

Nieuwegein



2022 - 2030

MOBILITEITSPROGRAMMA NIEUWEGEIN 2030

“We willen dat Nieuwegein kan groeien en tegelijk voor de toekomst aantrekkelijk, verkeersveilig en bereikbaar is”

VOORWOORD

Nieuwegein staat stevig in de sterke en populaire Utrechtse regio. Economisch doet Nieuwegein het goed. Na Utrecht en Amersfoort zijn we de grootste banenmotor in de regio en we groeien nog steeds in werkgelegenheid. Met een ROC in onze stad, liggen er kansen om onderwijs en praktijk goed op elkaar aan te laten sluiten. Ook qua inwoners groeit Nieuwegein gestaag door, komende jaren vullen we een substantieel deel in van de regionale woningbouwopgave. Dit alles raakt mobiliteit. We willen dat Nieuwegein kan groeien en tegelijk voor de toekomst aantrekkelijk, verkeersveilig en bereikbaar is. Daarmee bedoelen we dat iedereen zo snel als mogelijk op zijn of haar bestemming is, dat auto's en het openbaar vervoer zoveel mogelijk rijden op schone energie en dat de stad uitnodigt om te fietsen en te lopen.



VOORWOORD

Mobiliteit draagt bij aan ambities op het gebied van leefbaarheid, economie, duurzaamheid, gezondheid en deelname aan de maatschappij. Het is van belang dat mensen met en zonder beperking zich goed en veilig kunnen verplaatsen. Dit betekent dat we ook in de toekomst wonen, werken, onderwijs en vrijetijdsbesteding voor alle inwoners bereikbaar houden. En dat we de kansen van een veranderende mobiliteit benutten, zoals deelfietsen, deelauto's en carpoolen. Zo leggen we de fundamenten om ook de komende 10 jaar in beweging te blijven.

Op 1 april 2021 is de Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze visie verwoordt de ambities van Nieuwegein en biedt een antwoord op hoe wij willen dat de mobiliteit en bereikbaarheid van Nieuwegein er in 2030 uit ziet. Het is een visie van en voor de stad, tot stand gekomen na participatie met inwoners, ondernemers, onderwijs- en zorginstellingen en een groot aantal belangengroeperingen.

Voor u ligt het gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Nieuwegein 2030. Dit is een nadere uitwerking van deze visie naar concrete maatregelen. Ook in deze fase is er een intensief participatietraject geweest met de eerder genoemde betrokkenen.

Ellie Eggengoor
Wethouder Mobiliteit



IN DE TOEKOMST HOUDEN WE WONEN, WERKEN, ONDERWIJS EN
VRIJE TIJDSBESTEDING VOOR ALLE INWONERS BEREIKBAAR.

INHOUD

	Voorwoord	3			
	Mobiliteit Nieuwegein 2030	5			
	Mobiliteitsvisie samengevat	5			
	Mobiliteitsprogramma	6			
	Hoofdpijnen Mobiliteitsprogramma	6			
	Opbouw rapport	8			
	1. Toekomstbestendige mobiliteit	9		3. Zorgen dat iedereen kan verplaatsen	26
	Openbaar vervoer	9		3.1 Toegankelijkheid OV haltes en voertuigen	27
	1.1 Reistijd City en Utrecht CS minder dan kwartier	10		3.2 Toegankelijkheid hele verplaatsing	28
	1.2 Rechtstreekse verbinding USP en regionale OV knopen	12		4. Autobereikbaarheid bij groei	29
	1.3 Voor- en natransport halte	13		4.1 Korte ritten per fiets	30
	Fiets	14		4.2 Mobiliteit bedrijven	31
	1.4 Fiets centraal voor verplaatsingen in de stad	15		4.3 Auto zoveel mogelijk over H-structuur	32
	1.5 Fiets op regionale verplaatsingen tot 15 kilometer	17		4.4 Doorgaand verkeer door de stad ontmoedigen	34
	1.6 Fietsparkeerplaatsen en deelfietsen	18		4.5 Benutten opties vervoer over water	35
	Voetgangers	19		5. Verkeersveilig houden	36
	1.7 Voetgangers	20		5.1 Veilige inrichting van (school)routes	37
	2. Integrale aanpak bij veranderende mobiliteit	21		5.2 Voldoende handhaving	38
	2.1 Verstedelijking en mobiliteit bij elkaar	22		5.3 Doorgaan met educatie en voorlichting alle leeftijden	39
	2.2 Modaliteiten verknopen	23		6. Leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid	40
	2.3 Deelmobiliteit stimuleren	24		6.1 Stimuleren elektrisch vervoer	41
	2.4 Parkeren	25		Mobiliteitsprogramma samengevat	42
				Maatregelenpakket korte termijn	44
				Monitoringsprogramma	45
				Financiering	47
				Mobiliteitsprogramma met de stad	48

KENMERK

Gemeente Nieuwegein
Stadsplein 1
3431 LZ Nieuwegein

PROJECT

Uitvoeringsprogramma mobiliteit
Nieuwegein 2030

CONTACT

www.Nieuwegein.nl

MOBILITEITSPROGRAMMA

MOBILITEIT NIEUWEGEIN 2030

De hoeveelheid woningen en de werkgelegenheid neemt ook de komende jaren verder toe, in Nieuwegein én in de Utrechtse regio. Het verbeteren van de bereikbaarheid is inmiddels randvoorwaardelijk voor het realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen. Zonder verdere maatregelen staat het verkeer in onze regio binnen enkele jaren nog vaker vast. Voor de huidige bewoners en ondernemers en de generaties na ons, is het van belang dat Nieuwegein leefbaar, gezond, aantrekkelijk, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Samen met de Nieuwegeiners en betrokkenen bij de stad, is de Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 opgesteld.

**MOBILITEITSVISIE SAMENGEVAT**

In de visie richten we ons op een beweegvriendelijke en toekomstbestendige mobiliteit; oftewel het bieden van meer alternatieven voor verplaatsingen met de auto. Door de ligging en inrichting van Nieuwegein is de auto vrijwel altijd de snelste en meest comfortabele manier om een bestemming te bereiken, zowel binnen Nieuwegein als daarbuiten. Deze bereikbaarheid per auto is waardevol voor onze inwoners en willen we overeind houden. Juist om te voorkomen dat het wegennet vastslibt met de voorziene groei van de stad en de regio, moeten we inzetten op goede alternatieven met OV en fiets.

Naast een groei in inwoners is ook een groei in bedrijvigheid voorzien. Onze ligging aan de A2, A12 en A27 maakt dat we één van de best bereikbare plekken in Nederland zijn en op de draaischijf van Nederland liggen. Nieuwegein is economisch complementair in de regio en is zich duurzaam aan het ontwikkelen tot dé logistieke hot-spot van de regio. Op de werkas bevinden zich meerdere bedrijven met regionale verzorgingsgebieden.

En met zeven miljoen bezoekers per jaar is City Plaza een belangrijk winkelcentrum voor Nieuwegeiners en inwoners uit de directe omgeving. Al deze functies vragen om specifieke aandacht voor bereikbaarheid van personen en vracht, in samenhang met de gebiedsontwikkelingen.

Er zijn plannen voor de **A12 zone** als strategische ontwikkellocatie op lange termijn. Om hier een ontwikkeling mogelijk te maken, is onder andere een systeemsproming in mobiliteit nodig. Voor Nieuwegein is een goede OV- en fietsbereikbaarheid een harde randvoorwaarde voor ontwikkeling van dit gebied. De mobiliteitsoplossing moet bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Nieuwegein als geheel, zodat de stad profiteert van deze ontwikkeling.

De groei van Nieuwegein vindt plaats in een regio die ook op andere plaatsen sterk groeit. Zonder verdere maatregelen zorgt dit ervoor dat het verkeer tijdens spitsuren op de wegen vast komt te staan, zeker omdat de komende tijd verkeershinder ontstaat door een aantal omvangrijke werkzaamheden op de snelwegen rond Nieuwegein.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio is daarom een randvoorwaarde voor de leefbaarheid van de huidige inwoners en ondernemers, voor de vergrijzing van de gemeente en voor het realiseren van de woningbouwplannen én de verstedelijkingsopgave. Daarom trekken we in regionaal verband samen op om een noodzakelijke mobiliteitssprong mogelijk te maken.

De Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 is op 1 april 2021 vastgesteld in de gemeenteraad. Het voor u liggende Mobiliteitsprogramma Nieuwegein 2030 is een uitwerking van de mobiliteitsvisie naar concrete maatregelen. Hierbij is aandacht voor de toetsing en monitoring van de effectiviteit, om bij te kunnen sturen tijdens de uitvoeringsperiode.

Zowel bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie als bij het Mobiliteitsprogramma hebben we een breed **participatietraject** doorlopen om op te halen welke onderwerpen aandacht vragen, welke knelpunten en oplossingen er zijn en welke dilemma's en keuzes daarbij naar boven komen.

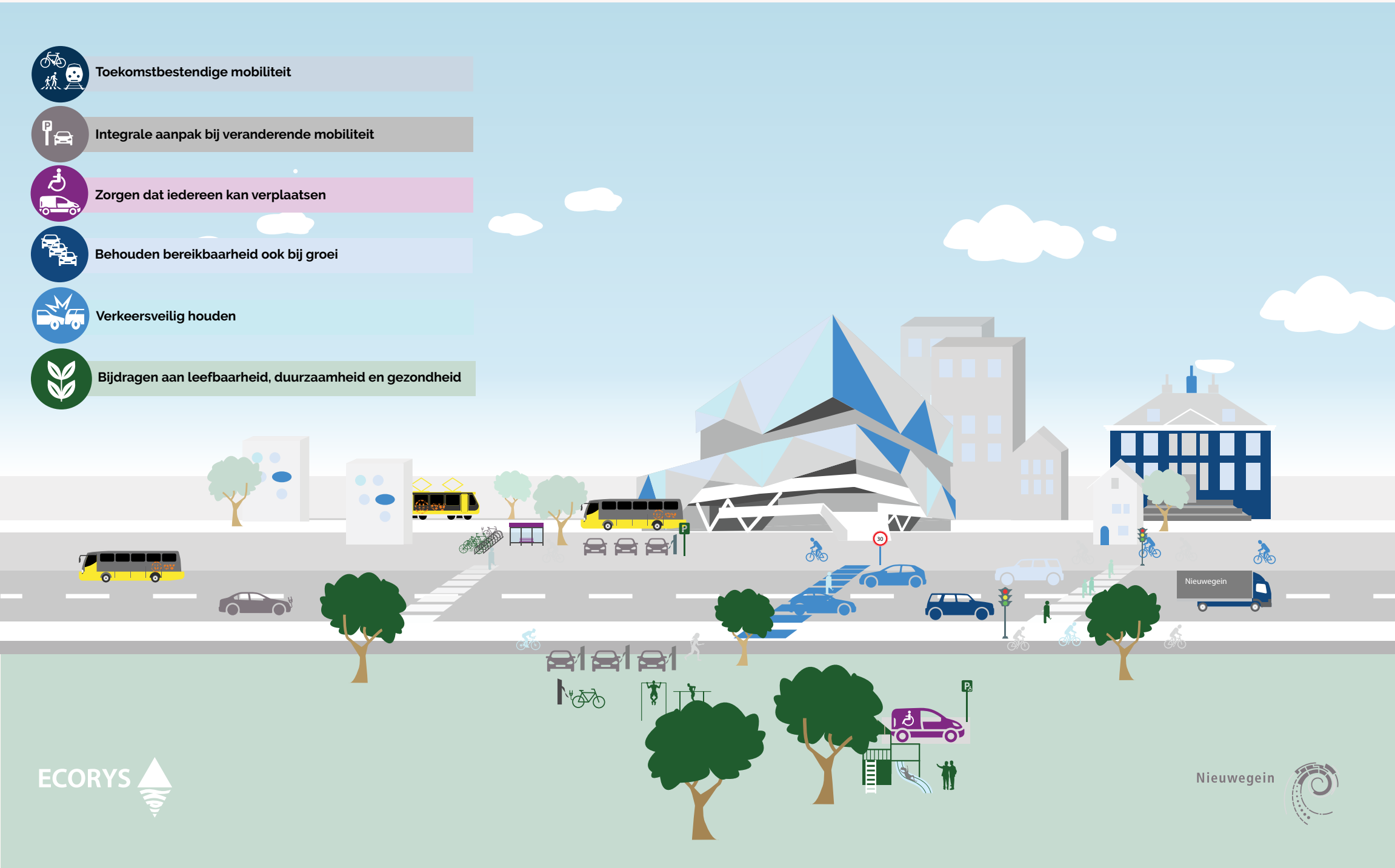
HOOFDLIJNEN MOBILITEITSPROGRAMMA

In het Mobiliteitsprogramma staan de volgende geprioriteerde doelstellingen centraal:

1. voor binnenstedelijke verplaatsingen hebben lopen en fietsen de voorkeur;
 2. voor verplaatsingen van, naar en binnen Nieuwegein moet openbaar vervoer een belangrijke rol spelen;
 3. de openbare ruimte / verkeersruimte moet levensloopbestendig zijn ingericht, zodat iedereen zich kan verplaatsen, met of zonder beperking;
 4. het functioneren van het mobiliteitssysteem is toekomstbestendig en duurzaam, onder andere door het bevorderen van ketenmobiliteit en het gebruik van elektrische of waterstofvoertuigen;
 5. autoverkeer met een herkomst of bestemming in Nieuwegein en autoverkeer tussen wijken maakt gebruik van de hoofdstructuur (H-structuur);
- waarbij verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid randvoorwaardelijk altijd verbeterd moeten worden.



MOBILITEITSPROGRAMMA



OPBOUW RAPPORT

In de figuur op de vorige bladzijde is het overzicht van doelstellingen opgenomen, zoals verwoord in de mobiliteitsvisie. Deze doelstellingen zijn voorzien van iconen, en zijn verder uitgewerkt in de volgende hoofdstukken. Aan het eind van dit Mobiliteitsprogramma gaan we in op het monitoringsprogramma en de doorlopen participatie.

Per hoofdstuk benoemen we de geformuleerde ambities uit de mobiliteitsvisie. Voor iedere doelstelling geven we aan wat er momenteel gebeurt en welke actiepunten we de komende periode nemen om de ambities te bereiken. Daarnaast geven we aan wat de monitoringsopgave is. Dit ziet er grafisch als volgt uit:



Voor ieder actiepunt maken we een inschatting van de termijn waarop we deze willen realiseren en van de verwachte kosten. Dit doen we door een

visuele indeling te maken naar 5 tijdsklassen en 5 kostenklassen. We kiezen voor een klassenindeling omdat de kosten (en in mindere mate ook de termijn) nog niet exact zijn vast te stellen. De twee indelingen hebben aparte schalen en zien er als volgt uit:

2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Met een klok geven we op de termijnbalk de verwachte realisatie aan. Met een geldzak geven we op de budgetbalk de verwachte kosten aan.



Per actiepunt geven we ook aan in welke mate deze betrekking heeft op de overige doelstellingen. Dit doen we door de iconen behorende bij de doelstellingen te kleuren naar gelang het verwachte effect.



Nadat alle doelstellingen behandeld zijn, vatten we de actiepunten samen in een overzichtstabel. Vanuit deze overzichtstabel ontstaat een pakket van maatregelen voor de korte termijn (2022-2023). Dit zijn maatregelen die geprioriteerd zijn omdat ze:

- aansluiten bij de door de Raad vastgestelde prioriteiten;
- op korte termijn gerealiseerd kunnen worden;
- beperkte kosten vragen;
- bijdragen aan oplossen van bestaande problemen;
- in positieve zin bijdragen aan ambities Mobiliteitsvisie.

