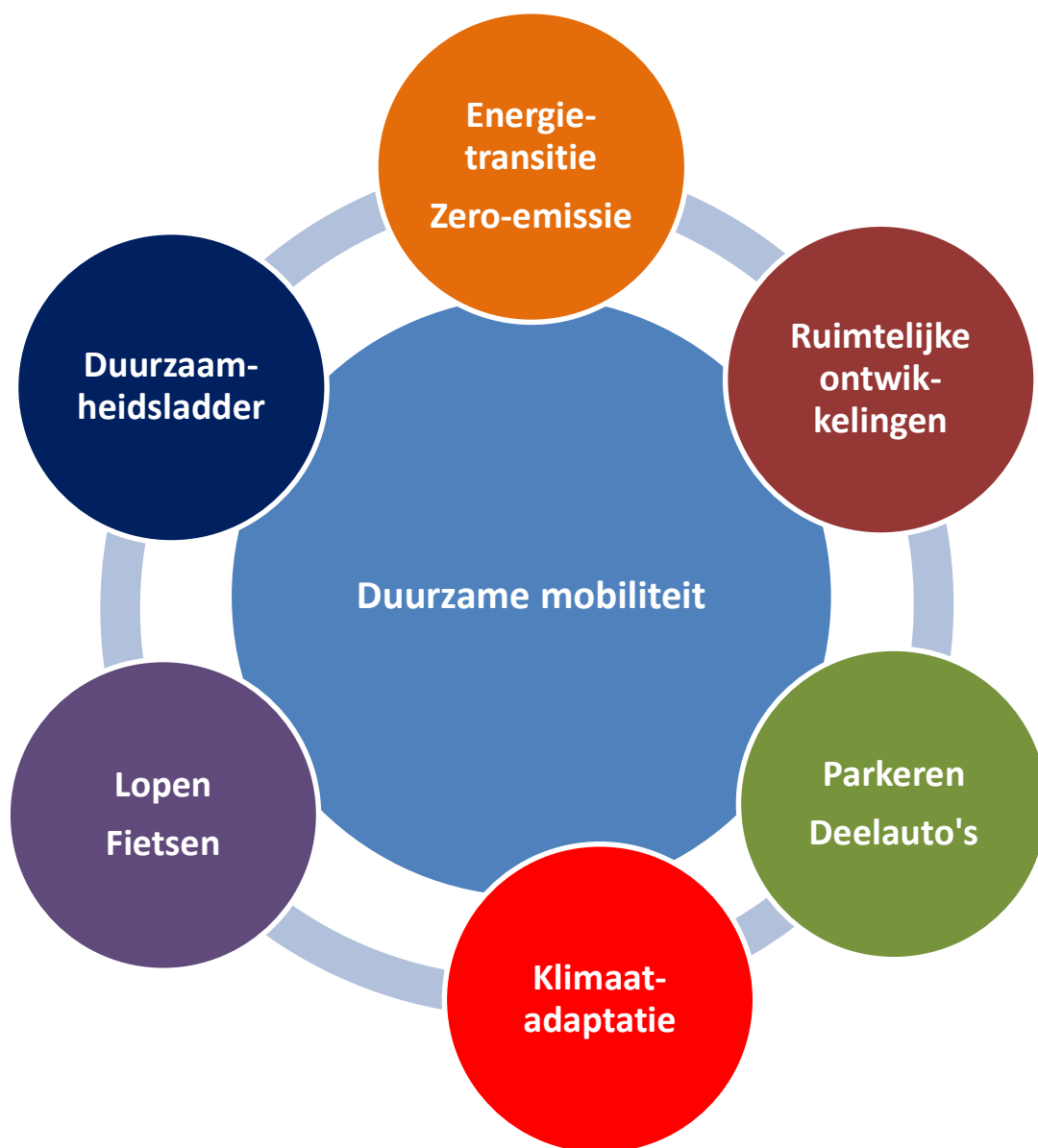
### Waar gaan we mee aan de slag?

- o Basismobiliteit: 'stadsservice' van deur tot deur voor personen die niet over een auto beschikken of niet zelfstandig gebruik van de auto of de fiets kunnen maken.
- o Toegankelijke infrastructuur.

## 6 Transformatie naar duurzame mobiliteit

### Transformatie naar duurzame mobiliteit

De doelstellingen volgens het Klimaatakkoord (nationaal en internationaal) worden alleen bereikt als iedereen zijn bijdrage levert. Voor IJsselstein gaat het om de inzet van de gemeente, de inwoners en de ondernemers op het vlak van schone mobiliteit (minder of geen emissie, geen fossiele brandstoffen) en energietransitie.