Voor dit pakket aan korte termijn maatregelen wordt een verder uitgewerkte inschatting van de financiering gemaakt. Als we alle korte termijn maatregelen willen realiseren, vraagt dit voldoende financiële middelen. Er zijn verschillende financiële dekkingsmogelijkheden voor de kosten, bijvoorbeeld subsidies, grondexploitatie van gebiedsontwikkelingen of bijdragen vanuit programma's zoals Betere Buurten en Groei van de Stad. Indien de financiële dekking onvoldoende blijkt, wordt de prioritering opnieuw bezien, om binnen het financiële kader te blijven. Alleen in geval dat we sterk achterblijven bij de beoogde ambities, staan de benodigde financiën ter discussie.



1. TOEKOMSTBESTENDIGE MOBILITEIT

OPENBAAR VERVOER

Om het OV een goed alternatief te laten zijn voor de auto, moet het gebied dat in een uur bereikt kan worden, groter worden.

In de figuur hiernaast is te zien dat het gebied dat in de huidige situatie in een uur bereikbaar is (lichtblauw) relatief klein is.

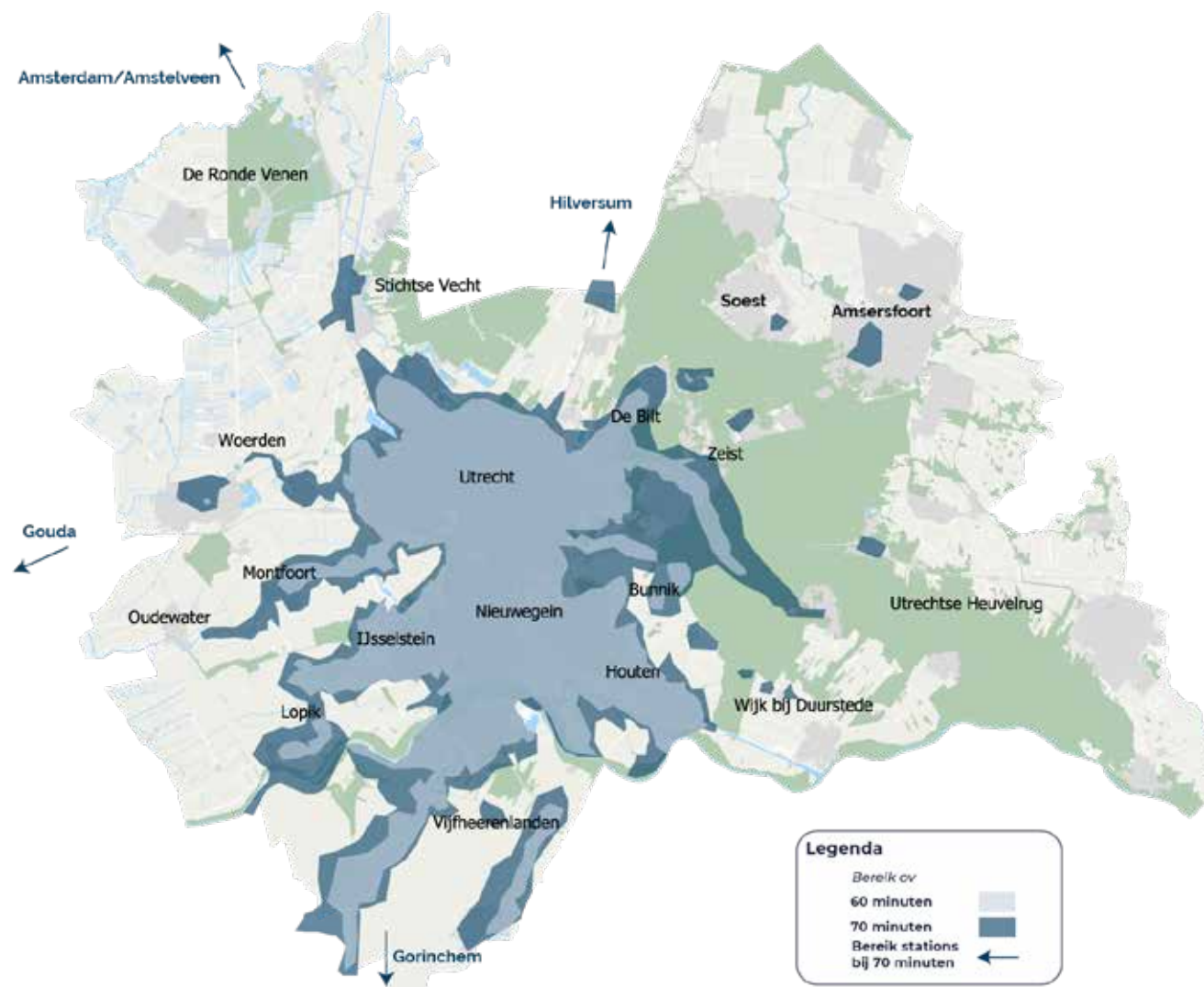
Indien we een versnelling van 10 minuten kunnen realiseren, neemt dit gebied toe (donkerblauw), met name langs de treinverbindingen. De stationsgebieden van Amersfoort, Gouda, Amsterdam, Gorinchem en Hilversum zijn dan bereikbaar.

We zetten daarom in op het versnellen van verbindingen richting Utrecht Centraal, zowel in Nieuwegein als in Utrecht. En op het verbeteren van de rechtstreekse verbinding met Utrecht Science Park. Ook zorgen we voor een betere verknoping met relevante regionale OV knopen. Tegelijkertijd zetten we in op verbetering van de “first & last mile”; we zorgen dat de OV haltes goed bereikbaar zijn met de fiets en lopend en dat recreatieve voorzieningen, winkelcentra, scholen en zorginstellingen goed ontsloten zijn per OV en fiets.



WAT DOEN WE AL?

Op het gebied van OV is er de afgelopen jaren veel gebeurd. Alle tramhaltes zijn geschikt gemaakt voor lage vloer trams, en - op de halte Merwestein na - toegankelijk gemaakt voor minder validen. Ook participeren we in het aanbestedingsproces dat de provincie Utrecht heeft gestart voor de nieuwe OV-concessies vanaf 2025. Daarin sturen we vanuit Nieuwegein op het vergroten van ons OV bereik. Tenslotte werken we in het samenwerkingsverband U Ned aan meerdere MIRT projecten om toekomstige grootschalige OV projecten te realiseren (o.a. Merwedelijn en Waterlinielijn). Hierbij houden we steeds het belang voor Nieuwegein voor ogen en proberen mogelijke voordelen optimaal te benutten.





OPENBAAR VERVOER



1.1 REISTIJD CITY EN UTRECHT CS MINDER DAN KWARTIER

ACTIEPUNTEN

We zetten in op het versnellen van de verbinding met Utrecht CS, tot minder dan een kwartier tussen Nieuwegein City en Utrecht CS. Hiermee vergroten we het bereikbaar gebied, waarvan zowel reizigers vanuit Nieuwegein profiteren als reizigers die naar Nieuwegein komen. De mogelijkheden voor versnelling met de tram zijn tot 2030 beperkt, omdat dit al snel aanpassingen aan de infrastructuur vereist op grondgebied van Nieuwegein, maar zeker ook Utrecht. We blijven streven naar een dergelijke schaa sprong na 2030.

Een mogelijkheid die wel voor 2030 haalbaar is, is het overslaan van tramhaltes in de spits. Tijdens spitsuren ligt de nadruk van de tramverbinding op het vervoeren van grote groepen forensen en daarmee op het verbindend karakter. Een kleine tijdswinst werkt dan bij grote groepen reizigers door. Buiten de spitsuren weegt het ontsluitend karakter van de tramlijn nadrukkelijker mee en ligt overslaan van haltes minder voor de hand. Het overslaan van tramhaltes in de spits in alleen Nieuwegein is op zichzelf geen maatregel die voor veel versnelling zorgt. reistijdswinst moet doorwerken in de hele OV reis.

Dus pas als ook op Utrechts grondgebied maatregelen genomen worden om deze ambitie te realiseren, overwegen we deze maatregel.

Tot 2030 zetten we daarom voornamelijk in op het versnellen van busverbindingen (vooral snog zien we alleen kansen bij buslijn 77), door op wijkwegen te halteren op de rijbaan en door beter aan te sluiten op busstation Vianen Lekbrug. Zodra de tramlijn voldoende concurrerend is qua reistijden, kunnen de huidige parallelle buslijnen getransformeerd worden naar een stadsdienst, die aansluit op belangrijke tramhaltes. Vanuit de lopende MIRT onderzoeken komen wellicht aanvullende OV maatregelen tot 2030.





OPENBAAR VERVOER



WANNEER IS HET SUCCESVOL?

De actiepunten moeten bijdragen aan korte reistijd naar Utrecht CS (onder 15 minuten). Dit draagt bij aan een groter OV bereik. We streven naar 20% groter gebied dat bereikt kan worden binnen 1 uur. Dit moet leiden tot meer OV gebruik (modal split OV in pendelrelaties) en daarmee tot minder autogebruik. Met periodieke enquêtes onder Nieuwegeiners beoordelen we de waardering van het OV en het OV-bereik. Deze waardering moet minimaal gelijk zijn aan de huidige situatie.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

Voor de genoemde maatregelen geldt dat de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer bij de provincie liggen. De kosten voor de aanpassingen voor het halteren op de rijbaan vallen in principe ten laste van Nieuwegein. De provincie heeft echter aangegeven de aanlegkosten voor haar rekening te nemen. Hierbij geldt als voorwaarde dat de hiermee te bereiken rijtijdwinst niet tenietgedaan wordt door andere (beleids) maatregelen.

1.1.1 Inzetten op investeringen vanuit het Rijk voor snelle Merwede verbinding.

1.1.2 Inzetten op goede overstap busstation Vianen met snelle buslijnen naar Utrechtse regio

1.1.3 Bussen halteren op rijbaan op wijkwegen

1.1.4 Strekken rechtstreekse buslijnen tussen Nieuwegein-Utrecht in de spitsuren (bijvoorbeeld lijn 77).



Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
Lage kosten	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen





OPENBAAR VERVOER



1.2 RECHTSTREEKSE VERBINDING USP EN REGIONALE OV KNOPEN



ACTIEPUNTEN

Voor Nieuwegeiners is Utrecht Science Park een belangrijke werkbestemming. Om de reizigers een goed alternatief te bieden met het openbaar vervoer, wordt op lange termijn ingezet op de Waterlinielijn (Westraven – Lunetten/Koningsweg – USP). De regionale ambitie is om van Lunetten/Koningsweg een intercity station te maken. In de tussentijd zetten we in op betere busverbindingen vanuit City, via Nieuwegein Oost naar USP.

Om optimaal gebruik te maken van het treinstation Houten is een snellere verbinding met dit station nodig. We ondersteunen daarom de initiatieven van de buurgemeenten voor een buslijn IJsselstein-Nieuwegein-Houten. Hierbij snijdt het mes aan twee kanten. Inwoners uit Houten en IJsselstein kunnen hierdoor ook sneller bij bestemmingen in Nieuwegein komen (bijvoorbeeld City en het ziekenhuis), waardoor zij vaker het OV zullen gebruiken in plaats van de auto.



WANNEER IS HET SUCCESVOL?

Het is succesvol als de buslijnen gerealiseerd worden en voldoende reizigers trekken (gemiddeld minimaal 20% zitplaatsen bezet). De buslijnen moeten bijdragen aan een 20% groter bereikbaar gebied. Daarom monitoren we het bereikbaar gebied en het aantal reizigers in de nieuwe buslijnen.



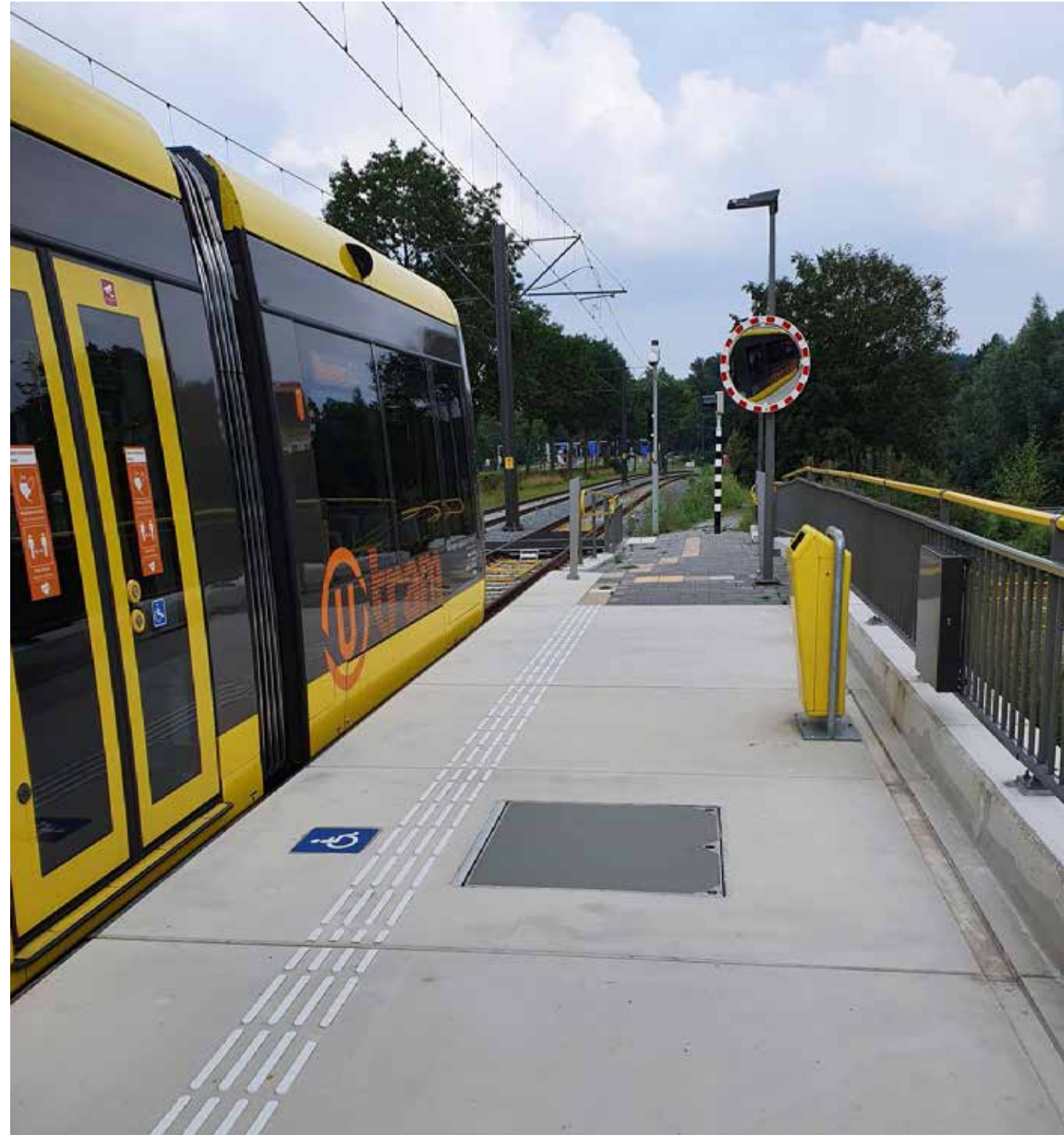
WAT ZIJN DE KOSTEN?

De kosten van de nieuwe buslijnen worden verwerkt in de OV concessies en komen niet voor rekening van de gemeente.

1.2.1 Verbinding City-Nieuwegein Oost - Lunetten/Koningsweg - USP

1.2.2 Verbeteren buslijn Nieuwegein City-Nieuwegein oost - USP

1.2.3 Ondersteunen initiatief buslijn IJsselstein-Nieuwegein-Houten



Korte termijn Lage kosten	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Invloed overige ambities:





OPENBAAR VERVOER



1.3 VOOR- EN NATRANSPORT HALTE

ACTIEPUNTEN



Een laatste manier om het OV bereik te vergroten, is het verbeteren van het voor- en natransport van de haltes. Tot 2030 wordt ingezet op het bieden van voldoende ontsluiting en stallingsmogelijkheden per fiets. Tevens bieden we bij grotere tramhaltes of haltes met een groot bedieningsgebied deelfietsen aan (City, De Liesbosch en Zuilenstein). Vanaf het moment dat de tram daadwerkelijk versneld wordt, krijgen de buslijnen in Nieuwegein een meer ontsluitende functie binnen de stad om de tramlijn te voeden.