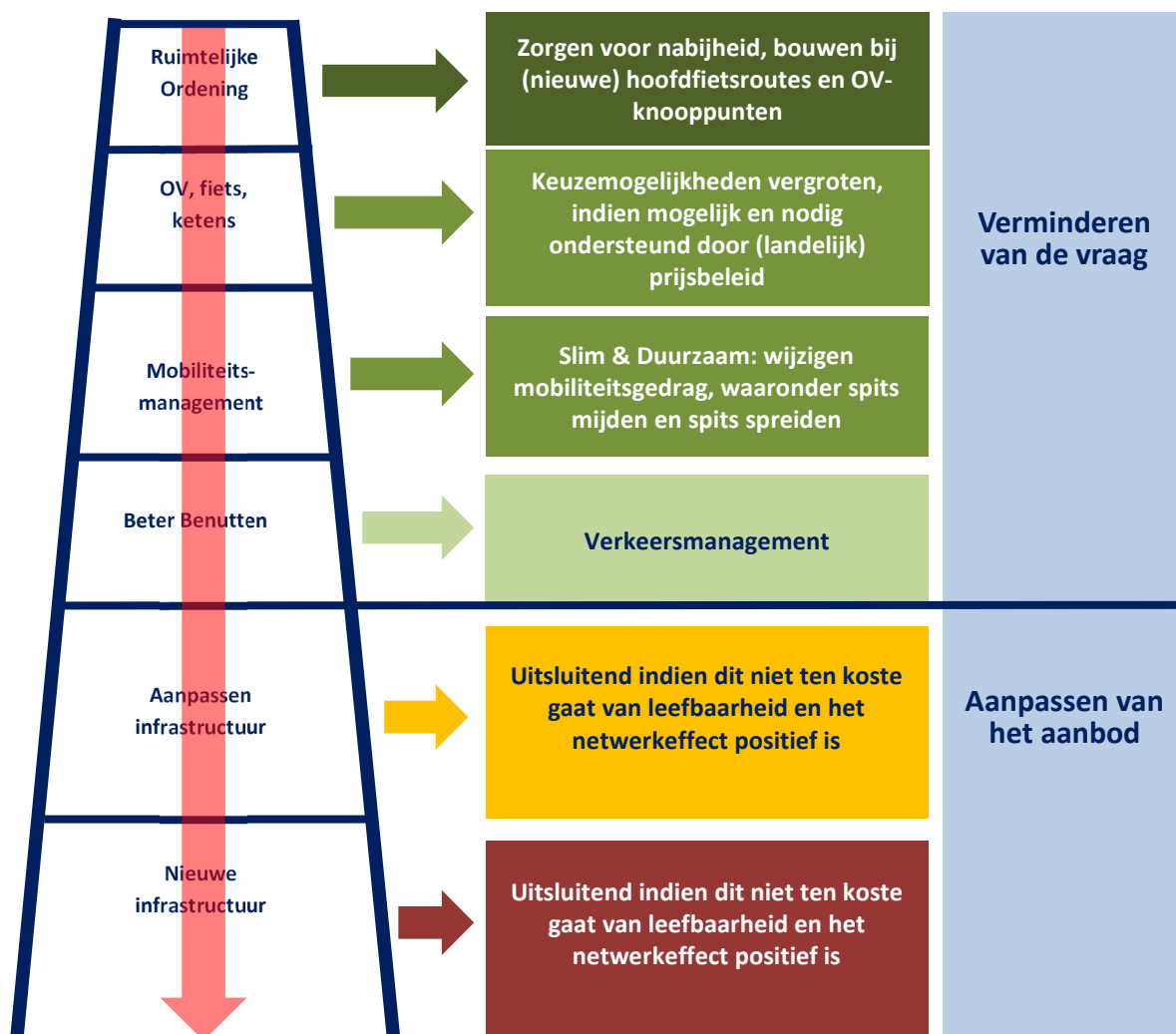




## 6.1 Duurzaamheidsladder mobiliteit

Duurzaam-  
heids-  
ladder

### Duurzaamheidsladder Mobiliteit (infrastructuur en parkeren autoverkeer)





Het mobiliteitssysteem moet duurzamer. Daarom passen we de systematiek van de duurzaamheidsladder voor mobiliteit toe.

Als er knelpunten zijn op het gebied van verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en parkeren volgens onze knelpuntdefinities zetten we niet als eerste in op meer infrastructuur. Dat leidt tot extra verkeer, meer energieverbruik en hogere snelheden. We zetten eerst in op een hoger gebruik van vervoerwijzen die schoon zijn, bijdragen aan de gezondheid door actieve mobiliteit en relatief weinig ruimte en energie vergen zowel voor het rijden als het parkeren. Tevens gaan we 'slim' om met de bestaande infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer. Het accent ligt op benutten door mobiliteits- en verkeersmanagement zoals het spreiden van het gemotoriseerde verkeer over de tijd. We beoordelen eerst de mogelijkheden van een duurzame aanpak voordat we een capaciteitsvergroting van het wegennet overwegen. En als we al tot die stap komen, is investeren in extra infrastructuur alleen zinvol als we de knelpunten niet verplaatsen. De werkwijze volgens de duurzaamheidsladder betekent dat we de infrastructuurafwegingen integraal maken.

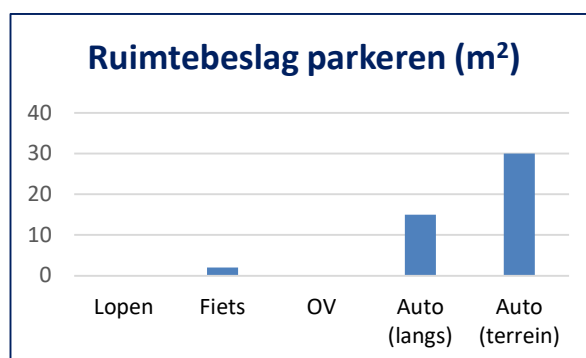
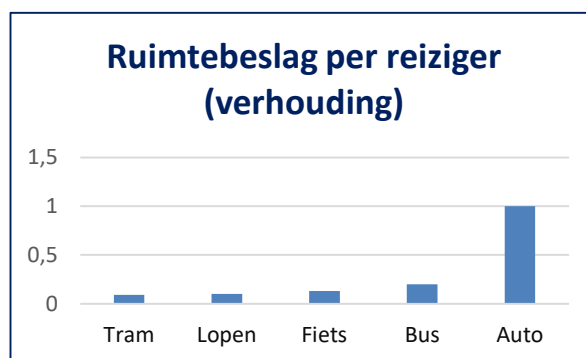
De keuze voor schone gemotoriseerde voertuigen wordt in hoge mate bepaald door het fiscale regime. Op het gebied van duurzame mobiliteit zien we vooral een rol voor de gemeente, in samenwerking met diverse partijen, op het gebied van stadsdistributie, duurzaam bedrijfsvervoer, deelauto's, elektrisch rijden (laadinfrastructuur en vehicle to grid) en waterstofvoertuigen, fietsen en openbaar vervoer.

Volgens het principe van de duurzaamheidsladder is investeren in nieuwe infrastructuur of parkeervoorzieningen voor het autoverkeer pas aan de orde als andere maatregelen onvoldoende effect hebben. Dit hoeft niet stap voor stap proefondervindelijk vastgesteld te worden maar kan ook bepaald

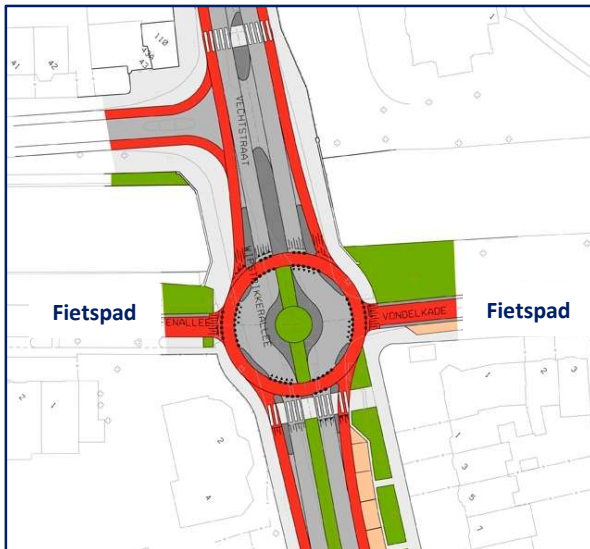
worden op basis van prognoses en toetsing op de gewenste afwikkelingskwaliteit op het hoofdwegennet.

De aanleg van nieuwe infrastructuur en parkeervoorzieningen is mogelijk wel noodzakelijk bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en voor het realiseren van extra omgevingskwaliteit. In het laatste geval gaat het niet om een capaciteitstoename maar om een herverdeling van het gemotoriseerd verkeer met een netto positief effect op de woon- en winkelomgeving en op het veiliger en aangenamer fietsen en lopen.

De principes van de mobiliteitsladder sluiten aan bij de STOP-methodiek: eerst inzetten op Stappen en Trappen, dan op Openbaar vervoer en daarna pas op de Personenauto. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden gaan we omgekeerd ontwerpen: primair de kwaliteit en ruimte voor het langzame verkeer en vervolgens het gemotoriseerde verkeer. Dit moet leiden tot een natuurlijk gedrag om verplaatsingen meer te voet of met de fiets uit te voeren.



Ruimtebeslag per vervoerwijze (bron: CROW)



**Fietsrotonde (Zwolle): doorstroming op fietsroute gegarandeerd**



**Voorbeeld van 'omgekeerd ontwerpen'**



## 6.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

**Ruimtelijke ontwikkelingen**

De locatiekeuze voor nieuwe woningen en bedrijven heeft invloed op de automobilititeit.

Voor de nieuwe

ontwikkellocaties hanteren we de volgende mobiliteitscriteria:

- grote woningbouwlocaties (> 20 woningen) en nieuwe bedrijvenlocaties aansluiten op de hoofdfietsroutes: binnen 200 m van de woningen is een hoofdfietsroute van het fietsnetwerk beschikbaar.
- de woningbouwlocaties buiten de rode contouren en de nieuwe bedrijvenlocaties, in een vroegtijdig stadium, binnen het bereik van hoogwaardig openbaar vervoer brengen.
- directe fiets- en looproutes naar de binnenstad vanaf de nieuwe woningbouwlocaties en bedrijvenlocaties.
- nieuwe mobiliteits- en parkeerconcepten voor de grote uitbreidingslocaties zoals deelauto's.
- Integreren van nieuwe woningbouwlocaties buiten de rode contouren met het bestaande stedelijk gebied zonder barrières.

**Fietsen stallen bij de voordeur**



### 6.3 Lopen



In het kader van duurzaamheid, gezondheid en vitaliteit verdient het lopen volop aandacht op het gebied van looproutes, oversteekvoorzieningen en bewegen.

#### Looproutes

De basiseis voor aangenaam en veilig lopen is dat er overal voldoende obstakelvrije trottoirs (gewenst minimaal 1,8 m, incidenteel bij bijvoorbeeld lichtmasten minimaal 1,2 m), aanwezig zijn. Daarbij letten we ook op het vermijden van overhangend groen, de handhaving op fout parkeren en de plaatsen van het straatmeubilair.

Bij herinrichtingen, buiten het hoofdwegennet, passen we het principe van 'omgekeerd ontwerpen' toe: eerst voldoen aan de kwaliteitseisen voor het langzaam verkeer en daarbij een passende oplossing kiezen voor het gemotoriseerd verkeer en het parkeren.

We maken een inventarisatie van de locaties waar te weinig loopruimte aanwezig is of deze zelfs in zijn geheel ontbreekt. Bij de knelpuntenaanpak geven we prioriteit aan de volgende loopverbindingen:

- routes die structureel problemen opleveren voor mensen met een beperking;
- looproutes tussen de wijken en de binnenstad;
- looproutes naar OV-haltes;
- looproutes naar de basisscholen.

#### Oversteekvoorzieningen

Naast de beschikbare ruimte spelen uiteraard de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid een belangrijke rol voor de voetganger. Op wegen en straten met een intensiteit > 4.000 mvt/etmaal zorgen we voor **oversteekvoorzieningen** voor het langzame verkeer, zodat snel en veilig in twee fases kan worden overgestoken.

### Bewegen

Om het lopen te bevorderen in het kader van de gezondheid en vitaliteit (voldoende bewegen) ontwikkelen we een gemeentelijk knooppuntennetwerk van wandelroutes. Alle buurten, bedrijvenlocaties, de buitengebieden en reeds bestaande wandelroutes (zoals de bomenroute) gaan daar onderdeel van uitmaken. Het netwerk wordt bewegwijzerd en gepromoot. Het netwerk is geschikt voor wandelen en sportief lopen. Voor nieuwe bedrijvenlocaties nemen we altijd loopvoorzieningen op. Voor de bestaande bedrijvenlocaties regelen we dat op het moment van revitalisering.

*Onze bewoners gaven als belangrijkste verbeterpunten voor het lopen het volgende aan (top 5):*

- goed onderhoud;
- aanwezigheid van trottoir of wandelpad;
- toegankelijkheid voor iedereen;
- veilige oversteekplaatsen;
- geen obstakels.

### 6.4 Fietsen



#### Fietsen heeft veel voordelen

Fietsen is al van oudsher een vorm van duurzame mobiliteit. We sluiten aan

bij de ambities van de Provincie Utrecht die streeft naar een schaa sprong in de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en om fietsregio van Europa te worden. Ook de regio (U10) en de Provincie Utrecht zetten sterk in op het fietsverkeer. Samenwerking met werkgevers op het gebied van mobiliteitsmanagement is daarbij essentieel. Het belang van fietsen en lopen moet ook tot uiting komen op de locaties waar het autonetwerk en fiets- en looproutes elkaar kruisen.

Er wordt al veel gefietst in IJsselstein. Meer dan 70% van de inwoners gebruikt de fiets meerdere keren per week of zelfs dagelijks vooral voor het doen van boodschappen. Snelheid, gemak en gezondheidsvoordelen scoren hoog.

Fietzers gebruiken geen fossiele brandstoffen, nemen weinig ruimte in beslag, veroorzaken geen omgevingshinder en fietsers zijn vitaler en gezonder. Meer bewegen vermindert obesitas, ziekteverzuim en de vraag naar medische zorg en draagt bij aan ontspanning. Fietsen leidt daardoor tot een afname van bedrijfskosten en maatschappelijke kosten (ziekteverzuim en zorg).

Meer fietsen betekent ook minder auto's op de weg en draagt dus bij aan de bereikbaarheid voor het weggebonden (economisch) verkeer. De fiets is daarom ook van economische betekenis. Dat geldt ook voor het winkelbezoek en boodschappen doen, wat veel met de fiets gebeurt.

Fietsen heeft voordelen voor de fietser zelf, maar ook maatschappelijk en economisch. Vanwege al deze voordelen is het fietsen een belangrijk speerpunt van dit Mobiliteitsplan. De Fietsvisie 2017 is nog actueel. De uitvoering daarvan maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan.

### **Wat hebben we nodig om het fietsgebruik nog verder te laten toenemen?**

IJsselstein is zeer geschikt om te fietsen. Binnen de bebouwde kom bedraagt de maximale fietsafstand ongeveer 4 km. Bij deze afstand is in potentie iedere verplaatsing binnen IJsselstein geschikt om met de fiets af te leggen. En dat is vaak (nagenoeg) even snel of sneller dan met de auto (inclusief het parkeren). In het kader van verkiezing van Fietsstad van het jaar (2020) behaalde IJsselstein, op basis van gebruikersbeoordelingen, een score die iets boven het gemiddelde lag (3.6 op schaal 0-5). Om tot een hoger aandeel van het fietsgebruik te komen, zijn de volgende zaken van belang:

- aantrekkelijk en hoogwaardig fietsnetwerk inclusief bewegwijzering;
- stallingsvoorzieningen;
- fietscultuur, promotie en gedragsbeïnvloeding;
- werkgevers- en bewonersaanpak.

## **Fietsnetwerk**



Het fietsnetwerk is beschreven in de paragrafen 2.4 en 2.5. Het fietsnetwerk wordt uitgebreid met regionale snelfietsroutes. Voor de bewegwijzering is een inhaalslag nodig inclusief de regionale routes naar IJsselstein.

## **Recreatieve fietsroutes**

De recreatieve routes zijn de routes die opgenomen zijn in het knooppuntensysteem. De aanpak voor verbetering ligt vooral op het vlak van een comfortabel wegdek met een voldoende breedte. Op basis van het gebruik (intensiteit) toetsen we of de breedte van de fietspaden voldoet en of dit ook zo in de toekomst het geval zal blijven. Per situatie zal dan een nadere afweging nodig zijn in verband met het karakter en de charme van de recreatieve fietsroute.