Bij enkele tramhaltes zijn nog (gratis) parkeerplaatsen, die gebruikt worden door Nieuwegeiners die doorreizen met de tram. We blijven monitoren of deze niet een aantrekkende werking krijgen voor mensen van buiten Nieuwegein die naar Utrecht doorreizen.



WANN'ER IS HET SUCCESVOL?

We streven naar een toename van het aantal OV gebruikers tot 2030. Dit moet zich, naast een autonome groei, vertalen in minder autogebruik door Nieuwegeiners en door bezoekers van Nieuwegein. Het aandeel OV in de modal split moet ook voor verplaatsingen langer dan 15 kilometer minimaal 15% zijn (momenteel 11%). We monitoren de wijze waarop mensen van en naar de halte reizen en de manier waarop de parkeerplaatsen bij tramhaltes gebruikt worden.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

Voor een deel van de maatregelen zijn subsidie programma's beschikbaar bij de provincie. De kosten zijn hierdoor beperkt.

1.3.1 Ontsluiting en stalling fiets

1.3.2 Aanbieden deelfietsen bij grotere tramhaltes

1.3.3 Monitoren gebruik gratis parkeerplaatsen bij tramhaltes



Korte termijn
Lage kosten

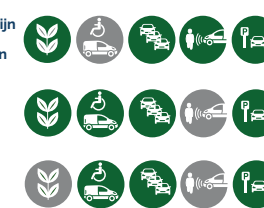
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Lange termijn
Hoge kosten

Invloed overige ambities:



Goed/Matig/Slecht/geen





1. TOEKOMSTBESTENDIGE MOBILITEIT



FIETS

We willen het aandeel fiets in de verplaatsingen tot 15 kilometer vergroten, zowel voor onze eigen inwoners als voor bezoekers van de stad. We zorgen ervoor dat de fiets op deze afstanden een concurrerend alternatief is voor de auto. We zetten in op belangrijke routes met veel pendelbewegingen of recreatieve verplaatsingen. Naast relaties met Utrecht, zijn dit ook relaties met Houten, IJsselstein en Vianen. Op deze routes zorgen we voor voldoende comfort, doorstroming op de kruisingen en een acceptabele omrijfactor.

Voor binnenstedelijke verplaatsingen heeft de fiets de voorkeur, naast lopen. Tussen de wijken zetten we daarom in op aantrekkelijke fietspaden en fietsstraten. We verbeteren de kwaliteit, herkenbaarheid en comfort van fietsroutes. Op die manier werken we toe naar een compleet, logisch en herkenbaar fietsnetwerk in de stad; de F-structuur. Ook breiden we het aantal fietsparkeerplaatsen uit. Daarbij wordt rekening gehouden met de opkomst van elektrische fietsen en fietsen met afwijkende formaten.



LOPENDE ACTIES

De afgelopen jaren zijn er veel maatregelen doorgevoerd om de fietsbereikbaarheid te vergroten. Er wordt een snelfietsroute naar Utrecht gerealiseerd en de mogelijkheden van andere snelfietsroutes worden onderzocht. Er zijn fietsenstallingen gerealiseerd in City en fietsparkeervoorzieningen bij OV haltes. Daarnaast worden vanuit de gebiedsontwikkelingen in City diverse maatregelen opgepakt om fietsen rond City te verbeteren. Zoals een fietsbrug over de Doorslag, brug tussen Rijnhuizen en City en een opwaardering van de fietsroute tussen de Zuidstedeweg en Nieuwegein City, toegankelijkheid voor fietsers van de Karosbrug en de sociale veiligheid in Kolfstedetunnel. Tenslotte worden fietsstraten ingericht op de Nedereindseweg en een deel van de Mendes da Costalaan.





FIETS

1.4 FIETS CENTRAAL VOOR VERPLAATSINGEN IN DE STAD ACTIEPUNTEN

Voor verplaatsingen binnen de stad staat de fiets centraal. We starten met het actualiseren van het fietsnetwerk en het in kaart brengen van fietsersstromen. De opbrengst van de fietstelweek is een goede start, maar we gaan frequenter monitoren op fietsintensiteiten. We benoemen de hoofdstructuur voor fietsers (F-structuur), maar zeker ook de onderliggende structuur. Daarbij houden we expliciet rekening met de ontsluiting van de bedrijventerreinen. We vergroten de vindbaarheid van de routes door de stad door een duidelijker bewegwijzering en een meer uniforme uitvoering in onder andere kleurgebruik.

Bij de inrichting van de wijkwegen staat de fiets centraal. We willen de auto zoveel mogelijk gebruik laten maken van de H-structuur. Op wijkwegen bieden we meer ruimte voor de fiets en laten we de bus halteren op de rijweg. De fiets wordt hierbij achter de bushalte langs geleid, zodat bus en fiets niet conflicteren. Op wijkwegen zonder busverbinding, waar de F-structuur het wegennet kruist langs een zebrapad, krijgt de fiets voorrang.

Op die delen van de wijkwegen waar het desondanks druk blijft, leggen we meer gescheiden fietsstroken aan. Voor de belangrijke routes door verblijfsgebieden zetten we in op het inrichten van fietsstraten. De komende periode worden hiervoor trajecten aangewezen. Hierbij kijken we naar omliggende functies (wijkwinkelcentra, scholen), intensiteit van fietsers en functie van de weg. Op korte termijn voorzien we een uitbreiding van de geplande fietsstraat op de Mendes da Costalaan en de Van Anrooylaan, alsmede de Knoop route door Merwestein en de Zonnebloemstraat en de Koekoekslaan (optimaliseren toegang Kolfstedetunnel). Op de figuur hiernaast zijn deze weergegeven samen met fietsmaatregelen uit de grondexploitatie City.

Om het gebruik van de fiets verder te stimuleren, verlengen we de werkzaamheden van de Fietsambassadeur tot minimaal 2025. Hiervoor stellen we een gericht programma op voor de komende jaren. De Fietsambassadeur brengt ook kennis in, richting bedrijven (zie werkgeversaanpak 4.2.1). En we sluiten aan bij het programma Ieder Kind een Fiets (1.4.7). Op die manier stimuleren we via voorlichting en gedragscampagnes het gebruik van de fiets voor alle leeftijden.





FIETS



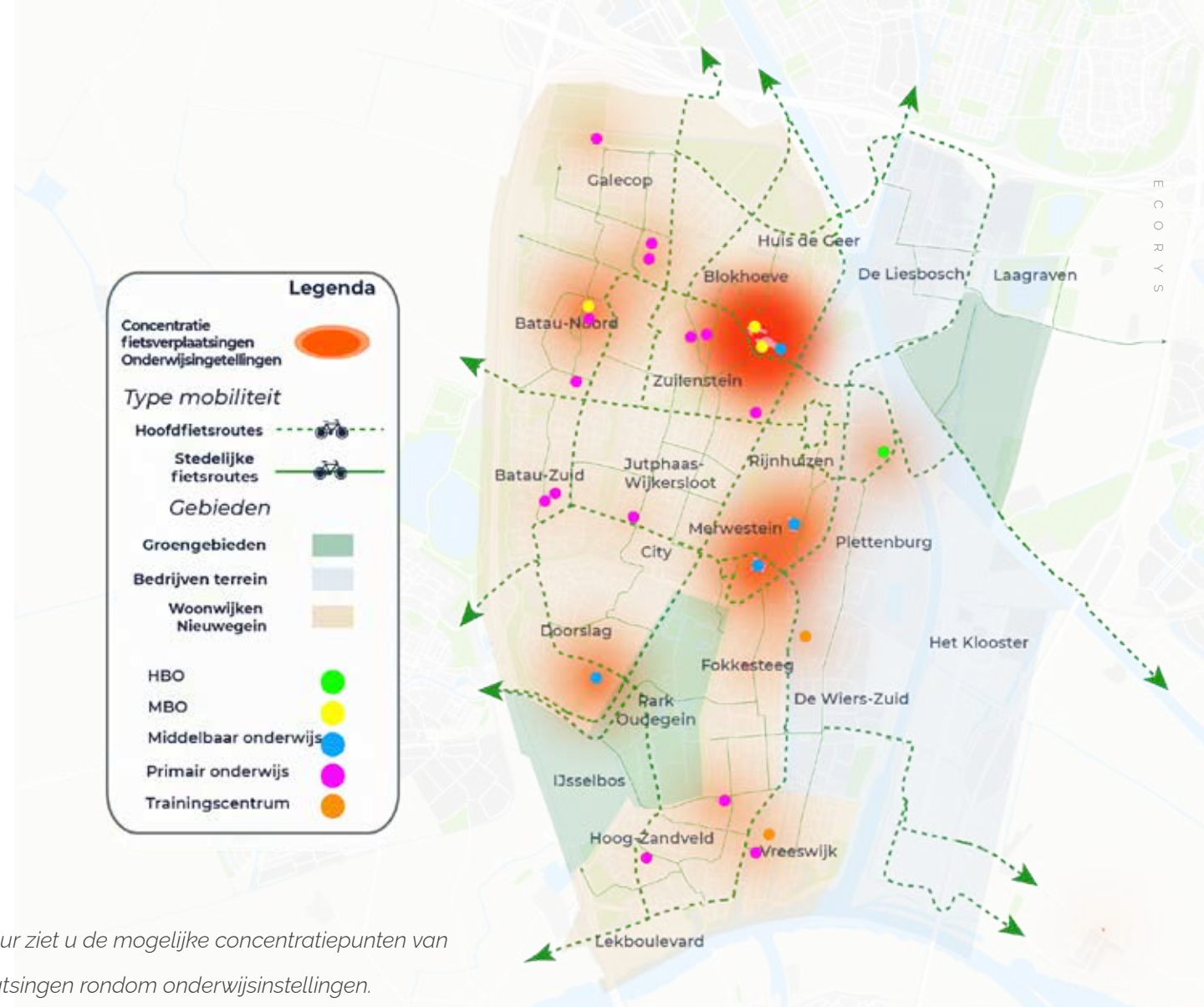
WANNEER IS HET SUCCESVOL?

We willen in 2030 een aandeel fiets (en lopen) op binnenstedelijke verplaatsingen tot 2,5 kilometer van minimaal 60% en tot 7,5 kilometer van 50%.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

Voor het inrichten van wijkwegen voor de fiets zijn subsidies beschikbaar. Bij de uitvoering van de werken wordt gestuurd op een uniforme inrichting door de hele stad. Waar reguliere werkzaamheden op wijkwegen plaatsvinden, worden gewenste aanpassingen voor de fiets direct meegenomen. Verder wordt dit meegenomen bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en maatregelen vanuit het programma Betere Buurten en Groei van de Stad.



In deze figuur ziet u de mogelijke concentratiepunten van fietsverplaatsingen rondom onderwijsinstellingen.

1.4.1 Actualisatie fietsnetwerk

1.4.2 Wijkwegen inrichten voor halteren op rijbaan met fiets achterlangs bushalte

1.4.3 Aanwijzen locaties voor fietsstraten

1.4.4 Bewegwijzering routes (ook recreatief)

1.4.5 Uniformeren inrichting fietsroutes in stad

1.4.6 Verlengen werkzaamheden Fietsambassadeur

1.4.7 Deelnemen programma Ieder Kind een Fiets

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Lange termijn
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
Lage kosten	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Hoge kosten
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen



GEMEENTE NIEUWEGEIN

FIETS



AMBITIE



ACTIE



1.5 FIETS OP REGIONALE VERPLAATSINGEN TOT 15 KILOMETER

ACTIEPUNTEN

Ook op regionale verplaatsingen tot 15 kilometer willen we het aandeel van de fiets vergroten. Afhankelijk van de uitkomsten van de actualisatie van het fietsnetwerk en de fietsersstromen, zetten we in op nieuwe regionale fietsverbindingen. Daarbij lijken met name de volgende routes interessant; (1) een nieuwe fietsroute IJsselstein-Nieuwegein-Houten (via Eiland van Schalkwijk), (2) het volmaken van een fietsroute langs de A27 over de Lek (Eikenlaantje, Ellispad en nieuwe Hagesteinsebrug en Kanaaldijk Zuid), (3) de fietsroute naar busstation Vianen Lekbrug, (4) de Fietsverbinding A2 Jan Blankenbrug en (5) fietsroute naar Utrecht Science Park. Voor de regionale fietsroutes nemen we de bewegwijzering onder de loep, zeker ook de recreatieve routes

WANNEER IS HET SUCCESVOL?

We willen in 2030 een aandeel fiets op regionale verplaatsingen tot 15 kilometer van 15% (in 2019 was dit 8%).

WAT ZIJN DE KOSTEN?

De regionale fietsroutes worden in samenwerking met Provincie en buurgemeenten gerealiseerd. De kosten voor gemeente Nieuwegein vallen in de orde van enkele miljoenen Euro's voor alle genoemde verbindingen.

1.5.1 Aanpassen kruising Richterslaan-Mendes da Costalaan, als onderdeel alternatieve noord-zuid fietsroute

1.5.2 Ontwikkelen fietsroute Kolfstedetunnel-Mendes da Costalaan-Nedereindseweg-Zuilenstein-Utrecht

1.5.3 Realisatie Nieuwegeins gedeelte snelfietsroutes IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht

1.5.4 Onderzoek naar langzaam verkeersbrug over Hollandsche IJssel (optimalisatie snelfietsroutes IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht)

1.5.5 Uitbreiden regionale fietsverbindingen

1.5.6 Aanpassing kruising Edisonbaan/Martinbaan/Plettenburgbaan

1.5.7 Studie naar mogelijke ondertunneling kruising Edisonbaan/Martinbaan/Plettenburgbaan



Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn Lage kosten	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Lange termijn Hoge kosten	Invloed overige ambities:				
	Goed	Matig	Slecht	geen	

FIETS



1.6 FIETSPARKEERPLAATSEN EN DEELFIETSEN

ACTIEPUNTEN

Als we inzetten op het stimuleren van het fietsgebruik, vraagt dit ook om voldoende stallingsvoorzieningen bij belangrijke bestemmingen. In City zijn meerdere fietsenstallingen, met op dit moment voldoende capaciteit. Wel is er behoefte aan extra voorzieningen voor kortdurend stallen nabij de winkels (fietsnietjes) en voor betere bewegwijzering naar de stallingen. Er worden extra fietsnietjes geplaatst waar deze nodig zijn, mits er voldoende ruimte is.

Bij andere winkelcentra, sportcomplexen en/of werklocaties worden nog onvoldoende stallingsvoorzieningen geboden. Er wordt in eerste instantie geïnventariseerd hoe groot de behoefte is bij diverse bestemmingen. Afhankelijk daarvan worden concrete plannen opgesteld om het aantal stallingsvoorzieningen uit te breiden. Voor werklocaties wordt hierbij aangesloten bij de werkgeversaanpak (4.2.1). Verder zetten we op alle locaties in op het tijdig verwijderen van zwerffietsen.

Ook rondom OV haltes wordt geïnventariseerd of er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. Om het natransport van het openbaar vervoer te verbeteren, wordt ingezet op het aanbieden van deelfietsen bij de grotere tramhaltes (zie ook maatregel 1.3.2). Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt conform het Koersdocument Parkeren expliciet rekening gehouden met fietsparkeerplaatsen.

1.6.1 Uitbreiden fietsnietjes in City

1.6.2 Inventariseren behoefte fietsparkeerplaatsen wijkwinkelcentra en sportcomplexen

1.6.3 Fietsparkeerplaatsen onderdeel norm parkeren bij gebiedsontwikkeling



WANNEER IS HET SUCCESVOL?