## **Fietsen stallen en fietsparkeernormen**

Het veilig en goed stallen van een fiets is een voorwaarde voor het fietsgebruik. Er worden steeds meer elektrische fietsen verkocht. De waarde van de fietsen stijgt, maar daarmee ook de (georganiseerde) diefstal. Voor het stallen van fietsen onderscheiden we verschillende doelgroepen met verschillende kwaliteitsbehoeften op de volgende locaties:

- Bij OV-haltes (paragraaf 2.8);
- In de binnenstad (paragraaf 4.2) voor bezoekers, werknemers en bewoners. Voor bezoekers is een bewaakte fietsstalling nodig. Daar kunnen ook werknemers gebruik van maken. Voor bewoners zijn afsluitbare stallingen nodig.
- Bij winkelvoorzieningen, publieke voorzieningen: fietsenklemmen of 'nietjes'



met aanbindmogelijkheden. Op deze locaties gaan we vraagvolgend te werk.

- Bij scholen: we willen een beeld krijgen van de kwaliteit en kwantiteit van de stallingsvoorzieningen en de mate van diefstal en/of vernieling. Daar waar nodig gaan we in overleg met de betrokken scholen over benodigde verbeteringen.
- Onze parkeernormensystematiek gaan we uitbreiden met fietsparkeernormen voor het afgeven van omgevingsvergunningen (uitbreidingen en nieuwbouw). Dit is conform de voorstellen in het Klimaatakkoord (paragraaf 6.5).

### Fietscultuur, promotie en gedragsbeïnvloeding

We kunnen de voordelen van de fiets regelmatig onder de aandacht brengen van onze bewoners en bedrijven door periodiek promotieactiviteiten en events te organiseren. We stellen daar jaarlijks een activiteitenagenda voor op.

### Werkgeversaanpak

We streven naar een groei van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Om dat te realiseren is een samenwerking nodig met de werkgevers en werknemers. We gaan per bedrijvenlocatie in overleg met de werkgevers en werknemers over de volgende agendapunten:

- **Arbeidsvoorwaarden** en een bedrijfscultuur die stimulerend werken op het fietsgebruik of het OV-gebruik. De gemeente IJsselstein neemt hier zelf als werkgever een voorbeeldfunctie in.
- Het opstellen en uitvoeren van **bedrijfsmobiliteitsplannen** en het uitvoeren van een **CO<sub>2</sub>-scan** mobiliteit.
- We brengen de **fietsstimuleringsacties** van de Provincie Utrecht onder de aandacht van de ondernemers en werkgevers, zoals het programma 'Ik Fiets' en de e-bike probeerwaken.
- In beeld brengen van de **succesfactoren** voor de overstap van de auto naar de fiets, e-fiets of speed pedelec.
- Verhogen van het bezit en het gebruik van de **fiets, e-fiets en de speed pedelec** in het

woon-werkverkeer. Vooral de nieuwe mogelijkheden op het gebied van de 'fiets van de zaak' kunnen werknemers over de streep trekken.

- OV-ketens (bus + fiets, tram + fiets, deelfietsen). We inventariseren welke voorzieningen nodig zijn om de fiets meer te gebruiken in **ketenverplaatsingen**.
- De **financiële en fiscale aspecten**, de samenhang met gezondheid en vitaliteit en de voordelen van een collectieve aanpak.
- De inzet van **ambassadeurs** vanuit het bedrijfsleven uit IJsselstein of van elders en de schaalvoordelen van een **collectieve** aanpak.

We combineren deze **werkgeversaanpak** met andere duurzaamheidsthema's: deelauto's, duurzaam bedrijfsvervoer en duurzame energie. Voor dit onderdeel is onder andere samenwerking nodig met de lokale bedrijven en de bedrijven in de regio (Goedopweg).

### Bewonersaanpak

Het overleg met de bedrijven is gericht op het inkomende woon-werkverkeer. Voor het uitgaande woon-werkverkeer benaderen we onze bewoners (bewonersaanpak). Per wijk of stadsdeel gaan we in gesprek over het gebruik van de fiets. Tegelijkertijd kunnen we dan nog een aantal andere thema's agenderen zoals:

- verbeteringsvoorstellen voor het gebruik van de fiets en anders omgaan met mobiliteit (deelauto's, deelfietsen, thuiswerken, spits mijden);
- inzicht geven in de financiële en fiscale mogelijkheden die werkgevers kunnen bieden;
- inzicht geven in de financiële aspecten van elektrisch rijden en de oplaadmogelijkheden;
- inzicht geven in de praktische en financiële aspecten van het gebruik van deelauto's;
- participeren in het opwekken van duurzame energie.

## 6.5 Parkeren



ambities ondersteunt

Het parkeerbeleid kan bijdragen aan de duurzaamheidsambities. We gaan de parkeernormensystematiek zodanig actualiseren dat dit onze

1. Voor nieuwe woningbouwlocaties gaan we met ontwikkelaars in overleg over het inzetten van elektrische **deelauto's** met als doel een lagere parkeerdruk en een lagere parkeereis. Uitgangspunten daarbij zijn dat dit niet mag leiden tot parkeeroverlast in de omgeving en dat nieuwe concepten duurzaam blijven functioneren. Dat vraagt een andere benadering. De kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen kunnen lager uitvallen.
  2. **Voor bouwplannen** van bedrijven is meer flexibiliteit mogelijk bij het realiseren van de parkeereis. De aanvrager dient aan te geven op welke wijze in de parkeervraag wordt voorzien. Werknemers die dicht bij het werk wonen, moeten worden verleid om op een andere wijze dan met de auto naar het werk te komen. Parkeeroverlast in de omgeving moet worden voorkomen. Bij een goede onderbouwing en aanpak kan de parkeereis worden verlaagd.
  3. Voor **nieuwe bedrijvenlocaties** zoals De Kroon en Eastpoint hanteren we een maximum parkeernorm die gebaseerd is op het bezoek en de bedrijfsauto's. Voor dergelijke locaties wordt een gebiedsparkeerplan opgesteld, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen bezoekers en werknemers. Er wordt vooraf rekening gehouden met de mogelijkheden voor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer
  4. Voor **kleine bouwplannen** (met een parkeereis van bijvoorbeeld 2 parkeerplaatsen of minder) vrijstellingen verlenen.
  5. Het invoeren van **fietsparkeernormen**.
- Voor het opstellen van de parkeereis voor het fietsparkeren (voor functies anders dan wonen) wordt de volgende samenhang gehanteerd tussen de parkeernormen voor auto's en fietsen:
- Voor de binnenstad van IJsselstein is de fietsparkeernorm 100% hoger (factor 2) dan voor de auto. De parkeernorm voor de fiets is voor de binnenstad van IJsselstein nooit lager dan voor andere zones voor soortgelijke functies.
  - Voor functies in de binnenstad wordt de fietsparkeereis voor bezoekers gebaseerd op de parkeervraag op zaterdag- en vrijdagmiddag. Het fietsparkeren voor bezoekers in het centrumgebied wordt buiten het voetgangersgebied gerealiseerd. Hiervoor wordt een financiële bijdrage gevraagd voor een mobiliteitsfonds. Dit geldt ook voor de gebieden buiten het centrumgebied als het bezoekersparkeren in het openbare gebied wordt gerealiseerd.
  - Voor de rest van de bestemmingen in de bebouwde kom zijn de fietsparkeernormen en de parkeernorm voor de auto aan elkaar gelijk.
  - In het buitengebied is de fietsparkeernorm 35% lager dan de parkeernorm voor de auto (met uitzondering van scholen, horeca).
- Voor woningen zijn de fietsparkeernormen niet van toepassing. In het Bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen. In 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Het Bouwbesluit wordt dan opgenomen in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL).

De regelgeving luidt als volgt:

*Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m. In afwijking hiervan kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m<sup>2</sup> de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m<sup>2</sup> per woonfunctie bedraagt.*

Voor een huishouden met meerdere personen (bijvoorbeeld ouders en kinderen) is 5 m<sup>2</sup> onvoldoende voor het stallen van minimaal 4 fietsen. Afhankelijk van het type woning, is het nuttig om hogere eisen te stellen. Voor een eengezinswoning is een stallingsruimte nodig van 6-8 fietsen (ongeveer 12 m<sup>2</sup>).

Voor de bezoekers van nieuwe woningen zijn geen extra fietsparkeerplekken nodig als de woning beschikt over een voortuin.

We stemmen dat af op de vraag zodat de kans op beschikbaarheid in de directe omgeving van de woning of het bedrijf hoog is. In de wijken met een hoge parkeerdruk brengen we samen met de aanbieders de voordelen van een deelauto extra onder de aandacht van de bewoners. Dat geldt specifiek voor de doelgroep ouderen, die vaak nog maar in beperkte mate gebruikmaken van de eigen auto. Proefperiodes en begeleiding bij de invoering helpen om gebruikers vertrouwd te maken met het systeem.

#### **Voorbeeld van een stimuleringsactie gebruik deelauto**

*De Provincie Gelderland is samen met Natuur & Milieu het project 'Auto van de Straat' gestart. Drie straten in Gelderland worden geselecteerd en worden gedurende 6 maanden van een elektrische deelauto en van laadpalen voorzien. Het opladen is gratis.*

## **6.6 Deelauto**

### **Deelauto**

Het gebruik van deelauto's neemt toe, vooral in de grotere steden. Het is ook voor onze gemeente interessant om de kansen

van de deelauto te benutten. Het is voor bewoners financieel een interessante optie als vervanger voor de tweede auto. Van onze bewoners geeft 16% aan dat het een optie is om over te stappen op een deelauto.

We zien de deelauto ook als een interessante optie voor de nieuwe woningen in de grotere uitbreidingslocaties. Tevens zijn deelauto's een optie voor bedrijvenlocaties. Werknemers die een auto (incidenteel) nodig hebben voor hun werkzaamheden, hoeven dan niet per se met een eigen auto naar het werk te komen. Dit brengen we onder in het overleg met de ondernemers en bedrijven (werkgeversaanpak). We faciliteren het parkeren van een deelauto door een parkeerplaats te reserveren voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn (naam van het aanbiedende bedrijf op het voertuig).

## **6.7 Energietransitie**

### **Energie-transitie**

IJsselstein wil in 2050 CO<sub>2</sub>- en energieneutraal zijn. IJsselstein wil een aantrekkelijke gemeente blijven voor de huidige en toekomstige generaties. Daarvoor is het nodig om de auto-

afhankelijkheid te verminderen en het aandeel van duurzame vormen van mobiliteit te vergroten.

Op het gebied van mobiliteit is dit een enorme opgave die alleen tot stand komt in samenwerking met de markt, bewoners en bedrijven. De wijze van verplaatsen en de keuze voor een bepaald type (duurzaam) voertuig zijn immers een vrije keuze. Maar toch moet er een omslag plaatsvinden naar schoner (minder of geen emissie, geen fossiele brandstoffen) en zuiniger. Meer fietsen, lopen, openbaar vervoer en schoonrijden zijn een noodzaak om de ambitie waar te maken. Het accent ligt daarbij op het verleiden door de aantrekkelijkheid van de alternatieven te verhogen.

De doelstellingen volgens het Klimaatakkoord (nationaal en internationaal) worden alleen bereikt als iedereen zijn bijdrage levert. Voor IJsselstein gaat het om de inzet van de gemeente, de inwoners en de ondernemers.

In het Klimaatakkoord (juni 2019) zijn diverse afspraken opgenomen die ook voor ons Mobiliteitsplan van belang zijn:

- fietsparkeernormen;
- zero-emissie doelgroepenvervoer;
- zero-emissie reinigingsvoertuigen;
- aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met een duurzaam wagenpark;
- laadinfrastructuur en autodelen;
- in 30-40 grotere steden Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES) met als doel in 2025 emissieloos.

Deze onderwerpen hebben een plek gekregen in dit Mobiliteitsplan.

### **Elektrische auto's**

Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissievrij zijn en gaat de aanschaf van elektrische auto's subsidiëren. De beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur is dan wel een voorwaarde. Het aanbieden van laadinfrastructuur is vooral een taak van de markt. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgezet. Er komt per regio een ondersteuningsbureau dat de gemeenten ontzorgt en helpt de nodige groei van laadinfrastructuur te faciliteren. In samenwerking met marktpartijen, de provincie en het ondersteuningsbureau willen we in ieder geval het volgende bereiken:

- Laadvoorzieningen aanbieden op locaties waar lang wordt geparkeerd (centrumgebied, parkeervoorzieningen die worden gebruikt door werknemers, overstappunten en publiekstrekkers).
- Een toename van het aantal snelladers. We vermijden dat ons straatbeeld wordt aangetast door straten die volstaan met laadpalen.

- Het toepassen van 'intelligente' laadvoorzieningen die teruglevering aan het net mogelijk maken (vehicle to grid).

We stellen met de betrokken partijen een implementatieplan op.

### **Waterstofauto's**

De introductie van de waterstofauto ligt wat lastiger, omdat de beschikbaarheid van een tankgelegenheid noodzakelijk is. En zolang er niet voldoende waterstofauto's zijn, wordt er ook niet geïnvesteerd in het aanleggen van zo'n tankvoorziening. Collectieve afspraken met ondernemers en de aanschaf van gemeentelijke waterstofvoertuigen leveren mogelijk voldoende draagvlak op voor een tankvoorziening. We willen met een aantal buurgemeenten (bijvoorbeeld Utrecht en/of de Zuidlob) met de Provincie Utrecht in gesprek gaan om een soortgelijke aanpak als in de gemeente Arnhem in te voeren. Voor de gemeente Arnhem is een stimuleringsprogramma voor de aanschaf en het gebruik van waterstofauto's ingevoerd.

### **Distributie**

Er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van de distributie van goederen: schoner, kleiner en 0-emissie. De ervaringen die opgedaan worden in andere vergelijkbare (kleinere) gemeenten zijn interessant om te beoordelen op de toepasbaarheid en haalbaarheid voor IJsselstein.

### **Aanbestedingen en regie**

We hebben als gemeente een opdrachtgeversrol. Dit zetten we in om duurzaam vervoer te realiseren voor:

- ons eigen wagenpark;
- het doelgroepenvervoer (zorg, leerlingen). Dit loopt via Werk en Inkomen Lekstroom (WIL);
- reinigingsvoertuigen en vuilnisophaaldiensten (Reinigingsbedrijf Midden-Nederland);
- bij aanbestedingen een duurzaam wagenpark van de aanbieders laten meewegen.



## 6.8 Klimaatadaptatie en innovatie



Bij de uitvoering van projecten is naast de verkeersfunctie ook het beperken van grondstoffen, CO<sub>2</sub>-uitstoot en de impact op klimaat en ecologie van belang. Bij de aanleg of vervanging van infrastructuur is meer van hetzelfde niet meer vanzelfsprekend. De eisen die aan het materieel en de inrichting van de infrastructuur gesteld worden, veranderen. De mogelijkheden en voordelen van een innovatieve aanpak, op het gebied van materiaalgebruik, energieopwekking en circulair gebruik worden in de toekomst steeds belangrijker en noodzakelijker.