De bezetting van de fietsenstallingen in City is in 2030 gemiddeld 30%. Voor andere belangrijke bestemmingen geldt een maximum bezetting van gemiddeld 90%. Indien de bezetting hoger is, worden er extra stallingsvoorzieningen gerealiseerd.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

De kosten voor de fietsnietjes en andere stallingsvoorzieningen zijn beperkt en worden waar mogelijk meegenomen in de kosten van gebiedsontwikkelingen.



Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
Lage kosten	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Invloed overige ambities:





1. TOEKOMSTBESTENDIGE MOBILITEIT

VOETGANGERS

Verplaatsingen binnen de wijk vinden bij voorkeur wandelend plaats. Hiervoor moet er voldoende ruimte zijn. Bij belangrijke bestemmingen (zorginstellingen, winkelcentra en OV haltes) moet het trottoir voldoende breed zijn voor twee passerende rollators, rolstoelen en/of kinderwagens. Daarnaast worden wandelroutes voorzien van voldoende rustpunten en worden rond OV haltes duidelijke geleidelijnen aangebracht.

We zien een belangrijke functie weggelegd voor het bieden van recreatieve wandelroutes in en om onze stad. Niet alleen voor de eigen inwoners, maar ook voor bijvoorbeeld inwoners uit omliggende gemeenten.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat er geen ontbrekende schakels zijn of grote barrières. In de figuur hiernaast is de opbrengst van de enquête naar knelpunten weergegeven. Deze enquête was onderdeel van het opstellen van dit Mobiliteitsprogramma. De weergegeven lokaties zijn door de inwoners van Nieuwegein genoemd als aandachtspunt rond lopen. Voor deze en andere aandachtspunten bekijken we wat nodig en haalbaar is.





VOETGANGERS

1.7 VOETGANGERS



WAT ZIJN DE KOSTEN?

We monitoren de aandachtspunten en bij werkzaamheden op de betreffende locatie worden deze gelijk meegenomen. De meest acute problemen kunnen direct opgepakt worden.

1.7.1 Prioriteren en aanpakken aandachtspunten lopen

RECREATIEF

We zien een belangrijke functie weggelegd voor het bieden van recreatieve wandelroutes in en om onze stad. Niet alleen voor de eigen inwoners, maar ook voor bijvoorbeeld inwoners uit omliggende gemeenten.



Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Lange termijn
Lage kosten	0 - 100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	Hoge kosten





2. INTEGRALE MOBILITEIT



We willen dat mensen per verplaatsing een bewuste keuze maken voor een passende modaliteit of een combinatie van modaliteiten. Daarbij willen we dat op korte ritten het gebruik van de fiets een automatisme wordt. We brengen verstedelijking en mobiliteit zoveel mogelijk bij elkaar en verknopen modaliteiten. We bieden mogelijkheden voor deelmobiliteit bij relevante OV knopen, op de bedrijventerreinen en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

City is een belangrijk mobiliteitsknooppunten met voorzieningen voor reizigers om te verblijven. Westraven fungeert als P&R.

In de parkeergarages van City zorgen we dat er voldoende parkeergelegenheid is voor bezoekers tijdens de drukste momenten, zowel voor de auto als de fiets. Daarnaast bieden we bewoners en vergunninghouders de mogelijkheid om er te parkeren.

Vanuit onze ambitie om een logistieke hotspot te zijn, zorgen we voor voldoende ontsluiting van de bedrijventerreinen en voldoende laad- en losgelegenheden bij winkelcentra, rekening houdend met belangen van winkeliers en bewoners. We stimuleren daarbij innovaties om de winkelcentra stiller en schoner te bevoorraden.



WAT DOEN WE AL?

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen stellen we een mobiliteitsplan op. Vanuit het koersdocument Parkeren stimuleren we het aanbod en gebruik van deelmobiliteit en fietsparkeren. Tevens worden deelfietsen geplaatst bij City en bij de Liesbosch.





2. INTEGRALE MOBILITEIT



2.1 VERSTEDELIJING EN MOBILITEIT BIJ ELKAAR



ACTIEPUNTEN

In onze Mobiliteitsvisie hebben we aangegeven dat we een groei van de stad mogelijk willen maken, zonder dat het autoverkeer lineair meegroeit. Daarom zetten we sterk in op het bieden van alternatieven met OV, fiets en ook deelmobiliteit.



Om een gedragsverandering te realiseren, moeten bij dergelijke grootschalige gebiedsontwikkelingen de mobiliteitsvoorzieningen aanwezig zijn, voordat de eerste bewoners er zijn. Om bewoners laagdrempelig kennis te laten maken met de mobiliteitsvoorzieningen zetten we in op heldere communicatie en gedragsmaatregelen (bijvoorbeeld proefabonnementen, aantal keer gratis gebruik of prijsvragen).



Bij ontwikkelingen als City, Rijnhuizen of te zijner tijd de A12 zone zetten we in op lager autobezit en maken we vooraf een analyse van de benodigde mobiliteitsvoorzieningen (deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsen en parkeren). Bij het vaststellen van de parkeernormen houden we rekening met de kenmerken van het gebied, de ontwikkeling en de doelgroep waarvoor gebouwd wordt. Dit wordt ondersteund door ons Koersdocument Parkeren.



2.1.1 Opstellen mobiliteitsplannen bij gebiedsontwikkeling

Invloed overige ambities:



Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
Lage kosten	0 - 50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln



Lange termijn
Hoge kosten



2. INTEGRALE MOBILITEIT



2.2 MODALITEITEN VERKNOPEN



ACTIEPUNTEN

Bij de tramhaltes worden voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen geboden. Zowel bij City als bij Westraven wordt ingezet op het bieden van aanvullende knooppuntvoorzieningen, zoals gelegenheid om te winkelen, te ontmoeten en/of te werken en er worden meerdere (deel) mobiliteitsvormen geboden. Bij beide stations wordt geïnventariseerd aan welke functies behoefte is en in welke mate.

Om een makkelijke overstap mogelijk te maken van auto naar openbaar vervoer voor Nieuwegeiners en bezoekers van de regio, zetten we in op de ontwikkeling van enkele P&R terreinen. We starten een locatie onderzoek, in samenwerking met omliggende gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat, waarbij in ieder geval gekeken wordt naar de potentie van locaties langs de A2, bij busstation Lekbrug Vianen en Houten A27



2.2.1 Analyse voorzieningen knooppuntontwikkeling City en Westraven

2.2.2 Uitvoeren locatie onderzoek P&R terreinen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
Lage kosten	0 - 50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0 - 50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen





2. INTEGRALE MOBILITEIT

2.3 DEELMOBILITEIT STIMULEREN

ACTIEPUNTEN

We zien een maatschappelijke trend van autobezit naar autogebruik. We verwachten daarom dat het autobezit geleidelijk kan afnemen als deelmobiliteit goed bereikbaar is voor inwoners. Dit geldt vooral voor het terugdringen van bezit van een tweede of volgende auto. Circa 20% van alle auto's die inwoners van Nieuwegein bezitten zijn tweede of volgende auto's. Maar voor specifieke doelgroepen en locaties kan deelmobiliteit ook een alternatief zijn voor het bezit van de eerste auto. We stellen een plan van aanpak op om deelmobiliteit te stimuleren en te reguleren waaronder ook deelscooters. Initiatieven hiertoe ondersteunen we, mits duidelijke afspraken gemaakt kunnen worden over stallingslocaties. We willen deze niet "wild" laten parkeren.

Voor nieuwe ontwikkelingen wordt de inzet van deelmobiliteit ondersteund door het Koersdocument Parkeren (2.1.1). Daarnaast zetten we bij de grotere tramhaltes en bij toekomstige P&R terreinen buiten de stad in op het aanbieden van deelfietsen en deelauto's (2.2.1 en 2.2.2). Tenslotte nemen we deze optie mee bij onze werkgeversaanpak richting bedrijven (4.2.1). Daarbij is het belangrijk om zoveel mogelijk uniformiteit na te streven in het aanbod van marktinitiatieven. We monitoren de diverse ontwikkelingen rond deelmobiliteit zoals hierboven beschreven en nemen waar nodig aanvullende maatregelen (proefabonnementen, campagnes etc.).



2.3.1 Actieplan deelmobiliteit

Invloed overige ambities:



Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
Lage kosten	0 - 100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Lange termijn					
Hoge kosten					





2. INTEGRALE MOBILITEIT



2.4 PARKEREN



ACTIEPUNTEN

Voor parkeren zet de gemeente in op maatwerk. We kijken bij nieuwe ontwikkelingen en bij de herinrichting van de openbare ruimte of er een structureel tekort of overschot aan parkeerplekken is. Een structureel tekort aan parkeerplekken in de woonwijken probeert de gemeente op te lossen en bij een structureel overschot vervangt de gemeente parkeerplekken voor groen. In het Koersdocument Parkeren is de lijn uitgezet voor het bieden van parkeerplaatsen bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. We volgen daarbij de lijn van bouwen met lage parkeernormen (mits voldoende mobiliteitsvoorzieningen aanwezig zijn) en benutten van bestaande parkeervoorzieningen.

Voor inwoners van Nieuwegein die een vrachtwagen moeten parkeren buiten werktijd, bieden we parkeergelegenheid op vrachtwagenparkeerplaatsen. In wijken waar overlast wordt ervaren van inwoners die bedrijfsmatig een bestelbus parkeren, zoeken we hiervoor samen met de betrokkenen oplossingen. Dit kan zijn het bieden van ruimere vakken of juist het parkeren op (meer) afstand. Parkeren op afstand is niet altijd haalbaar als dit in een onbeveiligde omgeving gebeurt, omdat er regelmatig waardevolle spullen in de bestelbussen liggen.

Om te voorkomen dat we als gemeente parkeerders opvangen met een bestemming in de regio, blijven we met omliggende gemeenten in gesprek. Parkeerders voor de regio faciliteren we bij voorkeur op P&R voorzieningen aan de rand van de stad. Indien de parkeerdruk in de stad te hoog wordt door parkeerders van buiten Nieuwegein, gaan we over tot gereguleerd parkeren.



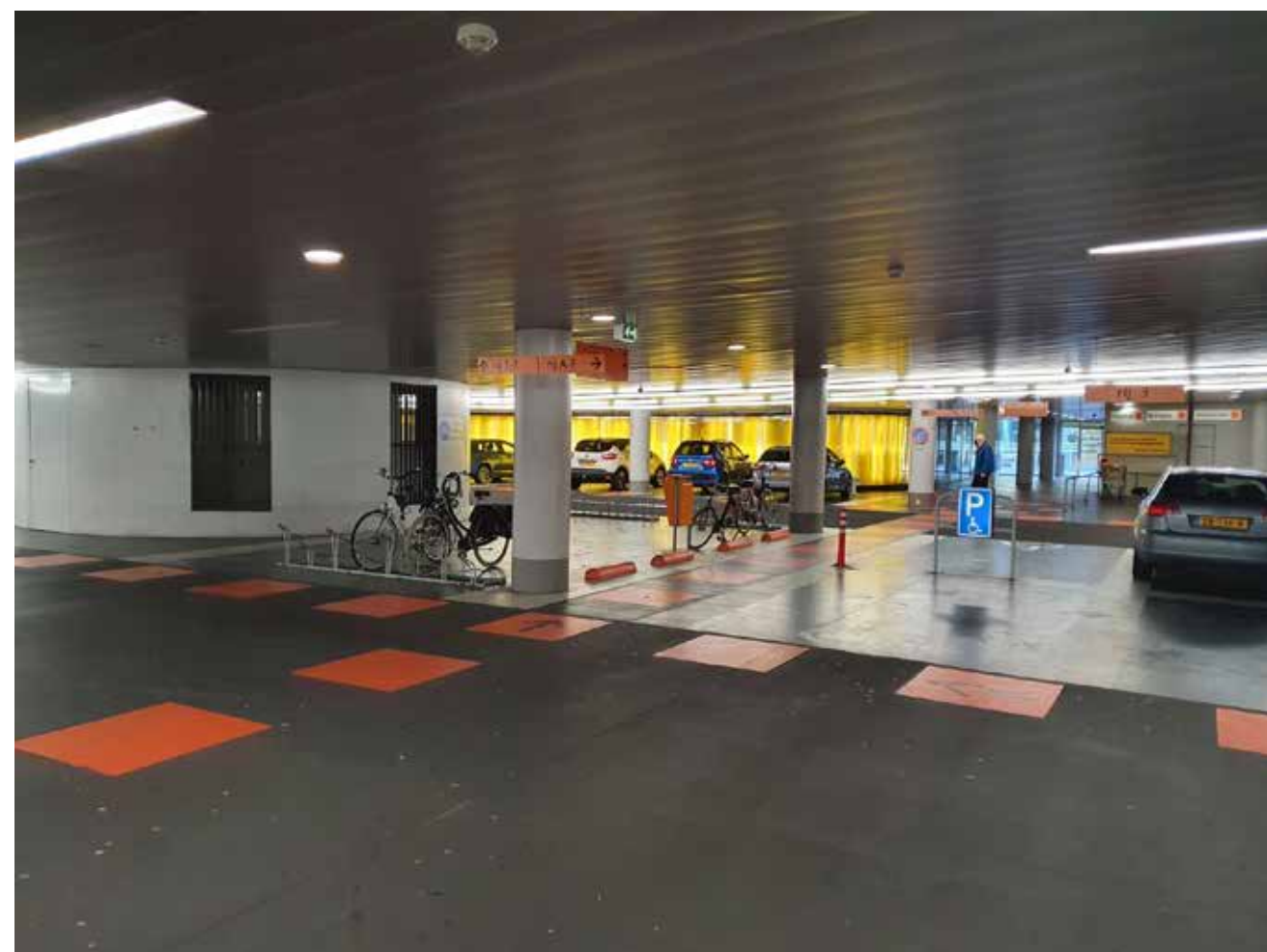
WANNEER IS HET SUCCESVOL?

We streven naar een toenemend aantal gebruikers van deelmobiliteit en een toenemend aantal ritten van 5% per jaar. Hierdoor kan de parkeerbehoefte in de wijken afnemen.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

De mobiliteitsplannen worden bekostigd vanuit de gebiedsontwikkelingen. De kosten voor onderzoek en realisatie van P&R voorzieningen worden samen met Provincie en buurgemeenten opgebracht en zijn beperkt voor Nieuwegein. Het opstellen van een plan van aanpak voor deelmobiliteit vraagt beperkte kosten.