Klimaatadaptatie van infrastructuur betekent het investeren in maatregelen die de netwerken waterrobuust en klimaatbestendiger maken. Bij hitte ontstaat schade aan asfalt. Als gevolg van het uitzetten van staal kunnen problemen ontstaan met beweegbare bruggen. Het zorgen voor voldoende schaduw houdt een stad ook bij hitte leefbaar.

Voor parkeervoorzieningen en wegen/straten buiten het hoofdwegennet binnen de bebouwde kom wordt open verharding het uitgangspunt, bijvoorbeeld grasbetonstenen voor parkeerterreinen en klinkers in 30 km/uur-gebieden in plaats van asfalt. Uitzonderingen zijn eventueel straten met veel zwaar verkeer op bedrijventerreinen en busroutes. Straten en fietspaden worden vaker afgekoppeld van het riool.

Bomen langs de hoofdfietsroutes en op parkeervoorzieningen dragen bij aan een aangename omgevingsbeeld en een opname van CO<sub>2</sub>.

We gaan vitale verbindingen benoemen waar we, indien nodig, maatregelen nemen om uitval ten gevolge van neerslag of hitte te voorkomen. Dit geldt niet alleen voor de autowegen maar

ook voor onderdelen van het fietsnetwerk en OV-verbindingen.

We gaan een (deel van een) hoofdfietsroutes innovatief inrichten door bijvoorbeeld gebruik te maken van:

- circulaire materialen;
- zuinige en dynamische verlichting;
- het fietspad als energiebron: zonnepanelen langs, boven of in het wegdek en/of stallingsvoorzieningen voor energielevering aan het net of verwarming van het wegdek.

Hiermee doen we ervaring op, zodat we kunnen beoordelen hoe en in welke mate het (financieel) haalbaar is om daar een uitbreiding aan te geven. Het vervangen of de aanleg van nieuwe infrastructuur is het moment om nieuwe duurzame technieken in te zetten, vooral als dat ook tot kostenbesparingen leidt.

Verder gaan we grote parkeerplaatsen voorzien van zonnepanelen en/of zonnecollectoren en/of daken met groenvoorzieningen.

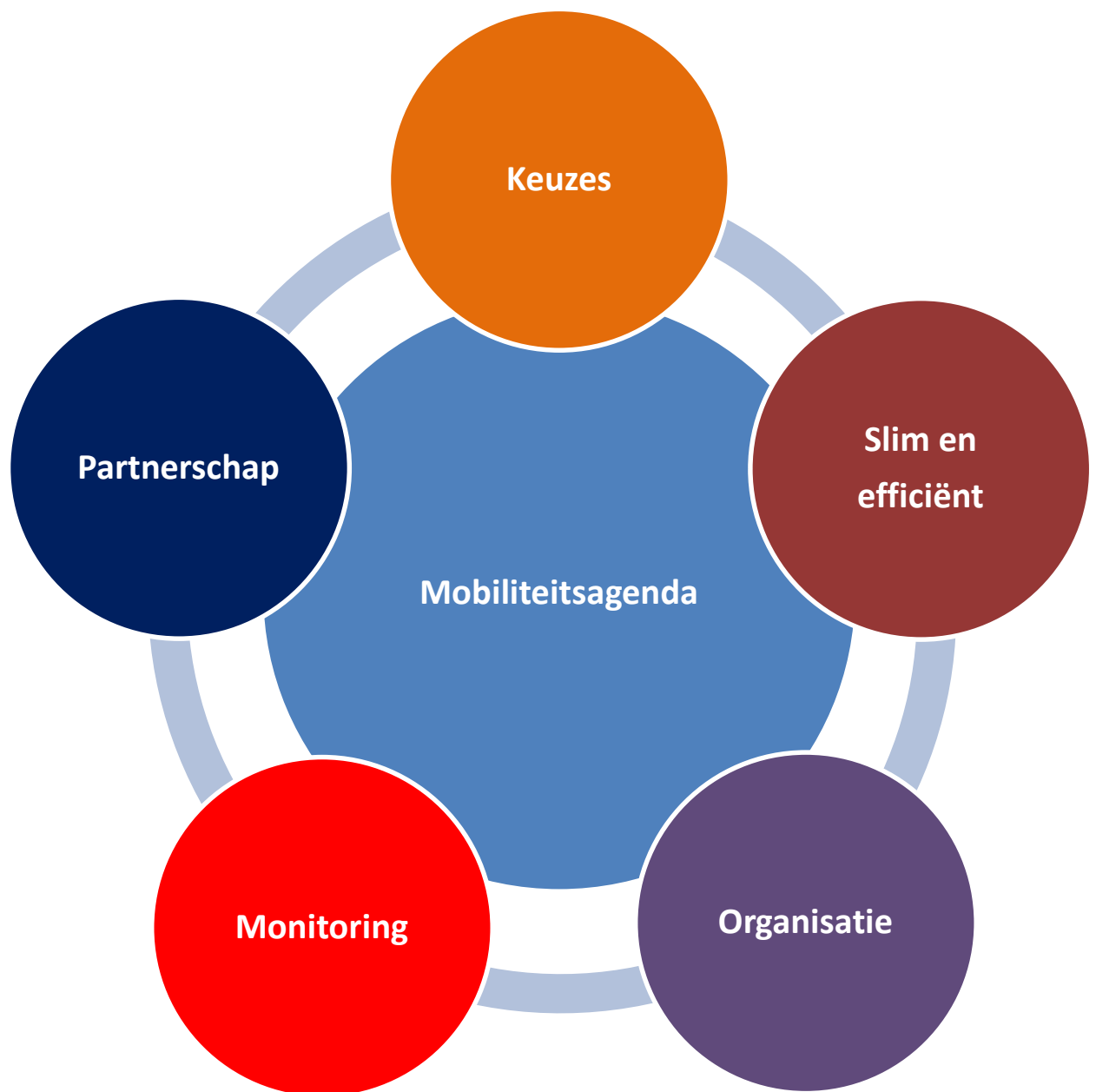
## Transformatie naar duurzame mobiliteit

### Waar gaan we mee aan de slag?

- We passen de infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer pas aan als andere maatregelen op het gebied van wijziging van het mobiliteitsgedrag en verkeersmanagement onvoldoende effect hebben.
- Nieuwe grote woning- en bedrijvenlocaties aanleggen binnen het bereik van de hoofdfietsroutes en hoogwaardig openbaar vervoer, nieuwe mobiliteits- en parkeerconcepten.
- Verbeteren looproutes, voldoende loopruimte en een knooppuntennetwerk van wandelroutes.
- Stimuleren van het fietsgebruik: fietsnetwerk, recreatieve routes, stallingsvoorzieningen, fietsparkeernormen, fietscultuur en –promotie.
- Samenwerking met werkgevers en bewoners met als inzet meer gebruik van duurzame vormen van mobiliteit.
- Actualiseren parkeernormensystematiek: flexibeler, benutten, maximum parkeernormen voor bedrijvenlocaties, fietsparkeernormen.
- Uitbreiden van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's, schonere en kleinere stadsdistributie.
- Stimuleren van het gebruik van deelauto's.
- Innovatie op het gebied van infrastructuur en klimaatadaptatie.