3. ZORGEN DAT IEDEREEN KAN VERPLAATSSEN

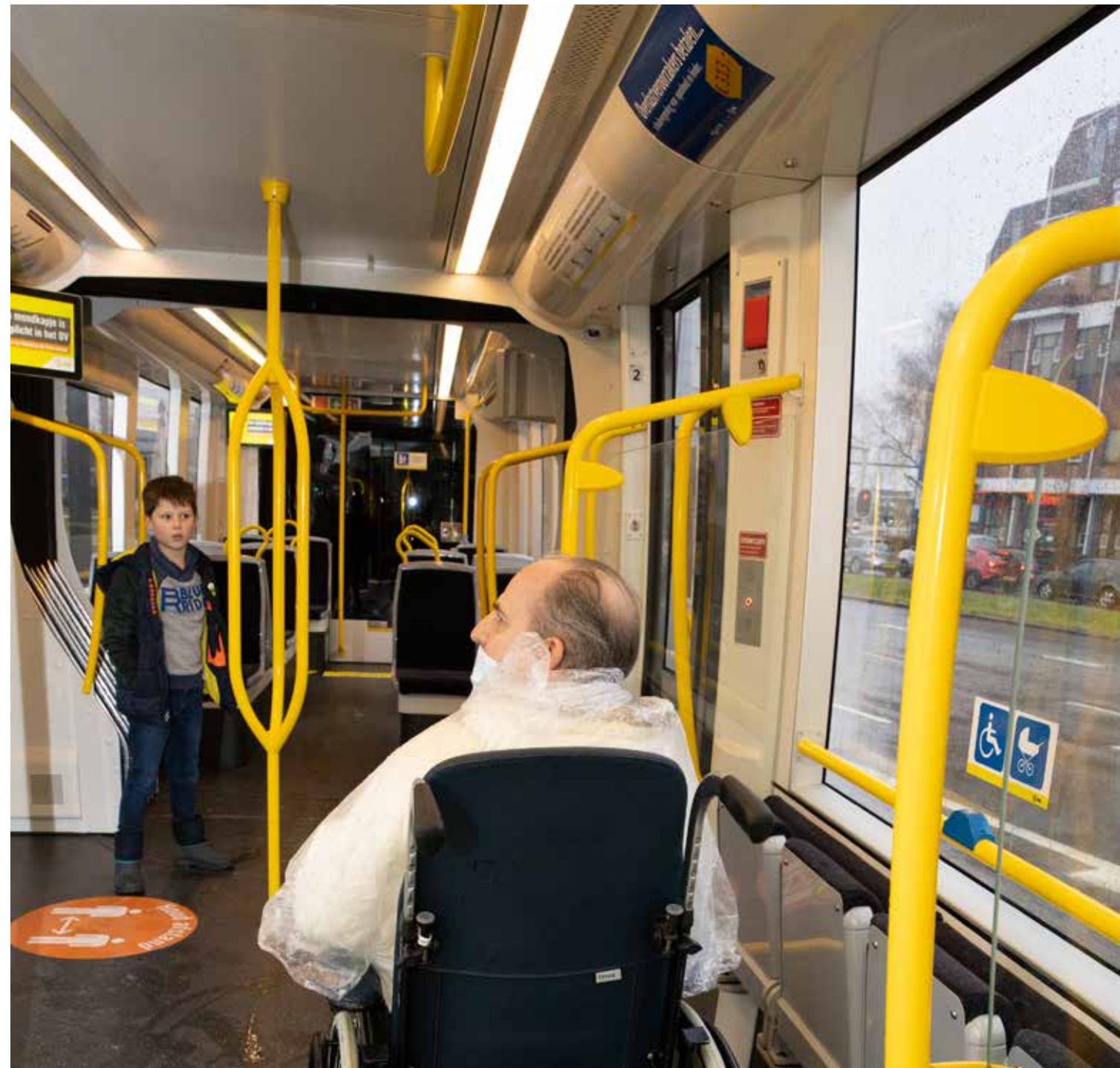
We willen dat iedereen in Nieuwegein in staat is zich te verplaatsen, mede door de toenemende vergrijzing. Daarom laten we het (aanvullend) openbaar vervoer zo goed mogelijk aansluiten bij de behoeften van mensen met een beperking, wat betreft routes en frequentie. Hiervoor voeren we actief overleg met de provincie. We bekijken de hele verplaatsingsketen en zorgen voor goed ontsloten haltes met veilige loop- en fietsroutes en voor toegankelijke voertuigen. Op deze manier gaan we vervoersarmoede tegen.

Voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen met dit (aanvullend) openbaar vervoer, zorgen we voor passend doelgroepenvervoer. Samen met buurgemeenten zetten we in op een betere aansluiting van (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en voor een efficiëntere organisatie van het doelgroepenvervoer. We zorgen er zo voor dat zo min mogelijk mensen afhankelijk zijn van doelgroepenvervoer en dat dit alleen gebruikt wordt door mensen en voor ritten waarvoor het bedoeld is.



WAT DOEN WE AL?

Om het openbaar vervoer voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk te houden, is de recente inzet van lage vloer materieel en de aanpassing van de tramhaltes een mooie verbetering. Daarnaast wordt in 2021 gestart met een pilot van een wijkbus in Vreeswijk.





3. ZORGEN DAT IEDEREEN KAN VERPLAATSEN



AMBITIE

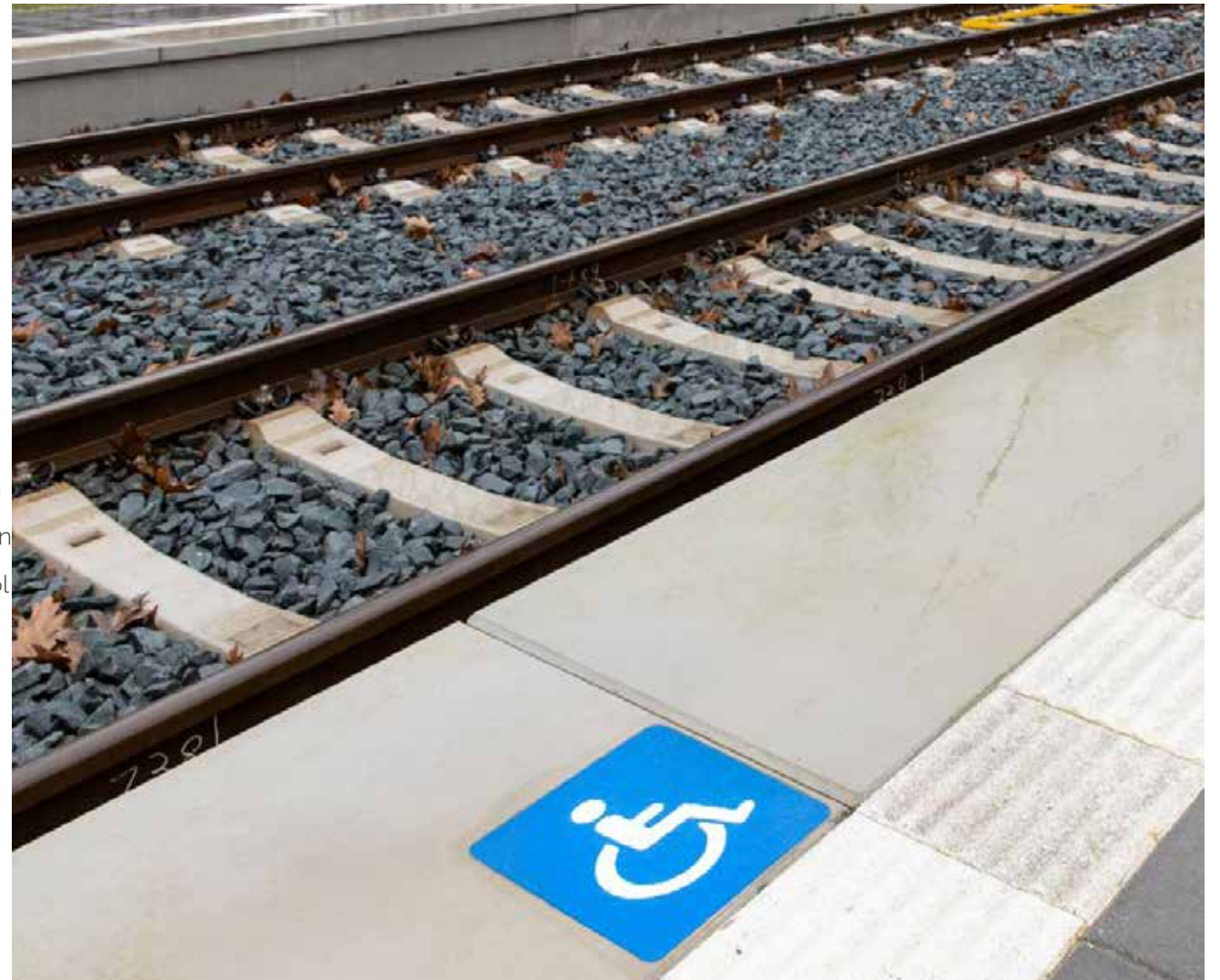
3.1 TOEGANKELIJKHEID OV HALTES EN VOERTUIGEN



ACTIE

ACTIEPUNTEN

De komende periode kijken we kritisch naar de ontsluiting van de haltes en de verbindingen van de haltes naar de bestemmingen. Concreet zorgen we voor één duidelijke geleidelijn voor visueel beperkten op de routes van de haltes tot aan de dichtstbijzijnde kruising. Langs deze geleidelijn plaatsen we herkenbaar de dynamische reizigersinformatie systemen (DRIS) met informatie oproepbaar voor visueel beperkten. Samen met belangengroepen wordt geïnventariseerd waar verdere knelpunten ervaren worden. Vanuit het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer is een gebruikersonderzoek uitgevoerd naar voertuigen en haltes. De inzichten hieruit worden meegenomen bij de inventarisatie van knelpunten. Verder willen we in kaart brengen welke initiatieven voor vrijwilligersvervoer er in Nieuwegein zijn, onderzoeken hoe zij (kunnen) bijdragen aan onze sociale en mobiliteitsdoelen en beleid formuleren over de gemeentelijke rollen opzichte van deze initiatieven



3.1.1 Aanpassen bushaltes die niet aan toegankelijkheidsnormen voldoen

3.1.2 In kaart brengen initiatieven vrijwilligersvervoer

3.1.3 Geleidelijnen aanbrengen van OV haltes tot kruising

Invloed overige ambities:



Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 500k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
Lage kosten	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
Hoge kosten	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
	0-100k	100 - 500k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln





3. ZORGEN DAT IEDEREEN KAN VERPLAATSEN



AMBITIE

3.2 TOEGANKELIJKHEID HELE VERPLAATSING



ACTIE

ACTIEPUNTEN

Naast toegankelijkheid van het OV is er meer nodig om te zorgen dat iedereen zich kan verplaatsen. Het gaat om toegankelijkheid van de hele verplaatsing, van deur tot deur. Dit betekent dat de voet- en/of fietspaden ook voor bijzondere doelgroepen toegankelijk moeten zijn; dat zij voldoende breed zijn en goed moeten aansluiten op de OV haltes, maar ook op andere belangrijke (zorg) bestemmingen. Als voorbeeld van een aandachtspunt is de helling van de Erfstede genoemd, aan de zijde van de Noordstedeweg.

Kinderen moeten in de wijk zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen als ze op weg zijn naar school. Dit vraagt om veilige schoolroutes (5.1.2), maar ook dat ieder kind over een fiets kan beschikken (1.4.7).

Tenslotte biedt de optie van deelmobiliteit mensen de mogelijkheid om gebruik te maken van een deelfiets, -scooter of -auto ook als het bezit ervan voor hen niet haalbaar is. We zorgen voor heldere informatie over het aantal beschikbare invalide parkeerplaatsen in garages en de inrijhoogte ervan.

In een schouw worden alle knelpunten op gebied van toegankelijkheid in kaart gebracht, onder andere functionele zichtlijnen, geleidelijnen, voorzieningen rond haltes, breedte en helling voetpaden en subjectieve onveiligheidsgevoelens.

3.2.1 Schouw van stadsbrede knelpunten rond toegankelijkheid



WANNEER IS HET SUCCESVOL?

We willen dat in 2030 een verschuiving is van 25% van het huidige aantal ritten met doelgroepenvervoer naar regulier OV. Ondanks de verdere vergrijzing blijft dan sprake van een vermindering van het aantal doelgroepen ritten.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

De aanpassingen aan haltes en looproutes worden grotendeels door de Provincie gefinancierd. Op basis van de schouw wordt bekeken welke aanvullende maatregelen na 2024 nodig zijn.

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen



Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
Lage kosten	0 - 50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Lange termijn	Hoge kosten





4. AUTOBEREIKBAARHEID BIJ GROEI



De autobereikbaarheid van de stad is van belang voor het functioneren ervan. We willen een groei van inwoners en werkgelegenheid realiseren, zonder dat het autogebruik evenredig meegroeit. Anders staat het verkeer in 2030 zowel op onze stedelijke wegen als op de snelwegen vast. Daarom zetten we in op het bieden van alternatieven voor de auto. Verder doen we gerichte aanpassingen aan de infrastructuur en benutten we de mogelijkheden van verkeersmanagement. Samen met werkgevers bespreken we de mogelijkheden van andere modaliteiten en/of andere tijdstippen voor de woon-werk pendel. Dit doen we om het aandeel autoverplaatsingen binnen de stad omlaag te brengen.

Op de hoofdstructuur worden intelligente verkeerslichten (iVRI) de standaard. We benutten deze iVRI's om verkeersstromen te sturen en te prioriteren, vanuit een integrale afweging van doorstroming en verkeersveiligheid.

Op punten waar desondanks teveel verkeersdruk is, worden gerichte aanpassingen aan het wegennet gedaan. We actualiseren de streefwaarden voor intensiteiten uit het voorgaande GMP+ en willen geen overschrijding van deze

streefwaarden op de wijkwegen.

Het doorgaande verkeer door de stad weren we zoveel mogelijk van onze wegen, door te zorgen dat de route door Nieuwegein heen niet sneller is dan via de snelweg. Dit doen we zonder het verkeer binnen Nieuwegein te hinderen. Het verkeer van en/of naar de stad maakt zoveel mogelijk gebruik van de hoofdstructuur en van de best passende op- en afritten.

Nieuwe bovenregionale infrastructuur door Nieuwegein moet een meerwaarde hebben voor Nieuwegein en bijdragen aan doelstellingen van de Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030. Indien er vanuit nationale of regionale overwegingen ingezet wordt op beprijzen, nemen wij een actieve rol in regionaal verband om te zorgen dat dit niet uitsluitend door de gemeenten wordt opgepakt.



WAT DOEN WE AL?

We zijn begonnen met de uitrol van iVRI en met diverse fietsmaatregelen om een beter alternatief te bieden voor de autoverplaatsingen op korte afstanden (zie paragraaf 1.2).



AMBITIE



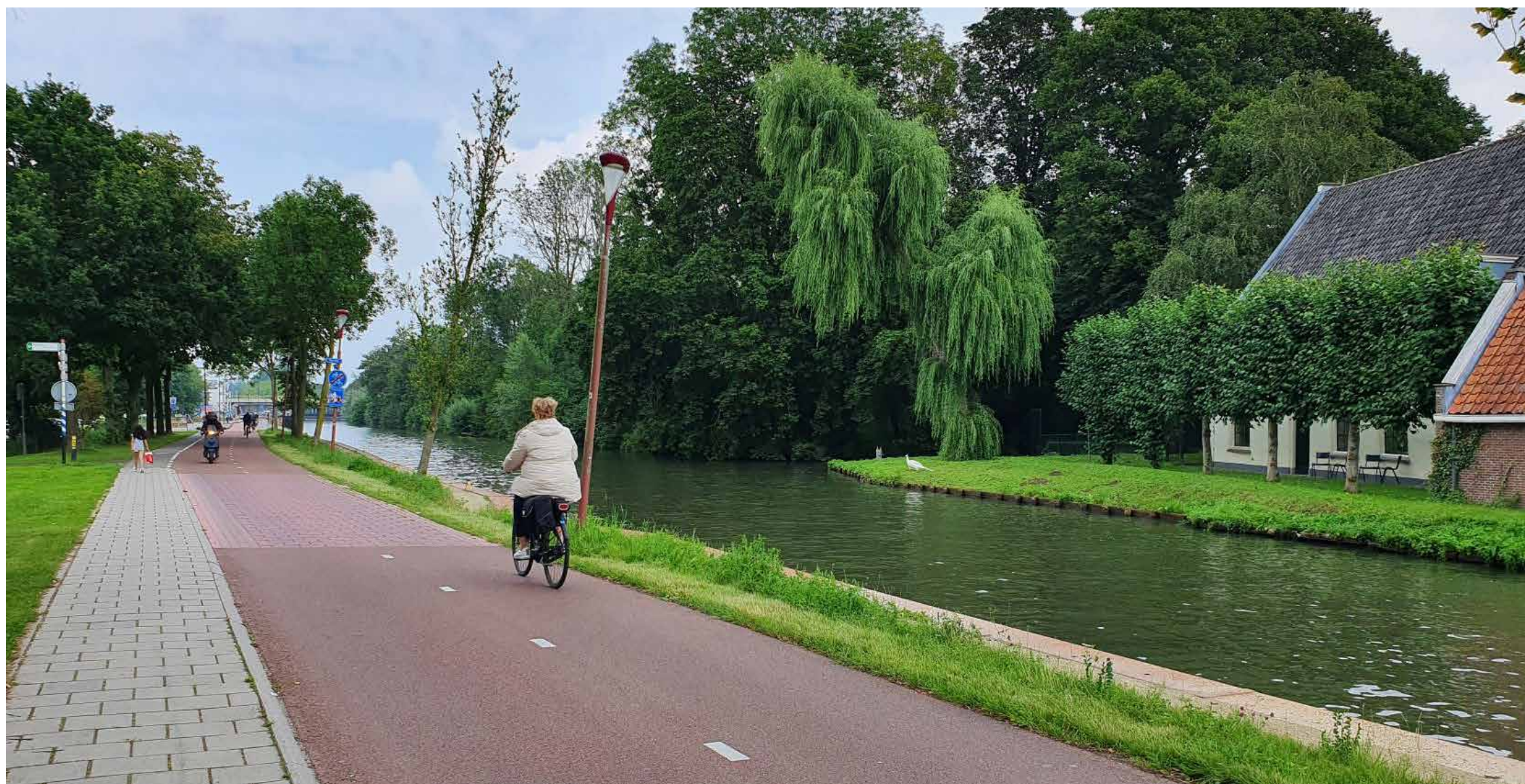
ACTIE

4. AUTOBEREIKBAARHEID BIJ GROEI

4.1 KORTE RITTEN PER FIETS

ACTIEPUNTEN

Voor verplaatsingen tot 10 kilometer willen we het aandeel fiets in de modal split fors verhogen, zeker voor verplaatsingen die binnen Nieuwegein blijven. In hoofdstuk 1.4 zijn de verschillende acties hiervoor reeds beschreven.





4. AUTOBEREIKBAARHEID BIJ GROEI



AMBITIE

4.2 MOBILITEIT BEDRIJVEN



ACTIE

ACTIEPUNTEN

Nieuwegein kent een forse inkomende pendel; mensen die buiten Nieuwegein wonen, maar in onze stad werken. Samen met de (grotere) werkgevers wordt bekeken op welke wijze het autogebruik van hun medewerkers tijdens spitsuren teruggebracht kan worden. Dit kan door het stimuleren van andere vervoerswijzen (carpoolen, deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsen), andere tijdstippen of wellicht vaker thuiswerken. Bedrijven kunnen hiervoor verschillende faciliteiten bieden.

We gaan met bedrijven in gesprek hoe zij een bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de stad. En we koppelen ondernemers aan elkaar om dit gezamenlijk op te pakken. Hierbij maken we gebruik van de kennis en contacten van het programma GoedopWeg. Als gemeente Nieuwegein stellen we een mobiliteitsmakelaar aan, die het gedachtegoed van GoedopWeg verder uitwerkt en uitvoert, met bedrijven in gesprek gaat en concrete alternatieven voorlegt en bespreekt.



4.2.1 Opstellen en uitvoeren werkgeversaanpak door aan te stellen mobiliteitsmakelaar

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Lange termijn
Lage kosten	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	Hoge kosten





4. AUTOBEREIKBAARHEID BIJ GROEI

4.3 AUTO ZOVEEL MOGELIJK OVER H-STRUCTUUR

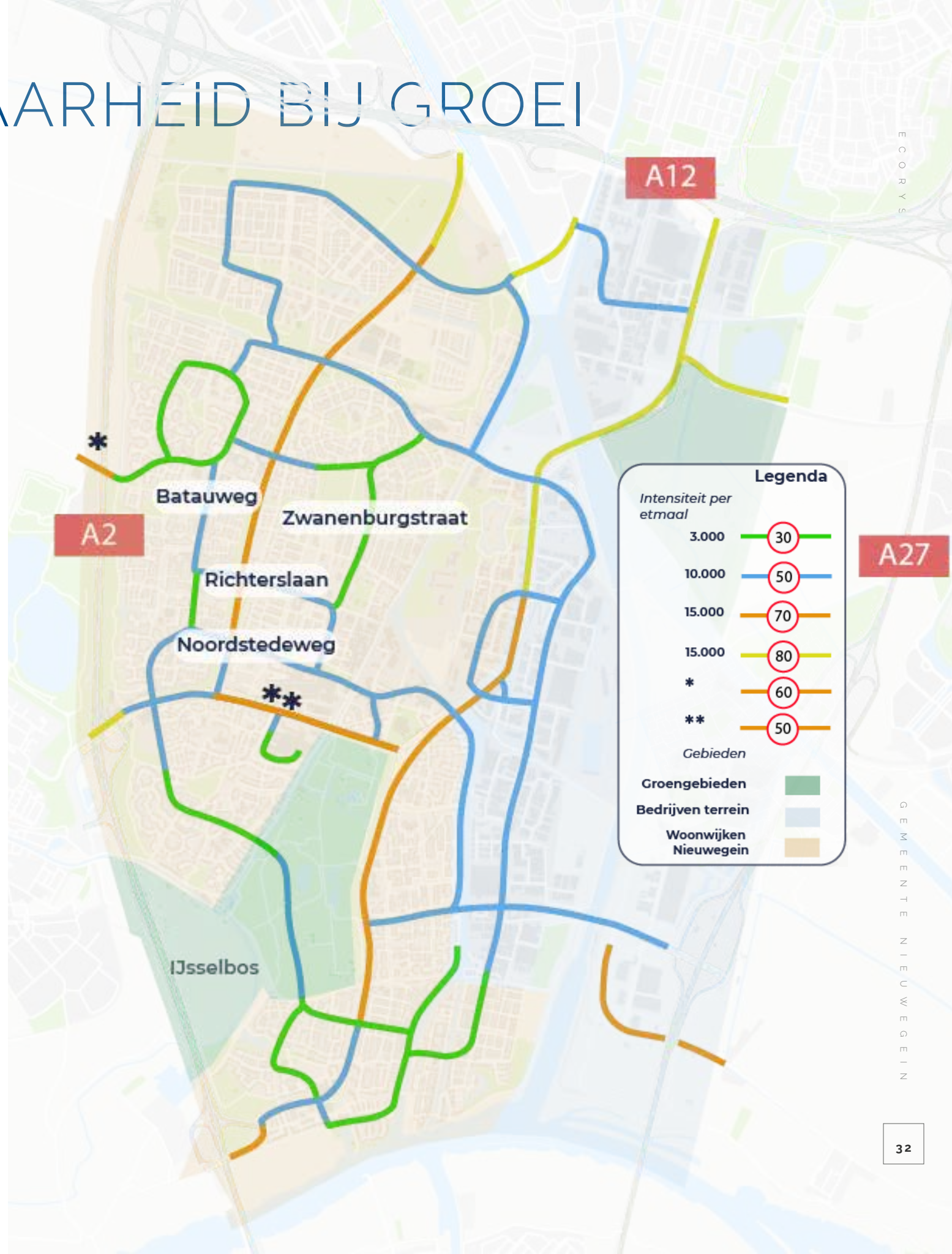
ACTIEPUNTEN

In het GMP+ zijn de functies van alle wegen benoemd en voorzien van een streefwaarde in intensiteit. Deze wegcatégorisering wordt geactualiseerd en waar mogelijk wordt de inrichting conform deze indeling aangepast. Tot het moment dat de wegcatégorisering geactualiseerd is, gelden de streefwaarden uit het GMP+.

Op sommige locaties betekent dit een andere inrichting met meer ruimte voor de fiets en bussen die halteren op de rijbaan. Hierbij geldt dat op wijkwegen waar bussen rijden de afspraak met de Provincie is dat de aanpassingen er niet voor mogen zorgen dat de tijdswinst van halteren op de rijbaan teniet wordt gedaan (1.1.3). In ieder geval niet tot het moment dat de tramlijn versneld is en de bussen geen verbindende functie meer hebben (en wellicht kleiner kunnen zijn).

Met de aanpassingen in de inrichting willen we het gebruik van de H-structuur voor autoverkeer bevorderen. Op enkele locaties zorgen deze maatregelen voor onvoldoende effect. Daar brengen we knips aan voor het autoverkeer op wijkwegen, op zo'n manier dat fietsers en het busverkeer wel door kunnen rijden. Ook zorgen we bij de uitvoering ervan dat het laad- en losverkeer en hulpdiensten door kunnen rijden. We gaan een eerste pilot met een knip uitvoeren op de Batauweg (ter hoogte van de Nedereindseweg). De fietsers krijgen voorrang bij de oversteek Richterslaan.

Het verkeer op de Noordstedeweg zal de komende jaren te maken hebben met overlast van bouwwerkzaamheden aan de Herenstraat en de Doorslagzone. We gebruiken deze tijd om te komen tot passende structurele maatregelen voor de Noordstedeweg. Hiervoor maken we gebruik van de kennis over maatregelen die we elders in de stad op doen met dit Mobiliteitsprogramma.





4. AUTOBEREIKBAARHEID BIJ GROEI

Op meerdere kruispunten op de H-structuur is er te weinig capaciteit om alle verkeersstromen voldoende groentijd te geven. Dat betekent dat weggebruikers meerdere keren voor rood licht moeten wachten voordat ze groen krijgen, met het risico van terugslaande files. Op drukke kruispunten op de H-structuur installeren we daarom met prioriteit intelligente verkeerslichten (iVRI's). Daarmee kunnen we de verschillende verkeersstromen prioriteren afhankelijk van doorstroming en veiligheid.

Voor de kruispunten waar dit onvoldoende oplost, worden infrastructurele maatregelen genomen. Hierbij wordt rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen die komende jaren voorzien zijn. Immers, indien er nieuwe woningen of andere functies voorzien zijn, kan een kruispunt verder belast worden.

Tenslotte verbeteren we de bereikbaarheid van het Klooster en de bereikbaarheid van bedrijventerrein Plettenburg vanaf de A27. Dit helpt om de bereikbaarheid van de werkas te garanderen en om bedrijven te stimuleren gebruik te maken van de dichtsbijzijnde op- en afrit.



Kruispunten die met prioriteit aangepakt worden:

- (1) Plettenburgerbaan-Zuidstedeweg-'s-Gravenhoutseweg
- (2) AC vVerhoefweg-Zuidstedeweg-Wijkerslootweg
- (3) Noordstedeweg Oost (na verder autoluw Doorslagzone gereed)
- (4) Kruising Martinbaan-Plettenburgerbaan-Perkinsbaan



Invloed overige ambities:



4.3.1 Actualisering wegategorisering

4.3.2 Inrichting wegen naar wegategorisering, rekening houdend met bussen

4.3.3 Proef met knip op wijkwegen op specifieke locaties

4.3.4 Uitrol iVRIS

4.3.5 Aanpak kruispunten H-structuur met te weinig regelcapaciteit

4.3.6 Verbetering bereikbaarheid Het Klooster

4.3.7 Verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein Plettenburg vanaf A27.

4.3.8 Studie naar bereikbaarheid Plettenburg en De Wiers Zuid (kruising Weg van de Binnenvaart

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Lange termijn
	Lage kosten	Lage kosten	Lage kosten	Lage kosten	Lage kosten	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	Hoge kosten
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	





4. AUTOBEREIKBAARHEID BIJ GROEI



AMBITIE

4.4 DOORGAAND VERKEER DOOR DE STAD ONTMOEDIGEN



ACTIE

ACTIEPUNTEN

Het doorgaande sluipverkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in de stad, willen we zoveel mogelijk weren. Hiervoor willen we de dat reistijd door de stad niet sneller is dan via de snelwegen.

Deze ambitie is echter niet te verenigen met de ambitie om wijkwegen te ontlasten en autoverkeer zoveel mogelijk via de H-structuur af te wikkelen. Immers, het doorgaande sluipverkeer zit voornamelijk op de H-structuur en alle maatregelen om de rijtijd te verlengen, raken ook de verplaatsingen van en/of naar Nieuwegein. De ontlasting van de wijkwegen is nodig voor diverse andere ambities, om ruimte te geven aan de fiets en het OV, om autoverplaatsingen op korte afstand terug te dringen en om de leefbaarheid te vergroten.

Maatregelen om het doorgaand sluipverkeer te vertragen op de hoofdstructuur staan dus haaks op andere ambities. En het vertragen bij de toe- en afritten treft eveneens verkeer dat van/naar Nieuwegein rijdt. Er is daarom besloten dat we eventuele overlast van doorgaand sluipverkeer liever op de H-structuur houden dan elders in de stad. Daarom ondernemen we op de korte termijn geen acties om doorgaand sluipverkeer tegen te gaan. Dit creëert op sommige plekken in potentie een barrière voor langzaam verkeer, dat alleen op te lossen is met ongelijkvloerse oplossingen. We monitoren dit om indien nodig maatregelen te kunnen nemen.



4.4.1 Monitoring aard en omvang doorgaand sluipverkeer

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Lange termijn
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
Lage kosten						Hoge kosten

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen





4. AUTOBEREIKBAARHEID BIJ GROEI



4.5 BENUTTEN OPTIES VERVOER OVER WATER



ACTIEPUNTEN

Bij vervoer over water maken we onderscheid naar vervoer van personen en goederen. Voor goederenvervoer over water zien we meer kansen en nemen we deel aan een regionale verkenning. Voor personenvervoer over water zijn mogelijkheden die direct in de stad aankomen lastig. Hoe dieper de stad in, hoe meer beperkingen van bruggen en sluizen. Echter, er zijn voorbeelden van waterbussen, waar mensen met de fiets gebruik van maken, zodat de halte verder uit het stadscentrum kan liggen (bijvoorbeeld rond Rotterdam). We blijven hierover in gesprek met Provincie Utrecht.



4.5.1 Deelname regionale verkenning vervoer over water

Invloed overige ambities:



Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Lange termijn
Lage kosten	0 - 100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	Hoge kosten



WANNEER IS HET SUCCESVOL?

Met de bovenstaande ambities willen we de groei van de stad faciliteren zonder dat het autogebruik evenredig meegroeit. Het aandeel autoverplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer is in 2030 maximaal 30%. Voor de werkgeversaanpak monitoren we het aantal deelnemende bedrijven en werknemers. In 2030 willen we dat minimaal 10% van de grotere werkgevers in Nieuwegein een actief beleid voeren gericht op terugdringen van autoverplaatsingen van hun werknemers in de spits. Tenslotte willen we in 2030 geen overschrijding van de streefwaarden voor intensiteiten op de wijkwegen.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

De inrichting van de wijkwegen wordt aangepakt binnen lopende programma's en bij werkzaamheden. De uitrol van de iVRIs vraagt wel extra kosten. Op korte termijn voorzien we onderzoek naar mogelijkheden om vervoer over water mogelijk te maken. De kosten van dit onderzoek zijn beperkt.



5. VERKEERSVEILIG HOUDEN

We behouden en verbeteren de huidige verkeersveiligheid en de beleving ervan door weggebruikers. De schoolroutes krijgen extra aandacht. Samen met de onderwijsinstellingen wordt gekeken naar brede mogelijke maatregelen, zoals de inrichting van de route en oversteekplaatsen, maar ook de spreiding van de drukke momenten. We gaan door met het bieden van educatie en informatie voor bewustwording van verkeersdeelnemers in alle leeftijdsfasen.

We zorgen voor voldoende handhaving op onveilige plekken of plekken die extra aandacht vragen vanuit de weggebruikers. We houden vast aan het regime van verschillende snelheden (30, 50 of 70 km/uur). Dit snelheidsregime past bij de functie van de weg en de weginrichting, rekening houdend met de aantallen en kwetsbaarheid van weggebruikers. Daar waar de veiligheid in het geding is, worden maatregelen getroffen.



WAT DOEN WE AL?