## 7 Van visie naar uitvoering







## 7.1 Keuzes maken

### Keuzes

Voor de uitvoering van onze ambities zijn keuzes noodzakelijk. We kiezen we voor een aanpak op basis van de volgende invalshoeken:

- o De mate waarin aan de ambities en uitgangspunten wordt voldaan.
- o De uitvoerbaarheid (financieel, technisch, fasering, handhaving).
- o De bereidheid van andere partijen (zoals de Provincie Utrecht, ondernemers, organisatie) om samen te werken. Vooral de regionale opgaven kunnen uitsluitend tot stand komen op basis van een gezamenlijke aanpak zowel wat betreft de inhoudelijke aanpak, de financiële inzet en de prioriteiten.
- o Het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk).

We zien het als een opgave om zo veel mogelijk ambities met elkaar te verenigen. Daar waar het onvermijdbaar is, moeten heldere keuzes gemaakt worden. Deze keuzes worden onder andere zichtbaar in de Mobiliteitsagenda. Daarbij verdienen oplossingen die bijdragen aan meerdere doelen de voorkeur.

## 7.2 Van PARTICIPATIE naar PARTNERSCHAP

### Partnerschap

Vraagstukken op het gebied van mobiliteit worden al snel bij de overheid neergelegd terwijl de inwoner of ondernemer mogelijk door het wijzigen van het eigen gedrag de sleutel tot de oplossing heeft. Mobiliteitsbeleid en mobiliteitsoplossingen vergen samenwerking. De gemeente heeft uiteraard haar verantwoordelijkheden en rol, maar samen is meer en sneller iets te bereiken.

Het accent verschuift naar het mobiliseren van de kracht en de kennis uit de samenleving en het bedrijfsleven (innovatief burgerschap). Een vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven maakt het mogelijk om voorstellen te ontwikkelen waar partijen zich aan conformeren en waaraan zij mede uitwerking gaan geven.

## 7.3 Uitvoering: slim en efficiënt

### Dynamisch proces

Het Mobiliteitsplan kan niet in zijn geheel op korte termijn worden gerealiseerd. Met de aanpassing van de infrastructuur is namelijk veel geld gemoeid. Prioriteiten zijn niet zo simpel te stellen. Realisatiemogelijkheden hangen onder meer af van cofinanciering, samenwerking en werk met werk maken (groot onderhoud, ontwikkelingen, projecten).

In het algemeen geldt dat we 'slim' moeten investeren. We moeten het **onderhoud integraal aanpakken** én aangrijpen om onze mobiliteitsdoelstellingen erin te verwerken. Dat wil zeggen: de straat of weg niet terugleggen in de oorspronkelijke staat, maar aanpassen aan de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan. Dus werk met werk maken. Dat kan betekenen dat er extra budget nodig is bovenop het onderhoud, maar dat is niet per definitie zo. In ieder geval is tweemaal aanpakken van een straat of weg vele malen duurder dan integraal in één keer. Dat geldt ook voor herontwikkeling en herinrichting.

**De grote ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en bedrijven geven een extra belasting van het gehele verkeerssysteem. Het is dan ook gewenst om een deel van de opbrengsten aan te wenden voor bovenwijkse investeringen.**

Op vervangingsmomenten moeten we altijd nieuwe afwegingen maken over de inrichting, bijvoorbeeld verkeerslichten terugplaatsen of het kruispunt anders inrichten. We moeten aansluiten en anticiperen op subsidiemogelijkheden, de mogelijkheden tot cofinanciering breed verkennen inclusief de programma's van andere beleidsvelden zoals economie, innovatie en duurzaamheid.

De Mobiliteitsagenda moet periodiek, bijvoorbeeld iedere twee jaar, worden vertaald in een voortschrijdend actie- en uitvoeringsprogramma (doorkijk 1-4 jaar).

## 7.4 Organisatie en werkwijze



Dit Mobiliteitsplan omvat een groot aantal opgaven voor de komende jaren. Niet alles kan tegelijk. Dat is niet mogelijk, maar

het hoeft ook niet. Belangrijk is om consequent de principes van het Mobiliteitsplan toe te passen. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de beschikbare middelen (financiën en personele capaciteit). Zo is het vinden van financiële dekking en partners voor een aantal projecten al een project op zich. Om het Mobiliteitsplan daadwerkelijk een impuls te geven is het volgende essentieel en voorwaardenscheppend:

1. **Sturing:** één verantwoordelijke voor de afstemming met de planning van het groot onderhoud, voor het in beeld brengen en benutten van (financiële) kansen en voor het periodiek aanpassen van het programma aan de actualiteit.
2. In beeld brengen van de mogelijkheden voor **cofinanciering** op het gebied van infrastructuur, economische ontwikkeling, milieu en duurzaamheid, verkeersveiligheid en innovatie.
3. Een jaarlijks **werkprogramma** (uitvoeringsplan), dat financieel gedekt is, met een doorkijk naar de drie volgende jaren.
4. Afstemming met **groot onderhoud** en budget indien dat nodig is om aanpassingen in het wegprofiel gelijktijdig en dus kostenefficiënt te realiseren. Dit geldt ook voor wegmeubilair zoals verlichting van fietspaden.
5. Een **projectmatige** aanpak voor de grote projecten: eerst een verkenning waarin in beeld wordt gebracht wat de meest haalbare variant is, wat de kosten zijn en de mogelijke financiële dekking. De verkenning wordt voorafgegaan door een Startnotitie die door het bestuur wordt vastgesteld. In de Startnotitie zijn het doel, de planning, de werkwijze, de participatie en het benodigde budget voor de verkenning opgenomen. Op basis van de resultaten van de verkenning

wordt een besluit worden genomen over de voorkeursvariant en de financiële programmering binnen de gemeentelijke begroting.

Grote projecten zijn in ieder geval:

- de regionale snelfietsroutes;
- sneltram 2.0;
- de ontsluitingsstructuur voor fiets en auto voor grote nieuwe woningbouwlocaties aan de zuidkant inclusief de verlegging van de N210 en een nieuwe aansluiting op de A2 bij Nieuwegein-zuid.

6. **Vooruit werken** zodat er projecten 'op de plank' klaarliggen waarmee snel kan worden ingespeeld op nieuwe financiële mogelijkheden (bijvoorbeeld subsidies).
7. **Samenwerking en participatie** per project organiseren.
8. Een **jaarlijks budget** voor 'kleine' projecten, verkenningen en onderzoek. De hoogte van het budget is sterk bepalend voor de omvang en het tempo van de uitvoering. En daarnaast tijdig middelen reserveren voor de toekomstige grootschalige ingrepen.

## 7.5 Monitoring



Gegevens kunnen we voor verschillende doeleinden gebruiken:

- het monitoren van ontwikkelingen en trends;
- het vaststellen van effecten van bepaalde maatregelen;
- als ondersteuning bij beleidsbeslissingen;
- als bron voor serviceverlening (door marktpartijen) naar de gebruikers (bezoekers, bedrijven, werknemers);
- voor het vaststellen van knelpunten op het gebied van leefbaarheid, parkeerdruk en parkeeroverlast.