We hebben de afgelopen jaren veilige vrijliggende fietspaden aangelegd (bv. Structuurbaan) en fietsstraten in de wijken. Bestaande obstakels op fietsroutes (hekjes en/of paaltjes) worden zoveel mogelijk weggehaald. Verder is al enkele jaren een fietsambassadeur actief en ondersteunen we educatieve acties zoals het fietsexamen. Brommers en speedpedelecs rijden in de stad op de rijbaan, ebikes blijven op fietspad. Waar het onduidelijk is of waar geen goed alternatief is, geven we dit duidelijk aan met borden.





AMBITIE



ACTIE

5. VERKEERSVEILIG HOUDEN

5.1 VEILIGE INRICHTING VAN (SCHOOL)ROUTES

ACTIEPUNTEN

Op basis van politie registraties van ongevallen ontstaat geen volledig beeld van potentiële knelpunten. Daarom voeren we een pragmatische risico analyse uit voor de verkeersveiligheid. Daarin wordt aangegeven welke wegkenmerken, situaties, doelgroepen of gedragingen tot onveiligheid leiden. Dit is een proactieve analyse, gebaseerd op inventarisatie van risico's en het voorkomen van ongevallen.

Op basis van de risico analyse worden maatregelen benoemd. Voor doorgaande routes op wijkwegen scheiden we fietsstroken waar dit nodig is. Verder laten we de bus zoveel mogelijk halteren op de rijbaan, wat de gemiddelde snelheid omlaag brengt en deze wegen minder aantrekkelijk maakt voor auto's. In de wijken realiseren we 30km/uur zones, mits het openbaar vervoer hier niet rijdt. Verder voeren we meer consistent beleid qua vormgeving en voorrangsregels op rotondes.

Spreiding van drukte kan door het variëren van schooltijden van scholen die dicht bij elkaar liggen, het uit elkaar halen van drukke fiets- en OV-routes of het fysiek scheiden van verkeersstromen (door andere weginrichting of bijvoorbeeld snorscooters een andere plek te geven). Waar nodig leggen we schoolzones aan en voeren we campagne dat basisschoolleerlingen zoveel mogelijk lopend of fietsend naar school komen. Voor het laten slagen van schoolzones is het nodig dat de onderwijsinstellingen het concept omarmen. We ondersteunen daarom initiatieven van de onderwijsinstellingen.

5.1.1 Opstellen risico analyse veiligheid

5.1.2 Schoolzones met tijdelijke inrijverboden rond scholen



Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen

Korte termijn	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Lange termijn
	0-100k	100-250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
Lage kosten	2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	Hoge kosten
	0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	





5. VERKEERSVEILIG HOUDEN



AMBITIE



ACTIE

5.2 VOLDOENDE HANDHAVING

ACTIEPUNTEN

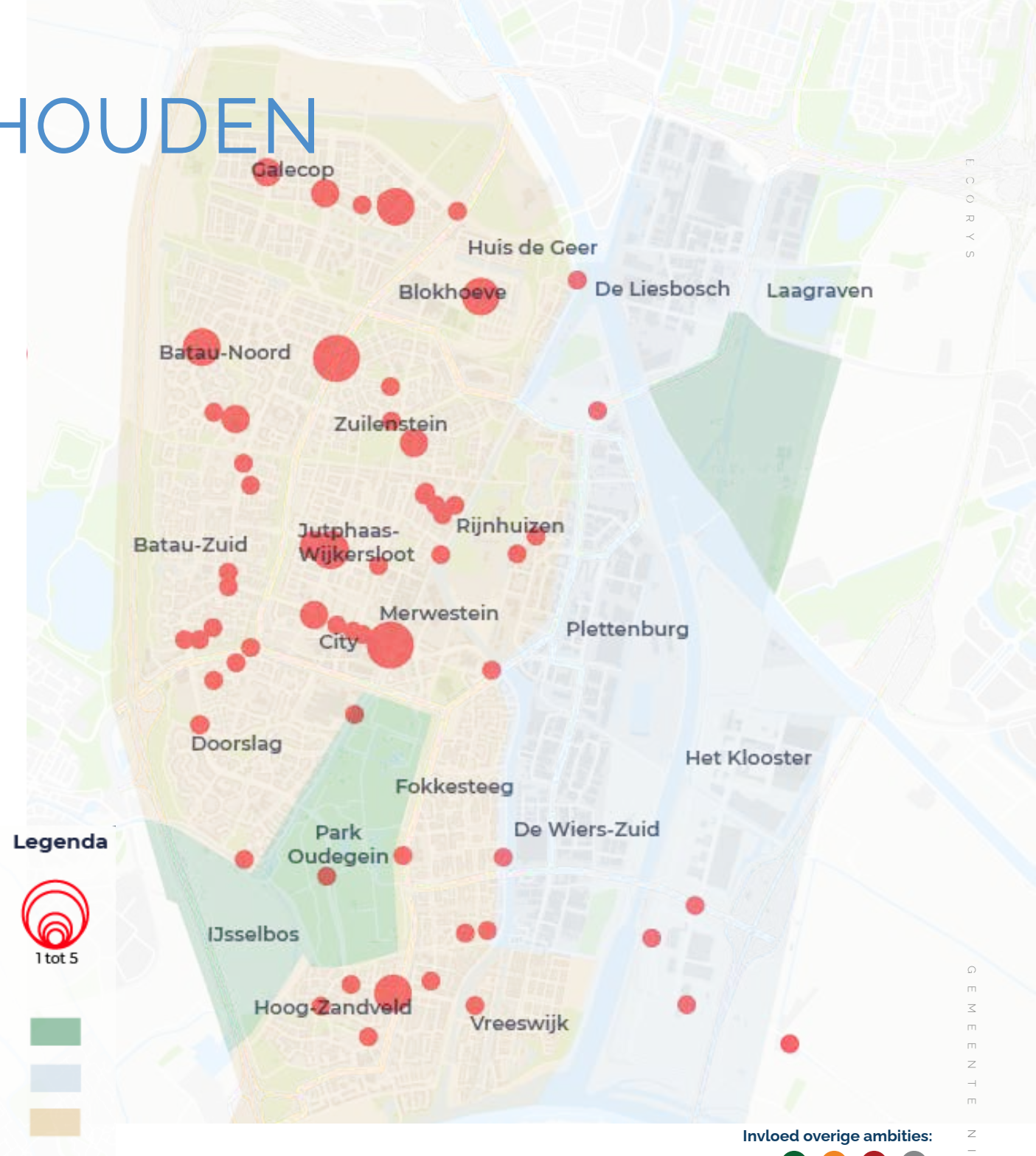
Eerder is al aangegeven dat de wegen ingericht worden conform de nieuwe wegcategorisering (4.3.1). Om te zorgen dat verkeersdeelnemers zich houden aan de regels die hierbij horen, wordt er voldoende gehandhaafd via camera's op snelheden, rijrichtingen en rood licht negatie. Uit de inwonersenquête is een lijst met aandachtspunten hiervoor gekomen. Dit zijn punten waar inwoners aangeven dat extra handhaving wenselijk is. Dit overzicht wordt meegenomen bij het opstellen van een handhavingsplan.

Maar we willen inwoners de gelegenheid geven om structureler gericht meldingen door te geven over locaties waar handhaving nodig is. Dit kan via de website Meldingen Openbare Ruimte, waarin naast meldingen van overlast in de fysieke omgeving, ook meldingen gedaan kunnen worden van behoefte aan handhaving op mobiliteit. Zodra er meerdere meldingen gedaan worden op een locatie, onderneemt de gemeente actie. De exacte spelregels worden uitgewerkt. e gaan het gesprek aan over extra mogelijkheden voor handhaving. Tenslotte schaffen we extra smiley borden aan die op verzoek van inwoners tijdelijk geplaatst kunnen worden.

5.2.1 Opstellen handhavingsplan op basis van opbrengst inwonersenquete

5.2.2 Continue registratie handhavingsbehoefte via MOR

5.2.3 Aanschaf extra smiley borden



Legenda



1 tot 5

Melding handhaving nodig op locatie

Gebieden

Groengebieden

Bedrijven terrein

Woonwijken
Nieuwegein

Korte termijn

Lage kosten

2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-100k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen

Lange termijn

Hoge kosten





5. VERKEERSVEILIG HOUDEN



AMBITIE

5.3 DOORGAAN MET EDUCATIE EN VOORLICHTING ALLE LEEFTIJDEN



ACTIE

ACTIEPUNTEN

We gaan door met het verzorgen van educatie en voorlichting voor alle leeftijden. De fietsambassadeur speelt hierbij een coördinerende rol. Er wordt een concreet plan van activiteiten opgezet voor de komende jaren en deze monitoren we ook (1.4.6). Daarnaast sluiten we bij het programma "ieder kind een fiets" om het fietsen te stimuleren onder alle bevolkingsgroepen en inkomensklassen (1.4.7).

WANNEER IS HET SUCCESVOL?

In 2030 willen we dat het aantal incidenten afgenomen is met 10% ten opzichte van de huidige situatie, met name incidenten tussen auto's en

langzaam verkeer en tussen langzaam verkeer onderling. Verder is het gevoel van verkeersveiligheid toegenomen en zien we een afname van het aantal door inwoners gemelde knelpunten.



WAT ZIJN DE KOSTEN?

De kosten van de aanpassingen zijn afhankelijk van de uitkomsten van de risico analyse, maar veel van de inrichtingsmaatregelen zijn al opgenomen in de eerdere hoofdstukken. Daarnaast zijn er voor verkeersveiligheidsmaatregelen subsidies van de Provincie.





6. LEEFBAARHEID, DUURZAAMHEID EN GEZONDHEID

In de Omgevingsvisie worden de samenhangende ambities van Nieuwegein beschreven, ook op gebied van mobiliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Veel van de ambities die in de voorgaande hoofdstukken beschreven zijn, dragen hier rechtstreeks aan bij. We houden namelijk de verkeersdrukte beheersbaar, vergroten het bereik van het OV, zorgen dat iedereen zich kan verplaatsen, en stimuleren lopen en fietsen op korte afstanden en deelmobiliteit waar relevant.

Daarnaast dragen we bij aan de verschoning van het wagenpark door in te zetten op zero emissie bussen en het bieden van voldoende (snel) laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen. Verder zorgen we voor zoveel mogelijk koppeling van werken; dus als er bijvoorbeeld gewerkt wordt aan herinrichting van wijkwegen, dan houden we aandacht voor gelijktijdige mogelijkheden van vergroening.





6. LEEFBAARHEID , DUURZAAMHEID EN GEZONDHEID



6.1 STIMULEREN ELEKTRISCH VERVOER

ACTIEPUNTEN

We willen het gebruik van elektrisch vervoer zoveel mogelijk stimuleren. Hiervoor bieden we voldoende oplaadfaciliteiten bij winkelcentra, zorginstellingen en andere bestemmingen, maar ook bij P&R terreinen. We stellen een beleidsregel op hoe we omgaan met particuliere aanvragen voor laadpalen in de openbare ruimte en met de handhaving van het gebruik ervan (efficiënte bezetting van laadpalen). We zorgen voor een goede mix tussen snel- en reguliere laadvoorzieningen met voldoende dekking in de stad. Hierbij houden we bij plaatsen rekening met de gewenste parkeerdruk. In de contacten met de werkgevers vanuit de werkgeversaanpak (4.2.1) bespreken we ook het aanbieden van laadfaciliteiten bij werkgevers.

Tenslotte stimuleren we aanbieders van duurzame opties voor stedelijke distributie. Hierbij kan gedacht worden aan het faciliteren van een logistieke hub, waarvandaan goederen elektrisch gedistribueerd worden in de stad. Of juist het aanbieden van centrale afgiftepunten voor pakketjes. Daarnaast gaan we met stad Utrecht in gesprek over de (on) mogelijkheden en aandachtspunten van zero emissie distributie. En we stellen bij het aanbieden van deelauto's verplicht dat deze elektrisch zijn (2.3.1).

6.1.1 Opstellen beleidsregels laadpalen aanvragen en handhaving

6.1.2 Verkennen mogelijkheden duurzame opties stedelijke distributie (zie ook vervoer over water 4.5.1)

6.1.3 Verkennen mogelijkheden zero emissie distributie in centrum

6.1.4 Rookvrij maken OV haltes



Korte termijn
Lage kosten

2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln
2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030
0-50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln

Invloed overige ambities:

Goed/Matig/Slecht/geen



MOBILITEITSPROGRAMMA SAMENGEVAT

OVERZICHT ACTIEPUNTEN		REALISATIE EN KOSTEN					IMPACT OP AMBITIES
		2022	2023	2024-2025	2025-2030	> 2030	    
		0 - 50k	100 - 250k	250 - 500k	500k - 1mln	> 1mln	
	1.1.1 Inzetten op investeringen vanuit het Rijk voor snelle Merwede verbinding						    
	1.1.2 Inzetten op goede overstap busstation Vianen met snelle buslijnen naar Utrechtse regio						    
	1.1.3 Bussen halteren op rijbaan op wijkwegen						    
	1.1.4 Strekken rechtstreekse buslijnen tussen Nieuwegein-Utrecht in de spitsuren (bijvoorbeeld lijn 77).						    
	1.2.1 Verbinding City-Nieuwegein Oost - Lunetten/Koningsweg - USP						    
	1.2.2 Verbeteren buslijn Nieuwegein City-Nieuwegein oost - USP						    
	1.2.3 Ondersteunen initiatief buslijn IJsselstein-Nieuwegein-Houten						    
	1.3.1 Ontsluiting en stalling fiets						    
	1.3.2 Aanbieden deelfietsen bij grotere tramhaltes						    
	1.3.3 Monitoren gebruik gratis parkeerplaatsen bij tramhaltes						    
	1.4.1 Actualisatie fietsnetwerk						    
	1.4.2 Wijkwegen inrichten voor halteren op rijbaan met fiets achterlangs bushalte						    
	1.4.3 Aanwijzen locaties voor fietsstraten						    
	1.4.4 Bewegwijzering routes (ook recreatief)						    
	1.4.5 Uniformeren inrichting fietsroutes in stad						    
	1.4.6 Verlengen werkzaamheden Fietsambassadeur						    
	1.4.7 Deelnemen programma Ieder Kind een Fiets						    
	1.5.1 Aanpassen kruising Richterslaan-Mendes da Costalaan, als onderdeel alternatieve noord-zuid fietsroute						    
	1.5.2 Ontwikkelen fietsroute Kolfstedetunnel-Mendes da Costalaan-Nedereindseweg- Zuilenstein-Utrecht						    
	1.5.3 Realisatie Nieuwegeins gedeelte snelfietsroutes IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht						    
	1.5.4 Onderzoek naar langzaam verkeersbrug over Hollandsche IJssel (optimalisatie snelfietsroutes IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht)						    
	1.5.5 Uitbreiden regionale fietsverbindingen						    
	1.5.6 Aanpassing kruising Edisonbaan/Martinbaan/Plettenburgbaan						    
	1.5.7 Studie naar mogelijke ondertunneling kruising Edisonbaan/Martinbaan/Plettenburgbaan						    
	1.6.1 Uitbreiden fietsnietjes in City						    
	1.6.2 Inventariseren behoefte fietsparkeerplaatsen wijkwinkelcentra en sportcomplexen						    
	1.6.3 Fietsparkeerplaatsen onderdeel norm parkeren bij gebiedsontwikkeling						    
	1.7.1 Prioriteren en aanpakken aandachtspunten lopen						    

OVERZICHT ACTIEPUNTEN		REALISATIE EN KOSTEN					IMPACT OP AMBITIES					
	2.1.1 Opstellen mobiliteitsplannen bij gebiedsontwikkeling	€	0	0	0							
	2.2.1 Analyse voorzieningen knooppuntontwikkeling City en Westraven	€		0								
	2.2.2 Uitvoeren locatie onderzoek P&R terreinen	€	0									
	2.3.1 Actieplan deelmobiliteit	€	0									
	3.1.1 Aanpassen bushaltes die niet aan toegankelijkheidsnormen voldoen		€	0								
	3.1.2 In kaart brengen initiatieven vrijwilligersvervoer	€	0									
	3.1.3 Geleidelijnen aanbrengen van OV haltes tot kruising		0	€								
	3.2.1 Schouw van stadsbrede knelpunten rond toegankelijkheid	€		0								
	4.2.1 Opstellen en uitvoeren werkgeversaanpak door aan te stellen mobiliteitsmakelaar		0	€								
	4.3.1 Actualisering wegategorisering			0	€							
	4.3.2 Inrichting wegen naar wegategorisering, rekening houdend met bussen			0	€							
	4.3.3 Proef met knip op wijkwegen op specifieke locaties		0	0								
	4.3.4 Uitrol iVRIS		0		€							
	4.3.5 Aanpak kruispunten H-structuur met te weinig regelcapaciteit			0	€							
	4.3.6 Verbetering bereikbaarheid Het Klooster	0			€							
	4.3.7 Verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein Plettenburg vanaf A27.			0	€							
	4.3.8 Studie naar bereikbaarheid Plettenburg en De Wiers Zuid (kruising Weg van de Binnenvaart)		0			0						
	4.4.1 Monitoring aard en omvang doorgaand sluipverkeer	€	0									
	4.5.1 Deelname regionale verkenning vervoer over water	€	0									
	5.1.1 Opstellen risico analyse veiligheid		0	€								
	5.1.2 Schoolzones met tijdelijke inrijverboden rond scholen	€		0								
	5.2.1 Opstellen handhavingsplan op basis van opbrengst inwonersenquete		0	€								
	5.2.2 Continue registratie handhavingsbehoefte via MOR		0		€							
	5.2.3 Aanschaf extra smiley borden	€		0								
	6.1.1 Opstellen beleidsregels laadpalen aanvragen en handhaving	€	0									
	6.1.2 Verkennen mogelijkheden duurzame opties stedelijke distributie (zie ook vervoer over water 4.5.1)	€		0								
	6.1.3 Verkennen mogelijkheden zero emissie distributie in centrum	€		0								
	6.1.4 Rookvrij maken OV haltes	0										

MAATREGELENPAKKET KORTE TERMIJN

In de bovenstaande tabel staan de verschillende maatregelen samengevat. De maatregelen die aansluiten bij de prioriteiten die de Rad vastgesteld heeft, op korte termijn opgepakt kunnen worden, beperkte kosten hebben en positief bijdragen aan ambities uit de Mobiliteitsvisie worden de komende jaren gerealiseerd.

Het is uiteraard van belang dat deze acties in samenhang bekeken worden. Sommige acties zijn randvoorwaardelijk voor andere en daarnaast kunnen acties elkaar verversen. Het bieden van alternatieven voor bijvoorbeeld auto verplaatsingen is het meest effectief te bereiken door "push and pull" acties te combineren.

Dat houdt in dat acties om mensen te verleiden het gewenste gedrag te vertonen, gecombineerd worden met acties om het ongewenste gedrag tegen te gaan. Er moeten dus er slimme combinaties gemaakt worden tussen acties vanuit verschillende thema's. We gaan uit van de volgende samenhangende maatregelen op korte termijn:

		1.1.1 Investeren vanuit het Rijk voor snelle Merwede verbinding
		1.1.3 Bussen halteren op rijbaan op wijkwegen
		1.1.4 Strekken rechtstreekse buslijnen tussen Nieuwegein-Utrecht in de spitsuren (bijvoorbeeld lijn 77).
		1.2.2 Verbeteren buslijn Nieuwegein City-Nieuwegein oost - USP
		1.3.1 Ontsluiting en stalling fiets
		1.3.2 Aanbieden deelfietsen bij grotere tramhaltes
		1.4.1 Actualisatie fietsnetwerk
		1.4.2 Wijkwegen inrichten voor halteren op rijbaan met fiets achterlangs bushalte
		1.4.4 Bewegwijzering routes (ook recreatief)
		1.4.6 Verlengen werkzaamheden Fietsambassadeur
		1.4.7 Deelnemen programma Ieder Kind een Fiets
		1.5.1 Aanpassen kruising Richterslaan-Mendes da Costalaan, als onderdeel alternatieve noord-zuid fietsroute
		1.5.2 Ontwikkelen fietsroute Kolfstedetunnel-Mendes da Costalaan-Nedereindseweg- Zuilenstein-Utrecht
		1.5.3 Realisatie Nieuwegeins gedeelte snelfietsroutes IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht
		1.5.6 Aanpassing kruising Edisonbaan/Martinbaan/Plettenburgbaan
		1.6.1 Uitbreiden fietsnietjes in City
		1.6.3 Fietsparkeerplaatsen onderdeel norm parkeren bij gebiedsontwikkeling
		1.7.1 Prioriteren en aanpakken aandachtspunten lopen

		2.2.2 Uitvoeren locatie onderzoek P&R terreinen
		2.3.1 Actieplan deelmobiliteit
		3.1.2 In kaart brengen initiatieven vrijwilligersvervoer
		3.1.3 Geleidelijnen aanbrengen van OV haltes tot kruising
		3.2.1 Schouw van stadsbrede knelpunten rond toegankelijkheid
		4.2.1 Opstellen en uitvoeren werkgeversaanpak door aan te stellen mobiliteitsmakelaar
		4.3.3 Proef met knip op wijkwegen op specifieke locaties
		4.3.4 Uitrol iVRIS
		4.3.6 Verbetering bereikbaarheid Het Klooster
		4.5.1 Deelname regionale verkenning vervoer over water
		5.1.1 Opstellen risico analyse veiligheid
		5.1.2 Schoolzones met tijdelijke inrijverboden rond scholen
		5.2.2 Continue registratie handhavingsbehoefte via MOR
		5.2.3 Aanschaf extra smiley borden
		6.1.1 Opstellen beleidsregels laadpalen aanvragen en handhaving
		6.1.3 Verkennen mogelijkheden zero emissie distributie in centrum
		6.1.4 Rookvrij maken OV haltes

MONITORING

Het grote aantal samenhangende maatregelen, de groei van de stad en de onzekerheid in een aantal maatschappelijke transitie en trends, vraagt om voldoende, actuele en heldere data rond monitoring. Monitoring zorgt ervoor dat de effectiviteit van de acties en van het programma als geheel toeneemt. Doordat er beter inzicht is in de trends en ontwikkelingen, de effectiviteit van het programma en de aandachtspunten die verdere bijsturing behoeven.

Tegelijkertijd creëert monitoring mogelijkheden voor kennisopbouw en kennisdeling. Niet alleen voor

kennisdelen met omliggende gemeenten, maar ook binnen onze gemeente. Bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van mobiliteitsgegevens rond gebiedsontwikkelingen.

Om te komen tot een samenhangende set aan indicatoren hebben we een overzicht gemaakt van indicatoren die nodig zijn om de ambities van de Mobiliteitsvisie te monitoren, die aansluiten bij regionale monitoringsinstrumenten, die passen bij de acties uit het Mobiliteitsprogramma en bij veel voorkomende vragen uit omgeving (bijvoorbeeld bij gebiedsontwikkelingen en/of parkeervraagstukken).

Dit is weergegeven in de tabel op de volgende pagina. Er is onderscheid gemaakt in openbare data en data die de gemeente zelf moet verzamelen. De openbare data is beschikbaar op publieke websites en moet regelmatig opgehaald worden en verzameld worden, zodat er analyses op uitgevoerd kunnen worden. Deze data wordt aangevuld met data die de gemeente zelf in kaart moet brengen via bijvoorbeeld verkeers- en parkeertellingen of tevredenheidsonderzoeken onder inwoners.



Ambitie	Indicator	Activiteit	Beschikbaarheid gegevens	Bron
	 Pendelgegevens	Statistische analyse	Openbaar	CBS
	 Modal split naar afstandscategorie	Statistische analyse	Openbaar	ODiN/CBS
	 Tevredensheidscijfers	Enquêteonderzoek (omgevingsvisie en stratenquêtes)	Eigen onderzoek	Gemeente Nieuwegein
	 Demografische ontwikkeling	Statistische analyse	Openbaar	CBS
	 Autobezit	Statistische analyse	Openbaar afgeschermd	CBS/RDW
	 Autogebruik	Statistische analyse	Openbaar	ODiN
	 Bereikbaar gebied per OV	GIS-analyse	Openbaar afgeschermd	Dashboard deur-tot-deur
	 Dekkingsgebied haltes	GIS-analyse	Openbaar	BAG
	 OV snelheid	GIS-analyse	Betaald openbaar	Google maps / 9292OV
	 VF-waarde	GIS-analyse	Betaald openbaar	Google maps / 9292OV
	 Reistijd City-Utrecht CS	GIS-analyse	Betaald openbaar	Google maps / 9292OV
	 Reistijdverhouding pendelrelaties	GIS-analyse	Betaald openbaar	Google maps / 9292OV
	 Aantal reizigers OV	Statistische analyse	Openbaar afgeschermd	Chipcard data TransLink
	 Aantal in- en uitstappers halte OV	Statistische analyse	Openbaar afgeschermd	Chipcard data TransLink
	 Omrijfactor	GIS-analyse	Openbaar	Google maps / 9292OV
	 Capaciteit en bezetting stallingen	GIS-analyse	Eigen onderzoek	Gemeente Nieuwegein
	 Intensiteit fiets	Intensiteitsmetingen (periodiek en incidenteel)	Eigen onderzoek	Reguliere periodieke tellingen en incidentele tellingen o.b.v. meldingen
	 Intensiteiten wijkwegen en H-structuur	Intensiteitsmetingen en informatie iVRI (periodiek en incidenteel)	Eigen onderzoek	Reguliere tellingen en informatie iVRI
	 Herkomst- en bestemmingsgegevens verkeer H-structuur	Kentekenregistratie en herkomstanalyse	Eigen onderzoek/ Openbaar afgeschermd	Gemeente Nieuwegein/RDW
	 Herkomstanalyse gebruikers parkeergarages City	Kentekenregistratie en herkomstanalyse	Eigen onderzoek/ Openbaar afgeschermd	Gemeente Nieuwegein/RDW
	 Aantal deelnemers werkgeversaanpak	Eigen onderzoek	Eigen onderzoek	Gemeente Nieuwegein
	 Aantal en gebruik deelauto's	Bezettingsanalyse	Openbaar afgeschermd	Aanbieder
	 Bezetting laadpalen	Bezettingsanalyse	Openbaar afgeschermd	Oplaadpalen.nl of vergelijkbaar
	 Parkeerbezetting (in gereguleerd gebied)	Parkeeronderzoek	Eigen onderzoek	Gemeente Nieuwegein
	 Parkeerbezetting (in niet-gereguleerd gebied)	Parkeeronderzoek	Eigen onderzoek	Gemeente Nieuwegein
	 Draagvlakonderzoek betaaldparkeren bewoners	Enquêteonderzoek	Eigen onderzoek	Gemeente Nieuwegein
	 Parkeerbalansen (focus Betere Buurten)	Eigen onderzoek	Openbaar/Openbaar afgeschermd	BAG/CBS/Gemeente Nieuwegein
	 Gebruik doelgroepenvervoer (ritten en afstand)	Opvragen vervoerder	Openbaar afgeschermd	Vervoerder/Gemeente Nieuwegein
	 Aantal gevoelsmatig onveilige plekken	Enquêteonderzoek (inwoners/gebruikers)	Eigen onderzoek	Gemeente Nieuwegein
	 Aantal ongevallen	Ongevallen statistieken	Openbaar/ Openbaar afgeschermd	Ongevallen statistieken (BRON, Politie, Handhaving)

FINANCIERING

In het voorgaande hoofdstuk zijn de korte termijn maatregelen samengevat en de bijbehorende monitoring. Als we alle maatregelen willen realiseren, vraagt dit voldoende financiële ruimte. Er zijn verschillende dekkingsmogelijkheden in de staande begroting of vanuit gebiedsexploitaties, subsidies of lopende programma's. In het Raadsvoorstel is een financiële uitwerking opgenomen. Daarbij onderscheiden we de volgende onderdelen.

Studieprojecten

Een aantal maatregelen betreft het uitvoeren van onderzoek, het opstellen van een actieplan, het in kaart brengen van aandachtspunten, categorisering wegen of deelname in regionale studies. De kosten hiervan zijn onderdeel van de staande begroting of beperkt tot eenmalige onderzoekskosten. Voor deze maatregelen zijn naast de ambtelijke inzet ook beperkte externe onderzoekskosten voorzien.

Projecten openbare ruimte

Voor de overige maatregelen zijn incidentele kosten nodig om te realiseren en reguliere kosten voor exploitatie en/of onderhoud. Voor een deel van deze kosten zijn subsidies beschikbaar of ze kunnen co-financiering krijgen vanuit de gebiedsontwikkeling.

- Voor de OV maatregelen worden de incidentele en reguliere kosten door de Provincie gedragen (mits de rijtijdwinst van halteren op wijkwegen niet teniet gedaan wordt door andere maatregelen).
- Voor de fietsmaatregelen geeft de Provincie subsidie voor een deel van de aanpassing van de infrastructuur en een deel van de maatregelen valt onder de exploitatie van gebiedsontwikkeling. De resterende incidentele kosten (fietsnietjes, bewegwijzering, aanpassingen kruisingen, iVRI en geleidelijnen) voor de gemeente zijn ingeschat.

Monitoringsprogramma

Los van het uitvoeren van deze maatregelen zijn er kosten gemoeid met het adequaat monitoren van de voortgang en effecten van het Mobiliteitsprogramma. Veel van de benodigde informatie kan vanuit openbare databronnen verzameld worden, opgevraagd worden bij aanbieders (onder andere doelgroepenvervoer, deelmobiliteit), verzameld worden in lopende programma's rond verkeerstellingen of onderdeel zijn van bestaande inwonersenquêtes. De kosten hiervan zijn beperkt tot ambtelijke inzet om de data te verzamelen, analyseren, combineren en te ontsluiten en zijn onderdeel van de staande begroting.

Wellicht zijn eenmalige investeringen nodig in de datastructuur en – systemen van de gemeente. Daarnaast zijn er kosten voor externe ondersteuning voor de overige dataverzameling rond herkomst/ bestemmingsinformatie en parkeeronderzoeken.



MOBILITEITSPROGRAMMA MET DE STAD

Zowel tijdens de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie als van het Mobiliteitsprogramma hebben we een participatietraject doorlopen. Vanwege de beperkte mogelijkheden als gevolg van Covid-19, heeft de participatie grotendeels via online methoden plaatsgevonden. In totaal zijn er drie online enquêtes onder inwoners geweest en twee keer een serie van interviews en groepsgesprekken.

Groepsgesprekken: er zijn twee series van online groepsgesprekken georganiseerd met inwoners, ondernemers, onderwijsinstellingen en buurgemeenten en provincie Utrecht.

Interviews: er zijn twee series van online interviews gehouden met Fietzersbond Nieuwegein, Rover, Boa's en politie, Adviesraad Sociaal domein (ASD), Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (Solgu), Veilig Verkeer Nederland en St. Antonius ziekenhuis.

Bewonersenquête: er is drie keer een online vragenlijst opgesteld en rondgestuurd aan het inwonerspanel. De enquêtes stonden ook online open voor alle andere inwoners en er was een mogelijkheid om de vragenlijst schriftelijk te ontvangen, dan wel ondersteuning te krijgen bij het invullen. De eerste enquête ging over onderwerpen

die aan bod moesten komen in de Mobiliteitsvisie, de tweede over knelpunten en mogelijke oplossingen en de derde betrof stellingen over dilemma's en keuzes bij het Mobiliteitsprogramma. Deze enquêtes zijn ingevuld door gemiddeld duizend inwoners per keer.

De uitkomsten van de participatie aanpak zijn integraal verwerkt in de voorgaande hoofdstukken en zijn niet apart beschreven. Wel zijn de uitkomsten van de enquête beschikbaar en de terugkoppeling van de participatie tijdens de Avond van de Raad op 2 juni 2021.