Voor het vaststellen van ontwikkelingen en effecten zijn diverse nul- en herhalingsmetingen nodig zoals:

- het verplaatsingsgedrag in de regio, naar de werklocaties en naar de binnenstad;



- de verkeersintensiteiten (fiets, auto) en het OV-gebruik;
- de reistijden op het hoofdwegennet;
- wachttijden bij verkeerslichten;
- parkeerdruk en parkeermotieven;
- sluipverkeer en snelheidsgedrag;
- het aantal verkeersslachtoffers.

de nog op te stellen Mobiliteitsagenda en Uitvoeringsplannen.

Daarnaast is er een aantal indicatoren die een beeld geven van de mobiliteit en het mobiliteitsgedrag, bijvoorbeeld:

- het gebruik van parkeervoorzieningen (zowel auto als fiets);
- het gebruik van het openbaar vervoer en de verschillende haltes;
- het aantal laadpalen (elektrisch rijden) en het gebruik;
- de omvang van het in- en uitgaande verkeer per vervoerwijze;
- de intensiteiten op hoofdwegen en fietsroutes;
- de geregistreerde ongevallen en de klachten over de verkeersonveiligheid;
- het gebruik van de auto, fiets en openbaar vervoer op de werklocaties;
- het aantal deelauto's en poolauto's op bedrijvenlocaties.

Van onder andere deze indicatoren willen we periodiek in beeld brengen wat de actuele waarden zijn en de wijzigingen ten opzichte van voorgaande periodes. Daarmee krijgen we een beeld of er voldoende effect optreedt.

Voor de monitoring maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande systemen zoals:

- Intelligente verkeerslichten (i-VRI's) die het mogelijk maken om gegevens te verzamelen en te analyseren. Het gaat dan om gegevens zoals; wachttijden, intensiteiten en roodlichtnegatie.
- Big data en analyses die worden aangeboden door marktpartijen zoals de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet, snelheidsgedrag en fietsgegevens.

Naast de beleidsmonitoring moeten we zicht houden op de voortgang van de uitvoering van het Mobiliteitsplan. Dat toetsen we op basis van





# Bijlage 1: uitgangspunten fietsnetwerk

## Kwaliteitseisen hoofdfietsroutes

1. Een omrijfactor van maximaal 1,2 voor verplaatsingen groter dan 2 km (de omrijfactor is de verhouding tussen de kortste route en de hemelsbrede afstand). Fietzers worden altijd uitgezonderd van eenrichtingsverkeer.

In het huidige netwerk komen de grootste omrijfactoren ( $> 1,4$ ) voor op de volgende relaties:

Binnenstad – Zenderpark oost en west;  
Kasteelkwartier noord – IJsselveld noord en zuid;  
IJsselveld zuid – Zenderpark west;  
IJsselveld zuid – Over Oudland;  
Diverse wijken – De Kroon;

2. Vlak en comfortabel wegdek (asfalt of beton).
3. Ontwerpsnelheid binnen de bebouwde kom 20 km/uur (boogstraal  $\geq 10$  m) en buiten de bebouwde kom 30 km/uur (boogstraal  $\geq 20$  m). In het geval van snelfietsroutes: boogstralen ontwerpen op 30 km/uur.
4. Weinig vertraging: voorrang voor de fiets in de verblijfsgebieden (wegen en straten met 30 of 60 km/uur). Wachtijden bij verkeerslichten conform streefwaarden (paragraaf 2.10).
5. Afwatering en onderdeel van strooi- en veegroutes. Sneeuw en ijsvrij door tijdig strooien of innovatieve duurzame verwarmingstechnieken door het combineren met duurzame energieopwekking.

6. Bewegwijzering naar omliggende gemeenten, wijken en publiekstrekkers.
7. Veilige oversteekvoorzieningen bij het kruisen van het hoofdwegennet: middeneiland, VRI, rotonde of fietstunnel.
8. Voorkomen van eenzijdige ongevallen: geen paaltjes en toepassen kantmarkering en/of asmarkering en/of bermverharding (in het buitengebied). Paaltjes (met een goede inleidende markering en zichtbaarheid) worden uitsluitend toegepast als dit noodzakelijk is om misbruik van het fietspad door gemotoriseerd verkeer te voorkomen.
9. Goede verlichting afgestemd op de omgeving (landschap en fauna) met mogelijk innovatieve toepassingen (dynamisch, adaptief, glow in the dark, reflecterend).
10. Geschikt voor snelheidsverschillen tussen gewone fietsen, e-fietsen en eventueel speed pedelecs. Dit betekent dat er voldoende ruimte aan de fietser geboden moet worden:

| Breedte fietspaden                         |             |
|--------------------------------------------|-------------|
| Eén richting                               |             |
| Intensiteit (etmaal)                       | Breedte (m) |
| $< 1.000$                                  | $\geq 2,00$ |
| 1.000-2.000                                | $\geq 2,50$ |
| $> 2.000$ en/of gebruik door speed pedelec | $\geq 3,50$ |
| Twee richtingen                            |             |
| Intensiteit (etmaal)                       | Breedte (m) |
| $< 1.500$                                  | $\geq 3,00$ |
| $> 1.500$                                  | $\geq 4,00$ |
| gebruik door speed pedelec                 | $\geq 4,50$ |

In het geval van een regionale snelfietsroute: voor solitaire fietspaden buiten de bebouwde kom: breedte in één richting

≥ 3,50 m en in twee richtingen ≥ 4,50 m. Bij brede fietspaden zijn mogelijk maatregelen nodig om misbruik door autoverkeer te voorkomen.

11. Voor fietspaden een obstakelvrije zone van minimaal 0,5 m en een tussenberm van minimaal 1,5 m.
12. Langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur) worden fietspaden toegepast. Als een hoofdweg bestaat uit 2 x 2 rijstroken worden de fietspaden aan beide zijden van de weg geschikt gemaakt voor fietsen in twee richtingen
13. Langs het hoofdwegennet rijdt de speed pedelec op het fietspad en op de wijkverzamelwegen en de rest van de verblijfsgebieden op de rijbaan.
14. Op de wijkverzamelwegen (binnen de bebouwde kom 50 km/uur) passen we fietspaden (speed pedelec op de rijbaan) toe of brede fietsstroken met een smalle rijloper voor het autoverkeer.
15. In de verblijfsgebieden (30 km/uur) worden geen speciale fietsvoorzieningen toegepast met uitzondering van fietsstraten om de continuïteit van een fietsroute te waarborgen.
16. Leuk fietsen: aantrekkelijke omgeving met belevingswaarde en met groenvoorzieningen.
17. Goed onderhoud: wegdek, verlichting en snoeien van overhangend groen en groen dat het uitzicht belemmert (verkeersveiligheid).

Voor het toeristisch en recreatief fietsen zijn oplaadpunten voor de e-fiets belangrijk. Deze voorzieningen komen meestal al voor bij horecavoorzieningen. We gaan inventariseren waar deze aanwezig zijn en of uitbreiding gewenst is.

*Onze bewoners gaven als belangrijkste verbeterpunten voor het fietsen het volgende aan (top 5):*

- ☐ verbeteren kruispunten en oversteken;
- ☐ voldoende breedte van de fietspaden;
- ☐ meer fietsenstallingsvoorzieningen;
- ☐ goed onderhoud en comfort van de fietspaden;
- ☐ goede verbindingen voor het woon-werkverkeer.







